



2026/1184

10.6.2026

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2026/1184

av den 20 maj 2026

**om användning av järnvägsinfrastrukturkapacitet i det gemensamma europeiska järnvägsområdet,
om ändring av direktiv 2012/34/EU och om upphävande av förordning (EU) nr 913/2010**

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽³⁾, och

av följande skäl:

- (1) I kommissionens meddelande av den 11 december 2019 med titeln *Den europeiska gröna given* fastställs ett klimatneutralitetsmål som unionen ska uppnå senast 2050 samt ett tydligt mål att minska nettoutsläppen av växthusgaser med minst 50 % och helst 55 % fram till 2030, jämfört med 1990 års nivåer. Båda dessa mål ingår i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 ⁽⁴⁾. I den europeiska gröna given efterlyses en minskning av utsläppen av växthusgaser från transporter med 90 %, samtidigt som man arbetar för nollföroreningsambitionen att fram till 2030 minska luftföroreningsgarnas hälsoeffekter med mer än 55 % och andelen människor som är kroniskt störda av transportbuller med 30 %. Utsläppen från transporter utgör omkring 25 % av unionens totala utsläpp av växthusgaser, och dessa utsläpp har ökat under de senaste åren. I den europeiska gröna given prioriteras att en betydande del av de 75 % av de inre godstransporterna som i dag fraktas på väg flyttas över till järnväg och inre vattenvägar. Eftersom järnvägstransport är ett till stor del elektrifierat och energieffektivt transportsätt bör ökad användning av järnvägstrafik bidra till att minska transportsektorns utsläpp och energiförbrukning.
- (2) I kommissionens meddelande av den 9 december 2020 med titeln *Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden* fastställs milstolpar för att visa unionens transportsystems väg mot att uppnå målen om en hållbar, smart och motståndskraftig mobilitet. Enligt meddelandet ska godstrafiken på järnväg öka med 50 % fram till 2030 och fördubblas fram till 2050, trafiken på höghastighetsjärnväg ska fördubblas fram till 2030 och tredubblas fram till 2050, och tidtabellsbaserad kollektivtrafik kortare än 500 km bör vara koldioxidneutral senast 2030 inom unionen. För att uppnå dessa mål bör järnvägstransporterna bli mer attraktiva när det gäller prismässig överkomlighet, tillförlitlighet och tillgänglighet. Järnvägstransporttjänsterna bör också anpassas bättre till resenärernas och godstransportörernas 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⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 12 mars 2024 (EUT C, C/2025/1020, 27.2.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/1020/oj>) och rådets ståndpunkt vid första behandlingen av den 21 april 2026 (ännu inte offentliggjord i EUT). Europaparlamentets ståndpunkt av den 19 maj 2026 (ännu inte offentliggjord i EUT).

⁽⁴⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (EUT L 243, 9.7.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

- (3) Det underliggande syftet med denna förordning är att öka utnyttjandet av järnvägsinfrastruktur genom en effektivare användning av den infrastrukturen med hjälp av bättre planerings- och tilldelningsförfaranden samt genom förbättrad gränsöverskridande samordning, och därigenom bidra till en ökning av järnvägstrafiken i linje med unionens mål för minskade koldioxidutsläpp. Ytterligare åtgärder, som går utöver denna förordnings tillämpningsområde, kommer dock att behövas på alla nivåer för att ytterligare förbättra järnvägsinfrastrukturkapaciteten i syfte att tillgodose den ökade efterfrågan på järnvägskapacitet, när det gäller både person- och godstrafik, samt öka järnvägens övergripande konkurrenskraft.
- (4) I Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU ⁽⁵⁾ fastställs regler för förvaltning och drift av järnvägsinfrastruktur samt principer och förfaranden för kapacitetstilldelning för nationell och internationell järnvägstrafik.
- (5) I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 ⁽⁶⁾ föreskrivs inrättandet av godskorridorer och enda kontaktpunkter för att underlätta ansökningar om infrastrukturkapacitet för internationella godstransporter på järnväg.
- (6) Förvaltning av järnvägsinfrastrukturkapacitet och trafikledning för järnvägen är avgörande för att järnvägssektorn ska fungera väl. Driften av järnvägstransporttjänster, i synnerhet gränsöverskridande järnvägstrafik, måste planeras och samordnas noggrant så att tåg med mycket olika egenskaper, såsom hastighet och bromssträcka, kan dela samma spår på ett säkert sätt. Optimal och harmoniserad förvaltning av järnvägsinfrastrukturkapacitet skapar fler möjligheter och förbättrar järnvägstrafikens tillförlitlighet. Denna förordning bör ge infrastrukturförvaltare tillräcklig flexibilitet för en ändamålsenlig förvaltning av järnvägsinfrastrukturkapacitet samtidigt som det säkerställs att alla sökande behandlas på ett rättvist, transparent och icke-diskriminerande sätt som säkerställer rättvis konkurrens när det gäller deras tillträde till järnvägsnätet.
- (7) I direktiv 2012/34/EU erkänns medlemsstaternas rätt att inte tillämpa reglerna om tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet på vissa delar av järnvägsnätet eller på viss järnvägstrafik, förutsatt att ett sådant undantag från unionsrättens tillämpningsområde inte påverkar det gemensamma europeiska järnvägsområdets funktion. Sådana undantag bör, i strikt begränsade och vederbörligen motiverade fall, fortsätta att gälla och medlemsstaterna bör behålla rätten att begära dem i framtiden även i samband med denna förordning.
- (8) Driften av den fasta förbindelsen under Engelska kanalen regleras särskilt av fördraget mellan Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland och Republiken Frankrike om privata koncessionsinnehavares uppförande och drift av en fast förbindelse under Engelska kanalen, som undertecknades i Canterbury den 12 februari 1986 (*Canterburyfördraget*), och koncessionsavtalet mellan *Secretary of State for Transport*, *Le Ministre de l'Urbanisme du Logement et des Transports*, *The Channel Tunnel Group Limited* och *France-Manche SA*, som undertecknades den 14 mars 1986 och har ändrats flera gånger sedan dess (*koncessionsavtalet*). I enlighet med Canterburyfördraget och koncessionsavtalet ska koncessionsinnehavarna förvalta järnvägsinfrastrukturen och driva en pendeltrafiktjänst för vägfordon. Direktiv 2012/34/EU är, med undantag för vissa bestämmelser, inte tillämpligt på företag vars verksamhet är begränsad till att endast tillhandahålla pendeltrafiktjänster för vägfordon genom den fasta förbindelsen under Engelska kanalen eller transportverksamhet i form av pendeltrafiktjänster för vägfordon genom den fasta förbindelsen. På samma sätt är det inte lämpligt att tillämpa denna förordning på förvaltningen av järnvägsinfrastrukturkapacitet för utförande av sådana tjänster. Om inte annat föreskrivs bör denna förordning vara tillämplig på förvaltningen av järnvägsinfrastrukturkapacitet för utförande av andra tjänster, såsom person- och godstrafik.

⁽⁵⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (EUT L 343, 14.12.2012, s. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj>).

⁽⁶⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik (EUT L 276, 20.10.2010, s. 22, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/913/oj>).

- (9) Vid genomförandet av denna förordning med avseende på en del av unionens järnvägsnät som är geografiskt isolerad av havet från resten av unionens järnvägsnät, för vilken det inte finns något konkret behov av samordning med andra medlemsstater eller med infrastrukturförvaltare som förvaltar järnvägsinfrastruktur i andra medlemsstater, och där kapacitet är kontinuerligt tillgänglig och ingen relevant förändring förväntas uppstå på kort eller medellång sikt, bör medlemsstaterna och infrastrukturförvaltare kunna följa en pragmatisk och proportionell strategi för att undvika oproportionella kostnader och administrativa bördor, samtidigt som de fullgör de skyldigheter som fastställs i denna förordning.
- (10) Denna förordning bör inte hindra medlemsstaterna från att anta åtgärder som är nödvändiga för att skydda väsentliga säkerhets- eller försvarsintressen eller från att anta åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att militären har tillräckligt tillträde till järnvägsinfrastruktur.
- (11) Transportinfrastruktur är ryggraden i ekonomin och samhället som helhet. Viss järnvägsinfrastruktur är avgörande för att säkerställa att centrala samhällsfunktioner fungerar väl och har en strategisk betydelse för den nationella säkerheten. I vissa fall skulle beviljandet av kapacitetsrätter till en sökande kunna äventyra den allmänna säkerheten eller den allmänna ordningen i unionen, även på medlemsstatsnivå, till exempel om ett järnvägsföretag avser att transportera farligt gods eller vapen som olagligen har förts in i unionen på en medlemsstats järnvägsinfrastruktur. För att garantera en smidig, säker och trygg järnvägstrafik och säkerställa skyddet av sin järnvägsinfrastruktur bör medlemsstaterna ha rätt att kräva att infrastrukturförvaltare vägrar att bevilja eller återkallar kapacitetsrätter för en sökande om tillträdet till deras järnvägsinfrastruktur utgör en risk för den allmänna ordningen eller den allmänna säkerheten, inbegripet nationell säkerhet och försvar. Varje sådant beslut bör vara vederbörligen motiverat och strikt nödvändigt och stå i proportion till det eftersträfvade målet, även med beaktande av beslutets inverkan på konkurrensen och på leveranskedjornas kontinuitet, särskilt när det gäller försörjningen av kritiska insatsvaror, och där den sökta kapacitetsrätten utgör en kapacitetsrätt för flera järnvägsnät. Vid bedömningen av risken för den allmänna säkerheten eller den allmänna ordningen bör den berörda medlemsstaten bland andra faktorer kunna beakta det faktum att sökanden är föremål för restriktiva åtgärder som antagits av unionen och skälen för antagandet av sådana åtgärder, att sökanden ägs eller faktiskt kontrolleras av, eller agerar på vägnar eller uppdrag av, en person eller en enhet som är föremål för restriktiva åtgärder som antagits av unionen, eller att sökanden eller den personen eller enheten är inblandad i olaglig verksamhet eller verksamhet som underlättar utvecklingen av ett tredjelands militära förmåga och utgör ett hot mot medlemsstatens nationella säkerhet. Ett sådant beslut bör regelbundet ses över av medlemsstaten, särskilt genom en bedömning av huruvida det fortfarande är motiverat och proportionellt. Medlemsstaten bör informera kommissionen, regleringsorganet och, när det gäller kapacitetsrätter för flera järnvägsnät, övriga berörda medlemsstater om det beslut som antagits och skälen till detta och bör samordna sig med dessa andra medlemsstater om dessa uttrycker oro över det beslut som antagits. Om den oro som en medlemsstat uttryckt inte undanröjes genom samordning bör den berörda medlemsstaten kunna begära en rekommendation från kommissionen om det beslut som antagits av en annan medlemsstat.
- (12) Medlemsstaterna bör ha rätt att ge infrastrukturförvaltaren strategisk vägledning för att säkerställa att planeringen och användningen av järnvägsinfrastrukturkapacitet är förenlig med deras allmänna mål och politiska riktlinjer. Medlemsstaterna bör i synnerhet kunna kräva att infrastrukturförvaltarna genomför specifika tidtabellsutformningar, såsom integrerade taktidtabeller, reserverar minimivolymer av kapacitet för vissa typer av trafik samt återspeglar nationella omständigheter och politiska prioriteringar i parametrarna för metoden för uppdelning av kapacitet och konfliktlösning. Därvid bör medlemsstaterna respektera infrastrukturförvaltarnas operativa ansvar och säkerställa att de behåller ett tillräckligt handlingsutrymme för fullgörandet av alla sina uppgifter och skyldigheter.
- (13) Eftersom infrastrukturförvaltare kan behöva tillämpa en specifik tidtabellsutformning kan tågtrafik på flera järnvägsnät omfattas av olika tidtabellsutformningar. Mot bakgrund av detta, men även av andra faktorer, bör medlemsstater som ansvarar för de infrastrukturförvaltare som tilldelar kapacitetsrätter för tågtrafik på flera järnvägsnät som omfattas av olika tidtabellsutformningar samordna sig för att säkerställa samstämmighet mellan sina strategiska vägledningar och nationella krav. Eftersom olika metoder för tidtabellsplanering används i medlemsstaterna krävs dessutom ökad samordning även mellan infrastrukturförvaltare över gränserna, särskilt när infrastrukturförvaltare är skyldiga att förplanera kapacitet genom att använda taktidtabeller.

- (14) Reglerna och förfarandena för förvaltning av järnvägsinfrastrukturkapacitet bör beakta och tillgodose behoven inom alla segment av järnvägsmarknaden på ett icke-diskriminerande sätt. De bör särskilt beakta behovet av långsiktig stabilitet för tillgänglig kapacitet för persontrafik, inbegripet för trafik som bedrivs inom ramen för allmän trafikplikt, och av kortsiktig flexibilitet för godstrafik för att tillgodose efterfrågan på marknaden. Därför bör kapacitetsförvaltningsförfarandet inte längre ha ett övervägande årligt fokus, utan bör organiseras i tre efterföljande faser: strategisk kapacitetsplanering, planering av järnvägstrafik och kapacitetstilldelning samt anpassning och omplanering av kapacitet. Införandet av bättre definierade och strukturerade faser som ger möjlighet till långsiktig planering och kortsiktig anpassning i kapacitetsförvaltningen skulle särskilt gynna trafik som är mindre lätt att planera i förväg eller som är mer komplicerad att hantera, såsom godståg och gränsöverskridande persontåg, inbegripet nattåg.
- (15) En allt större del av unionens järnvägsnät är antingen överbelastad eller nära överbelastad och kan varken tillgodose alla sökandes behov av järnvägsinfrastrukturkapacitet eller stödja en ytterligare ökning av järnvägstransportvolymen. Infrastrukturutveckling och digitalisering, som uppfyller de tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som utarbetats enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 ⁽⁷⁾, särskilt det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS), förväntas leda till en ökning av tillgänglig kapacitet på medellång till lång sikt. Infrastrukturförvaltare kommer dock sannolikt inte att kunna tillgodose alla ansökningar om kapacitet för användning av högt utnyttjad eller överbelastad järnvägsinfrastruktur utan bör förlita sig på sund planering för att förutse behov, ge tidiga indikationer till sökande och underlätta kapacitetstilldelningen.
- (16) För att säkerställa en optimal användning av järnvägsinfrastrukturkapacitet bör samhällsekonomiska, driftsrelaterade och miljömässiga kriterier beaktas under planerings- och tilldelningsprocessen, särskilt vid bedömningen av alternativa kapacitetsuppdelningsalternativ på en del av järnvägsinfrastrukturen som är högt utnyttjad eller överbelastad och för konfliktlösningsändamål. Särskilt för sökande som ansöker om kapacitet i olika medlemsstater skulle det vara fördelaktigt om infrastrukturförvaltare använde en gemensam metod och en transparent uppsättning kriterier som klargör hur dessa kriterier har beaktats och hur de har påverkat de beslut som fattats.
- (17) Det europeiska nätverket för infrastrukturförvaltare (Enim) bör ge vägledning om hur man fastställer en gemensam objektiv, transparent och icke-diskriminerande metod som bygger på samhällsekonomiska, driftsrelaterade och miljömässiga kriterier för uppdelning och tilldelning av kapacitet. Eftersom detta är en ny metod för att besluta om uppdelning av kapacitet eller konfliktlösning, och det kommer att vara viktigt att fastställa parametrarnas värden på rätt nivå, bör tillämpningen av de driftsrelaterade, samhällsekonomiska och miljömässiga kriterierna provas och kalibreras av Enim innan de tillämpas.
- (18) Infrastrukturförvaltare bör där så är relevant justera standardparametervärdena för att ta hänsyn till lokala eller nationella förhållanden på grundval av vedertagen metodologi och empiriska bevis.
- (19) Infrastrukturförvaltares strategiska kapacitetsplanering bör förbättra utnyttjandet av järnvägsinfrastruktur genom att efterfrågan på järnvägstrafik förutses, bland annat genom analys av förväntad utveckling av transportmarknaden, och med hänsyn tagen till planerad utveckling och modernisering och planerat underhåll av järnvägsinfrastruktur. Den strategiska kapacitetsplaneringen bör säkerställa att järnvägsinfrastrukturkapacitet tilldelas på ett sätt som maximerar järnvägstrafikens värde för samhället. Infrastrukturförvaltare bör säkerställa att den strategiska kapacitetsplaneringen utmynnar i alltmär detaljerad information om tillgänglig kapacitet, med beaktande av återkopplingen från operativa berörda parter, och att den utgör grunden för kapacitetstilldelningen.
- (20) För att säkerställa att kapacitet finns tillgänglig för tilldelning för olika järnvägsmarknadssegment, särskilt för godstrafik och gränsöverskridande järnvägstrafik, bör infrastrukturförvaltare tillåtas att förplanera användningen av kapacitet på överbelastad eller högt utnyttjad järnvägsinfrastruktur och att, om det anses nödvändigt, utvidga denna planering till andra sträckor av järnvägsnätet. Vid sådan förplanering av kapacitet bör hänsyn tas till de olika metoderna för kapacitetstilldelning och särdragen hos olika järnvägsmarknadssegment. Förplaneringen bör möjliggöra ett bättre utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen genom att tåg med liknande prestandaegenskaper grupperas i kapacitetstilldelningsfasen.

⁽⁷⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (EUT L 138, 26.5.2016, s. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

- (21) När infrastrukturförvaltare tilldelar kapacitet bör de följa sin strategiska planering för kapacitetsutbudet, och samtidigt säkerställa att kapacitet tilldelas på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt i enlighet med efterfrågan på marknaden. Av den anledningen kan vissa ansökningar om kapacitet som inte överensstämmer med kapacitetsutbudsplanen komma att avslås eller ges lägre prioritet under tilldelningsfasen. Kapacitetsutbudsplanen bör uppdateras kontinuerligt för att återspegla den tillgängliga kapaciteten.
- (22) Företag från olika järnvägsmarknadssegment har olika förmåga att förutse sina behov av järnvägsinfrastrukturkapacitet. I synnerhet kan vissa leverantörer av godstransporttjänster kanske inte identifiera sina kapacitetsbehov i tillräckligt god tid för att dessa behov ska kunna inkluderas i tågplanen, det vill säga i årsplanen för rörelser av tåg och rullande materiel, och dessa behov kanske inte passar in i dess årliga tidtabell. Därför bör infrastrukturförvaltare kunna erbjuda kapacitet av tillräcklig kvalitet och kvantitet även för järnvägstrafik som har en instabil efterfrågan, organiseras med relativt kort varsel, omfattar mer än ett enda tåg samt kan köras upprepade gånger under en tidsperiod som inte sammanfaller med tågplanperiodens längd. I detta syfte bör det vara möjligt att reservera kapacitet för tåglägen som sedan kan tilldelas med kort varsel.
- (23) Sökande av järnvägsinfrastrukturkapacitet bör kunna planera och ansöka om järnvägsinfrastrukturkapacitet på årsbasis genom tågplanen. Sökande bör också kunna ansöka om järnvägsinfrastrukturkapacitet med större framförhållning för stabil, flerårig järnvägstrafik genom ramavtal. Slutligen bör sökande kunna ansöka om kapacitet för enskilda tåg nära inpå trafikstart genom ad hoc-ansökningar om kapacitet eller för upprepade tågtrafik genom ansökningar inom ramen för den rullande planeringen. Eftersom rullande planering är särskilt lämplig för godstransporttjänster på järnväg, på grund av deras egenskaper, bör tilldelningen av kapacitet genom det förfarandet för rullande planering åtminstone gälla godstransporttjänster på järnväg.
- (24) En betydande andel av godstransporterna på järnväg sker över långa sträckor och kräver gränsöverskridande samordning mellan infrastrukturförvaltare. Det politiska målet att öka järnvägstrafiken är också beroende av en ökande persontrafik över gränser. För att underlätta och främja ökande gränsöverskridande trafik inom det gemensamma europeiska järnvägsområdet är det nödvändigt att säkerställa större enhetlighet och harmonisering vad gäller regler och förfaranden för förvaltning av järnvägsinfrastrukturkapacitet, samtidigt som man förlitar sig på sektorns erfarenhet och sakkunskap för att fastställa dem. Enims roll bör därför stärkas genom att det ges i uppdrag att utarbeta riktlinjer för att möjliggöra ett enhetligt genomförande av denna förordnings förfaranden och metoder för förvaltning av järnvägsinfrastrukturkapacitet och en aktiv samordning av gränsöverskridande kapacitet och trafik. I synnerhet bör Enim utarbeta europeiska ramverk för kapacitetsförvaltning, för samordning av gränsöverskridande trafikledning och störnings- och krishantering samt för prestationsgranskning. Järnvägsföretag, sökande och andra operativa berörda parter bör rådfrågas vid utarbetandet av dessa europeiska ramverk.
- (25) Det europeiska ramverket för kapacitetsförvaltning, det europeiska ramverket för samordning av gränsöverskridande trafikledning och störnings- och krishantering samt det europeiska ramverket för prestationsgranskning, vilka alla utarbetas av Enim, bör tillhandahålla riktlinjer med gemensamma verktyg, metoder och förfarandemässiga arrangemang som gör det möjligt för infrastrukturförvaltarna att genomföra denna förordning på ett enhetligt sätt i hela det gemensamma europeiska järnvägsområdet, när det gäller förvaltning av järnvägsinfrastrukturkapacitet, samordning av gränsöverskridande trafikledning, hantering av trafikstörningar och krissituationer samt prestationsgranskning. Samtidigt som dessa ramar och delarna i dessa bör vara icke-bindande och infrastrukturförvaltarna bör behålla ansvaret för sina operativa beslut, förväntas ändå infrastrukturförvaltarna följa ramarna såvida inte särskilda omständigheter motiverar att de frångås. I sådana fall bör infrastrukturförvaltarna agera i enlighet med principen *följ eller förklara*, och motivera eventuella avvikelser från dessa ramar. Detta tillvägagångssätt gör det möjligt att skapa balans mellan behovet av samordning och tillämpning av enhetliga strategier inom det gemensamma europeiska järnvägsområdet och behovet av att anpassa förfaranden och metoder till de specifika förhållandena i vissa geografiska områden. Om Enim inte når en överenskommelse om gemensamma verktyg, metoder och förfarandemässiga arrangemang och därför inte kan utarbeta de europeiska ramverken, eller om dessa ramverk, i händelse av en sådan överenskommelse, är otillräckliga för att uppnå de avsedda målen, eller om det förekommer omfattande avvikelser från tillämpningen av dessa ramverk som undergräver ett enhetligt genomförande av denna förordning, bör kommissionen anta genomförandeakter med bindande regler om de gemensamma verktyg, metoder och förfarandemässiga arrangemang som krävs för ett enhetligt genomförande av dessa europeiska ramverk eller delar av dem.

- (26) Enim bör utse en nätverkssamordnare som ska utföra stöduppgifter och operativa uppgifter. När nätverkssamordnaren utses bör Enim överväga en icke vinstdrivande organisation med erfarenhet av och deltagande i arbetet med att förbättra förvaltningen av järnvägsinfrastrukturkapacitet.
- (27) Reglerna för förvaltning av gränsöverskridande järnvägstrafik under normala förhållanden och i händelse av störningar bör främja ett smidigt, motståndskraftigt och sömlöst utförande av järnvägstransporttjänster. Dessa regler bör omfatta ett system för strukturerad samordning mellan infrastrukturförvaltare och andra berörda parter.
- (28) Driften av järnvägsinfrastruktur kräver inte bara ett nära samarbete mellan infrastrukturförvaltare, utan också en stark samverkan med järnvägsföretag och andra berörda parter som är direkt involverade i järnvägstransporter, multimodala transporter och logistik. Det är därför nödvändigt att sörja för ett strukturerat samråd mellan infrastrukturförvaltare och andra berörda parter. Den europeiska järnvägsplattformen (ERP) bör vara den plattform som hanterar detta strukturerade samråd, eftersom den förväntas bestå av företrädare för alla berörda parter som är involverade i järnvägstransporttjänster, inbegripet men inte begränsat till järnvägsföretag, tjänsteleverantörer och operatörer av multimodala transportterminaler. ERP bör kunna förse Enim med sina yttranden under utarbetandet av de europeiska ramarna samt bidra med konkreta erfarenheter och praktiska förslag beträffande specifika utmaningar och bidra till att ytterligare förbättra de europeiska järnvägstransporttjänsternas funktion.
- (29) Tillförlitligheten i järnvägstrafiken och vetskapen i god tid i förväg om när trafiken kan bedrivas är några av de aspekter som järnvägs kunder och sökande värdesätter mest. Att tidtabeller är tillförlitliga är också avgörande för att järnvägssystemet ska fungera smidigt, eftersom det finns ett starkt samspel mellan trafik och nätverkseffekter. Avvikelser från tidtabellen bör därför begränsas till ett minimum och ett system med lämpliga incitament bör införas som ska bidra till att infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och andra berörda parter fullgör sina åtaganden.
- (30) Genom denna förordning bör det inrättas ett system med sanktionsavgifter som ska betalas om antingen infrastrukturförvaltaren eller sökanden inte fullgör sina åtaganden med avseende på en tilldelad kapacitetsrätt. Nivån på den sanktionsavgift som ska betalas bör vara effektiv, proportionell, avskräckande och icke-diskriminerande för att säkerställa att den planerade kapacitetsanvändningen respekteras. Nivån på sanktionsavgiften bör också godkännas av regleringsorganet. Infrastrukturförvaltaren skulle kunna använda de avgifter för tillträde till järnvägsspår som betalas i järnvägsnätet som grund för att föreslå nivån på sanktionsavgifterna. När sanktionsavgiften justeras bör flera faktorer beaktas, bland annat tidpunkten för anmälan av ändringen, kvaliteten på den alternativa kapacitet som tillhandahålls vad gäller ytterligare avstånd eller tidpunkt, tekniska egenskaper och andra relevanta aspekter, eller huruvida kapaciteten kan omfördelas och användas av en annan sökande. Den justering som tillämpas bör vara låg när alternativets kvalitet är hög eller när kapaciteten kan omfördelas. Den justering som tillämpas bör vara högre när ändringen begärs strax före tidpunkten för användningen av kapacitetsrätten eller när kvaliteten är för låg jämfört med den ursprungliga tilldelade kapacitetsrätten. Infrastrukturförvaltare i medlemsstater som inte har euron som valuta bör föreskriva sanktionsavgiftsnivåer i landets valuta som motsvarar de nivåer som fastställs i denna förordning i euro den dag då den träder i kraft. Dessa infrastrukturförvaltare uppmanas att regelbundet se över sanktionsavgiftsnivåerna även med avseende på växelkursens utveckling. Detta system med sanktionsavgifter bör syfta till att påskynda tvistlösning och minska antalet rättstvister som rör underlåtenhet att uppfylla tilldelade kapacitetsrätter, och till att skapa visshet, rättssäkerhet, förutsägbarhet och transparens för både infrastrukturförvaltare och sökande när det gäller deras åtaganden med avseende på tilldelade kapacitetsrätter.
- (31) Kontinuerlig övervakning av järnvägsinfrastruktur tjänsters och järnvägstransport tjänsters kvalitet är en förutsättning för att förbättra tjänsternas prestanda. Medan infrastrukturförvaltare bör övervaka och jämföra järnvägsinfrastruktur tjänsternas och järnvägstransport tjänsternas prestanda på nationell nivå, bör Enim övervaka prestandan på unionsnivå. Det är därför nödvändigt att inrätta ett transparent och objektivt system med indikatorer som ger återkoppling om prestandaaspekter som är relevanta för de olika operativa berörda parterna och för slutkunderna för järnvägstransporttjänster. Systemets huvudsakliga funktion bör vara att övervaka hur väl de operativa berörda parterna fullgör sina åtaganden, och framstegen i fråga om prestanda över tid, samtidigt som hänsyn tas till olika omständigheter och särdrag inom järnvägssektorn. För att inrätta ett sådant system och analysera dess resultat bör Enim och kommissionen kunna förlita sig på oberoende experter i form av en rådgivande prestationspanel. Den rådgivande prestationspanelen bör kunna ge oberoende råd till Enim och kommissionen samt till de operativa berörda parterna och de europeiska samordnarna på alla områden som påverkar järnvägstrafikens och järnvägsinfrastrukturförvaltningens prestanda. Den bör också bidra till prestationsgranskningsrapporten.

- (32) För att förbättra järnvägsinfrastruktur tjänsternas prestanda inom det gemensamma europeiska järnvägsområdet bör Enim utarbeta ett europeiskt ramverk för prestationsgranskning. Detta ramverk bör syfta till att säkerställa att alla unionens infrastrukturförvaltare använder gemensamma verktyg, metoder och förfarandemässiga arrangemang för att mäta prestanda med hjälp av överenskomna indikatorer. Det bör göra det möjligt att identifiera prestandabrister inom unionens järnvägsnät. Det bör syfta till att säkerställa att infrastrukturförvaltare fastställer prestationsmål på ett sätt som tar hänsyn till särdragen hos det järnvägsnät som de förvaltar, men samtidigt säkerställer samstämmighet när det gäller att identifiera de mest relevanta prestandabristerna. Ramverket bör göra det möjligt för infrastrukturförvaltare att samarbeta på unionsnivå i syfte att fastställa åtgärder för att ta itu med prestandabrister och övervaka effekterna av dessa åtgärder. Enim bör regelbundet se över detta ramverk för att säkerställa att den är ändamålsenlig.
- (33) För att säkerställa en ändamålsenlig samordning av järnvägsinfrastrukturförvaltare på unionsnivå bör Enim bli mer operativt. Det bör inbegripa beslutsmekanismer som gör det möjligt för infrastrukturförvaltare att samordna den strategiska kapacitetsplaneringen på ett ändamålsenligt sätt.
- (34) Alla medlemsstaters infrastrukturförvaltare som ansvarar för linjer som ingår i det transeuropeiska transportnätets (TEN-T) stomnät och utvidgade stomnät bör vara medlemmar i Enim. Andra infrastrukturförvaltare i medlemsstaterna som ingår i den strategiska kapacitetsförvaltningen för linjer utanför TEN-T:s stomnät och utvidgade stomnät bör också kunna delta i Enims överläggningar. Andra infrastrukturförvaltare skulle kunna bjudas in att delta i Enims arbete som observatörer, men utan rösträtt. Det ligger dessutom i unionens intresse att tillåta deltagande i Enim av infrastrukturförvaltare som ansvarar för linjer i TEN-T:s stomnät och utvidgade stomnät i de stater som är medlemmar i Europeiska frihandelssammanslutningen och i de sydösteuropeiska parterna i det fördrag om upprättande av en transportgemenskap som undertecknats av unionen i enlighet med rådets beslut (EU) 2017/1937 ⁽⁸⁾, förutsatt att dessa stater eller parter tillämpar denna förordning enligt ett internationellt avtal som ingåtts med unionen. Villkoren för deras deltagande i Enim bör fastställas inom ramen för det avtal som dessa stater och parter ingått med unionen. Dessa stater och parter är nära knutna till unionen inom transportsektorn. På grund av sitt geografiska läge har de flesta dessutom viktiga järnvägsförbindelser med medlemsstaterna eller transittrafik mellan två eller flera medlemsstater. Deras bidrag till Enims arbete är därför viktigt.
- (35) Regleringsorganen på järnvägsområdet bör samarbeta på unionsnivå för att säkerställa en enhetlig tillämpning av regelverket och en enhetlig behandling av sökande i hela det gemensamma europeiska järnvägsområdet. De bör göra detta genom det europeiska nätverket av regleringsorgan på järnvägsområdet (ENRRB) i syfte att utveckla gemensam praxis för att fatta de beslut som de har befogenhet att fatta enligt denna förordning. I detta syfte bör ENRRB utföra samordningsuppgifter och får anta icke-bindande rekommendationer, yttranden eller rapporter om gränsöverskridande järnvägstrafik och om järnvägsinfrastruktur tjänsters och järnvägstransport tjänsters prestanda. De rekommendationer och yttranden som antas av ENRRB bör främja nationella beslut som stöder de harmoniserade förfaranden som beskrivs i de europeiska ramverken och bör inte påverka de befogenheter som regleringsorganen på järnvägsområdet eller infrastrukturförvaltarna har.
- (36) En effektiv förvaltning av järnvägsinfrastrukturkapacitet och trafikledning för järnvägen kräver utbyte av data och information mellan infrastrukturförvaltare, sökande och andra operativa berörda parter. Detta utbyte kan bli betydligt mer ändamålsenligt och effektivt med stöd av driftskompatibla digitala verktyg och, där så är möjligt, automatisering. Specifikationer för driftskompatibilitet bör därför genomföras som en prioriterad fråga och vidareutvecklas för att hålla jämna steg med den tekniska utvecklingen och de nya förfaranden som föreskrivs i denna förordning. I egenskap av europeisk systemmyndighet för telematikanvändning bör Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) delta i utvecklingen och genomförandet av de digitala verktyg som avses i denna förordning för att säkerställa att de överensstämmer med TSD:n för telematikanvändning enligt definitionen i direktiv (EU) 2016/797 och i enlighet med artikel 23 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 ⁽⁹⁾.

⁽⁸⁾ Rådets beslut (EU) 2017/1937 av den 11 juli 2017 om undertecknande på Europeiska unionens vägnar och om provisorisk tillämpning av fördraget om upprättande av en transportgemenskap (EUT L 278, 27.10.2017, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2017/1937/oj>).

⁽⁹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004 (EUT L 138, 26.5.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/796/oj>).

