



2026/1184

10.6.2026

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) 2026/1184

af 20. maj 2026

om udnyttelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet i det fælles europæiske jernbaneområde, om ændring af direktiv 2012/34/EU og om ophævelse af forordning (EU) nr. 913/2010

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ⁽²⁾,

efter den almindelige lovgivningsprocedure ⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I Kommissionens meddelelse af 11. december 2019 om den europæiske grønne pagt fastsættes en målsætning om klimaneutralitet, som Unionen skal nå i 2050, og en klar målsætning om at reducere nettodrivhusgasemissionerne med mindst 50 % og op til 55 % sammenlignet med 1990-niveauerne senest i 2030. Begge målsætninger er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 ⁽⁴⁾. I den europæiske grønne pagt opfordres der til en reduktion på 90 % af drivhusgasemissionerne fra transport, samtidig med at der arbejdes hen imod ambitionen om nulforurening for inden 2030 at reducere sundhedsvirkningerne af luftforurenende emissioner med mere end 55 % og den andel af befolkningen, der er kronisk forstyrret af transportstøj, med 30 %. Transport udgør ca. 25 % af Unionens samlede drivhusgasemissioner, og disse emissioner er steget i de seneste år. I den europæiske grønne pagt prioriteres det at flytte en væsentlig andel af de 75 % af landtransporten, der i dag foretages på vej, over på jernbaner og indre vandveje. Da jernbanetransport er en i vid udstrækning elektrificeret og energieffektiv transportform, bør øget brug af jernbanetjenester bidrage til at reducere transportens emissioner og energiforbrug.
- (2) I Kommissionens meddelelse af 9. december 2020 med titlen »Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet – en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden« fastsættes milepæle for at vise det europæiske transportsystems vej mod at nå målene om bæredygtig, intelligent og robust mobilitet. Det forventes, at jernbanegodstrafikken vil vokse med 50 % inden 2030 og være fordoblet inden 2050, trafik med højhastighedstog vil være fordoblet i 2030 og tredoblet i 2050, og rejser med kollektiv trafik i rutefart på under 500 km vil være kulstofneutrale i 2030 i Unionen. For at nå disse mål bør jernbanetransport blive mere attraktiv med hensyn til prisoverkommelighed, pålidelighed og tilgængelighed. Jernbanetransport bør også være bedre tilpasset de rejsendes og speditørernes behov.

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

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

⁽³⁾ Europa-Parlamentets holdning af 12.3.2024 (EUT C, C/2025/1020, 27.2.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/1020/oj>) og Rådets førstebehandlingsholdning af 21.4.2026 (endnu ikke offentliggjort i EUT). Europa-Parlamentets holdning af 19. maj 2026 (endnu ikke offentliggjort i EUT).

⁽⁴⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 af 30. juni 2021 om fastlæggelse af rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 (EUT L 243 af 9.7.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

- (3) Det underliggende mål med denne forordning er at øge anvendelsen af jernbaneinfrastrukturen ved at gøre mere effektiv brug af denne infrastruktur gennem bedre planlægnings- og tildelingsprocesser og ved forbedret grænseoverskridende samordning og dermed at bidrage til en forøgelse af jernbanetjenesterne i overensstemmelse med Unionens dekarboniseringsmål. Der vil på alle niveauer imidlertid være behov for yderligere foranstaltninger, som rækker ud over denne forordnings anvendelsesområde, med det formål at øge jernbaneinfrastrukturkapaciteten yderligere for at imødekomme den øgede efterspørgsel efter jernbanekapacitet, både med hensyn til passager- og godstransport, samt at øge jernbanernes konkurrenceevne som helhed.
- (4) I Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU⁽⁵⁾ fastsættes reglerne for forvaltning og drift af jernbaneinfrastruktur og de principper og procedurer, der gælder for kapacitetstildeling for indenlandsk og international jernbanetransport.
- (5) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010⁽⁶⁾ indeholder bestemmelser om etablering af godstogskorridorer og one-stop-shops for at lette anmodninger om infrastrukturkapacitet med henblik på internationale jernbanegodstjenester.
- (6) Forvaltning af jernbaneinfrastrukturkapacitet og jernbanetrafikstyring er afgørende for en velfungerende jernbanesektor. Driften af jernbanetransport, særlig grænseoverskridende jernbanetjenester, skal planlægges og samordnes omhyggeligt for at gøre det muligt for tog med meget forskellige karakteristika, f.eks. med hensyn til hastighed og bremselængde, at benytte de samme spor på sikker vis. Optimal og harmoniseret forvaltning af jernbaneinfrastrukturkapaciteten skaber flere muligheder for jernbanetjenesterne og øger deres pålidelighed. Denne forordning bør give infrastrukturforvalterne tilstrækkelig fleksibilitet til at kunne forvalte jernbaneinfrastrukturkapaciteten effektivt, samtidig med at det sikres, at alle ansøgere behandles på en retfærdig, gennemsigtig og ikkeforskelsbehandlende måde, der sikrer fair konkurrence, for så vidt angår deres adgang til jernbanenettet.
- (7) I direktiv 2012/34/EU anerkendes medlemsstaternes ret til ikke at anvende reglerne for tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet på visse dele af jernbanenettet eller på visse jernbanetjenester, hvis en sådan undtagelse fra EU-rettens anvendelsesområde ikke vil påvirke det fælles europæiske jernbaneområdes funktion. Sådanne undtagelser bør i strengt begrænsede og behørigt begrundede tilfælde fortsat finde anvendelse, og medlemsstaterne bør fortsat have ret til at anmode herom i fremtiden, også i henhold til denne forordning.
- (8) Driften af den faste forbindelse under Den Engelske Kanal reguleres navnlig af traktaten mellem Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland og Den Franske Republik om private koncessionshaveres bygning og drift af en fast forbindelse under Den Engelske Kanal, undertegnet den 12. februar 1986 i Canterbury («Canterburytraktaten»), og koncessionsaftalen mellem Secretary of State for Transport, Le Ministre de l'Urbanisme du Logement et des Transports, The Channel Tunnel Group Limited og France-Manche S.A., undertegnet den 14. marts 1986 og efterfølgende ændret flere gange («koncessionsaftalen»). I henhold til Canterburytraktaten og koncessionsaftalen skal koncessionshaverne forvalte jernbaneinfrastrukturen og drive pendultrafik for vej køretøjer. Direktiv 2012/34/EU finder, med undtagelse af visse bestemmelser, ikke anvendelse på virksomheder, hvis virksomhed er begrænset til pendultrafik for vej køretøjer gennem den faste forbindelse under Den Engelske Kanal eller til transportvirksomhed i form af pendultrafik for vej køretøjer gennem denne faste forbindelse. Tilsvarende er det ikke hensigtsmæssigt at anvende denne forordning på forvaltningen af jernbaneinfrastrukturkapacitet til drift af sådanne tjenester. Medmindre andet er fastsat, bør denne forordning finde anvendelse på forvaltningen af jernbaneinfrastrukturkapacitet til drift af andre tjenester såsom passager- og godstog.

⁽⁵⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (EUT L 343 af 14.12.2012, s. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj>).

⁽⁶⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010 af 22. september 2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport (EUT L 276 af 20.10.2010, s. 22), ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/913/oj>).

- (9) Ved gennemførelsen af denne forordning for så vidt angår en del af Unionens jernbanenet, der geografisk er afsondret af havet fra den øvrige del af Unionens jernbanenet, for hvilken der ikke er noget konkret behov for at samordne med andre medlemsstater eller med infrastrukturforvaltere, der forvalter jernbaneinfrastruktur beliggende i andre medlemsstater, og hvor der løbende er kapacitet til rådighed og ikke forventes nogen relevant ændring på kort eller mellemlang sigt, bør medlemsstaterne og infrastrukturforvalterne kunne følge en pragmatisk og forholdsmæssig tilgang for at undgå uforholdsmæssigt store omkostninger og administrative byrder, samtidig med at de forpligtelser, der er fastsat i denne forordning, overholdes.
- (10) Denne forordning bør ikke forhindre medlemsstaterne i at vedtage de foranstaltninger, der er nødvendige for at beskytte væsentlige sikkerheds- eller forsvarsinteresser, eller i at vedtage nødvendige foranstaltninger, der skal sikre, at militæret har tilstrækkelig adgang til jernbaneinfrastruktur.
- (11) Transportinfrastrukturen er rygraden i økonomien og samfundet som helhed. Dele af jernbaneinfrastrukturen er kritisk med henblik på at sikre, at vitale samfundsmæssige funktioner er velfungerende, og har strategisk betydning for den nationale sikkerhed. I visse tilfælde kan tildeling af kapacitetsrettigheder til en ansøger bringe den offentlige sikkerhed eller den offentlige orden i Unionen i fare, herunder på medlemsstatsplan, hvis f.eks. en jernbanevirksomhed har til hensigt at transportere farligt gods eller våben, der ulovligt er indført i Unionen, på en medlemsstats jernbaneinfrastruktur. For at garantere en gnidningsløs, sikker og tryk jernbanetrafik og sikre beskyttelsen af deres jernbaneinfrastruktur bør medlemsstaterne have mulighed for at kræve, at infrastrukturforvaltere afslår at tildele kapacitetsrettigheder til eller at trække kapacitetsrettigheder tilbage fra en ansøger, hvis adgangen til deres jernbaneinfrastruktur udgør en risiko for den offentlige orden eller den offentlige sikkerhed, herunder for den nationale sikkerhed og det nationale forsvar. Enhver sådan afgørelse bør være behørigt begrundet og strengt nødvendig og stå i et rimeligt forhold til det mål, der forfølges, idet der også tages hensyn til afgørelsens indvirkning på konkurrencen og på kontinuiteten i forsyningskæderne, navnlig med hensyn til forsyning af kritiske input, og hvis den ønskede kapacitetsrettighed udgør en kapacitetsrettighed på flere net. Ved vurderingen af risikoen for den offentlige sikkerhed eller den offentlige orden bør den berørte medlemsstat blandt andre faktorer kunne tage hensyn til, at ansøgeren er omfattet af restriktive foranstaltninger vedtaget af Unionen, og begrundelsen for at vedtage sådanne foranstaltninger, at ansøgeren ejes eller faktisk kontrolleres af eller handler på vegne af eller efter anvisning fra en person eller enhed, der er omfattet af restriktive foranstaltninger vedtaget af Unionen, eller at ansøgeren eller den pågældende person eller enhed er involveret i ulovlige aktiviteter eller i aktiviteter, der letter udviklingen af et tredjelandes militære kapaciteter, der udgør en trussel mod medlemsstatens nationale sikkerhed. En sådan afgørelse bør løbende tages op til fornyet overvejelse af medlemsstaten, navnlig ved vurdering af, om den fortsat er begrundet og forholdsmæssig. Medlemsstaten bør underrette Kommissionen, tilsynsorganet og, for så vidt angår kapacitetsrettigheder på flere net, de øvrige berørte medlemsstater om den vedtagne afgørelse og begrundelsen herfor og bør samordne med disse andre medlemsstater, såfremt disse giver udtryk for betænkeligheder vedrørende den vedtagne afgørelse. Hvis de betænkeligheder, som en medlemsstat giver udtryk for, ikke kan løses ved samordning, bør den pågældende medlemsstat kunne anmode om en henstilling fra Kommissionen om den afgørelse, der er truffet af en anden medlemsstat.
- (12) Medlemsstaterne bør have ret til at give infrastrukturforvalteren strategiske retningslinjer for at sikre, at planlægningen og udnyttelsen af jernbaneinfrastrukturkapacitet er i overensstemmelse med deres generelle mål og politiske retningslinjer. Medlemsstaterne bør navnlig kunne kræve, at infrastrukturforvalterne gennemfører specifikke køreplanlægninger såsom integrerede køreplaner med faste minuttal, reserverer minimumsmængder af kapacitet til visse typer trafik og afspejler nationale forhold og politiske prioriteter i parametrene for metoden til opdeling af kapacitet og konflikthåndtering. I den forbindelse bør medlemsstaterne respektere infrastrukturforvalternes operationelle ansvarsområder og sikre, at de bevarer en tilstrækkelig operationel margen til at varetage alle deres opgaver og ansvarsområder.
- (13) Da infrastrukturforvalterne kan være nødt til at anvende en specifik køreplanlægning, kan en togtjeneste med flere net være omfattet af forskellige køreplanlægninger. I lyset af dette, men også af andre faktorer, bør de medlemsstater, der er ansvarlige for de infrastrukturforvaltere, som tildeler kapacitetsrettigheder til en togtjeneste på flere net, der er underlagt forskellige køreplanlægninger, samordne for at sikre sammenhæng mellem deres strategiske retningslinjer og nationale krav. Da medlemsstaterne anvender forskellig praksis med hensyn til køreplanlægning, kræver denne praksis desuden også øget samordning mellem infrastrukturforvaltere på tværs af grænserne, navnlig når infrastrukturforvalterne skal forhåndsplanlægge kapacitet ved hjælp af køreplaner med faste minuttal.

- (14) Reglerne og procedurerne for forvaltning af jernbaneinfrastrukturkapacitet bør tage hensyn til og imødekomme alle jernbanemarkedssegmenternes behov på en ikkeforskelsbehandlende måde. De bør navnlig tage hensyn til nødvendigheden af langsigtet stabilitet i den tilgængelige kapacitet til passagertransport, herunder for så vidt angår tjenester, som drives i henhold til forpligtelser til offentlig tjeneste, og af kortsigtet fleksibilitet inden for godstrafik for at imødekomme efterspørgslen på markedet. Derfor bør kapacitetsforvaltningsprocessen ikke længere primært have et årligt fokus, men tilrettelægges i tre senere faser: strategisk kapacitetsplanlægning, planlægning af jernbanetjenester og kapacitetstildeling samt tilpasning og omlægning af kapacitet. Indførelsen af bedre definerede og strukturerede faser, der giver mulighed for langsigtet planlægning og kortsigtet tilpasning af kapacitetsforvaltningen, vil især gavne tjenester, der er vanskeligere at planlægge på forhånd eller er mere komplekse at tilrettelægge, f.eks. godstog og internationale passagertog, herunder nattog.
- (15) En stigende del af Unionens jernbanenet er enten overbelastet eller tæt på at være overbelastet og kan ikke imødekomme alle ansøgernes behov for jernbaneinfrastrukturkapacitet og støtte yderligere vækst inden for jernbanetransport. Infrastrukturudvikling og digitalisering i overensstemmelse med de tekniske specifikationer for interoperabilitet, der er udviklet i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797⁽⁷⁾, navnlig European Rail Traffic Management System (»ERTMS«), forventes at medføre en forøgelse af den tilgængelige kapacitet på mellemlang til lang sigt. Ikke desto mindre er det usandsynligt, at infrastrukturforvalterne vil kunne imødekomme alle kapacitetsansøgninger om anvendelse af stærkt udnyttet eller overbelastet jernbaneinfrastruktur, og de bør gøre brug af forsvarlig planlægning for at foregribe behovene, tidligt give ansøgerne besked og lette kapacitetstildeling.
- (16) For at sikre optimal udnyttelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet bør der i planlægnings- og tildelingsprocessen tages hensyn til socioøkonomiske, operationelle og miljømæssige kriterier, navnlig i forbindelse med vurderingen af alternative kapacitetsopdelingsmuligheder vedrørende en del af jernbaneinfrastrukturen, der er stærkt udnyttet eller overbelastet og med henblik på konfliktløsning. Navnlig for ansøgere, der ansøger om kapacitet i forskellige medlemsstater, vil det være gavnligt, at infrastrukturforvalterne anvender en fælles metode og et gennemsigtigt sæt kriterier, der præciserer, hvordan disse kriterier er blevet taget i betragtning, og hvordan de har påvirket de afgørelser, der er truffet.
- (17) Det Europæiske Netværk af Infrastrukturforvaltere (ENIM) bør vejlede om, hvordan der kan fastlægges en fælles objektiv, gennemsigtig og ikkeforskelsbehandlende metode, som er baseret på socioøkonomiske, operationelle og miljømæssige kriterier for opdeling og tildeling af kapacitet. Da dette er en ny metode, hvorpå der træffes afgørelse om kapacitetsopdeling eller om konflikthåndtering, og da det vil være vigtigt at fastsætte parametrene værdier på det rigtige niveau, bør anvendelsen af de operationelle, socioøkonomiske og miljømæssige kriterier afprøves og justeres af ENIM, inden de tages i brug.
- (18) Infrastrukturforvalterne bør, hvor det er relevant, tilpasse standardparameterværdierne for at tage hensyn til lokale eller nationale forhold baseret på accepterede fremgangsmåder og empirisk dokumentation.
- (19) Infrastrukturforvalternes strategiske kapacitetsplanlægning bør forbedre anvendelsen af jernbaneinfrastrukturen ved at foregribe efterspørgslen efter jernbanetjenester, herunder ved analyse af den forventede udvikling på transportmarkedet, og tage hensyn til planlagt udvikling, fornyelse og vedligeholdelse af jernbaneinfrastruktur. Den bør sikre, at jernbaneinfrastrukturkapaciteten tildeles på en måde, der maksimerer jernbanetjenesternes samfundsmæssige værdi. Infrastrukturforvalterne bør sikre, at den strategiske kapacitetsplanlægning gradvis tilvejebringer flere detaljer om tilgængelig kapacitet og samtidig tager hensyn til feedback fra operationelle interessenter, og at den danner grundlag for kapacitetstildeling.
- (20) For at sikre, at der er kapacitet til rådighed for tildeling til forskellige jernbanemarkedssegmenter og navnlig til godstransport og grænseoverskridende jernbanetjenester, bør infrastrukturforvalterne have mulighed for at forhåndsplanlægge anvendelsen af kapacitet på overbelastede eller stærkt udnyttede jernbaneinfrastrukturer og udvide denne planlægning til andre sektioner af nettet, hvis det skønnes nødvendigt. Ved en sådan forhåndsplanlægning af kapaciteten bør der tages hensyn til de forskellige metoder til kapacitetstildeling og de forskellige jernbanemarkedssegmenters karakteristika. Den bør give mulighed for en bedre anvendelse af jernbaneinfrastrukturen ved at gruppere tog med lignende præstationsegenskaber i kapacitetstildelingsfasen.

(7) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (EUT L 138 af 26.5.2016, s. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

- (21) Ved tildelingen af kapacitet bør infrastrukturforvalterne overholde deres strategiske planlægning for kapacitetsudbud og samtidig sikre, at kapaciteten tildeles i overensstemmelse med markedsefterspørgslen og på en retfærdig og ikkeforskelsbehandlende måde. Med henblik herpå kan der i tildelingsfasen gives afslag på eller lavere prioritet til visse kapacitetsansøgninger, der ikke er i overensstemmelse med kapacitetsforsyningsplanen. Kapacitetsforsyningsplanen bør løbende ajourføres, så den afspejler den kapacitet, der er til rådighed.
- (22) Virksomheder fra forskellige jernbanemarkedssegmenter har forskellige muligheder for at foregribe deres behov for jernbaneinfrastrukturkapacitet. Nogle leverandører af jernbanegodstransport kan muligvis ikke identificere deres kapacitetsbehov i tide til, at disse behov kan medtages i den køreplan, som er i den årlige køreplan for togs og rullende materiels bevægelser, og disse behov passer muligvis ikke ind i den årlige plan. Derfor bør infrastrukturforvalterne også med hensyn til kvalitet og kvantitet kunne tilbyde tilstrækkelig kapacitet til jernbanetjenester, der har en svingende efterspørgsel, tilrettelægges med relativt kort varsel, omfatter mere end én togtørsel og kan køre gentagne gange i en periode, der ikke falder sammen med køreplansperiodens varighed. Med henblik herpå bør det være muligt at reservere kapacitet til kanaler, som derefter kan tildeles med kort varsel.
- (23) Ansøgere om jernbaneinfrastrukturkapacitet bør kunne planlægge og ansøge om jernbaneinfrastrukturkapacitet på årsbasis gennem køreplanen. Ansøgere bør også kunne ansøge om jernbaneinfrastrukturkapacitet på et tidligere tidspunkt af hensyn til stabile, flerårige jernbanetjenester gennem rammeaftaler. Endelig bør ansøgerne kunne ansøge om kapacitet tæt på driftstidspunktet for individuelle tog ved ad hoc-ansøgninger om kapacitet eller for gentagne togtjenester ved ansøgninger om rullende planlægning. Da rullende planlægning er særlig hensigtsmæssig for jernbanegodstransport på grund af dennes karakteristika, bør kapacitetstildeling gennem den rullende planlægningsproces som minimum vedrøre jernbanegodstransport.
- (24) En betydelig del af jernbanegodstransporten foregår over lange afstande og kræver grænseoverskridende samordning mellem infrastrukturforvalterne. Det politiske mål om at øge jernbanetrafikken afhænger også af en øget grænseoverskridende personbefordring. For at lette og fremme øget grænseoverskridende trafik i det fælles europæiske jernbaneområde er det nødvendigt at sikre større sammenhæng i og harmonisering af reglerne og procedurerne for forvaltning af jernbaneinfrastrukturkapaciteten, samtidig med at der tages udgangspunkt i sektorens erfaring og ekspertise ved fastlæggelsen heraf. Derfor bør ENIM's rolle styrkes ved at give det til opgave at udarbejde retningslinjer, som skal muliggøre en ensartet gennemførelse af denne forordnings procedurer og metoder til forvaltning af jernbaneinfrastrukturkapacitet og aktiv samordning af grænseoverskridende kapacitet og trafik. ENIM bør navnlig udarbejde europæiske rammer for kapacitetsforvaltning, for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring og for præstationsvurdering. Jernbanevirksomheder, ansøgere og andre operationelle interessenter bør høres i forbindelse med udarbejdelsen af disse europæiske rammer.
- (25) I den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring og den europæiske ramme for præstationsvurdering, som alle er udarbejdet af ENIM, bør der udstikkes retningslinjer, der fastsætter fælles værktøjer, metoder og proceduremæssige ordninger, der gør det muligt for infrastrukturforvalterne at gennemføre denne forordning på ensartet vis i hele det fælles europæiske jernbaneområde, vedrørende forvaltning af jernbaneinfrastrukturkapacitet, samordning af grænseoverskridende trafik, håndtering af trafikforstyrrelser og krisesituationer samt præstationsvurdering. Samtidig med at disse rammer og elementerne deri bør være ikkebindende, og infrastrukturforvalterne fortsat bør have ansvaret for deres operationelle beslutninger, forventes infrastrukturforvalterne ikke desto mindre at følge rammerne, medmindre særlige omstændigheder berettiger dem til at fravige dem. I sådanne tilfælde bør infrastrukturforvalterne handle efter følg eller forklar-princippet og begrunde enhver afvigelse fra disse rammer. Denne tilgang gør det muligt at skabe en balance mellem behovet for samordning og anvendelse af ensartede fremgangsmåder i det fælles europæiske jernbaneområde og behovet for at tilpasse procedurer og metoder til de særlige forhold i bestemte geografiske områder. Hvis ENIM ikke kan nå til enighed om de fælles værktøjer, metoder og proceduremæssige ordninger og derfor ikke er i stand til at udarbejde de europæiske rammer, eller hvis disse rammer, såfremt der nås til enighed herom, ikke i tilstrækkelig grad opfylder deres tilsigtede mål, eller der er omfattende afvigelser fra anvendelsen af disse rammer, som underminerer en ensartet gennemførelse af denne forordning, bør Kommissionen vedtage gennemførelsesretsakter, der fastsætter bindende regler for de fælles værktøjer, metoder og proceduremæssige ordninger, der er nødvendige for at sikre en ensartet gennemførelse af disse europæiske rammer eller elementerne deri.

- (26) ENIM bør udpege en netværkskoordinator til at udføre støtteopgaver og operationelle opgaver. ENIM bør ved udpegelsen af netværkskoordinatoren overveje en nonprofitorganisation, der har erfaring med og er engageret i at forbedre forvaltningen af jernbaneinfrastrukturkapacitet.
- (27) Reglerne om forvaltning af grænseoverskridende jernbanetrafik under normale forhold og i tilfælde af forstyrrelser bør fremme en smidig, modstandsdygtig og gnidningsløs drift af jernbanetransporten. Disse regler bør omfatte et system til struktureret samordning mellem infrastrukturforvalterne og andre interessenter.
- (28) Drift af jernbaneinfrastruktur kræver ikke blot et tæt samarbejde mellem infrastrukturforvalterne, men også et stærkt samspil med de jernbanevirksomheder og andre interessenter, der er direkte involveret i jernbanetransport og multimodal transport og logistik. Det er derfor nødvendigt at sikre en struktureret høring mellem infrastrukturforvaltere og andre interessenter. Den Europæiske Jernbaneplatform (»ERP«) bør være den platform, som foretager denne strukturerede høring, da den forventes at bestå af repræsentanter for alle interessenter, der er involveret i jernbanetransport, herunder, men ikke begrænset til, jernbanevirksomheder, operatører af servicefaciliteter eller operatører af multimodale transportterminaler. ERP bør være i stand til at afgive udtalelser til ENIM under udarbejdelsen af de europæiske rammer og give konkrete erfaringer og praktiske forslag til specifikke udfordringer og bidrage til yderligere at forbedre den måde, hvorpå de europæiske jernbanetransporttjenester fungerer.
- (29) Jernbanetjenesternes pålidelighed og det forhold, at man i god tid ved, hvornår tjenesterne er i stand til at køre, er nogle af de aspekter, som jernbanekunder og ansøgere sætter størst pris på. Køreplanernes pålidelighed er også af afgørende betydning for, at jernbanesystemet er velfungerende med et stærkt samspil mellem tjenester og eksterne virkninger i nettet. Derfor bør afvigelser fra køreplanen holdes på et minimum, og der bør indføres et system med passende incitamenter for at fremme, at infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder og andre relevante interessenter opfylder deres forpligtelser.
- (30) Ved denne forordning bør der indføres en ordning, hvorved der skal betales et sanktionsbeløb, hvis enten infrastrukturforvalteren eller ansøgeren ikke opfylder sine forpligtelser med hensyn til en tildelt kapacitetsrettighed. Det sanktionsbeløb, der skal betales, bør være effektivt, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen, have afskrækkende virkning og ikke medføre forskelsbehandling med henblik på at sikre, at den planlagte udnyttelse af kapaciteten overholdes. Sanktionens størrelse bør også godkendes af tilsynsorganet. Infrastrukturforvalteren kan anvende de infrastrukturafgifter, der betales på jernbanenettet, som udgangspunkt for et forslag til sanktionernes størrelse. Ved gradueringen af sanktionen bør der tages hensyn til flere faktorer, herunder tidspunktet for underretning om ændringen, kvaliteten af den alternative kapacitet, der stilles til rådighed, med hensyn til yderligere afstand eller tidsplan, tekniske karakteristika og andre relevante aspekter, eller hvorvidt kapaciteten kan tildeles på ny og anvendes af en anden ansøger. Den anvendte graduering bør være lav, når alternativets kvalitet er høj, eller når kapaciteten kan tildeles på ny. Den anvendte graduering bør være højere, når der anmodes om en ændring kort før tidspunktet for udnyttelsen af kapacitetsrettigheden, eller når kvaliteten er for lav i forhold til den oprindeligt tildelte kapacitetsrettighed. Infrastrukturforvaltere i medlemsstater, der ikke har euroen som valuta, bør fastsætte sanktionsbeløbets størrelse i deres valuta, således at det svarer til det niveau, der er fastsat i euro i denne forordning på datoen for dens ikrafttræden. Disse infrastrukturforvaltere opfordres til løbende at revidere sanktionens størrelse, også på baggrund af udviklingen i valutakursen. Denne sanktionsordning bør sigte mod at fremskynde tvistbilæggelse og mindske antallet af retssager vedrørende manglende overholdelse af tildelte kapacitetsrettigheder samt skabe sikkerhed, retssikkerhed, forudsigelighed og gennemsigtighed for både infrastrukturforvaltere og ansøgere med hensyn til deres forpligtelser i forbindelse med tildelte kapacitetsrettigheder.
- (31) Den løbende overvågning af jernbaneinfrastrukturens og jernbanetransportens kvalitet er en forudsætning for at forbedre disse tjenesters præstationer. Infrastrukturforvalterne bør overvåge og benchmarke jernbaneinfrastrukturens og jernbanetransporttjenesternes præstationer på nationalt plan, mens ENIM bør overvåge resultaterne på EU-plan. Det er derfor nødvendigt at etablere et gennemsigtigt og objektivt system af indikatorer, der giver feedback om præstationsaspekter, der er relevante for de forskellige operationelle interessenter og for jernbanetransportens slutkunder. Systemet bør primært fokusere på at overvåge opfyldelsen af de operationelle interessenters forpligtelser og fremskridt med hensyn til præstationer over tid under hensyntagen til forskellige forhold og karakteristika i jernbanesektoren. Med henblik på oprettelsen af et sådant system og analysen af resultaterne heraf bør ENIM og Kommissionen kunne benytte uafhængige eksperter i form af et rådgivende præstationspanel. Det Rådgivende Præstationspanel bør kunne yde uafhængig rådgivning til ENIM og Kommissionen samt til de operationelle interessenter og de europæiske koordinatore på alle områder, der påvirker jernbanetjenesternes og jernbaneinfrastrukturforvaltningens præstationer. Det bør også bidrage til præstationsvurderingsrapporten.

- (32) For at forbedre jernbaneinfrastrukturens præstationer i det fælles europæiske jernbaneområde bør ENIM udvikle en europæisk ramme for præstationsvurdering. Rammen bør sigte mod at sikre, at alle EU-infrastrukturforvaltere anvender fælles værktøjer, metoder og proceduremæssige ordninger til måling af præstationer ved hjælp af aftalte indikatorer. Den bør gøre det muligt at identificere præstationsmangler på Unionens jernbanenet. Den bør sigte mod at sikre, at infrastrukturforvalterne fastsætter præstationsmål på en måde, som tager hensyn de særlige forhold i det net, de forvalter, men samtidig sikrer sammenhæng ved at identificere de mest relevante præstationsmangler. Den bør gøre det muligt for infrastrukturforvalterne at samarbejde på EU-plan om at identificere foranstaltninger til afhjælpning af præstationsmangler og overvågning af deres indvirkning. ENIM bør regelmæssigt revidere denne ramme for at sikre, at den er egnet til formålet.
- (33) For at sikre en effektiv samordning af infrastrukturforvalterne på EU-plan bør ENIM gøres mere operationelt. Det bør omfatte beslutningsmekanismer, der gør det muligt for infrastrukturforvaltere effektivt at samordne den strategiske kapacitetsplanlægning.
- (34) Alle medlemsstaternes infrastrukturforvaltere, som er ansvarlige for strækninger, der udgør en del af hovednettet og det udvidede hovednet i det transeuropæiske transportnet («TEN-T-nettet»), bør være medlemmer af ENIM. Andre infrastrukturforvaltere i medlemsstaterne, som indgår i strategisk kapacitetsforvaltning for strækninger uden for TEN-T-hovednettet og det udvidede TEN-T-hovednet, bør også kunne deltage i ENIM's drøftelser. Andre infrastrukturforvaltere kan indbydes til at deltage i ENIM's arbejde som observatører, men uden stemmeret. Det er desuden i Unionens interesse at tillade deltagelse i ENIM for infrastrukturforvaltere, som er ansvarlige for strækninger på TEN-T-hovednettet eller det udvidede TEN-T-hovednet i stater, der er medlemmer af Den Europæiske Frihandelskommens slutning, og de sydøsteuropæiske parter i traktaten om oprettelse af et transportfællesskab, der er undertegnet af Unionen i overensstemmelse med Rådets afgørelse (EU) 2017/1937⁽⁸⁾, forudsat at disse stater eller parter anvender denne forordning i henhold til en international aftale, der er indgået med Unionen. De nærmere bestemmelser for deres deltagelse i ENIM bør fastsættes i henhold til den aftale, som disse stater og parter har indgået med Unionen. Disse stater og parter er tæt knyttet til Unionen i transportsektoren. Desuden har de fleste af dem på grund af deres geografiske beliggenhed vigtige jernbaneforbindelser med medlemsstaterne eller har transittrafik mellem to eller flere medlemsstater. Deres bidrag til ENIM's arbejde er derfor vigtigt.
- (35) Jernbanetilsynsorganerne bør samarbejde på EU-plan for at sikre en ensartet anvendelse af regelsættet og en ensartet behandling af ansøgere på tværs af det fælles europæiske jernbaneområde. De bør gøre dette gennem det europæiske netværk af tilsynsorganer på jernbaneområdet («ENRRB») med henblik på at udvikle fælles praksis for at træffe de afgørelser, som de i henhold til denne forordning er beføjede til at træffe. Med henblik herpå bør ENRRB udføre samordningsopgaver og kan vedtage ikkebindende henstillinger, udtalelser eller rapporter vedrørende grænseoverskridende jernbanetjenester og jernbaneinfrastrukturens og jernbanetransportens præstationer. De henstillinger og udtalelser, som ENRRB vedtager, bør fremme nationale afgørelser, som støtter de harmoniserede procedurer, der er beskrevet i de europæiske rammer, og bør ikke berøre jernbanetilsynsorganernes eller infrastrukturforvalternes beføjelser.
- (36) Effektiv forvaltning af jernbaneinfrastrukturkapacitet og jernbanetrafikstyring kræver udveksling af data og oplysninger mellem infrastrukturforvaltere, ansøgere og andre operationelle interessenter. Denne udveksling kan være betydeligt mere effektiv ved brug af interoperable digitale værktøjer og, hvor det er muligt, automatisering. Specifikationer for interoperabilitet bør derfor gennemføres som en prioritet og videreudvikles for at holde trit med den teknologiske udvikling og de nye processer, der er fastsat i denne forordning. Som den europæiske systemmyndighed for trafiktelematik bør Den Europæiske Unions Jernbaneagentur (ERA) inddrages i udviklingen og gennemførelsen af de digitale værktøjer, der er omhandlet i denne forordning, for at sikre, at de overholder TS'en for trafiktelematik som defineret i direktiv (EU) 2016/797, jf. også artikel 23 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/796⁽⁹⁾.

⁽⁸⁾ Rådets afgørelse (EU) 2017/1937 af 11. juli 2017 om undertegnelse på Den Europæiske Unions vegne og midlertidig anvendelse af traktaten om oprettelse af et transportfællesskab (EUT L 278 af 27.10.2017, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2017/1937/oj>).

⁽⁹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/796 af 11. maj 2016 om Den Europæiske Unions Jernbaneagentur og om ophævelse af forordning (EF) nr. 881/2004 (EUT L 138 af 26.5.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/796/oj>).

