



Strasbourg, den 11.7.2023
COM(2023) 443 final

2023/0271 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

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

(EØS-relevant tekst)

{SEC(2023) 443 final} - {SWD(2023) 443 final} - {SWD(2023) 444 final}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

Jernbanetransport er en miljøvenlig transportform. I 2020 tegnede jernbanetransport sig for 5,1 % af passagertransporten mellem EU-landene og for 11,5 % af godstransporten mellem EU-landene, men kun for 0,4 % af drivhusgasemissionerne fra transport i EU. Dette skyldes, at jernbanetransport er meget energieffektiv — den tegner sig kun for 1,9 % af transportsektorens energiforbrug — og fordi størstedelen af jernbanetrafikken drives på elektrificerede strækninger. Jernbanetransport er meget miljøvenlig og har mange andre fordele såsom det høje sikkerhedsniveau og er derfor konsekvent blevet fremmet i EU's politik.

Dette forslag er en nøgleaktion i den europæiske grønne pagt og strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet. Hovedformålet er at fastlægge en ramme, der gør det muligt at forvalte jernbaneinfrastrukturkapaciteten og styre trafikken mere effektivt og dermed forbedre kvaliteten af tjenester og give plads til mere trafik på jernbanenettet. Det er afgørende at nå dette mål for at sikre, at transportsektoren bidrager til dekarboniseringen.

For at sikre den høje grad af samordning, der er nødvendig for en sikker drift og effektiv udnyttelse af nettet, skal infrastrukturforvalterne styre jernbanetrafikken og forvalte jernbanekapaciteten effektivt. Dette sker for det meste på nationalt netniveau. Samtidig nødvendiggør grænseoverskridende jernbanetjenester en bedre samordning på tværs af net, end det ofte er tilfældet i dag. Med henblik herpå vil forslaget fastlægge mekanismer for samordning mellem nationale infrastrukturforvaltere og andre, der er involveret i driften af grænseoverskridende togtjenester. Forslaget vil gøre det muligt at tildele jernbaneinfrastrukturkapacitet mere effektivt ved at skabe fleksibilitet i processen og give infrastrukturforvalterne en større rolle i fastlæggelsen af transportbehov. Infrastrukturforvalterne vil f.eks. kunne afsætte en vis kapacitet til senere tildeling. Dette vil gavne jernbanegodstransporten, som ikke altid kan planlægges i tide til at passe ind i den planlagte årlige køreplan. Forslaget vil give både infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder incitament til at opfylde kapacitetsrelaterede forpligtelser og undgå ændringer med kort varsel, som ellers ville få negative konsekvenser for andre netbrugere. Digitaliseringen af kapacitetsrelaterede processer vil bidrage til at gøre tjenesterne mere effektive og forbedre deres kvalitet. Det vil også give infrastrukturforvalterne redskaber til at håndtere uventede hændelser. Forslaget har til formål at sikre, at digitaliseringsprocessen på tværs af medlemsstaterne er sammenhængende og resulterer i bedre samordnede jernbanetjenester i hele EU.

• Sammenhæng med de gældende regler på samme område

Forslaget ændrer reglerne for forvaltning af jernbaneinfrastrukturkapacitet og trafikstyring, for overvågning af jernbanetransportens resultater, for samordning af interessenter og for tildeling af kapacitet til jernbanetrafik som led i en intermodal transportkæde. Det har derfor fokus på jernbanemarkedet og jernbanedrift, der er reguleret ved direktiv 2012/34/EU. Forslaget omhandler et centralt aspekt af jernbanedriften, nemlig planlægning og tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet, der i øjeblikket er omfattet af to retsakter, direktiv 2012/34/EU og forordning (EU) nr. 913/2010. Det indeholder også bestemmelser om en bedre samordning af jernbanetjenester i hele EU og om passende myndighedstilsyn. Dette er i overensstemmelse med vigtige principper i direktiv 2012/34/EU såsom jernbaneinfrastrukturforvalternes

uafhængighed, adskillelse af infrastrukturforvaltning fra levering af jernbanetransporttjenester, fremme af ikkediskriminerende adgang til jernbaneinfrastruktur og jernbaneservicefaciliteter, opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur og overvågning af jernbanemarkedet. Forslaget vil ophæve og erstatte forordning (EU) nr. 913/2010 og flytte de relevante bestemmelser om kapacitetsforvaltning fra direktiv 2012/34/EU til den nye forordning.