- (37) Infrastrukturförvaltare bör säkerställa anpassning, särskilt när det gäller digitalisering, till det arbete som utförs av det gemensamma företaget för Europas järnvägar, som inrättats genom rådets förordning (EU) 2021/2085⁽¹⁰⁾, genom den styrgrupp för systempelaren och den genomförandegrupp som avses i artikel 96 respektive 97 i den förordningen.
- (38) I syfte att säkerställa en smidig process för kapacitetsförvaltning och trafikledning för internationell järnvägstrafik, minimera återkallanden av tilldelad kapacitet och avbrott i järnvägsverksamheten på grund av störningar i järnvägsnätet samt ta hänsyn till utvecklingen av infrastrukturförvaltares praxis och användningen av nya metoder för kapacitetstilldelning och informations- och kommunikationsteknik, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) delegeras till kommissionen med avseende på vissa delar av resultaten av den strategiska kapacitetsplaneringen, tidsplanen för den strategiska kapacitetsplaneringen och kapacitetstilldelningsförfarandet, varaktigheten för ändringar av tilldelad kapacitet och framtagandet av alternativa lösningar för sökande, vissa delar med anknytning till tidsplanen för samordning, samråd och offentliggörande av kapacitetsbegränsningar till följd av järnvägsinfrastrukturarbeten, tröskelvärdena för kapacitetsutnyttjande av högt utnyttjad och överbelastad järnvägsinfrastruktur, anpassningen av sanktionsavgiftsnivåerna till inflationen samt den information som ska lämnas till operativa berörda parter. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning⁽¹¹⁾. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (39) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter att införa tekniska och operativa krav för att underlätta ett smidigt fungerande gemensamt europeiskt järnvägsområde när det gäller enhetliga kriterier för de krav som fastställs av infrastrukturförvaltare med avseende på sökande, tekniska och operativa krav för beredskapsplanering, närmare bestämmelser om förfarandet för ingående av ramavtal, formen för och innehållet i sådana ramavtal samt närmare bestämmelser om förfarandet för rullande planering och med anknytning till de europeiska ramverken. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011⁽¹²⁾. Om den kommitté som inrättats genom direktiv 2012/34/EU inte avger något yttrande inom ramen för granskningsförfarandet bör kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt.
- (40) Kommissionen har meddelat sin avsikt att mot bakgrund av den planerade översynen av förordning (EU) 2016/796 bedöma genomförbarheten och de möjliga fördelarna med att utvidga ERA:s befogenheter till järnvägsinfrastrukturkapacitet. Bedömningen skulle kunna innefatta överväganden om att använda ERA:s befintliga befogenheter i sektorsomfattande samrådsförfaranden, särskilt vid fastställandet av sekundärlagstiftning, samt en stödjande roll i arbetet med att underlätta oberoende prestationsövervakning och en bedömning av budgetkonsekvenserna.
- (41) De regler om kapacitetstilldelning som fastställs i direktiv 2012/34/EU ersätts med dem som fastställs i denna förordning. Därför bör reglerna om samarbete mellan infrastrukturförvaltare, reglerna om samarbete mellan regleringsorgan på järnvägsområdet, kraven på de delar av beskrivningen av järnvägsnätet som beskriver arten av den järnvägsinfrastruktur som är tillgänglig för järnvägsföretag, villkoren för tillträde till den samt principerna och kriterierna för kapacitetstilldelning fastställas i denna förordning. Reglerna om samarbete och samordning samt de delar av beskrivningen av järnvägsnätet som inte rör kapacitetsförvaltning bör inte påverkas av denna förordning.

⁽¹⁰⁾ Rådets förordning (EU) 2021/2085 av den 19 november 2021 om bildande av gemensamma företag inom ramen för Horisont Europa och om upphävande av förordningarna (EG) nr 219/2007, (EU) nr 557/2014, (EU) nr 558/2014, (EU) nr 559/2014, (EU) nr 560/2014, (EU) nr 561/2014 och (EU) nr 642/2014 (EUT L 427, 30.11.2021, s. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/2085/oj>).

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

⁽¹²⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (42) I efterhandsutvärderingen av förordning (EU) nr 913/2010 drogs slutsatsen att den förordningens inverkan var för begränsad för att bidra till en trafikomställning från väg till järnväg. Dessutom var samarbetet mellan medlemsstaterna och infrastrukturförvaltare när det gäller förvaltning av järnvägsinfrastrukturkapacitet fortfarande ineffektivt i ett gränsöverskridande perspektiv. Den utvärderingen visade också att det inte är effektivt att förvalta kapaciteten i godskorridorerna separat från resten av järnvägsnätet. Ett enda regelverk bör gälla för driften av järnvägsinfrastrukturkapacitet, vilket konsoliderar de relaterade bestämmelserna i direktiv 2012/34/EU och förordning (EU) nr 913/2010. Efter en tillräckligt lång övergångsperiod bör därför förordning (EU) nr 913/2010 upphävas och bestämmelserna i direktiv 2012/34/EU om kapacitetstilldelning bör ersättas med den här förordningen.
- (43) Utarbetandet av en tågplan kräver förberedande åtgärder under de år som föregår den tågplanens ikraftträdande. Övergången från det regelverk som inrättats genom direktiv 2012/34/EU och förordning (EU) nr 913/2010 till det regelverk som inrättas genom den här förordningen innebär därför att förberedelserna för tågplaner enligt det nya regelverket bör inledas parallellt med tillämpningen av reglerna enligt det nuvarande regelverket. Därför bör en dubbel ordning tillämpas under en övergångsperiod, varvid nödvändiga förberedande åtgärder för en tågplan bör vara förenliga med det regelverk som är tillämpligt på den specifika tågplanen. Ramavtal som ingåtts enligt det nuvarande regelverket bör kunna fortsätta att tillämpas tills de löper ut.
- (44) Enligt det nya regelverket bör de förberedande åtgärderna för en tågplan ta sin början med inledandet av kapacitetsstrategifasen fem år innan den tågplanen träder i kraft. Den tidsramen överensstämmer med tidsramen för de avtalsöverenskommelser som ingåtts mellan medlemsstaten och infrastrukturförvaltaren, som omfattar strukturen för de betalningar som överenskommit för att tillhandahålla finansiering till infrastrukturförvaltaren och som omfattar en period på minst fem år, i enlighet med direktiv 2012/34/EU. För att det nya regelverket ska börja tillämpas så snart som möjligt och med beaktande av det förberedande arbete som sektorn redan utfört, skulle tidsplanen för den verksamhet som leder till fastställandet av de två första tågplanerna kunna förenklas genom att kapacitetsstrategifasen förkortas. Den första tågplan som omfattas av det nya regelverket bör därför vara den tågplan som börjar den 14 december 2030. För att följa det nya regelverket bör alla berörda parter utan dröjsmål inleda de nödvändiga förberedelserna.
- (45) I Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2557⁽¹³⁾ fastställs åtgärder för att uppnå en hög grad av motståndskraft för kritiska entiteter som tillhandahåller samhällsviktiga tjänster i unionen. Infrastrukturförvaltare som omfattas av denna förordning omfattas i princip också av det direktivet. Enligt direktiv (EU) 2022/2557 ska kritiska entiteter vidta motståndskraftsstärkande åtgärder. Enligt denna förordning ska infrastrukturförvaltare även vidta motståndskraftsstärkande åtgärder i händelse av en störning i järnvägsnätet och krissituationer som påverkar järnvägstrafiken. Motståndskraftsåtgärder enligt denna förordning bör tillämpas utan att det påverkar tillämpningen av och som komplement till direktiv (EU) 2022/2557. Infrastrukturförvaltare ska säkerställa att de också fullgör sina skyldigheter enligt direktiv (EU) 2022/2557. Om infrastrukturförvaltare redan har vidtagit åtgärder och utarbetat dokument enligt denna förordning som är relevanta för motståndskraftsstärkande åtgärder enligt direktiv (EU) 2022/2557 bör de kunna använda dessa åtgärder och dokument för att uppfylla kraven när det gäller motståndskraftsåtgärder enligt det direktivet.
- (46) Eftersom målet för denna förordning, nämligen att förvalta järnvägsinfrastrukturkapacitet och järnvägstrafik på ett effektivare sätt och på så sätt förbättra tjänsternas kvalitet och ta emot mer trafik på järnvägsnätet, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av åtgärdens gränsöverskridande effekter, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

⁽¹³⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2557 av den 14 december 2022 om kritiska entiteters motståndskraft och om upphävande av rådets direktiv 2008/114/EG (EUT L 333, 27.12.2022, s. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj>).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

Allmänna bestämmelser

Artikel 1

Innehåll och tillämpningsområde

1. I denna förordning fastställs de principer, regler och förfaranden som ska tillämpas på förvaltning av järnvägsinfrastrukturkapacitet, trafikledning, krishantering och prestationsstyrning för inrikes och internationell järnvägs- trafik, och på samordning mellan infrastrukturförvaltare och andra operativa berörda parter samt de principer, regler och förfaranden som ska tillämpas på genomförandet av digitala verktyg till stöd för kapacitetsförvaltnings- och trafikledningsförfarandena i denna förordning. Den fastställer också bestämmelser för ett europeiskt nätverk för samordning mellan infrastrukturförvaltare och med andra berörda parter och om tillsyn över kapacitetsförvaltning och trafikledning.
2. Denna förordning är tillämplig på den användning av järnvägsinfrastruktur för inrikes och internationell järnvägstrafik som avses i artikel 1.2 i direktiv 2012/34/EU, inbegripet anläggningar för tjänster enligt definitionen i artikel 3.11 i det direktivet.
3. Artiklarna 2 och 3 i kapitel I och kapitlen II–V i denna förordning ska inte tillämpas på järnvägsinfrastruktur eller järnvägstrafik som en medlemsstat har undantagit från tillämpningsområdet för kapitel IV i direktiv 2012/34/EU i enlighet med artikel 2.3, 2.3a, 2.4, 2.8 och 2.8a i det direktivet under de relevanta undantagens giltighetstid.
4. Denna förordning ska inte tillämpas på järnvägstrafik som en medlemsstat har undantagit från tillämpningsområdet för kapitel IV i direktiv 2012/34/EU i enlighet med artikel 2.10 i det direktivet.
5. Denna förordning ska inte tillämpas på företag eller transportverksamhet som avses i artikel 2.9 i direktiv 2012/34/EU.
6. Denna förordning ska inte gälla Cypern och Malta, så länge som inget järnvägssystem finns på deras territorium.
7. Denna förordning ska inte hindra medlemsstaterna från att anta åtgärder som är nödvändiga för att skydda väsentliga säkerhets- eller försvarsintressen eller från att anta åtgärder för att säkerställa att militären har tillräckligt tillträde till järnvägsinfrastruktur, särskilt för militära operationer och militär utbildning, inbegripet de typer av åtgärder som föreskrivs i artikel 49.1 a–e.

Artikel 2

Allmänna ansvarsområden och principer

1. Denna förordning ska inte påverka infrastrukturförvaltares förvaltningsmässiga oberoende enligt artikel 4 i direktiv 2012/34/EU.
2. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 7c i direktiv 2012/34/EU ska infrastrukturförvaltare ansvara för förvaltningen av järnvägsinfrastrukturkapacitet och trafikledning för järnvägen.

Hänvisningar till en infrastrukturförvaltare i alla bestämmelser om tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet i denna förordning ska anses som hänvisningar till det tilldelningsorgan som avses i artikel 7a.3 i direktiv 2012/34/EU.

3. För att underlätta tillhandahållandet av effektiv och ändamålsenlig järnvägsinfrastrukturkapacitet och trafikledning inom unionen ska infrastrukturförvaltare som avses i artikel 58.3 samarbeta inom det europeiska nätverk för infrastrukturförvaltare (Enim) som avses i artikel 7f i direktiv 2012/34/EU och i enlighet med bestämmelserna om samarbete i denna förordning.

4. När infrastrukturförvaltare fullgör sina uppgifter och skyldigheter i enlighet med denna förordning ska de
- a) optimera användningen av den tillgängliga järnvägsinfrastrukturen genom ändamålsenlig planering och samordning i syfte att öka andelen järnvägstransporter i förhållande till andra transportsätt, för både person- och godstrafik, i enlighet med unionens klimatmål,
 - b) maximera värdet för samhället i socialt, ekonomiskt och miljömässigt hänseende av järnvägstransporttjänster som möjliggörs av järnvägsinfrastruktur,
 - c) säkerställa icke-diskriminerande förvaltning av järnvägsinfrastrukturkapacitet och rättvis och transparent tillgång till denna, även under järnvägsinfrastrukturarbeten, i syfte att möjliggöra rättvis konkurrens och säkerställa största möjliga konkurrenskraft för järnvägstrafiken,
 - d) möjliggöra sömlös järnvägstrafik över mer än ett järnvägsnät och över gränserna genom att sträva efter att undanröja flaskhalsar och driftsrelaterade hinder,
 - e) säkerställa transparens i fråga om järnvägsinfrastrukturkapacitetens tillstånd och tillgänglighet,
 - f) se över och förbättra järnvägsinfrastrukturens prestanda i nära samarbete med operativa berörda parter,
 - g) bidra till genomförandet och utvecklingen av det gemensamma europeiska järnvägsområdet, särskilt genom gemensamma europeiska tekniska och operativa regler och standarder.

Artikel 3

Infrastrukturförvaltarens opartiskhet vad gäller kapacitetsförvaltning och trafikledning, inbegripet planering av underhåll

1. Infrastrukturförvaltare ska utföra uppgifterna gällande kapacitetsförvaltning och trafikledning, inbegripet planering av underhåll, på ett rättvist, transparent och icke-diskriminerande sätt. De personer som ansvarar för att fatta beslut om dessa uppgifter får inte påverkas av någon intressekonflikt.
2. Infrastrukturförvaltare ska respektera affärssekretessen hos den information som de erhåller, i enlighet med unionsrätten och nationell rätt, inbegripet, när så är lämpligt, genom anonymisering av den information som delas med andra parter.
3. När det gäller trafikledning ska infrastrukturförvaltare säkerställa att operativa berörda parter i händelse av störningar som rör dessa berörda parter så snabbt som möjligt får fullständig tillgång till relevant information. Om infrastrukturförvaltaren beviljar tillgång till trafikledningsprocessen ska den göra det på ett rättvist, transparent och icke-diskriminerande sätt för den operativa berörda parten.
4. När det gäller kapacitetsförvaltning och långsiktig planering av omfattande underhåll, modernisering och uppgradering av järnvägsinfrastrukturen ska infrastrukturförvaltaren samråda med sökande, enligt definitionen i artikel 3.19 i direktiv 2012/34/EU, i enlighet med denna förordning, och ta största möjliga hänsyn till de betänkligheter som uttryckts av dessa sökande.

Artikel 4

Strategisk vägledning och nationella krav

1. Medlemsstaterna får ge infrastrukturförvaltaren strategisk vägledning på grundval av den indikativa strategi för utveckling av järnvägsinfrastrukturen som avses i artikel 8.1 i direktiv 2012/34/EU. Denna strategiska vägledning, som ska vara förenlig med denna förordning, ska respektera infrastrukturförvaltarens operativa ansvar, så att infrastrukturförvaltaren kan optimera användningen av järnvägsnätet och på ett ändamålsenligt sätt samordna kapacitetstilldelningen för gränsöverskridande trafik. Den ska tillhandahållas i god tid, så att infrastrukturförvaltaren kan följa de tidsfrister som anges i bilaga I till denna förordning, och kan särskilt omfatta eller innehålla följande:

- a) Allmänna mål för den nationella järnvägspolitiken som är relevanta för strategisk kapacitetsplanering inom ramen för denna förordning.
- b) En översikt över utvecklingen av järnvägsinfrastrukturen, med beaktande av relevanta planer och strategier på nationell eller regional nivå och arbetsplanerna för de europeiska transportkorridorerna.
- c) Allmänna krav och riktlinjer för användning av järnvägsinfrastrukturkapacitet, som infrastrukturförvaltaren ska beakta vid strategisk kapacitetsplanering, särskilt när det gäller högt utnyttjad och överbelastad järnvägsinfrastruktur som avses i artikel 23 i denna förordning.
- d) En översikt över den planerade utvecklingen av järnvägstrafik som bedrivs inom ramen för allmän trafikplikt, vid behov med beaktande av synpunkter från berörda regionala eller lokala myndigheter.

2. Medlemsstaterna får föreskriva att en eller flera delar av den vägledning som avses i denna punkt ska vara bindande genom att kräva att infrastrukturförvaltaren

- a) genomför specifika tidtabellsutformningar, såsom integrerade takttidtabeller, för både gods- och persontrafik,
- b) reserverar minimivolymer av kapacitet för de typer av järnvägstransporttjänster som avses i artikel 14 i syfte att återspegla deras transportpolitiska prioriteringar,
- c) förplanerar järnvägsinfrastrukturkapacitet med avseende på vissa sträckor och knutpunkter, i enlighet med artikel 20.5,
- d) återspeglar nationella transportpolitiska prioriteringar genom nationella parametrar i metoden för uppdelning av kapacitet i enlighet med artikel 27 och genom nationella parametrar i metoden för formell konfliktlösning i enlighet med artikel 39.

Sådana krav får inte binda tillgänglig kapacitet för någon del av järnvägsinfrastrukturen i en sådan omfattning att infrastrukturförvaltaren berövas ett tillräckligt handlingsutrymme för fullgörandet av alla de uppgifter och skyldigheter som fastställs i artikel 2.4.

Tillhandahållandet av järnvägstransporttjänster enligt specifika tidtabellsutformningar, såsom integrerade takttidtabeller, samrådet om strategisk kapacitetsplanering och tilldelningen av de kapacitetsrätter som krävs för sådana tjänster ska förbli öppna för alla sökande och järnvägsföretag på rättvisa, transparenta och icke-diskriminerande villkor.

3. Om medlemsstaterna har antagit strategiska vägledningar och krav enligt punkterna 1 och 2 ska de tillhandahålla dem i ett enda dokument och offentliggöra detta dokument på sin webbplats. Enim ska göra länkarna till dessa dokument tillgängliga på sin webbplats.

4. I syfte att stödja utvecklingen av internationell person- och godstrafik på järnväg ska medlemsstaterna samordna sig i enlighet med artikel 56 för att säkerställa samstämmighet mellan de respektive strategiska vägledningarna och krav som de tillhandahåller enligt den här artikeln.

5. Utan att det påverkar tillämpningen av reglerna om statligt stöd får medlemsstaterna, när så är lämpligt, bevilja infrastrukturförvaltaren ersättning som motsvarar intäktsförluster som uteslutande beror på efterlevnaden av den strategiska vägledningen och kraven avseende användningen av järnvägsinfrastrukturkapacitet.

Artikel 5

Definitioner

I denna förordning gäller de definitioner som föreskrivs i artikel 3 i direktiv 2012/34/EU.

Dessutom gäller följande definitioner:

1. *force majeure*: en oförutsebar, oundviklig eller exceptionell händelse eller situation utanför den operativa berörda partens kontroll, som inte kan förebyggas med rimlig framförhållning och omsorg eller lösas genom åtgärder som, ur teknisk, finansiell eller ekonomisk synvinkel rimligen är möjliga för den operativa berörda parten, som faktiskt har inträffat och kan verifieras objektivt och som tillfälligt eller permanent gör det omöjligt för den operativa berörda parten att fullgöra sina skyldigheter i enlighet med denna förordning, direktiv 2012/34/EU eller sina avtalsenliga skyldigheter.
2. *driftskompatibilitet*: driftskompatibilitet enligt definitionen i artikel 2.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 ⁽¹⁴⁾.
3. *operativ berörd part*: en sökande, ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare, en behörig myndighet som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 ⁽¹⁵⁾, en tjänsteleverantör eller varje annan enhet som är direkt involverad i utförandet av en järnvägsstransporttjänst.
4. *europaisk samordnare*: den samordnare som utsetts enligt artikel 52 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 ⁽¹⁶⁾.
5. *europaiska transportkorridorer*: de korridorer som avses i artiklarna 7 och 11 i, och i bilaga III till, förordning (EU) 2024/1679.
6. *ramavtal*: ett rättsligt bindande allmänt avtal enligt offentligrättsliga eller privaträttsliga bestämmelser vilket fastställer en sökandes och infrastrukturförvaltarens rättigheter och skyldigheter i förhållande till den järnvägsinfrastrukturkapacitet som ska tilldelas och de avgifter som ska tas ut över en tidsperiod som är längre än en tågplanepериод.
7. *samtidig kapacitetstilldelning*: ett förfarande genom vilket infrastrukturförvaltare tilldelar järnvägsinfrastrukturkapacitet som svar på en uppsättning ansökningar om kapacitet som mottagits vid ett givet slutdatum och genom samordning av dessa ansökningar för att säkerställa bästa möjliga utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen och så nära överensstämmelse som möjligt med ansökningarna.

⁽¹⁴⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (EUT L 138, 26.5.2016, s. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

⁽¹⁵⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 (EUT L 315, 3.12.2007, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/oj>).

⁽¹⁶⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 av den 13 juni 2024 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna (EU) 2021/1153 och (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013 (EUT L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

8. *principen om först till kvarn*: en princip för tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet där ansökningar om kapacitet i tilldelningsförfarandet prioriteras enligt deras kronologiska ordning.
9. *tågläge*: den järnvägsinfrastrukturkapacitet som behövs för att framföra ett tåg mellan två platser under en viss tidsperiod, vilken beskrivs som en exakt rutt med tidtabell för det tåget, inklusive avgångsort och destination, tidpunkt och dag för avgång och för ankomst, eventuella uppehållsplatser och tillhörande avgångstider.
10. *kapacitetsspecifikation*: en specifikation som gäller en viss kapacitetsrätt och som beskriver de kommersiella och operativa egenskaperna hos den järnvägsinfrastrukturkapacitet som är relevant för den berörda sökanden så att infrastrukturförvaltaren får tillräcklig information för att kunna förbereda specifika tåglägen som har dessa egenskaper.
11. *järnvägstrafik på flera järnvägsnät*: en inrikes eller internationell järnvägstransporttjänst för gods eller passagerare som utförs på två eller flera järnvägsnät som förvaltas av olika infrastrukturförvaltare; tåget kan kopplas ihop och/eller kopplas isär och vagnar eller vagnarupper kan ha olika avgångsorter och destinationer.
12. *kapacitetsrätt för flera järnvägsnät*: samtliga kapacitetsrätter som gör det möjligt att tillhandahålla järnvägstrafik på flera järnvägsnät.
13. *uppdelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet*: ett förfarande där andelar av den totala tillgängliga kapaciteten hos en viss del av järnvägsinfrastrukturen avsätts för olika typer av järnvägstransporttjänster och för kapacitetsbegränsningar på grund av järnvägsinfrastrukturarbeten.
14. *tågplan*: uppgifter som uppdateras fortlöpande om alla planerade rörelser av tåg och rullande materiel som kommer att äga rum på den berörda järnvägsinfrastrukturen, uttryckta som tilldelade kapacitetsrätter, under en tågplanperiod.
15. *tågplanperiod*: den tidsperiod under vilken en viss tågplan är giltig.
16. *järnvägsinfrastrukturarbete*: ett ingrepp i järnvägsinfrastrukturen i syfte att utveckla, underhålla, modernisera eller uppgradera järnvägsinfrastrukturen enligt definitionerna i artikel 3.2a, 3.2c, 3.2d respektive 3.2e i direktiv 2012/34/EU.
17. *regleringsorgan*: det regleringsorgan som avses i artikel 55 i direktiv 2012/34/EU.
18. *incident*: varje händelse, eller serie av händelser med samma ursprung, som orsakar störningar i järnvägstrafiken.
19. *sträckor och knutpunkter*: en representation av järnvägsnätet i form av ett diagram som består av knutpunkter som är förbundna med varandra genom sträckor och som är strukturerat på ett sätt som gör det möjligt att ta hänsyn till relevanta egenskaper hos utbudet av och efterfrågan på järnvägsinfrastrukturkapacitet, särskilt vid strategisk kapacitetsplanering.
20. *specifik tidtabellsutformning*: ett särskilt sätt att skapa tåglägena i en tågplan, även för trafik på flera järnvägsnät, i syfte att uppnå särskilda politiska mål.
21. *specialtransport*: specialtransport enligt definitionen i tillägg J till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/773 ⁽¹⁷⁾.

⁽¹⁷⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/773 av den 16 maj 2019 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Drift och trafikledning i järnvägssystemet i Europeiska unionen och om upphävande av beslut 2012/757/EU (EUT L 139 I, 27.5.2019, s. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/773/oj).

22. *takttidtabell*: en specifik tidtabellsutformning som syftar till att upprepa järnvägstrafik med regelbundna och fasta intervall samt till att kombinera tåglägen på sträckorna och knutpunkterna i ett järnvägsnät, eller en del av ett järnvägsnät, i förekommande fall med beaktande av förbindelser och anslutningstider mellan tjänster.
23. *del av järnvägsinfrastruktur*: en del av järnvägsnätets spår som identifieras av infrastrukturförvaltaren i syfte att tillämpa särskilda bestämmelser i denna förordning.
24. *kapacitetsbegränsning*: en minskning av kapaciteten, eller en minskning av infrastrukturens prestanda under dess konstruktionsvärden, av skäl som ligger inom eller utanför infrastrukturförvaltarens kontroll, såsom järnvägsinfrastrukturarbeten, försämring av tillgångar eller extrema väderhändelser.

KAPITEL II

Förvaltning av järnvägsinfrastrukturkapacitet

Avsnitt 1

Allmänna principer för förvaltning av järnvägsinfrastrukturkapacitet

Artikel 6

Kapacitetsförvaltning

1. Infrastrukturförvaltare ska förvalta järnvägsinfrastrukturkapacitet genom en planerings- och tilldelningsprocess som omfattar följande tre faser:
- a) Strategisk kapacitetsplanering enligt avsnitt 2.
 - b) Planering och tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet enligt avsnitt 3.
 - c) Anpassning och omplanering av tilldelad kapacitet enligt avsnitt 4.
2. Utöver det innehåll som anges i bilaga IV till direktiv 2012/34/EU ska infrastrukturförvaltare i den beskrivning av järnvägsnätet som avses i artikel 27 i det direktivet inkludera
- a) ett avsnitt om den järnvägsinfrastruktur som ställs till järnvägsföretagens förfogande,
 - b) ett avsnitt om kapacitetsförvaltning,
 - c) ett avsnitt om drift, inbegripet om trafikledning och störnings- och krishantering, och
 - d) ett avsnitt om prestationsstyrning i enlighet med bilaga V till denna förordning.
3. Beslutsfattande om kapacitetsförvaltning enligt punkt 1 i denna artikel, inbegripet både fastställande och bedömning av tillgänglighet och tilldelning av kapacitetsrätter, ska vara en väsentlig uppgift för infrastrukturförvaltaren i den mening som avses i artikel 3.2f i direktiv 2012/34/EU. De bestämmelser om väsentliga uppgifter som fastställs i det direktivet ska tillämpas på beslutsfattandet om kapacitetsförvaltning.

Artikel 7

Europeiskt ramverk för kapacitetsförvaltning

1. Senast den 12 december 2027 ska Enim utarbeta och anta ett *uropeiskt ramverk för kapacitetsförvaltning*, i enlighet med bestämmelserna i artikel 4 och kapitel II, där det fastställs gemensamma verktyg, metoder och förfarandemässiga arrangemang för förvaltningen av järnvägsinfrastrukturkapacitet och för samordningen mellan infrastrukturförvaltare och andra operativa berörda parter. Infrastrukturförvaltare ska ta största möjliga hänsyn till dessa gemensamma verktyg, metoder och förfarandemässiga arrangemang för förvaltningen av järnvägsinfrastrukturkapacitet.
2. När infrastrukturförvaltare utarbetar den beskrivning av järnvägsnätet som avses i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU och i artikel 6.2 i denna förordning ska de ta största möjliga hänsyn till det europeiska ramverket för kapacitetsförvaltning. I beskrivningen av järnvägsnätet ska de förklara skälen till eventuella avvikelser från de gemensamma verktyg, metoder och förfarandemässiga arrangemang som fastställts i det europeiska ramverket för kapacitetsförvaltning.
3. Enim ska offentliggöra ett utkast till europeiskt ramverk för kapacitetsförvaltning i syfte att samråda med den europeiska järnvägsplattformen (ERP) och med operativa berörda parter. ERP och operativa berörda parter får lämna in sina svar på samrådet inom tre månader från offentliggörandet av detta utkast.
4. Enim ska lämna det slutliga utkastet till europeiskt ramverk för kapacitetsförvaltning till det europeiska nätverket av regleringsorgan på järnvägsområdet (ENRRB) senast den 12 juni 2027. ENRRB ska lämna en rekommendation till Enim om det europeiska ramverket för kapacitetsförvaltning inom tre månader från mottagandet av Enims utkast. Enim ska ta största möjliga hänsyn till denna rekommendation när det europeiska ramverket för kapacitetsförvaltning antas.
5. Det europeiska ramverket för kapacitetsförvaltning ska omfatta åtminstone de delar som förtecknas i bilaga III och ska vid behov uppdateras för att ta hänsyn till operativa berörda parters erfarenheter samt Enims verksamhet. När det europeiska ramverket för kapacitetsförvaltning uppdateras ska Enim samråda med ERP och med operativa berörda parter och lämna in det slutliga utkastet till ENRRB för rekommendation, i enlighet med punkterna 3 och 4 i denna artikel.
6. När regleringsorganet utövar sina befogenheter avseende beskrivningen av järnvägsnätet i enlighet med artikel 56.1 och 56.2 i direktiv 2012/34/EU ska det beakta den rekommendation om det europeiska ramverket för kapacitetsförvaltning som har antagits av ENRRB, i enlighet med punkt 4 i den här artikeln och utan att det påverkar principen om regleringsorganens oberoende.
7. Kommissionen ges befogenhet att, i enlighet med artikel 74, anta genomförandeakter för att fastställa det europeiska ramverket för kapacitetsförvaltning, enligt vad som avses i punkt 1 i den här artikeln. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 76.2.

Artikel 8

Sökande

1. Sökande ska ansöka om användning av järnvägsinfrastrukturkapacitet. För att använda sådan järnvägsinfrastrukturkapacitet ska sökande som inte är järnvägsföretag utse ett järnvägsföretag. Järnvägsföretaget ska ingå en överenskommelse med infrastrukturförvaltaren i enlighet med artikel 28 i direktiv 2012/34/EU. Järnvägsföretagets ingående av en sådan överenskommelse påverkar inte sökandes rätt att ingå ramavtal med infrastrukturförvaltare enligt artikel 33 i denna förordning.

2. Infrastrukturförvaltaren får ställa krav på sökande för att säkerställa att berättigade förväntningar om framtida intäkter och utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen infrias. Sådana krav ska vara lämpliga, transparenta och icke-diskriminerande. De får endast innefatta bestämmelser om en ekonomisk garanti som inte överstiger en lämplig nivå som står i proportion till sökandens förväntade verksamhetsnivå, och en försäkran avseende förmågan att ansöka om järnvägsinfrastrukturkapacitet i överensstämmelse därmed. Dessa krav ska specificeras i beskrivningen av järnvägsnätet i enlighet med punkt 2 c i bilaga V.

3. Kommissionen får anta genomförandeakter för att närmare specificera de kriterier som ska följas för tillämpningen av punkt 2 i denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 76.2.

Artikel 9

Förvaltning av järnvägsinfrastrukturkapacitet

1. Infrastrukturförvaltare ska säkerställa att järnvägsinfrastrukturkapacitet förvaltas under alla faser av det kapacitetsförvaltningsförfarande som avses i artikel 6 i denna förordning i enlighet med principerna i artikel 26 i direktiv 2012/34/EU och i artikel 2 i denna förordning.

2. När infrastrukturförvaltare fattar beslut om järnvägsinfrastrukturkapacitet ska de ta hänsyn till den strategiska vägledning och de nationella krav för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturkapacitet som tillhandahållits av medlemsstaterna i enlighet med artikel 4, om medlemsstaterna har tillhandahållit sådan vägledning och sådana krav. Planering och kapacitetstilldelning ska ske enligt rättvisa, transparenta och icke-diskriminerande förfaranden.

3. Infrastrukturförvaltare ska planera och tilldela kapacitet i största möjliga utsträckning, med deltagande av berörda sökande och eftersträva lösningar som är förenliga med sökandenas kapacitetsbehov och ansökningar om kapacitetsrätter, samtidigt som de säkerställer en generellt optimal användning av järnvägsinfrastrukturen på det berörda järnvägsnätet.

Artikel 10

Information om järnvägsinfrastrukturkapacitet

1. Infrastrukturförvaltare ska förse sökande, regleringsorgan och, när så är lämpligt, andra operativa berörda parter med korrekt och aktuell information om tillgänglig järnvägsinfrastrukturkapacitet under hela kapacitetsförvaltningsförfarandet, inbegripet under den strategiska planeringsfas som avses i avsnitt 2, under de planerings- och tilldelningsförfaranden som föreskrivs i avsnitt 3 och när det sker ändringar av tilldelad kapacitet enligt avsnitt 4.

Infrastrukturförvaltare ska utan dröjsmål offentliggöra alla uppdateringar av den kapacitetsutbudsplan som avses i artikel 20 och av den tågplan som avses i artikel 32.

2. Infrastrukturförvaltare ska offentliggöra den information som avses i punkt 1 i denna artikel i enlighet med artikel 66.5.

3. På begäran av sökande ska infrastrukturförvaltare tillhandahålla den information som avses i punkt 1 på grundval av konkreta specifikationer av kommersiella och operativa behov. När det gäller gränsöverskridande tjänster ska infrastrukturförvaltare ta emot och besvara sådana begäranden på ett enda ställe och genom en enda åtgärd eller via ett enda gränssnitt.

Artikel 11

Kapacitetsbegränsningar till följd av järnvägsinfrastrukturarbeten och försämrad järnvägsinfrastruktur

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 7, 7a, 7c och 7e i direktiv 2012/34/EU ska järnvägsinfrastrukturförvaltare planera infrastrukturarbete i enlighet med verksamhetsplanen och med de investerings- och finansieringsprogram som avses i artikel 8.3 i direktiv 2012/34/EU. Om ändringar av dessa program efter antagandet av verksamhetsplanen påverkar eller sannolikt kommer att påverka planeringen av järnvägsinfrastrukturarbeten ska infrastrukturförvaltaren i beskrivningen av järnvägsnätet tillhandahålla en översikt över sådana ändringar och deras sannolika inverkan.