- (37) Infrastrukturforvalterne bør sikre tilpasning, navnlig med hensyn til digitalisering, til arbejdet i fællesforetagendet for Europas jernbaner, der er oprettet ved Rådets forordning (EU) 2021/2085⁽¹⁰⁾, gennem den styregruppe for systemsøjlen og den udrulningsgruppe, der er omhandlet i henholdsvis artikel 96 og 97 i nævnte forordning.
- (38) For at sikre en gnidningsløs kapacitetsforvaltning og trafikstyring inden for internationale jernbanetjenester, minimere annulleringer af tildelt kapacitet og afbrydelser i jernbanedriften som følge af forstyrrelser på jernbanenettet og for at tage hensyn til udviklingen i infrastrukturforvalternes praksis og anvendelsen af nye metoder til kapacitetstildeling og informations- og kommunikationsteknologi bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) for så vidt angår visse elementer i resultaterne af den strategiske planlægning af infrastrukturkapacitet, planen for den strategiske kapacitetsplanlægning og kapacitetstildelingsprocessen, varigheden af ændringer af tildelt kapacitet og udviklingen af alternative løsninger for ansøgere, visse elementer vedrørende planen for samordning, høring og offentliggørelse af kapacitetsrestriktioner som følge af jernbaneinfrastrukturarbejder, tærsklerne for kapacitetsanvendelsen af stærkt udnyttet og overbelastet jernbaneinfrastruktur samt tilpasning af sanktionens størrelse til inflationen og de oplysninger, der skal gives til operationelle interessenter. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning⁽¹¹⁾. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.
- (39) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at indføre tekniske og operationelle krav for at fremme et velfungerende fælles europæisk jernbaneområde for så vidt angår ensartede kriterier for de krav, som infrastrukturforvalterne fastsætter til ansøgere, tekniske og operationelle krav til beredskabsplanlægning, detaljerede regler for proceduren for indgåelse af rammeaftaler, sådanne rammeaftalers form og indhold samt detaljerede regler for den rullende planlægningsproces og for de europæiske rammer. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011⁽¹²⁾. Afgiver det udvalg, der er nedsat i henhold til direktiv 2012/34/EU, ikke udtalelse inden for rammerne af undersøgelsesproceduren, bør Kommissionen ikke vedtage udkastet til gennemførelsesretsakt.
- (40) Kommissionen har erklæret, at den i lyset af sin planlagte revision af forordning (EU) 2016/796 agter at vurdere gennemførligheden af og de mulige fordele ved at udvide ERA's beføjelser til jernbaneinfrastrukturkapacitet. Vurderingen kan omfatte overvejelser om at anvende nuværende ERA-beføjelser i sektorspecifikke høringsprocesser, navnlig i forbindelse med udarbejdelse af afledt ret, samt en understøttende rolle med hensyn til at lette uafhængig præstationsovervågning og en vurdering af de budgetmæssige virkninger.
- (41) Reglerne om kapacitetstildeling i direktiv 2012/34/EU erstattes af reglerne i denne forordning. Derfor bør reglerne om samarbejde mellem infrastrukturforvaltere, reglerne om samarbejde mellem jernbanetilsynsorganer, kravene til de elementer i netredegørelsen, der beskriver karakteren af den jernbaneinfrastruktur, som jernbanevirksomheder har adgang til, betingelserne for adgang hertil og principperne og kriterierne for kapacitetstildeling fastlægges i denne forordning. Reglerne om samarbejde og samordning samt de elementer i netredegørelsen, der ikke vedrører kapacitetsforvaltning, bør ikke berøres af denne forordning.

⁽¹⁰⁾ Rådets forordning (EU) 2021/2085 af 19. november 2021 om oprettelse af fællesforetagenderne under Horisont Europa og om ophævelse af forordning (EF) nr. 219/2007, (EU) nr. 557/2014, (EU) nr. 558/2014, (EU) nr. 559/2014, (EU) nr. 560/2014, (EU) nr. 561/2014 og (EU) nr. 642/2014 (EUT L 427 af 30.11.2021, s. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/2085/oj>).

⁽¹¹⁾ EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinst/2016/512/oj.

⁽¹²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (42) I den efterfølgende evaluering af forordning (EU) nr. 913/2010 blev det konkluderet, at nævnte forordnings virkning var for begrænset til at bidrage til en trafikoverflytning fra vej til jernbane. Desuden var samarbejdet mellem medlemsstaterne og infrastrukturforvalterne om forvaltningen af jernbaneinfrastrukturkapacitet stadig ineffektivt ud fra et grænseoverskridende perspektiv. Denne evaluering har også vist, at forvaltningen af kapaciteten i godstogskorridorerne adskilt fra resten af nettet ikke er effektiv. Der bør gælde et fælles regelsæt for driften af jernbaneinfrastrukturkapacitet, som konsoliderer de relevante bestemmelser i direktiv 2012/34/EU og forordning (EU) nr. 913/2010. Derfor bør forordning (EU) nr. 913/2010 efter en tilstrækkelig overgangsperiode ophæves, og bestemmelserne i direktiv 2012/34/EU om kapacitetstildeling bør erstattes af nærværende forordning.
- (43) I forbindelse med udarbejdelsen af en køreplan skal der gennemføres forberedende aktiviteter i årene forud for denne køreplans ikrafttræden. Overgangen fra den lovgivningsmæssige ramme indført ved direktiv 2012/34/EU og forordning (EU) nr. 913/2010 til den ramme, der indføres ved nærværende forordning, indebærer derfor, at udarbejdelsen af køreplaner inden for den nye lovgivningsmæssige ramme bør påbegyndes parallelt med anvendelsen af reglerne inden for den nuværende ramme. En dobbelt ordning bør derfor finde anvendelse i en overgangsperiode, hvor de nødvendige forberedende skridt til en køreplan bør være i overensstemmelse med den lovgivningsmæssige ramme, der gælder for denne specifikke køreplan. De rammeaftaler, der er indgået inden for den nuværende ramme, bør have mulighed for at fortsætte, indtil de udløber.
- (44) I henhold til den nye lovgivningsmæssige ramme bør de forberedende skridt til en køreplan indledes med påbegyndelsen af kapacitetsstrategifasen, fem år før denne køreplan træder i kraft. Denne tidsramme er i overensstemmelse med den i de kontraktmæssige aftaler, der er indgået mellem medlemsstaten og infrastrukturforvalteren, som omfatter strukturen af de beløb, der udbetales som finansiering til infrastrukturforvalteren, og som dækker en gyldighedsperiode på mindst fem år, jf. direktiv 2012/34/EU. Med henblik på hurtig anvendelse af den nye lovgivningsmæssige ramme og under hensyntagen til det forberedende arbejde, der allerede er iværksat i sektoren, kan aktivitetsplanen for udarbejdelse af de første to køreplaner forenkles ved en afkortelse af kapacitetsstrategifasen. Den første køreplan inden for den nye lovgivningsmæssige ramme bør derfor være den køreplan, der træder i kraft den 14. december 2030. Med henblik på at overholde den nye lovgivningsmæssige ramme bør alle interessenter uden ophold påbegynde de nødvendige forberedelser.
- (45) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2557 ⁽¹³⁾ fastsætter foranstaltninger til opnåelse af en høj grad af modstandsdygtighed for kritiske enheder, som yder væsentlige tjenester i Unionen. Infrastrukturforvaltere, der er omfattet af denne forordning, er i princippet også omfattet af nævnte direktivs anvendelsesområde. Direktiv (EU) 2022/2557 kræver, at kritiske enheder træffer modstandsdygtighedsstyrkende foranstaltninger. Denne forordning kræver også, at infrastrukturforvaltere træffer modstandsdygtighedsstyrkende foranstaltninger i tilfælde af netværksforstyrrelser og kritesituationer, der påvirker jernbanetrafikken. Modstandsdygtighedsforanstaltninger i henhold til denne forordning bør finde anvendelse med forbehold af og i komplementaritet med direktiv (EU) 2022/2557. Infrastrukturforvalterne skal sikre, at de også opfylder deres forpligtelser i henhold til direktiv (EU) 2022/2557. Hvis infrastrukturforvaltere i medfør af denne forordning allerede har truffet foranstaltninger og udarbejdet dokumenter, som er relevante for modstandsdygtighedsstyrkende foranstaltninger i henhold til direktiv (EU) 2022/2557, bør de kunne anvende disse foranstaltninger og dokumenter til at opfylde kravene vedrørende modstandsdygtighedsforanstaltninger i henhold til nævnte direktiv.
- (46) Målet med denne forordning, nemlig at forvalte jernbaneinfrastrukturkapaciteten og styre trafikken mere effektivt og dermed forbedre kvaliteten af tjenester og give plads til mere trafik på jernbanenettet, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af handlingens grænseoverskridende virkninger bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå dette mål —

⁽¹³⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2557 af 14. december 2022 om kritiske enheders modstandsdygtighed og om ophævelse af Rådets direktiv 2008/114/EF (EUT L 333 af 27.12.2022, s. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj>).

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

KAPITEL I

Almindelige bestemmelser

Artikel 1

Genstand og anvendelsesområde

1. I denne forordning fastsættes de principper, regler og procedurer, der gælder for forvaltning af jernbaneinfrastrukturkapacitet, for trafikstyring, for krisestyring og for præstationsstyring, inden for indenlandske og internationale jernbanetjenester og for samordning mellem infrastrukturforvaltere og andre operationelle interessenter, samt de principper, regler og procedurer, der gælder for indførelse af digitale værktøjer, der understøtter kapacitetsforvaltnings- og trafikstyringsprocesserne i denne forordning. Den fastsætter også regler for et europæisk netværk for samordning mellem infrastrukturforvaltere og med andre relevante interessenter og om tilsyn med kapacitetsforvaltning og trafikstyring.
2. Denne forordning finder anvendelse på jernbaneinfrastruktur, der anvendes til indenlandsk og international jernbanetransport, jf. artikel 1, stk. 2, i direktiv 2012/34/EU, herunder servicefaciliteter som defineret i artikel 3, nr. 11), i nævnte direktiv.
3. Artikel 2 og 3 i kapitel I og kapitel II-V i denne forordning finder ikke anvendelse på jernbaneinfrastruktur eller jernbanetjenester, som en medlemsstat har undtaget fra anvendelsen af kapitel IV i direktiv 2012/34/EU i overensstemmelse med artikel 2, stk. 3, 3a, 4, 8 og 8a, i nævnte direktiv i de relevante undtagelsers gyldighedsperiode.
4. Denne forordning finder ikke anvendelse på jernbanetjenester, som en medlemsstat har undtaget fra anvendelsen af kapitel IV i direktiv 2012/34/EU i overensstemmelse med artikel 2, stk. 10, i nævnte direktiv.
5. Denne forordning finder ikke anvendelse på virksomheder eller transportvirksomhed som omhandlet i artikel 2, stk. 9, i direktiv 2012/34/EU.
6. Denne forordning gælder ikke for Cypern og Malta, så længe der ikke er etableret noget banenet på deres område.
7. Denne forordning er ikke til hinder for, at medlemsstaterne vedtager de foranstaltninger, der er nødvendige for at beskytte væsentlige sikkerheds- eller forsvarsinteresser, eller vedtager foranstaltninger til at sikre, at militæret har tilstrækkelig adgang til jernbaneinfrastruktur, navnlig med henblik på militæroperationer og militær uddannelse, herunder de typer foranstaltninger, der er fastsat i artikel 49, stk. 1, litra a)-e).

Artikel 2

Generelle ansvarsområder og principper

1. Denne forordning berører ikke infrastrukturforvalternes forvaltningsmæssige uafhængighed som fastsat i artikel 4 i direktiv 2012/34/EU.
2. Infrastrukturforvalterne er ansvarlige for forvaltning af jernbaneinfrastrukturkapacitet og jernbanetrafikstyring, jf. dog artikel 7c i direktiv 2012/34/EU.

Henvisninger til en infrastrukturforvalter i alle bestemmelser vedrørende tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet i denne forordning gælder som henvisninger til det tildelingsorgan, der er omhandlet i artikel 7a, stk. 3, i direktiv 2012/34/EU.

3. Med henblik på at lette tilvejebringelsen af effektiv jernbaneinfrastrukturkapacitet og trafikstyring i Unionen samarbejder infrastrukturforvaltere, der er omhandlet i artikel 58, stk. 3, inden for Det Europæiske Netværk af Infrastrukturforvaltere (ENIM), der er omhandlet i artikel 7f i direktiv 2012/34/EU, og i overensstemmelse med denne forordnings bestemmelser om samarbejde.

4. Ved varetagelsen af deres opgaver og ansvarsområder i henhold til denne forordning skal infrastrukturforvalterne:
- a) anvende den disponible jernbaneinfrastruktur så effektivt som muligt gennem effektiv planlægning og samordning med henblik på at øge jernbanetransportens andel, både for passager- og godstransport, i forhold til andre transportformer i overensstemmelse med Unionens klimamål
 - b) maksimere den samfundsmæssige værdi af jernbanetransport foretaget på jernbaneinfrastruktur i social, økonomisk og miljømæssig henseende
 - c) sikre ikkeforskelsbehandlende forvaltning af jernbaneinfrastrukturkapacitet og retfærdig og gennemsigtig adgang hertil, herunder under jernbaneinfrastrukturarbejder, for at muliggøre fair konkurrence og sikre, at jernbanetjenester har den størst mulige konkurrenceevne
 - d) muliggøre en gnidningsløs jernbanetrafik på mere end ét net og på tværs af grænser ved at bestrebe sig på at fjerne flaskehalse og driftsmæssige hindringer
 - e) sikre gennemsigtighed med hensyn til tilstanden og tilgængeligheden af jernbaneinfrastrukturkapacitet
 - f) vurdere og forbedre jernbaneinfrastrukturens præstation i tæt samarbejde med operationelle interessenter
 - g) bidrage til gennemførelsen og udviklingen af det fælles europæiske jernbaneområde, navnlig gennem fælles europæiske tekniske og operationelle regler og standarder.

Artikel 3

Infrastrukturforvalterens uvildighed for så vidt angår kapacitetsforvaltning og trafikstyring, herunder vedligeholdelsesplanlægning

1. Infrastrukturforvalterne udøver de funktioner, der er forbundet med kapacitetsforvaltning og trafikstyring, herunder vedligeholdelsesplanlægning, på en retfærdig, gennemsigtig og ikkeforskelsbehandlende måde. De personer, der er ansvarlige for at træffe beslutninger vedrørende disse funktioner, må ikke påvirkes af eventuelle interessekonflikter.
2. Infrastrukturforvalterne behandler de forretningsmæssige oplysninger, de modtager, fortroligt i overensstemmelse med EU-retten og national ret, herunder, hvis det er relevant, ved at anonymisere de oplysninger, der deles med andre parter.
3. For så vidt angår trafikstyring sikrer infrastrukturforvalterne, at operationelle interessenter i tilfælde af afbrydelser, der vedrører disse interessenter, har fuld og rettidig adgang til relevante oplysninger. Hvis infrastrukturforvalteren giver adgang til trafikstyringsprocessen, skal det ske på en retfærdig, gennemsigtig og ikkeforskelsbehandlende måde for den berørte operationelle interessent.
4. For så vidt angår kapacitetsforvaltning og den langsigtede planlægning af omfattende vedligeholdelse, fornyelse og opgradering af jernbaneinfrastrukturen hører infrastrukturforvalteren ansøgerne som defineret i artikel 3, nr. 19), i direktiv 2012/34/EU i overensstemmelse med denne forordning og tager størst muligt hensyn til de af disse ansøgere udtrykte bekymringer.

Artikel 4

Strategiske retningslinjer og nationale krav

1. Medlemsstaterne kan udarbejde strategiske retningslinjer til infrastrukturforvalterne baseret på de vejledende udviklingsstrategier for jernbaneinfrastrukturen, der er omhandlet i artikel 8, stk. 1, i direktiv 2012/34/EU. Disse strategiske retningslinjer, som skal være i overensstemmelse med denne forordning, skal respektere infrastrukturforvalterens operationelle ansvarsområder, sætte vedkommende i stand til at optimere anvendelsen af nettet og effektivt samordne tildelingen af kapacitet til grænseoverskridende trafik. De skal gives rettidigt, således at infrastrukturforvalterne kan overholde de frister, der er fastsat i bilag I til denne forordning, og kan navnlig omfatte eller indeholde:

- a) generelle målsætninger for den nationale jernbanepolitik af relevans for den strategiske kapacitetsplanlægning inden for denne forordnings anvendelsesområde
- b) et overblik over udviklingen af jernbaneinfrastruktur under hensyntagen til relevante planer og strategier på nationalt eller regionalt plan og arbejdsplanerne for de europæiske transportkorridorer
- c) generelle krav og retningslinjer for anvendelsen af jernbaneinfrastrukturkapacitet, som infrastrukturforvalteren skal tage hensyn til i den strategiske kapacitetsplanlægning, navnlig i forbindelse med stærkt udnyttet og overbelastet jernbaneinfrastruktur som omhandlet i denne forordnings artikel 23
- d) et overblik over den planlagte udvikling af jernbanetjenester, som drives i henhold til forpligtelser til offentlig tjeneste, i givet fald under hensyntagen til de berørte regionale eller lokale myndigheders synspunkter.

2. Medlemsstaterne kan fastsætte, at et eller flere af de elementer af retningslinjerne, der er omhandlet i dette stykke, er bindende, ved at kræve, at infrastrukturforvalterne skal:

- a) gennemføre specifikke køreplanlægninger, f.eks. integrerede køreplaner med faste minuttal, for både gods- og passagertransport
- b) reservere minimumsmængder af kapacitet til de typer jernbanetransport, der er omhandlet i artikel 14, for at afspejle deres transportpolitiske prioriteter
- c) på forhånd planlægge jernbaneinfrastrukturkapacitet for visse sektioner og knudepunkter i overensstemmelse med artikel 20, stk. 5
- d) afspejle nationale transportpolitiske prioriteter ved hjælp af nationale parametre i metoden til kapacitetsopdeling i overensstemmelse med artikel 27 og ved hjælp af nationale parametre i metoden til formel konfliktløsning i overensstemmelse med artikel 39.

Sådanne krav må ikke inddrage disponibel kapacitet for nogen del af jernbaneinfrastruktur i et sådant omfang, at infrastrukturforvalteren fratages en tilstrækkelig operationel margen til at varetage alle de opgaver og alle de ansvarsområder, der er fastsat i artikel 2, stk. 4.

Udførelsen af jernbanetransport i henhold til specifikke køreplanlægninger såsom integrerede køreplaner med faste minuttal, høringen om strategisk kapacitetsplanlægning og tildelingen af de kapacitetsrettigheder, der er nødvendige for sådanne tjenester, skal fortsat være tilgængelig for alle ansøgere og jernbanevirksomheder på retfærdige, gennemsigtige og ikkeforskelsbehandlende vilkår.

3. Hvis medlemsstaterne har vedtaget strategiske retningslinjer og krav i henhold til stk. 1 og 2, anfører de dem i et enkelt dokument og gør et sådant dokument offentligt tilgængeligt på deres websted. ENIM gør links til disse dokumenter tilgængelige på sit websted.

4. Med henblik på at støtte udviklingen af internationale jernbanepassager- og godstransporttjenester samordner medlemsstaterne med hinanden i overensstemmelse med artikel 56 for at sikre sammenhæng mellem deres respektive strategiske retningslinjer og krav i henhold til nærværende artikel.

5. Med forbehold af statsstøttere reglerne kan medlemsstaterne i givet fald godtgøre infrastrukturforvalteren et eventuelt indtægtstab, dog kun i forbindelse med overholdelsen af de strategiske retningslinjer og krav vedrørende udnyttelsen af jernbaneinfrastrukturkapacitet.

Artikel 5

Definitioner

I denne forordning anvendes definitionerne i artikel 3 i direktiv 2012/34/EU.

Derudover forstås ved:

- 1) »force majeure«: enhver uforudseelig, uundgåelig eller ekstraordinær begivenhed eller situation, som den operationelle interessent ikke har kontrol over, og som ikke kan afhjælpes med rimelig forudseenhed og omhu, ikke kan løses ved hjælp af foranstaltninger, der er rimelige og mulige for den operationelle interessent set ud fra et teknisk eller økonomisk synspunkt, som rent faktisk er opstået og objektivt kontrollerbar, og som gør det umuligt for den operationelle interessent midlertidigt eller permanent at opfylde sine forpligtelser i henhold til denne forordning, direktiv 2012/34/EU eller kontraktlige forpligtelser
- 2) »interoperabilitet«: interoperabilitet som defineret i artikel 2, nr. 2), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 ⁽¹⁴⁾
- 3) »operationel interessent«: en ansøger, jernbanevirksomhed, infrastrukturforvalter, kompetent myndighed som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 ⁽¹⁵⁾, operatør af servicefaciliteter eller enhver anden enhed, der er direkte involveret i driften af en jernbanetransporttjeneste
- 4) »europæisk koordinator«: den koordinator, der er udpeget i henhold til artikel 52 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1679 ⁽¹⁶⁾
- 5) »europæiske transportkorridorer«: de korridorer, der er omhandlet i artikel 7 og 11 i og bilag III til forordning (EU) 2024/1679
- 6) »rammeaftale«: en juridisk bindende generel offentlig- eller privatretlig aftale, der fastsætter en ansøgers og infrastrukturforvalterens rettigheder og forpligtelser i forbindelse med den jernbaneinfrastrukturkapacitet, der skal tildeles, og de afgifter, der skal opkræves, i et tidsrum, der strækker sig længere end en køreplansperiode
- 7) »samtidig kapacitetstildeling«: en proces, hvorved infrastrukturforvaltere tildeler jernbaneinfrastrukturkapacitet på baggrund af en række ansøgninger om kapacitet modtaget inden en bestemt skæringsdato og gennem samordning af disse ansøgninger sikrer den bedst mulige udnyttelse af jernbaneinfrastrukturen og det tættest mulige match med ansøgningerne

⁽¹⁴⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (EUT L 138 af 26.5.2016, s. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

⁽¹⁵⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 og (EØF) nr. 1107/70 (EUT L 315 af 3.12.2007, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/oj>).

⁽¹⁶⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1679 af 13. juni 2024 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, ændring af forordning (EU) 2021/1153 og (EU) nr. 913/2010 og ophævelse af forordning (EU) nr. 1315/2013 (EUT L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

- 8) »først til mølle-princippet«: et princip for tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet, hvor kapacitetsansøgningerne prioriteres i kronologisk rækkefølge i tildelingsprocessen
- 9) »kanal«: den jernbaneinfrastrukturkapacitet, der er nødvendig for, at et tog kan køre fra et punkt til et andet i en bestemt periode, og som beskrives som en nøjagtig rute med tidsplan for det pågældende tog, herunder afgang- og bestemmelsessted, tidspunkt og dato for indrejse og tidspunkt og dato for udrejse, herunder eventuelle standsningssteder og dertil knyttede afgangstider
- 10) »kapacitetsspecifikation«: en kapacitetsrettighed med beskrivelse af de kommercielle og operationelle karakteristika ved den jernbaneinfrastrukturkapacitet, der er relevant for den pågældende ansøger, og som giver infrastrukturforvalteren tilstrækkelige oplysninger til at planlægge specifikke kanaler, der er i overensstemmelse med disse karakteristika
- 11) »jernbanetransport på flere net«: jernbanetransporttjeneste, gods eller passager, indenlandsk eller international, på to eller flere net, som forvaltes af forskellige infrastrukturforvaltere; togstammerne kan kobles sammen og/eller adskilles, og de forskellige sektioner kan have forskelligt afgang- og bestemmelsessted
- 12) »kapacitetsrettighed på flere net«: alle de kapacitetsrettigheder, der gør det muligt at levere jernbanetransport på flere net
- 13) »opdeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet«: tildeling af andele af den samlede kapacitet, der er til rådighed på en del af jernbaneinfrastruktur, til forskellige former for jernbanetransport og til kapacitetsrestriktioner som følge af jernbaneinfrastrukturarbejder
- 14) »køreplan«: de løbende ajourførte data, der fastlægger alle de af planen omfattede togs og det rullende materiels bevægelser på den relevante jernbaneinfrastruktur, udtrykt ved tildelte kapacitetsrettigheder, i en køreplansperiode
- 15) »køreplansperiode«: det tidsrum, hvori en bestemt køreplan er gyldig
- 16) »jernbaneinfrastrukturarbejder«: en intervention på jernbaneinfrastrukturen med henblik på udvikling, vedligeholdelse, fornyelse eller opgradering af jernbaneinfrastrukturen som defineret i artikel 3, henholdsvis nr. 2a), 2c), 2d) og 2e), i direktiv 2012/34/EU
- 17) »tilsynsorgan«: det tilsynsorgan, der er omhandlet i artikel 55 i direktiv 2012/34/EU
- 18) »hændelse«: enhver begivenhed eller række af begivenheder, som har samme oprindelse, og som forårsager forstyrrelser i jernbanetrafikken
- 19) »sektioner og knudepunkter«: en repræsentation af jernbanenettet i form af en graf bestående af knudepunkter, der er forbundet af sektioner, og som er struktureret på en måde, der gør det muligt at tage hensyn til relevante karakteristika ved udbud af og efterspørgsel efter jernbaneinfrastrukturkapacitet, navnlig med henblik på strategisk kapacitetsplanlægning
- 20) »specifik køreplanlægning«: en særlig måde at tilrettelægge kanaler på i en køreplan, herunder for trafik på flere net, med henblik på at forfølge særlige politiske mål
- 21) »usædvanlige transporter«: usædvanlige transporter som defineret i tillæg J til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/773 ⁽¹⁷⁾

⁽¹⁷⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/773 af 16. maj 2019 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Drift og trafikstyring i jernbanesystemet i Den Europæiske Union og om ophævelse af afgørelse 2012/757/EU (EUT L 139 I af 27.5.2019, s. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/773/oj).

- 22) »køreplan med faste minuttal«: en specifik køreplanlægning, der har til formål at gentage jernbanetjenester med regelmæssige og ensartede intervaller og at kombinere kanaler på et nets eller en del af et nets sektioner og knudepunkter under hensyntagen til forbindelser og omstigningstider mellem tjenester, hvor det er relevant
- 23) »del af jernbaneinfrastruktur«: en del af nettets spor, som infrastrukturforvalteren udpeger med henblik på anvendelsen af specifikke bestemmelser i denne forordning
- 24) »kapacitetsrestriktion«: en reduktion i jernbaneinfrastrukturens kapacitet eller præstation, der ligger under projekteringsværdierne, af grunde, som infrastrukturforvalteren har kontrol over eller ikke har kontrol over, såsom jernbaneinfrastrukturarbejder, forringelse af aktiver eller ekstreme vejrforhold.

KAPITEL II

Forvaltning af jernbaneinfrastrukturkapacitet

Afdeling 1

Generelle principper for forvaltning af jernbaneinfrastrukturkapacitet

Artikel 6

Kapacitetsforvaltning

1. Infrastrukturforvalterne forvalter jernbaneinfrastrukturkapaciteten gennem en planlægnings- og tildelingsproces, der består af tre faser:
- a) strategisk kapacitetsplanlægning som omhandlet i afdeling 2
 - b) planlægning og tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet som omhandlet i afdeling 3
 - c) tilpasning og omlægning af tildelt kapacitet som omhandlet i afdeling 4.
2. Ud over det indhold, der er fastlagt i bilag IV til direktiv 2012/34/EU, medtager infrastrukturforvalterne i den netredegørelse, der er omhandlet i artikel 27 i nævnte direktiv:
- a) et afsnit om den jernbaneinfrastruktur, der er til jernbanevirksomhedernes rådighed
 - b) et afsnit om kapacitetsforvaltning
 - c) et afsnit om drift, herunder om trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring, og
 - d) et afsnit om præstationsstyring i overensstemmelse med bilag V til denne forordning.
3. Beslutningstagning vedrørende kapacitetsforvaltning som omhandlet i denne artikels stk. 1, herunder både fastlæggelse og vurdering af, hvad der står til rådighed, samt tildeling af kapacitetsrettigheder, er en af infrastrukturforvalterens væsentlige funktioner som omhandlet i artikel 3, nr. 2f), i direktiv 2012/34/EU. Bestemmelserne om væsentlige funktioner i nævnte direktiv finder anvendelse på beslutningstagning vedrørende kapacitetsforvaltning.

*Artikel 7***Europæisk ramme for kapacitetsforvaltning**

1. Senest den 12. december 2027 udarbejder og vedtager ENIM en »europæisk ramme for kapacitetsforvaltning« i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 4 og kapitel II med henblik på at fastlægge fælles værktøjer, metoder og proceduremæssige ordninger for forvaltning af jernbaneinfrastrukturkapacitet og for samordning mellem infrastrukturforvaltere og andre operationelle interessenter. Infrastrukturforvalterne tager størst muligt hensyn til disse fælles værktøjer, metoder og proceduremæssige ordninger med henblik på forvaltningen af jernbaneinfrastrukturkapacitet.
2. Ved udarbejdelsen af den netredegørelse, der er omhandlet i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU og artikel 6, stk. 2, i denne forordning, tager infrastrukturforvalterne størst muligt hensyn til den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning. I netredegørelsen gør de rede for årsagerne til enhver afvigelse fra de fælles værktøjer, metoder og proceduremæssige ordninger fastlagt i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning.
3. ENIM offentliggør et udkast til den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning med henblik på høring af Den Europæiske Jernbaneplatform (»ERP«) og de operationelle interessenter. ERP og de operationelle interessenter kan indsende deres svar til høringen senest tre måneder efter offentliggørelsen af dette udkast.
4. ENIM forelægger det endelige udkast til den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning for det europæiske netværk af tilsynsorganer på jernbaneområdet (»ENRRB«) senest den 12. juni 2027. ENRRB forelægger ENIM en henstilling om den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning senest tre måneder efter modtagelsen af det udkast, som ENIM har udarbejdet. ENIM tager størst muligt hensyn til denne henstilling, når det vedtager den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning.
5. Den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning skal som minimum indeholde de elementer, der er opført i bilag III, og ajourføres efter behov for at tage hensyn til de operationelle interessenters erfaringer og ENIM's aktiviteter. ENIM hører ERP og de operationelle interessenter og forelægger det endelige udkast til henstilling for ENRRB i overensstemmelse med denne artikels stk. 3 og 4, når den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning skal ajourføres.
6. Når tilsynsorganet udøver sine beføjelser i forbindelse med netredegørelsen i overensstemmelse med artikel 56, stk. 1 og 2, i direktiv 2012/34/EU, tager det hensyn til den henstilling om den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, som ENRRB har vedtaget i overensstemmelse med nærværende artikels stk. 4, og uden at det berører princippet om tilsynsorganernes uafhængighed.
7. Kommissionen tillægges beføjelser til i overensstemmelse med artikel 74 at vedtage gennemførelsesretsakter, der fastlægger den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning som omhandlet i nærværende artikels stk. 1. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 76, stk. 2.

*Artikel 8***Ansøgere**

1. Ansøgere kan indgive ansøgninger om udnyttelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet. Ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder, skal med henblik på at udnytte en sådan jernbaneinfrastrukturkapacitet udpege en jernbanevirksomhed. Jernbanevirksomheden indgår en aftale med infrastrukturforvalteren i overensstemmelse med artikel 28 i direktiv 2012/34/EU. Jernbanevirksomhedens indgåelse af en sådan aftale berører ikke ansøgernes ret til at indgå rammeaftaler med infrastrukturforvaltere i overensstemmelse med denne forordnings artikel 33.

2. Infrastrukturforvalteren kan fastsætte krav til ansøgere for at sikre, at dennes legitime forventninger om fremtidige indtægter og udnyttelsen af jernbaneinfrastrukturen kan opfyldes. Sådanne krav skal være rimelige, gennemsigtige og ikkeforskelsbehandlende. De kan kun omfatte en finansiel garanti, som ikke må overstige et passende niveau, der står i rimeligt forhold til niveauet for ansøgerens forventede aktivitet, og en garanti for evnen til at udarbejde bud på jernbaneinfrastrukturkapacitet i overensstemmelse med reglerne. Nævnte krav skal præciseres i netredegørelsen i overensstemmelse med bilag V, punkt 2, litra c).

3. Kommissionen kan vedtage gennemførelsesretsakter med nærmere kriterier for anvendelsen af denne artikels stk. 2. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 76, stk. 2.

Artikel 9

Forvaltning af jernbaneinfrastrukturkapacitet

1. Infrastrukturforvalterne sikrer, at infrastrukturkapacitet i alle faser af kapacitetsforvaltningsprocessen som omhandlet i artikel 6 i denne forordning forvaltes i overensstemmelse med principperne i artikel 26 i direktiv 2012/34/EU og i artikel 2 i denne forordning.

2. Når infrastrukturforvalterne træffer afgørelse om jernbaneinfrastrukturkapacitet, tager de hensyn til de strategiske retningslinjer for og nationale krav til udnyttelsen af jernbaneinfrastrukturkapacitet udarbejdet af medlemsstaterne i overensstemmelse med artikel 4, hvis medlemsstaterne har udarbejdet sådanne retningslinjer og krav. Planlægning og kapacitetstildeling skal følge retfærdige, gennemsigtige og ikkeforskelsbehandlende procedurer.

3. Infrastrukturforvalterne planlægger og tildeler i videst muligt omfang kapacitet med inddragelse af de berørte ansøgere, idet de tilstræber løsninger, der er forenelige med ansøgernes kapacitetsbehov og ansøgninger om kapacitetsrettigheder, og samtidig sikrer en overordnet optimal anvendelse af jernbaneinfrastrukturen på det pågældende net.

Artikel 10

Oplysninger om jernbaneinfrastrukturkapacitet

1. Infrastrukturforvalterne giver ansøgere og tilsynsorganer samt, hvis det er relevant, andre operationelle interessenter nøjagtige og ajourførte oplysninger om tilgængeligheden af jernbaneinfrastrukturkapacitet under hele kapacitetsforvaltningsprocessen, herunder i den strategiske planlægningsfase, jf. afdeling 2, under planlægnings- og tildelingsprocesserne, jf. afdeling 3, og når der sker ændringer af den tildelte kapacitet, jf. afdeling 4.

Infrastrukturforvalterne offentliggør uden ophold enhver ajourføring af kapacitetsforsyningsplanen, jf. artikel 20, og køreplanen, jf. artikel 32.

2. Infrastrukturforvalterne offentliggør de i denne artikels stk. 1 omhandlede oplysninger i overensstemmelse med artikel 66, stk. 5.

3. På anmodning af ansøgere fremlægger infrastrukturforvalterne de i stk. 1 omhandlede oplysninger på grundlag af konkrete specifikationer af de kommercielle og operationelle behov (»gennemførlighedsvurderinger«). For så vidt angår grænseoverskridende tjenester modtager og besvarer infrastrukturforvalterne sådanne ansøgninger på ét og samme sted og på én gang eller via en enkelt grænseflade.