Aspekter af planlægningen af transportinfrastruktur, som forordning (EU) nr. 913/2010 dækker, er blevet indarbejdet i Kommissionens forslag til en revideret TEN-T-forordning, der blev offentliggjort i 2021.

Forslaget supplerer flere aspekter af EU's jernbane- og transportpolitik. Disse omfatter politikken for jernbanemarkedet som fastsat i direktiv 2012/34/EU og Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte til jernbaneselskaber, transportinfrastrukturpolitik baseret på TEN-T-forordningen, interoperabilitet i jernbanesystemet som fastsat i interoperabilitetsdirektivet og de relevante tekniske specifikationer for interoperabilitet for jernbaner samt intermodal transportpolitik gennemført ved direktivet om kombineret transport og andre instrumenter.

- Sammenhæng med Unionens politik på andre områder

Meddelelsen om den europæiske grønne pagt bekræftede EU's mål om at opnå klimaneutralitet senest i 2050 og behovet for at reducere transportemissionerne med 90 % inden 2050. Der blev slået til lyd for stærkere foranstaltninger, der tilskynder til anvendelse af multimodal transport, og for, at en væsentlig andel af de 75 % af landtransporten, der i dag foretages på vej, flyttes over på jernbaner og indre vandveje, idet det blev anerkendt, at dette "vil kræve foranstaltninger til bedre forvaltning og udbygning af kapaciteten på jernbanerne [...]". Milepælene i strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet omfattede en stigning på 50 % i jernbanegodstrafikken frem til 2030 og en stigning på 100 % frem til 2050 samt en fordobling af højhastighedspassagertrafikken inden 2030 og en tredobling inden 2050. I strategien blev der henvist til behovet for styrket grænseoverskridende koordinering og samarbejde mellem jernbaneinfrastrukturforvaltere, for bedre overordnet forvaltning af jernbanenettet og for anvendelsen af nye teknologier til at fremme jernbanegodstransport. I strategien meddelte Kommissionen, at den ville foreslå reviderede regler for tildeling af jernbanekapacitet i overensstemmelse med de igangværende initiativer inden for jernbanesektoren. I handlingsplanen til fremme af grænseoverskridende personbefordring med jernbane over lange afstande redegjorde Kommissionen nærmere for sine hensigter og meddelte, at den ville arbejde på et initiativ til forbedring af processerne for kapacitetstildeling og trafikstyring med henblik på bedre koordinering af kapacitetstildelingen i det samlede jernbanesystem, som omfatter person- og godstrafikken.

Initiativet bidrager også til opfyldelsen af mål 13 for bæredygtig udvikling ("Handle hurtigt for at bekæmpe klimaforandringer og deres konsekvenser"), da bedre kapacitetsforvaltning vil fremme udviklingen af jernbanetjenester og gøre det muligt at tilpasse dem bedre til kundernes behov. Dette vil øge tilgængeligheden og anvendelsen af jernbanetransport som en miljøvenlig transportform.

Dette lovgivningsforslag er et af forslagene i pakken om grønnere godstransport, der omfatter flere transportformer. Pakken er et væsentligt resultat af strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet og en del af Kommissionens arbejdsprogram for 2023. Formålet med pakken er at fremme dekarboniseringen af godstransporten, fremme intermodal transport og fuldføre det fælles europæiske jernbaneområde. Ud over dette forslag omfatter pakken:

- revisionen af direktivet om kombineret transport (Rådets direktiv 92/106/EØF)
- revisionen af direktivet om vægt og dimensioner (Rådets direktiv 96/53/EF)
- CountEmissions EU-forslaget om harmonisering af beregningen af transportrelaterede emissioner.

De foranstaltninger, der indføres med dette lovgivningsforslag, vil supplere de forbedringer af jernbaneinfrastrukturkapaciteten, der er planlagt i den foreslåede revision af TEN-T-forordningen. Revisionen omfatter færdiggørelse af manglende forbindelser på TEN-T-jernbanenettet, fremskyndet udbredelse af ERTMS (European Rail Traffic Management System) og indførelse af jernbaneinfrastrukturkrav til intermodal transport. Sideløbende hermed vil foranstaltninger til fjernelse af hindringer for interoperabilitet fortsat blive gennemført som en del af den tekniske søjle i det fælles europæiske jernbaneområde.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

• Retsgrundlag

Retsgrundlaget for forslaget er artikel 91 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF). Transportpolitik er et område med delt kompetence. Det betyder, at EU og dets medlemsstater kan lovgive og vedtage juridisk bindende retsakter om transport. Medlemsstaterne udøver deres kompetence dér, hvor EU ikke udøver – eller har besluttet ikke at udøve – kompetence.

• Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)

EU har allerede vedtaget lovgivning om forvaltning af jernbaneinfrastrukturkapacitet og jernbanetrafikstyring — direktiv 2012/34/EU om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (navnlig kapitel IV) og forordning (EU) nr. 913/2010 om godstogskorridorer (navnlig kapitel IV). Dette afspejler det politiske mål om at skabe et fælles europæisk jernbaneområde, hvor jernbanevirksomheder kan levere transporttjenester, herunder grænseoverskridende tjenester, på et stadig mere integreret og interoperabelt net.

Der er behov for en EU-indsats for at fjerne hindringer i EU-lovgivningen for gennemførelsen af sektorinitiativer til modernisering af kapacitetsforvaltningen. Incitaments- og præstationsordninger kunne i princippet omlægges nationalt, men ville ikke have det nødvendige spillerum til at tackle grænseoverskridende problemstillinger. En mere effektiv international koordinering kan ikke opnås uden klare juridiske rettigheder og forpligtelser, som i hvert fald i et vist omfang skal harmoniseres i hele EU. Hvis der ikke tages hånd om problemet på EU-plan, kan manglen på harmonisering/interoperabilitet mellem digitale værktøjer føre til indførelse af divergerende, inkompatible systemer i forskellige medlemsstater.

EU's indsats vil gøre det muligt at indføre effektive instrumenter til at koordinere den strategiske infrastrukturkapacitetsplanlægning, afhjælpe potentielle mangler i tilsynsorganernes mandat med hensyn til grænseoverskridende jernbanetrafik og indføre harmoniserede regler, der tilskynder til at reducere antallet af annulleringer og ændringer af ansøgninger om kapacitet.

• Proportionalitetsprincippet

Interventionen afhjælper de mangler i EU's kapacitetsforvaltningsregler, der blev konstateret i evalueringen af forordning (EU) nr. 913/2010 om godstogskorridorer. Disse kan kun

afhjælpes på EU-plan. Løsningerne vedrører spørgsmål som grænseoverskridende koordinering af kapacitetsforvaltning og trafikstyring, infrastrukturarbejder og præstationsordninger, der påvirker den grænseoverskridende trafik og derfor ikke kan håndteres nationalt eller bilateralt, samt myndighedstilsyn hermed. Den foreslåede forordning vil styrke den grænseoverskridende koordinering, både for infrastrukturforvaltere og for jernbanetilsynsorganer, men ansvaret for kapacitetstildeling overlades til de nationale infrastrukturforvaltere. Mere radikale muligheder, som ville have omfattet centralisering af dele af kapacitetsforvaltningsprocessen, blev forkastet i konsekvensanalysen.

- **Valg af retsakt**

Formålet med lovgivningsforslaget er at forbedre den eksisterende ramme for tildeling af jernbanekapacitet og indføre nye regler og procedurer for forvaltning af jernbaneinfrastrukturkapacitet og jernbanetrafikstyring for indenlandsk og international jernbanetransport, herunder krisestyring og præstationsstyring. Med henblik herpå vil lovgivningsforslaget ophæve forordningen om godstogskorridorer og bestemmelserne i direktiv 2012/34/EU om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet¹. Der vil blive indført reviderede regler og procedurer for forvaltning af jernbaneinfrastrukturkapacitet og jernbanetrafikstyring i form af en forordning.

Ved at fastlægge en harmoniseret ramme, der finder direkte anvendelse på forvaltning af jernbaneinfrastrukturkapacitet og jernbanetrafikstyring, er en forordning en bedre måde at nå initiativets mål på end et direktiv. En forordning vil fjerne de forskelle i nationale regler og national praksis, der i øjeblikket hindrer en effektiv udnyttelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet, navnlig på grænseoverskridende strækninger. Den vil også sikre en ensartet gennemførelse af de nye foranstaltninger i forslaget på det fælles europæiske jernbaneområde. Dette er særlig vigtigt og relevant, fordi grænseoverskridende jernbanetjenester (navnlig jernbanegodstransport) har problemer med ringe pålidelighed, punktlighed og forudsigelighed.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSETER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

I 2018 udarbejdede Kommissionen en rapport om anvendelsen af forordningen om godstogskorridorer², efterfulgt af en evaluering i 2021³.