2. Vid planering av järnvägsinfrastrukturarbeten ska infrastrukturförvaltaren agera i enlighet med artiklarna 2.4 och 3.

Infrastrukturförvaltaren ska särskilt på ett balanserat sätt beakta både järnvägsinfrastrukturarbetenas inverkan på förvaltarens egen förvaltning av tillgångar och ekonomiska situation och de uppskattade operativa och ekonomiska konsekvenserna för alla berörda sökande.

3. Infrastrukturförvaltarna ska samråda med sökande om järnvägsinfrastrukturarbetena inom ramen för de samordningsmekanismer som avses i artikel 7e i direktiv 2012/34/EU och, när det gäller gränsöverskridande järnvägstrafik, i enlighet med artikel 57 i denna förordning.

4. Infrastrukturförvaltare ska i tillräckligt god tid planera, informera och samråda med sökande om kapacitetsbegränsningar till följd av järnvägsinfrastrukturarbeten, med beaktande av den uppskattade inverkan på järnvägsföretag. Infrastrukturförvaltare ska därvid respektera den tidsplan och de krav som anges i avsnitt 3 i bilaga I.

5. För kapacitetsbegränsningar som har betydande inverkan i den mening som avses i avsnitt 3 punkt 1 i bilaga I får sökande begära att infrastrukturförvaltaren tillhandahåller alternativ planering för kapacitetsbegränsningen i syfte att identifiera och välja ett alternativ som tar hänsyn till inverkan på sökande och infrastrukturförvaltare på ett balanserat sätt. Infrastrukturförvaltaren ska förse dessa sökande med en vägledande planering av alternativ tillgänglig kapacitet under kapacitetsbegränsningen.

Den vägledande planeringen ska omfatta både den berörda linjen och, i förekommande fall, alternativa linjer, inbegripet i andra järnvägsnät, och ska återspeglas i den kapacitetsmodell som avses i artikel 19 och i den kapacitetsutbudsplan som avses i artikel 20.

6. Infrastrukturförvaltare ska beakta och begränsa järnvägsinfrastrukturarbetenas inverkan på gränsöverskridande trafik. Infrastrukturförvaltare ska i enlighet med artikel 55 samordna sig vad gäller åtminstone alla järnvägsinfrastrukturarbeten på de järnvägslinjer som ingår i de europeiska transportkorridorerna och alla andra järnvägsinfrastrukturarbeten med betydande gränsöverskridande inverkan.

Samordningen ska särskilt inriktas på optimering av tidsplanen för järnvägsinfrastrukturarbeten och tillhandahållande av alternativ kapacitet på den berörda linjen och på alternativa linjer enligt punkt 5 andra stycket, med beaktande av sökandenas operativa och kommersiella behov.

7. Minskningar av järnvägsinfrastrukturens kapacitet eller prestanda under dess konstruktionsvärden till följd av försämring av tillgångar, såsom sänkning av tillåten hastighet eller axellast, ska också betraktas som en kapacitetsbegränsning. Sådana kapacitetsbegränsningar ska inte leda till sanktionsavgifter enligt artikel 42, såvida de inte orsakar en ändring av egenskaperna hos en tilldelad kapacitetsrätt som var okänd för sökanden vid tidpunkten för tilldelningen och denna ändring kategoriseras som betydande i enlighet med artikel 41.6. De informationsskyldigheter som anges i artikel 10 ska gälla för sådana kapacitetsbegränsningar.

8. Infrastrukturförvaltare ska så tidigt som möjligt offentliggöra information och samråda med sökande om planerade tillfälliga kapacitetsbegränsningar, om hur dessa inverkar på kapacitet som är tillgänglig för kommersiella ändamål och om alternativ kapacitet.

9. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 75 för att ändra avsnitt 3 i bilaga I om de faktorer som anges där har visat sig vara ineffektiva eller har lett till stora svårigheter vid genomförandet, eller om sektorn har utvecklat ny och allmänt accepterad bästa praxis, i syfte att ytterligare minska inverkan av kapacitetsbegränsningar till följd av järnvägsinfrastrukturarbeten på järnvägstrafiken och den administrativa bördan för infrastrukturförvaltarna, samtidigt som hänsyn tas till de berörda parternas planeringsmässiga, operativa, tekniska och kommersiella överväganden och till Enims erfarenheter och synpunkter.

Artikel 12

Vägran eller återkallande av kapacitetsrätter med hänsyn till allmän ordning eller allmän säkerhet

1. En medlemsstat får kräva att infrastrukturförvaltaren vägrar att bevilja eller återkallar kapacitetsrätter för en sökande om de behöriga myndigheterna i den medlemsstaten konstaterar att beviljandet av sådana rättigheter till sökanden innebär en allvarlig risk för den allmänna ordningen eller den allmänna säkerheten, inbegripet för den nationella säkerheten och försvaret i den medlemsstaten. Varje sådant beslut ska vara vederbörligen motiverat och strikt nödvändigt och stå i proportion till det eftersträfvade målet.

2. Utan att det påverkar konfidentialiteten för säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter ska medlemsstaterna inom tio dagar från antagandet av ett beslut på grundval av punkt 1 underrätta kommissionen, regleringsorganet och, när det gäller kapacitetsrätter för flera järnvägsnät, andra berörda medlemsstater om antagandet av ett sådant beslut och om skälen till detta. Medlemsstaterna ska regelbundet se över alla sådana beslut.

3. Om en medlemsstat uttrycker betänkligheter i fråga om ett beslut som antagits av en annan medlemsstat på grundval av punkt 1 i denna artikel ska de berörda medlemsstaterna samordna sig i enlighet med artikel 56.

4. När det gäller kapacitetsrätter för flera järnvägsnät får en berörd medlemsstat begära en rekommendation från kommissionen om det beslut som antagits av en annan medlemsstat på grundval av punkt 1.

Avsnitt 2

Strategisk kapacitetsplanering

Artikel 13

Strategisk kapacitetsplanering

1. Strategisk kapacitetsplanering ska omfatta all den verksamhet som fastställs i artiklarna 14–27.

2. Strategisk kapacitetsplanering ska resultera i följande uppsättning planeringsdokument som successivt ger alltmer detaljerad information om tillgänglig kapacitet:

a) Den kapacitetsstrategi som avses i artikel 18.

b) Den kapacitetsmodell som avses i artikel 19.

c) Den kapacitetsutbudsplan som avses i artikel 20.

Innehållet i och tidsplanen för utarbetandet av dessa dokument anges i avsnitten 1 och 2 i bilaga I.

Dokument som utarbetas enligt första stycket a, b och c ska göras tillgängliga av infrastrukturförvaltaren på minst två av unionsinstitutionernas officiella språk.

3. Infrastrukturförvaltare ska anta planeringsdokumenten som grund för nästa fas i planeringsprocessen.
4. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 75 för att ändra
 - i) delar av det detaljerade innehållet i kapacitetsstrategin, i kapacitetsmodellen och i kapacitetsutbudsplanen enligt avsnitt 1 i bilaga I, och
 - ii) tidsfristerna i avsnitt 2 i bilaga I,

om dessa faktorer har visat sig vara ineffektiva eller har lett till stora svårigheter vid genomförandet, eller om järnvägssektorn har utvecklat ny och allmänt accepterad bästa praxis, i syfte att säkerställa ett effektivt strategiskt planeringsförfarande och återspegla infrastrukturförvaltares och sökandes operativa intressen, med beaktande av Enims, sökandenas, regleringsorganens och ENRRB:s erfarenheter och synpunkter vid genomförandet av avsnitten 1 och 2 i bilaga I.

5. Strategisk kapacitetsplanering ska inte inbegripa beviljande av kapacitetsrätter till enskilda sökande i enlighet med artikel 28.

Artikel 14

Allmänna krav för strategisk kapacitetsplanering

1. Infrastrukturförvaltare ska på ett rättvist, transparent och icke-diskriminerande sätt beakta alla typer av järnvägstransporttjänster för vilka de kan komma att få ansökningar om kapacitet, oavsett dessas volym, storleken på marknaden i efterföljande led, stabiliteten mellan på varandra följande tågplaner, regelbundenheten eller turtätheten inom en given tågplanperiod.

2. Vid strategisk kapacitetsplanering, särskilt i den kapacitetsmodell som avses i artikel 19 och i den kapacitetsutbudsplan som avses i artikel 20, ska infrastrukturförvaltare göra åtskillnad mellan åtminstone följande typer av järnvägstransporttjänster:

- a) Godstrafik.
- b) Persontrafik mellan städer (långdistanstrafik).
- c) Persontrafik i städer och regioner.

Mot bakgrund av erfarenheterna från genomförandet av denna förordning och för att stödja enhetlighet över gränserna i det strategiska planeringsförfarandet får Enim, i samråd med operativa berörda parter och med ERP, om så är nödvändigt utarbeta en mer detaljerad harmoniserad förteckning som ytterligare skiljer mellan olika typer av järnvägstransporttjänster. Denna förteckning ska inkluderas i det europeiska ramverket för kapacitetsförvaltning.

3. Vid strategisk kapacitetsplanering, särskilt i den kapacitetsmodell som avses i artikel 19 och i den kapacitetsutbudsplan som avses i artikel 20, ska infrastrukturförvaltare ange den förplanerade kapacitet som är lämplig för tillhandahållandet av järnvägstrafik på flera järnvägsnät.

4. I den strategiska kapacitetsplaneringen ska hänsyn också tas till följande:
- a) Den observerade strukturen för och utvecklingen av efterfrågan på järnvägsinfrastrukturkapacitet, såsom den identifierats genom kapacitetstilldelning under tidigare tågplaneperioder och genom den marknadsövervakning som avses i artikel 15 i direktiv 2012/34/EU.
 - b) Den förväntade utvecklingen av transportbehoven och den därav följande efterfrågan på järnvägstransporttjänster och järnvägsinfrastrukturkapacitet, i enlighet med den analys som avses i artikel 17 i denna förordning.
 - c) Tillkännagivanden av kapacitetsbehov från sökande och synpunkterna från samrådet med operativa berörda parter i enlighet med artikel 15 i denna förordning.
 - d) Den förväntade eller planerade utvecklingen av järnvägsinfrastrukturkapacitet, särskilt i enlighet med den indikativa strategi för utveckling av järnvägsinfrastrukturen som avses i artikel 8.1 i direktiv 2012/34/EU och infrastrukturförvaltarens verksamhetsplan som avses i artikel 8.3 i direktiv 2012/34/EU.
 - e) De planerade järnvägsinfrastrukturarbeten som förväntas påverka järnvägsnätet.
 - f) Särdragen hos olika järnvägstransportmarknader, särskilt när det gäller följande:
 - i) Hastighet.
 - ii) Turtäthet.
 - iii) Tolerans för avvikelser från det tilldelade tågläget.
 - iv) Möjlighet att leda om, planera om eller ersätta tjänster med andra transportsätt i händelse av störningar i järnvägsnätet.
 - v) Volatilitet i efterfrågan på järnvägstransporter och det därav följande behovet av att planera järnvägstrafik med en annan tidshorisont.
5. Den strategiska kapacitetsplaneringen ska återspegla den kapacitet som tilldelats genom ramavtal och rullande planering.
6. Strategisk kapacitetsplanering ska omfatta de sträckor och knutpunkter som ingår i TEN-T:s stomnät och utvidgade stomnät enligt bilaga I till förordning (EU) 2024/1679. Infrastrukturförvaltare får besluta att i den strategiska kapacitetsplaneringen inkludera andra sträckor och knutpunkter i det järnvägsnät de förvaltar. Medlemsstaterna får, i enlighet med den strategiska vägledning som avses i artikel 4, föreskriva att infrastrukturförvaltare ska genomföra strategisk kapacitetsplanering för andra sträckor och knutpunkter i det järnvägsnät som förvaltas av dessa infrastrukturförvaltare.

Strategisk kapacitetsplanering ska genomföras på en nivå som är tillräckligt detaljerad för att möjliggöra kapacitetsplanering för järnvägsnätet. I detta syfte ska järnvägsnätet representeras av sträckor och knutpunkter som gör det möjligt att ta hänsyn till relevanta egenskaper för efterfrågan på och utbudet av kapacitet.

Medlemsstaterna ska instruera infrastrukturförvaltare att ange dessa sträckor och knutpunkter i det register över infrastruktur som avses i artikel 49 i direktiv (EU) 2016/797.

7. För strategisk kapacitetsplanering ska infrastrukturförvaltare upprätta en strategisk ruttkarta i fråga om sträckor och knutpunkter som anger följande:

- a) Det geografiska tillämpningsområdet för den kapacitetsstrategi som avses i artikel 18, för den kapacitetsmodell som avses i artikel 19 och för den kapacitetsutbudsplan som avses i artikel 20.
- b) De alternativa linjer som övervägs i händelse av kapacitetsbegränsningar som avses i artikel 11 och i samband med beredskapsplanering som avses i artikel 21.

Medlemsstaterna ska säkerställa att den strategiska ruttkartan offentliggörs och att den ingår i det register över infrastruktur som avses i artikel 49 i direktiv (EU) 2016/797.

8. Strategisk kapacitetsplanering ska omfatta en period som börjar fem år före ändringen av den tågplan som den avser. Infrastrukturförvaltare får förlänga perioden till mer än fem år, särskilt för att stödja utvecklingen av infrastruktur inom ramen för den indikativa strategi för utveckling av järnvägsinfrastrukturen som avses i artikel 8.1 i direktiv 2012/34/EU.

9. Infrastrukturförvaltare ska se över och uppdatera resultaten av den strategiska kapacitetsplaneringen och då särskilt beakta följande:

- a) Utvecklingen av järnvägsinfrastruktur.
- b) Förändringarna i efterfrågan på järnvägsinfrastrukturkapacitet på marknaden, inbegripet genom tillkännagivanden av kapacitetsbehov.
- c) Resultaten av de tilldelningsförfaranden som fastställs i avsnitten 3 och 4 i detta kapitel under tidigare tågplanepioder, inbegripet i vilken grad sökandena har utnyttjat järnvägsinfrastrukturkapaciteten.
- d) Insikterna från trafikledning utförd i enlighet med kapitel III.
- e) Resultatet av störnings- och krishantering utförd i enlighet med kapitel III.
- f) Resultaten av prestationsgranskning i enlighet med kapitel IV.

10. Enim ska utarbeta och i det europeiska ramverket för kapacitetsförvaltning inkludera riktlinjer med gemensamma verktyg, metoder och förfarandemässiga arrangemang för strategisk kapacitetsplanering.

11. Infrastrukturförvaltarna ska ta hänsyn till dessa riktlinjer i den beskrivning av järnvägsnätet som avses i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU. De ska i beskrivningen av järnvägsnätet förklara skälen till eventuella avvikelser från de gemensamma verktyg, metoder och förfarandemässiga arrangemang som fastställs i riktlinjerna.

Artikel 15

Samråd med berörda parter om strategisk kapacitetsplanering

1. Infrastrukturförvaltare ska, i enlighet med artikel 7e i direktiv 2012/34/EU, samråda med alla operativa berörda parter, inbegripet de som driver järnvägstrafik på flera järnvägsnät, om strategisk kapacitetsplanering, inbegripet de planeringsdokument som avses i artikel 13.2 i denna förordning, i enlighet med den tidsplan som fastställs i avsnitt 2 i bilaga I till denna förordning.

2. För samrådet med operativa berörda parter som driver järnvägstrafik på flera järnvägsnät ska infrastrukturförvaltare samordna sig i enlighet med artikel 55 och, när det gäller europeiska och gränsöverskridande frågor, artikel 57.

*Artikel 16***Samordning av strategisk kapacitetsplanering mellan infrastrukturförvaltare**

1. Infrastrukturförvaltare ska där så är relevant samordna sin verksamhet gällande strategisk kapacitetsplanering i enlighet med artikel 55.

Samordningen ska i synnerhet säkerställa följande:

- a) Att den strategiska planeringen är konsekvent för alla de berörda järnvägsnäten, särskilt när det gäller kapacitetsstrategin, kapacitetsmodellen och kapacitetsutbudsplanen, planeringen av järnvägsinfrastrukturarbeten och beredskapsplanering.
- b) Att kapacitetsbehoven för järnvägstrafik på flera järnvägsnät övervägs på ett lämpligt sätt i kapacitetsstrategin, kapacitetsmodellen och kapacitetsutbudsplanen.
- c) Att en prestationsgranskning görs av den strategiska kapacitetsplaneringen och dess resultat i enlighet med kapitel IV.
- d) Att alla operativa berörda parter och, där så är relevant, ERP, regleringsorgan och ENRRB, de europeiska samordnarna och medlemsstaternas myndigheter och, vid behov, andra berörda parter deltar.

2. Sökande ska ha rätt att framföra sina betänkligheter när det gäller de planeringsdokument som avses i artikel 13.2 till Enim. Enim får anta ett yttrande eller en rekommendation om dessa betänkligheter och ska informera ENRRB.

3. Infrastrukturförvaltare ska beakta alla rekommendationer som Enim antar i enlighet med punkt 2. Om infrastrukturförvaltarna inte följer rekommendationen ska de redogöra för sina skäl i planeringsdokumenten.

4. ENRRB ska övervaka samordningsprocessen och dess genomförande. ENRRB ska informera kommissionen om sina synpunkter på behovet av att åtgärda eventuella brister i samordningsprocessen.

*Artikel 17***Analys av den förväntade utvecklingen på transportmarknaden**

1. Infrastrukturförvaltare ska regelbundet övervaka och analysera transportmarknaderna för att få underlag till sin övergripande verksamhetsstrategi, kapacitetsförvaltning och beredskapshantering samt sina investeringsbeslut.

2. Nätverkssamordnaren ska regelbundet genomföra en transportmarknadsundersökning av nätverks- och marknadsutvecklingen för gränsöverskridande järnvägstrafik. Nätverkssamordnaren ska se över och uppdatera transportmarknadsundersökningen när så är lämpligt, och under alla omständigheter minst vart femte år. Resultaten av marknadsundersökningen ska offentliggöras.

3. Transportmarknadsanalysen i den mening som avses i punkt 1 i denna artikel och den marknadsundersökning som avses i punkt 2 i denna artikel ska särskilt bidra till den strategiska kapacitetsplanering som avses i artikel 4, till den uppdelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet som avses i artikel 27 och till den kapacitetstilldelning på grundval av den formella konfliktlösningsmekanismen som avses i artikel 39.

Infrastrukturförvaltare ska ta hänsyn till transportmarknadsanalysen i den mening som avses i punkt 1 och den marknadsundersökning som avses i punkt 2 för att få underlag till sin övergripande verksamhetsstrategi, kapacitetsförvaltning och beredskapshantering samt sina investeringsbeslut.

*Artikel 18***Kapacitetsstrategi**

1. Infrastrukturförvaltaren ska anta en kapacitetsstrategi som anger förväntningarna när det gäller den framtida utvecklingen av efterfrågan på och utbudet av järnvägsinfrastrukturkapacitet och infrastrukturförvaltarens vision om hur denna utveckling ska tillgodoses.

Kapacitetsstrategin ska fungera som en grund för kommunikation, samråd och samordning mellan operativa berörda parter.

2. Kapacitetsstrategin ska innehålla den information som förtecknas i avsnitt 1 i bilaga I.

3. Infrastrukturförvaltaren ska utarbeta, offentliggöra och vid behov uppdatera kapacitetsstrategin i enlighet med den tidsplan och det innehåll som anges i avsnitt 2 i bilaga I.

*Artikel 19***Kapacitetsmodell**

1. Infrastrukturförvaltaren ska fastställa en kapacitetsmodell som förfinar kapacitetsstrategin på grundval av resultatet av det samråd med operativa berörda parter som avses i artikel 15 och den samråds- och samordningsverksamhet som avses i artikel 16, inbegripet i form av det tillkännagivande av kapacitetsbehov som avses i artikel 14.4 c.

Kapacitetsmodellen ska stödja en balanserad bedömning av kapacitetsbehoven för olika segment av järnvägstransporttjänster och infrastrukturförvaltares behov av att underhålla, modernisera och utveckla järnvägsinfrastruktur, inbegripet uppgradering av befintlig järnvägsinfrastruktur och anläggande av ny järnvägsinfrastruktur. Kapacitetsmodellen ska utgöra en grund för kommunikation, samråd och samordning av strategisk kapacitetsplanering mellan operativa berörda parter.

2. Kapacitetsmodellen ska innehålla den information som förtecknas i avsnitt 1 i bilaga I. Infrastrukturförvaltarna ska utarbeta och offentliggöra kapacitetsmodellen för varje tågplaneperiod och vid behov uppdatera kapacitetsmodellen i enlighet med den tidsplan som anges i avsnitt 2 i bilaga I. Skyldigheten att uppdatera kapacitetsmodellen ska inte gälla om kapacitetsutbudsplanen för samma tågplaneperiod har offentliggjorts.

3. Infrastrukturförvaltaren ska ha rätt att inom rimliga gränser föreslå en kapacitetsmodell som skiljer sig från de synpunkter som mottagits under samrådet med sökande. Infrastrukturförvaltaren ska ange de tillämpliga gränserna i sin beskrivning av järnvägsnätet. Enim ska utarbeta riktlinjer för dessa gränser och inkludera dessa i det europeiska ramverket för kapacitetsförvaltning.

4. Om infrastrukturförvaltaren inte kan utarbeta en kapacitetsmodell inom de gränser som avses i punkt 3 i denna artikel ska den dela upp kapaciteten på denna del av järnvägsinfrastrukturen i enlighet med artikel 27.

5. I relevanta fall ska infrastrukturförvaltare samordna sig i enlighet med artikel 16 för att säkerställa att resultaten av uppdelningen av kapacitet är konsekventa och för att säkerställa sömlös järnvägstrafik på flera järnvägsnät.

6. Infrastrukturförvaltare ska dokumentera och, där så är relevant, motivera eventuella betydande avvikelser mellan kapacitetsmodellen och kapacitetsstrategin för samma tågplaneperiod.

*Artikel 20***Kapacitetsutbudsplan**

1. Infrastrukturförvaltaren ska upprätta en kapacitetsutbudsplan som förfinar kapacitetsmodellen på grundval av det samråd med sökande som avses i artikel 15, inbegripet i form av tillkännagivanden av kapacitetsbehov som avses i artikel 14.4 c, och den samordning mellan infrastrukturförvaltare som avses i artikel 16.

Kapacitetsutbudsplanen ska ligga till grund för kapacitetstilldelning. I enlighet med kraven i avsnitten 1 och 2 i bilaga I ska den innehålla omfattande information om

- a) järnvägsinfrastrukturkapacitet som är tillgänglig för tilldelning till sökande,
- b) järnvägsinfrastrukturkapacitet som inte är tillgänglig för tilldelning.

Kapacitetsutbudsplanen ska innehålla den information som förtecknas i avsnitt 1 i bilaga I.

2. Infrastrukturförvaltare ska utarbeta kapacitetsutbudsplanen i enlighet med resultaten av det förfarande för strategisk kapacitetsplanering som avses i artiklarna 13–19 och i enlighet med den tidsplan som anges i avsnitt 2 i bilaga I.

3. Infrastrukturförvaltare ska offentliggöra kapacitetsutbudsplanen för varje tågplaneperiod senast inom den tidsfrist som anges i avsnitt 2 i bilaga I och ska kontinuerligt uppdatera planen fram till slutet av den tågplaneperiod som den avser. Kapacitetsutbudsplanen ska omfatta varje enskild dag i den berörda tågplaneperioden.

4. Infrastrukturförvaltare ska dokumentera och, där så är relevant, motivera eventuella betydande avvikelser mellan kapacitetsutbudsplanen och kapacitetsmodellen för samma tågplaneperiod.

5. I kapacitetsutbudsplanen får infrastrukturförvaltare ange järnvägsinfrastrukturkapacitet som förplanerad. Förplanerad kapacitet innebär att infrastrukturförvaltaren fastställer egenskaper och volymer för den kapacitet som sökande kan ansöka om, fastställer regler för tilldelning av sådan kapacitet och fastställer förfarandet för hur sådan kapacitet kan begäras, i enlighet med artikel 22. De angivna egenskaperna, reglerna och tilldelningsförfarandena ska beaktas vid tilldelningen av förplanerad kapacitet.

6. Förplanerad kapacitet ska presenteras i kapacitetsutbudsplanen i form av kapacitetsplaneringsobjekt enligt artikel 22, vilka specificerar kapacitetens volym och egenskaper och som är kopplade till tilldelningsregler och tilldelningsförfaranden genom vilka sådan kapacitet görs tillgänglig.

7. Infrastrukturförvaltaren ska ha rätt att inom rimliga gränser föreslå en kapacitetsutbudsplan som skiljer sig från de synpunkter som mottagits under samrådet med sökande. Infrastrukturförvaltaren ska ange de tillämpliga gränserna i sin beskrivning av järnvägsnätet. Enim ska utarbeta riktlinjer för dessa gränser och inkludera dessa i det europeiska ramverket för kapacitetsförvaltning.

8. Om infrastrukturförvaltaren inte kan utarbeta en kapacitetsutbudsplan inom de gränser som avses i punkt 7 i denna artikel ska den dela upp kapaciteten på denna del av järnvägsinfrastrukturen i enlighet med artikel 27.

9. I relevanta fall ska infrastrukturförvaltare samordna sig i enlighet med artikel 16 för att säkerställa att resultaten av uppdelningen av kapacitet är konsekventa och för att säkerställa sömlös järnvägstrafik på flera järnvägsnät.

10. Infrastrukturförvaltaren ska lämna in utkastet till kapacitetsutbudsplan till regleringsorganet för granskning, varefter regleringsorganet ska analysera planen och får fatta beslut om att infrastrukturförvaltaren ska ändra kapacitetsutbudsplanen om det i analysen konstateras att planen inte följer denna förordning eller direktiv 2012/34/EU eller principerna om transparens och icke-diskriminering, i enlighet med de tidsfrister som avses i avsnitt 2 i bilaga I till denna förordning.

Där så är relevant ska regleringsorganen samordna sig med andra regleringsorgan.

11. Enim ska utarbeta riktlinjer, och inkludera dessa i det europeiska ramverket för kapacitetsförvaltning, i vilka följande ska anges:

- a) Metoderna för offentliggörande av kapacitetsutbudsplanen, inbegripet digitala tjänster, verktyg, funktioner och gränssnitt.
- b) Processen för samråd med sökande om kapacitetsutbudsplanen.

Artikel 21

Beredskapsplanering

1. Infrastrukturförvaltare ska inrätta och genomföra ett kontinuerligt förfarande för beredskapsplanering för att förbereda sig på störningar i driften av järnvägsnätet och på andra krissituationer som påverkar järnvägstrafiken.

Beredskapsplanering ska utgöra grunden för trafikledning och störnings- och krishantering i enlighet med artikel 44, i syfte att möjliggöra snabba insatser i sådana situationer och minimera deras inverkan på järnvägstrafiken.

Infrastrukturförvaltare ska dokumentera resultaten av sin beredskapsplanering i en beredskapsplan.

2. Beredskapsplanering ska särskilt omfatta följande:

- a) Fastställande av alternativa linjer, i förekommande fall, inbegripet i andra järnvägsnät, som gör det möjligt att leda om trafiken om delar av järnvägsinfrastrukturen som ingår i TEN-T:s stomnät och utvidgade stomnät inte är tillgängliga, och av sträckor och knutpunkter som omfattas av dokumenten för strategisk kapacitetsplanering.
- b) En vägledande planering av den tillgängliga järnvägsinfrastrukturkapaciteten på de alternativa linjer som fastställs i enlighet med led a, vilket ger transparens i fråga om den järnvägsinfrastrukturkapacitet som finns tillgänglig på sådana linjer och som kan utnyttjas vid incidenter och, i synnerhet, vid störningar i järnvägsnätet i enlighet med artikel 48.
- c) Fastställande av regler och förfaranden för trafikledning och krishantering, inbegripet utbyte av information mellan infrastrukturförvaltare, andra operativa berörda parter och andra berörda parter såsom myndigheter med ansvar för järnvägstrafik eller säkerhets- och katastrofinsatser, samt kriterier för aktivering av dessa förfaranden.
- d) Identifiering och förteckning av organ som ska informeras i händelse av allvarliga incidenter eller allvarliga störningar i tågtrafiken.
- e) Andra förberedelser som är nödvändiga för störnings- och krishantering i enlighet med artikel 44 och med det europeiska ramverk för samordning av gränsöverskridande trafikledning och störnings- och krishantering som avses i artikel 46.

3. Infrastrukturförvaltare ska säkerställa att beredskapsplaneringen är förenlig med den strategiska kapacitetsplaneringen, i synnerhet kapacitetsstrategin, kapacitetsmodellen, kapacitetsutbudsplanen samt planeringen av järnvägsinfrastrukturarbeten enligt artikel 11.

4. Resultaten av beredningsplaneringen, särskilt fastställandet av alternativa linjer i enlighet med punkt 2 a och den vägledande kapacitetsplaneringen för alternativa linjer i enlighet med punkt 2 b, ska ingå i kapacitetsmodellen och i kapacitetsutbudsplanen.

5. Kommissionen ska anta genomförandeakter med närmare uppgifter om det förfarande och de kriterier som ska följas vid tillämpningen av punkt 2 i denna artikel, särskilt i situationer som kan påverka gränsöverskridande trafik. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 76.2.

Artikel 22

Kriterier och förfaranden för tilldelning av förplanerad kapacitet och för fastställande av kapacitetsplaneringsobjekt

1. Infrastrukturförvaltare ska tilldela förplanerad kapacitet som ingår i den kapacitetsutbudsplan som avses i artikel 20 genom rättvisa, transparenta och icke-diskriminerande kriterier och förfaranden.

Infrastrukturförvaltare ska inkludera dessa kriterier och förfaranden i beskrivningen av järnvägsnätet, med beaktande av den gemensamma ram som avses i punkt 4.

2. Infrastrukturförvaltare får gruppera kapacitetsplaneringsobjekt när kapacitet förplaneras för en specifik tidtabellsutformning, såsom förplanerade tåglägen, i enlighet med den strategiska vägledning som avses i artikel 4, om sådan vägledning ges, och med hänsyn till marknadens behov såsom de uttryckts av sökande.

3. Kapacitetsplaneringsobjekt ska fastställa kännetecken och egenskaper hos olika typer av förplanerad kapacitet, inbegripet kapacitet som sökande kan ansöka om, kapacitet som reserverats för järnvägsinfrastrukturarbeten och kapacitet som redan tilldelats. Dessa kännetecken och egenskaper ska omfatta alla aspekter som är relevanta för specifika typer av förplanerad kapacitet, såsom linje, tidsplanering, garanterad eller erforderlig minimihastighet, maximal längd, tekniska parametrar och antal tåglägen som ingår för såväl godstrafiktjänster som persontrafiktjänster.

4. Enim ska utarbeta en gemensam ram för de kriterier och förfaranden som avses i punkt 1 och ska inkludera den i det europeiska ramverket för kapacitetsförvaltning. I den gemensamma ramen ska fördelarna med att reservera kapacitet för särskilda typer av järnvägstjänster eller tilldelningsförfaranden balanseras mot behovet av att säkerställa flexibilitet för att tillgodose marknadens behov vad gäller kapacitetstilldelning. Därför ska det genom den gemensamma ramen ges möjlighet att godta ansökningar om kapacitetsrätter som inte är förenliga med kapacitetsutbudsplanen, och behovet av att anpassa kapacitetsutbudsplanen i enlighet med detta ska beaktas.

5. Enim ska utarbeta specifikationer för kapacitetsplaneringsobjekt i människoläsbar och maskinläsbar format. Enim ska inkludera dessa specifikationer i det europeiska ramverket för kapacitetsförvaltning. Enim ska på grundval av sina erfarenheter av tillämpningen av den här artikeln informera kommissionen om möjliga ändringar av de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet som föreskrivs i direktiv (EU) 2016/797 och de genomförandeakter som antagits på grundval av det direktivet, i enlighet med artikel 66.3 i denna förordning.

Artikel 23

Högt utnyttjad och överbelastad järnvägsinfrastruktur

1. Infrastrukturförvaltare ska utan dröjsmål förklara en del av järnvägsinfrastrukturen som antingen högt utnyttjad eller överbelastad om minst ett av följande villkor är uppfyllt:

- a) Utnyttjandet av järnvägsinfrastrukturkapaciteten har överskridit tröskelvärdena för högt utnyttjad järnvägsinfrastruktur eller för överbelastad infrastruktur under de referensperioder som anges i bilaga II under föregående eller innevarande tågplanepериод.
- b) Infrastrukturförvaltare är skyldiga att dela upp kapaciteten i den strategiska kapacitetsplaneringen i enlighet med artikel 19.4 eller 20.8.
- c) Större järnvägsinfrastrukturarbeten som leder till kapacitetsbegränsningar och som planeras i enlighet med artikel 11 leder till att kapaciteten blir högt utnyttjad eller överbelastad.

Infrastrukturförvaltare ska bedöma utnyttjandet av järnvägsinfrastrukturkapacitet på grundval av objektiva, transparenta och lämpliga förfaranden och metoder.

2. Enim ska utarbeta en gemensam metod rörande utnyttjande av järnvägsinfrastrukturkapacitet. Denna metod ska inkluderas i det europeiska ramverket för kapacitetsförvaltning.

3. I den förklaring som avses i punkt 1 ska tågplaneperioden, järnvägsinfrastrukturdelen och de specifika tidsperioder som det handlar om anges.

4. Enskilda ansökningar om kapacitet som står i konflikt med varandra och som avser tilldelning under tågplaneperioden får inte utgöra skäl för att förklara en del av järnvägsinfrastrukturen som högt utnyttjad eller överbelastad, såvida inte minst ett av villkoren i punkt 1 är uppfyllt.

5. Om en del av järnvägsinfrastrukturen har förklarats som högt utnyttjad eller överbelastad ska infrastrukturförvaltaren göra en kapacitetsanalys i enlighet med artikel 24, såvida inte en kapacitetsförstärkningsplan i enlighet med artikel 25 som tar itu med alla relevanta faktorer har genomförts under de fem år som föregått förklaringen av den delen av järnvägsinfrastrukturen som högt utnyttjad eller överbelastad eller redan håller på att genomföras.