Artikel 11

Kapacitetsrestriktioner som følge af jernbaneinfrastrukturarbejder og forringet jernbaneinfrastruktur

1. Med forbehold af artikel 7, 7a, 7c og 7e i direktiv 2012/34/EU planlægger infrastrukturforvalterne jernbaneinfrastrukturarbejder i overensstemmelse med virksomhedsplanen og de investerings- og finansieringsprogrammer, der er omhandlet i artikel 8, stk. 3, i direktiv 2012/34/EU. Hvis ændringer af disse programmer efter vedtagelsen af virksomhedsplanen påvirker eller vil kunne påvirke planlægningen af jernbaneinfrastrukturarbejder, udarbejder infrastrukturforvalteren en oversigt over sådanne ændringer med angivelse af deres sandsynlige indvirkning i netredegørelsen.

2. Ved planlægningen af jernbaneinfrastrukturarbejder handler infrastrukturforvalteren i overensstemmelse med artikel 2, stk. 4, og artikel 3.

Infrastrukturforvalteren tager navnlig på en afbalanceret måde hensyn til jernbaneinfrastrukturarbejdets indvirkning på infrastrukturforvalterens kapitalforvaltning og finansielle situation samt til de anslåede operationelle og finansielle virkninger for alle berørte ansøgere.

3. Infrastrukturforvalterne hører ansøgerne om jernbaneinfrastrukturarbejder inden for rammerne af de samordningsmekanismer, der er omhandlet i artikel 7e i direktiv 2012/34/EU, og i forbindelse med grænseoverskridende jernbanetjenester i overensstemmelse med denne forordnings artikel 57.

4. Infrastrukturforvalteren planlægger, informerer og hører ansøgerne om kapacitetsrestriktioner som følge af jernbaneinfrastrukturarbejder i tilstrækkelig god tid under hensyntagen til de anslåede virkninger for jernbanevirksomhederne. Med henblik herpå skal infrastrukturforvalterne overholde planen og kravene i bilag I, afdeling 3.

5. I forbindelse med kapacitetsrestriktioner, der har markant indvirkning som omhandlet i bilag I, afdeling 3, punkt 1, kan ansøgerne ansøge infrastrukturforvalteren om at foreslå alternativ planlægning i forbindelse med kapacitetsrestriktionen med henblik på at identificere og vælge en løsning, hvor der på en afbalanceret måde tages hensyn til virkningen for ansøgere og infrastrukturforvaltere. Infrastrukturforvalteren tilbyder disse ansøgere en vejledende planlægning af den alternative kapacitet, der er til rådighed under kapacitetsrestriktionen.

Den vejledende planlægning omfatter både den berørte rute og alternative ruter, hvor der findes sådanne alternative ruter, herunder på andre net, og afspejles i den i artikel 19 omhandlede kapacitetsmodel og i den i artikel 20 omhandlede kapacitetsforsyningsplan.

6. Infrastrukturforvalterne tager hensyn til og afbøder indvirkningen af jernbaneinfrastrukturarbejder på den grænseoverskridende trafik. Infrastrukturforvalterne samordner i overensstemmelse med artikel 55 som minimum for så vidt angår alle jernbaneinfrastrukturarbejder på de jernbanestrækninger, der indgår i de europæiske transportkorridorer, og alle andre jernbaneinfrastrukturarbejder med betydelige grænseoverskridende virkninger.

Samordningen omfatter navnlig optimering af tidsplanen for infrastrukturarbejder og tilvejebringelse af alternativ kapacitet på den berørte rute og på alternative ruter, jf. stk. 5, andet afsnit, under hensyntagen til ansøgernes operationelle og kommercielle behov.

7. Reduktioner i jernbaneinfrastrukturens kapacitet eller præstation, der ligger under projekteringsværdierne som følge af forringelsen af aktiver, f.eks. reduktion af tilladt hastighed eller akseltryk, betragtes også som kapacitetsrestriktioner. Sådanne kapacitetsrestriktioner giver ikke anledning til sanktioner i henhold til artikel 42, medmindre dette medfører en ændring af en tildelt kapacitetsrettigheds karakteristika, som ansøgeren ikke havde kendskab til på tildelingstidspunktet, og denne ændring kategoriseres som væsentlig i overensstemmelse med artikel 41, stk. 6. De oplysningsforpligtelser, der er fastsat i artikel 10, finder anvendelse på sådanne kapacitetsrestriktioner.

8. Infrastrukturforvalterne offentliggør oplysninger og hører ansøgerne om planlagte midlertidige kapacitetsrestriktioner, deres indvirkning på den kapacitet, der er til rådighed til kommercielle formål, og om alternativ kapacitet så hurtigt som muligt.

9. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 75 med henblik på at ændre bilag I, afdeling 3, hvis elementerne deri har vist sig at være ineffektive eller har medført store vanskeligheder med gennemførelsen, eller hvis sektoren har udviklet ny og bredt accepteret bedste praksis, for yderligere at mindske indvirkningen af kapacitetsrestriktioner som følge af jernbaneinfrastrukturarbejder på jernbanetrafikken og den administrative byrde for infrastrukturforvalterne under hensyntagen til de berørte interessenters planlægning og operationelle, tekniske og kommercielle interesser og ENIM's erfaringer og udtalelser.

Artikel 12

Afslag på eller tilbagetrækning af kapacitetsrettigheder af hensyn til den offentlige orden eller den offentlige sikkerhed

1. En medlemsstat kan kræve, at infrastrukturforvalteren afslår at tildele kapacitetsrettigheder til eller trækker kapacitetsrettigheder tilbage fra en ansøger, hvis de kompetente myndigheder i den pågældende medlemsstat fastslår, at tildeling af sådanne rettigheder til ansøgeren frembyder en alvorlig og graverende risiko for den offentlige orden eller den offentlige sikkerhed, herunder den nationale sikkerhed og det nationale forsvar i den pågældende medlemsstat. En sådan afgørelse skal være behørigt begrundet og strengt nødvendig og stå i et rimeligt forhold til det mål, der forfølges.

2. Uden at det berører fortroligheden af klassificerede informationer, underretter medlemsstaterne senest ti dage efter vedtagelsen af en afgørelse på grundlag af stk. 1 Kommissionen, tilsynsorganet og, i tilfælde af kapacitetsrettigheder på flere net, andre berørte medlemsstater om vedtagelsen af en sådan afgørelse og om begrundelsen herfor. Medlemsstaterne reviderer regelmæssigt sådanne afgørelser.

3. Hvis en medlemsstat giver udtryk for betænkeligheder vedrørende en afgørelse truffet af en anden medlemsstat på grundlag af denne artikels stk. 1, samordner de berørte medlemsstater indbyrdes i overensstemmelse med artikel 56.

4. Med hensyn til kapacitetsrettigheder på flere net kan en berørt medlemsstat anmode om en henstilling fra Kommissionen med hensyn til den afgørelse, som en anden medlemsstat har truffet på grundlag af stk. 1.

Afdeling 2

Strategisk kapacitetsplanlægning

Artikel 13

Strategisk kapacitetsplanlægning

1. Den strategiske kapacitetsplanlægning omfatter alle de aktiviteter, der er anført i artikel 14-27.

2. Den strategiske kapacitetsplanlægning skal munde ud i følgende planlægningsdokumenter, som gradvis tilvejebringer flere detaljer om tilgængelig kapacitet:

a) den kapacitetsstrategi, der er omhandlet i artikel 18

b) den kapacitetsmodel, der er omhandlet i artikel 19

c) den kapacitetsforsyningsplan, der er omhandlet i artikel 20.

Indholdet af og tidsplanen for udarbejdelsen af disse resultater er anført i bilag I, afsnit 1 og 2.

Dokumenter, der udarbejdes i henhold til første afsnit, litra a), b) og c), stilles til rådighed af infrastrukturforvalteren på mindst to af EU-institutionernes officielle sprog.

3. Infrastrukturforvalterne vedtager planlægningsdokumenterne som grundlag for næste fase i planlægningsprocessen.

4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 75 med henblik på at ændre:

i) dele af det detaljerede indhold af kapacitetsstrategien, kapacitetsmodellen og kapacitetsforsyningsplanen i bilag I, afdeling 1, og

ii) fristerne i bilag I, afdeling 2,

hvis disse elementer har vist sig at være ineffektive eller har ført til store vanskeligheder med gennemførelsen, eller hvis jernbanesektoren har udviklet ny og bredt accepteret bedste praksis, med henblik på at sikre en effektiv strategisk planlægningsproces og afspejle infrastrukturforvalternes og ansøgernes operationelle interesser under hensyntagen til erfaringerne og udtalelserne fra ENIM, ansøgere, tilsynsorganer og ENRRB med gennemførelsen af bilag I, afdeling 1 og 2.

5. Den strategiske kapacitetsplanlægning må ikke involvere tildeling af kapacitetsrettigheder til individuelle ansøgere, jf. artikel 28.

Artikel 14

Generelle krav til strategisk kapacitetsplanlægning

1. Infrastrukturforvalterne tager på en retfærdig, gennemsigtig og ikkeforskelsbehandlende måde hensyn til alle former for jernbanetransport, for hvilke de kan modtage ansøgninger om kapacitet, uanset deres omfang, størrelsen af markedet i det efterfølgende omsætningsled, stabiliteten mellem på hinanden følgende køreplaner, regelmæssigheden eller antal afgangene i en bestemt køreplansperiode.

2. I den strategiske kapacitetsplanlægning, navnlig i den i artikel 19 omhandlede kapacitetsmodel og i den i artikel 20 omhandlede kapacitetsforsyningsplan, skelner infrastrukturforvalterne som minimum mellem følgende former for jernbanetransport:

a) godstransport

b) personbefordring mellem byer (lange afstande)

c) personbefordring i byer og regioner.

ENIM kan i samråd med operationelle interessenter og ERP om nødvendigt på baggrund af erfaringerne med gennemførelsen af denne forordning og for at støtte den grænseoverskridende sammenhæng i den strategiske planlægningsproces opstille en mere detaljeret harmoniseret liste, hvor der skelnes yderligere mellem forskellige former for jernbanetransport. Denne liste medtages i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning.

3. I den strategiske kapacitetsplanlægning, navnlig i den i artikel 19 omhandlede kapacitetsmodel og i den i artikel 20 omhandlede kapacitetsforsyningsplan, angiver infrastrukturforvalterne den på forhånd planlagte kapacitet egnet til levering af jernbanetjenester på flere net.

4. I den strategiske kapacitetsplanlægning tages der ligeledes hensyn til:
- a) den observerede struktur og udvikling i efterspørgslen efter jernbaneinfrastrukturkapacitet som identificeret gennem kapacitetstildeling i tidligere køreplansperioder og gennem den markedsovervågning, der er omhandlet i artikel 15 i direktiv 2012/34/EU
 - b) den forventede udvikling i transportbehov og den deraf følgende efterspørgsel efter jernbanetransport og jernbaneinfrastrukturkapacitet som identificeret i den analyse, der er omhandlet i artikel 17 i denne forordning
 - c) ansøgernes indmeldelser af kapacitetsbehov og input fra høringen af operationelle interessenter i overensstemmelse med artikel 15 i denne forordning
 - d) den forventede eller planlagte udvikling af jernbaneinfrastrukturkapacitet, navnlig som angivet i den vejledende udviklingsstrategi for jernbaneinfrastruktur omhandlet i artikel 8, stk. 1, i direktiv 2012/34/EU og infrastrukturforvalterens virksomhedsplan omhandlet artikel 8, stk. 3, i direktiv 2012/34/EU
 - e) de planlagte jernbaneinfrastrukturarbejder, der forventes at påvirke nettet
 - f) de forskellige jernbanetransportmarkeders karakteristika, navnlig med hensyn til:
 - i) hastighed
 - ii) antal afgange
 - iii) tolerance for afvigelser fra den tildelte kanal
 - iv) mulighed for at omdirigere, omlægge eller erstatte tjenester med andre transportformer i tilfælde af netværksforstyrrelser
 - v) svingende efterspørgsel efter jernbanetransport og det deraf følgende behov for at planlægge jernbanetjenester med en anden tidshorisont.

5. Den strategiske kapacitetsplanlægning skal afspejle den kapacitet, der er tildelt gennem rammeaftaler og rullende planlægning.

6. Den strategiske kapacitetsplanlægning omfatter sektioner og knudepunkter i TEN-T-hovednettet og det udvidede hovednet som angivet i bilag I til forordning (EU) 2024/1679. Infrastrukturforvalterne kan som led i den strategiske kapacitetsplanlægning beslutte at medtage andre sektioner og knudepunkter i det net, de forvalter. Medlemsstaterne kan i overensstemmelse med de strategiske retningslinjer omhandlet i artikel 4, fastsætte, at infrastrukturforvalterne varetager den strategiske kapacitetsplanlægning for andre sektioner og knudepunkter i det net, som forvaltes af disse infrastrukturforvaltere.

Den strategiske kapacitetsplanlægning gennemføres på et niveau, der er tilstrækkeligt detaljeret til at muliggøre kapacitetsplanlægning for nettet. Med henblik herpå udgøres nettet af sektioner og knudepunkter, der gør det muligt at tage hensyn til relevante karakteristika ved kapacitetsefterspørgsel og -udbud.

Medlemsstaterne pålægger infrastrukturforvalterne at anføre disse sektioner og knudepunkter i det infrastrukturregister, der er omhandlet i artikel 49 i direktiv (EU) 2016/797.

7. Med henblik på strategisk kapacitetsplanlægning udarbejder infrastrukturforvalterne et strategisk rutekort for sektioner og knudepunkter, der fastsætter følgende:

- a) det geografiske anvendelsesområde for den i artikel 18 omhandlede kapacitetsstrategi, den i artikel 19 omhandlede kapacitetsmodel og den i artikel 20 omhandlede kapacitetsforsyningsplan
- b) de alternative strækninger, der kan anvendes i tilfælde af kapacitetsrestriktioner, jf. artikel 11, og i beredskabsplanlægningen, jf. artikel 21.

Medlemsstaterne sikrer, at det strategiske rutekort gøres offentligt tilgængeligt og anføres i det infrastrukturregister, der er omhandlet i artikel 49 i direktiv (EU) 2016/797.

8. Den strategiske kapacitetsplanlægning dækker en periode, der påbegyndes fem år før ændringen af den køreplan, som den vedrører. Infrastrukturforvalterne kan forlænge perioden ud over fem år, navnlig for at støtte udviklingen af infrastruktur inden for rammerne af den vejledende udviklingsstrategi for jernbaneinfrastruktur, der er omhandlet i artikel 8, stk. 1, i direktiv 2012/34/EU.

9. Infrastrukturforvalterne gennemgår og ajourfører resultaterne af den strategiske kapacitetsplanlægning, navnlig under hensyntagen til følgende:

- a) udvikling af jernbaneinfrastruktur
- b) ændringer i markedsefterspørgslen efter jernbaneinfrastrukturkapacitet, herunder gennem indmeldelser af kapacitetsbehov
- c) resultaterne af tildelingsprocesserne omhandlet i dette kapitels afdeling 3 og 4 i tidligere køreplansperioder, herunder graden af ansøgernes udnyttelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet
- d) viden fra trafikstyring udført i overensstemmelse med kapitel III
- e) resultatet af håndtering af forstyrrelser og krisestyring i overensstemmelse med kapitel III
- f) resultaterne af præstationsvurderingen i overensstemmelse med kapitel IV.

10. ENIM udarbejder retningslinjer med fælles værktøjer, metoder og proceduremæssige ordninger for strategisk kapacitetsplanlægning og medtager dem i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning.

11. Infrastrukturforvalterne tager hensyn til disse retningslinjer i den netredegørelse, der er omhandlet i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU. De gør i netredegørelsen rede for årsagerne til enhver afvigelse fra de fælles værktøjer, metoder og proceduremæssige ordninger fastlagt i retningslinjerne.

Artikel 15

Høring af interessenter om strategisk kapacitetsplanlægning

1. Infrastrukturforvalterne hører i overensstemmelse med artikel 7e i direktiv 2012/34/EU alle operationelle interessenter, herunder dem, som udfører jernbanetransport på flere net, om den strategiske kapacitetsplanlægning, herunder de planlægningsdokumenter, der er omhandlet i denne forordnings artikel 13, stk. 2, i overensstemmelse med den plan, der er fastsat i bilag I, afdeling 2, til denne forordning.

2. Med henblik på høring af de operationelle interessenter, som udfører jernbanetransport på flere net, samordner infrastrukturforvalterne indbyrdes i overensstemmelse med artikel 55 og, hvad angår europæiske og grænseoverskridende spørgsmål, artikel 57.

*Artikel 16***Samordning af strategisk kapacitetsplanlægning mellem infrastrukturforvaltere**

1. Infrastrukturforvalterne samordner, hvis det er relevant, deres aktiviteter i forbindelse med den strategiske kapacitetsplanlægning i overensstemmelse med artikel 55.

Samordningen skal navnlig sikre:

- a) sammenhængen i den strategiske planlægning på tværs af de berørte net, navnlig i kapacitetsstrategien, kapacitetsmodellen og kapacitetsforsyningsplanen, planlægningen af jernbaneinfrastrukturarbejder og beredskabsplanlægningen
 - b) passende hensyntagen til kapacitetsbehovet for jernbanetransport på flere net i kapacitetsstrategien, kapacitetsmodellen og kapacitetsforsyningsplanen
 - c) en gennemgang af den strategiske kapacitetsplanlægning og resultaterne heraf i overensstemmelse med kapitel IV
 - d) inddragelsen af alle operationelle interessenter og, hvis det er relevant, ERP, tilsynsorganer og ENRRB, de europæiske koordinatore og medlemsstaternes myndigheder og om nødvendigt andre interessenter.
2. Ansøgere har ret til at henvende sig til ENIM med deres betænkeligheder med hensyn til de planlægningsdokumenter, der er omhandlet i artikel 13, stk. 2. ENIM kan vedtage en udtalelse eller henstilling med hensyn til disse betænkeligheder og underretter ENRRB.
3. Infrastrukturforvalterne tager hensyn til enhver henstilling vedtaget af ENIM i overensstemmelse med stk. 2. Hvis infrastrukturforvalterne ikke følger henstillingen, begrundes de årsager hertil i planlægningsdokumenterne.
4. ENRRB overvåger samordningsprocessen og gennemførelsen heraf. Det underretter Kommissionen, hvis det mener, at der er behov for at afhjælpe eventuelle mangler i samordningsprocessen.

*Artikel 17***Analyse af den forventede udvikling på transportmarkedet**

1. Infrastrukturforvalterne overvåger og analyserer regelmæssigt transportmarkederne med henblik på at give input til den overordnede forretningsstrategi, kapacitets- og beredskabsforvaltning og investeringsbeslutninger herfor.
2. Netværkskoordinatoren foretager regelmæssigt en undersøgelse af transportmarkedet med hensyn til udviklingen af nettet og markedet for grænseoverskridende jernbanetjenester. Netværkskoordinatoren gennemgår og ajourfører undersøgelsen af transportmarkedet i nødvendigt omfang og under alle omstændigheder mindst hvert femte år. Resultaterne af markedsundersøgelsen gøres offentligt tilgængelige.
3. Analysen af transportmarkedet som omhandlet i denne artikels stk. 1, og markedsundersøgelsen, jf. denne artikels stk. 2, indgår navnlig i den strategiske kapacitetsplanlægning, jf. artikel 4, opdelingen af jernbaneinfrastrukturkapacitet, jf. artikel 27, og kapacitetstildelingen på grundlag af den formelle konfliktløsningsmekanisme, jf. artikel 39.

Infrastrukturforvalterne tager hensyn til analysen af transportmarkedet som omhandlet i stk. 1, og markedsundersøgelsen, jf. stk. 2, med henblik på deres overordnede forretningsstrategi, kapacitets- og beredskabsforvaltning og investeringsbeslutninger.

*Artikel 18***Kapacitetsstrategi**

1. Infrastrukturforvalteren vedtager en kapacitetsstrategi, der beskriver infrastrukturforvalterens forventninger til den fremtidige udvikling i efterspørgslen efter og udbuddet af jernbaneinfrastrukturkapacitet og vision for, hvordan der kan tages højde for denne udvikling.

Kapacitetsstrategien danner grundlag for kommunikation, høring og samordning mellem operationelle interessenter.

2. Kapacitetsstrategien skal indeholde de oplysninger, der er anført i bilag I, afdeling 1.

3. Infrastrukturforvalteren udarbejder og offentliggør samt ajourfører, hvis det er nødvendigt, kapacitetsstrategien i overensstemmelse med tidsplanen og indholdet fastsat i bilag I, afsnit 2.

*Artikel 19***Kapacitetsmodel**

1. Infrastrukturforvalteren udarbejder en kapacitetsmodel, der udbygger kapacitetsstrategien på grundlag af resultatet af høringen af operationelle interessenter, jf. artikel 15, og hørings- og samordningsaktiviteterne, jf. artikel 16, herunder i form af indmeldelserne om kapacitetsbehov, jf. artikel 14, stk. 4, litra c).

Kapacitetsmodellen skal understøtte en afbalanceret hensyntagen til kapacitetsbehovene i de forskellige segmenter af jernbanetransporten og infrastrukturforvalternes behov for at vedligeholde, forny og udvikle jernbaneinfrastruktur, herunder opgradering af eksisterende og opførelse af ny jernbaneinfrastruktur. Den skal danne grundlag for kommunikation, samråd og samordning af den strategiske kapacitetsplanlægning mellem de operationelle interessenter.

2. Kapacitetsmodellen indeholder de oplysninger, der er anført i bilag I, afsnit 1. Infrastrukturforvalterne udarbejder og offentliggør kapacitetsmodellen for hver køreplansperiode og ajourfører kapacitetsmodellen, når det er nødvendigt, i overensstemmelse med planen i bilag I, afsnit 2. Forpligtelsen til at ajourføre kapacitetsmodellen finder ikke anvendelse, hvis kapacitetsforsyningsplanen for samme køreplansperiode er blevet offentliggjort.

3. Infrastrukturforvalteren har ret til inden for rimelige grænser at tilbyde en kapacitetsmodel, der adskiller sig fra det input, der blev modtaget under høringen af ansøgerne. Infrastrukturforvalteren fastsætter de gældende grænser i sin netredegørelse. ENIM udarbejder retningslinjer for sådanne grænser og medtager dem i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning.

4. Hvis infrastrukturforvalteren ikke kan udarbejde en kapacitetsmodel inden for de grænser, der er omhandlet i denne artikels stk. 3, opdeler den kapaciteten på den pågældende del af jernbaneinfrastrukturen i overensstemmelse med artikel 27.

5. Hvis det er relevant, samordner infrastrukturforvalterne i overensstemmelse med artikel 16 for at sikre, at resultaterne af kapacitetsopdelingen er konsekvente og sikrer gnidningsløse tjenester på flere net.

6. Infrastrukturforvalterne dokumenterer og begrundes, hvis det er relevant, eventuelle væsentlige afvigelser mellem kapacitetsmodellen og kapacitetsstrategien for samme køreplansperiode.

*Artikel 20***Kapacitetsforsyningsplanen**

1. Infrastrukturforvalteren udarbejder en kapacitetsforsyningsplan, der udbygger kapacitetsmodellen på grundlag af høringen af ansøgere, jf. artikel 15, herunder i form af indmeldelser af kapacitetsbehov, jf. artikel 14, stk. 4, litra c), og af samordningen mellem infrastrukturforvalterne, jf. artikel 16.

Kapacitetsforsyningsplanen danner grundlag for kapacitetstildeling. I overensstemmelse med kravene i bilag I, afsnit 1 og 2, indeholder den omfattende oplysninger om:

- a) jernbaneinfrastrukturkapacitet, der er til rådighed for tildeling til ansøgere
- b) jernbaneinfrastrukturkapacitet, der ikke er til rådighed for tildeling.

Kapacitetsforsyningsplanen skal indeholde de oplysninger, der er anført i bilag I, afsnit 1.

2. Infrastrukturforvalterne udarbejder kapacitetsforsyningsplanen i overensstemmelse med resultaterne af den strategiske kapacitetsplanlægningsproces, der er omhandlet i artikel 13-19, og i overensstemmelse med den plan, der er fastsat i bilag I, afsnit 2.

3. Infrastrukturforvalterne offentliggør kapacitetsforsyningsplanen for hver køreplansperiode senest inden udløbet af den frist, der er fastsat i bilag I, afsnit 2, og ajourfører planen løbende indtil udløbet af den køreplansperiode, som den vedrører. Kapacitetsforsyningsplanen fremlægges for hver enkelt dag i den pågældende køreplansperiode.

4. Infrastrukturforvalterne dokumenterer og begrundes, hvis det er relevant, eventuelle væsentlige afvigelser mellem kapacitetsforsyningsplanen og kapacitetsmodellen for samme køreplansperiode.

5. I kapacitetsforsyningsplanen kan infrastrukturforvalterne angive jernbaneinfrastrukturkapacitet som forudplanlagt. Forudplanlagt kapacitet er kapacitet, for hvilken infrastrukturforvalteren definerer karakteristika og mængde af den tilgængelige kapacitet, som ansøgerne kan ansøge om, fastsætter regler for tildeling af en sådan kapacitet og fastlægger processen for ansøgning om en sådan kapacitet i overensstemmelse med artikel 22. Der tages hensyn til de specificerede karakteristika, regler og tildelingsprocesser ved tildelingen af forudplanlagt kapacitet.

6. Forudplanlagt kapacitet angives i kapacitetsforsyningsplanen som kapacitetsplanlægningsobjekter, jf. artikel 22, der præciserer mængde og karakteristika af kapacitet og er underlagt regler og procedurer for tildeling, hvorigennem en sådan kapacitet stilles til rådighed.

7. Infrastrukturforvalteren har ret til inden for rimelige grænser at tilbyde en kapacitetsforsyningsplan, der adskiller sig fra det input, der blev modtaget under høringen af ansøgerne. Infrastrukturforvalteren fastsætter de gældende grænser i sin netredegørelse. ENIM udarbejder retningslinjer for sådanne grænser og medtager dem i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning.

8. Hvis infrastrukturforvalteren ikke kan udarbejde en kapacitetsforsyningsplan inden for de grænser, der er omhandlet i denne artikels stk. 7, opdeler denne kapaciteten på den pågældende del af jernbaneinfrastrukturen i overensstemmelse med artikel 27.

9. Hvis det er relevant, samordner infrastrukturforvalterne i overensstemmelse med artikel 16 for at sikre, at resultaterne af kapacitetsopdelingen er konsekvente, og at sikre gnidningsløse tjenester på flere net.

10. Infrastrukturforvalteren forelægger tilsynsorganet udkastet til kapacitetsforsyningsplanen til kontrol, hvorefter tilsynsorganet analyserer denne plan og kan træffe en afgørelse, der pålægger infrastrukturforvalteren at ændre kapacitetsforsyningsplanen i overensstemmelse med de frister, der er omhandlet i bilag I, afdeling 2, til denne forordning, hvis analysen har konkluderet, at den pågældende plan ikke er i overensstemmelse med denne forordning, med direktiv 2012/34/EU eller med principperne om gennemsigtighed og ikkeforskelsbehandling.

Hvis det er relevant, samordner tilsynsorganerne med andre tilsynsorganer.

11. ENIM udarbejder retningslinjer og medtager dem i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning og fastsætter følgende:

- a) metoderne til offentliggørelse af kapacitetsforsyningsplanen, herunder digitale tjenester, værktøjer, funktioner og grænseflader
- b) proceduren for høring af ansøgere om kapacitetsforsyningsplanen.

Artikel 21

Beredskabsplanlægning

1. Infrastrukturforvalterne indfører og gennemfører en løbende beredskabsplanlægningsproces for at forberede sig på forstyrrelser i driften af netværket og på andre krisesituationer, der påvirker jernbanetrafikken.

Beredskabsplanlægningen danner grundlag for trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring i overensstemmelse med artikel 44 med henblik på at muliggøre en hurtig reaktion i sådanne situationer og minimere deres indvirkning på jernbanetrafikken.

Infrastrukturforvalterne dokumenterer resultaterne af deres beredskabsplanlægning i en beredskabsplan.

2. Beredskabsplanlægningen omfatter navnlig:

- a) forbeholdelse af alternative ruter, hvis sådanne ruter findes, herunder på andre net, der gør det muligt at omlægge trafikken, hvis dele af jernbaneinfrastrukturen i TEN-T-hovednettet og det udvidede TEN-T-hovednet, og eventuelle sektioner og knudepunkter, der er omfattet af dokumenter om strategisk kapacitetsplanlægning, ikke er til rådighed
- b) vejledende planlægning af den jernbaneinfrastrukturkapacitet, der er til rådighed på de alternative ruter, der er forbeholdt i overensstemmelse med litra a), og som sikrer gennemsigtighed med hensyn til den disponible jernbaneinfrastrukturkapacitet på sådanne ruter, som kan anvendes i tilfælde af hændelser, herunder navnlig netværksforstyrrelser i overensstemmelse med artikel 48
- c) fastlæggelse af regler og procedurer for trafik- og krisestyring, herunder om udveksling af oplysninger mellem infrastrukturforvaltere, andre operationelle interessenter og andre interessenter såsom offentlige myndigheder med ansvar for jernbanetransport eller sikkerhed og beredskab, samt kriterier for aktivering af disse procedurer
- d) identifikation og udarbejdelse af en liste over organer, der skal underrettes i tilfælde af alvorlige hændelser eller alvorlige forstyrrelser af togtrafikken
- e) anden forberedelse, der er nødvendig for håndteringen af forstyrrelser og krisestyringen i overensstemmelse med artikel 44 og med den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring, jf. artikel 46.

3. Infrastrukturforvalterne sikrer sammenhæng mellem beredskabsplanlægningen og den strategiske kapacitetsplanlægning, navnlig kapacitetsstrategien, kapacitetsmodellen, kapacitetsforsyningsplanen og planlægningen af jernbaneinfrastrukturarbejder som omhandlet i artikel 11.

4. Resultaterne af beredskabsplanlægningen, navnlig forbeholdelsen af alternative ruter i overensstemmelse med stk. 2, litra a), og den vejledende kapacitetsplanlægning på alternative ruter i overensstemmelse med stk. 2, litra b), medtages i kapacitetsmodellen og i kapacitetsforsyningsplanen.

5. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter med nærmere procedureregler og kriterier for anvendelsen af denne artikels stk. 2, navnlig i situationer, der kan påvirke den grænseoverskridende trafik. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 76, stk. 2.

Artikel 22

Kriterier og procedurer for tildeling af forudplanlagt kapacitet og for definition af kapacitetsplanlægningsobjekter

1. Infrastrukturforvalterne tildeler den forudplanlagte kapacitet, der indgår i den i artikel 20 omhandlede kapacitetsforsyningsplan, ved hjælp af retfærdige, gennemsigtige og ikkeforskelsbehandlende kriterier og procedurer.

Infrastrukturforvalterne medtager disse kriterier og procedurer i netredegørelsen under hensyntagen til den fælles ramme, der er omhandlet i stk. 4.

2. Infrastrukturforvalterne kan gruppere kapacitetsplanlægningsgenstande såsom forudplanlagte kanaler, når de forudplanlægger kapacitet med henblik på at tilvejebringe en specifik køreplanlægning, i overensstemmelse med den strategiske vejledning, jf. artikel 4, hvis en sådan vejledning foreligger, og under hensyntagen til de markedsbegreb, som ansøgerne har givet udtryk for.

3. Kapacitetsplanlægningsobjekter definerer karakteristika og egenskaber ved forskellige former for forudplanlagt kapacitet, herunder kapacitet, som ansøgerne kan ansøge om, kapacitet reserveret til forud planlægger kapacitet med henblik på at tilvejebringe en specifik køreplanlægning, infrastrukturarbejder og kapacitet, der allerede er tildelt. Disse karakteristika og egenskaber skal omfatte alle aspekter, der er relevante for særlige former for forudplanlagt kapacitet såsom rute, tidsplan, garanteret eller påkrævet minimumshastighed, maksimal længde, de tekniske parametre og antallet af kanaler til både gods- og passagertransport.

4. ENIM udvikler en fælles ramme for de i stk. 1 omhandlede kriterier og procedurer og medtager den i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning. I den fælles ramme afvejes fordelene ved at reservere kapacitet til særlige former for jernbanetjenester eller tildelingsprocesser med behovet for at sikre fleksibilitet til at imødekomme markedets behov ved kapacitetstildelingen. Med henblik herpå skal den fælles ramme give mulighed for at imødekomme ansøgninger om kapacitetsrettigheder, der ikke er i overensstemmelse med kapacitetsforsyningsplanen, og behovet for at tilpasse kapacitetsforsyningsplanen i overensstemmelse hermed.

5. ENIM udvikler specifikationer for kapacitetsplanlægningsobjekter i menneskeligt læsbart og maskinlæsbart format. ENIM medtager disse specifikationer i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning. På grundlag af sine erfaringer med anvendelsen af nærværende artikel forelægger ENIM Kommissionen oplysninger om eventuelle ændringer af de tekniske specifikationer for interoperabilitet som fastsat i direktiv (EU) 2016/797 og de gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i henhold til nævnte direktiv, i overensstemmelse med denne forordnings artikel 66, stk. 3.

Artikel 23

Stærkt udnyttet og overbelastet jernbaneinfrastruktur

1. Infrastrukturforvalterne erklærer straks en del af jernbaneinfrastrukturen for enten stærkt udnyttet eller overbelastet, hvis mindst en af følgende betingelser er opfyldt:

- a) udnyttelsen af jernbaneinfrastrukturkapacitet ligger over tærsklerne for stærkt udnyttet infrastruktur eller for overbelastet jernbaneinfrastruktur i de referenceperioder, der er fastsat i bilag II, i den foregående eller aktuelle køreplansperiode
- b) infrastrukturforvalterne er forpligtet til at opdele kapacitet i den strategiske kapacitetsplanlægning i overensstemmelse med artikel 19, stk. 4, eller artikel 20, stk. 8
- c) større jernbaneinfrastrukturarbejder, der resulterer i kapacitetsrestriktioner og er planlagt i overensstemmelse med artikel 11, bevirker, at kapaciteten bliver stærkt udnyttet eller overbelastet.

Infrastrukturforvalterne vurderer udnyttelsen af jernbaneinfrastrukturkapacitet på grundlag af objektive, gennemsigtige og hensigtsmæssige procedurer og metoder.

2. ENIM udvikler en fælles metode til udnyttelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet. Denne metode medtages i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning.

3. I den i stk. 1 omhandlede erklæring angives køreplansperioden og den del af jernbaneinfrastrukturen og de bestemte tidsrum, som den vedrører.

4. Indbyrdes modstridende individuelle ansøgninger om tildeling af kapacitet i køreplansperioden må ikke danne grundlag for at erklære en del af jernbaneinfrastrukturen for stærkt udnyttet eller overbelastet, medmindre mindst én af betingelserne i stk. 1 er opfyldt.