De generelle konklusioner af evalueringen er, at der er gjort begrænset brug af korridorstrukturerne, og at særskilt forvaltning af kapaciteten i godstogskorridorerne og resten af nettet ikke er effektiv. Overordnet set blev det i evalueringen konkluderet, at målene i forordningen om godstogskorridorer generelt ikke er blevet nået.

I evalueringen blev der konstateret fire centrale svagheder i forordningen om godstogskorridorer og anvendelsen heraf.

¹ Især afdeling 3 i kapitel IV i direktiv 2012/34/EU.

² COM(2018) 189 final af 16.4.2018. Forud for rapporten havde Den Europæiske Revisionsret udarbejdet en beretning (Den Europæiske Revisionsret, Jernbanegodstransport i EU: Stadig ikke på rette spor, særberetning nr. 8, Luxembourg, Den Europæiske Unions Publikationskontor, 2016).

³ SWD(2021) 134 final af 2.6.2021.

For det første var brugen af one-stop-shops og på forhånd fastlagte kanaler mindre end forventet. One-stop-shop-tilgangen lykkedes ikke, da den indsnævrede fokus for koordinering til de enkelte korridorer snarere end til hele jernbanenettet. Dette betød, at godstransportoperatører stadig skulle interagere med de enkelte infrastrukturforvaltere, hvis de ønskede at sikre en kanal, herunder dele uden for korridorstrækninger. I stedet for at forenkle processen udgjorde one-stop-shops derfor et ekstra administrativt lag.

For det andet adresserede forordningen om godstogskorridorer ikke behovet for at harmonisere de værktøjer og procedurer, der anvendes på nationalt plan til forvaltning af jernbaneinfrastrukturkapacitet. Dette ville have bidraget til at forbedre forvaltningen af infrastrukturkapaciteten inden for grænseoverskridende jernbanegodstransport. Forordningen om godstogskorridorer stillede ikke krav om anvendelse af specifikke digitale værktøjer, og applikationen "Path Coordination System" udviklet af jernbaneinteressenter og indført for at støtte koordineringen mellem ansøgere om jernbaneinfrastrukturkapacitet og one-stop-shops, var en ufuldstændig løsning.

For det tredje undlod interessenterne at foretage en grundig overvågning af jernbanegodstransportens resultater med henblik på at udvikle og gennemføre effektive planer til forbedring af resultaterne. Forordningen om godstogskorridorer indførte udtrykkeligt præstationsovervågning som en opgave for ledelsesudvalgene for godstogskorridorer, men evalueringen viste, at en række vigtige aspekter såsom punktlighed fra dør til dør blev forsømt i præstationsovervågningen.

Endelig blev der kun gjort begrænsede fremskridt med at forbedre trafikstyringen og koordineringen med godsterminaler. For at laste og losse gods har godstog brug for kapacitet på særlige faciliteter kaldet terminaler. Et stort problem er den manglende koordinering og tilpasning af den kapacitet, der er til rådighed på jernbanenettet, og tilgængeligheden af kapacitet på terminaler. For at afhjælpe dette indførte forordningen om godstogskorridorer bestemmelser om oprettelse af en rådgivende gruppe af terminaloperatører for korridorernes ledelsesudvalg og om udvikling og gennemførelse af procedurer for koordinering af kapacitet mellem terminaler og jernbanenettet. Det ser imidlertid ud til, at terminaloperatørerne kun havde begrænset indflydelse på beslutninger truffet af korridorernes ledelsesudvalg. Derfor er koordineringen med terminalerne ikke optimal, hvilket afspejles i den ringe pålidelighed og punktlighed af godstog.

• **Høringer af interessenter**

Kommissionen har arbejdet aktivt sammen med interessenter og har gennemført omfattende høringer i løbet af konsekvensanalyseprocessen.

Høringsaktiviteterne fandt sted i 2022. De omfattede:

- en høring om indkaldelsen af feedback⁴
- en åben offentlig høring⁵,
- to fokusgruppemøder tilrettelagt af eksterne kontrahenter
- rundspørger og interviews tilrettelagt af eksterne kontrahenter

⁴ [International gods- og passagertransport: forøgelse af jernbanetraffikkens andel \(europa.eu\).](#)

⁵ [International gods- og passagertransport: forøgelse af jernbanetraffikkens andel \(europa.eu\).](#)

- to interessentarrangementer: ét med infrastrukturforvaltere (organiseret af Kommissionen gennem PRIME⁶) og ét med jernbanevirksomheder (organiseret af Kommissionen via dialogplatformen for jernbanevirksomheder⁷).