6. För järnvägsinfrastrukturdelar som förklarats som högt utnyttjade eller överbelastade ska infrastrukturförvaltare reservera kapacitet i den kapacitetsutbudsplan som avses i artikel 20, med beaktande av resultatet av den kapacitetsanalys som avses i artikel 24.

7. Medlemsstaterna ska instruera infrastrukturförvaltare att ange delar av järnvägsinfrastrukturen som förklarats som högt utnyttjade eller överbelastade i det register över infrastruktur som avses i artikel 49 i direktiv (EU) 2016/797.

8. De förfaranden och kriterier som ska tillämpas när järnvägsinfrastruktur är överbelastad ska fastställas i beskrivningen av järnvägsnätet och ska ta hänsyn till alla åtgärder och kriterier som antagits i enlighet med artikel 27.

9. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 75 i syfte av att ändra de tröskelvärden för kapacitetsutnyttjande och de referensperioder som anges i bilaga II om dessa faktorer har visat sig vara ineffektiva eller har lett till stora svårigheter vid genomförandet, eller om sektorn har utvecklat ny och allmänt accepterad bästa praxis, i syfte att säkerställa en effektiv förvaltning av järnvägsinfrastrukturkapacitet på högt utnyttjad och överbelastad järnvägsinfrastruktur och för att återspegla infrastrukturförvaltares och sökandes operativa intressen, med beaktande av erfarenheter från Enim, infrastrukturförvaltare, sökande och andra operativa berörda parter, regleringsorgan och ENRRB vid genomförandet av den här artikeln.

*Artikel 24***Kapacitetsanalys för högt utnyttjad eller överbelastad järnvägsinfrastruktur**

1. Infrastrukturförvaltaren ska utföra en kapacitetsanalys inom sex månader efter det att järnvägsinfrastrukturen förklarats vara högt utnyttjad eller överbelastad, såvida inte en kapacitetsförstärkningsplan som tar itu med alla relevanta faktorer har genomförts under de fem år som föregår förklaringen av infrastrukturen som högt utnyttjad eller överbelastad eller redan håller på att genomföras.

I kapacitetsanalysen ska fastställas de begränsningar av järnvägsinfrastrukturkapacitet som förhindrar att de kapacitetsbehov som uttrycks av sökande tas med i kapacitetsmodellen eller i kapacitetsutbudsplanen, eller som förhindrar att ansökningar om järnvägsinfrastrukturkapacitet tillgodoses på ett tillfredsställande sätt.

Kapacitetsanalysen ska också innehålla en första vägledande uppsättning möjliga åtgärder som ska vidtas på kort, medellång och lång sikt för att minska överbelastningen och öka tillgången till kapacitet.

2. Kapacitetsanalysen ska beakta järnvägsinfrastrukturens egenskaper när det gäller järnvägsinfrastrukturkapacitet, förmåga och driftskompatibilitet, driftsförfaranden, arten av tjänster som utförs och effekten av alla dessa faktorer på järnvägsinfrastrukturkapaciteten. De åtgärder som ska övervägas ska särskilt inkludera omledning av trafik, inbegripet via olika järnvägsnät i tillämpliga fall, ändring av tidtabell, ändrade hastigheter, harmonisering av driftsförfaranden och förbättringar av järnvägsinfrastrukturen.

3. Infrastrukturförvaltare ska samråda med sökande om utkastet till kapacitetsanalys i enlighet med artikel 7e i direktiv 2012/34/EU och, om den berörda delen av järnvägsinfrastrukturen ingår i en europeisk transportkorridor, i enlighet med artikel 57 i denna förordning.

Infrastrukturförvaltaren ska offentliggöra resultatet av kapacitetsanalysen på sin webbplats. Enim ska göra länkarna till resultatet av kapacitetsanalysen tillgängliga på sin webbplats.

4. Infrastrukturförvaltare ska när så är relevant ta hänsyn till resultaten av alla kapacitetsanalyser som utförts, inbegripet i andra berörda järnvägsnät, enligt denna artikel vid strategisk kapacitetsplanering, särskilt i kapacitetsstrategin, kapacitetsmodellen och kapacitetsutbudsplanen.

Resultaten av kapacitetsanalysen ska överlämnas till de myndigheter i medlemsstaterna som ansvarar för utarbetandet av den indikativa strategi för utveckling av järnvägsinfrastrukturen som avses i artikel 8.1 i direktiv 2012/34/EU och till den berörda europeiska samordnaren.

*Artikel 25***Kapacitetsförstärkningsplan**

1. Senast sex månader efter det att den kapacitetsanalys som avses i artikel 24 har avslutats ska infrastrukturförvaltaren upprätta en kapacitetsförstärkningsplan för delar av järnvägsinfrastrukturen som förklarats som överbelastade, i enlighet med artikel 23.

I kapacitetsförstärkningsplanen ska följande identifieras:

- a) Orsakerna till överbelastningen.
- b) Den sannolika framtida trafikutvecklingen.
- c) Hinder för järnvägsinfrastrukturutveckling.

- d) Alternativ och kostnader för kapacitetsförstärkning, inklusive de åtgärder som avses i artikel 24.2 och sannolika ändringar av tillträdesavgifter.

På grundval av en kostnads-/nyttoanalys för de möjliga åtgärder som angetts ska kapacitetsförstärkningsplanen också fastställa åtgärder som ska vidtas för att förstärka järnvägsinfrastrukturkapaciteten, inbegripet en tidsplan för genomförande av åtgärderna.

2. Kapacitetsförstärkningsplanen ska upprättas efter samråd med användare av den relevanta överbelastade järnvägsinfrastrukturen i enlighet med artikel 15.

En medlemsstat får besluta att planen ska underkastas dess förhandsgodkännande.

3. Den berörda medlemsstaten ska ta hänsyn till kapacitetsförstärkningsplaner vid förnyelsen av den indikativa strategi för utveckling av järnvägsinfrastrukturen som avses i artikel 8.1 i direktiv 2012/34/EU.

Den berörda europeiska samordnaren ska beakta kapacitetsförstärkningsplanen i den arbetsplan som avses i artikel 53 i förordning (EU) 2024/1679.

4. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 42 i denna förordning ska infrastrukturförvaltaren upphöra att ta ut avgifter för den relevanta järnvägsinfrastrukturen enligt artikel 31.4 i direktiv 2012/34/EU i något av följande fall:

- a) Om infrastrukturförvaltaren inte upprättar en kapacitetsförstärkningsplan.
- b) Om infrastrukturförvaltaren inte lyckas genomföra de åtgärder som anges i kapacitetsförstärkningsplanen.

5. Trots vad som sägs i punkt 4 får infrastrukturförvaltaren, med förbehåll för godkännande från regleringsorganet, fortsätta att ta ut dessa avgifter i något av följande fall:

- a) Om kapacitetsförstärkningsplanen inte kan genomföras på grund av faktorer utanför infrastrukturförvaltarens kontroll.
- b) Om de alternativ som står till buds är inte ekonomiskt eller finansiellt hållbara.

Artikel 26

Särskild järnvägsinfrastruktur

1. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 2 i denna artikel ska järnvägsinfrastrukturkapacitet anses vara tillgänglig för användning av alla typer av trafik som är kompatibla med den rutt som är avsedd för trafik i enlighet med direktiv (EU) 2016/797 och de specifikationer som fastställs i genomförandeakter som antagits på grundval av det direktivet.

2. Om det finns lämpliga alternativa linjer och det i enlighet med förfarandet i artikel 27 kan visas att detta är motiverat ur ett socialt, ekonomiskt och miljömässigt perspektiv, får infrastrukturförvaltaren, efter samråd med berörda parter, ange att vissa delar av infrastrukturen är avsedda för användning av specificerade typer av trafik. I sådana fall ska infrastrukturförvaltaren ange detta i de planeringsdokument som avses i artikel 13.2 och i beskrivningen av järnvägsnätet och reservera kapacitet för de specificerade typerna av trafik i kapacitetsutbudsplanen.

Att järnvägsinfrastruktur har angivits som avsedd för användning av specificerade typer av trafik ska inte hindra andra typer av trafik från att använda sådan järnvägsinfrastruktur om kapacitet finns tillgänglig.

3. Medlemsstaterna ska säkerställa att den järnvägsinfrastruktur som fastställts enligt punkt 2 i denna artikel anges i det register över infrastruktur som avses i artikel 49 i direktiv (EU) 2016/797.

Artikel 27

Uppdelning av kapacitet i järnvägsinfrastruktur som har förklarats vara högt utnyttjad eller överbelastad

1. Infrastrukturförvaltaren ska dela upp kapaciteten på de delar av järnvägsinfrastrukturen som har förklarats vara högt utnyttjade eller överbelastade med hjälp av en rättvis, transparent och icke-diskriminerande metod.

Infrastrukturförvaltaren ska i detalj ange metoden, inbegripet alla tillämpliga parametervärden, i beskrivningen av järnvägsnätet med beaktande av det europeiska ramverket för kapacitetsförvaltning. Parametervärden som fastställs av infrastrukturförvaltaren ska vara föremål för samordning i enlighet med artikel 7e d i direktiv 2012/34/EU.

Infrastrukturförvaltaren ska ta hänsyn till behovet av kapacitet för järnvägstrafik på flera järnvägsnät.

2. Den metod som avses i punkt 1 ska omfatta följande:

- a) Utformning av alternativa scenarier för att dela upp den tillgängliga kapaciteten för olika typer av järnvägstransporttjänster, inbegripet, när så är möjligt, tillhandahållande av alternativ kapacitet på andra linjer eller alternativa tidpunkter.
- b) Utvärdering och rangordning av de scenarier som avses i led a i denna punkt, med beaktande av de driftsrelaterade, samhällsekonomiska och miljömässiga kriterier som anges i punkt 3 i denna artikel.
- c) Val av det högst rankade scenariot på grundval av den utvärdering som avses i led b i denna punkt och ändring av kapacitetsmodellen och kapacitetsutbudsplanen i enlighet med detta.

Metoden ska göra det möjligt att beakta behovet av järnvägstrafik på flera järnvägsnät i sin helhet.

3. Den utvärdering som avses i punkt 2 b ska baseras på, men inte begränsas till, följande driftsrelaterade, samhällsekonomiska och miljömässiga kriterier, med förbehåll för tillgången till uppgifter och med beaktande av tekniska och operativa överväganden och utnyttjandet av järnvägsinfrastrukturen:

- a) Driftskostnader för operatörer av järnvägstransporttjänster och därav följande inverkan på priserna för järnvägstransporttjänsternas kunder.
- b) Tidsrelaterade kostnader för järnvägstransporttjänsternas kunder.
- c) Konnektivitet och tillgänglighet för personer och regioner som betjänas av järnvägstransporttjänsterna, inbegripet förbindelsernas kvalitet, särskilt när det gäller anslutningstider och turtäthet för person- och godstrafik på järnväg.
- d) Inverkan på transporternas externa kostnader, såsom olyckor, utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser samt buller till följd av järnvägstransporttjänster och deras troliga alternativ.
- e) Antal personer och volym av gods som transporteras.

4. Enim ska fastställa en rättvis, transparent och icke-diskriminerande metod och upprätta en förteckning över parametrar för järnvägstransporttjänster och driftsrelaterade, samhällsekonomiska och miljömässiga kriterier som är nödvändiga för den bedömning som avses i punkt 3. Där så är relevant ska Enim ange standardparametervärden eller intervall för standardvärden. Enim ska säkerställa att parametervärdena är tillräckligt provade och kalibrerade i ett operativt sammanhang.

Enim ska inkludera metoden och förteckningen över parametrar och standardvärdena för parametrarna i det europeiska ramverket för kapacitetsförvaltning.

Infrastrukturförvaltaren ska, där så är relevant, justera standardparametervärdena för att ta hänsyn till lokala eller nationella förhållanden på grundval av vedertagen metodologi och empiriska bevis och, i tillämpliga fall, tillämpa medlemsstaternas krav i enlighet med artikel 4.2 d.

Avsnitt 3

Planering och kapacitetstilldelning

Artikel 28

Kapacitetsrätter

1. Sökande får, enligt offentligrättsliga eller civilrättsliga bestämmelser, hos infrastrukturförvaltaren ansöka om ett avtal som ger kapacitetsrätter avseende järnvägsinfrastruktur mot den avgift som avses i kapitel IV avsnitt 2 i direktiv 2012/34/EU.

Infrastrukturförvaltare ska tilldela sökande kapacitetsrätter avseende järnvägsinfrastruktur i form av något av följande:

- a) Kapacitetsspecifikationer.
- b) Tåglägen.

Enim ska fastställa kapacitetsspecifikationernas egenskaper och inkludera dessa i det europeiska ramverket för kapacitetsförvaltning.

2. Infrastrukturförvaltare ska omvandla de kapacitetsrätter som tilldelas i form av en kapacitetsspecifikation till kapacitetsrätter i form av ett tågläge före tågets faktiska avgång, i enlighet med de tidsfrister som anges i avsnitten 4, 5 och 6 i bilaga I.

3. Kapacitetsrätter i form av ett tågläge får tilldelas sökande för högst en tågplaneperiod. Kapacitetsrätter i form av en kapacitetsspecifikation får tilldelas för mer än en tågplaneperiod i enlighet med artiklarna 33 och 35.

4. Såvida inget annat anges i denna förordning ska infrastrukturförvaltares och sökandes respektive rättigheter och skyldigheter i samband med kapacitetstilldelning fastställas i avtal eller i nationell rätt.

5. En kapacitetsrätt som tilldelats en sökande får av mottagaren inte överlåtas till ett annat företag eller för en annan verksamhet.

Varje form av överlåtelse ska medföra uteslutning från ytterligare kapacitetstilldelning under innevarande tågplaneperiod och nästföljande tågplaneperiod.

När ett järnvägsföretag använder kapacitet för att utföra tjänster för en sökande som inte är ett järnvägsföretag ska detta inte anses som en överlåtelse. En sökande som inte är ett järnvägsföretag ska minst tio dagar innan kapaciteten används underrätta infrastrukturförvaltaren om vilket järnvägsföretag som kommer att använda kapaciteten. Denna information ska omfatta bevis på järnvägsföretagets godkännande.

6. När en sökande avser att ansöka om järnvägsinfrastrukturkapacitet för att bedriva persontrafik i en medlemsstat där rätten till tillträde till järnvägsinfrastruktur är begränsad i enlighet med artikel 11 i direktiv 2012/34/EU, ska sökanden informera de berörda infrastrukturförvaltare och regleringsorganen minst 18 månader innan den tågplan som ansökan om kapacitet avser träder i kraft. För att de berörda regleringsorganen ska kunna bedöma den potentiella ekonomiska inverkan på befintliga avtal om allmän trafik, ska regleringsorganen säkerställa att varje behörig myndighet som har beviljat persontrafik på järnväg på den berörda linjen i enlighet med ett avtal om allmän trafik, varje annan berörd behörig myndighet med rätt att begränsa tillträdet enligt artikel 11 i direktiv 2012/34/EU och varje järnvägsföretag som fullgör avtalet om allmän trafik på denna persontrafiklinje informeras utan oskäligt dröjsmål och senast inom tio dagar.

*Artikel 29***Metoder för kapacitetstilldelning**

1. Infrastrukturförvaltare ska bevilja sökande kapacitetsrätter genom de tilldelningsförfaranden som avses i artiklarna 33–36.

Ändringar av tilldelad kapacitet ska också anses som kapacitetstilldelning.

2. Infrastrukturförvaltare ska tilldela järnvägsinfrastrukturkapacitet via digitala verktyg och digitala tjänster i enlighet med artikel 66.

3. Infrastrukturförvaltaren ska återkalla en kapacitetsrätt som under minst en månad har utnyttjats under en tröskelkvot, om detta inte berodde på andra orsaker än ekonomiska som sökanden inte kunnat råda över. I sådana fall ska infrastrukturförvaltaren informera regleringsorganet.

Enim ska fastställa intervallen för tröskelkvoten och inkludera dessa i det europeiska ramverket för kapacitetsförvaltning.

Infrastrukturförvaltare ska fastställa tröskelkvoten i beskrivningen av järnvägsnätet med hänsyn till de intervall för tröskelkvoten som fastställts av Enim.

Regleringsorganet ska övervaka att skyldigheterna enligt denna punkt tillämpas på ett rättvist, transparent och icke-diskriminerande sätt och utreda eventuella klagomål som inkommer.

4. Om infrastrukturförvaltaren i enlighet med punkt 3 återkallar kapacitetsrätter för flera järnvägsnät ska det regleringsorgan som ansvarar för den infrastrukturförvaltaren underrätta berörda regleringsorgan och ENRRB.

*Artikel 30***Tilldelning och samordning av kapacitetsrätter för flera järnvägsnät**

1. Sökande ska genom de tilldelningsförfaranden som avses i artiklarna 33–36 ha rätt att ansöka om kapacitetsrätter för flera järnvägsnät, inbegripet hela tur- och returreisan, och få svar på sådana ansökningar genom en enda kontaktpunkt som inrättats i enlighet med artikel 66.5.

Infrastrukturförvaltare ska samordna sig i enlighet med artikel 55 vid kapacitetstilldelningen för järnvägstrafik på flera järnvägsnät, i synnerhet för gränsöverskridande godstransporter på järnväg och gränsöverskridande persontransporter på järnväg.

2. Den samordning som avses i punkt 1 ska i synnerhet säkerställa följande:

a) Att det utses en gemensam kontaktpunkt som ansvarar för kommunikationen med sökanden när det gäller ansökan om kapacitetsrätter för flera järnvägsnät, vilken ska meddelas sökanden utan dröjsmål efter mottagandet av ansökan.

b) Att kapacitetsrätten för flera järnvägsnät uppfyller minimikvalitetskriterier vad gäller enhetlighet mellan järnvägsnät och sådana aspekter som ruttval, tidpunkter, tillgänglighet på olika trafikdagar och tilldelningens status.

c) Att tilldelningsförfarandet för kapacitetsrätter för flera järnvägsnät genomförs på ett konsekvent sätt, inbegripet i synnerhet den frivilliga konfliktlösningsmekanism som avses i artikel 38 och den formella konfliktlösningsmekanism som avses i artikel 39.

- d) Att samordning sker av alla förändringar av tilldelade kapacitetsrätter för flera järnvägsnät i enlighet med avsnitt 4 i syfte att vid alla tidpunkter säkerställa integriteten hos kapacitetsrätter för flera järnvägsnät.
- e) Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 1.7, att det görs snabba och effektiva kontroller av ruttkompatibilitet för specialtransporter som går över mer än ett järnvägsnät för militära och försvarsrelaterade ändamål.

Om infrastrukturförvaltarna inte utser en gemensam kontaktpunkt ska sökanden välja den infrastrukturförvaltare som ska fungera som gemensam kontaktpunkt för förfrågningar om den specifika ansökan om kapacitet.

- 3. En infrastrukturförvaltare får inte återkalla en kapacitetsrätt för flera järnvägsnät enligt artikel 29.3 utan föregående samordning i enlighet med artikel 55 med övriga berörda infrastrukturförvaltare.

Om infrastrukturförvaltaren återkallar kapacitetsrätter för flera järnvägsnät i enlighet med artikel 29.3, ska den informera regleringsorganet. Regleringsorganet ska underrätta berörda regleringsorgan och ENRRB.

- 4. Ansökningar om kapacitetsrätter för flera järnvägsnät ska behandlas lika och på ett icke-diskriminerande sätt jämfört med ansökningar om kapacitetsrätter för ett enda järnvägsnät.

- 5. Enim ska fastställa de detaljerade förfarandena och metoderna för att främja en enhetlig tillämpning av denna artikel och de minimikvalitetskrav som avses i punkt 2 b och inkludera dessa i det europeiska ramverket för kapacitetsförvaltning.

Artikel 31

Samarbete vid tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet och kapacitet i anläggningar för tjänster

- 1. Infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantörer som erbjuder tjänster som är nödvändiga för att driva en järnvägstransporttjänst och vars anläggningar för tjänster ingår i det transeuropeiska transportnätet enligt bilaga I till förordning (EU) 2024/1679, inbegripet de som är belägna i urbana knutpunkter enligt definitionen i artikel 3.6 i den förordningen, ska samarbeta för att säkerställa att tilldelningen av järnvägsinfrastrukturkapacitet och kapacitet i anläggningar för tjänster är överensstämmande.
- 2. Infrastrukturförvaltare ska i beskrivningen av järnvägsnätet tillhandahålla en förteckning över de anläggningar för tjänster som avses i punkt 1.
- 3. Infrastrukturförvaltare ska säkerställa att sökande på ett enda ställe och genom en enda handling kan ansöka om kapacitetsrätter avseende järnvägsinfrastruktur och kapacitet i de anläggningar för tjänster som avses i punkt 1 i denna artikel, med hjälp av den enda kontaktpunkt som inrättats enligt artikel 66.5.
- 4. Infrastrukturförvaltare får ingå avtal med andra tjänsteleverantörer om gemensamt tillhandahållande av kapacitet.
- 5. Vid tillämpning av punkt 3 ska infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantörer samordna kapaciteten och tillhandahålla kapacitetsrätter, inbegripet kapacitet i den anläggning för tjänster som uppfyller sökandens krav, eller anstränga sig för att hitta ett fungerande alternativ till den kapacitet som söktes.
- 6. De tjänsteleverantörer som avses i punkt 1 i denna artikel ska förse infrastrukturförvaltaren med information om den tillgängliga kapaciteten i ett digitalt format i enlighet med artikel 66.5. Realtidsinformation ska tillhandahållas när det stöds av de digitala verktyg som avses i artikel 66.5.

7. Denna artikel ska inte tillämpas på tjänsteleverantörer som omfattas av ett undantag enligt artikel 2 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/2177 ⁽¹⁸⁾.

Artikel 32

Tågplan

1. Infrastrukturförvaltare ska offentliggöra en ny tågplan innan varje ny tågplanperiod inleds.

Infrastrukturförvaltare ska inleda utarbetandet av tågplanen när de tilldelar kapacitet genom det årliga tilldelningsförfarande som avses i artikel 34, med beaktande av kapacitetsrätter som tilldelats genom ramavtal i enlighet med artikel 33 och genom det förfarande för rullande planering som avses i artikel 35.

2. Infrastrukturförvaltare ska fram till tågplanperiodens utgång säkerställa att tågplanen är uppdaterad, med beaktande av kapacitet som tilldelats genom det förfarande för rullande planering som avses i artikel 35, kapacitet som tilldelats genom det ad hoc-förfarande som avses i artikel 36, ändringar av kapacitetsrätter i enlighet med artikel 41 och omplanering i samband med trafikstörnings- och krishantering i enlighet med artikel 43.

Artikel 33

Kapacitetstilldelning genom ramavtal

1. Sökande ska ha rätt att ansöka om järnvägsinfrastrukturkapacitet under en tidsperiod som överstiger en tågplanepriod genom ramavtal.

Ramavtal ska specificera de beviljade kapacitetsrätterna i form av en kapacitetsspecifikation enligt artikel 28.1 a. De får inte innefatta kapacitetsrätter i form av ett tågläge.

Medlemsstaterna får kräva att ramavtal förhandsgodkänns av regleringsorganet. När det gäller ramavtal som omfattar gränsöverskridande trafik ska de berörda regleringsorganen samordna sig sinsemellan.

2. Infrastrukturförvaltare ska i planeringsdokumenten för den strategiska kapacitetsplaneringen ange den kapacitet som de planerar att reservera för tilldelning genom ramavtal. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 101, 102 och 106 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) ska sådan kapacitet som reserverats för ramavtal i dessa planeringsdokument tilldelas sökande av infrastrukturförvaltaren genom sådana avtal, om inte annat följer av punkterna 5 och 6 i den här artikeln. Detta ska inte hindra infrastrukturförvaltaren från att tilldela den sökta kapaciteten genom ramavtal i fall där sådan kapacitet inte reserveras i planeringsdokumenten, om inte annat följer av punkt 6 i den här artikeln.

3. Ramavtal får ingås mellan flera infrastrukturförvaltare och en sökande om de omfattar mer än ett järnvägsnät.

4. En sökande som är part i ett ramavtal ska begära att infrastrukturförvaltaren omvandlar de kapacitetsspecifikationer som ingår i ramavtalet till ett motsvarande tågläge i enlighet med ramavtalet. Denna omvandling ska genomföras i enlighet med artikel 28.2.

⁽¹⁸⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/2177 av den 22 november 2017 om tillträde till anläggningar för tjänster och järnvägsrelaterade tjänster (EUT L 307, 23.11.2017, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2177/oj).

5. Infrastrukturförvaltare ska säkerställa att ramavtalen är förenliga med följande:

a) Planeringsdokumenten för strategisk kapacitetsplanering enligt artikel 13.2.

b) Den strategiska vägledningen, inbegripet eventuella bindande delar, om medlemsstaterna har tillhandahållit sådan vägledning i enlighet med artikel 4.

Angränsande infrastrukturförvaltare ska samordna sin strategiska kapacitetsplanering för den kapacitet som är tillgänglig för gränsöverskridande ramavtal.

6. Ramavtal får inte hindra andra sökande eller trafiktjänster från att använda den berörda infrastrukturen. Därför ska infrastrukturförvaltare fastställa de maximala andelar av den totala kapaciteten som kan tilldelas genom ramavtal och inkludera dessa andelar i beskrivningen av järnvägsnätet.

7. Villkoren i ramavtal ska kunna ändras för att göra det möjligt att på ett bättre sätt använda järnvägsinfrastrukturen, utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 41 och 42. Andra ändringar av kapacitetsrätter som tilldelas genom ramavtal ska vara belagda med en sanktionsavgift i enlighet med artikel 42.

8. Ramavtal ska i princip omfatta den period som anges i avsnitt 5 i bilaga I. Infrastrukturförvaltaren får samtycka till en kortare eller längre period i särskilda fall. Varje period som är längre än den period som anges i avsnitt 5 i bilaga I ska motiveras av kravet på särskilda investeringar av nya aktörer eller av att tjänsten till stora delar är ny, och medföra betydande förbättringar av tjänstens kvalitet.

9. För trafik som använder särskild järnvägsinfrastruktur enligt artikel 26 och som kräver omfattande och långsiktiga investeringar, som sökanden vederbörligen motiverat, får ramavtal ingås för en period på upp till 15 år. En längre period än 15 år får endast tillåtas i undantagsfall, i synnerhet när det krävs omfattande och långsiktiga investeringar och när sådana investeringar omfattas av avtalsmässiga förpliktelser, inbegripet en flerårig amorteringsplan.

10. Infrastrukturförvaltare ska inkludera kapacitet som tilldelats genom ramavtal i den kapacitetsmodell som avses i artikel 19 och den kapacitetsutbudsplan som avses i artikel 20.

11. Samtidigt som den konfidentiella naturen hos företagsinformation respekteras ska alla berörda parter få tillgång till det allmänna innehållet i varje ramavtal.

12. På grundval av regleringsorganens, de behöriga myndigheternas, järnvägsföretagens, infrastrukturförvaltarnas och ENRRB:s erfarenheter får kommissionen anta genomförandeakter för att specificera närmare bestämmelser avseende förfarandet och kriterierna för ingående av ramavtal och formen och innehållet i dessa avtal, för att säkerställa en enhetlig tillämpning av denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 76.2.

Artikel 34

Kapacitetstilldelning genom det årliga tilldelningsförfarandet

1. Infrastrukturförvaltaren ska tilldela kapacitet genom samtidig kapacitetstilldelning, med sikte på att i möjligaste mån tillgodose alla ansökningar om järnvägsinfrastrukturkapacitet enligt artikel 32.1, om inte annat följer av punkterna 2, 3 och 4 i den här artikeln. Infrastrukturförvaltaren ska i möjligaste mån beakta alla förhållanden av betydelse för sökandena, inklusive den ekonomiska effekten på deras verksamhet.

2. I enlighet med artiklarna 20 och 22 får infrastrukturförvaltaren godta eller avslå ansökningar om kapacitetsrätter som inte överensstämmer med kapacitetsutbudsplanen.

Om en ansökan inte överensstämmer med kapacitetsutbudsplanen ska infrastrukturförvaltaren ha rätt att inom rimliga gränser föreslå en annan järnvägsinfrastrukturkapacitet än den som har sökts och att ändra kapacitetsutbudsplanen, eller bådadera. I sådana fall ska infrastrukturförvaltaren tillämpa de kriterier och förfaranden som avses i artikel 22.1.

När ansökningar som inte överensstämmer med kapacitetsutbudsplanen godtas ska infrastrukturförvaltaren sträva efter att upprätthålla den övergripande balansen mellan de aspekter av kapacitetsutbudsplanen som förtecknas i artikel 20.6 och, i händelse av konflikt med andra ansökningar, prioritera ansökningar som överensstämmer med kapacitetsutbudsplanen, särskilt den förplanerade kapaciteten.

När ansökningar som inte överensstämmer med kapacitetsutbudsplanen avslås ska infrastrukturförvaltaren utan dröjsmål informera den berörda sökanden om sin avsikt att avslå en ansökan. Den berörda sökanden ska ha rätt att lämna in ett klagomål till regleringsorganet.

Infrastrukturförvaltare ska minst en gång om året informera regleringsorganet om alla inkomna ansökningar om kapacitet som inte motsvarade parametrarna för den tillgängliga kapaciteten enligt kapacitetsutbudsplanen, oavsett om de har godtagits eller avslagits. På grundval av denna information får regleringsorganet utfärda ett yttrande, där det kan rekommendera att infrastrukturförvaltaren ändrar kapacitetsmodellen.

3. I händelse av en konflikt mellan två eller flera ansökningar om kapacitet ska infrastrukturförvaltaren först försöka lösa konflikten genom den frivilliga konfliktlösningsmekanism som avses i artikel 38. Om kapacitetskonflikten inte har lösts genom denna frivilliga konfliktlösningsmekanism ska infrastrukturförvaltaren tillämpa den formella konfliktlösningsmekanism som avses i artikel 39.

4. Kapacitetsrätter som beviljas genom det årliga tilldelningsförfarandet får omfatta följande:

a) Kapacitetsspecifikationer.

b) Tåglägen.

Infrastrukturförvaltare ska omvandla kapacitetsrätter som beviljats i form av kapacitetsspecifikationer till tåglägen i enlighet med avsnitt 4 i bilaga I.

5. Infrastrukturförvaltaren ska iaktta den tidsplan för tilldelningsförfarandet som anges i avsnitt 4 i bilaga I.

6. Infrastrukturförvaltaren ska beakta ansökningar som inkommer efter utgången av den tidsfrist som anges i avsnitt 4 i bilaga I, och tilldela kapaciteten i enlighet med principen om först till kvarn.

7. När det gäller ansökningar som inkommer efter utgången av tidsfristen och som inte kan tillgodoses vare sig med restkapacitet som reserverats för tågplanen eller med tillgänglig oplanerad kapacitet, ska infrastrukturförvaltaren försöka erbjuda alternativ via en annan färdväg.

8. Infrastrukturförvaltaren ska samråda med berörda parter om utkastet till tågplan. Berörda parter ska inkludera alla som har ansökt om järnvägsinfrastrukturkapacitet och andra parter som vill ha möjlighet att lämna synpunkter på hur tågplanen kan komma att påverka deras möjlighet att upphandla järnvägstrafik under tågplaneperioden.

9. Infrastrukturförvaltaren ska vidta lämpliga åtgärder för att lösa de problem som tas upp.

Artikel 35

Kapacitetstilldelning genom förfarandet för rullande planering

1. Infrastrukturförvaltare ska tilldela järnvägsinfrastrukturkapacitet genom förfarandet för rullande planering till åtminstone godstransporter på järnväg i enlighet med de tidsfrister som anges i avsnitt 6 i bilaga I. Infrastrukturförvaltare ska reservera kapacitet för detta ändamål i den kapacitetsutbudsplan som avses i artikel 20.

Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 101, 102 och 106 i EUF-fördraget ska sådan kapacitet som reserverats för rullande planering i planeringsdokumenten tilldelas sökande av infrastrukturförvaltaren genom förfarandet för rullande planering. Detta ska inte hindra infrastrukturförvaltare från att tilldela den sökta kapaciteten genom rullande planering i fall där sådan kapacitet inte reserverats i planeringsdokumenten. Förfarandet för rullande planering får inte hindra andra sökande eller trafiktjänster från att använda den berörda järnvägsinfrastrukturen.

2. Kapacitetsrätter som beviljas genom förfarandet för rullande planering får omfatta följande:

- a) Tåglägen eller kapacitetsspecifikationer för alla trafikdagar under den tågplaneperiod som omfattar den första trafikdag som ingår i ansökan.
- b) Kapacitetsspecifikationer för alla trafikdagar som går utöver den tågplaneperiod som omfattar den första dag som ingår i ansökan, för en maximal period som anges i avsnitt 6 i bilaga I.

Infrastrukturförvaltare ska omvandla kapacitetsrätter som beviljats i form av kapacitetsspecifikationer till tåglägen i enlighet med avsnitt 6 i bilaga I.

3. Infrastrukturförvaltare och sökande får gemensamt besluta att ändra de kapacitetsspecifikationer som beviljats genom förfarandet för rullande planering för att möjliggöra en bättre användning av järnvägsinfrastrukturen. Dessa ändringar ska inte betraktas som ändringar av kapacitetsrätter som är föremål för en sanktionsavgift vid tillämpning av artikel 42. Andra ändringar av kapacitetsrätter som tilldelas genom förfarandet ska för rullande planering vara föremål för en sanktionsavgift i enlighet med artikel 42.

4. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 20 ska infrastrukturförvaltare tilldela kapacitet som är reserverad för förfarandet för rullande planering i enlighet med principen om först till kvarn.