5. Hvis en del af jernbaneinfrastrukturen er blevet erklæret for stærkt udnyttet eller overbelastet, foretager infrastrukturforvalteren en kapacitetsanalyse i henhold til artikel 24, medmindre en kapacitetsforbedringsplan i henhold til artikel 25 som behandler alle relevante faktorer, er blevet gennemført i løbet af de fem år, der går forud for erklæringen om, at denne del af jernbaneinfrastrukturen er stærkt udnyttet eller overbelastet, eller allerede er under gennemførelse.

6. For så vidt angår dele af jernbaneinfrastruktur, der er blevet erklæret for stærkt udnyttet eller overbelastet, reserverer infrastrukturforvalterne kapacitet i den i artikel 20 omhandlede kapacitetsforsyningsplan under hensyntagen til resultatet af kapacitetsanalysen omhandlet i artikel 24.

7. Medlemsstaterne pålægger infrastrukturforvalterne at angive dele af jernbaneinfrastruktur, som er blevet erklæret for stærkt udnyttet eller overbelastet, i det infrastrukturregister, der er omhandlet i artikel 49 i direktiv (EU) 2016/797.

8. I netredegørelsen redegøres for de procedurer, der skal følges, og de kriterier, der skal anvendes i forbindelse med overbelastet jernbaneinfrastruktur, og disse skal være i overensstemmelse med alle foranstaltninger og kriterier vedtaget i henhold til artikel 27.

9. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 75 med henblik på at ændre tærsklerne for kapacitetsudnyttelse og de referenceperioder, der er fastsat i bilag II, hvis disse elementer har vist sig at være ineffektive eller har medført store vanskeligheder med gennemførelsen, eller hvis sektoren har udviklet ny og bredt accepteret bedste praksis, for at sikre en effektiv forvaltning af jernbaneinfrastrukturkapaciteten i stærkt udnyttet og overbelastet jernbaneinfrastruktur og afspejle infrastrukturforvalternes og ansøgernes operationelle interesser under hensyntagen til erfaringerne fra ENIM, infrastrukturforvaltere, ansøgere og andre operationelle interessenter, tilsynsorganer og ENRRB i forbindelse med gennemførelsen af nærværende artikel.

*Artikel 24***Kapacitetsanalyse i tilfælde af stærkt udnyttet eller overbelastet jernbaneinfrastruktur**

1. Infrastrukturforvalteren foretager en kapacitetsanalyse senest seks måneder efter erklæringen om, at jernbaneinfrastrukturen er stærkt udnyttet eller overbelastet, medmindre en kapacitetsforbedringsplan, der behandler alle relevante faktorer, er blevet gennemført i de fem år, der går forud for erklæringen om, at infrastrukturen er stærkt udnyttet eller overbelastet, eller allerede er under gennemførelse.

I kapacitetsanalysen afdækkes de begrænsninger i jernbaneinfrastrukturkapaciteten, der gør det umuligt at medtage de kapacitetsbehov, som ansøgerne har givet udtryk for i kapacitetsmodellen eller i kapacitetsforsyningsplanen, eller som gør det umuligt at imødekomme ansøgninger om jernbaneinfrastrukturkapacitet i tilstrækkeligt omfang.

Kapacitetsanalysen skal også omfatte et første vejledende sæt mulige foranstaltninger, der skal træffes på kort, mellemlang og lang sigt for at lette overbelastningen og øge tilgængeligheden af kapacitet.

2. Kapacitetsanalysen skal omfatte jernbaneinfrastrukturens karakteristika med hensyn til jernbaneinfrastrukturkapacitet og interoperabilitet, driftsprocedurer, karakteren af de forskellige tjenester, der opererer på infrastrukturen, og alle disse faktorer indvirkning på jernbaneinfrastrukturkapaciteten. Blandt de foranstaltninger, der skal tages i betragtning, kan nævnes ændret linjeføring, herunder via forskellige net, hvis det er relevant, tidsmæssig omdisponering, hastighedsændringer, harmonisering af driftsprocedurer og jernbaneinfrastrukturforbedringer.

3. Infrastrukturforvalterne hører ansøgerne om udkastet til kapacitetsanalyse i overensstemmelse med artikel 7e i direktiv 2012/34/EU og, hvis den pågældende del af jernbaneinfrastrukturen indgår i en europæisk transportkorridor, i overensstemmelse med denne forordnings artikel 57.

Infrastrukturforvalteren offentliggør resultatet af kapacitetsanalysen på sit websted. ENIM stiller linkene til resultatet af kapacitetsanalysen til rådighed på sit websted.

4. Infrastrukturforvalterne tager, hvis det er relevant, hensyn til resultaterne af kapacitetsanalyser udført, herunder af andre berørte net, i henhold til denne artikel i den strategiske kapacitetsplanlægning, navnlig i kapacitetsstrategien, kapacitetsmodellen og kapacitetsforsyningsplanen.

Resultaterne af kapacitetsanalysen fremsendes til de myndigheder i medlemsstaterne, der er ansvarlige for udarbejdelsen af den vejledende udviklingsstrategi for jernbaneinfrastrukturen, jf. artikel 8, stk. 1, i direktiv 2012/34/EU, og til den pågældende europæiske koordinator.

*Artikel 25***Kapacitetsforbedringsplan**

1. Senest seks måneder efter færdiggørelsen af en kapacitetsanalyse i overensstemmelse med artikel 24 udarbejder infrastrukturforvalteren en kapacitetsforbedringsplan for de dele af jernbaneinfrastrukturen, der er blevet erklæret for overbelastet, i overensstemmelse med artikel 23.

I kapacitetsforbedringsplanen angives:

- a) årsagerne til overbelastningen
- b) den forventede fremtidige trafikudvikling
- c) begrænsningerne for jernbaneinfrastrukturudviklingen

- d) mulighederne for og omkostningerne ved at forøge kapaciteten, herunder de foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 24, stk. 2, og forventede ændringer i infrastrukturafgifter.

På grundlag af en costbenefitanalyse af de foreslåede foranstaltninger skal kapacitetsforbedringsplanen også fastlægge, hvilke foranstaltninger der skal træffes til at forøge infrastrukturkapaciteten, herunder en tidsplan for gennemførelsen.

2. Kapacitetsforbedringsplanen udarbejdes efter samråd med brugerne af den pågældende overbelastede jernbaneinfrastruktur i overensstemmelse med artikel 15.

En medlemsstat kan beslutte, at denne plan skal forhåndsgodkendes.

3. Den pågældende medlemsstat tager hensyn til kapacitetsforbedringsplaner i forbindelse med ændringer af den vejledende udviklingsstrategi for jernbaneinfrastruktur, der er omhandlet i artikel 8, stk. 1, i direktiv 2012/34/EU.

Den berørte europæiske koordinator tager hensyn til kapacitetsforbedringsplanen i sin arbejdsplan, jf. artikel 53 i forordning (EU) 2024/1679.

4. Med forbehold af artikel 42 i denne forordning ophører infrastrukturforvalteren med at opkræve alle afgifter på den relevante jernbaneinfrastruktur i henhold til artikel 31, stk. 4, i direktiv 2012/34/EU i et af følgende tilfælde:

a) infrastrukturforvalteren udarbejder ikke en kapacitetsforbedringsplan

b) infrastrukturforvalteren gør ikke fremskridt med de foranstaltninger, der er foreslået i kapacitetsforbedringsplanen.

5. Uanset stk. 4 kan infrastrukturforvalteren med forbehold af tilsynsorganets godkendelse fortsætte med at opkræve disse afgifter i et af følgende tilfælde:

a) kapacitetsforbedringsplanen kan ikke gennemføres på grund af forhold, der ligger uden for infrastrukturforvalterens kontrol

b) de forhåndenværende muligheder er ikke økonomisk eller finansielt levedygtige.

Artikel 26

Jernbaneinfrastruktur til særlige formål

1. Med forbehold af denne artikels stk. 2 skal jernbaneinfrastrukturkapacitet kunne benyttes af alle trafiktyper, der er kompatible med den påtænkte driftsstrækning, i overensstemmelse med direktiv (EU) 2016/797 og de specifikationer, der er fastsat i gennemførelsesretsakter vedtaget på grundlag heraf.

2. Hvor der findes egnede alternative ruter, og hvor det i overensstemmelse med proceduren i artikel 27 kan påvises, at det er berettiget ud fra et socialt, økonomisk og miljømæssigt synspunkt, kan infrastrukturforvalteren i samråd med de berørte parter forbeholde dele af infrastrukturen til brug for særlige typer trafik. I så fald anfører infrastrukturforvalteren forbeholdelsen i de planlægningsdokumenter, der er omhandlet i artikel 13, stk. 2, og i netredeførelsen og reserverer kapacitet til brug for de særlige typer trafik i kapacitetsforsyningsplanen.

Denne forbeholdelse er ikke til hinder for, at den pågældende jernbaneinfrastruktur kan benyttes af andre typer trafik, hvis der er kapacitet til rådighed.

3. Medlemsstaterne sikrer, at den jernbaneinfrastruktur, der er forbeholdt i henhold til denne artikels stk. 2, angives i infrastrukturregistret, jf. artikel 49 i direktiv (EU) 2016/797.

Artikel 27

Opdeling af kapacitet for jernbaneinfrastruktur, som er blevet erklæret for stærkt udnyttet eller overbelastet

1. Infrastrukturforvalteren opdeler kapaciteten på de dele af jernbaneinfrastrukturen, som er blevet erklæret for stærkt udnyttet eller overbelastet, efter en retfærdig, gennemsigtig og ikkeforskelsbehandlende metode.

Infrastrukturforvalteren fastsætter detaljerne i metoden, herunder alle gældende parameterværdier, i netredegørelsen under hensyntagen til den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning. Parameterværdier defineret af infrastrukturforvalteren samordnes i overensstemmelse med artikel 7e, litra d), i direktiv 2012/34/EU.

Infrastrukturforvalteren tager hensyn til behovet for kapacitet til jernbanetransport på flere net.

2. Den metode, der er omhandlet i stk. 1, omfatter følgende trin:

- a) udformning af alternative scenarier for opdeling af den kapacitet, der er til rådighed for forskellige former for jernbanetransport, herunder, hvis det er muligt, tilvejebringelse af alternativ kapacitet på andre ruter eller alternative tidspunkter
- b) evaluering og rangordning af de i dette stykkes litra a) omhandlede scenarier under hensyntagen til de operationelle, socioøkonomiske og miljømæssige kriterier i denne artikels stk. 3
- c) udvælgelse af det højest rangerede scenarie på grundlag af evalueringen i dette stykkes litra b) og ændring af kapacitetsmodellen og kapacitetsforsyningsplanen i overensstemmelse hermed.

Metoden giver mulighed for, at der tages hensyn til behovet for jernbanetransport på flere net i deres helhed.

3. Den evaluering, der er omhandlet i stk. 2, litra b), baseres på, men er ikke begrænset til, følgende operationelle, socioøkonomiske og miljømæssige kriterier, forudsat at der foreligger data, og under hensyntagen til tekniske og operationelle overvejelser og udnyttelsen af jernbaneinfrastrukturen:

- a) driftsomkostninger for operatører af jernbanetransport og den deraf følgende indvirkning på priserne for jernbanetransportkunder
- b) tidsrelaterede omkostninger for jernbanetransportkunder
- c) konnektivitet og tilgængelighed for mennesker og regioner, der har adgang til jernbanetransport, herunder kvaliteten af forbindelser, navnlig med hensyn til overførselstider for og hyppigheden af passager- og godstransport med jernbane
- d) indvirkningen på de eksterne omkostninger ved transport, såsom ulykker, emissioner af luftforurenende stoffer, drivhusgasser og støj fra jernbanetransport og fra sandsynlige alternativer hertil
- e) antal personer og mængde gods, som transporteres.

4. ENIM fastlægger en retfærdig, gennemsigtig og ikkeforskelsbehandlende metode og opstiller en liste over parametre vedrørende jernbanetransport og operationelle, socioøkonomiske og miljømæssige kriterier, der er nødvendige for den vurdering, der er omhandlet i stk. 3. Hvis det er relevant, fastlægger ENIM standardparameterværdier eller intervaller for standardværdier. ENIM sikrer, at parameterværdierne afprøves og justeres tilstrækkeligt i en driftsmæssig sammenhæng.

ENIM medtager metoden og listen over parametre og standardværdierne for parametrene i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning.

Infrastrukturforvalterne tilpasser, hvor det er relevant, standardparameterværdierne for at tage hensyn til lokale eller nationale forhold baseret på accepterede fremgangsmåder og empirisk dokumentation og anvender, hvis det er relevant, medlemsstaternes krav i overensstemmelse med artikel 4, stk. 2, litra d).

Afdeling 3

Planlægning og kapacitetstildeling

Artikel 28

Kapacitetsrettigheder

1. Ansøgere kan på et offentlig- eller privatretligt grundlag indgive en ansøgning til infrastrukturforvalteren om en aftale, der giver jernbaneinfrastrukturkapacitetsrettigheder mod betaling af en afgift som fastsat i kapitel IV, afdeling 2, i direktiv 2012/34/EU.

Infrastrukturforvalterne tildeler ansøgerne jernbaneinfrastrukturkapacitetsrettigheder i form af et af følgende:

- a) kapacitetsspecifikationer
- b) kanaler.

ENIM definerer kapacitetsspecifikationernes karakteristika og medtager dem i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning.

2. Infrastrukturforvalterne konverterer kapacitetsrettighederne tildelt i form af en kapacitetsspecifikation til kapacitetsrettigheder i form af en kanal forud for den faktiske togekørsel i overensstemmelse med fristerne fastsat i bilag I, afdeling 4, 5 og 6.

3. Ansøgere kan højst få tildelt kapacitetsrettigheder i form af en kanal for et tidsrum svarende til en køreplansperiode. Kapacitetsrettigheder i form af en kapacitetsspecifikation kan tildeles for et tidsrum, der overstiger en køreplansperiode, i overensstemmelse med artikel 33 og 35.

4. Medmindre andet er fastsat i denne forordning, fastlægges infrastrukturforvalternes og ansøgernes respektive rettigheder og forpligtelser med hensyn til enhver kapacitetstildeling i kontrakter eller i national ret.

5. Når en ansøger har fået tildelt en kapacitetsrettighed, kan modtageren ikke overdrage den til en anden virksomhed eller tjeneste.

Enhver form for overdragelse fører til udelukkelse fra videre kapacitetstildeling i den aktuelle og efterfølgende køreplansperiode.

En jernbanevirksomheds udnyttelse af kapacitet til udførelse af operationer på vegne af en ansøger, som ikke er en jernbanevirksomhed, betragtes ikke som en overdragelse. En ansøger, som ikke er en jernbanevirksomhed, meddeler mindst 10 dage før kapacitetsudnyttelsen infrastrukturforvalteren, hvilken jernbanevirksomhed der vil udnytte kapaciteten. Disse oplysninger skal indeholde dokumentation for jernbanevirksomhedens accept heraf.

6. Hvis en ansøger agter at indgive en ansøgning om jernbaneinfrastrukturkapacitet med henblik på at udføre passagertransport i en medlemsstat, hvor retten til adgang til jernbaneinfrastruktur er begrænset i overensstemmelse med artikel 11 i direktiv 2012/34/EU, underretter den de relevante infrastrukturforvaltere og tilsynsorganer mindst 18 måneder før den køreplan, som ansøgningen om kapacitet vedrører, træder i kraft. For at gøre det muligt for de relevante tilsynsorganer at vurdere den potentielle økonomiske betydning for eksisterende kontrakter om offentlig tjeneste skal tilsynsorganerne sikre, at enhver kompetent myndighed, der har indgået en kontrakt om passagertransport med jernbane på den pågældende rute i henhold til en kontrakt om offentlig tjeneste, alle andre berørte kompetente myndigheder med ret til at begrænse adgangen i henhold til artikel 11 i direktiv 2012/34/EU og enhver jernbanevirksomhed, der opfylder en kontrakt om offentlig tjeneste på den rute, passagertransporten vedrører, underrettes herom hurtigst muligt og senest inden for 10 dage.

*Artikel 29***Metoder for kapacitetstildeling**

1. Infrastrukturforvalterne tildeler kapacitetsrettigheder til ansøgere ved hjælp af de tildelingsprocesser, der er omhandlet i artikel 33-36.

Enhver ændring af den tildelte kapacitet betragtes også som kapacitetstildeling.

2. Infrastrukturforvalterne tildeler jernbaneinfrastrukturkapacitet via digitale værktøjer og digitale tjenester i overensstemmelse med artikel 66.

3. Infrastrukturforvalteren annullerer en kapacitetsrettighed, hvis den i et tidsrum på mindst en måned er blevet benyttet til under en tærskelkvote, medmindre dette skyldes ikkeøkonomiske årsager, som ansøgeren ikke er herre over. I så fald underretter infrastrukturforvalteren tilsynsorganet.

ENIM fastlægger intervaller for tærskelkvoten og medtager dem i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning.

Infrastrukturforvalterne fastlægger tærskelkvoten i netredegørelsen under hensyntagen til de intervaller for tærskelkvoten, som ENIM har fastlagt.

Tilsynsorganet overvåger, at forpligtelserne i henhold til dette stykke anvendes på en retfærdig, gennemsigtig og ikkeforskelsbehandlende måde, og undersøger eventuelle modtagne klager.

4. Hvis infrastrukturforvalteren i overensstemmelse med stk. 3 annullerer kapacitetsrettigheder på flere net, underretter det tilsynsorgan, der har ansvaret for den pågældende infrastrukturforvalter, de relevante tilsynsorganer og ENRRB.

*Artikel 30***Tildeling og samordning af kapacitetsrettigheder på flere net**

1. Ansøgerne har ret til at ansøge om kapacitetsrettigheder på flere net ved hjælp af de tildelingsprocesser, der er omhandlet i artikel 33-36, herunder hele strækningen tur-retur, og til at modtage svar på sådanne ansøgninger via en one-stop-shop, jf. artikel 66, stk. 5.

Infrastrukturforvalterne samordner om kapacitetstildeling til jernbanedrift på flere net i overensstemmelse med artikel 55, navnlig i forbindelse med grænseoverskridende jernbanegodstransport og grænseoverskridende passagertransport med jernbane.

2. Den i stk. 1 omhandlede samordning skal navnlig sikre:

- a) at der udpeges et centralt kontaktpunkt med ansvar for kommunikation med ansøgeren i forbindelse med ansøgningen om en kapacitetsrettighed på flere net, som meddeles ansøgeren straks efter modtagelsen af ansøgningen
- b) at kapacitetsrettigheden på flere net er i overensstemmelse med minimumskvalitetskriterier, for så vidt angår overensstemmelse mellem net og aspekter såsom ruteføring, tidsplan, tilgængelighed på forskellige køredage og status for tildeling
- c) at processen for tildeling af kapacitetsrettigheder på flere net, herunder navnlig den konsensusbaserede konfliktløsningsmekanisme, der er omhandlet i artikel 38, og den formelle konfliktløsningsmekanisme, der er omhandlet i artikel 39, gennemføres konsekvent

- d) at eventuelle ændringer af tildelte kapacitetsrettigheder på flere net samordnes i overensstemmelse med afdeling 4 for til enhver tid at sikre integriteten af kapacitetsrettigheder på flere net
- e) hurtig og effektiv kontrol af kompatibilitet mellem køretøj og strækning med hensyn til usædvanlige transporter, der krydser mere end ét net til militære og forsvarsmæssige formål, jf. dog artikel 1, stk. 7.

Hvis infrastrukturforvalterne ikke udpeger et centralt kontaktpunkt, udvælger ansøgeren den infrastrukturforvalter, som er ansvarlig for at fungere som centralt kontaktpunkt for forespørgsler vedrørende den specifikke kapacitetsansøgning.

- 3. En infrastrukturforvalter må ikke annullere en kapacitetsrettighed på flere net i henhold til artikel 29, stk. 3, uden forudgående samordning, jf. artikel 55, med de andre berørte infrastrukturforvaltere.

Hvis infrastrukturforvalteren i overensstemmelse med artikel 29, stk. 3, annullerer kapacitetsrettigheder på flere net, underretter denne tilsynsorganet. Tilsynsorganet underretter de relevante tilsynsorganer og ENRRB.

- 4. Ansøgninger om kapacitetsrettigheder på flere net behandles på samme og ikkeforskelsbehandlende måde som ansøgninger om kapacitetsrettigheder på ét net.

- 5. ENIM fastlægger de detaljerede procedurer og metoder til fremme af en ensartet anvendelse af denne artikel og de minimumskvalitetskrav, der er omhandlet i stk. 2, litra b), og medtager dem i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning.

Artikel 31

Samarbejde om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og servicefacilitetkapacitet

- 1. Infrastrukturforvaltere og operatører af servicefaciliteter, som tilbyder tjenester, der er nødvendige for driften af jernbanetransport, og hvis servicefaciliteter er en del af det transeuropæiske transportnet, jf. bilag I til forordning (EU) 2024/1679, herunder dem, der er beliggende i byknudepunkter som defineret i nævnte forordnings artikel 3, stk. 6, samarbejder med henblik på at sikre, at der er sammenhæng mellem tildelingen af jernbaneinfrastrukturkapacitet og af servicefacilitetkapacitet.
- 2. Infrastrukturforvalterne opstiller en liste over de servicefaciliteter, der er omhandlet i stk. 1, i netredegørelsen.
- 3. Infrastrukturforvalterne sikrer, at ansøgere på ét og samme sted og på én gang kan ansøge om jernbaneinfrastrukturkapacitetsrettigheder og servicefacilitetkapacitet, jf. denne artikels stk. 1, ved hjælp af den one-stop-shop, der er oprettet i medfør af artikel 66, stk. 5.
- 4. Infrastrukturforvalterne kan indgå en aftale med operatører af andre servicefaciliteter om fælles tilvejebringelse af kapacitet.
- 5. Med henblik på stk. 3 samordner infrastrukturforvaltere og operatører af servicefaciliteter kapaciteten og tildeler kapacitetsrettigheder, herunder kapacitet i servicefaciliteten, der opfylder ansøgerens behov, eller bestræber sig på at tilvejebringe et levedygtigt alternativ til den kapacitet, der er ansøgt om.
- 6. De operatører af servicefaciliteter, der er omhandlet i denne artikels stk. 1, stiller oplysninger om den tilgængelige kapacitet til rådighed for infrastrukturforvalteren i et digitalt format i overensstemmelse med artikel 66, stk. 5. Realtidsoplysninger stilles til rådighed, når de understøttes af de digitale værktøjer, der er omhandlet i artikel 66, stk. 5.

7. Denne artikel finder ikke anvendelse på operatører af servicefaciliteter, der er omfattet af en fritagelse i henhold til artikel 2 i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/2177 ⁽¹⁸⁾.

Artikel 32

Køreplan

1. Infrastrukturforvalterne offentliggør en ny køreplan inden begyndelsen af hver køreplansperiode.

Infrastrukturforvalterne indleder udarbejdelsen af køreplanen i forbindelse med tildelingen af kapacitet gennem den årlige tildelingsproces, der er omhandlet i artikel 34, under hensyntagen til kapacitetsrettigheder tildelt gennem rammeaftaler i overensstemmelse med artikel 33 og gennem den rullende planlægningsproces, der er omhandlet i artikel 35.

2. Infrastrukturforvalterne sikrer indtil udløbet af køreplansperioden, at køreplanen er ajour, under hensyntagen til kapacitet tildelt gennem den rullende planlægningsproces, der er omhandlet i artikel 35, kapacitet tildelt gennem den ad hoc-proces, der er omhandlet i artikel 36, ændringer af kapacitetsrettigheder i overensstemmelse med artikel 41 og omlægning i forbindelse med håndtering af forstyrrelser og krisestyring i overensstemmelse med artikel 43.

Artikel 33

Kapacitetstildeling gennem rammeaftaler

1. Ansøgere har ret til at ansøge om jernbaneinfrastrukturkapacitet i et tidsrum, der overstiger en køreplansperiode, gennem rammeaftaler.

I rammeaftalerne angives de tildelte kapacitetsrettigheder i form af en kapacitetsspecifikation som omhandlet i artikel 28, stk. 1, litra a). De må ikke omfatte kapacitetsrettigheder i form af en kanal.

Medlemsstaterne kan kræve forhåndsgodkendelse af rammeaftaler fra et tilsynsorgan. Hvis rammeaftalerne involverer grænseoverskridende trafik, samordner de relevante tilsynsorganer indbyrdes.

2. Infrastrukturforvalterne angiver den kapacitet, de planlægger at reservere til tildeling gennem rammeaftaler, i planlægningsdokumenter i forbindelse med den strategiske kapacitetsplanlægning. Med forbehold af artikel 101, 102 og 106 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) tildeler infrastrukturforvalteren den kapacitet, der er reserveret til rammeaftaler i disse planlægningsdokumenter, til ansøgere gennem sådanne aftaler, jf. dog nærværende artikels stk. 5 og 6. Dette forhindrer ikke infrastrukturforvalterne i at tildele den ønskede kapacitet gennem rammeaftaler i tilfælde, hvor en sådan kapacitet ikke er reserveret i planlægningsdokumenterne, jf. dog nærværende artikels stk. 6.

3. Rammeaftaler kan indgås mellem flere infrastrukturforvaltere og en ansøger, i tilfælde, hvor de dækker mere end ét net.

4. En ansøger, som har indgået en rammeaftale, anmoder infrastrukturforvalteren om at konvertere kapacitetsspecifikationerne i rammeaftalen til en tilsvarende kanal i overensstemmelse med aftalen. Denne konvertering foretages i overensstemmelse med artikel 28, stk. 2.

⁽¹⁸⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/2177 af 22. november 2017 om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser (EUT L 307 af 23.11.2017, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2177/oj).

5. Infrastrukturforvalterne sikrer, at rammeaftalerne er i overensstemmelse med følgende:

- a) planlægningsdokumenterne vedrørende strategisk kapacitetsplanlægning, der er omhandlet i artikel 13, stk. 2
- b) de strategiske retningslinjer, herunder eventuelle bindende elementer heri, hvis medlemsstaterne har udarbejdet sådanne retningslinjer i overensstemmelse med artikel 4.

Infrastrukturforvalterne i nabolande samordner deres strategiske kapacitetsplanlægning vedrørende den kapacitetsandel, der er til rådighed for grænseoverskridende rammeaftaler.

6. Rammeaftaler må ikke udelukke andre ansøgere eller tjenester fra at udnytte den relevante infrastruktur. Med henblik herpå fastsætter infrastrukturforvalterne de maksimale andele af den samlede kapacitet, der kan tildeles gennem rammeaftaler, og medtager disse andele i netredegørelsen.

7. Vilkårene i rammeaftaler skal kunne ændres for at muliggøre bedre udnyttelse af jernbaneinfrastrukturen, jf. dog artikel 41 og 42. Andre ændringer af kapacitetsrettigheder, som tildeles gennem rammeaftaler, er omfattet af en sanktion i overensstemmelse med artikel 42.

8. Rammeaftaler indgås i princippet for den periode, der er anført i bilag I, afdeling 5. Infrastrukturforvalteren kan i særlige tilfælde acceptere en kortere eller længere gyldighedsperiode. Enhver periode, der er længere end den periode, der er angivet i bilag I, afdeling 5, begrundes i behovet for nye operatørers målrettede investeringer eller i det forhold, at tjenesten i væsentlig grad er ny og giver en væsentlig forbedring af servicekvaliteten.

9. For tjenester, der anvender jernbaneinfrastruktur til særlige formål, jf. artikel 26, som kræver store og langfristede investeringer, kan der indgås rammeaftaler for en periode på op til 15 år, hvor det er behørigt begrundet af ansøgeren. En gyldighedsperiode på over 15 år kan kun aftales i ganske særlige tilfælde, navnlig i forbindelse med store og langfristede investeringer, og hvis disse er omfattet af aftalemæssige forpligtelser, der omfatter en flerårig afskrivningsplan.

10. Infrastrukturforvalterne medtager kapacitet, der tildeles gennem rammeaftaler, i den i artikel 19 omhandlede kapacitetsmodel og i den i artikel 20 omhandlede kapacitetsforsyningsplan.

11. Den generelle karakter af hver rammeaftale gøres tilgængelig for alle berørte parter, idet forretningshemmeligheder dog behandles fortroligt.

12. Kommissionen kan på grundlag af erfaringerne fra tilsynsorganerne, de kompetente myndigheder, jernbanevirksomhederne, infrastrukturforvalterne og ENRRB vedtage gennemførelsesretsakter med nærmere regler for proceduren og kriterierne for indgåelse af rammeaftaler samt formen og indholdet af sådanne aftaler for at sikre en ensartet anvendelse af denne artikel. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 76, stk. 2.

Artikel 34

Kapacitetstildeling gennem den årlige tildelingsproces

1. Infrastrukturforvalteren tildeler kapacitet gennem samtidig kapacitetstildeling for i videst muligt omfang at imødekomme alle ansøgninger om jernbaneinfrastrukturkapacitet som omhandlet i artikel 32, stk. 1, jf. dog nærværende artikels stk. 2, 3 og 4. Infrastrukturforvalteren tager i videst muligt omfang hensyn til alle forhold af betydning for ansøgerne, herunder de økonomiske konsekvenser for deres virksomhed.

2. I overensstemmelse med artikel 20 og 22 kan infrastrukturforvalteren imødekomme eller give afslag på ansøgninger, der ikke er i overensstemmelse med kapacitetsforsyningsplanen.

Hvis en ansøgning ikke er i overensstemmelse med kapacitetsforsyningsplanen, har infrastrukturforvalteren ret til inden for rimelige grænser at foreslå jernbaneinfrastrukturkapacitet, der afviger fra den, der blev ansøgt om, og til at ændre kapacitetsforsyningsplanen eller begge dele. I sådanne tilfælde anvender infrastrukturforvalteren de kriterier og procedurer, der er omhandlet i artikel 22, stk. 1.

Ved imødekommelse af ansøgninger, der ikke er i overensstemmelse med kapacitetsforsyningsplanen, tilstræber infrastrukturforvalteren at opretholde den overordnede balance mellem de elementer i kapacitetsforsyningsplanen, der er anført i artikel 20, stk. 6, og i tilfælde af uoverensstemmelse med andre ansøgninger prioritere ansøgninger, der er i overensstemmelse med kapacitetsforsyningsplanen, navnlig den forudplanlagte kapacitet.

Ved afslag på ansøgninger, der ikke er i overensstemmelse med kapacitetsforsyningsplanen, underretter infrastrukturforvalteren uden ophold den pågældende ansøger om afslaget på ansøgningen. Den pågældende ansøger har ret til at indgive en klage til tilsynsorganet.

Mindst én gang om året underretter infrastrukturforvalterne tilsynsorganet om alle modtagne kapacitetsansøgninger, der ikke opfyldte parametrene for den disponible kapacitet som angivet i kapacitetsforsyningsplanen, uanset om de blev imødekommet eller afslået. På grundlag af disse oplysninger kan tilsynsorganet afgive udtalelse, hvori organet kan anbefale infrastrukturforvalteren at ændre kapacitetsmodellen.

3. I tilfælde af uoverensstemmelse mellem to eller flere kapacitetsansøgninger tilstræber infrastrukturforvalteren først at løse konflikten gennem den konsensusbaserede konfliktløsningsmekanisme, der er omhandlet i artikel 38. Hvis denne konsensusbaserede konfliktløsningsmekanisme ikke har løst kapacitetskonflikten, anvender infrastrukturforvalteren den formelle konfliktløsningsmekanisme, der er omhandlet i artikel 39.

4. Kapacitetsrettigheder, der tildeles gennem den årlige tildelingsproces, kan omfatte:

a) kapacitetsspecifikationer

b) kanaler.

Infrastrukturforvalterne konverterer kapacitetsrettigheder tildelt i form af kapacitetsspecifikationer til kanaler i overensstemmelse med bilag I, afdeling 4.

5. Infrastrukturforvalteren skal overholde den i bilag I, afdeling 4, fastsatte plan for tildelingsprocessen.

6. Infrastrukturforvalteren behandler ansøgninger, der er indgivet efter den i bilag I, afdeling 4, fastsatte frist og tildeler kapaciteten på grundlag af først til mølle-princippet.

7. For ansøgninger, der er indgivet efter fristen, og som ikke kan imødekommes, hverken med den resterende reservekapacitet i køreplanen eller med den disponible ikkeplanlagte kapacitet, forsøger infrastrukturforvalteren at tilbyde alternativer via en anden rute.

8. Infrastrukturforvalteren hører alle berørte parter om udkastet til køreplan. Berørte parter omfatter alle, som har ansøgt om jernbaneinfrastrukturkapacitet, samt andre parter, som har bemærkninger til, hvordan køreplanen kan indvirke på deres mulighed for at levere jernbanetjenester i køreplansperioden.

9. Infrastrukturforvalteren træffer de nødvendige foranstaltninger til at forsøge at løse påpegede problemer.

Artikel 35

Kapacitetstildeling gennem den rullende planlægningsproces

1. Infrastrukturforvalterne tildeler jernbaneinfrastrukturkapacitet gennem den rullende planlægningsproces til som minimum jernbanegodstransport i overensstemmelse med fristerne i bilag I, afsnit 6. Infrastrukturforvalterne reserverer kapacitet til dette formål i den kapacitetsforsyningsplan, der er omhandlet i artikel 20.

Med forbehold af artikel 101, 102 og 106 i TEUF tildeler infrastrukturforvalteren den kapacitet, der er reserveret til rullende planlægning i planlægningsdokumenter, til ansøgere gennem den rullende planlægningsproces. Dette forhindrer ikke infrastrukturforvalteren i at tildele den ønskede kapacitet gennem den rullende planlægningsproces i tilfælde, hvor en sådan kapacitet ikke er reserveret i planlægningsdokumenterne. Den rullende planlægningsproces må ikke udelukke andre ansøgere eller tjenester fra at udnytte den relevante jernbaneinfrastruktur.

2. Kapacitetsrettigheder, der tildeles gennem den rullende planlægningsproces, kan omfatte:

- a) specifikationer for kanaler eller kapacitet for alle køredage i køreplansperioden, der omfatter den første køredag medtaget i ansøgningen
- b) kapacitetsspecifikationer for alle køredage ud over køreplansperioden, der omfatter den første dag medtaget i ansøgningen for den maksimumsperiode, der er angivet i bilag I, afdeling 6.

Infrastrukturforvalterne konverterer kapacitetsrettigheder tildelt i form af kapacitetsspecifikationer til kanaler i overensstemmelse med i bilag I, afdeling 6.

3. Infrastrukturforvalterne og ansøgerne kan i fællesskab beslutte at ændre de kapacitetsspecifikationer, der er tildelt gennem den rullende planlægningsproces, for at muliggøre en bedre udnyttelse af jernbaneinfrastrukturen. Disse ændringer betragtes ikke som ændringer af kapacitetsrettigheder, der er omfattet af en sanktion med henblik på artikel 42. Andre ændringer af kapacitetsrettigheder, som tildeles gennem den rullende planlægningsproces, er omfattet af en sanktion i overensstemmelse med artikel 42.

4. Med forbehold af artikel 20 tildeler infrastrukturforvalterne kapacitet, der er reserveret til den rullende planlægningsproces, på grundlag af først til mølle-princippet.

5. I overensstemmelse med reglerne og procedurerne i artikel 22 skal infrastrukturforvaltere forsøge at gøre deres yderste for at tilbyde alternativ kapacitet i forbindelse med ansøgninger om rullende planlægning, hvis ansøgningerne ikke er i overensstemmelse med den kapacitetsforsyningsplan, der er omhandlet i artikel 20. Hvis det ikke er muligt at tilbyde et alternativ, kan infrastrukturforvalteren afslå at tildele kapacitet i forbindelse med sådanne ansøgninger med manglende overensstemmelse. Ansøgeren har ret til at indgive en klage til tilsynsorganet.

6. Infrastrukturforvalteren afslår efter underretning af tilsynsorganet ansøgninger om rullende planlægning, hvis disse ansøgninger opfylder de karakteristika ved kapacitet, der normalt tildeles gennem rammeaftaler i overensstemmelse med artikel 33. Tilsynsorganet underretter ENRRB om sådanne afslag og sikrer en konsekvent anvendelse af dette stykke.

7. Kommissionen kan på grundlag af erfaringerne fra tilsynsorganerne, de kompetente myndigheder, jernbanevirksomhederne, infrastrukturforvalterne og ENRRB vedtage gennemførelsesretsakter med nærmere regler for den rullende planlægningsproces for at sikre en ensartet anvendelse af denne artikel. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 76, stk. 2.

*Artikel 36***Kapacitetstildeling gennem ad hoc-processen**

1. Infrastrukturforvalteren besvarer uden unødigt ophold og under alle omstændigheder inden for de frister, der er fastsat i bilag I, afdeling 7, ad hoc-ansøgninger om jernbaneinfrastrukturkapacitet, der indgives på et hvilket som helst tidspunkt i køreplanens gyldighedsperiode. Oplysninger om disponibel overskydende kapacitet stilles til rådighed i overensstemmelse med artikel 10 for alle ansøgere, som måtte ønske at benytte denne kapacitet.

Kapacitetsrettigheder, der tildeles gennem ad hoc-processen, tager form af kanaler.

2. Tildelingen af jernbaneinfrastrukturkapacitet på baggrund af ad hoc-ansøgninger baseres på først til mølle-princippet.

*Artikel 37***Planlægning af kapacitetsrestriktioner som følge af jernbaneinfrastrukturarbejder**

1. Infrastrukturforvalterne skal overholde planen og kravene i bilag I, afdeling 3 og 8, ved planlægningen af jernbaneinfrastrukturarbejder i overensstemmelse med denne artikel.

2. Ved planlægningen af jernbaneinfrastrukturarbejder begrænser infrastrukturforvalterne indvirkningen på den forudplanlagte kapacitet, der indgår i kapacitetsmodellen eller i kapacitetsforsyningsplanen, i det omfang det er muligt.

3. Hvis planlægningen af en kapacitetsrestriktion som følge af jernbaneinfrastrukturarbejder kræver en ændring af en tildelt kapacitetsrettighed som omhandlet i artikel 41, gør infrastrukturforvalteren sit yderste for at tildele de berørte ansøgere alternativ kapacitet, som giver jernbanevirksomheden mulighed for at drive de pågældende tjenester.

Med henblik herpå underretter infrastrukturforvalteren alle berørte ansøgere om den påtænkte ændring af de pågældende kapacitetsrettigheder. Infrastrukturforvalteren tilbyder de berørte ansøgere alternative kapacitetsrettigheder eller iværksætter en samordning med de berørte ansøgere med henblik på at nå til enighed om alternative kapacitetsrettigheder.

4. Infrastrukturforvalterne medtager kapacitetsrestriktioner som følge af jernbaneinfrastrukturarbejder, så snart de er planlagt, i kapacitetsmodellen eller i kapacitetsforsyningsplanen, uanset hvornår de er planlagt.

5. Infrastrukturforvalteren kan fravige de frister, der er fastsat i bilag I, afdeling 3, tabel 1, og kravet om at medtage kapacitetsrestriktioner med stor eller markant indvirkning i den kapacitetsmodel, der er omhandlet i artikel 19, hvis:

- a) der er dokumentation for, at kapacitetsrestriktionen på grund af uforudsete begivenheder er nødvendig for at genetablere sikker togdrift
- b) infrastrukturforvalteren, dennes kontrahenter eller andre operatører, der handler på dennes vegne, ikke har kontrol over tidspunktet for restriktionerne, eller
- c) alle berørte operationelle interessenter er enige.

I disse tilfælde skal infrastrukturforvalteren straks høre ansøgerne og de berørte operatører af servicefaciliteter og holde dem regelmæssigt underrettet om udviklingen i retning af genetablering af normal drift.

Kapacitetsrestriktioner, der indebærer ændringer af kapacitetsrettigheder efter tildeling, skal opfylde kravene i artikel 41 og i bilag I, afdeling 8.

*Artikel 38***Konsensusbaseret konfliktløsningsmekanisme og samordning af ansøgninger**

1. Hvis der i forbindelse med samtidig kapacitetstildeling er indbyrdes modstridende ansøgninger om jernbaneinfrastrukturkapacitet, forsøger infrastrukturforvalteren gennem en samordning af disse ansøgninger at imødekomme alle ansøgninger i videst muligt omfang.

2. Hvis der opstår en situation, der kræver samordning, tilstræber infrastrukturforvalteren at imødekomme alle ansøgninger om jernbaneinfrastrukturkapacitet gennem samordning og har ret til inden for rimelige grænser at tilbyde jernbaneinfrastrukturkapacitet, der adskiller sig fra den, hvorom der er ansøgt. Infrastrukturforvalteren fastsætter de gældende grænser i sin netredegørelse. ENIM udarbejder retningslinjer for sådanne grænser og medtager dem i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning.

3. Infrastrukturforvalteren tilstræber gennem høring af de berørte ansøgere at løse eventuelle konflikter. En sådan høring skal ske på grundlag af videregivelse af følgende oplysninger, der inden for en rimelig frist stilles gratis til rådighed i elektronisk form:

- a) kapacitetsrettigheder, som alle andre ansøgere har indgivet ansøgning om på de samme ruter
- b) kapacitetsrettigheder, som er foreløbigt tildelt alle andre ansøgere på de samme ruter
- c) alternative kapacitetsrettigheder, som er foreslået for de relevante strækninger i overensstemmelse med stk. 2
- d) fuldstændige oplysninger om de kriterier, der anvendes ved tildelingen af kapacitet.

Uanset artikel 3, stk. 2, og med forbehold af alle ansøgers samtykke kan infrastrukturforvalteren etablere kontakt mellem alle ansøgere, der potentielt er involveret i løsningen af en konflikt, for at lette samordningen af ansøgninger om jernbaneinfrastrukturkapacitet.

4. Infrastrukturforvalteren fastsætter i sin netredegørelse principperne for samordning af ansøgninger om kapacitet i forbindelse med jernbanetjenester.

5. Hvis ansøgninger om kapacitet ikke kan imødekommes uden samordning, tilstræber infrastrukturforvalteren at imødekomme alle ansøgninger gennem samordning.

6. I forbindelse med ansøgninger om kapacitet på flere net gennemføres den konsensusbaserede konfliktløsningsmekanisme, der er fastsat i denne artikels stk. 1, 2 og 3, i overensstemmelse med artikel 55 med inddragelse af netværkskoordinatoren.

7. ENIM udarbejder retningslinjer for den konsensusbaserede konfliktløsningsmekanisme i forbindelse med ansøgninger om kapacitet på flere net og medtager dem i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning.

*Artikel 39***Formel konfliktløsningsmekanisme**

1. Hvis den konsensusbaserede konfliktløsningsmekanisme, der er omhandlet i artikel 38, ikke har løst konflikten, tildeler infrastrukturforvalterne jernbaneinfrastrukturkapacitet efter en retfærdig, gennemsigtig og ikkeforskelsbehandlende metode.

Infrastrukturforvalteren fastsætter detaljerne i metoden, herunder alle gældende parameterværdier, i netredegørelsen under hensyntagen til den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning. Parameterværdier defineret af infrastrukturforvalteren samordnes i overensstemmelse med artikel 7e, litra c), i direktiv 2012/34/EU.

2. Den metode, der er omhandlet i stk. 1, skal omfatte følgende trin:
 - a) udformning af alternative scenarier for opdeling af den kapacitet, der er til rådighed for forskellige former for jernbanetransport, herunder, hvor det er muligt, tilvejebringelse af alternativ kapacitet på andre ruter eller alternative tidspunkter
 - b) evaluering og rangordning af de i nærværende stykkes litra a) omhandlede scenarier under hensyntagen til de operationelle, socioøkonomiske og miljømæssige kriterier i stk. 3
 - c) udvælgelse af det højst rangerede scenarie på grundlag af den i nærværende stykkes litra b) omhandlede evaluering og ændring af kapacitetsmodellen og kapacitetsforsyningsplanen i overensstemmelse hermed.
3. Den evaluering, der er omhandlet i stk. 2, litra b), baseres på, men er ikke begrænset til, følgende operationelle, socioøkonomiske og miljømæssige kriterier, forudsat at der foreligger data, og under hensyntagen til tekniske og operationelle overvejelser og anvendelsen af jernbaneinfrastrukturen:
 - a) driftsomkostninger for operatører af jernbanetransport og den deraf følgende indvirkning på priserne for jernbanetransportkunder
 - b) tidsrelaterede omkostninger for jernbanetransportkunder
 - c) konnektivitet og tilgængelighed for mennesker og regioner, der har adgang til jernbanetransport, herunder kvaliteten af forbindelser, navnlig med hensyn til overførselstider og antal afgang for passager- og godstransport med jernbane
 - d) indvirkningen på de eksterne omkostninger ved transport såsom ulykker, emissioner af luftforurenende stoffer, drivhusgasser og støj fra jernbanetransport og sandsynlige alternativer hertil
 - e) antal personer og mængde gods, som transporteres.
4. ENIM fastlægger en retfærdig, gennemsigtig og ikkeforskelsbehandlende metode og opstiller en liste over parametre vedrørende jernbanetransport og socioøkonomiske kriterier, der er nødvendige for den vurdering, der er omhandlet i stk. 3. Hvis det er relevant, skal den fastlægge standardparameterværdier eller intervaller for standardværdier. ENIM sikrer, at disse parameterværdier afprøves og kalibreres tilstrækkeligt i en operationel sammenhæng.

ENIM medtager metoden, listen over parametre og standardværdierne for parametrene i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning.

Infrastrukturforvalterne tilpasser, hvis det er relevant, standardparameterværdierne for at tage hensyn til lokale eller nationale forhold baseret på accepterede fremgangsmåder og empirisk dokumentation og, hvis det er relevant, efter medlemsstaternes krav i overensstemmelse med artikel 4, stk. 2, litra d).

5. I forbindelse med den formelle konfliktløsningsmekanisme tages ansøgninger om kapacitetsrettigheder på flere net i betragtning i deres helhed. Hvis der i overensstemmelse med stk. 4 anvendes forskellige nationale parametre, anvendes disse parametre på de respektive sektioner.
6. I forbindelse med indbyrdes modstridende ansøgninger om kapacitet, der involverer jernbanetjenester med ensartede karakteristika og samfundsøkonomisk profil, tildeler infrastrukturforvalteren jernbaneinfrastrukturkapacitet på grundlag af en auktion eller på en måde, der giver adgang til det største antal ansøgere. Sidstnævnte metode anvendes med forbehold af tilsynsorganets godkendelse.

*Artikel 40***Plan for kapacitetstildelingsprocesser**

1. Med henblik på gennemførelse af artikel 33-36 skal infrastrukturforvalteren og ansøgerne overholde planen for kapacitetstildelingsprocesser, der er fastsat i bilag I, afdeling 4-7.
2. Infrastrukturforvalterne kan træffe afgørelse om perioder og frister for planen for tildeling af kapacitetsrettigheder for internationale togtjenester, som er forskellige fra dem, der er omhandlet i denne forordning og i bilag VI, punkt 2, litra b), til direktiv 2012/34/EU, hvis:
 - a) etableringen af internationale kanaler i samarbejde med tredjelandes infrastrukturforvaltere på et net, hvis sporvidde afviger fra hovedjernbanenettet i Unionen, har væsentlig indvirkning på planen for kapacitetstildeling generelt, eller
 - b) etableringen af internationale kanaler i samarbejde med andre tredjelandes infrastrukturforvaltere har væsentlig indvirkning på planen for kapacitetstildeling, forudsat at dette ikke har nogen indvirkning på kapacitetstildelingsprocesser for andre infrastrukturforvaltere i Unionen.
3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 75 med henblik på at ændre de frister og varigheder, der er fastsat i bilag I, afdeling 4-7, og inden for grænserne af de i artikel 33-36 fastsatte rammer at tilpasse de milepæle og tidsperioder, der er fastsat deri, hvis disse elementer har vist sig at være ineffektive eller har medført store vanskeligheder med gennemførelsen, under hensyntagen til infrastrukturforvalternes og ansøgernes erfaringer med det formål at rationalisere kapacitetstildelingsprocesserne for at sikre en effektiv tildelingsproces og tage hensyn til de berørte interessenters planlægning og operationelle, tekniske og kommercielle interesser i forbindelse med planlægning og kapacitetstildeling.

*Afdeling 4***Tilpasning og omlægning***Artikel 41***Ændringer af kapacitetsrettigheder efter tildeling**

1. Infrastrukturforvalterne kan kun ændre kapacitetsrettigheder, der er tildelt en ansøger, på eget initiativ i overensstemmelse med denne forordning. Ansøgerne kan til enhver tid ansøge om ændringer af den tildelte kapacitet.

I tilfælde af ændringer af tildelte kapacitetsrettigheder finder artikel 42 anvendelse, og infrastrukturforvalterne ajourfører straks den køreplan, der er omhandlet i artikel 32.

2. Efter tildelingen af kapacitetsrettigheder skal infrastrukturforvalterne i videst muligt omfang begrænse ændringer af kapacitetsrettigheder i overensstemmelse med principperne i artikel 2, stk. 4. Ligeledes skal ansøgerne i videst muligt omfang begrænse deres ansøgninger om ændringer af sådanne kapacitetsrettigheder.

3. Ændringer af kapacitetsrettigheder omfatter tilfælde, hvor infrastrukturforvalteren ikke kan tillade toget at køre i overensstemmelse med den tildelte kapacitetsrettighed og har tilstrækkelig tid til at tilbyde ansøgeren en alternativ kapacitetsrettighed efter at have underrettet ansøgeren om den nødvendige ændring.

4. En annullering af kapacitetsrettigheder betragtes som en bestemt type ændring.

5. I tilfælde af ændringer af kapacitetsrettigheder kan infrastrukturforvalterne anvende kortere frister for tildeling af sådanne rettigheder i forhold til de frister, der er angivet i bilag I, afdeling 8. Infrastrukturforvalterne angiver i netredegørelsen, hvor lang tid det tager at anlægge en kanal.

6. I de regler og procedurer, der skal anvendes i tilfælde af en ændring af en kapacitetsrettighed, tages hensyn til de operationelle og kommercielle konsekvenser af ændringen af kapacitetsrettigheden. Med henblik herpå kategoriserer infrastrukturforvalterne ændringer på grundlag af deres indvirkning og identificerer de kategorier af ændringer, som har en væsentlig indvirkning, under hensyntagen til de procedurer, som ENIM har vedtaget på grundlag af stk. 10.

7. I tilfælde af en ændring af en kapacitetsrettighed på flere net træffer de berørte infrastrukturforvaltere alle rimelige foranstaltninger til at sikre overensstemmelse mellem kapacitetsrettighederne på hele togkørslen.

En annullering som følge af force majeure på et net betragtes som en annullering på grund af force majeure for kapacitetsrettigheden på hele den strækning, der er omfattet heraf.

Den infrastrukturforvalter, der foretager en ændring af en kapacitetsrettighed på flere net, samordner og er ansvarlig for processen for tildeling af en alternativ kapacitetsrettighed på flere net med de andre berørte infrastrukturforvaltere og underretter ansøgeren og alle berørte parter om resultatet af samordningen. Udfaldet skal enten være tildeling af en alternativ kapacitetsrettighed på flere net eller oplysning om, at der ikke er nogen alternativ kapacitetsrettighed til rådighed.

8. Ved anvendelsen af denne forordning betragtes jernbanevirksomhedernes manglende udnyttelse af en tildelt kapacitetsrettighed som en aflysning på dagen af den pågældende togkørsel.

9. Hvis en infrastrukturforvalter ændrer en tildelt kapacitetsrettighed, underretter infrastrukturforvalteren uden ophold ansøgeren og den berørte jernbanevirksomhed herom.

Infrastrukturforvalteren tilbyder ansøgeren alternative kapacitetsrettigheder inden for de frister, der er fastsat i bilag I, afdeling 8. Hvis dette ikke er muligt, skal infrastrukturforvalteren give ansøgeren relevante oplysninger, der sætter ansøgeren i stand til at indgive en ny ansøgning om jernbaneinfrastrukturkapacitet. Hvis det er relevant, henvises der i disse oplysninger til kapacitetsforsyningsplanen i artikel 20 og beredskabsplanlægningen i artikel 21.

10. ENIM udarbejder og vedtager ensartede procedurer for håndtering af ændringer af kapacitetsrettigheder efter tildeling og medtager dem i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning.

Disse procedurer skal fastsætte kriterier for at sondre mellem ændringer afhængigt af disses kommercielle og operationelle indvirkning, herunder kriterier for at kategorisere ændringer, der har en væsentlig indvirkning.

For at kategorisere en ændring som havende en væsentlig indvirkning skal ENIM bl.a. tage hensyn til jernbanevirksomhedens evne til at levere tjenesten i overensstemmelse med virksomhedens kontraktlige forpligtelser, forsinkelser ved afgang eller ændringer af ruten, som medfører større afstand, længere rejsetid, højere infrastrukturafgifter eller andre dermed forbundne omkostninger, samt tærskler for disse ændringer.

11. Senest den 12. december 2027 vedtager Kommissionen delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 75 med henblik på at ændre bilag I, afsnit 8, for at sikre effektive tilpasnings- og omlægningsprocesser under hensyntagen til de berørte interessenters planlægning og operationelle, tekniske og kommercielle interesser. I den forbindelse overvejer Kommissionen at indføre omlægningsperioder for mindre arbejder, der ikke kategoriseres som havende markant, stor eller medium indvirkning, og vil også tage hensyn til infrastrukturforvalternes og ansøgernes erfaringer.

Artikel 42

Sanktion for ændringer af kapacitetsrettigheder

1. Hvis infrastrukturforvalteren eller en ansøger ikke opfylder sine forpligtelser med hensyn til en tildelt kapacitetsrettighed, og hvis dette resulterer i en ændring, der kategoriseres som væsentlig i overensstemmelse med artikel 41, stk. 6, betaler vedkommende et sanktionsbeløb til den anden part. Sanktionen skal være effektiv, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen, have afskrækkende virkning og være ikkeforskelsbehandlende.

2. Det i stk. 1 omhandlede sanktionsbeløb skal ikke betales i følgende tilfælde:

- a) ved force majeure
- b) hvis en infrastrukturforvalter trækker kapacitetsrettigheder tilbage i overensstemmelse med de foranstaltninger, som medlemsstaterne har truffet i henhold til artikel 12
- c) hvis en kapacitetsrettighed annulleres i overensstemmelse med artikel 29, stk. 3
- d) ved ændring af rammeaftaler i overensstemmelse med artikel 33, stk. 7
- e) ved anvendelse af undtagelser i overensstemmelse med artikel 37, stk. 5.

3. Sanktionsbeløbets størrelse fastsættes mellem et minimums- og et maksimumsbeløb som fastsat i bilag IV. Infrastrukturforvalterne fastsætter i netredegørelsen størrelsen af det sanktionsbeløb, som infrastrukturforvalteren og ansøgeren skal betale, med forbehold af tilsynsorganets godkendelse.

4. Det sanktionsbeløb, som en infrastrukturforvalter skal betale, må ikke differentieres efter togtenestens markedssegment. Det sanktionsbeløb, som en ansøger skal betale, differentieres efter togtenestens markedssegment.

5. Sanktionen kan gradueres med en faktor på mellem 0,1 og 2 afhængigt af ændringens indvirkning og i overensstemmelse med følgende kriterier:

- a) tidspunktet for underretning om ændringen
- b) hvis ændringen er forårsaget af infrastrukturforvalteren, og der findes alternativ kapacitet, kvaliteten af den alternative kapacitet, eller
- c) hvis ændringen er forårsaget af ansøgeren, hvorvidt kapaciteten kan omfordeles og anvendes af en anden ansøger.

Den maksimale graduering må kun anvendes i situationer, hvor kapacitetsrettigheden annulleres.

6. På grundlag af kriterierne i stk. 5 udarbejder ENIM retningslinjer for anvendelse af gradueringen og medtager dem i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning.

Infrastrukturforvalteren fastlægger gradueringsniveauerne baseret på disse retningslinjer.

7. Infrastrukturforvalteren fastsætter i netredegørelsen de gradueringsniveauer, der skal anvendes på de sanktionsbeløb, som infrastrukturforvalteren og ansøgeren skal betale, med forbehold af tilsynsorganets godkendelse.

8. Hvis der er tale om en kapacitetsrettighed på flere net, beregnes den samlede sanktion ved at lægge sanktionsbeløbet, herunder gradueringen, i hvert af nettene sammen under hensyntagen til følgende:

- a) forpligtelsen til at betale sanktionsbeløbet til ansøgeren gælder for den infrastrukturforvalter, der er ansvarlig for ændringen af kapacitetsrettigheden, under hensyntagen til hele kapacitetsrettigheden; det sanktionsbeløb, som infrastrukturforvalteren skal betale, er tre gange højere end det sanktionsbeløb, der skal betales på dennes eget net, men ikke højere end summen af sanktionsbeløbene for hele kapacitetsrettigheden
- b) forpligtelsen til at betale sanktionsbeløbet til infrastrukturforvalterne gælder for den ansøger, der har anmodet om ændringen, under hensyntagen til hele kapacitetsrettigheden; sanktionsbeløbet betales til de berørte infrastrukturforvaltere i henhold til deres tilsvarende del af kapacitetsrettigheden på flere net.

9. En infrastrukturforvalter eller en ansøger har ret til at indgive klage til det ansvarlige tilsynsorgan vedrørende ændringen af en kapacitetsrettighed eller betalingen af et sanktionsbeløb. Tilsynsorganet træffer afgørelse hurtigst muligt og senest én måned efter indsamlingen af alle de oplysninger, der er nødvendige for at vurdere årsagen til ændringen.

10. Hvis der er tale om en kapacitetsrettighed på et enkelt net, træffer tilsynsorganet i de medlemsstater, hvor kapacitetsrettigheden er gældende, afgørelse.

I tilfælde af kapacitetsrettigheder på flere net træffer det tilsynsorgan, der har ansvaret for den infrastrukturforvalter, som fungerer som centralt kontaktpunkt i henhold til artikel 30, afgørelse.

Tilsynsorganerne underretter og kan høre ENRRB om sådanne afgørelser. Når ENRRB høres, rådgiver det tilsynsorganerne med det formål at sikre, at sådanne afgørelser er konsekvente og baseret på almindeligt anerkendte principper.

11. Kommissionen vedtager delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 75 med henblik på at ændre bilag IV for at tilpasse sanktionens minimums- og maksimumsstørrelse til inflationsraten. Sanktionernes størrelse revideres hvert andet år på grundlag af inflationsraten som målt ved hjælp af det europæiske forbrugerprisindeks, der offentliggøres af Eurostat. Den første revision af sanktionsniveauet foretages i 2033.

Artikel 43

Omlægning i forbindelse med håndtering af forstyrrelser og krisestyring

1. I tilfælde af netværksforstyrrelser som omhandlet i artikel 48 eller en krisesituation som omhandlet i artikel 49 gør den eller de berørte infrastrukturforvaltere alt, hvad der er muligt, for at omlægge den trafik, der er berørt af forstyrrelserne. Med henblik herpå tildeler infrastrukturforvalterne jernbaneinfrastrukturkapacitet under hensyntagen til de retningslinjer, der er omhandlet i stk. 2, på grundlag af de beredskabsplaner, der er udarbejdet i overensstemmelse med artikel 21, og i tæt samordning med operationelle interessenter og, hvis det er relevant, andre berørte interessenter.

2. ENIM udarbejder og vedtager retningslinjer for forvaltning og tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet i tilfælde af en netværksforstyrrelse som omhandlet i artikel 48 og medtager dem i den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring. ENIM udarbejder navnlig retningslinjer for anvendelsen af håndtering af forstyrrelser og først til mølle-princippet.

I forbindelse med håndteringen af forstyrrelser udarbejder ENIM retningslinjer for de procedurer, der skal anvendes, i givet fald inden for rammerne af den konsensusbaserede konfliktløsningsmekanisme, der er omhandlet i artikel 38, og af den formelle konfliktløsningsmekanisme, der er omhandlet i artikel 39. ENIM medtager disse retningslinjer i den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring, jf. artikel 46.

3. Infrastrukturforvaltere og ansøgere kan på frivillig basis indgå aftaler om erstatning af bestemte kapacitetsrettigheder i tilfælde af en netværksforstyrrelse som omhandlet i artikel 48. Sådanne aftaler skal anføres i den beredskabsplan, der er omhandlet i artikel 21.

4. Hvis en netværksforstyrrelse som omhandlet i artikel 48 påvirker trafikken på mere end ét net, samordner de berørte infrastrukturforvaltere tildelingen af alternativ kapacitet i overensstemmelse med artikel 55 og under hensyntagen til den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring, jf. artikel 46.

KAPITEL III

Trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring

Artikel 44

Trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring

1. Infrastrukturforvalterne varetager trafikstyringen i overensstemmelse med denne forordning, direktiv (EU) 2016/797 og de specifikationer, der er fastsat i gennemførelsesretsakter vedtaget i henhold til nævnte direktiv.

Med henblik herpå varetager infrastrukturforvalterne:

- a) trafikstyring under normale driftsforhold, der indebærer håndtering af hændelser, som medfører begrænsede afvigelser fra køreplanen
- b) håndtering af forstyrrelser for at afhjælpe væsentlige forstyrrelser i driften af netværket, der kræver en samordnet indsats i overensstemmelse med artikel 48
- c) trafikstyring i krisesituationer, jf. artikel 49.

2. I forbindelse med trafikstyringen skal infrastrukturforvalterne overholde principperne i artikel 2.

Infrastrukturforvalterne minimerer navnlig forstyrrelser og deres indvirkning på jernbanetrafikken og:

- a) sikrer en hurtig og samordnet reaktion på forstyrrelser, navnlig i tilfælde af netværksforstyrrelser og i krisesituationer
- b) stabiliserer og optimerer jernbanetrafikken i forbindelse med netværksforstyrrelser og krisesituationer i hele perioden
- c) giver relevante, nøjagtige og ajourførte oplysninger til operationelle interessenter og andre berørte parter, navnlig myndigheder med ansvar for håndtering af krisesituationer uden for jernbanesektoren. Disse oplysninger gives på enhver hensigtsmæssig måde, herunder ved hjælp af de midler, der er omhandlet i artikel 66.

Artikel 45

Regler og procedurer for trafikstyring og håndtering af forstyrrelser

1. Infrastrukturforvalterne indfører regler og procedurer for håndtering af afvigelser fra køreplanen. Disse regler og procedurer offentliggøres i den netredegyrelse, der er omhandlet i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU, og omfatter trafikstyring i de situationer, der er omhandlet i artikel 44, stk. 1, litra a), b) og c), i denne forordning.

2. De regler og procedurer, der er omhandlet i stk. 1, skal have til formål at minimere den samlede indvirkning af afvigelser fra køreplanen på alle former for jernbanetrafik under hensyntagen til alle transportformers behov. Reglerne og procedurerne kan omfatte prioritetsregler for forvaltningen af de forskellige trafikformer og de specifikke procedurer, kriterier og mål, som skal anvendes i en optimeringsbaseret tilgang, der bygger på optimering af en målfunktion, såsom minimering af forsinkelser i minutter eller af den tid, det tager at vende tilbage til normal drift, snarere end eksplicitte prioritetsregler.

3. Hvis der opstår en forstyrrelse i togtrafikken på grund af tekniske fejl eller som følge af en ulykke, træffer infrastrukturforvalteren alle de foranstaltninger, der er nødvendige for at normalisere situationen. Med henblik herpå gennemfører infrastrukturforvalteren beredskabsplanen, der er udarbejdet i overensstemmelse med artikel 21. Hvis en forstyrrelse kan påvirke den grænseoverskridende trafik, normaliserer de relevante infrastrukturforvaltere i fællesskab den grænseoverskridende trafik i overensstemmelse med den europæiske ramme for samordning af trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring som omhandlet i artikel 46.

4. Ved fastsættelsen af de regler og procedurer, der er omhandlet i stk. 1, tager infrastrukturforvalterne hensyn til den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring, jf. artikel 46. De gør i netredegørelsen rede for årsagerne til enhver afvigelse fra de fælles regler og procedurer, der er fastlagt i den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring.

5. I tilfælde af force majeure og når det er strengt nødvendigt som følge af en hændelse, som midlertidigt gør jernbaneinfrastrukturen ubrugelig, kan de tildelte kapacitetsrettigheder uden advarsel trækkes tilbage lige så længe, som det tager at reparere systemet, samtidig med at der gøres det yderste for at tilvejebringe mulige alternativer.

Infrastrukturforvalteren kan, hvis denne anser det for nødvendigt, forlange, at jernbanevirksomhederne stiller de midler, denne finder mest hensigtsmæssige, til dennes disposition, for at togtrafikken kan normaliseres hurtigst muligt.

6. I tilfælde af annullering af kapacitet underretter infrastrukturforvalterne jernbanevirksomhederne om deres tidsstyring, om reparationernes forløb og om mulige alternativer til deres tildelte kapacitet.

7. Medlemsstaterne kan kræve, at jernbanevirksomhederne deltager i tilsynet med, at de selv overholder sikkerhedsstandarder og -regler, og i håndhævelsen af disse standarder og regler.

Artikel 46

Europæisk ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring

1. Senest den 12. april 2028 udarbejder og vedtager ENIM en europæisk ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring i overensstemmelse med de principper, der er omhandlet i artikel 44, som fastsætter fælles værktøjer, metoder og proceduremæssige ordninger for samordningen mellem infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder og andre operationelle interessenter og under hensyntagen til arbejdet i fællesforetagendet for Europas jernbaner, der er oprettet ved artikel 3, stk. 1, litra d), i forordning (EU) 2021/2085. Infrastrukturforvalterne tager størst muligt hensyn til disse fælles værktøjer, metoder og proceduremæssige ordninger med henblik på samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring.

2. Ved udarbejdelsen af den netredegørelse, der er omhandlet i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU og denne forordnings artikel 6, stk. 2, tager infrastrukturforvalterne størst muligt hensyn til den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring. De gør i netredegørelsen rede for årsagerne til enhver afvigelse fra retningslinjerne for samordning fastlagt i denne ramme.

3. ENIM offentliggør et udkast til den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring med henblik på høring af ERP og operationelle interessenter. ERP og de operationelle interessenter kan indsende deres svar til høringen senest tre måneder efter offentliggørelsen af dette udkast.

4. ENIM forelægger det endelige udkast til den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring for ENRRB senest den 12. oktober 2027. ENRRB forelægger ENIM en henstilling om den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring senest tre måneder efter modtagelsen af udkastet fra ENIM. ENIM tager størst muligt hensyn til denne henstilling, når den vedtager den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring.

5. Den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring skal som minimum omfatte de elementer, der er anført i bilag VI, og ajourføres efter behov for at tage hensyn til de operationelle interessenters erfaringer og ENIM's aktiviteter. ENIM hører ERP og de operationelle interessenter og forelægger et udkast til henstilling for ENRRB i overensstemmelse med stk. 3 og 4, når den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring ajourføres.

6. Når tilsynsorganet udøver sine beføjelser i forbindelse med netredegørelsen i overensstemmelse med artikel 56, stk. 1 og 2, i direktiv 2012/34/EU, tager det hensyn til den henstilling om den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring, som ENRRB har vedtaget i overensstemmelse med nærværende artikels stk. 2, og uden at det berører princippet om tilsynsorganernes uafhængighed.

7. Kommissionen tillægges beføjelser til i overensstemmelse med artikel 74 at vedtage gennemførelsesretsakter, der fastlægger den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring som defineret i nærværende artikels stk. 5.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 76, stk. 2.

Artikel 47

Samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring

Infrastrukturforvalterne samordner trafikstyringen i overensstemmelse med artikel 55 og på grundlag af den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring, der er omhandlet i artikel 46.

Samordningen skal navnlig sikre:

- a) at internationale jernbanetjenester drives med minimale forstyrrelser både under normal drift og i tilfælde af forstyrrelser
- b) at der tages behørigt hensyn til de specifikke udfordringer i forbindelse med grænseoverskridende sektioner, der bl.a. skyldes begrænset interoperabilitet med hensyn til infrastruktur, teknisk udstyr og drift, sprog- og uddannelseskrav til personale, administrative formaliteter eller formaliteter ved grænserne
- c) effektiv udveksling af ajourførte og relevante oplysninger mellem infrastrukturforvaltere, ansøgere, jernbanevirksomheder og andre operationelle interessenter samt eventuelle relevante forvaltningsstrukturer for krisestyring på EU-plan, herunder i overensstemmelse med artikel 66.

Artikel 48

Netværksforstyrrelser

1. Hvis en hændelse resulterer i eller sandsynligvis vil resultere i begrænsninger af driften af netværket, der kræver en samordnet indsats fra de operationelle interessenters side for at sikre den bedst mulige trafikstyring under begrænsningerne, vurderer de berørte infrastrukturforvaltere hændelsens sandsynlige varighed og indvirkning på grundlag af alle tilgængelige oplysninger og tidligere erfaringer under hensyntagen til den metode, der er omhandlet i stk. 7.

Hvis hændelsens anslåede sandsynlige varighed og indvirkning opfylder kriterierne for en erklæring af netværksforstyrrelser, jf. bilag VII, erklærer de berørte infrastrukturforvaltere netværksforstyrrelser og gennemfører de foranstaltninger, der er fastsat i artikel 45.