5. I enlighet med de regler och förfaranden som anges i artikel 22 ska infrastrukturförvaltare göra sitt yttersta för att erbjuda alternativ kapacitet för ansökningar inom ramen för den rullande planeringen om ansökningarna inte överensstämmer med den kapacitetsutbudsplan som avses i artikel 20. Om det inte är möjligt att erbjuda ett alternativ får infrastrukturförvaltaren vägra att tilldela kapacitet till sådana ansökningar som inte överensstämmer med kapacitetsutbudsplanen. Sökanden ska ha rätt att lämna in ett klagomål till regleringsorganet.

6. Infrastrukturförvaltaren ska, efter en anmälan till regleringsorganet, avslå ansökningar inom ramen för den rullande planeringen om dessa ansökningar har samma egenskaper som kapacitet som normalt tilldelas genom ramavtal i enlighet med artikel 33. Regleringsorganet ska informera ENRRB om sådana avslag och säkerställa en konsekvent tillämpning av denna punkt.

7. På grundval av regleringsorganens, de behöriga myndigheternas, järnvägsföretagens, infrastrukturförvaltarnas och ENRRB:s erfarenheter får kommissionen anta genomförandeakter för att specificera närmare bestämmelser avseende förfarandet för rullande planering för att säkerställa en enhetlig tillämpning av denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 76.2.

*Artikel 36***Kapacitetstilldelning genom ad hoc-förfarandet**

1. Infrastrukturförvaltaren ska utan oskäligt dröjsmål, och under alla omständigheter inom de tidsfrister som anges i avsnitt 7 i bilaga I, besvara ad hoc-ansökningar om järnvägsinfrastrukturkapacitet oavsett när de inkommer under tågplanens giltighetstid. Information om tillgänglig reservkapacitet ska göras tillgänglig, i enlighet med artikel 10, för alla sökande som eventuellt önskar använda denna kapacitet.

Kapacitetsrätter som beviljas genom ad hoc-förfarandet ska vara i form av tåglägen.

2. Tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet till följd av ad hoc-ansökningar ska baseras på principen om först till kvarn.

*Artikel 37***Planering av kapacitetsbegränsningar till följd av järnvägsinfrastrukturarbeten**

1. Infrastrukturförvaltare ska följa den tidsplan och de krav som anges i avsnitten 3 och 8 i bilaga I vid planering av järnvägsinfrastrukturarbeten i enlighet med denna artikel.

2. Vid planering av järnvägsinfrastrukturarbeten ska infrastrukturförvaltare i möjligaste mån begränsa inverkan på den förplanerade kapacitet som ingår i kapacitetsmodellen eller kapacitetsutbudsplanen.

3. Om det för planeringen av en kapacitetsbegränsning till följd av järnvägsinfrastrukturarbeten krävs en ändring av en tilldelad kapacitetsrätt i den mening som avses i artikel 41, ska infrastrukturförvaltaren göra sitt yttersta för att förse berörda sökande med alternativ kapacitet som gör det möjligt för järnvägsföretaget att bedriva den berörda trafiken.

I detta syfte ska infrastrukturförvaltaren informera alla berörda sökande om den planerade ändringen av de berörda kapacitetsrätterna. Infrastrukturförvaltaren ska erbjuda berörda sökande alternativa kapacitetsrätter eller inleda en samordning med de berörda sökandena i syfte att komma överens om alternativa kapacitetsrätter.

4. Infrastrukturförvaltaren ska inkludera kapacitetsbegränsningar till följd av järnvägsinfrastrukturarbeten i kapacitetsmodellen eller i kapacitetsutbudsplanen så snart som de planerats, oavsett när de planeras.

5. Infrastrukturförvaltaren får göra undantag från de tidsfrister som fastställs i tabell 1 i avsnitt 3 i bilaga I och från kravet att inkludera kapacitetsbegränsningar med stor eller betydande inverkan i den kapacitetsmodell som avses i artikel 19 i följande fall:

- a) Det finns bevis för att kapacitetsbegränsningen, på grund av oförutsedda händelser, är nödvändig för att återställa säker tågtrafik.
- b) Tidpunkten för begränsningarna ligger utanför infrastrukturförvaltarens eller dess entreprenörers kontroll eller den kontroll som andra operatörer som agerar på uppdrag av infrastrukturförvaltaren har.
- c) Om alla operativa berörda parter instämmer.

I sådana fall ska infrastrukturförvaltaren omgående samråda med sökandena och de berörda tjänsteleverantörerna och regelbundet informera dem om hur arbetet med att återställa normal drift fortskrider.

Kapacitetsbegränsningar som medför ändringar av kapacitetsrätter efter tilldelningen ska uppfylla kraven i artikel 41 och i avsnitt 8 i bilaga I.

*Artikel 38***Frivillig konfliktlösningsmekanism och samordning av ansökningar**

1. Om det i samband med samtidig kapacitetstilldelning föreligger motstridiga ansökningar om järnvägsinfrastrukturkapacitet ska infrastrukturförvaltaren genom samordning av dessa ansökningar sträva efter att finna bästa möjliga lösning på alla önskemål.
2. Om det uppstår en situation som kräver samordning ska infrastrukturförvaltaren genom samordning försöka tillgodose alla ansökningar om järnvägsinfrastrukturkapacitet och, inom rimliga gränser, ha rätt att föreslå en annan järnvägsinfrastrukturkapacitet än den som har sökts. Infrastrukturförvaltaren ska ange de tillämpliga gränserna i sin beskrivning av järnvägsnätet. Enim ska utarbeta riktlinjer för dessa gränser och inkludera dessa i det europeiska ramverket för kapacitetsförvaltning.
3. Infrastrukturförvaltaren ska sträva efter att lösa eventuella konflikter genom samråd med berörda sökande. Detta samråd ska bygga på att följande uppgifter kostnadsfritt och inom rimlig tid lämnas ut i elektronisk form:
 - a) Kapacitetsrätter som sökts av alla andra sökande på samma linjer.
 - b) Kapacitetsrätter som preliminärt tilldelats alla andra sökande på samma linjer.
 - c) Föreslagna alternativa kapacitetsrätter för de berörda linjerna i enlighet med punkt 2.
 - d) Fullständig information om de kriterier som används i kapacitetstilldelningsförfarandet.

Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 3.2 och förutsatt att alla sökande samtycker, får infrastrukturförvaltaren upprätta kontakter mellan alla sökande som kan vara involverade i lösningen av en konflikt för att underlätta samordningen av ansökningar om järnvägsinfrastrukturkapacitet.

4. Infrastrukturförvaltaren ska i sin beskrivning av järnvägsnätet ange de principer som styr samordningen av ansökningar om kapacitet för järnvägstrafik.
5. Om ansökningar om kapacitet inte kan tillgodoses utan samordning ska infrastrukturförvaltaren sträva efter att tillmötesgå alla ansökningar genom samordning.
6. Vid ansökningar om kapacitet i flera järnvägsnät ska den frivilliga konfliktlösningsmekanism som anges i punkterna 1, 2 och 3 i denna artikel genomföras i enlighet med artikel 55 och involvera nätverkssamordnaren.
7. Enim ska utarbeta riktlinjer för den frivilliga konfliktlösningsmekanismen när det gäller ansökningar om kapacitet i flera järnvägsnät och inkludera dessa i det europeiska ramverket för kapacitetsförvaltning.

*Artikel 39***Formell konfliktlösningsmekanism**

1. Om konflikten inte har lösts genom den frivilliga konfliktlösningsmekanism som avses i artikel 38 ska infrastrukturförvaltaren tilldela järnvägsinfrastrukturkapacitet med hjälp av en rättvis, transparent och icke-diskriminerande metod.

Infrastrukturförvaltaren ska i detalj ange metoden, inbegripet alla tillämpliga parametervärden, i beskrivningen av järnvägsnätet med beaktande av det europeiska ramverket för kapacitetsförvaltning. Parametervärden som definieras av infrastrukturförvaltaren ska vara föremål för samordning i enlighet med artikel 7e c i direktiv 2012/34/EU.

2. Den metod som avses i punkt 1 ska omfatta följande:
 - a) Utformning av alternativa scenarier för att dela upp den tillgängliga kapaciteten för olika typer av järnvägstransporttjänster, inbegripet, när så är möjligt, tillhandahållande av alternativ kapacitet på andra linjer eller alternativa tidpunkter.
 - b) Utvärdering och rangordning av de scenarier som avses i led a i den här punkten, med beaktande av de driftsrelaterade, samhällsekonomiska och miljömässiga kriterier som anges i punkt 3.
 - c) Val av det högst rankade scenariot på grundval av den utvärdering som avses i led b i denna punkt och ändring av kapacitetsmodellen och kapacitetsutbudsplanen i enlighet med detta.
3. Den utvärdering som avses i punkt 2 b ska baseras på, men inte begränsas till, följande driftsrelaterade, samhällsekonomiska och miljömässiga kriterier, med förbehåll för tillgången till uppgifter och med beaktande av tekniska och operativa överväganden och utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen:
 - a) Driftskostnader för operatörer av järnvägstransporttjänster och därav följande inverkan på priserna för järnvägstransporttjänsternas kunder.
 - b) Tidsrelaterade kostnader för järnvägstransporttjänsternas kunder.
 - c) Konnektiviteten och tillgängligheten för personer och regioner som betjänas av järnvägstransporttjänsterna, inbegripet förbindelsernas kvalitet, särskilt när det gäller anslutningstider och frekvens för person- och godstrafik på järnväg.
 - d) Inverkan på transporternas externa kostnader, såsom olyckor, utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser samt buller till följd av järnvägstransporttjänster och deras troliga alternativ.
 - e) Antal personer och volym av gods som transporteras.
4. Enim ska fastställa en rättvis, transparent och icke-diskriminerande metod och upprätta en förteckning över parametrar för järnvägstransporttjänster och samhällsekonomiska kriterier som är nödvändiga för den bedömning som avses i punkt 3. Där så är relevant ska Enim ange standardparametervärden eller intervall för standardvärden. Enim ska säkerställa att dessa parametervärden är tillräckligt provade och kalibrerade i ett operativt sammanhang.

Enim ska inkludera metoden, förteckningen över parametrar och standardparametervärdena i det europeiska ramverket för kapacitetsförvaltning.

Infrastrukturförvaltaren ska, där så är relevant, justera standardparametervärdena för att ta hänsyn till lokala eller nationella förhållanden på grundval av vedertagen metodologi och empiriska bevis och, i tillämpliga fall, följa medlemsstaternas krav i enlighet med artikel 4.2 d.
5. I samband med den formella konfliktlösningsmekanismen ska ansökningar om kapacitetsrätter för flera järnvägsnät beaktas i sin helhet. Om det i enlighet med punkt 4 är olika nationella parametrar som är tillämpliga ska dessa parametrar användas för respektive sträckor.
6. Om ansökningar om kapacitet som rör järnvägstrafik med liknande egenskaper och samhällsekonomisk profil står i konflikt med varandra ska infrastrukturförvaltaren tilldela järnvägsinfrastrukturkapacitet på grundval av en auktion eller på det sätt som ger flest sökande tillgång. Den sistnämnda metoden ska tillämpas under förutsättning att den godkänns av regleringsorganet.

*Artikel 40***Tidsplan för kapacitetstilldelningsförfaranden**

1. Vid genomförande av artiklarna 33–36 ska infrastrukturförvaltaren och sökandena iaktta den tidsplan för kapacitetstilldelningsförfaranden som anges i avsnitten 4–7 i bilaga I.
2. Infrastrukturförvaltare får besluta om andra tidsperioder och tidsfrister för tidsplanen för tilldelning av kapacitetsrätter för internationell tågtrafik än de som avses i denna förordning och i punkt 2 b i bilaga VI till direktiv 2012/34/EU, om
 - a) fastställandet av tåglägen för internationell trafik i samarbete med infrastrukturförvaltare i tredjeländer där järnvägsnätet har en annan spårvidd än unionens huvudjärnvägsnät har en betydande inverkan på tidsplanen för kapacitetstilldelning i allmänhet, eller
 - b) fastställandet av tåglägen för internationell trafik i samarbete med infrastrukturförvaltare i andra tredjeländer har en betydande inverkan på tidsplanen för kapacitetstilldelning, förutsatt att detta inte påverkar kapacitetstilldelningsförfarandena hos andra infrastrukturförvaltare i unionen.
3. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 75 för att ändra de tidsfrister och tidsperioder som anges i avsnitten 4–7 i bilaga I och för att, inom gränserna för den ram som fastställs i artiklarna 33–36, justera de delmål och tidsperioder som anges där, om dessa delar har visat sig vara ineffektiva eller har lett till stora svårigheter vid genomförandet, med beaktande av infrastrukturförvaltarens och sökandes erfarenheter, i syfte att rationalisera kapacitetstilldelningsförfarandena, säkerställa ett effektivt tilldelningsförfarande och hantera berörda parter planeringsmässiga, operativa, tekniska och kommersiella intressen i samband med planering och kapacitetstilldelning.

*Avsnitt 4***Anpassning och omplanering***Artikel 41***Ändringar av kapacitetsrätter efter tilldelningen**

1. Infrastrukturförvaltare får ändra kapacitetsrätter som tilldelats en sökande på eget initiativ endast i enlighet med denna förordning. Sökande får när som helst begära ändringar av tilldelad kapacitet.

Vid ändringar av tilldelade kapacitetsrätter ska artikel 42 tillämpas och infrastrukturförvaltarna ska utan dröjsmål uppdatera den tågplan som avses i artikel 32.

2. Efter tilldelningen av kapacitetsrätter ska infrastrukturförvaltare i största möjliga utsträckning begränsa ändringarna av kapacitetsrätter, i enlighet med principerna i artikel 2.4. På samma sätt ska sökande i största möjliga utsträckning begränsa sina begäranden om ändringar av sådana kapacitetsrätter.
3. Ändringar av kapacitetsrätter ska inbegripa fall där infrastrukturförvaltaren inte kan tillåta att ett tåg framförs i enlighet med den tilldelade kapacitetsrätten och har tillräckligt med tid för att erbjuda sökanden en alternativ kapacitetsrätt efter att ha underrättat sökanden om behovet av ändring.
4. Ett återkallande av kapacitetsrätter ska också anses som en specifik typ av ändring.
5. Vid ändringar av kapacitetsrätter får infrastrukturförvaltare tillämpa kortare tidsfrister för tilldelning av sådana rätter än de tidsfrister som anges i avsnitt 8 i bilaga I. Infrastrukturförvaltare ska i beskrivningen av järnvägsnätet tillhandahålla information om den tid som krävs för att konstruera ett tågläge.

6. De regler och förfaranden som ska tillämpas vid ändring av en kapacitetsrätt ska ta hänsyn till ändringens operativa och kommersiella inverkan. I detta syfte ska infrastrukturförvaltare kategorisera ändringar baserat på deras inverkan och fastställa ändringskategorier med betydande inverkan med beaktande av de förfaranden som antagits av Enim på grundval av punkt 10.

7. Om en kapacitetsrätt för flera järnvägsnät ändras ska de berörda infrastrukturförvaltarna göra alla rimliga ansträngningar för att säkerställa att kapacitetsrätterna är konsekventa längs tågets hela färdväg.

Ett återkallande på grund av force majeure på ett järnvägsnät ska betraktas som ett återkallande på grund av force majeure för kapacitetsrätten längs hela den linje som berörs.

Den infrastrukturförvaltare som ändrar en kapacitetsrätt för flera järnvägsnät ska samordna och ansvara för tilldelningsförfarandet för en alternativ kapacitetsrätt för flera järnvägsnät med övriga berörda infrastrukturförvaltare och underrätta sökanden och alla berörda parter om resultatet av samordningen. Resultatet ska antingen vara tilldelning av en alternativ kapacitetsrätt för flera järnvägsnät eller information om att inga alternativa kapacitetsrätter för flera järnvägsnät finns tillgängliga.

8. Vid tillämpningen av denna förordning ska en tilldelad kapacitetsrätt som inte använts av ett järnvägsföretag anses motsvara en återkallelse på dagen för det berörda tåget.

9. Om en infrastrukturförvaltare ändrar en tilldelad kapacitetsrätt ska den utan dröjsmål informera sökanden och det berörda järnvägsföretaget.

Infrastrukturförvaltaren ska erbjuda sökanden alternativa kapacitetsrätter inom de tidsfrister som anges i avsnitt 8 i bilaga I. Om detta inte är möjligt ska infrastrukturförvaltaren förse sökanden med relevant information som gör det möjligt för sökanden att inkomma med en ny ansökan om järnvägsinfrastrukturkapacitet. I de fall då detta är relevant ska det i informationen hänvisas till den kapacitetsutbudsplan som avses i artikel 20 och till den beredskapsplanering som avses i artikel 21.

10. Enim ska utarbeta och anta enhetliga förfaranden för att hantera ändringar av kapacitetsrätter efter tilldelningen och inkludera dessa i det europeiska ramverket för kapacitetsförvaltning.

Dessa förfaranden ska fastställa kriterier för att göra åtskillnad mellan ändringar beroende på deras kommersiella och operativa inverkan, inbegripet kriterier för att kategorisera ändringar som ändringar med betydande inverkan.

För att kategorisera en ändring som en ändring med betydande inverkan ska Enim beakta bland annat järnvägsföretagets förmåga att utföra tjänsten i enlighet med sina avtalsenliga skyldigheter, förseningar vid avgång eller ändringar av linjen som leder till ökade avstånd, restider, avgifter för tillträde till järnvägsspår eller andra relaterade kostnader samt trösklarna för dessa ändringar.

11. Senast den 12 december 2027 ska kommissionen anta delegerade akter i enlighet med artikel 75 för att ändra avsnitt 8 i bilaga I i syfte att säkerställa effektiva anpassnings- och omplaneringsförfaranden, med beaktande av berörda parter planeringsmässiga, operativa, tekniska och kommersiella intressen. När kommissionen gör detta ska den överväga att införa omplaneringsfönster för mindre arbeten som inte kategoriseras som att de har betydande, stor eller medelstor inverkan och även ta hänsyn till infrastrukturförvaltares och sökandes erfarenheter.

Artikel 42

Sanktionsavgift för ändringar av kapacitetsrätter

1. Om infrastrukturförvaltaren eller en sökande inte uppfyller sina åtaganden med avseende på en tilldelad kapacitetsrätt och om detta medför en ändring som kategoriseras som betydande i enlighet med artikel 41.6, ska den parten betala en sanktionsavgift till den andra parten. Sanktionsavgiften ska vara effektiv, proportionell, avskräckande och icke-diskriminerande.
2. Den sanktionsavgift som avses i punkt 1 ska inte betalas under följande omständigheter:
 - a) Force majeure.
 - b) Om en infrastrukturförvaltare återkallar kapacitetsrätter i enlighet med åtgärder som vidtas av medlemsstaterna i enlighet med artikel 12.
 - c) Om en kapacitetsrätt återkallas i enlighet med artikel 29.3.
 - d) Vid ändring av ramavtal i enlighet med artikel 33.7.
 - e) Vid tillämpning av undantag i enlighet med artikel 37.5.
3. Nivån på sanktionsavgiften ska fastställas mellan en miniminivå och en maximinivå, i enlighet med bilaga IV. Infrastrukturförvaltaren ska i beskrivningen av järnvägsnätet ange nivåerna på de sanktionsavgifter som ska betalas av infrastrukturförvaltaren och sökanden, med förbehåll för regleringsorganets godkännande.
4. Den sanktionsavgift som ska betalas av en infrastrukturförvaltare ska inte differentieras efter marknadssegment för tågtrafiken. Den sanktionsavgift som ska betalas av en sökande ska differentieras efter marknadssegment för tågtrafiken.
5. Sanktionsavgiften får justeras med en faktor från 0,1 till 2, beroende på ändringens inverkan och i enlighet med något av följande kriterier:
 - a) Tidpunkten för underrättelsen om ändringen.
 - b) Om ändringen orsakas av infrastrukturförvaltaren och det finns alternativ kapacitet, kvaliteten på den alternativa kapaciteten.
 - c) Om ändringen orsakas av sökanden, huruvida kapaciteten kan omfördelas och användas av en annan sökande.

Den maximala justeringen får endast tillämpas i situationer där kapacitetsrätten återkallas.

6. Enim ska, på grundval av kriterierna i punkt 5, utarbeta riktlinjer för tillämpningen av justeringen och inkludera dessa i det europeiska ramverket för kapacitetsförvaltning.

Infrastrukturförvaltaren ska fastställa justeringsnivåerna på grundval av dessa riktlinjer.

7. Infrastrukturförvaltaren ska i beskrivningen av järnvägsnätet ange de justeringsnivåer som ska tillämpas på de sanktionsavgifter som ska betalas av infrastrukturförvaltaren och sökanden, med förbehåll för regleringsorganets godkännande.

8. När det gäller en kapacitetsrätt för flera järnvägsnät ska den totala sanktionsavgiften beräknas genom att sanktionsavgifternas belopp, inklusive justeringen, i vart och ett av järnvägsnäten summeras, med beaktande av följande:

- a) Skyldigheten att betala sanktionsavgiften till sökanden ska tillämpas på den infrastrukturförvaltare som är ansvarig för ändringen av kapacitetsrätten, med beaktande av kapacitetsrätten i dess helhet. Den sanktionsavgift som ska betalas av infrastrukturförvaltaren ska vara tre gånger högre än den sanktionsavgift som ska betalas i det egna järnvägsnätet, men inte högre än summan av sanktionsavgifterna för hela kapacitetsrätten.
- b) Skyldigheten att betala sanktionsavgiften till infrastrukturförvaltarna ska tillämpas på den sökande som begärt ändringen, med beaktande av kapacitetsrätten i dess helhet. Sanktionsavgiften ska betalas till de berörda infrastrukturförvaltarna i proportion till deras respektive del av kapacitetsrätten för flera järnvägsnät.

9. En infrastrukturförvaltare eller en sökande ska ha rätt att hos det ansvariga regleringsorganet ta upp en tvist avseende ändringen av en kapacitetsrätt eller avseende betalningen av en sanktionsavgift. Regleringsorganet ska fatta ett beslut utan dröjsmål och senast inom en månad efter att ha samlat in all information som är nödvändig för att bedöma orsaken till ändringen.

10. När det gäller en kapacitetsrätt för ett enda järnvägsnät ska beslutet fattas av regleringsorganet i de medlemsstater där kapacitetsrätten gäller.

När det gäller kapacitetsrätter för flera järnvägsnät ska beslutet fattas av det regleringsorgan som ansvarar för den infrastrukturförvaltare som fungerar som gemensam kontaktpunkt enligt artikel 30.

Regleringsorganen ska informera och får rådfråga ENRRB om sådana beslut. När ENRRB rådfrågas ska det ge regleringsorganen råd i syfte att säkerställa att sådana beslut är konsekventa och baseras på allmänt erkända principer.

11. Kommissionen ska anta delegerade akter i enlighet med artikel 75 för att ändra bilaga IV i syfte att anpassa sanktionsavgifternas minimi- och maximinivåer till inflationstakten. Sanktionsavgiftsnivåerna ska ses över vartannat år på grundval av den inflationstakt som mäts med hjälp av det europeiska konsumentprisindex som offentliggörs av Eurostat. Den första översynen av sanktionsavgiftsnivåerna ska genomföras 2033.

Artikel 43

Omplanering i samband med störnings- och krishantering

1. I händelse av en störning i järnvägsnätet enligt artikel 48 eller en krissituation enligt artikel 49 ska den eller de infrastrukturförvaltare som berörs göra sitt yttersta för att omplanera den trafik som påverkas av störningen. För detta ändamål ska infrastrukturförvaltare tilldela järnvägsinfrastrukturkapacitet med beaktande av de riktlinjer som avses i punkt 2, på grundval av de beredskapsplaner som utarbetats i enlighet med artikel 21 och i nära samordning med operativa berörda parter och, i förekommande fall, andra berörda parter.

2. Enim ska utarbeta och anta riktlinjer för förvaltning och tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet i händelse av en störning i järnvägsnätet enligt artikel 48 och inkludera dessa i det europeiska ramverket för samordning av gränsöverskridande trafikledning och störnings- och krishantering. Enim ska i synnerhet utarbeta riktlinjer för tillämpningen av störningshantering och principen om först till kvarn.

När störningshantering tillämpas ska Enim utarbeta riktlinjer för de förfaranden som ska tillämpas, vid behov med användning av den frivilliga konfliktlösningsmekanism som avses i artikel 38 och den formella konfliktlösningsmekanism som avses i artikel 39. Enim ska inkludera dessa riktlinjer i det europeiska ramverk för samordning av gränsöverskridande trafikledning och störnings- och krishantering som avses i artikel 46.

3. Infrastrukturförvaltare och sökande får på frivillig grund ingå avtal om ersättning av vissa kapacitetsrätter i händelse av en störning i järnvägsnätet enligt artikel 48. Sådana avtal ska förtecknas i den beredskapsplan som avses i artikel 21.

4. Om en störning i järnvägsnätet enligt artikel 48 påverkar trafiken på mer än ett järnvägsnät ska de berörda infrastrukturförvaltarna samordna tilldelningen av alternativ kapacitet i enlighet med artikel 55 och ta hänsyn till det europeiska ramverk för samordning av gränsöverskridande trafikledning och störnings- och krishantering som avses i artikel 46.

KAPITEL III

Trafikledning och störnings- och krishantering

Artikel 44

Trafikledning och störnings- och krishantering

1. Infrastrukturförvaltare ska utföra trafikledning i enlighet med denna förordning, direktiv (EU) 2016/797 och de specifikationer som fastställs i genomförandeakter som antagits i enlighet med det direktivet.

För detta ändamål ska infrastrukturförvaltare utföra

- a) trafikledning under normala driftsförhållanden, vilket innefattar hantering av incidenter som medför begränsade avvikelser från tågplanen,
- b) störningshantering för att ta itu med betydande störningar i driften av järnvägsnätet vilka kräver samordnade åtgärder i enlighet med artikel 48,
- c) trafikledning under sådana krissituationer som avses i artikel 49.

2. I trafikledningsarbetet ska infrastrukturförvaltare iaktta de principer som anges i artikel 2.

Infrastrukturförvaltare ska i synnerhet minimera störningarna och deras inverkan på järnvägstrafiken och

- a) säkerställa en snabb och samordnad reaktion på störningar, i synnerhet i händelse av störningar i järnvägsnätet och krissituationer,
- b) stabilisera och optimera järnvägstrafiken under hela den tid som störningarna i järnvägsnätet och krissituationerna pågår,
- c) förse operativa berörda parter och alla andra parter som berörs, i synnerhet myndigheter som ansvarar för hantering av krissituationer utanför järnvägssektorn, med relevant, korrekt och aktuell information. Denna information ska tillhandahållas på lämpligt sätt, inbegripet de sätt som avses i artikel 66.

Artikel 45

Regler och förfaranden för trafikledning och störningshantering

1. Infrastrukturförvaltare ska införa regler och förfaranden för att hantera tågrörelser som avviker från tågplanen. Dessa regler och förfaranden ska offentliggöras i den beskrivning av järnvägsnätet som avses i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU och omfatta trafikledning i de situationer som anges i artikel 44.1 a, b och c i denna förordning.

2. De regler och förfaranden som avses i punkt 1 ska syfta till att minimera de totala konsekvenserna för alla typer av tågtrafik av avvikelser från tågplanen, med beaktande av behoven för alla typer av trafik. Dessa regler och förfaranden kan inbegripa prioriteringsregler för ledningen av olika typer av trafik och de särskilda förfaranden, kriterier och mål som ska tillämpas i en optimeringsbaserad metod som baseras på optimeringen av en målfunktion, såsom minimering av antalet förseningsminuter eller av den tid det tar att återgå till normal drift, snarare än uttryckliga prioriteringsregler.

3. I händelse av störningar i tågtrafiken på grund av tekniska missöden eller olyckor ska infrastrukturförvaltaren vidta alla nödvändiga åtgärder för att återställa situationen till det normala. I detta syfte ska infrastrukturförvaltaren genomföra den beredskapsplan som utarbetats i enlighet med artikel 21. Om en störning har en potentiell inverkan på gränsöverskridande trafik ska de berörda infrastrukturförvaltarna samarbeta med varandra för att återställa den gränsöverskridande trafiken till det normala i enlighet med det europeiska ramverk för samordning av gränsöverskridande trafikledning och störnings- och krishantering som avses i artikel 46.

4. Vid fastställandet av de regler och förfaranden som avses i punkt 1 ska infrastrukturförvaltare ta hänsyn till det europeiska ramverk för samordning av gränsöverskridande trafikledning och störnings- och krishantering som avses i artikel 46. De ska i beskrivningen av järnvägsnätet förklara skälen till eventuella avvikelser från de gemensamma regler och förfaranden som fastställts i det europeiska ramverket för samordning av gränsöverskridande trafikledning och störnings- och krishantering.

5. I händelse av force majeure, och om det är absolut nödvändigt på grund av en incident som gör att järnvägsinfrastrukturen under en period blir oanvändbar, får tilldelade kapacitetsrätter återtas utan förvarning under den tid som behövs för att reparera systemet, samtidigt som alla ansträngningar görs för att tillhandahålla möjliga alternativ.

Om infrastrukturförvaltaren anser det nödvändigt får den begära att järnvägsföretagen ger tillgång till de resurser som infrastrukturförvaltaren anser vara mest lämpliga för att återställa situationen till det normala så snart som möjligt.

6. Vid återkallelse av kapacitet ska infrastrukturförvaltare informera järnvägsföretagen om sin tidshantering, om hur reparationerna fortskrider och om möjliga alternativ till deras tilldelade kapacitet.

7. Medlemsstaterna får kräva att järnvägsföretag medverkar till att säkerställa efterlevnad och övervakning i fråga om sitt uppfyllande av säkerhetsstandarder och säkerhetsbestämmelser.

Artikel 46

Europeiskt ramverk för samordning av gränsöverskridande trafikledning och störnings- och krishantering

1. Senast den 12 april 2028 ska Enim utarbeta ett europeiskt ramverk för samordning av gränsöverskridande trafikledning och störnings- och krishantering i enlighet med de principer som avses i artikel 44, med gemensamma verktyg, metoder och förfarandemässiga arrangemang för samordningen mellan infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och andra operativa berörda parter och med beaktande av arbetet i det gemensamma företaget för Europas järnvägar som inrättats genom artikel 3.1 d i förordning (EU) 2021/2085. Infrastrukturförvaltare ska ta största möjliga hänsyn till dessa gemensamma verktyg, metoder och förfarandemässiga arrangemang för samordningen av gränsöverskridande trafikledning och störnings- och krishantering.

2. När infrastrukturförvaltare utarbetar den beskrivning av järnvägsnätet som avses i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU och i artikel 6.2 i denna förordning ska de ta största möjliga hänsyn till det europeiska ramverket för samordning av gränsöverskridande trafikledning och störnings- och krishantering. De ska i beskrivningen av järnvägsnätet förklara skälen till eventuella avvikelser från de riktlinjer för samordningen som fastställts i detta ramverk.

3. Enim ska offentliggöra ett utkast till det europeiska ramverket för samordning av gränsöverskridande trafikledning och störnings- och krishantering för samråd med ERP och operativa berörda parter. ERP och operativa berörda parter får lämna in sina svar på samrådet inom tre månader från offentliggörandet av detta utkast.

4. Enim ska lämna det slutliga utkastet till det europeiska ramverket för samordning av gränsöverskridande trafikledning och störnings- och krishantering till ENRRB senast den 12 oktober 2027. ENRRB ska lämna en rekommendation till Enim om det europeiska ramverket för samordning av gränsöverskridande trafikledning och störnings- och krishantering inom tre månader efter mottagandet av Enims utkast. Enim ska ta största möjliga hänsyn till denna rekommendation vid antagandet av det europeiska ramverket för samordning av gränsöverskridande trafikledning och störnings- och krishantering.

5. Det europeiska ramverket för samordning av gränsöverskridande trafikledning och störnings- och krishantering ska omfatta åtminstone de delar som förtecknas i bilaga VI och ska vid behov uppdateras för att ta hänsyn till operativa berörda parter erfarenheter och Enims verksamhet. När det europeiska ramverket för samordning av gränsöverskridande trafikledning och störnings- och krishantering uppdateras ska Enim samråda med ERP och med operativa berörda parter och lämna in ett utkast till ENRRB för rekommendation, i enlighet med punkterna 3 och 4.

6. När regleringsorganet utövar sina befogenheter avseende beskrivningen av järnvägsnätet i enlighet med artikel 56.1 och 56.2 i direktiv 2012/34/EU ska det beakta den rekommendation om det europeiska ramverket för samordning av gränsöverskridande trafikledning och störnings- och krishantering som har antagits av ENRRB, i enlighet med punkt 2 i den här artikeln och utan att det påverkar principen om regleringsorganens oberoende.

7. Kommissionen ges befogenhet att, i enlighet med artikel 74, anta genomförandeakter som fastställer det europeiska ramverk för samordning av gränsöverskridande trafikledning och störnings- och krishantering som anges i punkt 5 i den här artikeln.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 76.2.

Artikel 47

Samordning av gränsöverskridande trafikledning och trafikstörnings- och krishantering

Infrastrukturförvaltare ska samordna trafikledningen i enlighet med artikel 55 och på grundval av det europeiska ramverk för samordning av gränsöverskridande trafikledning och trafikstörnings- och krishantering som avses i artikel 46.

Samordningen ska i synnerhet säkerställa följande:

- a) Att internationell järnvägstrafik bedrivs med ett minimum av störningar både under normal drift och i störnings-situationer.
- b) Att tillräcklig hänsyn tas till de särskilda utmaningar som är förbundna med gränsöverskridande sträckor, till följd av bland annat begränsad driftskompatibilitet i fråga om infrastruktur, teknisk utrustning och drift, språk- och utbildningskrav för personalen, administrativa förfaranden och gränsförfaranden.
- c) Att ett effektivt utbyte av aktuell och relevant information sker mellan infrastrukturförvaltare, sökande, järnvägsföretag och andra operativa berörda parter samt, i förekommande fall, alla andra berörda strukturer för styrning av krishantering på unionsnivå, inbegripet i enlighet med artikel 66.

Artikel 48

Störning i järnvägsnätet

1. Om en incident medför eller sannolikt kommer att medföra begränsningar i driften av järnvägsnätet, vilket kräver samordnade åtgärder av operativa berörda parter för att säkerställa bästa möjliga trafikledning under begränsningarna, ska de infrastrukturförvaltare som påverkas bedöma incidentens sannolika varaktighet och konsekvenser på grundval av all tillgänglig information och tidigare erfarenheter, och därvid ta hänsyn till den metod som avses i punkt 7.

Om incidentens sannolika varaktighet och konsekvenser uppfyller kriterierna för en deklaration om störningar i järnvägsnätet enligt bilaga VII ska de berörda infrastrukturförvaltarna deklarera en störning i järnvägsnätet och genomföra de åtgärder som fastställs i artikel 45.

2. Om störningen i järnvägsnätet har, eller sannolikt kommer att ha, en inverkan på mer än ett järnvägsnät ska förvaltaren av den järnvägsinfrastruktur i vilken störningen i järnvägsnätet inträffade deklarerar en störning i flera järnvägsnät och samordna åtgärder i enlighet med artikel 47 och därvid ta hänsyn till det europeiska ramverk för samordning av gränsöverskridande trafikledning och störnings- och krishantering som avses i artikel 46.

3. Om störningen i järnvägsnätet har gränsöverskridande inverkan och leder till ett partiellt eller fullständigt avbrott i trafiken under mer än 15 dagar, ska infrastrukturförvaltaren lämna en incidentrapport till nätverkssamordnaren så snart som möjligt efter den störningsdeklaration som gjorts enligt punkt 1 eller 2 och tillhandahålla en uppdatering var 30:e dag under hela den tid då störningen pågår.

Incidentrapporten ska innehålla information om alla operativa åtgärder som vidtagits för att säkerställa alternativa linjer och återupptagande av reguljär trafik.

Nätverkssamordnaren ska lämna incidentrapporten till Enim och de berörda europeiska samordnarna och, på begäran, till de berörda sökandena.

4. Infrastrukturförvaltaren ska snarast möjligt informera berörda parter om att järnvägsinfrastrukturkapacitet inte finns att tillgå.

Medlemsstaterna får kräva att infrastrukturförvaltaren gör sådan information tillgänglig för den behöriga myndighet som avses i artikel 9.1 i direktiv (EU) 2022/2557.

Regleringsorganet får, om det anser att det är nödvändigt, begära att infrastrukturförvaltaren ställer sådan information till dess förfogande.

5. Nätverkssamordnaren ska samla in information om störningar i järnvägsnätet, analysera svaren, dra slutsatser om hur effektiv hanteringen av sådana incidenter varit, rådfråga operativa berörda parter, med beaktande av de riktlinjer som utarbetats av Enim i enlighet med artikel 57.2, och rapportera till Enim och den rådgivande prestationspanelen.

6. Enim ska ta hänsyn till nätverkssamordnarens slutsatser om störningar i järnvägsnätet vid uppdateringen av det europeiska ramverk för samordning av gränsöverskridande trafikledning och störnings- och krishantering som avses i artikel 46.

7. Enim ska fastställa en metod för att uppskatta den sannolika varaktigheten av störningarna i järnvägsnätet och deras konsekvenser för trafiken, fastställa minimiinnehållet i incidentrapporten och tillhandahålla en mall för incidentrapporten. Enim ska inkludera den metoden, det minimiinnehållet och den mallen i det europeiska ramverk för samordning av gränsöverskridande trafikledning och störnings- och krishantering som avses i artikel 46. Infrastrukturförvaltare ska ta hänsyn till den metoden, det minimiinnehållet och den mallen.

Artikel 49

Krissituationer

1. I krissituationer eller vid överhängande risk för en krissituation som rör allmän säkerhet, hälsoepidemier, naturkatastrofer eller miljön och som har eller förväntas ha en kritisk inverkan på utbudet av eller efterfrågan på järnvägstransporttjänster, ska medlemsstaterna ha rätt att tillämpa nödatgärder som, med avvikelse från reglerna i denna förordning och från reglerna om tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet i kapitel IV avsnitt 3 i direktiv 2012/34/EU, inbegriper

a) återkallande av kapacitetsrätter utan sanktionsavgift i enlighet med artikel 42,

b) alternativa principer, regler och förfaranden för kapacitetsförvaltning,

c) alternativa förfaranden för trafikledning,

d) användning av alternativa linjer,

e) ändring av kapacitetsutbudsplaner.

Den berörda medlemsstaten ska säkerställa att nödgärder i möjligaste mån följer de principer för kapacitetsförvaltning och trafikledning som anges i denna förordning och att de utnyttjar befintliga beredskapsplaner som utarbetats i enlighet med artikel 21. Den ska samordna sådana nödgärder med andra medlemsstater i enlighet med artikel 56.

Nödgärdernas innehåll och varaktighet ska begränsas till vad som är absolut nödvändigt och proportionellt för att hantera krissituationen i fråga.

2. Den berörda medlemsstaten ska utan dröjsmål underrätta kommissionen och Enim om sitt beslut att tillämpa nödgärder och om upphävandet av sådana åtgärder och tillhandahålla en motivering och en beskrivning av dessa åtgärder och tillämpningens förväntade varaktighet. När Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/2747⁽¹⁹⁾ är tillämplig, ska den berörda medlemsstaten också underrätta det centrala samordningskontor som utsetts av den medlemsstaten enligt artikel 8 i den förordningen om de åtgärder som antagits enligt den här artikeln.

3. De kontaktpunkter som utsetts i enlighet med artikel 64 i denna förordning ska förse kommissionen, Enim, andra infrastrukturförvaltare, den behöriga myndighet som avses i artikel 9.1 i direktiv (EU) 2022/2557 och andra berörda parter med information om nödgärderna och bidra till samordningen av sådana åtgärder.

4. Om nödgärder har en betydande inverkan på gränsöverskridande trafik, ska infrastrukturförvaltarna samordna sig i enlighet med artikel 55, med beaktande av de riktlinjer som utarbetats av Enim i enlighet med artikel 57.2. När samordning sker genom särskilda samordningsstrukturer i enlighet med artikel 55.2 a ska kommissionen och den berörda medlemsstaten involveras.

5. Om nödgärderna har en betydande inverkan på gränsöverskridande trafik, ska regleringsorganen och ENRRB på begäran av kommissionen lämna ett yttrande till kommissionen inom en tidsfrist som fastställs av kommissionen. Kommissionen får anta beslut som föreskriver att en medlemsstat ska upphäva nödgärderna, om dessa inte anses nödvändiga.

6. Medlemsstaterna ska tillhandahålla aktuell information vid behov eller på begäran av kommissionen. Medlemsstaterna ska lämna all information om nödgärderna som kommissionen begär inom de tidsfrister som fastställs av kommissionen.

7. Myndigheter som ansvarar för hantering av krissituationer, däribland militären, civilskyddsorgan och andra, får anordna övningar för att simulera krissituationer som omfattas av denna artikel. I sådana fall ska infrastrukturförvaltaren tilldela den kapacitet som behövs, vid behov inbegripet återkallelse av tilldelade kapacitetsrätter. De berörda myndigheterna ska påföras en sanktionsavgift för ändringar av kapacitetsrätter, i enlighet med de principer som avses i artikel 42.

⁽¹⁹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/2747 av den 9 oktober 2024 om inrättande av en ram med åtgärder relaterade till krissituationer på den inre marknaden och till resiliensen på den inre marknaden och om ändring av rådets förordning (EG) nr 2679/98 (EUT L, 2024/2747, 8.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2747/oj>).

*Artikel 50***Utbyte av information om trafikledning**

1. Alla operativa berörda parter som direkt medverkar i driften av en järnvägstransporttjänst ska ha rätt att få tillgång till den information som anges i bilaga IX avseende den järnvägstransporttjänsten.

De berörda parterna får endast använda informationen för tillämpningen av denna förordning, direktiv (EU) 2016/797 och de genomförandeakter som antagits inom ramen för det direktivet, om inte annat anges i avtalsöverenskommelser.

2. Infrastrukturförvaltaren ska göra informationen tillgänglig i enlighet med artikel 66.

3. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 75 i denna förordning för att ändra bilaga IX till denna förordning i syfte att säkerställa att den återspeglar alla ändringar av de tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som fastställs i de relevanta genomförandeakter som antagits i enlighet med direktiv (EU) 2016/797 och med beaktande av de berörda parternas planeringsmässiga, operativa, tekniska och kommersiella intressen.

*KAPITEL IV***Prestationsgranskning***Artikel 51***Allmänna principer för prestationsgranskning**

1. I enlighet med artikel 7f d i direktiv 2012/34/EU ska Enim övervaka och jämföra prestandan hos de järnvägsinfrastrukturtjänster som tillhandahålls av infrastrukturförvaltare, med beaktande av de allmänna principer som anges i artikel 2 i denna förordning. Där så är relevant ska Enim samarbeta med de europeiska samordnarna, den rådgivande prestationspanelen och ENRRB i detta syfte.

2. Infrastrukturförvaltare ska i den verksamhetsplan som avses i artikel 8.3 i direktiv 2012/34/EU fastställa sina egna prestationsmål i enlighet med de kriterier och förfaranden som avses i artikel 52.5 c i denna förordning, med beaktande av eventuella mål som anges i de avtalsöverenskommelser som avses i artikel 30.2 i det direktivet. Dessa mål ska omfatta de målvärden som anges i artikel 19.1 a och b i förordning (EU) 2024/1679.

3. Infrastrukturförvaltare ska fastställa och genomföra förfaranden för att övervaka och rapportera om framstegen med att uppnå prestationsmålen, identifiera orsakerna till brister i prestandan med operativa berörda parter och utforma och genomföra korrigerande åtgärder för att förbättra prestandan. Dessa förfaranden ska ta hänsyn till det europeiska ramverk för prestationsgranskning som avses i artikel 52 i denna förordning.

4. Om detta är relevant för de egna prestationsmålen ska infrastrukturförvaltarna också övervaka järnvägstransporttjänsternas prestanda.

*Artikel 52***Europeiskt ramverk för prestationsgranskning**

1. Senast den 12 augusti 2028 ska Enim utarbeta och anta ett *europeiskt ramverk för prestationsgranskning* där gemensamma verktyg, metoder och förfarandemässiga arrangemang fastställs, med beaktande av de principer som anges i artiklarna 2.4 och 44.2 i denna förordning och de operativa prioriteringar som anges i artikel 19 i förordning (EU) 2024/1679 samt de genomförandeakter som antagits enligt artikel 15.6 i direktiv 2012/34/EU. Infrastrukturförvaltare ska ta största möjliga hänsyn till dessa gemensamma verktyg, metoder och förfarandemässiga arrangemang när de utför prestationsgranskningen.

2. När infrastrukturförvaltare utarbetar den beskrivning av järnvägsnätet som avses i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU och i artikel 6.2 i denna förordning ska de ta största möjliga hänsyn till det europeiska ramverket för prestationsgranskning. De ska i beskrivningen av järnvägsnätet förklara skälen till eventuella avvikelser från de gemensamma verktyg, metoder och förfarandemässiga arrangemang som fastställts i den ramen.
3. Enim ska offentliggöra ett utkast till det europeiska ramverket för prestationsgranskning för samråd med ERP och operativa berörda parter. ERP och operativa berörda parter får lämna sina svar på samrådet inom tre månader från offentliggörandet av utkastet till det europeiska ramverket för prestationsgranskning.
4. Enim ska lämna ett slutligt utkast till det europeiska ramverket för prestationsgranskning till ENRRB senast den 12 februari 2028. Inom tre månader från mottagandet av det slutliga utkastet ska ENRRB lämna en rekommendation till Enim om det europeiska ramverket för prestationsgranskning. Enim ska ta största möjliga hänsyn till den rekommendationen när det europeiska ramverket för prestationsgranskning antas.
5. Åtminstone de prestationsområden som anges i bilaga VIII ska ingå i det europeiska ramverket för prestationsgranskning. Den ska särskilt innehålla följande:
 - a) En förteckning över prioriterade prestationsfrågor som ska behandlas inom de prestationsområden som anges i den bilagan.
 - b) Prestationsindikatorer som gör det möjligt att övervaka framstegen i prestationsfrågorna, inbegripet metoder och krav på data för beräkning av dessa indikatorer.
 - c) Kriterier och förfaranden för att fastställa prestationsmål på infrastrukturförvaltnivå.
 - d) Förfaranden för att övervaka och se över de delar som anges i led a, b och c samt genomförandet av korrigerande åtgärder och uppnåendet av prestationsmålen.
6. Det europeiska ramverket för prestationsgranskning ska vid behov uppdateras för att ta hänsyn till operativa berörda parters erfarenheter och Enims verksamhet. När det europeiska ramverket för prestationsgranskning uppdateras ska Enim samråda med ERP och operativa berörda parter och lämna ett utkast till ENRRB för rekommendation, i enlighet med punkterna 3 och 4.
7. När regleringsorganet utövar sina befogenheter avseende beskrivningen av järnvägsnätet i enlighet med artikel 56.1 och 56.2 i direktiv 2012/34/EU ska det beakta den rekommendation om det europeiska ramverket för prestationsgranskning som har antagits av ENRRB, i enlighet med punkt 4 och utan att det påverkar principen om regleringsorganens oberoende.
8. Kommissionen ges befogenhet att, i enlighet med artikel 74, anta genomförandeakter för att fastställa det europeiska ramverket för prestationsgranskning. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 76.2.

Artikel 53

Europeisk prestationsgranskningsrapport

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 15 i direktiv 2012/34/EU och genomförandeakter som antagits på grundval därav ska Enim senast den 12 augusti 2029 utarbeta och offentliggöra en europeisk prestationsgranskningsrapport på grundval av det europeiska ramverk för prestationsgranskning som avses i artikel 52 i denna förordning. Enim ska utarbeta och offentliggöra en uppdatering av rapporten varje år.

2. Den rådgivande prestationspanelen ska utarbeta ett fristående avsnitt i den europeiska prestationsgranskningsrapporten med en bedömning av järnvägsinfrastruktur tjänsternas och järnvägstransport tjänsternas prestanda, rekommendationer om prestationsfrågor som ska prioriteras och rekommendationer om åtgärder för att förbättra prestandan. Enim ska inkludera detta avsnitt i den rapport som avses i punkt 1.

3. Den europeiska prestationsgranskningsrapporten ska minst omfatta de linjer som ingår i de europeiska transportkorridorerna och innehålla den information som avses i artikel 54.3 g i förordning (EU) 2024/1679. Informationen i rapporten ska vara tillräckligt detaljerad i fråga om geografisk räckvidd och omfatta en tillräckligt lång tidsperiod för att möjliggöra meningsfulla tolkningar.

4. Den europeiska prestationsgranskningsrapporten ska innehålla ett särskilt avsnitt om hur samordningen mellan infrastrukturförvaltare framskrider i enlighet med artikel 55 och om den samrådsmekanism som avses i artikel 57.

Artikel 54

Rådgivande prestationspanel

1. I enlighet med det förfarande som avses i artikel 76.2 får kommissionen inrätta eller utse ett opartiskt och behörigt organ som ska fungera som en rådgivande prestationspanel. Den rådgivande prestationspanelen ska inrättas som en oberoende och opartisk expertpanel. Dess medlemmar ska utnämnas på grundval av meriter samt för att säkerställa en blandning av färdigheter och erfarenheter som är relevanta för förvaltning av järnvägskapacitet och järnvägstrafik och störnings- och krishantering. Den rådgivande prestationspanelen ska bestå av högst nio medlemmar. Medlemmarna ska utnämnas av kommissionen. Den ska sammanträda minst fyra gånger per år. Den rådgivande prestationspanelens arbete ska finansieras av kommissionen.

Medlemmarna i den rådgivande prestationspanelen ska utnämnas för en period på fyra år, och deras mandat får förnyas två gånger.

2. Den rådgivande prestationspanelen ska ha följande uppgifter:

- a) Ge rekommendationer till Enim när det gäller inrättande och översyn av det europeiska ramverk för prestationsgranskning som avses i artikel 52, inbegripet om prestationsområden, prestationsfrågor som ska behandlas inom vart och ett av prestationsområdena, och harmonisering av metoder, förfaranden, kriterier samt definitioner för insamling och analys av data som rör prestanda och prestationsindikatorer.
- b) Ge rekommendationer till Enim, ENRRB, infrastrukturförvaltare, sökande, regleringsorgan, myndigheter i medlemsstaterna och, i förekommande fall, andra berörda parter som vidtar korrigerande åtgärder rörande kapacitetsförvaltning, trafikledning och störnings- och krishantering.
- c) Granska utkastet till europeisk prestationsgranskningsrapport och utarbeta det fristående avsnitt som avses i artikel 53.2.
- d) Avge yttranden och rekommendationer om järnvägsinfrastruktur tjänsternas prestanda i förhållande till den indikativa strategi för utveckling av järnvägsinfrastrukturen som avses i artikel 8.1 i direktiv 2012/34/EU, den verksamhetsplan som avses i artikel 8.3 i det direktivet, de avtalsöverenskommelser som avses i artikel 30.2 i det direktivet och den verksamhetsstyrning som avses i artikel 35 i det direktivet.
- e) Ge råd till de europeiska samordnarna i frågor som rör järnvägsinfrastruktur tjänsternas och järnvägstransport tjänsternas prestanda.

3. Enim, nätverkssamordnaren, infrastrukturförvaltarna, regleringsorganen, ENRRB och, i förekommande fall, andra berörda parter, ska samarbeta med den rådgivande prestationspanelen, särskilt genom att på eget initiativ eller på panelens begäran tillhandahålla information rörande prestanda och göra sitt yttersta för att beakta den rådgivande prestationspanelens rekommendationer i sitt arbete med förvaltningen av järnvägarnas prestanda.
4. Den rådgivande prestationspanelen ska respektera den konfidentiella karaktären hos affärshemligheter när den hanterar information som tillhandahålls av berörda parter eller kommissionen.

KAPITEL V

Europeiskt nätverk för samordning

Artikel 55

Samordning mellan infrastrukturförvaltare

1. Infrastrukturförvaltare ska sinsemellan och med andra berörda parter samordna de ansvarsområden och uppgifter som de anförtros genom denna förordning.
2. Infrastrukturförvaltare ska särskilt
 - a) upprätta organisatoriska strukturer, förfaranden och verktyg, beroende på vad som är lämpligt, inbegripet de digitala verktyg som avses i artikel 66,
 - b) samordna på den geografiska nivå som är mest lämplig, inbegripet på nivån för de europeiska transportkorridorerna, med deltagande av de enheter som är bäst lämpade att uppnå ändamålsenliga och effektiva resultat, i enlighet med subsidiaritetsprincipen,
 - c) samarbeta med andra infrastrukturförvaltare genom de utsedda kontaktpunkter som avses i artikel 64,
 - d) involvera Enim eller nätverkssamordnaren, beroende på vad som är lämpligt, i frågor som är relevanta för unionen,
 - e) utse en ledande enhet, när samordningsverksamheten inbegriper flera aktörer, som ska rapportera till Enim och ansvara för att organisera samråden i enlighet med artikel 57,
 - f) hänvisa ärenden till Enim när en överenskommelse inte kan nås,
 - g) se över resultaten av samordningsverksamheten i enlighet med kapitel IV.
3. Samordningen får ske på mer än en nivå, särskilt i frågor där samordning krävs både på unionsnivå och inom ett mer specifikt geografiskt område.
4. Om Enim eller nätverkssamordnaren deltar i samordningen ska de säkerställa att tillräcklig hänsyn tas till gränsöverskridande aspekter.
5. Samordningen ska omfatta alla sträckor och knutpunkter som ingår i de europeiska transportkorridorerna.

Infrastrukturförvaltare får utvidga samordningen till att omfatta ytterligare linjer under förutsättning att det finns en överenskommelse mellan alla berörda infrastrukturförvaltare.

6. Samordningen när det gäller tilldelning av kapacitetsrätter för flera järnvägsnät i enlighet med artikel 30 ska omfatta alla de järnvägsnät som förvaltas av infrastrukturförvaltare som är medlemmar i Enim.

*Artikel 56***Samordning mellan medlemsstaterna**

1. I syfte att främja internationell person- och godstrafik på järnväg ska medlemsstaterna samordna sig för att säkerställa överensstämmelse mellan deras respektive strategiska vägledning och nationella krav som antagits i enlighet med artikel 4. De ska särskilt fastställa och offentliggöra förfaranden och tidsplaner för denna samordning.
2. Vid tillämpningen av punkt 1 ska medlemsstaterna särskilt
 - a) samordna sig på den lämpligaste geografiska nivån och, i möjligaste mån, inom ramen för befintliga forum, för att uppnå ändamålsenliga och effektiva resultat, särskilt på nivån för de europeiska transportkorridorerna,
 - b) involvera de europeiska samordnarna, när så är lämpligt och särskilt när framsteg görs med de operativa prioriteringar som anges i artikel 19 i förordning (EU) 2024/1679,
 - c) bjuda in kommissionen i frågor där samordning krävs på unionsnivå eller där det på annat sätt är relevant.

*Artikel 57***Samrådsmekanism för europeiska och gränsöverskridande frågor**

1. Infrastrukturförvaltare ska säkerställa lämpliga och regelbundna samråd med berörda parter i frågor på europeisk och gränsöverskridande nivå. I detta syfte ska de beakta de riktlinjer som utarbetats av Enim enligt punkt 2.
2. Enim ska utarbeta, anta och genomföra riktlinjer i syfte att säkerställa lämpliga och regelbundna samråd med berörda parter i frågor på europeisk och gränsöverskridande nivå och inkludera dessa i det europeiska ramverket för kapacitetsförvaltning, det europeiska ramverket för samordning av gränsöverskridande trafikledning och störnings- och krishantering som avses i artikel 46 och det europeiska ramverket för prestationsgranskning som avses i artikel 52. Dessa riktlinjer ska utarbetas efter samråd med ERP och genomföras med stöd av nätverkssamordnaren och med deltagande av de kontaktpunkter som utses av infrastrukturförvaltare enligt artikel 64.
3. Enim ska, om det utarbetar och antar ett yttrande eller en rekommendation som inte rör det europeiska ramverket för kapacitetsförvaltning, det europeiska ramverket för samordning av gränsöverskridande trafikledning och störnings- och krishantering eller det europeiska ramverket för prestationsgranskning och som sannolikt kommer att ha betydande konsekvenser för sökande, andra operativa berörda parter eller andra berörda parter, offentliggöra ett utkast för samråd med de berörda parterna, inbegripet ERP. De berörda parterna ska ges sex veckor för att lämna synpunkter på utkastet till yttrande eller rekommendation. Medlemsstaternas myndigheter ska involveras när så krävs.
4. Enim ska beakta återkopplingen från alla berörda parter vid utarbetandet av de riktlinjer som avses i punkt 2 och vid antagandet av det slutliga yttrande eller den slutliga rekommendation som avses i punkt 3. Om Enim beslutar att inte ta hänsyn till väsentliga delar av den återkoppling som lämnats ska Enim ange skälen till detta.

*Artikel 58***Enims organisation**

1. Vid tillämpning av denna förordning ska det europeiska nätverket för infrastrukturförvaltare (Enim) som avses i direktiv 2012/34/EU organiseras i enlighet med denna artikel.
2. Enims medlemmar ska förse Enim med de resurser som krävs för att Enim ska kunna fullgöra sina uppgifter.
3. Alla infrastrukturförvaltare som ansvarar för linjer som ingår i TEN-T:s stomnät och utvidgade stomnät ska vara medlemmar i Enim. Andra infrastrukturförvaltare som ingår i den strategiska kapacitetsförvaltningen enligt artikel 14 får vara medlemmar i Enim. Varje medlem ska utse en företrädare och en suppleant.
4. Infrastrukturförvaltare som inte är ansvariga för de linjer som avses i punkt 3 och som följaktligen inte är medlemmar i Enim får delta i Enims överläggningar som observatörer utan rösträtt. De får lämna yttranden för beaktande av Enim.
5. Infrastrukturförvaltare som ansvarar för linjer som ingår i TEN-T:s stomnät och utvidgade stomnät i de stater som är medlemmar i Europeiska frihandelssammanslutningen (Efta) och i de sydösteuropeiska parterna i fördraget om upprättande av en transportgemenskap som undertecknats av unionen i enlighet med rådets beslut (EU) 2017/1937 ska ha rätt att bli medlemmar i Enim, förutsatt att dessa stater eller parter tillämpar denna förordning enligt ett internationellt avtal som ingåtts med unionen och i enlighet med de villkor för deltagande som fastställs i ett sådant avtal.
6. Enim får på ad hoc-basis bjuda in infrastrukturförvaltare från tredjeländer som inte omfattas av punkt 5 och som förvaltar järnvägslinjer i TEN-T:s stomnät och utvidgade stomnät som observatörer.
7. Enim ska anta och offentliggöra sin arbetsordning, med förbehåll för kommissionens godkännande. Enim ska organisera sin verksamhet i enlighet med denna arbetsordning.
8. Enim ska fatta beslut med två tredjedelars majoritet. Om så anges i arbetsordningen får Enim fatta vissa beslut med enkel majoritet. Alla medlemmar från en stat ska tillsammans ha en röst. Om en medlems företrädare är frånvarande ska suppleanten ha rätt att utöva rösträtten.
9. Enim ska sammanträda regelbundet. Enim ska välja en ordförande bland sina medlemmar.
10. Kommissionen ska vara medlem utan rösträtt i Enim. Den ska stödja Enims arbete och underlätta samordning.
11. Enim ska fastställa sitt arbetsprogram. Arbetsprogrammet ska omfatta en period på mellan två och fem år. Enim ska samråda med ERP, sökande och andra operativa berörda parter, i enlighet med de riktlinjer som avses i artikel 57, om utkastet till arbetsprogram och samråda med kommissionen, Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA), det gemensamma företaget för Europas järnvägar och, i förekommande fall, andra berörda parter. De berörda parterna ska ges fyra veckor för att lämna synpunkter på utkastet till arbetsprogram.

*Artikel 59***Enims ansvarsområden**

1. Utöver de uppgifter som anges i artikel 7f i direktiv 2012/34/EU ska Enim ansvara för alla uppgifter som det åläggs genom denna förordning. Uppgifterna omfattar särskilt följande:
 - a) Anta det europeiska ramverket för kapacitetsförvaltning.
 - b) Anta det europeiska ramverk för samordning av gränsöverskridande trafikledning och störnings- och krishantering som avses i artikel 46 i denna förordning.

- c) Anta det europeiska ramverk för prestationsgranskning som avses i artikel 52 i denna förordning.
 - d) Anta en gemensam struktur för beskrivningen av järnvägsnätet och en gemensam tidsplan för samråd enligt artikel 65 i denna förordning.
 - e) Anta yttranden och rekommendationer till infrastrukturförvaltare i enlighet med bestämmelserna i denna förordning och på eget initiativ.
 - f) Anta yttranden och rekommendationer till infrastrukturförvaltare i de fall som avses i artikel 55.2 f i denna förordning.
 - g) Organisera, med bidrag från nätverkssamordnaren, samordningen mellan infrastrukturförvaltare i enlighet med artiklarna 55 och 64 i denna förordning.
2. Enim ska inte ha några befogenheter när det gäller policyutformning eller reglering.
3. Enim får inrätta arbetsgrupper.

Artikel 60

Enims transparens

1. Enim ska säkerställa att dess medlemmar, arbetsmetoder och all relevant information om dess arbete offentliggörs på Enims webbplats. Den ska innehålla kontaktuppgifter till särskilda samordningsgrupper som inrättats av infrastrukturförvaltarna och hänvisningar till samordningsverktyg och samordningsförfaranden i enlighet med artikel 55.
2. Enim ska bjuda in de europeiska samordnarna och, där så är relevant, företrädare för ERP och medlemsstaternas företrädare i ERA och andra organ, till sina sammanträden i syfte att diskutera frågor som rör utvecklingen av järnvägsinfrastruktur och för att säkerställa samarbete med de europeiska samordnarna, i enlighet med förordning (EU) 2024/1679.

Artikel 61

Nätverkssamordnare

1. Enim ska senast den 12 december 2026 utse en opartisk och kompetent enhet som ska fullgöra de uppgifter som avses i artikel 62. Den enheten ska utses till nätverkssamordnare.

Enims medlemmar ska förse nätverkssamordnaren med de resurser som krävs för att den ska kunna fullgöra sina uppgifter.

Enims arbetsordning enligt artikel 58.7 ska fastställa följande:

- a) Villkoren och förutsättningarna för utnämningen av nätverkssamordnaren och återkallandet av utnämningen.
- b) Förfarandet för att tilldela den eventuella ytterligare uppdrag och uppgifter.
- c) Arrangemangen för övervakning och bedömning av nätverkssamordnarens arbete.

2. Nätverkssamordnaren ska utföra sina uppgifter på ett opartiskt, transparent och kostnadseffektivt sätt. För detta ändamål ska samordnaren till Enim överlämna sitt årliga arbetsprogram med avseende på de uppgifter som fastställs genom denna förordning och en årlig rapport om genomförandet av arbetsprogrammet. Enim ska godkänna det årliga arbetsprogrammet och årsrapporten innan de antas av nätverkssamordnaren.

*Artikel 62***Nätverkssamordnarens uppgifter**

Nätverkssamordnaren ska utföra följande uppgifter till stöd för Enim:

- a) Fungera som sekretariat och förbereda Enims möten, dokument, beslut och yttranden.
- b) Bidra till utarbetandet av det europeiska ramverket för kapacitetsförvaltning, det europeiska ramverk för samordning av gränsöverskridande trafikledning och störnings- och krishantering som avses i artikel 46 och det europeiska ramverk för prestationsgranskning som avses i artikel 52.
- c) Bidra till den operativa samordningen mellan infrastrukturförvaltare i enlighet med artikel 55.
- d) Kartlägga regler, förfaranden och verktyg som omfattas av denna förordning och som antagits på nationell nivå eller infrastrukturförvaltningsnivå men som skapar hinder för järnvägstrafik på flera järnvägsnät, i enlighet med denna förordning, och för Enim föreslå metoder för att underlätta gränsöverskridande järnvägstjänster.
- e) Bidra till samordningen mellan infrastrukturförvaltare när det gäller strategisk kapacitetsplanering enligt artikel 16 genom att utarbeta specifik tidtabellsutformning som underlättar konkurrenskraftiga långdistanstågslägen i flera järnvägsnät.
- f) Fungera som kontaktpunkt för infrastrukturförvaltare för förfrågningar om kapacitetsplanering och kapacitetstilldelning, särskilt när det gäller potentiella ansökningar om kapacitet eller begäranden om information, eller som kontaktpunkter i samband med järnvägsincidenter och tillfälliga kapacitetsbegränsningar.
- g) Fungera som en första kontaktpunkt för berörda parter som önskar använda järnvägstrafik, genom att tillhandahålla kontakter med relevanta aktörer såsom infrastrukturförvaltare och andra operativa berörda parter.
- h) Fungera som kontaktpunkt för Enim för sökande och andra operativa berörda parter i frågor som inte uttryckligen omfattas av denna förordning, i synnerhet uppstart eller ändring av gränsöverskridande järnvägstransporttjänster eller organisering av stöd till tillfällig verksamhet, särskilt för att hantera de krissituationer som avses i artikel 49.
- i) På begäran erbjuda tjänster, särskilt i form av digitala verktyg och it-verktyg, för att förbättra järnvägstjänsterna och främja den transeuropeiska järnvägstrafiken.

*Artikel 63***Organisationen av ERP**

1. Senast den 12 december 2026 får andra operativa berörda parter än infrastrukturförvaltare lämna in ett förslag till kommissionen om att inrätta ERP för att underlätta deras utbyten och samråd med Enim. Syftet med ERP är att säkerställa effektiva samråd med järnvägssektorn gentemot Enim.

Ett sådant förslag ska innehålla arbetsordningen för ERP, med arbetsformer och kriterier för urval och förnyelse av dess medlemmar.

2. ERP ska möjliggöra en balanserad representation av intressena hos alla operativa berörda parter utom infrastrukturförvaltare.

ERP ska vara öppen för deltagande på grundval av rättvisa, transparenta och icke-diskriminerande kriterier.

3. Inom två månader från mottagandet av ett förslag enligt punkt 1 ska kommissionen, efter att ha tagit del av ENRRB:s yttrande, bedöma om förslaget uppfyller kraven i punkt 2, inbegripet om det kräver ändringar, beroende på vad som är lämpligt.

4. Efter bedömningen enligt punkt 3 och antagandet av eventuella nödvändiga ändringar i förslaget ska kommissionen meddela sitt samtycke till inrättandet av ERP.

ERP ska därefter offentliggöra sin arbetsordning på sin webbplats.

5. Inrättandet av ERP ska inte påverka rätten för andra operativa berörda parter än infrastrukturförvaltare att svara på begäranden om samråd med Enim och infrastrukturförvaltare på individuell basis.

6. ERP får avge yttranden på eget initiativ.

7. ERP ska till kommissionen överlämna en årlig verksamhetsrapport. Rapporten ska offentliggöras.

Artikel 64

Kontaktpunkter för samordning av infrastrukturförvaltare

1. För att säkerställa samordning mellan infrastrukturförvaltare i enlighet med artikel 55 ska infrastrukturförvaltarna utse kontaktpunkter. Kontaktpunkten ska fungera som det centrala gränssnittet mellan infrastrukturförvaltarens organisation och de andra enheter som deltar i samordningsverksamheten.

2. Infrastrukturförvaltare ska utan dröjsmål informera Enim om kontaktpunkterna skulle ändras så att dessa ändringar kan offentliggöras på det sätt som avses i artikel 60.1.