2. Hvis netværksforstyrrelsen påvirker eller sandsynligvis vil påvirke mere end ét netværk, erklærer jernbaneinfrastrukturforvalteren for den infrastruktur, hvorpå netværksforstyrrelsen fandt sted, forstyrrelser på flere netværk og samordner foranstaltningerne i overensstemmelse med artikel 47 under hensyntagen til den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring, jf. artikel 46.

3. Hvis netværksforstyrrelsen har grænseoverskridende indvirkning og resulterer i en delvis eller fuldstændig afbrydelse af driften i mere end 15 dage, forelægger infrastrukturforvalteren netværkskoordinatoren en hændelsesrapport hurtigst muligt efter erklæringen om afbrydelsen i henhold til stk. 1 eller 2 med en ajourføring hver 30. dag, så længe forstyrrelsen varer.

Hændelsesrapporten skal indeholde oplysninger om alle operationelle foranstaltninger, der er truffet for at sikre alternative ruter og genetablering af normal drift.

Netværkskoordinatoren fremsender hændelsesrapporten til ENIM og de relevante europæiske koordinators og efter anmodning til de berørte ansøgere.

4. Infrastrukturforvalteren underretter hurtigst muligt de berørte parter om, at jernbaneinfrastrukturkapaciteten ikke er til rådighed.

Medlemsstaterne kan kræve, at infrastrukturforvalteren stiller sådanne oplysninger til rådighed for den kompetente myndighed, der er omhandlet i artikel 9, stk. 1, i direktiv (EU) 2022/2557.

Tilsynsorganet kan kræve, at infrastrukturforvalteren gør sådanne oplysninger tilgængelige, hvis det anser det for nødvendigt.

5. Netværkskoordinatoren indsamler oplysninger om netværksforstyrrelser, analyserer reaktionen, konkluderer med hensyn til effektiviteten af håndteringen af sådanne hændelser, hører operationelle interessenter under hensyntagen til de af ENIM vedtagne retningslinjer i overensstemmelse med artikel 57, stk. 2, og rapporterer til ENIM og Det Rådgivende Præstationspanel.

6. ENIM tager hensyn til netværkskoordinatorens konklusioner om netværksforstyrrelserne, når det ajourfører den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring, jf. artikel 46.

7. ENIM fastlægger en metode til at anslå netværksforstyrrelseres sandsynlige varighed og indvirkning på trafikken, fastlægger hændelsesrapportens minimumsindhold og udfærdiger en model for hændelsesrapporten. ENIM medtager nævnte metode, minimumsindhold og model i den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring, jf. artikel 46. Infrastrukturforvalterne tager hensyn til nævnte metode, minimumsindhold og model.

Artikel 49

Krisesituationer

1. I kritesituationer eller i tilfælde af overhængende risiko for, at der indtræffer en kritesituation i forbindelse med den offentlige sikkerhed, sundhedsepidemier, naturkatastrofer eller miljøet, der har eller forventes at have en kritisk indvirkning på udbuddet af eller efterspørgslen efter jernbanetransport, skal medlemsstaterne have mulighed for at anvende nødforanstaltninger, der som en undtagelse fra bestemmelserne i denne forordning og fra bestemmelserne vedrørende tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet i kapitel IV, afdeling 3, i direktiv 2012/34/EU omfatter:

a) annullering af kapacitetsrettigheder uden sanktion i overensstemmelse med artikel 42

b) alternative principper, regler og procedurer for kapacitetsforvaltning

- c) alternative procedurer for trafikstyring
- d) anvendelse af alternative ruter
- e) ændring af kapacitetsforsyningsplanerne.

Den pågældende medlemsstat sikrer, at nødforanstaltningerne så vidt muligt følger de principper om kapacitetsforvaltning og trafikstyring, der er fastsat i denne forordning, og at der gøres brug af eksisterende beredskabsplaner udarbejdet i overensstemmelse med artikel 21. Den samordner sådanne nødforanstaltninger med andre medlemsstater i henhold til artikel 56.

Nødforanstaltningernes indhold og varighed begrænses til, hvad der er strengt nødvendigt og rimeligt for at håndtere den pågældende krisesituation.

2. Den pågældende medlemsstat underretter straks Kommissionen og ENIM om sin beslutning om at anvende nødforanstaltninger og om ophævelsen af sådanne foranstaltninger og begrundet og redegør for disse foranstaltninger samt den forventede varighed af anvendelsen heraf. Hvis Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/2747⁽¹⁹⁾ finder anvendelse, underretter den berørte medlemsstat også det centrale forbindelseskantor udpeget af den pågældende medlemsstat i henhold til artikel 8 i nævnte forordning om de foranstaltninger, der er truffet i medfør af nærværende artikel.

3. Kontaktpunkterne udpeget i overensstemmelse med denne forordnings artikel 64 informerer Kommissionen, ENIM, andre infrastrukturforvaltere, den kompetente myndighed omhandlet i artikel 9, stk. 1, i direktiv (EU) 2022/2557 og andre berørte parter om nødforanstaltningerne og hjælper med at samordne sådanne foranstaltninger.

4. Hvis nødforanstaltningerne har en væsentlig indvirkning på den grænseoverskridende trafik, samordner infrastrukturforvalterne foranstaltningerne indbyrdes i overensstemmelse med artikel 55, idet der tages hensyn til de retningslinjer, som ENIM har udarbejdet, jf. artikel 57, stk. 2. Kommissionen og de berørte medlemsstater inddrages i samordningen gennem særlige samordningsstrukturer i overensstemmelse med artikel 55, stk. 2, litra a).

5. Hvis nødforanstaltninger har en væsentlig indvirkning på den grænseoverskridende trafik, afgiver tilsynsorganerne og ENRRB efter anmodning fra Kommissionen en udtalelse om nødforanstaltningerne til Kommissionen inden for den frist, som denne har fastsat. Kommissionen kan vedtage afgørelser, der pålægger en medlemsstat at ophæve nødforanstaltningerne, hvis de ikke anses for at være nødvendige.

6. Medlemsstaterne fremlægger ajourførte oplysninger, hvis det er nødvendigt eller efter anmodning fra Kommissionen. Medlemsstaterne fremlægger alle de oplysninger om nødforanstaltningerne, som Kommissionen har anmodet om, inden for de frister, som denne har fastsat.

7. Offentlige myndigheder med ansvar for håndtering af krisesituationer, herunder militæret, civilbeskyttelsesagenturer og andre, kan tilrettelægge øvelser til simulering af krisesituationer, der hører under denne artikels anvendelsesområde. I sådanne tilfælde tildeler infrastrukturforvalteren kapacitet efter behov og annullerer om nødvendigt tildelte kapacitetsrettigheder. De berørte offentlige myndigheder pålægges en sanktion for ændringer af kapacitetsrettigheder i overensstemmelse med de principper, der er omhandlet i artikel 42.

⁽¹⁹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/2747 af 9. oktober 2024 om fastlæggelse af en ramme for foranstaltninger vedrørende en nødsituation for det indre marked og det indre markeds modstandsdygtighed og om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2679/98 (forordningen om nødsituationer for det indre marked og det indre markeds modstandsdygtighed) (EUT L, 2024/2747, 8.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2747/oj>).

*Artikel 50***Udveksling af oplysninger om trafikstyring**

1. Alle operationelle interessenter, der er direkte involveret i driften af en jernbanetransporttjeneste, har ret til adgang til de oplysninger, der er fastsat i bilag IX, om denne jernbanetransporttjeneste.

De berørte parter må kun anvende oplysningerne i forbindelse med denne forordning og direktiv (EU) 2016/797 og gennemførelsesretsakter vedtaget i henhold til nævnte direktiv, medmindre andet er fastsat i kontraktmæssige aftaler.

2. Infrastrukturforvalteren gør oplysningerne tilgængelige i overensstemmelse med artikel 66.

3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med denne forordnings artikel 75 med henblik på at ændre bilag IX til denne forordning for at sikre, at det afspejler eventuelle ændringer af de tekniske specifikationer for interoperabilitet som fastsat i de relevante gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i overensstemmelse med direktiv (EU) 2016/797, under hensyntagen til de berørte interessenters planlægning og operationelle, tekniske og kommercielle interesser.

*KAPITEL IV***Præstationsvurdering***Artikel 51***Generelle principper for præstationsvurdering**

1. I overensstemmelse med artikel 7f, litra d), i direktiv 2012/34/EU overvåger og benchmarker ENIM jernbaneinfrastrukturens præstation, som infrastrukturforvalterne har stillet til rådighed, under hensyntagen til de generelle principper, der er fastsat i denne forordnings artikel 2. Hvis det er relevant, samarbejder ENIM med de europæiske koordinatore, Det Rådgivende Præstationspanel og ENRRB med henblik herpå.

2. Infrastrukturforvalterne fastsætter i den forretningsplan, der er omhandlet i artikel 8, stk. 3, i direktiv 2012/34/EU, deres egne præstationsmål i overensstemmelse med de kriterier og procedurer, der er omhandlet i denne forordnings artikel 52, stk. 5, litra c), under hensyntagen til eventuelle mål fastsat i de kontraktmæssige aftaler, der er omhandlet i artikel 30, stk. 2, i nævnte direktiv. De nævnte mål skal omfatte de målværdier, der er fastsat i artikel 19, stk. 1, litra a) og b), i forordning (EU) 2024/1679.

3. Infrastrukturforvalterne indfører og gennemfører procedurer til at overvåge og rapportere om fremskridt hen imod opfyldelsen af præstationsmålene, til sammen med de operationelle interessenter at identificere årsagerne til præstationsmangler og til at udforme og gennemføre afhjælpende foranstaltninger for at forbedre præstationerne. I de nævnte procedurer tages hensyn til den europæiske ramme for præstationsvurdering, jf. artikel 52 i denne forordning.

4. Infrastrukturforvalterne overvåger også jernbanetransportens præstationer, hvis de er forbundet med deres egne præstationsmål.

*Artikel 52***Den europæiske ramme for præstationsvurdering**

1. Senest den 12. august 2028 udarbejder og vedtager ENIM en »europæisk ramme for præstationsvurdering«, der fastsætter fælles værktøjer, metoder og proceduremæssige ordninger under hensyn til principperne i denne forordnings artikel 2, stk. 4, og artikel 44, stk. 2, og de operationelle prioriteter, der er fastsat i artikel 19 i forordning (EU) 2024/1679, samt de gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 15, stk. 6, i direktiv 2012/34/EU. Infrastrukturforvalterne tager, når de foretager præstationsvurderingen, størst muligt hensyn til disse fælles værktøjer, metoder og proceduremæssige ordninger.

2. Ved udarbejdelsen af den netredegørelse, der er omhandlet i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU og denne forordnings artikel 6, stk. 2, tager infrastrukturforvalterne størst muligt hensyn til den europæiske ramme for præstationsvurdering. De gør i netredegørelsen rede for årsagerne til enhver afvigelse fra de fælles værktøjer, metoder og proceduremæssige ordninger fastlagt i denne ramme.

3. ENIM offentliggør et udkast til den europæiske ramme for præstationsvurdering med henblik på høring af ERP og operationelle interessenter. ERP og operationelle interessenter kan indsende deres svar til høringen senest tre måneder efter offentliggørelsen af udkastet til den europæiske ramme for præstationsvurdering.

4. ENIM forelægger ENRRB et endeligt udkast til den europæiske ramme for præstationsvurdering senest den 12. februar 2028. Senest tre måneder efter modtagelsen af det endelige udkast forelægger ENRRB ENIM en henstilling om den europæiske ramme for præstationsvurdering. ENIM tager størst muligt hensyn til nævnte henstilling, når det vedtager den europæiske ramme for præstationsvurdering.

5. Den europæiske ramme for præstationsvurdering dækker som minimum de i bilag VIII fastsatte præstationsområder. Den skal navnlig omfatte:

- a) en liste over prioriterede præstationsspørgsmål, der skal behandles, på de i nævnte bilag fastsatte præstationsområder
- b) præstationsindikatorer, der gør det muligt at overvåge fremskridt med hensyn til præstationsspørgsmål, herunder metodologi og datakrav til beregning af sådanne indikatorer
- c) kriterier og procedurer for infrastrukturforvalteres fastlæggelse af præstationsmål
- d) procedurer for overvågning og revision af elementerne i litra a), b) og c) samt gennemførelsen af korrigerende foranstaltninger og opfyldelsen af præstationsmålene.

6. Den europæiske ramme for præstationsvurdering ajourføres efter behov for at tage hensyn til de operationelle interessenters erfaringer og ENIM's aktiviteter. ENIM hører ERP og de operationelle interessenter og forelægger ENRRB et udkast til henstilling i overensstemmelse med denne artikels stk. 3 og 4 i forbindelse med ajourføringen af den europæiske ramme for præstationsvurdering.

7. Når tilsynsorganet udøver sine beføjelser i forbindelse med netredegørelsen i overensstemmelse med artikel 56, stk. 1 og 2, i direktiv 2012/34/EU, tager det hensyn til den henstilling om den europæiske ramme for præstationsvurdering, som ENRRB har vedtaget i overensstemmelse med stk. 4, og uden at det berører princippet om tilsynsorganernes uafhængighed.

8. Kommissionen tillægges beføjelser til i overensstemmelse med artikel 74 at vedtage gennemførelsesretsakter, hvori den europæiske ramme for præstationsvurdering fastlægges. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 76, stk. 2.

Artikel 53

Den europæiske præstationsvurderingsrapport

1. Med forbehold af artikel 15 i direktiv 2012/34/EU og gennemførelsesretsakter vedtaget på grundlag heraf udarbejder og offentliggør ENIM senest den 12. august 2029 en europæisk præstationsvurderingsrapport på grundlag af den europæiske ramme for præstationsvurdering, jf. artikel 52 i denne forordning. ENIM udarbejder og offentliggør hvert år en ajourført rapport.

2. Det Rådgivende Præstationspanel udarbejder et selvstændigt afsnit i den europæiske præstationsvurderingsrapport, som indeholder en vurdering af jernbaneinfrastrukturens og jernbanetransportens præstation, henstillinger om præstationsspørgsmål, der skal prioriteres, og henstillinger om foranstaltninger til forbedring af præstationerne. ENIM medtager dette afsnit i den rapport, der er omhandlet i stk. 1.

3. Den europæiske præstationsvurderingsrapport skal som minimum omfatte de strækninger, der indgår i de europæiske transportkorridorer og omhandle de oplysninger, der er omhandlet i artikel 54, stk. 3, litra g), i forordning (EU) 2024/1679. De fremlagte oplysninger skal være tilstrækkelig detaljerede med hensyn til geografisk anvendelsesområde og dække en tilstrækkelig lang periode til at give mulighed for meningsfulde fortolkninger.

4. Den europæiske præstationsvurderingsrapport skal indeholde et særligt afsnit om samordningen mellem infrastrukturforvalterne i overensstemmelse med artikel 55 og om den høringsmekanisme, der er omhandlet i artikel 57.

Artikel 54

Det Rådgivende Præstationspanel

1. Kommissionen kan efter proceduren i artikel 76, stk. 2, oprette eller udpege et upartisk og kompetent organ, der skal fungere som rådgivende præstationspanel. Det Rådgivende Præstationspanel oprettes som et uafhængigt og upartisk ekspertpanel. Medlemmerne udnævnes på grundlag af kvalifikationer og for at sikre en blanding af færdigheder og erfaring med relevans for forvaltning af jernbanekapacitet, trafik og forstyrrelser og krisestyring. Det Rådgivende Præstationspanel skal bestå af højst ni medlemmer. Medlemmerne udnævnes af Kommissionen. Det mødes mindst fire gange om året. Det Rådgivende Præstationspanels arbejde finansieres af Kommissionen.

Medlemmerne af Det Rådgivende Præstationspanel udnævnes for en periode på fire år, og deres mandat kan fornyes to gange.

2. Det Rådgivende Præstationspanel udfører følgende opgaver:

- a) fremsættelse af henstillinger til ENIM om oprettelse og revision af den europæiske ramme for præstationsvurdering, jf. artikel 52, herunder om præstationsområder, præstationsspørgsmål, der skal behandles på de enkelte præstationsområder, og harmonisering af metoder, processer, kriterier og fastlæggelse af indsamling og analyse af data vedrørende præstationer og præstationsindikatorer
- b) fremsættelse af henstillinger til ENIM, ENRRB, infrastrukturforvaltere, ansøgere, tilsynsorganer, medlemsstaternes myndigheder og, hvis det er relevant, andre interessenter med ansvar for korrigerende foranstaltninger, om kapacitetsforvaltning, trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring
- c) gennemgang af resultaterne af udkastet til europæisk præstationsvurderingsrapport og udarbejdelse af det selvstændige afsnit, der er omhandlet i artikel 53, stk. 2
- d) fremsættelse af udtalelser og henstillinger vedrørende jernbaneinfrastrukturens præstation inden for rammerne af den vejledende udviklingsstrategi for jernbaneinfrastruktur, der er omhandlet i artikel 8, stk. 1, i direktiv 2012/34/EU, den virksomhedsplan, der er omhandlet i nævnte direktivs artikel 8, stk. 3, de kontraktmæssige aftaler, der er omhandlet i nævnte direktivs artikel 30, stk. 2, og den præstationsordning, der er omhandlet i nævnte direktivs artikel 35
- e) ydelse af rådgivning til de europæiske koordinatore om spørgsmål vedrørende jernbaneinfrastrukturens og jernbanetransportens præstation.

3. ENIM, netværkskoordinatoren, infrastrukturforvalterne, tilsynsorganerne, ENRRB og, hvis det er relevant, andre interessenter samarbejder med Det Rådgivende Præstationspanel, navnlig ved at give oplysninger om præstationer på eget initiativ eller efter anmodning fra Det Rådgivende Præstationspanel, og gør deres yderste for at tage hensyn til organets henstillinger i deres arbejde med præstationsstyring på jernbaneområdet.

4. Det Rådgivende Præstationspanel behandler forretningshemmeligheder fortroligt i forbindelse med behandlingen af oplysninger fra relevante interessenter eller Kommissionen.

KAPITEL V

Europæisk netværk for samordning

Artikel 55

Samordning mellem infrastrukturforvaltere

1. Infrastrukturforvalterne samordner de ansvarsområder og opgaver, de pålægges i henhold til denne forordning, indbyrdes og med andre relevante interessenter.

2. Infrastrukturforvalterne skal navnlig:

a) fastlægge passende organisatoriske strukturer, procedurer og værktøjer, herunder de digitale værktøjer, der er omhandlet i artikel 66

b) samordne på det mest hensigtsmæssige geografiske niveau, herunder for så vidt angår de europæiske transportkorridorer, med inddragelse af de enheder, der har de bedste forudsætninger for at opnå effektive og virkningsfulde resultater i overensstemmelse med nærhedsprincippet

c) samarbejde med andre infrastrukturforvaltere gennem de udpegede kontaktpunkter, der er omhandlet i artikel 64

d) inddrage ENIM eller netværkskoordinatoren, hvor det er relevant, i spørgsmål af relevans for Unionen

e) udpege en ledende enhed, når samordningsaktiviteterne involverer flere aktører, som rapporterer til ENIM og er ansvarlig for at tilrettelægge høringsaktiviteter i overensstemmelse med artikel 57

f) henvise sager til ENIM, hvis parterne ikke kan blive enige

g) vurdere resultaterne af samordningsaktiviteter i overensstemmelse med kapitel IV.

3. Samordningen kan gennemføres på mere end ét niveau, navnlig på områder, hvor samordning er påkrævet både på EU-plan og inden for et nærmere bestemt geografisk område.

4. Hvis ENIM eller netværkskoordinatoren er involveret i samordningen, sikrer de, at der tages passende hensyn til grænseoverskridende aspekter.

5. Samordningen omfatter alle sektioner og knudepunkter, der er en del af de europæiske transportkorridorer.

Infrastrukturforvalterne kan udvide samordningen til at omfatte yderligere strækninger efter aftale mellem alle berørte infrastrukturforvaltere.

6. Samordningen i forbindelse med tildeling af kapacitetsrettigheder på flere net i overensstemmelse med artikel 30 omfatter alle de net, der forvaltes af infrastrukturforvaltere, som er medlem af ENIM.

*Artikel 56***Samordning medlemsstaterne imellem**

1. Med henblik på at fremme international passagertransport og jernbanegodstrafik samordner medlemsstaterne med hinanden for at sikre sammenhæng mellem deres respektive strategiske retningslinjer og nationale krav, der vedtages i overensstemmelse med artikel 4. De fastlægger navnlig og offentliggør procedurer og tidsplaner for deres samordning.
2. Med henblik på anvendelsen af stk. 1 sørger medlemsstaterne navnlig for:
 - a) at samordne på det mest hensigtsmæssige geografiske niveau og så vidt muligt inden for rammerne af eksisterende fora for at opnå et effektivt resultat, navnlig for så vidt angår de europæiske transportkorridorer
 - b) at inddrage de europæiske koordinatore, hvis det er relevant, og navnlig når der gøres fremskridt med de operationelle prioriteter, der er fastsat i artikel 19 i forordning (EU) 2024/1679
 - c) at indbyde Kommissionen med hensyn til spørgsmål, hvor samordning er påkrævet på EU-plan, eller hvis det på anden måde er relevant.

*Artikel 57***Høringsmekanisme vedrørende europæiske og grænseoverskridende spørgsmål**

1. Infrastrukturforvalterne sikrer passende og regelmæssig høring af berørte parter for så vidt angår europæiske og grænseoverskridende spørgsmål. De tager med henblik herpå hensyn til de retningslinjer, som ENIM har udarbejdet, jf. stk. 2.
2. ENIM udarbejder, vedtager og gennemfører retningslinjer for at sikre passende og regelmæssig høring af berørte parter vedrørende europæiske og grænseoverskridende spørgsmål og inddrager dem i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring, jf. artikel 46, og den europæiske ramme for præstationsvurdering, jf. artikel 52. Disse retningslinjer udvikles efter høring af ERP og gennemføres med støtte fra netværkskoordinatoren og med inddragelse af de kontaktpunkter, der er udpeget af infrastrukturforvalterne i henhold til artikel 64.
3. Hvis ENIM udarbejder og vedtager en udtalelse eller en henstilling, der ikke vedrører den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring eller den europæiske ramme for præstationsvurdering, og som sandsynligvis vil have en betydelig indvirkning på ansøgere, andre operationelle interessenter eller interesserede parter, offentliggør ENIM et udkast med henblik på høring af de berørte parter, herunder ERP. De berørte parter skal have en frist på seks uger til at give feedback om udkastet til udtalelse eller henstilling. Medlemsstaternes myndigheder inddrages, hvis det er nødvendigt.
4. ENIM tager hensyn til feedback fra berørte parter med hensyn til udarbejdelsen af retningslinjerne, jf. stk. 2, og i forbindelse med vedtagelsen af den endelige udtalelse eller henstilling, jf. stk. 3. Hvis ENIM vælger ikke at tage hensyn til væsentlige elementer i den modtagne feedback, anfører det begrundelsen herfor.

*Artikel 58***Organisation af ENIM**

1. Med henblik på denne forordning organiseres Det Europæiske Netværk af Infrastrukturforvaltere (ENIM) som omhandlet i direktiv 2012/34/EU i overensstemmelse med denne artikel.
2. Medlemmerne af ENIM giver ENIM de nødvendige ressourcer til at udføre dets opgaver.
3. Alle infrastrukturforvaltere, som er ansvarlige for strækninger, der udgør en del af hovednettet og det udvidede TEN-T-hovednet, er medlemmer af ENIM. Andre infrastrukturforvaltere, der indgår i den strategiske kapacitetsforvaltning i henhold til artikel 14, kan være medlem af ENIM. Hvert medlem udpeger en repræsentant og en suppleant.
4. Infrastrukturforvaltere, der ikke er ansvarlige for de strækninger, der er omhandlet i stk. 3, og som derfor ikke er medlem af ENIM, kan deltage i ENIM's forhandlinger som observatører uden stemmeret. De kan indgive erklæringer til behandling hos ENIM.
5. Infrastrukturforvaltere, der er ansvarlige for strækninger, der indgår i TEN-T-hovednettet og det udvidede TEN-T-hovednet i stater, der er medlemmer af Den Europæiske Frihandelssammenslutning (EFTA), og de sydøsteuropæiske parter i traktaten om oprettelse af et transportfællesskab, der er undertegnet af Unionen i overensstemmelse med Rådets afgørelse (EU) 2017/1937, har ret til at blive medlem af ENIM, forudsat at disse stater eller parter anvender denne forordning i henhold til en international aftale, der er indgået med Unionen, og i overensstemmelse med de nærmere bestemmelser for deltagelse, der er fastsat i en sådan aftale.
6. ENIM kan på ad hoc-basis indbyde infrastrukturforvaltere fra tredjelande, der ikke er omfattet af stk. 5, og som forvalter jernbanelinjer i TEN-T-hovednettet og det udvidede hovednet, som observatører.
7. ENIM vedtager og offentliggør sin forretningsorden med forbehold af Kommissionens godkendelse. ENIM tilrettelægger sine aktiviteter i overensstemmelse med denne forretningsorden.
8. ENIM træffer sine afgørelser med et flertal på to tredjedele. Hvis det er fastsat i forretningsordenen, kan ENIM træffe visse afgørelser med simpelt flertal. Alle medlemmer fra én stat har tilsammen én stemme. Hvis en repræsentant, som er medlem, ikke er til stede, er suppleanten berettiget til at udøve stemmeretten.
9. ENIM mødes med regelmæssige mellemrum. Det vælger en formand blandt sine medlemmer.
10. Kommissionen er medlem af ENIM uden stemmeret. Den støtter ENIM's arbejde og letter samordningen.
11. ENIM fastsætter selv sit arbejdsprogram. Arbejdsprogrammet dækker en periode på mellem to og fem år. ENIM hører i overensstemmelse med de retningslinjer, der er omhandlet i artikel 57, ERP, ansøgere og andre operationelle interessenter om udkastet til arbejdsprogram, og ENIM hører også Kommissionen, Den Europæiske Unions Jernbaneagentur (ERA), fællesforetagendet for Europas jernbaner og, hvis det er relevant, andre interessenter. De berørte parter skal have en frist på fire uger til at give feedback om udkastet til arbejdsprogram.

*Artikel 59***ENIM's ansvarsområder**

1. Ud over de opgaver, der er fastsat i artikel 7f i direktiv 2012/34/EU, er ENIM ansvarlig for alle de opgaver, som det pålægges i henhold til denne forordning. ENIM skal navnlig:
 - a) vedtage den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning
 - b) vedtage den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring, jf. denne forordnings artikel 46

- c) vedtage den europæiske ramme for præstationsvurdering, jf. denne forordning artikel 52
 - d) vedtage en fælles struktur for netredegørelsen og en fælles tidsplan for høring, jf. denne forordnings artikel 65
 - e) vedtage udtalelser og henstillinger til infrastrukturforvaltere i overensstemmelse med bestemmelserne i denne forordning og på eget initiativ
 - f) vedtage udtalelser og henstillinger til infrastrukturforvaltere i de tilfælde, der er omhandlet i denne forordnings artikel 55, stk. 2, litra f)
 - g) med bidrag fra netværkskoordinatoren tilrettelægge samordningen mellem infrastrukturforvalterne i overensstemmelse med denne forordnings artikel 55 og 64.
- 2. ENIM har ingen politikformulerende eller reguleringsmæssige beføjelser.
 - 3. ENIM kan nedsætte arbejdsgrupper.

Artikel 60

ENIM's gennemsigtighed

- 1. ENIM sikrer, at navne på deltagere, driftsmetoder og alle relevante oplysninger om netværkets arbejde gøres offentligt tilgængelige på ENIM's websted. Det skal indeholde kontaktoplysninger for særlige koordinationsgrupper nedsat af infrastrukturforvalterne og henvisninger til samordningsværktøjer og -procedurer i overensstemmelse med artikel 55.
- 2. ENIM indbyder de europæiske koordinatore og, hvor det er relevant, repræsentanter for ERP og ERA, medlemsstaternes samt andre organers repræsentanter til sine møder for at drøfte spørgsmål vedrørende udviklingen af jernbaneinfrastruktur og sikre samarbejdet med de europæiske koordinatore som fastsat i forordning (EU) 2024/1679.

Artikel 61

Netværkskoordinator

- 1. ENIM udpeger senest den 12. december 2026 en upartisk og kompetent enhed til at varetage de funktioner, der er omhandlet i artikel 62. En sådan enhed udpeges som netværkskoordinator.

Medlemmerne af ENIM giver netværkskoordinatoren de nødvendige ressourcer, til at vedkommende kan udføre sine opgaver.

ENIM's forretningsorden, jf. artikel 58, stk. 7, fastsætter:

- a) vilkår og betingelser for udpegelsen af netværkskoordinatoren og for tilbagetrækning af udpegelsen
- b) proceduren for tildeling af eventuelle yderligere forpligtelser og opgaver, og
- c) foranstaltninger til overvågning og evaluering af dets arbejde.

- 2. Netværkskoordinatoren udfører sine opgaver på en upartisk, gennemsigtig og omkostningseffektiv måde. Med henblik herpå forelægger koordinatoren ENIM sit årlige arbejdsprogram vedrørende de opgaver, der er fastsat ved denne forordning, og en årlig rapport om gennemførelsen af arbejdsprogrammet. ENIM godkender det årlige arbejdsprogram og den årlige rapport, inden de vedtages af netværkskoordinatoren.

*Artikel 62***Netværkskoordinatorens opgaver**

Netværkskoordinatoren udfører følgende opgaver til støtte for ENIM:

- a) varetagelse af sekretariatsfunktionen og forberedelse af ENIM's møder, dokumenter, afgørelser og udtalelser
- b) bidrag til udarbejdelsen af den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring, jf. artikel 46, og den europæiske ramme for præstationsvurdering, jf. artikel 52
- c) bidrag til den operationelle samordning mellem infrastrukturforvalterne i overensstemmelse med artikel 55
- d) kortlægning af regler, procedurer og værktøjer inden for denne forordnings anvendelsesområde fastlagt på nationalt plan eller af infrastrukturforvaltere, der skaber hindringer for jernbanedrift på flere net som defineret i denne forordning, og forslag til metoder, hvorved ENIM kan lette grænseoverskridende jernbanetjenester
- e) bidrag til samordningen infrastrukturforvalterne imellem vedrørende strategisk kapacitetsplanlægning i henhold til artikel 16 ved udarbejdelse af specifikke køreplanlægninger, der fremmer konkurrencedygtige kanaler med flere net over store afstande
- f) fungere som kontaktpunkt på vegne af infrastrukturforvalterne for forespørgsler vedrørende kapacitetsplanlægning og -tildeling, navnlig vedrørende mulige ansøgninger om kapacitet, eller ansøgninger om oplysninger eller kontaktpunkter vedrørende jernbanehændelser og midlertidige kapacitetsrestriktioner
- g) fungere som et første kontaktpunkt for interessenter, der er interesseret i at anvende jernbanetjenester, ved at skabe kontakter til relevante aktører såsom infrastrukturforvaltere og andre operationelle interessenter
- h) fungere som kontaktpunkt på vegne af ENIM for ansøgere og andre operationelle interessenter i spørgsmål, der ikke udtrykkeligt er omfattet af denne forordning, navnlig opstart eller ændring af grænseoverskridende jernbanetransporttjenester eller tilrettelæggelse af støtte til ad hoc-aktiviteter, navnlig med henblik på at håndtere de krisesituationer, der er omhandlet i artikel 49
- i) tilbyde tjenester, navnlig med hensyn til digitale værktøjer og IT-værktøjer, når der anmodes herom, for at forbedre jernbanetjenesterne og fremme den transeuropæiske jernbanetrafik.

*Artikel 63***Organisation af ERP**

1. Senest den 12. december 2026 kan andre operationelle interessenter end infrastrukturforvaltere forelægge Kommissionen et forslag om oprettelse af ERP for at lette deres udveksling og høring af ENIM. Formålet med ERP er at sikre en effektiv høring af jernbanesektoren i forhold til ENIM.

Et sådant forslag skal omfatte ERP's forretningsorden, der fastsætter samarbejdsordninger og kriterier for udvælgelse og fornyelse af dets medlemmer.

2. ERP skal give mulighed for en afbalanceret repræsentation af alle operationelle interessenters interesser, bortset fra infrastrukturforvalteres.

ERP skal være åbent for deltagelse baseret på retfærdige, gennemsigtige og ikkeforskelsbehandlende kriterier.

3. Senest to måneder efter modtagelsen af et forslag i henhold til stk. 1 vurderer Kommissionen efter at have hørt ENRRB, om forslaget opfylder kravene i stk. 2, herunder om det i givet fald kræver ændringer.

4. Efter vurderingen i henhold til stk. 3 og vedtagelsen af eventuelle nødvendige ændringer i forslaget meddeler Kommissionen sin tilslutning til oprettelsen af ERP.

ERP offentliggør derefter forretningsordenen på sit websted.

5. Oprettelsen af ERP berører ikke andre operationelle interessenters end infrastrukturforvalteres ret til at reagere på anmodninger om høringer foretaget af ENIM og infrastrukturforvaltere på individuelt grundlag.

6. ERP kan afgive udtalelser på eget initiativ.

7. ERP sender en årsberetning om sine aktiviteter til ERA og Kommissionen. Rapporten offentliggøres.

Artikel 64

Kontaktpunkter for samordning af infrastrukturforvaltere

1. For at sikre samordningen infrastrukturforvalterne imellem i overensstemmelse med artikel 55 udpeger infrastrukturforvalterne kontaktpunkter. Kontaktpunktet fungerer som den centrale grænseflade mellem infrastrukturforvalterens organisation og de andre enheder, der er involveret i samordningsaktiviteterne.

2. Infrastrukturforvalterne underretter straks ENIM om eventuelle ændringer i de kontaktpunkter, der skal medtages i de i artikel 60, stk. 1, omhandlede offentliggørelser.

Artikel 65

Fælles struktur, indhold og plan for netredegørelser

1. ENIM udarbejder og vedtager senest den 12. juni 2027 en fælles struktur for den netredegørelse, der er omhandlet i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU, hvor der tages hensyn til de oplysninger, der er anført i bilag IV til nævnte direktiv, bilag V til denne forordning, og en fælles plan for høring af interesserede parter om udkastet til netredegørelse. Infrastrukturforvalterne tager størst muligt hensyn til denne struktur og plan ved udarbejdelsen af netredegørelsen.

2. ENIM forelægger et udkast til en fælles struktur for den netredegørelse, der er omhandlet i stk. 1 senest den 12. december 2026. Senest tre måneder efter modtagelsen af det udkast, som ENIM har udarbejdet, forelægger ENRRB ENIM en henstilling om denne fælles struktur. ENIM tager hensyn til denne henstilling.