Artikel 65

Gemensam struktur, gemensamt innehåll och gemensam tidsplan för beskrivningar av järnvägsnät

1. Senast den 12 juni 2027 ska Enim utarbeta och anta en gemensam struktur för den beskrivning av järnvägsnätet som avses i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU, i vilken den information ska beaktas som förtecknas i bilaga IV till det direktivet och bilaga V till denna förordning, och en gemensam tidsplan för samråden med berörda parter om utkastet till beskrivning av järnvägsnätet. Infrastrukturförvaltare ska ta största möjliga hänsyn till denna struktur och tidsplan när de utarbetar beskrivningen av järnvägsnätet.

2. Enim ska lämna in ett utkast till den gemensamma struktur för beskrivningen av järnvägsnätet som avses i punkt 1 senast den 12 december 2026. Inom tre månader från mottagandet av det utkast som utarbetats av Enim ska ENRRB lämna en rekommendation till Enim om den gemensamma strukturen. Enim ska beakta denna rekommendation.

3. Vid utarbetandet av den beskrivning av järnvägsnätet som avses i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU ska infrastrukturförvaltaren ta största möjliga hänsyn till det europeiska ramverk för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 7 i denna förordning, det europeiska ramverk för samordning av gränsöverskridande trafikledning och störnings- och krishantering som avses i artikel 46 i denna förordning samt det europeiska ramverk för prestationsgranskning som avses i artikel 52 i denna förordning.

4. Infrastrukturförvaltare ska i beskrivningen av järnvägsnätet förklara skälen till avvikelser från den struktur och tidsplan som avses i punkt 1 och de europeiska ramverk som avses i punkt 3 och informera det behöriga regleringsorganet och Enim om dessa skäl.

Artikel 66

Digitalisering av kapacitetsförvaltning och trafikledning

1. Infrastrukturförvaltare ska säkerställa att de förfaranden för kapacitetsförvaltning och trafikledning som omfattas av denna förordning genomförs med hjälp av digitala verktyg och digitala tjänster.

De verktyg för kapacitetsförvaltning som används av infrastrukturförvaltare ska uppfylla de krav avseende kapacitetsplanering och tilldelningsförfarande som fastställs i kapitel II i denna förordning. De digitala verktygen ska uppfylla kraven i direktiv (EU) 2016/797 och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits enligt det direktivet för att säkerställa systemens driftskompatibilitet och anpassning av data till det register över infrastruktur som avses i artikel 49 i direktiv (EU) 2016/797. Infrastrukturförvaltare får fortsätta att använda verktyg för kapacitetsförvaltning som fanns före det tillämpningsdatum som avses i artikel 81.2 d i denna förordning, förutsatt att dessa verktyg gör det möjligt för infrastrukturförvaltare att uppfylla kraven i detta stycke.

2. De digitala verktyg som används och de digitala tjänster som tillhandahålls ska

- a) säkerställa ändamålsenlig prestanda och kvalitet, inbegripet fullständig driftskompatibilitet, hos de tjänster som infrastrukturförvaltare tillhandahåller sökande,
- b) säkerställa transparens i fråga om förvaltningen av järnvägskapacitet och trafikledningen under alla faser, bland annat genom realtidslösningar som ska utarbetas tillsammans med relevanta berörda parter och införas i enlighet med kraven i direktiv (EU) 2016/797,
- c) minska den administrativa bördan för sökandena genom att endast en gång begära att få in varje enskild uppgift och genom att tillhandahålla information eller data på ett enda ställe, även när det gäller gränsöverskridande tjänster.

3. Om de digitala verktyg eller digitala tjänster som krävs för att stödja kapacitetsförvaltnings- eller trafikledningsförfarandena behöver omfattas av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet, eller om befintliga specifikationer som omfattar eller delvis omfattar dessa verktyg, i enlighet med direktiv (EU) 2016/797 och de genomförandeakter som antagits enligt det direktivet, behöver ändras, ska Enim och infrastrukturförvaltarna bidra till utarbetandet och underhållet av sådana specifikationer i samarbete med ERA och det gemensamma företaget för Europas järnvägar och genom det förfarande som avses i artikel 5 i direktiv (EU) 2016/797.

4. I frågor som omfattas av denna förordning ska infrastrukturförvaltare bidra till arbetet i det gemensamma företaget för Europas järnvägar. I detta syfte ska Enim och infrastrukturförvaltarna säkerställa att de på lämpligt sätt är representerade i styrgruppen för systempelaren och den genomförandegrupp som avses i artikel 96 respektive 97 i förordning (EU) 2021/2085.

5. Infrastrukturförvaltare, operativa berörda parter och, i förekommande fall, tjänsteleverantörer, ska utbyta digital information om kapacitetsförvaltning och trafikledning med hjälp av digitala verktyg och digitala tjänster som bygger på en harmoniserad arkitektur och som innebär standardiserade gränssnitt eller gemensamma system i enlighet med direktiv (EU) 2016/797 och de specifikationer som antagits på grundval av det direktivet.

När det gäller järnvägstrafik på flera järnvägsnät och gränsöverskridande tjänster ska infrastrukturförvaltare tillhandahålla digitala tjänster och digital information genom ett enda gränssnitt eller gemensamma system som utvecklas och införs under samordning av Enim.

Enim ska inrätta en enda kontaktpunkt för att göra det möjligt för sökandena att ansöka om kapacitetsrätter för flera järnvägsnät på ett enda ställe och genom en enda åtgärd.

6. Infrastrukturförvaltare ska säkerställa att de digitala verktyg och digitala tjänster som avses i punkt 1 i denna artikel är i drift inom de tidsfrister som anges i artikel 81 i denna förordning. Nätverkssamordnaren ska tillhandahålla gemensamma europeiska digitala verktyg och tjänster för kapacitetsförvaltning och trafikledning som utvecklats och införts i enlighet med punkt 3 i den här artikeln. ERA ska, i enlighet med artikel 23 i förordning (EU) 2016/796, övervaka införandet av de digitala systemen och deras överensstämmelse med de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet, samordna utvecklingen och uppdateringen av dessa specifikationer och bistå kommissionen i denna process.

KAPITEL VI

Tillsyn över kapacitetsförvaltning och trafikledning

Avsnitt 1

Regleringsorgan

Artikel 67

Regleringsorganens ansvarsområden

1. Ett regleringsorgans uppgifter och befogenheter enligt artikel 56 i direktiv 2012/34/EU ska utövas med avseende på de frågor som omfattas av denna förordning. Regleringsorganet ska särskilt övervaka infrastrukturförvaltares verksamhet enligt kapitlen II–V i denna förordning och kontrollera efterlevnaden av denna förordning på eget initiativ och i syfte att förhindra diskriminering av sökande.
2. En sökande, inbegripet en nationell, regional eller lokal myndighet med ansvar för järnvägstransporttjänster, ska ha rätt att överklaga till regleringsorganet enligt det förfarande som anges i artikel 56 i direktiv 2012/34/EU om de anser sig ha blivit orättvist behandlade, diskriminerade eller på något annat sätt kränkta av infrastrukturförvaltaren i samband med dess utförande av de aktiviteter som anges i kapitlen II–V i denna förordning.

Avsnitt 2

Det europeiska nätverket av regleringsorgan på järnvägsområdet

Artikel 68

Regleringsorgans samarbete inom ENRRB

1. För att fullgöra sina skyldigheter enligt denna förordning ska regleringsorganen samarbeta inom ramen för det europeiska nätverket av regleringsorgan på järnvägsområdet (ENRRB) som inrättats enligt artikel 57.1 i direktiv 2012/34/EU, inbegripet genom gemensamma samråd och utredningar, genom att anta yttranden eller rekommendationer eller genom annan relevant verksamhet. Regleringsorganen ska lämna all nödvändig information till ENRRB i enlighet med punkt 6 i den här artikeln.

När ENRRB agerar inom denna förordnings tillämpningsområde ska nätverket ha de uppgifter och det ansvar samt organisera sitt arbete i enlighet med vad som anges i detta avsnitt.

2. I händelse av ett klagomål eller en utredning på eget initiativ i en fråga som omfattas av denna förordnings tillämpningsområde och som påverkar tillträdet till eller användningen av järnvägsnät i fler än en medlemsstat, ska det berörda regleringsorganet informera ENRRB och kommissionen om klagomålet eller utredningen.
3. Ett regleringsorgan får sända alla relevanta frågor, klagomål eller utredningar till ENRRB för diskussion eller antagande av ett yttrande eller en rekommendation.

4. När de berörda regleringsorganen fattar beslut i frågor som omfattas av denna förordnings tillämpningsområde och som påverkar tillträdet till eller användningen av järnvägsnät i fler än en medlemsstat ska de samarbeta under samordning av ENRRB för att säkerställa samstämmighet mellan deras respektive beslut. I detta syfte ska de berörda regleringsorganen utföra sina uppgifter i enlighet med punkt 1 i denna artikel och artikel 56 i direktiv 2012/34/EU. De ska beakta eventuella relevanta yttranden och rekommendationer som antagits av ENRRB och tillhandahålla ENRRB dessa beslut.
5. Om ett regleringsorgan antar ett beslut som avviker från ett relevant yttrande eller en relevant rekommendation från ENRRB eller om det vägrar att anta ett beslut, ska det lämna en förklaring till ENRRB med en redogörelse för meningsskiljaktigheterna och anledningen till att det inte följer ENRRB:s yttranden eller rekommendationer och inkludera den relevanta förklaringen i sitt beslut.
6. De regleringsorgan som ENRRB konsulterar ska svara inom de tidsfrister som fastställs av ENRRB och de ska, på ENRRB:s begäran, tillhandahålla all information som de själva har rätt att begära enligt sin nationella rätt. Denna information får endast användas i samband med den verksamhet som bedrivs av regleringsorganen i enlighet med denna förordning.
7. Infrastrukturförvaltare ska utan dröjsmål tillhandahålla all information som är nödvändig för handläggningen av det klagomål eller den utredning som avses i denna artikel och som begärs av regleringsorganet i den medlemsstat där infrastrukturförvaltaren har sin hemvist. Regleringsorganen ska ha rätt att begära information från Enim rörande utredningar inom ramen för deras behörighet. Regleringsorganen ska ha rätt att översända sådan information till ENRRB.
8. Regleringsorgan på järnvägsområdet ska tillhandahålla de resurser som krävs för att ENRRB ska kunna fungera.

Artikel 69

ENRRB:s organisation och struktur

Vid tillämpningen av denna förordning ska ENRRB vara organiserat enligt följande:

- a) Regleringsorganens styrelse (*styrelsen*).
- b) Ett sekretariat.

Regleringsorganen ska säkerställa sekretariatets drift.

Artikel 70

ENRRB:s uppgifter och ansvar

1. Utöver ENRRB:s uppgifter enligt direktiv 2012/34/EU ingår också de uppgifter och ansvarsområden som fastställs i denna förordning. ENRRB ska offentliggöra alla yttranden och rekommendationer som det har antagit. ENRRB ska inte ha några befogenheter när det gäller policyutformning eller reglering.
2. ENRRB ska, i relevanta fall, samordna allt samarbete mellan regleringsorgan på järnvägsområdet enligt artikel 68 och främja anpassningen av regleringsorganens beslut i fråga om gränsöverskridande järnvägstrafik.
3. Operativa berörda parter får informera ENRRB i frågor som omfattas av denna förordnings tillämpningsområde och som kan påverka tillträdet till eller användningen av järnvägsinfrastruktur i fler än en medlemsstat. När ENRRB tar emot sådan information ska det utan dröjsmål överlämna den till det behöriga regleringsorganet eller de behöriga regleringsorganen.

ENRRB får besluta att anta ett yttrande eller en rekommendation i sådana frågor. I sådana fall ska ENRRB omedelbart informera de berörda regleringsorganen om sin avsikt i detta syfte.

4. ENRRB ska lämna sitt yttrande eller sin rekommendation till de berörda regleringsorganen inom fyra veckor från mottagandet av all relevant information rörande den aktuella frågan. ENRRB får förlänga perioden för särskilt komplexa frågor.

5. ENRRB får anta yttranden och rekommendationer om beslut som fattas av Enim eller av nätverkssamordnaren, på begäran av sökande eller på eget initiativ. När det antas ett yttrande eller en rekommendation enligt denna punkt ska det informera de berörda regleringsorganen.

6. ENRRB ska utarbeta gemensamma principer och gemensam praxis för regleringsorganens antagande av de beslut som dessa regleringsorgan har befogenhet att fatta enligt denna förordning.

7. ENRRB ska lämna sina yttranden eller rekommendationer till kommissionen om eventuella brister i den samordningsprocess som avses i artikel 16 och, på begäran av kommissionen, om nödåtgärder som antagits av medlemsstaterna och som har en betydande inverkan på den gränsöverskridande trafik som avses i artikel 49.5.

8. ENRRB ska lämna sitt yttrande eller sin rekommendation till Enim om de riktlinjer som utarbetats av Enim avseende omständigheter som föranleder sanktionsavgifter, i enlighet med artikel 42.6.

9. ENRRB får avge yttranden på eget initiativ i frågor som omfattas av dess behörighet.

Artikel 71

Styrelsens sammansättning och organisation

1. Regleringsorganen från varje medlemsstat som har ett järnvägsnät i drift ska vara ledamöter i styrelsen. De ska utnämna en företrädare och en suppleant i styrelsen.

Kommissionen ska vara ledamot utan rösträtt i styrelsen och utnämna en företrädare och en suppleant i styrelsen.

2. Styrelseledamöterna och deras suppleanter ska agera oberoende och objektivt i unionens intresse, oavsett eventuella särskilda nationella eller personliga intressen. De får varken be om eller ta emot instruktioner från någon regering, institution, person eller något organ.

3. En uppdaterad förteckning över styrelseledamöterna och deras suppleanter, tillsammans med deras intresseförklaringar och kontaktuppgifter, ska göras allmänt tillgänglig av ENRRB:s sekretariat.

4. Styrelsen ska anta och offentliggöra sin egen arbetsordning, med förbehåll för kommissionens godkännande. I arbetsordningen får närmare omröstningsbestämmelser fastställas, särskilt för förfarandet för omröstning i brådskande frågor.

5. Styrelsen ska fatta beslut med två tredjedelars majoritet av dess ledamöter, om inte annat anges i arbetsordningen. Varje ledamot ska ha en röst. Om en ledamot är frånvarande ska suppleanten ha rätt att utöva rösträtten.

6. Ordförandeskapet i styrelsen ska innehas gemensamt av kommissionen och en ledamot som väljs från och av styrelsen. Kommissionen ska vara ständig medordförande i styrelsen och den andra medordföranden ska väljas för en period på två år.

7. Sekretariatet ska tillhandahålla de tjänster som behövs för att organisera styrelsens möten och arbete.
8. I enlighet med styrelsens arbetsordning får styrelsen besluta att inrätta arbetsgrupper för att organisera ENRRB:s arbete i särskilda frågor som rör genomförandet av denna förordning, särskilt i frågor som rör järnvägsinfrastruktur-tjänsternas prestanda.

Arbetsgrupperna ska vara öppna för deltagande av experter från regleringsorgan på järnvägsområdet och kommissionen. Experter från operativa berörda parter och från andra offentliga eller privata organ får bjudas in att delta i dessa arbetsgrupper på ad hoc-basis.

Artikel 72

Styrelsens roll och uppgifter

1. Styrelsen ska fullgöra alla de uppgifter som åläggs ENRRB i denna förordning.
2. Styrelsen ska i synnerhet
 - a) i enlighet med de förfaranderegler som fastställs eller avses i artikel 71.5, eller som avses i artikel 71.4, anta ENRRB:s yttranden och rekommendationer om klagomål eller utredningar som översänds till den av ett eller flera regleringsorgan enligt artikel 68.3,
 - b) anta yttranden och rekommendationer om beslut som fattats av Enim i samarbete med nätverkssamordnaren inom ramen för denna förordning,
 - c) efter klagomål från järnvägsföretag, tjänsteleverantörer eller andra berörda parter anta rekommendationer och yttranden från ENRRB i samband med de samråd som avses i artikel 63,
 - d) utarbeta och anta en årsrapport om ENRRB:s verksamhet,
 - e) inrätta arbetsgrupper och utnämna ordförandena för grupperna,
 - f) säkerställa att ENRRB:s struktur, arbetsmetoder och all relevant information om dess arbete, inklusive yttranden och rekommendationer, offentliggörs på dess webbplats; detta ska inbegripa kontaktuppgifter för klagomål, kontaktuppgifter för särskilda arbetsgrupper och information om förfaranden.

KAPITEL VII

Slutbestämmelser

Artikel 73

Övervakning av europeiska ramverk

1. Den rådgivande prestationspanelen ska övervaka antagandet och tillämpningen av det europeiska ramverk för kapacitetsförvaltning och de delar av detta som avses i artikel 7, det europeiska ramverk för samordning av gränsöverskridande trafikledning och störnings- och krishantering och de delar av detta som avses i artikel 46 samt det europeiska ramverk för prestationsgranskning och de delar av detta som avses i artikel 52.

2. Den rådgivande prestationspanelen ska inom två år efter Enims antagande av de ramverk som avses i punkt 1 lägga fram en rapport för Enim och kommissionen om tillämpningen av dessa ramverk, med en utvärdering av deras effektivitet. Rapporten får också innehålla rekommendationer om hur specifika brister ska åtgärdas. Om den rådgivande prestationspanelen har identifierat betydande brister i ramverken ska den uppmana Enim att åtgärda dem och uppdatera det relevanta ramverket i enlighet med detta inom tre månader.

Rapporten ska göras tillgänglig för allmänheten.

Den rådgivande prestationspanelen ska utfärda en rapport minst vart tredje år.

3. Den rådgivande prestationspanelen ska ha ett nära samarbete med nationella regleringsorgan och ENRRB vid övervakningen av ramverken och utarbetandet av rapporten. Den rådgivande prestationspanelen får där så är relevant samråda med ERP och andra operativa berörda parter.

Artikel 74

Genomförandeakter avseende övervakningen av de europeiska ramverken

1. Kommissionen ska, senast 18 månader från den dag då Enim ska anta det relevanta ramverket, anta en genomförandeakt som fastställer de europeiska ramverk som avses i artiklarna 7, 46 och 52, eller delar av dem, i följande fall:

- a) Om Enim underlåter att anta det europeiska ramverket för kapacitetsförvaltning, eller delar av detta, som avses i artikel 7, senast den 12 december 2027.
- b) Om Enim underlåter att anta det europeiska ramverket för samordning av gränsöverskridande trafikledning och störnings- och krishantering, eller delar av detta, som avses i artikel 46, senast den 12 april 2028.
- c) Om Enim underlåter att anta det europeiska ramverket för prestationsgranskning, eller delar av detta, som avses i artikel 52, senast den 12 augusti 2028.

2. Kommissionen ska senast tolv månader efter offentliggörandet av den rådgivande prestationspanelens rapport anta en genomförandeakt som fastställer de europeiska ramverk, eller delar av dessa, som avses i artiklarna 7, 46 och 52, om kommissionen, med beaktande av den rapport från den rådgivande prestationspanelen som avses i artikel 73, drar slutsatsen att

- a) de gemensamma verktyg, metoder och förfarandemässiga arrangemang som fastställs i det europeiska ramverket för kapacitetsförvaltning är otillräckliga för att uppnå de avsedda målen och säkerställa förvaltningen av järnvägsinfrastrukturkapacitet eller samordningen mellan infrastrukturförvaltare och andra operativa berörda parter,
- b) de gemensamma verktyg, metoder och förfarandemässiga arrangemang som fastställs i det europeiska ramverket för samordning av gränsöverskridande trafikledning och störnings- och krishantering är otillräckliga för att uppnå de avsedda målen och säkerställa gränsöverskridande trafikledning mellan infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och andra operativa berörda parter,
- c) de gemensamma verktyg, metoder och förfarandemässiga arrangemang som fastställs i det europeiska ramverket för prestationsgranskning är otillräckliga för att uppnå de avsedda målen och säkerställa prestationsgranskning av de infrastrukturförvaltare som omfattas av denna förordning,

- d) det europeiska ramverket för kapacitetsförvaltning inte är tillräckligt för att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning, eller det europeiska ramverket för samordning av gränsöverskridande trafikledning och störnings- och krishantering inte är tillräckligt för att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning, eller det europeiska ramverket för prestationsgranskning inte är tillräckligt för att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning, eller
 - e) Enim inte i tillräcklig utsträckning inom tidsfristen på tre månader åtgärdade de brister som identifierats av den rådgivande prestationspanelen i den rapport som avses i artikel 73.2.
3. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 76.2.
4. Vid utarbetandet av utkasterna till genomförandeakter ska kommissionen beakta Enims arbete och, i förekommande fall, rapporten från den rådgivande prestationspanelen.

Artikel 75

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 11.9, 13.4, 23.9, 40.3, 41.11, 42.11 och 50.3 ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med den 11 juni 2026. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.
3. Den delegering av befogenheter som avses i artiklarna 11.9, 13.4, 23.9, 40.3, 41.11, 42.11 och 50.3 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt artikel 11.9, 13.4, 23.9, 40.3, 41.11, 42.11 eller 50.3 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

*Artikel 76***Kommittéförfarande**

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som avses i artikel 62 i direktiv 2012/34/EU. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

*Artikel 77***Rapportering och översyn**

Kommissionen ska senast den 31 december 2033 utvärdera denna förordnings effekter på järnvägssektorn och lämna en rapport till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén om dess genomförande.

Rapporten ska särskilt utvärdera

- a) denna förordnings inverkan på järnvägsinfrastruktur tjänsternas prestanda,
- b) denna förordnings inverkan på utvecklingen av järnvägstransporttjänster, särskilt internationell trafik, fjärrtrafik och godstrafik,
- c) det arbete som utförs av Enim, nätverkssamordnaren och ENRRB i allmänhet och i samband med utveckling, antagande och genomförande av gemensamma kriterier, metoder och förfaranden,
- d) samordningsmekanismernas effektivitet inom det europeiska ramverk för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 7, det europeiska ramverk för samordning av gränsöverskridande trafikledning och störnings- och krishantering som avses i artikel 46 och det europeiska ramverk för prestationsgranskning som avses i artikel 52,
- e) tillsynens ändamålsenlighet på nationell och europeisk nivå,
- f) hur de samhällsekonomiska, driftsrelaterade och miljömässiga kriterierna fungerar.

*Artikel 78***Ändringar av direktiv 2012/34/EU**

1. Direktiv 2012/34/EU ska ändras på följande sätt:
 - a) I artikel 1.1 ska led c ersättas med följande:

”c) de principer och förfaranden som ska tillämpas vid fastställande och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur som anges i kapitel IV.”
 - b) I artikel 2 ska punkt 6 utgå.
 - c) I artikel 3 ska leden 20, 22, 23, 27 och 28 utgå.

d) Artikel 7b ska utgå.

e) Artikel 27.2 ska ersättas med följande:

”2. Beskrivningen av järnvägsnätet ska innehålla information om de villkor som gäller för att få tillträde till den berörda järnvägsinfrastrukturen. Beskrivningen av järnvägsnätet ska även innehålla information om de villkor som gäller för att få tillträde till de anläggningar för tjänster som är knutna till infrastrukturförvaltarens järnvägsnät och tillhandahållande av tjänster i dessa anläggningar eller ange en webbplats där sådan information görs tillgänglig gratis i elektroniskt format. Innehållet i beskrivningen av järnvägsnätet fastställs i bilaga IV.”

f) Artikel 36 ska utgå.

g) Artiklarna 38–54 ska utgå.

h) I bilaga IV ska punkterna 1 och 3 utgå.

i) Bilaga VII ska utgå.

2. Hänvisningar till de strukna bestämmelserna i direktiv 2012/34/EU ska anses som hänvisningar till denna förordning och läsas i enlighet med jämförelsetabellen i avsnitt 1 i bilaga X.

Artikel 79

Övergångsbestämmelser

1. Ramavtal som ingåtts i enlighet med artikel 42 i direktiv 2012/34/EU ska fortsätta att gälla tills de löper ut.

2. Artiklarna 3.20, 3.22, 3.23, 3.27, 3.28, 7b, 36 och 38–54 i direktiv 2012/34/EU samt bilaga IV punkt 3 och bilaga VII till det direktivet ska inte tillämpas på verksamhet och uppgifter som genomförs i samband med de tågplaner som träder i kraft den 14 december 2030 eller senare.

Artikel 80

Upphävande

1. Förordning (EU) nr 913/2010 upphör att gälla med verkan från och med den 14 december 2030.

2. Hänvisningar till den upphävda förordningen ska anses som hänvisningar till den här förordningen och läsas i enlighet med jämförelsetabellen i avsnitt 2 i bilaga X.

Artikel 81

Ikraftträdande och tillämpning

1. Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

2. Denna förordning ska tillämpas från och med den 12 juni 2026. Dock gäller följande:

a) Artiklarna 29.2, 30.1, 50 och 66 ska tillämpas från och med den 31 december 2027.

b) Artikel 10.1 och 10.2 ska tillämpas från och med den 1 januari 2029.

- c) Artiklarna 2 och 3, kapitel II, med undantag för artiklarna 7, 10.1, 10.2, 29.2 och 30.1, och kapitel III, med undantag för artiklarna 46, 49 och 50, ska endast tillämpas på verksamhet och uppgifter som genomförs i samband med de tågplaner som träder i kraft efter den 14 december 2030 eller senare.
- d) Artikel 78 ska tillämpas från och med den 14 december 2030.
3. Utan hinder av punkt 2 i denna artikel ska artiklarna 7.7, 8.3, 21.5, 33.12, 35.7, 46.7 och 52.8 samt artiklarna 11.9, 13.4, 23.9, 40.3, 41.11, 42.11 och 50.3, genom vilka kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter respektive delegerade befogenheter, tillämpas från och med den 12 juni 2026.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den 20 maj 2026.

På Europaparlamentets vägnar

R. METSOLA

Ordförande

På rådets vägnar

N. IOANNIDES

Ordförande

BILAGA I

RESULTAT OCH TIDSPLAN FÖR KAPACITETSFÖRVALTNING

Avsnitt 1

Resultat som ska utarbetas av infrastrukturförvaltare i den strategiska kapacitetsplanering som avses i artiklarna 13, 18, 19 och 20

Resultat	Innehåll
Kapacitetsstrategi (artikel 18)	— Kapacitetsstrategins geografiska tillämpningsområde: linjer som omfattas av den strategiska kapacitetsplaneringen enligt artikel 14.6. — Planerad utveckling av fysisk järnvägsinfrastruktur, inbegripet nyanläggning, uppgraderingar, modernisering och nedläggning/avveckling, med en beskrivning av denna järnvägsinfrastrukturens egenskaper. — Förväntad utveckling av efterfrågan på järnvägstransporttjänster. — Medlemsstaternas strategiska vägledning om kapacitetsutnyttjande, om medlemsstaterna har tillhandahållit sådan vägledning. — Kapacitet som tilldelats genom ramavtal och kapacitet som kan komma att krävas för att tillhandahålla transporttjänster enligt avtal om allmän trafik. — Information om järnvägsinfrastrukturens tillgänglighet och utnyttjande, inbegripet järnvägsinfrastruktur som förklarats vara högt utnyttjad eller överbelastad. — Planerade järnvägsinfrastrukturarbeten som resulterar i kapacitetsbegränsningar med betydande inverkan.
Kapacitetsmodell (Artikel 19)	— All information som ingår i kapacitetsstrategin, i förekommande fall uppdaterad och mer detaljerad. — Den totala kapacitetsvolym, inbegripet kapacitet för flera järnvägsnät, som är tillgänglig för sökande per sträcka av järnvägsnätet, inbegripet kapacitetsvolym som är tillgänglig per marknadssegment för järnvägstransport för olika segment av järnvägstransporttjänster och/eller per tilldelningsförfarande, inbegripet säkerställd kapacitet för senare ansökningar och kapacitet som tilldelats genom ramavtal. — Kapacitetsvolym som reserverats för kapacitetsbegränsningar till följd av järnvägsinfrastrukturarbeten efter inverkan på den uppskattade trafikvolymen, i enlighet med vad som fastställs i avsnitt 3 i denna bilaga. — Geografiska uppgifter: uppdelning i lämpliga planeringssektioner som återspeglar järnvägsinfrastrukturens och efterfrågans egenskaper. — Tidsmässig omfattning: en tågplaneperiod. — Tidsuppgifter: minst en årlig översikt (kapacitetsbegränsningar) och en eller flera representativa dagar (kapacitet tillgänglig för ansökningar).

Resultat	Innehåll
Kapacitetsutbudsplan (Artikel 20)	— All information som ingår i kapacitetsmodellen, i förekommande fall uppdaterad och mer detaljerad. — Kapacitet som är tillgänglig för tilldelning till sökande för den tågplaneperiod som anges i kapacitetsutbudsplanen: i) I tillämpliga fall enligt artikel 20.5 och i enlighet med artikel 20.5 och 20.6, förplanerad kapacitet som kan ansökas om, inbegripet kapacitet för flera järnvägsnät, definierad i form av kapacitetsobjekt i enlighet med artikel 20.6. ii) Kapacitet som inte har förplanerats av infrastrukturförvaltaren. iii) Kapacitet som finns tillgänglig i de anläggningar för tjänster som avses i artikel 31.1. — Kapacitet som inte är tillgänglig för tilldelning till sökande: i) Kapacitetsbegränsningar, definierade i form av kapacitetsobjekt, inbegripet kapacitetsbegränsningar enligt avsnitt 3 punkt 2 i denna bilaga. ii) Kapacitet som redan tilldelats genom ramavtal i enlighet med artikel 33 eller genom det fleråriga förfarandet för rullande planering i enlighet med artikel 35. iii) Kapacitet som reserverats för andra ändamål än de som anges i leden i och ii, vilka tydligt ska anges av infrastrukturförvaltaren. iv) Annan kapacitet som redan tilldelats vid uppdateringen av kapacitetsutbudsplanen under den tågplan som kapacitetsutbudsplanen avser. — Alternativ kapacitet som är tillgänglig under kapacitetsbegränsningar. — Alternativ kapacitet som är tillgänglig vid störningar i järnvägsnätet. — Begränsningar för användningen av särskild järnvägsinfrastruktur enligt artikel 26.

Avsnitt 2

Plan för den strategiska kapacitetsförvaltning som avses i artiklarna 13, 18, 19 och 20

1. När infrastrukturförvaltare utarbetar resultaten av den strategiska kapacitetsplaneringen för en viss tågplaneperiod ska de följa den tidsplan som anges i detta avsnitt.

Samrådet med berörda parter rörande frågor på europeisk och gränsöverskridande nivå ska genomföras i enlighet med artikel 57 och ska omfatta alla operativa berörda parter. Infrastrukturförvaltare ska samordna resultaten kontinuerligt inom ramen för den samordningsprocess som föreskrivs i artikel 55.

Resultat	Delmål	Tidsfrist (senast)
Kapacitetsstrategi (Artikel 18)	Inledande av fasen för utarbetande av kapacitetsstrategin	X-60
	Första samrådet med operativa berörda parter	X-58
	Offentliggörande av utkastet till strategi och andra samrådet med operativa berörda parter om utkastet till strategi	X-39
	Offentliggörande av den slutliga kapacitetsstrategin efter slutlig samordning mellan infrastrukturförvaltare och med beaktande av eventuella synpunkter som ERP kan ha lämnat efter offentliggörandet av utkastet till kapacitetsstrategi	X-36

Resultat	Delmål	Tidsfrist (senast)
Kapacitetsmodell (Artikel 19)	Förberedelser inleds	X-36
	Tillkännagivanden av kapacitetsbehov från sökande och potentiella sökande och samråd med operativa berörda parter	X-24
	Offentliggörande av utkastet till kapacitetsmodell och inledande av det andra samrådet med sökande och operativa berörda parter	X-21
	Avslutande av samråd med sökande och operativa berörda parter och beaktande av eventuella synpunkter som regleringsorganet kan ha lämnat efter offentliggörandet av utkastet till kapacitetsmodell	X-19
	Offentliggörande av den slutliga kapacitetsmodellen efter slutlig samordning mellan infrastrukturförvaltare	X-18
Kapacitetsutbudsplan (Artikel 20)	Förberedelser inleds	X-18
	Samråd med sökande och operativa berörda parter	X-14
	Regleringsorganet ska analysera utkastet till kapacitetsutbudsplan och får fatta ett beslut om att infrastrukturförvaltaren ska ändra kapacitetsutbudsplanen	X-14 till X-13
	Offentliggörande av de kapacitetsbegränsningar som avses i avsnitt 3 punkt 2 i denna bilaga	X-12
	Offentliggörande av den slutliga kapacitetsutbudsplanen efter slutlig samordning mellan infrastrukturförvaltare	X-11
	Uppdatering av kapacitetsutbudsplanen för sena ansökningar	X-6,5
	Offentliggörande av de kapacitetsbegränsningar som avses i avsnitt 3 punkt 5 i denna bilaga	X-4
	Ändrad användning av kapacitet som reserverats för tilldelning genom tågplanen till andra tilldelningsförfaranden	X-2
	Uppdatering av kapacitetsutbudsplanen för att återspegla eventuella ändringar av förplanerad eller tilldelad kapacitet	Till och med X+12 utan dröjsmål

Anm.: Med "X-m" avses "m" månader före dagen för ikraftträdandet av tågplanen ("X"), i enlighet med avsnitt 4.

2. Genom undantag från punkt 1 ska följande förenklade och förkortade tidsplan tillämpas på resultatet "Kapacitetsstrategi" för de tågplanperioder som inleds i december 2030 och december 2031:

Kapacitetsstrategi (Artikel 18)	Offentliggörande av utkastet till strategi och samråd med operativa berörda parter	X-38
	Offentliggörande av den slutliga kapacitetsstrategin efter slutlig samordning mellan infrastrukturförvaltare och med beaktande av eventuella synpunkter som ERP kan ha lämnat efter offentliggörandet av utkastet till kapacitetsstrategi	X-36

Avsnitt 3

Tidsplan och krav för samordning, samråd och offentliggörande av kapacitetsbegränsningar till följd av de järnvägsinfrastrukturarbeten som avses i artiklarna 11 och 37

1. Kapacitetsbegränsningar ska klassificeras beroende på deras varaktighet och inverkan på trafiken (uppskattad berörd trafikvolym på en järnvägslinje per dag), enligt följande tabell.