3. Ved udarbejdelsen af den netredegørelse, der er omhandlet i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU, tager infrastrukturforvalteren størst muligt hensyn til den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, jf. denne forordnings artikel 7, den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring, jf. denne forordnings artikel 46 og den europæiske ramme for præstationsvurdering, jf. denne forordnings artikel 52.

4. Infrastrukturforvalterne redegør i netredegørelsen for årsagen til en afvigelse fra strukturen og planen, jf. stk. 1, og den europæiske ramme, jf. stk. 3 og underretter det kompetente tilsynsorgan og ENIM om denne årsag.

Artikel 66

Digitalisering af kapacitetsforvaltning og trafikstyring

1. Infrastrukturforvalterne sikrer, at kapacitetsforvaltningen og trafikstyringen inden for denne forordnings anvendelsesområde gennemføres ved hjælp af digitale værktøjer og digitale tjenester.

Kapacitetsforvaltningsværktøjerne, der anvendes af infrastrukturforvalterne, skal være i overensstemmelse med de krav vedrørende kapacitetsplanlægnings- og tildelingsprocessen, der er fastsat i kapitel II i denne forordning. De digitale værktøjer skal opfylde de krav i direktiv (EU) 2016/797 samt de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i henhold hertil, for at sikre interoperabilitet mellem systemer og tilpasning af data til det infrastrukturregister, der er omhandlet i artikel 49 i direktiv (EU) 2016/797. Infrastrukturforvalterne kan fortsat anvende de kapacitetsforvaltningsværktøjer, der fandtes før anvendelsesdatoen, jf. denne forordnings artikel 81, stk. 2, litra d), forudsat at disse værktøjer gør det muligt for infrastrukturforvalterne at opfylde ovennævnte krav.

2. De anvendte digitale værktøjer, og de leverede digitale tjenester skal:

- a) sikre effektive præstationer og kvalitet, herunder fuld interoperabilitet, af de tjenester, som infrastrukturforvalterne har leveret til ansøgerne
- b) sikre gennemsigtighed i forvaltningen af jernbanekapacitet og trafikstyring i alle faser, herunder gennem realtidsløsninger, som skal udarbejdes sammen med relevante interessenter og anvendes i overensstemmelse med kravene i direktiv (EU) 2016/797
- c) mindske den administrative byrde for ansøgerne ved kun at anmode om hver enkelt oplysning én gang og ved at stille oplysninger eller data til rådighed på ét og samme sted, herunder for så vidt angår grænseoverskridende tjenester.

3. Hvis de digitale værktøjer eller de digitale tjenester, der er nødvendige for at støtte kapacitetsforvaltningen eller trafikstyringen, skal være omfattet af tekniske specifikationer for interoperabilitet, eller hvis det er nødvendigt at ændre eksisterende specifikationer, der dækker eller delvist dækker disse værktøjer, jf. direktiv (EU) 2016/797 og de gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i henhold hertil, bidrager ENIM og infrastrukturforvalterne til udarbejdelsen og vedligeholdelsen af sådanne specifikationer i samarbejde med ERA og fællesforetagendet for Europas jernbaner og gennem den proces, der er omhandlet i artikel 5 i direktiv (EU) 2016/797.

4. Infrastrukturforvalterne bidrager til arbejdet i fællesforetagendet for Europas jernbaner i forbindelse med spørgsmål, der hører under denne forordnings anvendelsesområde. Med henblik herpå skal ENIM og infrastrukturforvalterne sikre, at de er behørigt repræsenteret i den styregruppe for systemsojlen og udrulningsgruppe, der er omhandlet i henholdsvis artikel 96 og 97 i forordning (EU) 2021/2085.

5. Infrastrukturforvaltere, operationelle interessenter og, når det er relevant, operatører af servicefaciliteter udveksler digitale oplysninger om kapacitetsforvaltning og trafikstyring ved hjælp af digitale værktøjer og digitale tjenester, som er baseret på en harmoniseret arkitektur og omfatter standardiserede grænseflader eller fælles systemer i overensstemmelse med direktiv (EU) 2016/797 og de specifikationer, der er vedtaget på grundlag heraf.

I forbindelse med jernbanedrift på flere net eller grænseoverskridende tjenester leverer infrastrukturforvalterne digitale tjenester og digitale oplysninger gennem en enkelt grænseflade eller fælles systemer, der udvikles og implementeres under ENIM's samordning.

ENIM opretter en one-stop-shop for at gøre det muligt for ansøgere at ansøge om kapacitetsrettigheder på flere net på ét og samme sted og på én gang.

6. Infrastrukturforvalterne sikrer, at de digitale værktøjer og digitale tjenester, der er omhandlet i denne artikels stk. 1, er operationelle inden for de frister, der er fastsat i denne forordnings artikel 81. Netværkskoordinatoren stiller fælles europæiske digitale værktøjer og tjenester til kapacitets- og trafikstyring, der er udviklet og indført i overensstemmelse med nærværende artikels stk. 3, til rådighed. ERA overvåger i overensstemmelse med artikel 23 i forordning (EU) 2016/796 indførelsen og overensstemmelsen af de digitale systemer med de tekniske specifikationer for interoperabilitet, koordinerer udviklingen og ajourføringen af disse specifikationer og bistår Kommissionen i denne proces.

KAPITEL VI

Myndighedstilsyn med kapacitetsforvaltning og trafikstyring

Afdeling 1

Tilsynsorganer

Artikel 67

Tilsynsorganernes ansvarsområder

1. Et tilsynsorgans funktioner og beføjelser, der er fastsat i artikel 56 i direktiv 2012/34/EU, udøves inden for de områder, der er omfattet af denne forordning. Tilsynsorganet skal navnlig overvåge infrastrukturforvalternes aktiviteter som fastsat i kapitel II-V i denne forordning og føre tilsyn med overholdelsen af denne forordning på eget initiativ med henblik på at undgå forskelsbehandling af ansøgerne.
2. En ansøger, herunder en national, regional eller lokal myndighed med ansvar for jernbanetransport, har ret til at indgive klage til tilsynsorganet efter proceduren i artikel 56 i direktiv 2012/34/EU, hvis vedkommende mener at være blevet uretfærdigt behandlet, udsat for forskelsbehandling eller på anden måde krænket af infrastrukturforvalteren under udførelsen af de aktiviteter, der er omhandlet i denne forordnings kapitel II-V.

Afdeling 2

Det Europæiske Netværk af Tilsynsorganer på Jernbaneområdet

Artikel 68

Samarbejde mellem tilsynsorganer inden for ENRRB

1. Med henblik på at opfylde deres forpligtelser i henhold til denne forordning samarbejder tilsynsorganerne inden for rammerne af ENRRB, der er oprettet i henhold til artikel 57, stk. 1, i direktiv 2012/34/EU, herunder gennem fælles høringer og undersøgelser, ved at vedtage udtalelser eller henstillinger eller gennem andre relevante aktiviteter. Tilsynsorganerne fremsender alle de nødvendige oplysninger til ENRRB i overensstemmelse med nærværende artikels stk. 6.

Når ENRRB handler inden for denne forordnings anvendelsesområde, har det opgaver og ansvarsområder og tilrettelægger sit arbejde som fastsat i denne afdeling.

2. I tilfælde af en klage eller en undersøgelse på eget initiativ om et spørgsmål, der hører under denne forordnings anvendelsesområde og påvirker adgangen til eller brugen af jernbanenettet i mere end én medlemsstat, underretter det berørte tilsynsorgan ENRRB og Kommissionen om klagen eller undersøgelsen.
3. Et tilsynsorgan kan fremsende alle relevante spørgsmål, klager eller undersøgelser til ENRRB med henblik på en drøftelse eller vedtagelse af en udtalelse eller henstilling.

4. Når de berørte tilsynsorganer træffer afgørelse om spørgsmål, der falder ind under denne forordnings anvendelsesområde, og som påvirker adgangen til eller anvendelsen af jernbanenettet i mere end én medlemsstat, samarbejder de under samordning af ENRRB for at sikre sammenhæng imellem deres respektive afgørelser. Med henblik herpå udfører de berørte tilsynsorganer deres funktioner i overensstemmelse med denne artikels stk. 1 og artikel 56 i direktiv 2012/34/EU. De tager hensyn til eventuelle relevante udtalelser og henstillinger vedtaget af ENRRB og forelægger disse afgørelser for ENRRB.
5. Hvis et tilsynsorgan vedtager en afgørelse, der afviger fra en relevant udtalelse eller henstilling fra ENRRB, eller hvis tilsynsorganet afviser at vedtage en afgørelse, redegør organet over for ENRRB og fastlægger forskellene og sin begrundelse for ikke at følge ENRRB's udtalelser eller henstillinger og medtager den relevante redegørelse i sin afgørelse.
6. Tilsynsorganer, der høres af ENRRB, svarer inden for de frister, der er fastsat af ENRRB, og forelægger på ENRRB's anmodning alle de oplysninger, som de selv har ret til at anmode om i overensstemmelse med national ret. De pågældende oplysninger må kun anvendes i forbindelse med de aktiviteter, der udføres af tilsynsorganerne i overensstemmelse med denne forordning.
7. Infrastrukturforvalterne udleverer straks alle de oplysninger, der er nødvendige for behandlingen af den i denne artikel omhandlede klage eller undersøgelse, og som tilsynsorganet i den medlemsstat, hvor infrastrukturforvalteren har sit hjemsted, har anmodet om. Tilsynsorganerne har ret til at anmode ENIM om oplysninger om undersøgelser, der henhører under deres kompetence. Tilsynsorganerne har ret til at fremsende sådanne oplysninger til ENRRB.
8. Jernbanetilsynsorganerne tilvejebringer de midler, der er nødvendige for, at ENRRB kan fungere.

Artikel 69

Organisation og struktur af ENRRB

Med henblik på denne forordning opdeles ENRRB i:

- a) et udvalg bestående af tilsynsorganer (»udvalget«)
- b) et sekretariat.

Tilsynsorganerne sikrer sekretariatets drift.

Artikel 70

ENRRB's opgaver og ansvarsområder

1. Ud over netværkets opgaver i henhold til direktiv 2012/34/EU har ENRRB også de opgaver og ansvarsområder, der er fastsat i denne forordning. ENRRB offentliggør alle udtalelser eller henstillinger, som det har vedtaget. ENRRB har ingen politikformulerende eller reguleringsmæssige beføjelser.
2. ENRRB samordner, hvor det er relevant, alle jernbanetilsynsorganernes samarbejdsaktiviteter som fastsat i artikel 68 og fremmer tilpasningen af tilsynsorganernes afgørelser om grænseoverskridende jernbanetjenester.
3. Operationelle interessenter kan ENRRB oplyse om spørgsmål, der hører under denne forordnings anvendelsesområde, og som kan påvirke adgangen til eller anvendelsen af jernbaneinfrastruktur i mere end én medlemsstat. Når ENRRB modtager sådanne oplysninger, henviser det dem straks til det eller de kompetente tilsynsorganer.

ENRRB kan beslutte at vedtage en udtalelse eller henstilling om sådanne spørgsmål. I så fald meddeler ENRRB straks de berørte tilsynsorganer, at det har til hensigt at gøre dette.

4. ENRRB forelægger sin udtalelse eller henstilling for de berørte tilsynsorganer senest fire uger efter modtagelsen af alle relevante oplysninger om det pågældende spørgsmål. ENRRB kan forlænge fristen i forbindelse med særlig komplekse spørgsmål.

5. ENRRB kan vedtage udtalelser og henstillinger om afgørelser truffet af ENIM eller af netværkskoordinatoren efter anmodninger fra ansøgere eller på eget initiativ. Når det vedtager en udtalelse eller henstilling i henhold til dette stykke, underretter det de berørte tilsynsorganer.

6. ENRRB udarbejder fælles principper og metoder for tilsynsorganers vedtagelse af de afgørelser, som disse organer i henhold til denne forordning er beføjede til at træffe.

7. ENRRB afgiver udtalelser eller fremsætter henstillinger til Kommissionen om eventuelle mangler i den samordningsproces, der er omhandlet i artikel 16, og efter anmodning fra Kommissionen om de nødforanstaltninger, som medlemsstaterne har vedtaget, med en væsentlig indvirkning på den grænseoverskridende trafik, jf. artikel 49, stk. 5.

8. ENRRB forelægger sin udtalelse eller henstilling for ENIM om de retningslinjer, som ENIM har udarbejdet om de betingelser, der giver anledning til sanktioner, jf. artikel 42, stk. 6.

9. ENRRB kan afgive initiativudtalelser om spørgsmål, der henhører under dets kompetence.

Artikel 71

Udvalgets sammensætning og organisation

1. Tilsynsorganerne fra hver medlemsstat med et operationelt jernbanenet er medlemmer af udvalget. De udpeger en repræsentant og en suppleant til udvalget.

Kommissionen er medlem af udvalget uden stemmeret og udpeger en repræsentant og en suppleant til udvalget.

2. Medlemmerne af udvalget og deres suppleanter handler uafhængigt og objektivt i Unionens interesse, uanset eventuelle særlige nationale eller personlige interesser. De må hverken søge eller modtage instrukser fra nogen regering, institution, person eller noget organ.

3. ENRRB's sekretariat offentliggør en ajourført liste over udvalgsmedlemmer og deres suppleanter sammen med deres interesseerklæringer og kontaktoplysninger.

4. Udvalget vedtager og offentliggør sin forretningsorden med forbehold af Kommissionens godkendelse. Forretningsordenen kan fastsætte mere detaljerede afstemningsregler, navnlig proceduren for afstemning om hastende sager.

5. Udvalget træffer afgørelse med et flertal på to tredjedele blandt sine medlemmer, medmindre andet er fastsat i forretningsordenen. Hvert medlem har én stemme. Hvis en repræsentant, som er medlem, ikke er til stede, er suppleanten berettiget til at udøve stemmeretten.

6. Formandskabet for udvalget varetages i fællesskab af Kommissionen og et medlem, der vælges fra og af udvalget. Kommissionen er permanent medformand for udvalget og den anden medformand vælges for en periode på to år.

7. Sekretariatet yder de tjenester, der er nødvendige for tilrettelæggelsen af udvalgets møder og arbejde.
8. I overensstemmelse med udvalgets forretningsorden kan udvalget beslutte at nedsætte arbejdsgrupper, der skal tilrettelægge ENRRB's arbejde med specifikke emner i forbindelse med gennemførelsen af denne forordning, navnlig om spørgsmål vedrørende jernbaneinfrastrukturens præstationer.

Arbejdsgrupperne er åbne for deltagelse af eksperter fra jernbanetilsynsorganerne og Kommissionen. Eksperter fra de operationelle interessenter og andre offentlige eller private organer kan indbydes til at deltage i disse arbejdsgrupper på ad hoc-basis.

Artikel 72

Udvalgets rolle og opgaver

1. Udvalget varetager alle ENRRB's opgaver fastsat ved denne forordning.
2. Udvalget skal navnlig:
 - a) i overensstemmelse med den forretningsorden, der er fastlagt eller omhandlet i artikel 71, stk. 5, eller omhandlet i artikel 71, stk. 4, vedtage ENRRB's udtalelser eller henstillinger vedrørende klager eller undersøgelser, der fremsendes til udvalget af et eller flere tilsynsorganer i henhold til artikel 68, stk. 3
 - b) vedtage udtalelser og henstillinger vedrørende afgørelser truffet af ENIM i samarbejde med netværkskoordinatoren inden for rammerne af denne forordning
 - c) efter klager fra jernbanevirksomheder, operatører af servicefaciliteter eller andre interesserede parter vedtage henstillinger og udtalelser fra ENRRB i forbindelse med de høringer, der er omhandlet i artikel 63
 - d) udarbejde og vedtage en årsberetning om ENRRB's virksomhed
 - e) nedsætte arbejdsgrupper og udnævne deres formænd
 - f) sikre, at ENRRB's driftsmetoder og alle relevante oplysninger om netværkets arbejde, herunder udtalelser og henstillinger, gøres offentligt tilgængelige på dets websted; dette omfatter kontaktoplysninger i forbindelse med klager, kontaktoplysninger for særlige arbejdsgrupper og oplysninger om procedurer.

KAPITEL VII

Afsluttende bestemmelser

Artikel 73

Overvågning af europæiske rammer

1. Det Rådgivende Præstationspanel overvåger vedtagelsen og anvendelsen af den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning og elementer heraf, jf. artikel 7, den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring og elementer heraf, jf. artikel 46, og den europæiske ramme for præstationsvurdering og elementer heraf, jf. artikel 52.

2. Det Rådgivende Præstationspanel forelægger senest to år efter ENIM's vedtagelse af de rammer, der er omhandlet i stk. 1, ENIM og Kommissionen en rapport om anvendelsen af disse rammer med en evaluering af deres effektivitet. Rapporten kan også indeholde anbefalinger til, hvordan specifikke mangler kan afhjælpes. Hvis Det Rådgivende Præstationspanel har konstateret væsentlige mangler i rammerne, anmoder det ENIM om at afhjælpe dem og ajourføre den relevante ramme i overensstemmelse hermed inden for tre måneder.

Rapporten gøres offentligt tilgængelig.

Det Rådgivende Præstationspanel udarbejder en rapport mindst hvert tredje år.

3. Det Rådgivende Præstationspanel arbejder tæt sammen med de nationale tilsynsorganer og ENRRB i forbindelse med overvågning af rammerne og udarbejdelse af rapporten. Det Rådgivende Præstationspanel kan høre ERP og andre operationelle interessenter, hvis det er relevant.

Artikel 74

Gennemførelsesretsakter vedrørende overvågning af de europæiske rammer

1. Kommissionen vedtager senest 18 måneder efter den dato, hvor ENIM skal vedtage den relevante ramme, en gennemførelsesretsakt, der fastsætter de europæiske rammer, der er omhandlet i artikel 7, 46 og 52, eller elementer heraf, i følgende tilfælde:

- a) Hvis ENIM ikke vedtager den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning eller elementer heraf, jf. artikel 7, senest den 12. december 2027.
- b) Hvis ENIM ikke vedtager den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring eller elementer heraf, jf. artikel 46, senest den 12. april 2028.
- c) Hvis ENIM ikke vedtager den europæiske ramme for præstationsvurdering eller elementer heraf, jf. artikel 52, senest den 12. august 2028.

2. Kommissionen vedtager en gennemførelsesretsakt, der fastlægger de europæiske rammer eller elementer heraf, jf. artikel 7, 46 og 52, senest 12 måneder efter offentliggørelsen af Det Rådgivende Præstationspanels rapport, hvis Kommissionen under hensyntagen til Det Rådgivende Præstationspanels rapport, der er omhandlet i artikel 73, konkluderer, at:

- a) de fælles værktøjer, metoder og proceduremæssige ordninger, der er fastsat i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, er utilstrækkelige til at opfylde deres tilsigtede mål og sikre forvaltningen af jernbaneinfrastrukturkapaciteten eller samordningen mellem infrastrukturforvalterne og andre operationelle interessenter
- b) de fælles værktøjer, metoder og proceduremæssige ordninger, der er fastsat i den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring, er utilstrækkelige til at opfylde deres tilsigtede mål og sikre grænseoverskridende trafikstyring mellem infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder og andre operationelle interessenter
- c) de fælles værktøjer, metoder og proceduremæssige ordninger, der er fastsat i den europæiske ramme for præstationsvurdering, er utilstrækkelige til at opfylde deres tilsigtede mål og sikre præstationsvurdering af de infrastrukturforvaltere, der er omfattet af denne forordning

- d) den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning ikke er tilstrækkelig til at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning eller at den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring ikke er tilstrækkelig til at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning eller at den europæiske ramme for præstationsvurdering ikke er tilstrækkelig til at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning, eller
 - e) ENIM ikke i tilstrækkelig grad inden for fristen på tre måneder afhjalp de mangler, som Det Rådgivende Præstationspanel havde påpeget i den rapport, der er omhandlet i artikel 73, stk. 2.
3. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 76, stk. 2.
4. Ved udarbejdelsen af udkastene til gennemførelsesretsakter tager Kommissionen hensyn til ENIM's arbejde og rapporten fra Det Rådgivende Præstationspanel, hvis en sådan foreligger.

Artikel 75

Udøvelse af delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 11, stk. 9, artikel 13, stk. 4, artikel 23, stk. 9, artikel 40, stk. 3, artikel 41, stk. 11, artikel 42, stk. 11, og artikel 50, stk. 3, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den 11. juni 2026. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.
3. Den i artikel 11, stk. 9, artikel 13, stk. 4, artikel 23, stk. 9, artikel 40, stk. 3, artikel 41, stk. 11, artikel 42, stk. 11, og artikel 50, stk. 3, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning.
5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 11, stk. 9, artikel 13, stk. 4, artikel 23, stk. 9, artikel 40, stk. 3, artikel 41, stk. 11, artikel 42, stk. 11, eller artikel 50, stk. 3, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

*Artikel 76***Udvalgsprocedure**

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er omhandlet i artikel 62 i direktiv 2012/34/EU. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 finder anvendelse.

*Artikel 77***Rapport og revision**

Senest den 31. december 2033 skal Kommissionen evaluere indvirkningen af denne forordning på jernbanesektoren og forelægge Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget en rapport om gennemførelsen.

Rapporten skal navnlig evaluere:

- a) indvirkningen af denne forordning på jernbaneinfrastrukturens præstation
- b) indvirkningen af denne forordning på udviklingen af jernbanetransport, navnlig internationale tjenester, langdistance-tjenester og godstransport
- c) ENIM's arbejde, netværkskoordinatorens arbejde og arbejdet i ENRRB generelt og i forbindelse med udvikling, vedtagelse og gennemførelse af fælles kriterier, metoder og procedurer
- d) effektiviteten af samarbejdsmekanismerne inden for den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, jf. artikel 7, den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring, jf. artikel 46, og den europæiske ramme for præstationsvurdering, jf. artikel 52
- e) effektiviteten af myndighedstilsynet på nationalt og europæisk plan
- f) de socioøkonomiske, operationelle og miljømæssige kriteriers funktionsmåde.

*Artikel 78***Ændring af direktiv 2012/34/EU**

1. Direktiv 2012/34/EU ændres således:
 - a) Artikel 1, stk. 1, litra c), affattes således:

»c) de principper og procedurer, der gælder for fastsættelse og opkrævning af jernbaneinfrastrukturafgifter, som beskrevet i kapitel IV.«
 - b) Artikel 2, stk. 6, udgår.
 - c) Artikel 3, nr. 20), 22), 23), 27) og 28), udgår.

d) Artikel 7b udgår.

e) Artikel 27, stk. 2 affattes således:

»2. Netredegørelsen indeholder oplysninger om vilkårene for adgang til den relevante jernbaneinfrastruktur. Netredegørelsen indeholder også oplysninger om vilkårene for adgang til servicefaciliteter koblet til infrastrukturforvalterens net og for levering af ydelser i disse faciliteter eller henviser til et websted, hvor sådanne oplysninger stilles gratis til rådighed i elektronisk format. Netredegørelsens indhold er fastlagt i bilag IV.«

f) Artikel 36 udgår.

g) Artikel 38-54 udgår.

h) Bilag IV, punkt 1 og 3, udgår.

i) Bilag VII udgår.

2. Henvisninger til de ophævede bestemmelser i direktiv 2012/34/EU gælder som henvisninger til denne forordning og læses efter sammenligningstabellen i bilag X, afsnit 1.

Artikel 79

Overgangsbestemmelser

1. Rameaftaler, der er indgået i henhold til artikel 42 i direktiv 2012/34/EU, finder fortsat anvendelse indtil deres udløbsdato.

2. Artikel 3, nr. 20), 22), 23), 27) og 28), og artikel 7b, 36 og 38-54 i direktiv 2012/34/EU og bilag IV, punkt 3, og bilag VII til nævnte direktiv finder ikke anvendelse på aktiviteter og opgaver, der udføres i forbindelse med køreplaner, der træder i kraft den 14. december 2030 eller derefter.

Artikel 80

Ophævelse

1. Forordning (EU) nr. 913/2010 ophæves med virkning fra den 14. december 2030.

2. Henvisninger til den ophævede forordning gælder som henvisninger til nærværende forordning og læses efter sammenligningstabellen i bilag X, afdeling 2.

Artikel 81

Ikrafttræden og anvendelse

1. Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

2. Denne forordning finder anvendelse fra den 12. juni 2026. Dog finder:

a) artikel 29, stk. 2, artikel 30, stk. 1, og artikel 50 og 66 anvendelse fra den 31. december 2027

b) artikel 10, stk. 1 og 2, anvendelse fra den 1. januar 2029

c) artikel 2 og 3, kapitel II, med undtagelse af artikel 7, artikel 10, stk. 1 og 2, artikel 29, stk. 2, og artikel 30, stk. 1, og kapitel III, med undtagelse af artikel 46, 49 og 50, kun anvendelse på aktiviteter og opgaver, der udføres i forbindelse med køreplaner, der træder i kraft den 14. december 2030 eller derefter

d) artikel 78 anvendelse fra den 14. december 2030.

3. Uanset denne artikels stk. 2, finder artikel 7, stk. 7, artikel 8, stk. 3, artikel 21, stk. 5, artikel 33, stk. 12, artikel 35, stk. 7, artikel 46, stk. 7, og artikel 52, stk. 8, samt artikel 11, stk. 9, artikel 13, stk. 4, artikel 23, stk. 9, artikel 40, stk. 3, artikel 41, stk. 11, artikel 42, stk. 11, og artikel 50, stk. 3, som tillægger Kommissionen henholdsvis gennemførelsesbeføjelser og delegerede beføjelser, anvendelse fra den 12. juni 2026.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i enhver medlemsstat.

Udfærdiget i Strasbourg, den 20. maj 2026.

På Europa-Parlamentets vegne

R. METSOLA

Formand

På Rådets vegne

N. IOANNIDES

Formand

BILAG I

RESULTATER OG PLAN FOR KAPACITETSFORVALTNING

Afdeling 1

Resultater, som infrastrukturforvalterne skal tilvejebringe i forbindelse med den strategiske kapacitetsplanlægning, der er omhandlet i artikel 13, 18, 19 og 20

Resultat	Indhold
Kapacitetsstrategi (artikel 18)	— Geografisk anvendelsesområde for kapacitetsstrategien: strækninger omfattet af den strategiske kapacitetsplanlægning i henhold til artikel 14, stk. 6 — Planlagt udvikling af fysisk jernbaneinfrastruktur, herunder nybyggeri, opgraderinger, fornyelser og lukninger/nedlæggelse, med præcisering af den pågældende jernbaneinfrastrukturens karakteristika — Forventet udvikling i efterspørgslen efter jernbanetransport — Medlemsstaternes strategiske retningslinjer for kapacitetsudnyttelse, hvis medlemsstaterne har forelagt sådanne retningslinjer — Kapacitet, der er tildelt i henhold til rammeaftaler, og kapacitet, der kan være nødvendig for leveringen af transporttjenester i henhold til kontrakter om offentlig tjeneste — Oplysninger om tilgængeligheden og anvendelsen af jernbaneinfrastruktur, herunder jernbaneinfrastruktur, der er blevet erklæret for stærkt udnyttet eller overbelastet — Planlagte jernbaneinfrastrukturarbejder, der medfører kapacitetsrestriktioner med markant indvirkning.
Kapacitetsmodel (artikel 19)	— Alle oplysninger i kapacitetsstrategien, eventuelt ajourførte og nærmere præciserede — Samlet kapacitetsmængde, herunder kapacitet på flere net, der er til rådighed for ansøgere pr. netsektion, herunder kapacitet til rådighed pr. markedssegment for jernbanetransport til forskellige segmenter af jernbanetransporten og/eller pr. tildelingsproces, herunder reserveret kapacitet med henblik på senere ansøgninger og kapacitet tildelt i henhold til rammeaftaler — Kapacitetsmængde, der er blevet reserveret til kapacitetsrestriktioner som følge af jernbaneinfrastrukturarbejder, efter indvirkning på den anslåede trafikmængde som anført i dette bilag, afdeling 3 — Geografiske detaljer: opdeling i relevante planlægningssektioner, der afspejler jernbaneinfrastrukturens og efterspørgslens karakter — Tidsmæssigt anvendelsesområde: én køreplansperiode — Tidsmæssige detaljer: som minimum en årlig oversigt (kapacitetsrestriktioner) og en eller flere repræsentative dage (kapacitet til rådighed for ansøgninger).

Resultat	Indhold
Kapacitetsforsyningsplan (artikel 20)	— Alle oplysninger i kapacitetsmodellen, eventuelt ajourførte og nærmere præciserede — Kapacitet, der er til rådighed for tildeling til ansøgere i den køreplansperiode, som kapacitetsforsyningsplanen vedrører: i) hvor det er relevant i henhold til artikel 20, stk. 5, og i overensstemmelse med artikel 20, stk. 5, og 6, på forhånd planlagt kapacitet, der er til rådighed for ansøgninger, herunder kapacitet på flere net, defineret i form af kapacitetsobjekter i overensstemmelse med artikel 20, stk. 6 ii) kapacitet, som ikke er planlagt på forhånd af infrastrukturforvalteren iii) kapacitet, der er til rådighed i de servicefaciliteter, der er omhandlet i artikel 31, stk. 1. — Kapacitet, der ikke er til rådighed for tildeling til ansøgere: i) kapacitetsrestriktioner defineret i form af kapacitetsobjekter, herunder kapacitetsrestriktioner som omhandlet i dette bilag, afdeling 3, punkt 2 ii) kapacitet, der allerede er tildelt gennem rammeaftaler i overensstemmelse med artikel 33 eller gennem den flerårige rullende planlægningsproces i overensstemmelse med artikel 35 iii) kapacitet reserveret til andre formål end dem, der er anført i nr. i) og ii), og som infrastrukturforvalteren skal angive tydeligt. iv) anden kapacitet, der allerede er tildelt i forbindelse med ajourføringen af kapacitetsforsyningsplanen i den køreplan, som kapacitetsforsyningsplanen henviser til. — Alternativ kapacitet, der er til rådighed under kapacitetsrestriktioner — Alternativ kapacitet, der er til rådighed i tilfælde af netværksforstyrrelser — Begrænsninger for anvendelsen af jernbaneinfrastruktur til særlige formål, jf. artikel 26.

Afdeling 2

Plan for strategisk kapacitetsforvaltning, jf. artikel 13, 18, 19 og 20

1. I forbindelse med tilvejebringelsen af resultaterne af den strategiske kapacitetsplanlægning for en bestemt køreplansperiode skal infrastrukturforvalterne overholde tidsplanen i dette afsnit.

Høringen af interessenterne vedrørende europæiske og grænseoverskridende spørgsmål gennemføres i overensstemmelse med artikel 57 og skal omfatte alle operationelle interessenter. Infrastrukturforvalterne samordner løbende resultaterne som led i samordningen i overensstemmelse med artikel 55.

Resultat	Milepæl	Frist (senest)
Kapacitetsstrategi (artikel 18)	Påbegyndelse af fasen for udarbejdelse af kapacitetsstrategien	X-60
	Første høring af de operationelle interessenter	X-58
	Offentliggørelse af udkastet til strategi og anden høring af de operationelle interessenter om udkastet til strategi	X-39
	Offentliggørelse af endelig kapacitetsstrategi efter endelig samordning mellem infrastrukturforvalterne og under hensyntagen til eventuelle bemærkninger, som ERP måtte have fremsat efter offentliggørelsen af udkastet til kapacitetsstrategi	X-36

Resultat	Milepæl	Frist (senest)
Kapacitetsmodel (artikel 19)	Påbegyndelse af forberedelse	X-36
	Indmeldelser af kapacitetsbehov fremsat af ansøgerne og potentielle ansøgere samt høring af operationelle interessenter	X-24
	Offentliggørelse af udkastet til kapacitetsmodel og påbegyndelse af anden høring af ansøgere og operationelle interessenter	X-21
	Afslutning af høringen af ansøgere og operationelle interessenter og under hensyntagen til eventuelle bemærkninger, som tilsynsorganet måtte have fremsat efter offentliggørelsen af udkastet til kapacitetsmodel	X-19
	Offentliggørelse af endelig kapacitetsmodel efter endelig samordning mellem infrastrukturforvalterne	X-18
Kapacitetsforsyningsplan (artikel 20)	Påbegyndelse af forberedelse	X-18
	Høring af ansøgere og operationelle interessenter	X-14
	Tilsynsorganet analyserer udkastet til kapacitetsforsyningsplan og kan træffe en afgørelse, der pålægger infrastrukturforvalteren at ændre kapacitetsforsyningsplanen	X-14 til X-13
	Offentliggørelse af kapacitetsrestriktionerne i dette bilag, afdeling 3, punkt 2	X-12
	Offentliggørelse af endelig kapacitetsforsyningsplan efter endelig samordning mellem infrastrukturforvalterne	X-11
	Ajourføring af kapacitetsforsyningsplanen med henblik på senere ansøgninger	X-6,5
	Offentliggørelse af kapacitetsrestriktionerne i dette bilag, afdeling 3, punkt 5	X-4
	Omlægning af den kapacitet, der er reserveret til tildeling gennem køreplanen for andre tildelingsprocesser	X-2
	Ajourføring af kapacitetsforsyningsplanen for at afspejle enhver ændring af på forhånd planlagt eller tildelt kapacitet	Indtil X+12 uden ophold

Bemærk: »X-m«: »m« måneder, før køreplanen (»X«) træder i kraft, i overensstemmelse med afdeling 4.

2. Uanset punkt 1 gælder følgende forenklede og forkortede plan for resultatet »Kapacitetsstrategi« for de køreplansperioder, der begynder i december 2030 og december 2031:

Kapacitetsstrategi (artikel 18)	Offentliggørelse af udkastet til strategi og høring af operationelle interessenter	X-38
	Offentliggørelse af endelig kapacitetsstrategi efter endelig samordning mellem infrastrukturforvalterne og under hensyntagen til eventuelle bemærkninger, som ERP måtte have fremsat efter offentliggørelsen af udkastet til kapacitetsstrategi	X-36

Afdeling 3

Plan for og krav til samordning, høring og offentliggørelse af kapacitetsrestriktioner som følge af jernbaneinfrastrukturarbejder, jf. artikel 11 og 37

1. Kapacitetsrestriktioner klassificeres afhængigt af deres varighed og deres indvirkning på trafikken (anslået berørt trafikmængde på en jernbanestrækning pr. dag) i henhold til følgende tabel.