Tabell 1. Klassificering av kapacitetsbegränsningar

	Varaktighet	Inverkan på trafiken	Slutförande av den första samordningen och det första samrådet samt offentliggörande av ett utkast till kapacitetsbegränsningar	Slutförande av den andra samordningen och det andra samrådet om kapacitetsbegränsningar som påverkar mer än ett järnvägsnät	Offentliggörande av slutliga kapacitetsbegränsningar	Tillhanda-hållande av uppgifter om de alternativa tåglägen som erbjuds
Betydande inverkan	Mer än 30 dagar	Över 50 %	X-24	X-18	X-12	
Stor inverkan	Mer än 7 dagar	Över 30 %	X-24	X-13,5	X-12	
Medelstor inverkan	7 dagar eller mindre	Över 50 %		X-13,5	X-12	
Liten inverkan	7 dagar eller mindre	Över 10 %			X-4	T-4 Passagerare T-1 Gods

Med "X-m" avses "m" månader före dagen för ikraftträdandet av tågplanen ("X"), i enlighet med avsnitt 4. "T-m" betyder "m" månader före inledandet av det berörda tågets avgång.

2. När det gäller kapacitetsbegränsningar som har betydande eller stor inverkan ska de berörda infrastrukturförvaltarna offentliggöra alla kapacitetsbegränsningar och de preliminära resultaten av ett samråd med sökandena för första gången minst 24 månader och, i en uppdaterad form, för andra gången minst tolv månader före ändringen av den berörda tågplanen. Dessa järnvägsinfrastrukturbegränsningar ska ingå i den kapacitetsutbudsplan som avses i artikel 20.

3. När infrastrukturförvaltaren offentliggör kapacitetsbegränsningar en första gång i enlighet med punkt 2 ska infrastrukturförvaltaren inleda ett samråd om kapacitetsbegränsningarna med sökandena och de berörda tjänsteleverantörerna. Om det krävs samordning i enlighet med punkt 4 mellan det första och det andra offentliggörandet av kapacitetsbegränsningar ska infrastrukturförvaltarna samråda en andra gång med sökandena och de berörda tjänsteleverantörerna mellan slutet av den samordningen och det andra offentliggörandet av kapacitetsbegränsningen.
4. Innan kapacitetsbegränsningar offentliggörs i enlighet med punkt 1 ska infrastrukturförvaltare, om effekterna av kapacitetsbegränsningarna inte är begränsade till ett enda järnvägsnät, samordna sig sinsemellan och vid behov med berörda sökande och tjänsteleverantörer.

Den slutliga samordningen och samrådet före det andra offentliggörandet ska vara avslutade

- a) senast 18 månader före ändringen av tågplanen för kapacitetsbegränsningar med betydande inverkan,
- b) senast 13 månader och 15 dagar före ändringen av tågplanen för kapacitetsbegränsningar med stor inverkan,
- c) senast 13 månader och 15 dagar före ändringen av tågplanen för kapacitetsbegränsningar med medelstor inverkan.

Det slutliga offentliggörandet av kapacitetsbegränsningar med betydande, stor och medelstor inverkan ska slutföras minst tolv månader före ändringen av den berörda tågplanen.

5. När det gäller kapacitetsbegränsningar med liten inverkan som uppstår under den följande tågplaneperioden och som infrastrukturförvaltaren får kännedom om senast sex månader och 15 dagar före ändringen av tågplanen, ska infrastrukturförvaltaren samråda med de berörda sökandena om de planerade kapacitetsbegränsningarna och meddela de uppdaterade kapacitetsbegränsningarna minst fyra månader före ändringen av tågplanen. Infrastrukturförvaltaren ska tillhandahålla detaljerade uppgifter om de erbjudna tåglägena för persontåg senast fyra månader, och för godståg senast en månad, före början av kapacitetsbegränsningen, om inte infrastrukturförvaltaren och de berörda sökandena kommer överens om en kortare ledtid.
6. Infrastrukturförvaltare får besluta att tillämpa strängare tröskelvärden för kapacitetsbegränsningar på grundval av lägre procentsatser av uppskattade trafikvolymen eller kortare varaktighet än vad som anges i avsnitt 3 i denna bilaga eller att tillämpa ytterligare kriterier utöver dem som nämns i denna bilaga, efter samråd med sökande och tjänsteleverantörer. De ska offentliggöra tröskelvärdena och kriterierna för gruppering av kapacitetsbegränsningar i sina beskrivningar av järnvägsnätet som avses i punkt 2 i bilaga V.
7. Den information som ska lämnas av infrastrukturförvaltaren när den agerar i enlighet med punkterna 1, 5 eller 37.5 ska omfatta
 - a) den planerade dagen,
 - b) tid på dygnet och, så snart som det kan fastställas, klockslag för kapacitetsbegränsningens början och slut,
 - c) vilken sträcka av järnvägsnätet som påverkas av begränsningen,

d) i tillämpliga fall, kapaciteten hos alternativa linjer.

Infrastrukturförvaltaren ska offentliggöra denna information, eller en länk där den kan hittas, i beskrivningen av järnvägsnätet enligt punkt 2 i bilaga V. Infrastrukturförvaltaren ska hålla denna information uppdaterad. Dessutom ska infrastrukturförvaltaren offentliggöra denna information i digitalt format i enlighet med artiklarna 10 och 66.

8. När det gäller kapacitetsbegränsningar med betydande inverkan ska infrastrukturförvaltaren, på begäran av sökandena under första samrådsrundan, tillhandahålla en jämförelse av de förhållanden som gäller vid minst två alternativa kapacitetsbegränsningar. Infrastrukturförvaltaren ska utarbeta dessa alternativ på grundval av återkoppling från sökandena i samband med deras begäranden och tillsammans med dem.

Jämförelsen ska för varje alternativ minst innehålla följande:

- a) Kapacitetsbegränsningens varaktighet.
- b) Förväntade preliminära infrastrukturavgifter.
- c) Tillgänglig kapacitet på alternativa linjer.
- d) Tillgängliga alternativa linjer.
- e) Ungefärliga restider.

Innan infrastrukturförvaltaren gör ett val mellan de alternativa kapacitetsbegränsningarna ska infrastrukturförvaltaren samråda med berörda sökande samt ta hänsyn till effekterna av de olika alternativen på dessa sökande och på användarna av tjänsterna. Om analysen av alternativa kapacitetsbegränsningar berör mer än en infrastrukturförvaltare ska infrastrukturförvaltarna samordna sig sinsemellan.

9. När det gäller kapacitetsbegränsningar med betydande inverkan ska infrastrukturförvaltaren fastställa kriterier för vilka tåg för varje typ av trafik som ska ledas om, med beaktande av sökandens kommersiella och operativa begränsningar, såvida inte dessa operativa begränsningar härrör från sökandens förvaltningsmässiga eller organisatoriska beslut, och utan att det påverkar målet att minska kostnaderna för infrastrukturförvaltaren i enlighet med artikel 30.1 i direktiv 2012/34/EU. Infrastrukturförvaltaren ska offentliggöra dessa kriterier i beskrivningen av järnvägsnätet.
10. Enim ska på sin webbplats offentliggöra den information som krävs enligt punkt 7.

Avsnitt 4

Tidsplan för kapacitetstilldelning genom det årliga tilldelningsförfarande som avses i artiklarna 34 och 40

1. Infrastrukturförvaltaren och sökandena ska följa följande tidsplan:

Delmål eller tidsperiod	Tidsfrist eller varaktighet
Tågplanens giltighetstid (<i>tågplanperiod</i>)	Med början vid midnatt den andra lördagen i december fram till och med midnatt den andra lördagen i december nästföljande år
Ikraftträdande av tågplanen	Midnatt den andra lördagen i december
Offentliggörande av kapacitetsutbudsplanen	I enlighet med avsnitt 2 i denna bilaga

Delmål eller tidsperiod	Tidsfrist eller varaktighet
Offentliggörande av kapacitetsbegränsningar till följd av järnvägsinfrastrukturarbeten	I enlighet med avsnitten 2 och 3 i denna bilaga
Tidsfrist för sökande att lämna in ansökningar om kapacitetsrätter	X-9,5
Utarbetande av utkast till tågplan Tidsfrist för infrastrukturförvaltare att lämna in ett utkast till kapacitetserbjudande till sökandena	X-7,5
Slutförande av samrådet med sökandena	X-6,5
Sista dag för infrastrukturförvaltare att lämna in slutligt kapacitetserbjudande till sökandena	X-5,5
Offentliggörande av tågplanen Tidsfrist för infrastrukturförvaltaren att tilldela sökandena kapacitetsrätter	X-5,25
Omvandling av kapacitetsspecifikationer till tåglägen	Ska specificeras av infrastrukturförvaltarna i beskrivningen av järnvägsnätet med beaktande av det europeiska ramverk för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 7.

Anm.: Med "X-m" avses "m" månader före dagen för ikraftträdandet av tågplanen ("X").

2. Tidsfristen för sökande att lämna in ansökningar om kapacitetsrätter enligt tabellen i punkt 1 ska vara den tidsfrist för ansökningar om järnvägsinfrastrukturkapacitet som avses i artikel 27.4 i direktiv 2012/34/EU.

Avsnitt 5

Tidsplan för kapacitetstilldelning genom ramavtal som avses i artiklarna 33 och 40

Infrastrukturförvaltaren ska följa följande tidsplan:

Tidsperiod	Varaktighet
Standardgiltighetstid för ramavtal	5 år
Omvandling av kapacitetsspecifikationer till tåglägen	Mellan X-9,5 och X-7,5 (tillsammans med samordning inom ramen för det årliga tilldelningsförfarande som avses i avsnitt 4).

Anm.: Med "X-m" avses "m" månader före dagen för ikraftträdandet av tågplanen ("X"), i enlighet med avsnitt 4.

Avsnitt 6

Tidsplan för det rullande planeringsförfarande för kapacitetstilldelning som avses i artiklarna 35 och 40

Infrastrukturförvaltaren och sökandena ska följa följande tidsplan under det rullande planeringsförfarandet för kapacitetstilldelning:

Delmål eller tidsperiod	Tidsfrist eller varaktighet
Tidigaste tidpunkt för sökande att lämna in ansökningar om kapacitet inom ramen för det rullande planeringsförfarandet för kapacitetstilldelning	Fyra månader före det första tågets avgång
Senaste tidpunkt för sökande att lämna in ansökningar om kapacitet inom ramen för det rullande planeringsförfarandet för kapacitetstilldelning	En månad före det första tågets avgång
Maximal varaktighet för kapacitetsrätter som beviljas inom ramen för det rullande planeringsförfarandet för kapacitetstilldelning	36 månader från och med det första tågets avgång
Omvandling av kapacitetsspecifikationer till tåglägen för kapacitetsrätter som beviljats i enlighet med artikel 35.2 a	Ska specificeras av infrastrukturförvaltarna med beaktande av det europeiska ramverk för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 7
Omvandling av kapacitetsspecifikationer till tåglägen för kapacitetsrätter som beviljats i enlighet med artikel 35.2 b	Ska specificeras av infrastrukturförvaltarna med beaktande av det europeiska ramverk för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 7
Maximal period för infrastrukturförvaltare att utarbeta ett erbjudande om kapacitetsrätter inom ramen för det rullande planeringsförfarandet för kapacitetstilldelning	15 dagar

Anm.: Med "X-m" avses "m" månader före dagen för ikraftträdandet av tågplanen ("X"), i enlighet med avsnitt 4.

Avsnitt 7

Tidsplan för kapacitetstilldelning genom det ad hoc-förfarande som avses i artiklarna 36 och 40

Vid tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet genom ad hoc-förfarandet ska infrastrukturförvaltaren följa följande tidsplan:

Tidsperiod	Varaktighet
Maximal period för infrastrukturförvaltare att utarbeta ett erbjudande om kapacitetsrätter	Sju kalenderdagar och under alla omständigheter 24 timmar innan tågtrafiken inleds

Avsnitt 8

Tidsplan för ändringar av den tilldelade kapacitet som avses i artikel 41

När kapacitetsrätter avseende järnvägsinfrastruktur ändras ska infrastrukturförvaltaren följa följande tidsplan:

Delmål eller tidsperiod	Tidsfrist eller varaktighet
Maximal period för infrastrukturförvaltaren att erbjuda en alternativ kapacitetsrätt som omfattar ett enda järnvägsnät	Fyra kalenderdagar och under alla omständigheter 24 timmar innan tågtrafiken inleds
Maximal period för berörda infrastrukturförvaltare att erbjuda en alternativ kapacitetsrätt för flera järnvägsnät	Åtta kalenderdagar och under alla omständigheter 24 timmar innan tågtrafiken inleds

BILAGA II

TRÖSKELVÄRDEN FÖR DEKLARATION AV HÖGT UTNYTTJAD OCH ÖVERBELASTAD JÄRNVÄGSINFRASTRUKTUR
SOM AVSES I ARTIKEL 23

Utnyttjande	Klassificering	Kapacitetsutnyttjande	Referensperiod
Heterogen trafik	Högt utnyttjad	> 85 % av den teoretiska kapaciteten	Mer än fyra timmar under mer än 200 dagar per år
Heterogen trafik	Överbelastad	> 95 % av den teoretiska kapaciteten	Mer än fyra timmar under mer än 250 dagar per år
Homogen trafik	Högt utnyttjad	> 90 % av den teoretiska kapaciteten	Mer än fyra timmar under mer än 200 dagar per år
Homogen trafik	Överbelastad	> 95 % av den teoretiska kapaciteten	Mer än fyra timmar under mer än 250 dagar per år

Med *kapacitetsutnyttjande* avses förhållandet mellan tilldelad kapacitet, eller, för tidigare tågplanepioder, det faktiska antalet tåg som är i trafik, och den teoretiska kapacitet som är tillgänglig på en del av järnvägsinfrastrukturen på grundval av den metod som avses i artikel 23.2.

Homogen trafik innebär att tåg på den berörda sträckan i allmänhet har liknande egenskaper som är relevanta för kapacitetsutnyttjandet, särskilt hastighet, stoppmönster och acceleration.

Heterogen trafik innebär att tåg på den berörda sträckan skiljer sig åt i fråga om egenskaper som är relevanta för kapacitetsutnyttjandet, särskilt hastighet, stoppmönster och acceleration.

BILAGA III

INNEHÅLL I DET EUROPEISKA RAMVERK FÖR KAPACITETSFÖRVALTNING SOM AVSES I ARTIKEL 7

Det europeiska ramverk för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 7 ska minst innehålla följande:

Del	Hänvisning(ar)
Typer och beskrivning av järnvägstransporttjänster som ska användas för strategisk kapacitetsplanering	Artikel 14.2
Gemensamma verktyg, metoder och förfarandemässiga arrangemang för strategisk kapacitetsplanering, däribland för samordning mellan infrastrukturförvaltare och samråd med berörda parter, inbegripet för tillkännagivanden av kapacitetsbehov	Artikel 14.4, artikel 14.10, artikel 15, artikel 16, artikel 19.1, artikel 57
Riktlinjer för förfaranden och metoder som ska användas vid analys av transportmarknaden	Artikel 17.3
Metoder för offentliggörande av kapacitetsutbudsplanen och förfarandet för samråd med sökande	Artikel 20.11
Riktlinjer för fastställande av gränser inom vilka infrastrukturförvaltaren kan föreslå en kapacitetsmodell eller en kapacitetsutbudsplan som skiljer sig från de synpunkter som mottagits	Artikel 19.3, artikel 20.7
Kriterier och förfaranden för tilldelning av förplanerad kapacitet som ingår i kapacitetsutbudsplanen	Artikel 22.4
Specifikationer för kapacitetsplaneringsobjekt i människoläsbart och maskinläsbart format	Artikel 22.5
Gemensam metod för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturkapacitet	Artikel 23.2
Bedömningsmetod och förteckningen över parametrar för järnvägstransporttjänster och samhällsekonomiska och miljömässiga kriterier, inbegripet förteckningen över parametrar, standardparametervärden eller intervall av standardvärden	Artikel 27.4, artikel 39.4
Kapacitetsspecifikationernas egenskaper	Artikel 28.1
Intervall för tröskelkvoter för indragning av outnyttjade kapacitetsrättigheter	Artikel 29.3

Del	Hänvisning(ar)
Förfaranden och metoder för att samordna tilldelningen av kapacitetsrättigheter för flera järnvägsnät, inbegripet minimikvalitetskrav	Artikel 30.5
Riktlinjer för fastställandet av gränserna vad gäller skillnaderna mellan ansökningar om kapacitet från sökande och järnvägsinfrastrukturkapacitet som föreslås av infrastrukturförvaltare i det frivilliga förfarandet för konfliktlösning	Artikel 38.2
Riktlinjer för den frivilliga konfliktlösningsmekanism för konflikter som omfattar minst en ansökan om kapacitet i flera järnvägsnät	Artikel 38.7
Förfaranden för att hantera ändringar avseende kapacitetsrätter efter tilldelning	Artikel 41.10
Riktlinjer för tillämpningen av justeringen av sanktionsavgifter	Artikel 42.6
Riktlinjer för lämpliga och regelbundna samråd med berörda parter i frågor på europeisk och gränsöverskridande nivå	Artikel 57.2

BILAGA IV

MINIMI- OCH MAXIMINIVÅER FÖR SANKTIONSAVGIFTER, I ENLIGHET MED ARTIKEL 42

Miniminivån för sanktionsavgiften före eventuell justering ska uppgå till 1 EUR/km av det berörda tågläget.

Maximinivån för sanktionsavgiften före eventuell justering ska uppgå till 8 EUR/km av det berörda tågläget.

BILAGA V

INNEHÅLLET I DEN BESKRIVNING AV JÄRNVÄGSNÄTET SOM AVSES I ARTIKEL 27 I DIREKTIV 2012/34/EU –
AVSNITTET OM KAPACITETSFÖRVALTNING OCH TRAFIKLEDNING

Utöver de inslag som avses i artikel 27.2 i direktiv 2012/34/EU ska den beskrivning av järnvägsnätet som avses i den artikeln även innehålla följande:

1. Ett avsnitt som visar beskaffenheten på den järnvägsinfrastruktur som järnvägsföretag har tillträde till och villkoren för att få tillträde till den. Detta avsnitt ska hänvisa till information som finns tillgänglig i det register över infrastruktur som avses i artikel 49 i direktiv (EU) 2016/797.
2. Ett avsnitt om principerna och kriterierna för kapacitetsförvaltning. Avsnittet ska ange de allmänna kapacitetsegenskaperna hos den järnvägsinfrastruktur som järnvägsföretagen har tillträde till och alla eventuella begränsningar i fråga om användningen av den, inbegripet sannolika behov av kapacitet för underhåll. Avsnittet ska också ange de förfaranden och tidsfrister som gäller för kapacitetsförvaltningsförfarandet. Det ska innehålla de specifika kriterier som används i det förfarandet, särskilt följande:
 - a) De förfaranden enligt vilka sökande rådfrågas om strategisk kapacitetsplanering och tillhandahåller tillkännagivanden av kapacitetsbehov.
 - b) De förfaranden enligt vilka sökande kan ansöka om kapacitet hos infrastrukturförvaltaren.
 - c) De krav som ställs på sökande.
 - d) Tidsplanen för strategisk kapacitetsplanering, för ansöknings-, tilldelnings-, anpassnings- och omplaneringsförfaranden och de förfaranden som ska följas vid begäran om information om tågplaneprocessen och förfarandena för planering av planerade och oförutsedda underhållsarbeten.
 - e) De principer som styr den frivilliga konfliktlösningsmekanism som avses i artikel 38 och den formella konfliktlösningsmekanism som avses i artikel 39.
 - f) Strukturen för och nivån på sanktionsavgifter för ändringar av kapacitetsrätter.
 - g) De förfaranden och kriterier som ska användas när järnvägsinfrastrukturen är högt utnyttjad eller överbelastad.
 - h) Närmare upplysningar om begränsningar av användningen av järnvägsinfrastruktur.
 - i) En förklaring till eventuella avvikelser från det europeiska ramverk som avses i artikel 7.
3. Ett avsnitt om drift, inbegripet om trafikledning och störnings- och krishantering. I avsnittet ska genomförandet av de krav som anges i denna förordning och i direktiven (EU) 2016/797, (EU) 2016/798 och 2007/59/EG fastställas, inbegripet
 - a) operativa regler, däribland prioriteringsregler eller prioritetsprinciper för trafikledning, en förteckning över eller hänvisningar till tekniska regler, operativa regler och säkerhetsbestämmelser och regler för operativ personal,
 - b) operativa åtgärder, inbegripet regler och förfaranden för störnings- och krishantering, operativ kommunikation och datautbyte med järnvägsföretag och andra operativa berörda parter,
 - c) en förteckning över och hänvisningar till informationssystem som används i verksamheten,
 - d) en förklaring till eventuella avvikelser från det europeiska ramverk som avses i artikel 46 i denna förordning.

4. Ett avsnitt om de viktigaste delarna av prestationsstyrningen, särskilt följande:
- a) Hänvisningar till prestationsmål som anges i den affärsplan som avses i artikel 8.3 i direktiv 2012/34/EU och i den avtalsöverenskommelse som avses i artikel 30 i det direktivet.
 - b) Förfaranden för att övervaka och rapportera om framstegen mot uppnåendet av målen, identifiera orsakerna till prestandabrister med operativa berörda parter och utforma och genomföra korrigerande åtgärder för att förbättra prestandan.
 - c) En förklaring till eventuella avvikelser från det europeiska ramverk som avses i artikel 52 i denna förordning.
-

BILAGA VI

INNEHÅLLET I DET EUROPEISKA RAMVERK FÖR SAMORDNING AV GRÄNSÖVERSKRIDANDE TRAFIKLEDNING OCH STÖRNINGS- OCH KRISHANTERING SOM AVSES I ARTIKEL 46

Det europeiska ramverket för samordning av gränsöverskridande trafik och störnings- och krishantering ska innehålla åtminstone följande delar:

Del	Hänvisning(ar)
Regler och förfaranden för trafikledning och störningshantering som ska beaktas av infrastrukturförvaltare när de fastställer regler och förfaranden för trafikledning.	Artikel 45
Gemensamma regler och förfaranden för samordning av trafikledning och störnings- och krishantering mellan infrastrukturförvaltare och med operativa berörda parter.	Artikel 44, artikel 45, artikel 46.1, artikel 46.4, artikel 47, artikel 48
Riktlinjer för förvaltning och tilldelning av kapacitet i händelse av störningar i järnvägsnätet och krissituationer.	Artikel 43.2
Fastställande av ansvarsområden för operativa berörda parter som deltar i ledningen och hanteringen av gränsöverskridande trafik, på grundval av en uppsättning överenskomna operativa förfaranden, delmål och gränssnitt.	Artikel 47
Förfaranden, regler, verktyg och gränssnitt för kommunikation och utbyte av information, inbegripet harmoniserade digitala verktyg och gränssnitt, mellan infrastrukturförvaltare, operativa berörda parter och andra berörda parter, särskilt offentliga myndigheter.	Artikel 47, artikel 50, artikel 66
Principer för att inrätta särskilda samordningsgrupper för trafikledning och störnings- och krishantering.	Artikel 55.2
Arrangemang för simulering och utbildning, särskilt i med avseende på störningar och krissituationer.	Artikel 49.7
Gemensam metod för att uppskatta förhållandena avseende varaktighet och den sannolika inverkan på trafiken samt innehållet i nätverkssamordnarens incidentrapport.	Artikel 48.7
Riktlinjer i syfte att säkerställa lämpliga och regelbundna samråd med berörda parter i frågor på europeisk och gränsöverskridande nivå.	Artikel 57.2

BILAGA VII

STÖRNINGAR I JÄRNVÄGSNÄTET SOM AVSES I ARTIKEL 48

Typ av incident	Uppskattad sannolik varaktighet	Uppskattad sannolik inverkan
Störning i järnvägsnätet	Återgången till de nivåer av tillgänglig kapacitet för utnyttjande av tåg som rådde före incidenten kräver tre eller fler dagar	— Det krävs en operativ hantering av 50 % eller mer av de tåg på den berörda sträckan som trafikerar ett enda järnvägsnät — Det krävs eller förväntas krävas en operativ hantering av mindre än 50 % av de tåg på den berörda sträckan som trafikerar mer än ett järnvägsnät
Störning i flera järnvägsnät	Återgången till de nivåer av tillgänglig kapacitet för utnyttjande av tåg som rådde före incidenten kräver tre eller fler dagar	— Det krävs eller förväntas krävas en operativ hantering av 50 % eller mer av de tåg på den berörda sträckan som trafikerar mer än ett järnvägsnät

BILAGA VIII

INNEHÅLL I DET EUROPEISKA RAMVERK FÖR PRESTATIONSGRANSKNING SOM AVSES I ARTIKEL 52

Prestationsområde	Relevanta frågor (vägledande)
Järnvägsinfrastruktur och utrustning	— Kapacitet och förmåga hos den fysiska infrastrukturen och dess utrustning, inbegripet införande av TEN-T-standarder. — Minskningar av järnvägsinfrastrukturkapacitet eller förmåga på grund av att förnyelse, underhåll eller reparation av järnvägsinfrastruktur skjuts upp.
Järnvägsinfrastrukturkapacitet	— Kapacitetserbjudande i fråga om kvantitet och kvalitet. — Kapacitetsutnyttjande, outnyttjad kapacitet för att hantera trafikökning. — Överensstämmelse mellan tillgänglig kapacitet (planerad eller oplanerad) och marknadens behov på ett- och flernätssnivå. — Stabilitet i kapacitetserbjudandet, särskilt i samband med järnvägsinfrastrukturarbeten. — Överbelastad järnvägsinfrastruktur. — Planerade tider för stationsuppehåll för tåg vid gränsstationer.
Trafikledning	— Punktlighet/förseningar för olika typer av järnvägstrafik, vid avreseorten, mellanliggande hållplatser och bestämmelseorter och på operativt viktiga platser. — Inställd tågtrafik. — Faktiska tider för stationsuppehåll för tåg vid gränsstationer.
Störnings- och krishantering	— Andel trafik som kan omdirigeras eller läggas om under störningen eller krisen. — Störningarnas inverkan på järnvägstrafiken i form av förseningar och inställda avgångar. — Störningarnas inverkan på järnvägstrafikoperatörerna och deras kunder. — Särskilda problem som påträffats (kvalitativa).
Införande av och prestanda hos digitala tjänster, verktyg och gränssnitt	— Stöd för processerna i samband med kapacitetsförvaltning, trafikledning och störningshantering. — Informationens och uppgifternas fullständighet och kvalitet samt lättillgängligheten för operativa berörda parter. — Anpassning till den europeiska arkitektur som utvecklats i det gemensamma företaget för Europas järnvägar och till relevanta tekniska specifikationer i enlighet med direktiv (EU) 2016/797.

Prestationsområde	Relevanta frågor (vägledande)
Efterlevnad av förordningen, tillsyn	— Processindikatorer för övervakning av efterlevnaden av regler och förfaranden. — Klagomål som lämnats in till regleringsorgan och ENRRB.

Arrangemang för prestationsgranskning när det gäller trafikledning och störnings- och krishantering, inbegripet samordningen mellan operativa berörda parter.

Riktlinjer i syfte att säkerställa lämpliga och regelbundna samråd med berörda parter i frågor på europeisk och gränsöverskridande nivå som avses i artikel 57.2.

BILAGA IX

INFORMATION SOM SKA LÄMNAS TILL OPERATIVA BERÖRDA PARTER SOM AVSES I ARTIKEL 50

Följande information som, i tillämpliga fall, tillhandahålls i enlighet med direktiv (EU) 2016/797 och de relevanta genomförandeakter som antas i enlighet därmed, och är föremål för de berörda parternas respektive ansvarsområden som avses i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2026/253 ⁽¹⁾ ska tillhandahållas i enlighet med artikel 50 i den här förordningen:

Information från infrastrukturförvaltaren:

- Tågnummer
- Tågrapportering
- Tilldelning av tågläge
- Tågföringsinformation och tågföringsprognosinformation
- Information om trafikstörning
- Datautväxling för kvalitetsförbättring

Information från andra operativa berörda parter:

- Uppgifter på fraktsedeln
- Ansökan om tågläge
- Iordningställande av tåg
- Tågföringsinformation och tågprognosinformation
- Information om trafikstörning
- Sändningens beräknade avgångstid (ETD), beräknade tidpunkt för utväxling (ETI), beräknade ankomsttid (ETA)
- Vagnrörelse
- Datautväxling för kvalitetsförbättring

⁽¹⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2026/253 av den 6 februari 2026 om en teknisk specifikation avseende delsystemet telematik i järnvägssystemet i Europeiska unionen för interoperabilitet vid datadelning inom järnvägstransporter ("TSDTSD Telematik") och om upphävande av förordningarna (EU) nr 1305/2014 ("TSD TAF") och (EU) nr 454/2011 ("TSD TAP") (EUT L, 2026/253, 10.2.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/253/oj).

BILAGA X

JÄMFÖRELSETABELLER

1. Jämförelsetabell för de bestämmelser som strukits i direktiv 2012/34/EU

Direktiv 2012/34/EU	Denna förordning
Artikel 2.6	Artikel 40.2
Artikel 3.20	Artikel 23 och bilaga II
Artikel 3.22	Artiklarna 38 och 39
Artikel 3.23	Artiklarna 5.6 och 33
Artikel 3.27	Artikel 5.9
Artikel 3.28	Artikel 5.14
Artikel 7b.1	Artikel 3.1
Artikel 7b.2	Artikel 3.3
Artikel 7b.3	Artiklarna 3.4 och 2.4 b
Artikel 36	Artikel 42
Artikel 38.1	Artikel 28.1 andra stycket och artikel 28.5
Artikel 38.2	Artikel 28.3
Artikel 38.3	Artikel 28.4
Artikel 38.4	Artikel 28.6
Artikel 39.1	Artikel 13.3
Artikel 39.2	Artikel 3.2
Artikel 40.1	Artiklarna 16, 30 och 55
Artikel 40.2	Artiklarna 58.10, 61.2, 67.1, 68.1 och 68.7
Artikel 40.3	Artikel 58.3 och 58.8
Artikel 40.4	Artikel 56.1

Direktiv 2012/34/EU	Denna förordning
Artikel 40.5	—
Artikel 41.1	Artikel 8.1
Artikel 41.2	Artikel 8.2
Artikel 41.3	Artikel 8.3
Artikel 42.1	Artikel 33.1
Artikel 42.2	Artikel 33.6
Artikel 42.3	Artikel 33.7
Artikel 42.4	Artikel 33.7
Artikel 42.5	Artikel 33.8 och avsnitt 5 i bilaga I
Artikel 42.6	Artikel 33.9
Artikel 42.7	Artikel 33.11
Artikel 42.8	Artikel 33.12
Artikel 43.1	Artiklarna 40.1, 34.5, 34.6, 34.7, 35.1 och 35.2 samt avsnitten 2, 4, 5, 6 och 7 i bilaga I
Artikel 43.2	Artiklarna 11.9, 13.2, 23.9, 40.3 och 41.11
Artikel 43.3	—
Artikel 44.1	Artikel 28.1
Artikel 44.2	Artikel 34.6 och 34.7
Artikel 44.3	Artikel 33.4
Artikel 44.4.	Artiklarna 30 och 66.5
Artikel 45.1	Artikel 34.1
Artikel 45.2	Artikel 27
Artikel 45.3	Artikel 34.9
Artikel 45.4	Artikel 34.9

Direktiv 2012/34/EU	Denna förordning
Artikel 46.1	Artikel 38.1
Artikel 46.2	Artikel 38.2
Artikel 46.3	Artikel 38.3
Artikel 46.4	Artikel 38.4
Artikel 46.5	Artikel 38.2
Artikel 46.6	Artikel 39
Artikel 47.1	Artikel 23.1 och bilaga II
Artikel 47.2	Artikel 23.5
Artikel 47.3	Artikel 27.1
Artikel 47.4	Artiklarna 9.1, 9.2 och 13.3
Artikel 47.5	Artiklarna 9.1 och 35
Artikel 47.6	Artikel 23.6
Artikel 48.1	Artikel 36.1
Artikel 48.2	Artikel 20.5
Artikel 49.1	Artikel 26.1
Artikel 49.2	Artikel 26.2
Artikel 49.3	Artikel 26.3
Artikel 50.1	Artikel 24.1
Artikel 50.2	Artikel 24.2
Artikel 50.3	Artikel 24.1
Artikel 51.1	Artikel 23.1
Artikel 51.2	Artikel 25.1 och 25.2
Artikel 51.3	Artikel 25.4
Artikel 51.4	Artikel 25.5

Direktiv 2012/34/EU	Denna förordning
Artikel 52.1	Artikel 14.9
Artikel 52.2	Artikel 29.3
Artikel 53.1	Artikel 37.1
Artikel 53.2	Artiklarna 11.2, 11.4 och 37.3
Artikel 53.3	Artikel 10.1
Artikel 54.1	Artikel 45.3
Artikel 54.2	Artikel 45.5
Artikel 54.3	Artikel 45.7

2. Jämförelsetabell för förordning (EU) nr 913/2010

Förordning (EU) nr 913/2010	Denna förordning
Artiklarna 1–7	—
Artikel 8	Artiklarna 58.1–58.7, 58.9, 58.10, 58.11, 60.1 a, b och c och g samt 60.2
Artikel 9.1	Artiklarna 16.1, 24.3, 24.4, 25.3 och 61
Artikel 9.1 a, c, d och e, 9.2, 9.3, 9.4 och 9.5	—
Artikel 9.1 b	Artiklarna 17, 24.3 och 24.4
Artikel 10	—
Artikel 11	Artikel 58.1–58.7, 58.9, 58.10 och 58.11
Artiklarna 12–18	—
Artikel 19	Artiklarna 51, 70.7 och 70.8
Artiklarna 20–25	—