Tabel 1. Klassifikation af kapacitetsrestriktioner

	Varighed	Indvirkning på trafikken	Endelig første samordning og høring og offentliggørelse af udkast til kapacitetsrestriktioner	Endelig anden samordning og høring om kapacitetsrestriktioner med indvirkning på mere end ét net	Offentliggørelse af endelige kapacitetsrestriktioner	Nærmere oplysninger om de alternative kanaler, der tilbydes
Markant indvirkning	Over 30 dage	Over 50 %	X-24	X-18	X-12	
Stor indvirkning	Over 7 dage	Over 30 %	X-24	X-13,5	X-12	
Medium indvirkning	7 dage eller derunder	Over 50 %		X-13,5	X-12	
Lav indvirkning	7 dage eller derunder	Over 10 %			X-4	T-4 Passager-T-1 Gods

»X-m«: »m« måneder, før køreplanen (»X«) træder i kraft, i overensstemmelse med afdeling 4.

»T-M«: »m« måneder før starten på den pågældende togkørsel

2. For så vidt angår restriktioner af kapaciteten, der har markant eller stor indvirkning, offentliggør de berørte infrastrukturforvaltere alle kapacitetsrestriktioner og de foreløbige resultater af en høring af ansøgerne første gang mindst 24 måneder og anden gang i en ajourført form mindst 12 måneder før ændringen af den pågældende køreplan. Disse jernbaneinfrastrukturrestriktioner medtages i den kapacitetsforsyningsplan, der er omhandlet i artikel 20.

3. Infrastrukturforvalteren skal, når infrastrukturforvalteren første gang offentliggør kapacitetsrestriktioner i overensstemmelse med punkt 2, iværksætte en høring af ansøgerne og de berørte operatører af servicefaciliteter om kapacitetsrestriktionerne. Hvis det mellem den første og den anden offentliggørelse af kapacitetsrestriktioner er nødvendigt med en samordning i overensstemmelse med punkt 4, skal infrastrukturforvaltere høre ansøgerne og de vigtigste berørte operatører af servicefaciliteter endnu en gang mellem afslutningen af denne samordning og den anden offentliggørelse af kapacitetsrestriktionen.
4. Inden kapacitetsrestriktioner offentliggøres i overensstemmelse med punkt 1, og hvis kapacitetsrestriktionerne ikke kun påvirker et enkelt net, skal infrastrukturforvalterne indbyrdes samordne og om nødvendigt med berørte ansøgere og operatører af servicefaciliteter.

Den endelige samordning og høring inden anden offentliggørelse skal afsluttes:

- a) senest 18 måneder før ændringen af køreplanen for kapacitetsrestriktioner med markant indvirkning
- b) senest 13 måneder og 15 dage før ændringen af køreplansperioden for kapacitetsrestriktioner med stor indvirkning
- c) senest 13 måneder og 15 dage før ændringen af køreplansperioden for kapacitetsrestriktioner med medium indvirkning.

Den endelige offentliggørelse af kapacitetsrestriktioner med markant, stor og medium indvirkning skal være afsluttet senest 12 måneder før ændringen af den pågældende køreplan.

5. For så vidt angår kapacitetsrestriktioner med lav indvirkning, som opstår under den efterfølgende køreplansperiode, og som infrastrukturforvalteren får kendskab til senest 6 måneder og 15 dage før ændringen af køreplanen, skal infrastrukturforvalteren høre de berørte ansøgere om de påtænkte kapacitetsrestriktioner og oplyse om de ajourførte kapacitetsrestriktioner mindst fire måneder før ændringen af køreplanen. Infrastrukturforvalteren skal forelægge nærmere oplysninger om de tilbudte kanaler for passagertog senest fire måneder og for godstog senest en måned før begyndelsen af kapacitetsrestriktionen, medmindre infrastrukturforvalteren og de berørte ansøgere er indforstået med en kortere periode.
6. Infrastrukturforvalterne kan beslutte at anvende strengere tærskler for kapacitetsrestriktioner baseret på lavere procentdele af de anslåede trafikmængder eller kortere varigheder end anført i dette bilag, afdeling 3, eller at anvende andre kriterier foruden dem, der er anført i dette bilag, på grundlag af en høring af ansøgere og operatører af faciliteter. De offentliggør tærsklerne og kriterier for gruppering af kapacitetsrestriktioner i deres netredegørelser som omhandlet i bilag V, punkt 2.
7. De oplysninger, der skal gives af infrastrukturforvalteren, når denne handler i overensstemmelse med punkt 1 eller 5 eller artikel 37, stk. 5, skal omfatte:
 - a) den planlagte dato
 - b) tidspunktet på dagen og, så snart det kan fastsættes, tidspunktet for begyndelsen og slutningen af kapacitetsrestriktionen
 - c) det strækningsafsnit, der påvirkes af restriktionen

d) hvis det er relevant, kapaciteten på alternative strækninger.

Infrastrukturforvalteren offentliggør disse oplysninger eller et link, hvor de kan findes, i sin netredegørelse som omhandlet i bilag V, punkt 2. Infrastrukturforvalteren holder disse oplysninger ajour. Infrastrukturforvalterne skal desuden offentliggøre disse oplysninger i digitalt format i overensstemmelse med artikel 10 og 66.

8. For så vidt angår kapacitetsrestriktioner med markant indvirkning, skal infrastrukturforvalteren under den første høringsrunde forsyne ansøgerne med en sammenligning af de forhold, der kan forventes i forbindelse med mindst to alternativer for kapacitetsrestriktioner. Infrastrukturforvalteren skal udarbejde disse alternativer på grundlag af input fra ansøgerne på tidspunktet for deres anmodninger og sammen med dem.

Sammenligningen skal for hvert alternativ mindst omfatte:

- a) varigheden af kapacitetsrestriktionen
- b) de anslåede vejledende infrastrukturafgifter
- c) kapaciteten på alternative strækninger
- d) disponible alternative ruter, og
- e) vejledende rejsetider.

Før der vælges mellem alternativer for kapacitetsrestriktioner, skal infrastrukturforvalteren høre de berørte ansøgere og tage hensyn til de forskellige alternativeres følger for de pågældende ansøgere og for brugerne af tjenesterne. Hvis analysen af alternative kapacitetsrestriktioner vedrører mere end én infrastrukturforvalter, samordner infrastrukturforvalterne indbyrdes.

9. For så vidt angår kapacitetsrestriktioner med markant indvirkning skal infrastrukturforvalteren fastlægge kriterier for, hvilke tog inden for hver type togtjenester der bør omdirigeres, under hensyntagen til ansøgerens kommercielle og driftsmæssige begrænsninger, medmindre de pågældende driftsmæssige begrænsninger skyldes ansøgerens ledelsesmæssige eller organisatoriske beslutninger, og uden at det berører målsætningen om infrastrukturforvalterens nedbringelse af omkostningerne i overensstemmelse med artikel 30, stk. 1, i direktiv 2012/34/EU. Infrastrukturforvalteren offentliggør disse kriterier i netredegørelsen.

10. ENIM offentliggør de oplysninger, der kræves i henhold til punkt 7, på sit websted.

Afdeling 4

Plan for kapacitetstildeling gennem den årlige tildelingsproces, jf. artikel 34 og 40

1. Infrastrukturforvalteren og ansøgerne skal overholde følgende plan:

Milepæl eller tidsperiode	Frist eller varighed
Køreplanens gyldighedsperiode (»køreplansperiode«)	Starter ved midnat den anden lørdag i december frem til midnat den anden lørdag i december det følgende år.
Køreplanens ikrafttræden	Midnat den anden lørdag i december
Offentliggørelse af kapacitetsforsyningsplan	I overensstemmelse med dette bilag, afdeling 2

Milepæl eller tidsperiode	Frist eller varighed
Offentliggørelse af kapacitetsrestriktioner som følge af jernbaneinfrastrukturarbejder	I overensstemmelse med dette bilag, afdeling 2 og 3
Frist for indgivelse af ansøgninger om kapacitetsrettigheder	X-9,5
Udarbejdelse af udkast til køreplan Frist for infrastrukturforvalterens/infrastrukturforvalternes indsendelse af udkast til kapacitetstilbud til ansøgere	X-7,5
Endelig høring af ansøgere	X-6,5
Frist for infrastrukturforvalterens/infrastrukturforvalternes indsendelse af det endelige kapacitetstilbud til ansøgere	X-5,5
Offentliggørelse af køreplan Frist for infrastrukturforvalterens tildeling af kapacitetsrettigheder til ansøgere	X-5,25
Konvertering af kapacitetsspecifikationer til kanaler	Præciseres af infrastrukturforvalterne i netredegørelsen under hensyntagen til den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, jf. artikel 7
Bemærk: »X-m«: »m« måneder, før køreplanen (»X«) træder i kraft	

2. Fristen for indgivelse af ansøgninger om kapacitetsrettigheder fastsat i tabellen i punkt 1 er den frist for ansøgninger om jernbaneinfrastrukturkapacitet, der er omhandlet i artikel 27, stk. 4, i direktiv 2012/34/EU.

Afdeling 5

Plan for kapacitetstildeling gennem rammeaftaler, jf. artikel 33 og 40

Infrastrukturforvalteren skal overholde følgende plan:

Tidsperiode	Varighed
Standardgyldighedsperiode for rammeaftaler	5 år
Konvertering af kapacitetsspecifikationer til kanaler	Mellem X-9,5 og X-7,5 (sideløbende med samordning som led i den årlige tildelingsproces omhandlet i afdeling 4)
Bemærk: »X-m«: »m« måneder, før køreplanen (»X«) træder i kraft, i overensstemmelse med afdeling 4	

Afdeling 6

Plan for kapacitetstildeling gennem den rullende planlægningsproces, jf. artikel 35 og 40

Infrastrukturforvalteren og ansøgerne skal overholde følgende plan under kapacitetstildeling gennem den rullende planlægningsproces:

Milepæl eller tidsperiode	Frist eller varighed
Tidligste tidspunkt for ansøgernes indgivelse af ansøgninger om kapacitet under kapacitetstildeling gennem den rullende planlægningsproces	Fire måneder før den første togkørsel
Seneste tidspunkt for ansøgernes indgivelse af ansøgninger om kapacitet under kapacitetstildeling gennem den rullende planlægningsproces	En måned før den første togkørsel
Maksimal varighed af kapacitetsrettigheder under kapacitetstildeling gennem den rullende planlægningsproces	36 måneder fra den første togkørsel
Konvertering af kapacitetsspecifikationer til kanaler for kapacitetsrettigheder tildelt i henhold til artikel 35, stk. 2, litra a)	Præciseres af infrastrukturforvalterne under hensyntagen til den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, jf. artikel 7
Konvertering af kapacitetsspecifikationer til kanaler for kapacitetsrettigheder tildelt i henhold til artikel 35, stk. 2, litra b)	Præciseres af infrastrukturforvalterne under hensyntagen til den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, jf. artikel 7
Maksimal frist for infrastrukturforvalternes udarbejdelse af et tilbud om kapacitetsrettigheder under kapacitetstildeling gennem den rullende planlægningsproces	15 dage

Bemærk: »X-m«: »m« måneder, før køreplanen (»X«) træder i kraft, i overensstemmelse med afdeling 4

Afdeling 7

Plan for kapacitetstildeling gennem ad hoc-processen, jf. artikel 36 og 40

Ved tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet gennem ad hoc-processen skal infrastrukturforvalteren overholde følgende plan:

Tidsperiode	Varighed
Maksimal frist for infrastrukturforvalternes udarbejdelse af et tilbud om kapacitetsrettigheder	Syv kalenderdage og under alle omstændigheder 24 timer før togdriftens påbegyndelse

Afdeling 8

Plan for ændringer af tildelt kapacitet, jf. artikel 41

Ved ændring af jernbaneinfrastrukturkapacitetsrettigheder skal infrastrukturforvalteren overholde følgende plan:

Milepæl eller tidsperiode	Frist eller varighed
Maksimal frist for infrastrukturforvalterens tilbud om en alternativ kapacitetsrettighed på et enkelt net	Fire kalenderdage og under alle omstændigheder 24 timer før togdriftens påbegyndelse
Maksimal frist for de berørte infrastrukturforvaltere tilbud om en kapacitetsrettighed på flere net	Otte kalenderdage og under alle omstændigheder 24 timer før togdriftens påbegyndelse

BILAG II

TÆRSKLER FOR ERKLÆRINGEN OM STÆRKT UDNYTTET OG OVERBELASTET JERNBANEINFRASTRUKTUR, JF.
ARTIKEL 23

Udnyttelse	Klassifikation	Kapacitetsudnyttelse	Referenceperiode
Heterogen trafik	Stærkt udnyttet	> 85 % af den teoretiske kapacitet	Mere end fire timer i mere end 200 dage om året
Heterogen trafik	Overbelastet	> 95 % af den teoretiske kapacitet	Mere end fire timer i mere end 250 dage om året
Homogen trafik	Stærkt udnyttet	> 90 % af den teoretiske kapacitet	Mere end fire timer i mere end 200 dage om året
Homogen trafik	Overbelastet	> 95 % af den teoretiske kapacitet	Mere end fire timer i mere end 250 dage om året

»Kapacitetsudnyttelse«: forholdet mellem tildelt kapacitet, eller for tidligere køreplansperioder, det faktiske antal togkørsler, og den teoretiske kapacitet, der er til rådighed på en del af jernbaneinfrastrukturen, beregnet på grundlag af metoden i artikel 23, stk. 2.

»Homogen trafik«: tog på den pågældende strækning har generelt ensartede karakteristika, der er relevante for kapacitetsudnyttelsen, navnlig hastighed, stopmønster og acceleration.

»Heterogen trafik«: tog på den pågældende strækning har forskellige karakteristika, der er relevante for kapacitetsudnyttelsen, navnlig hastighed, stopmønster og acceleration.

BILAG III

INDHOLD AF DEN EUROPÆISKE RAMME FOR KAPACITETSFORVALTNING, JF. ARTIKEL 7

Den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, der er omhandlet i artikel 7, skal mindst indeholde følgende elementer:

Element	Henvisning(er)
Former for og beskrivelse af jernbanetransport til brug for strategisk planlægning	Artikel 14, stk. 2
Fælles værktøjer, metoder og proceduremæssige ordninger for strategisk kapacitetsplanlægning, herunder for samordning mellem infrastrukturforvaltere og høring af interessenter, herunder med henblik på indmeldelser af kapacitetsbehov	Artikel 14, stk. 4 og 10, artikel 15 og 16, artikel 19, stk. 1, og artikel 57
Retningslinjer for procedurer og metoder, der skal anvendes til analyse af transportmarkedet	Artikel 17, stk. 3
Metoder til offentliggørelse af kapacitetsforsyningsplanen og procedure for høring af ansøgere	Artikel 20, stk. 11
Retningslinjer for definitionen af de grænser, inden for hvilke infrastrukturforvalteren kan tilbyde en kapacitetsmodel eller en kapacitetsforsyningsplan, der adskiller sig fra det modtagne input	Artikel 19, stk. 3, og artikel 20, stk. 7
Kriterier og procedurer for tildeling af på forhånd planlagt kapacitet, der indgår i kapacitetsforsyningsplanen	Artikel 22, stk. 4
Specifikationer for kapacitetsplanlægningsobjekter i menneskeligt læsbart og i maskinlæsbart format	Artikel 22, stk. 5
Fælles metode til udnyttelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet	Artikel 23, stk. 2
Vurderingsmetode og listen over parametre vedrørende jernbanetransport og socioøkonomiske og miljømæssige kriterier, herunder listen over parametre, standardparameterværdier eller intervaller for standardværdier	Artikel 27, stk. 4, artikel 39, stk. 4
Kapacitetsspecifikationers karakteristika	Artikel 28, stk. 1
Intervaller for tærskelvoter for annullering af uudnyttede kapacitetsrettigheder	Artikel 29, stk. 3

Element	Henvisning(er)
Procedurer og metoder til samordning af tildelingen af kapacitetsrettigheder på flere net, herunder minimumskvalitetskrav	Artikel 30, stk. 5
Retningslinjer for fastsættelse af grænserne med hensyn til forskellene mellem ansøgernes ansøgninger om kapacitet og den jernbaneinfrastrukturkapacitet, som infrastrukturforvalterne har tilbudt inden for rammerne af den konsensusbaserede konfliktløsningsproces	Artikel 38, stk. 2
Retningslinjer for den konsensusbaserede konfliktløsningsmekanisme, herunder mindst én ansøgning om kapacitet på flere net	Artikel 38, stk. 7
Procedurer for håndtering af ændringer af kapacitetsrettigheder efter tildeling	Artikel 41, stk. 10
Retningslinjer for anvendelse af graduering af sanktioner	Artikel 42, stk. 6
Retningslinjer for tilstrækkelig og løbende høring af de interesserede parter for så vidt angår europæiske og grænseoverskridende spørgsmål	Artikel 57, stk. 2

BILAG IV

SANKTIONENS MINIMUMS- OG MAKSIMUMSSTØRRELSE I OVERENSSTEMMELSE MED ARTIKEL 42

Sanktionens minimumsstørrelse inden en eventuel graduering skal mindst udgøre 1 EUR/km af den berørte kanal.

Sanktionens maksimumsstørrelse inden en eventuel graduering er 8 EUR/km af den berørte kanal.

BILAG V

INDHOLDET AF DEN NETREDEGØRELSE, DER ER OMHANDLET I ARTIKEL 27 I DIREKTIV 2012/34/EU – AFSNIT OM KAPACITETSFORVALTNING OG TRAFIKSTYRING

Ud over de elementer, der er omhandlet i artikel 27, stk. 2, i direktiv 2012/34/EU, skal netredegørelsen som omhandlet i nævnte artikel indeholde:

- 1) et afsnit om den jernbaneinfrastruktur, der er til jernbanevirksomhedernes rådighed, og om betingelserne for adgang til denne. I dette afsnit henvises til de tilgængelige oplysninger i det infrastrukturregister, der er omhandlet i artikel 49 i direktiv (EU) 2016/797
- 2) et afsnit om principperne og kriterierne for kapacitetsforvaltning. I afsnittet skal der redegøres for de generelle kapacitetskarakteristika ved den jernbaneinfrastruktur, der er til rådighed for jernbanevirksomheder, og for alle restriktioner for dens brug, herunder forventelige behov for kapacitet til vedligeholdelse. Det skal desuden indeholde nærmere oplysninger om procedurer og frister vedrørende kapacitetsforvaltningen. Det skal indeholde specifikke kriterier, der skal anvendes, herunder særlig:
 - a) procedurerne for høring af ansøgerne om strategisk kapacitetsplanlægning og fremsættelse af indmeldelser af kapacitetsbehov
 - b) de nærmere vilkår, på hvilke ansøgere kan ansøge om kapacitet fra infrastrukturforvalteren
 - c) de krav, der stilles til ansøgere
 - d) tidsplanen for strategisk kapacitetsplanlægning, for ansøgnings-, tildelings-, tilpasnings- og omlægningsprocessen og de procedurer, der skal følges ved anmodning om oplysninger om tidsplanlægningen, og de procedurer, der skal følges ved planlægning af planlagt og uforudset vedligeholdelsesarbejde
 - e) principperne for den konsensusbaserede konfliktløsningsmekanisme, der er omhandlet i artikel 38, og den formelle konfliktløsningsmekanisme, der er omhandlet i artikel 39
 - f) strukturen og størrelsen af sanktioner for ændringer af kapacitetsrettigheder
 - g) de procedurer og kriterier, der anvendes, hvis jernbaneinfrastrukturen er stærkt udnyttet eller overbelastet
 - h) nærmere oplysninger om restriktioner for anvendelse af jernbaneinfrastrukturen
 - i) en redegørelse for eventuelle afvigelser fra den europæiske ramme omhandlet i artikel 7.
- 3) et afsnit om drift, herunder om trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring. Heri redegøres for gennemførelsen af de krav, der er fastsat i denne forordning og i direktiv (EU) 2016/797, (EU) 2016/798 og 2007/59/EF, herunder:
 - a) driftsregler, herunder prioritetsregler eller prioritetsprincipper for trafikstyring, en liste over eller henvisninger til tekniske, driftsmæssige og sikkerhedsmæssige regler og til regler vedrørende operationelt personale
 - b) operationelle foranstaltninger, herunder regler og procedurer for håndtering af forstyrrelser og krisestyring, operationel kommunikation og dataudveksling med jernbanevirksomheder og andre operationelle interessenter
 - c) en liste over og henvisninger til de informationssystemer, der anvendes i driften
 - d) en redegørelse for eventuelle afvigelser fra den europæiske ramme omhandlet i denne forordnings artikel 46.

- 4) Et afsnit om nøgleelementerne i præstationsstyring, herunder navnlig:
- a) henvisninger til præstationsmål fastsat i den virksomhedsplan, der er omhandlet i artikel 8, stk. 3, i direktiv 2012/34/EU, og i den kontraktmæssige aftale, der er omhandlet i nævnte direktivs artikel 30
 - b) procedurer for overvågning af og rapportering om fremskridt hen imod opfyldelsen af målene, for identificering af årsagerne til præstationsmangler sammen med operationelle interessenter og for udformning og gennemførelse af afhjælpende foranstaltninger for at forbedre præstationerne
 - c) en redegørelse for eventuelle afvigelser fra den europæiske ramme omhandlet i denne forordnings artikel 52.
-

BILAG VI

INDHOLDET AF DEN EUROPÆISKE RAMME FOR SAMORDNING AF GRÆNSEOVERSKRIDENDE TRAFIKSTYRING, HÅNTERING AF FORSTYRRELSER OG KRISESTYRING, JF. ARTIKEL 46

Den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring skal mindst indeholde følgende elementer:

Element	Henvisning(er)
Regler og procedurer for trafikstyring og håndtering af forstyrrelser, som infrastrukturforvalterne skal tage hensyn til ved fastlæggelsen af regler og procedurer for trafikstyring.	Artikel 45
Fælles regler og procedurer for samordning af trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring mellem infrastrukturforvaltere og med operationelle interessenter.	Artikel 44 og 45, artikel 46, stk. 1 og 4, og artikel 47 og 48
Retningslinjer for forvaltning og tildeling af kapacitet i tilfælde af netværksforstyrrelser og krisesituationer.	Artikel 43, stk. 2
Fastlæggelse af ansvarsområder for operationelle interessenter, der er involveret i grænseoverskridende trafikstyring, baseret på et sæt aftalte operationelle procedurer, milepæle og grænseflader.	Artikel 47
Procedurer, regler, værktøjer og grænseflader for kommunikation og udveksling af oplysninger, herunder harmoniserede digitale værktøjer og grænseflader, mellem infrastrukturforvaltere, operationelle interessenter og andre berørte interessenter, navnlig offentlige myndigheder.	Artikel 47, 50 og 66
Principper for oprettelse af særlige samordningsgrupper i forbindelse med trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring.	Artikel 55, stk. 2
Ordninger for simulering og uddannelse, navnlig i forbindelse med forstyrrelser og krisesituationer	Artikel 49, stk. 7
Fælles metode til estimering af betingelserne for varighed og den sandsynlige indvirkning på trafikken og indholdet af netværkskoordinatorens hændelsesrapport	Artikel 48, stk. 7
Retningslinjer med henblik på at sikre tilstrækkelig og løbende høring af de interesserede parter for så vidt angår europæiske og grænseoverskridende spørgsmål	Artikel 57, stk. 2

BILAG VII

NETVÆRKSFORSTYRRELSER, JF. ARTIKEL 48

Type hændelse	Anslået sandsynlig varighed	Anslået sandsynlig indvirkning
Netværksforstyrrelser	Det tager mindst tre dage at vende tilbage til de niveauer for tilgængelig togkapacitet, der var gældende før hændelsen	— mindst 50 % af togene på den berørte strækning, der kører på et enkelt banenet, har behov for driftsmæssig håndtering — mindre end 50 % af togene på den berørte strækning, der kører på mere end ét banenet, har behov for eller forventes at have behov for en driftsmæssig håndtering
Forstyrrelser på flere netværk	Det tager mindst tre dage at vende tilbage til de niveauer for tilgængelig togkapacitet, der var gældende før hændelsen	— mindst 50 % af togene på den berørte strækning, der kører på mere end ét banenet, har behov for eller forventes at have behov for en driftsmæssig håndtering

BILAG VIII

INDHOLD AF DEN EUROPÆISKE RAMME FOR PRÆSTATIONSVURDERING, JF. ARTIKEL 52

Præstationsområde	Relevante spørgsmål (vejledende)
Jernbaneinfrastruktur og -udstyr	— Den fysiske infrastrukturens, herunder udstyrets, kapacitet og ydeevne, herunder anvendelse af TEN-T-standarder — Reduktioner i jernbaneinfrastrukturkapaciteten eller ydeevne som følge af udskudt fornyelse, vedligeholdelse eller reparation af jernbaneinfrastruktur
Jernbaneinfrastrukturkapacitet	— Tilbud om kapacitet med hensyn til kvantitet og kvalitet — Kapacitetsudnyttelse, overskydende kapacitet, der kan imødekomme trafikvækst — Sammenhæng mellem tilgængelig kapacitet (planlagt eller ikkeplanlagt) og markedsbehov på ét og flere net — Kapacitetstilbuddets stabilitet, navnlig i forbindelse med jernbaneinfrastrukturarbejder — Overbelastet jernbaneinfrastruktur — Planlagte holdetider for tog ved grænsestationer
Trafikstyring	— Punktlighed/forsinkelser af forskellige former for jernbanetjenester, ved afgangssted, stop undervejs og endestation og på operationelt vigtige steder — Togaflysninger — Faktiske holdetider for tog ved grænsestationer
Håndtering af forstyrrelser og krisestyring	— Andel af trafikken, der kan omdirigeres eller omlægges under forstyrrelser eller kriser — Konsekvenser af forstyrrelser af jernbanetrafikken i form af forsinkelser og aflysninger — Konsekvenser af forstyrrelser for operatører af jernbanetjenester og deres kunder — Specifikke problemer (kvalitative)
Indførelse af digitale tjenester, værktøjer og grænseflader og deres præstation	— Støtte til processer vedrørende kapacitetsforvaltning, trafikstyring og håndtering af forstyrrelser — De fremlagte oplysningers og datas fuldstændighed og kvalitet og lettilgængelighed for operationelle interessenter — Tilpasning til den europæiske arkitektur, der er udviklet i fællesforetagendet for Europas jernbaner, og til de relevante tekniske specifikationer i overensstemmelse med direktiv (EU) 2016/797

Præstationsområde	Relevante spørgsmål (vejledende)
Overholdelse af lovgivning, myndighedstilsyn	— Procesindikatorer til overvågning af overholdelsen af regler og procedurer — Klager indgivet til tilsynsorganer og ENRRB

Ordninger for vurdering af præstationen for trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring, herunder samordningen mellem operationelle interessenter

Retningslinjer med henblik på at sikre tilstrækkelig og løbende høring af de interesserede parter for så vidt angår europæiske og grænseoverskridende spørgsmål, jf. artikel 57, stk. 2

BILAG IX

OPLYSNINGER, DER SKAL GIVES TIL OPERATIONELLE INTERESSENTER, JF. ARTIKEL 50

Følgende oplysninger, der, hvor det er relevant, gives i overensstemmelse med direktiv (EU) 2016/797 og de relevante gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i henhold hertil, med forbehold af interessenternes respektive ansvarsområder, jf. Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2026/253 ⁽¹⁾:

Oplysninger fra infrastrukturforvalteren:

- Togets nummer
- Rapportering af togets position
- Kanaltildeling
- Togkørselsoplysninger og togprognoseoplysninger
- Oplysninger om driftsforstyrrelse
- Dataudveksling for kvalitetsforbedring

Oplysninger fra andre operationelle interessenter:

- Data på fragtbreve
- Kanalansøgning
- Klargøring af tog
- Togkørselsoplysninger og togprognoseoplysninger
- Oplysninger om driftsforstyrrelse
- Forventet afgangstidspunkt (ETD), forventet overgangstidspunkt (ETI), forventet ankomsttidspunkt (ETA)
- Vognbevægelse
- Dataudveksling for kvalitetsforbedring

⁽¹⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2026/253 af 6. februar 2026 om en teknisk specifikation gældende for delsystemet Trafiktelematik i jernbanesystemet i Den Europæiske Union for interoperabilitet af datadeling inden for jernbanetransport (*TSI TEL*) og om ophævelse af forordning (EU) nr. 454/2011 (*TSI TAP*) og (EU) nr. 1305/2014 (*TSI TAF*) (EUT L, 2026/253, 10.2.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/253/oj).

BILAG X

SAMMENLIGNINGSTABEL

1. Sammenligningstabel for de bestemmelser, der udgår i direktiv 2012/34/EU

Direktiv 2012/34/EU	Denne forordning
Artikel 2, stk. 6	Artikel 40, stk. 2
Artikel 3, nr. 20)	Artikel 23 og bilag II
Artikel 3, nr. 22)	Artikel 38 og 39
Artikel 3, nr. 23)	Artikel 5, nr. 6), og artikel 33
Artikel 3, nr. 27)	Artikel 5, nr. 9)
Artikel 3, nr. 28)	Artikel 5, nr. 14)
Artikel 7b, stk. 1	Artikel 3, stk. 1
Artikel 7b, stk. 2	Artikel 3, stk. 3
Artikel 7b, stk. 3	Artikel 3, stk. 4, og artikel 2, stk. 4, litra b)
Artikel 36	Artikel 42
Artikel 38, stk. 1	Artikel 28, stk. 1, andet afsnit, og stk. 5
Artikel 38, stk. 2	Artikel 28, stk. 3
Artikel 38, stk. 3	Artikel 28, stk. 4
Artikel 38, stk. 4	Artikel 28, stk. 6
Artikel 39, stk. 1	Artikel 13, stk. 3
Artikel 39, stk. 2	Artikel 3, stk. 2
Artikel 40, stk. 1	artikel 16, artikel 30 og artikel 55
Artikel 40, stk. 2	Artikel 58, stk. 10, artikel 61, stk. 2, artikel 67, stk. 1, artikel 68, stk. 1 og 7
Artikel 40, stk. 3	Artikel 58, stk. 3 og 8
Artikel 40, stk. 4	Artikel 56, stk. 1

Direktiv 2012/34/EU	Denne forordning
Artikel 40, stk. 5	—
Artikel 41, stk. 1	Artikel 8, stk. 1
Artikel 41, stk. 2	Artikel 8, stk. 2
Artikel 41, stk. 3	Artikel 8, stk. 3
Artikel 42, stk. 1	Artikel 33, stk. 1
Artikel 42, stk. 2	Artikel 33, stk. 6
Artikel 42, stk. 3	Artikel 33, stk. 7
Artikel 42, stk. 4	Artikel 33, stk. 7
Artikel 42, stk. 5	Artikel 33, stk. 8, og bilag I, afdeling 5
Artikel 42, stk. 6	Artikel 33, stk. 9
Artikel 42, stk. 7	Artikel 33, stk. 11
Artikel 42, stk. 8	Artikel 33, stk. 12
Artikel 43, stk. 1	Artikel 40, stk. 1, artikel 34, stk. 5, 6 og 7, artikel 35, stk. 1 og 2, og bilag I, afdeling 2, 4, 5, 6 og 7
Artikel 43, stk. 2	Artikel 11, stk. 9, artikel 13, stk. 2, artikel 23, stk. 9, artikel 40, stk. 3, og artikel 41, stk. 11
Artikel 43, stk. 3	—
Artikel 44, stk. 1	Artikel 28, stk. 1
Artikel 44, stk. 2	Artikel 34, stk. 6 og 7
Artikel 44, stk. 3	Artikel 33, stk. 4
Artikel 44, stk. 4	Artikel 30 og artikel 66, stk. 5
Artikel 45, stk. 1	Artikel 34, stk. 1
Artikel 45, stk. 2	Artikel 27
Artikel 45, stk. 3	Artikel 34, stk. 9
Artikel 45, stk. 4	Artikel 34, stk. 9

Direktiv 2012/34/EU	Denne forordning
Artikel 46, stk. 1	Artikel 38, stk. 1
Artikel 46, stk. 2	Artikel 38, stk. 2
Artikel 46, stk. 3	Artikel 38, stk. 3
Artikel 46, stk. 4	Artikel 38, stk. 4
Artikel 46, stk. 5	Artikel 38, stk. 2
Artikel 46, stk. 6	Artikel 39
Artikel 47, stk. 1	Artikel 23, stk. 1, og bilag II
Artikel 47, stk. 2	Artikel 23, stk. 5
Artikel 47, stk. 3	Artikel 27, stk. 1
Artikel 47, stk. 4	Artikel 9, stk. 1 og 2, og artikel 13, stk. 3
Artikel 47, stk. 5	Artikel 9, stk. 1, og artikel 35
Artikel 47, stk. 6	Artikel 23, stk. 6
Artikel 48, stk. 1	Artikel 36, stk. 1
Artikel 48, stk. 2	Artikel 20, stk. 5
Artikel 49, stk. 1	Artikel 26, stk. 1
Artikel 49, stk. 2	Artikel 26, stk. 2
Artikel 49, stk. 3	Artikel 26, stk. 3
Artikel 50, stk. 1	Artikel 24, stk. 1
Artikel 50, stk. 2	Artikel 24, stk. 2
Artikel 50, stk. 3	Artikel 24, stk. 1
Artikel 51, stk. 1	Artikel 23, stk. 1
Artikel 51, stk. 2	Artikel 25, stk. 1 og 2
Artikel 51, stk. 3	Artikel 25, stk. 4
Artikel 51, stk. 4	Artikel 25, stk. 5

Direktiv 2012/34/EU	Denne forordning
Artikel 52, stk. 1	Artikel 14, stk. 9
Artikel 52, stk. 2	Artikel 29, stk. 3
Artikel 53, stk. 1	Artikel 37, stk. 1
Artikel 53, stk. 2	Artikel 11, stk. 2 og 4, og artikel 37, stk. 3
Artikel 53, stk. 3	Artikel 10, stk. 1
Artikel 54, stk. 1	Artikel 45, stk. 3
Artikel 54, stk. 2	Artikel 45, stk. 5
Artikel 54, stk. 3	Artikel 45, stk. 7

2. Sammenligningstabel for forordning (EU) nr. 913/2010

Forordning (EU) nr. 913/2010	Denne forordning
Artikel 1-7	—
Artikel 8	Artikel 58, stk. 1-7, 9, 10 og 11, og artikel 60, stk. 1, litra a), b), c) og g), og stk. 2
Artikel 9, stk. 1	Artikel 16, stk. 1, artikel 24, stk. 3 og 4, artikel 25, stk. 3, og artikel 61
Artikel 9, stk. 1, litra a), c), d) og e), og stk. 2, 3, 4 og 5	—
Artikel 9, stk. 1, litra b)	Artikel 17 og artikel 24, stk. 3 og 4
Artikel 10	—
Artikel 11	Artikel 58, stk. 1-7, 9, 10 og 11
Artikel 12-18	—
Artikel 19	Artikel 51 og artikel 70, stk. 7 og 8
Artikel 20-25	—