De hørte interessenter omfattede jernbaneinfrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder (både passagerer og gods), medlemmer af bestyrelser og ledelsesudvalg for godstogskorridorer, terminaloperatører, speditører, repræsentanter for medlemsstaternes jernbaneministerier, nationale jernbanetilsynsorganer, ikkestatslige organisationer, akademikere og borgere.

Resultaterne af høringsaktiviteterne blev anvendt til at vurdere det samlede niveau af støtte til initiativet og relevansen af de identificerede problemer, som lovgivningsforslaget har til formål at løse, til at vurdere relevansen af og omfanget af støtten til de planlagte politiske foranstaltninger og til at komme med yderligere ekspertinput til vurderingen af foranstaltningernes økonomiske, sociale og miljømæssige virkninger.

Svarene på indkaldelsen af feedback og den åbne offentlige høring viste, at de fleste respondenter er enige i de identificerede problemer, og der er bred opbakning blandt interessenterne til initiativet generelt.

Generelt vurderede de hørte interessenter også initiativets foreslåede foranstaltninger positivt. De hørte interessenter støtter f.eks. i overvældende grad indførelsen af mere fleksible og mere pålidelige procedurer for kapacitetstildeling i overensstemmelse med markedets behov (inspireret af projektet om omlægning af køreplanen — "Timetable Redesign for Smart Capacity Management", almindeligvis kaldet TTR-projektet). De støtter også indførelsen af foranstaltninger til fremme af udvikling og anvendelse af digitale værktøjer til forvaltning af jernbaneinfrastrukturkapacitet og trafikstyring.

Interessenternes holdninger til de løsninger, der blev undersøgt i konsekvensanalysen, var imidlertid mere forskellige, idet de fleste infrastrukturforvaltere foretrækker tilgangen i den løsning, hvor forslagets mål nås gennem samarbejde mellem de enkelte infrastrukturforvaltere, mens mange jernbanevirksomheder foretrækker den løsning, hvor koordineringen af kapacitetsforvaltningen og trafikstyringen varetages af en central enhed.

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

En ekstern kontrahent gennemførte en undersøgelse til støtte for den konsekvensanalyse, der ligger til grund for forslaget. Undersøgelsen, der blev iværksat i december 2021, blev afsluttet i februar 2023. Den gav Kommissionen værdifuld indsigt, navnlig i, hvordan man bedst udformer løsningsmodellerne og vurderer deres forventede virkninger, og hvordan man indhenter synspunkter fra de interessenter, der er direkte berørt.

- **Konsekvensanalyse**

De politiske foranstaltninger i dette forslag er baseret på resultaterne af en konsekvensanalyse. Udvalget for Forskriftskontrol⁸ afgav en positiv udtalelse om konsekvensanalysen⁹. I sin udtalelse fremsatte udvalget nogle anbefalinger vedrørende fremlæggelsen af argumenterne i

⁶ Platform for jernbaneinfrastrukturforvaltere i Europa (PRIME) for samarbejde mellem infrastrukturforvaltere og Kommissionens tjenestegrene.

⁷ Et forum for jernbanevirksomheder med deltagelse af Kommissionens tjenestegrene og Den Europæiske Unions Jernbaneagentur.

⁸ SEC(2023) 443.

⁹ SWD(2023) 443.

konsekvensanalysen. Disse anbefalinger er blevet imødegået. I bilag 1 til konsekvensanalysen gives der et resumé af, hvordan dette er sket.

Fire løsninger er blevet overvejet i forbindelse med konsekvensanalysen.

Løsning 1 er en evolutionær udvikling af den nuværende retlige ramme, hvor korridor tilgangen til den grænseoverskridende koordinering af kapacitetsforvaltning og trafikstyring som fastsat i forordningen om godstogskorridorer opretholdes.

I modsætning hertil følger løsning 2, 3 og 4 en "nettilgang", hvor omfanget af foranstaltninger vedrørende kapacitetsforvaltning og trafikstyring rækker ud over korridorstrækninger¹⁰, og der indføres en mere omfattende harmonisering og modernisering af reglerne og procedurerne for kapacitetsforvaltning og trafikstyring. Den største forskel mellem disse løsninger er kravenes strenghed og ambitionsniveau og graden af centralisering af beslutningsprocessen.

Løsning 2 bygger på frivilligt samarbejde mellem infrastrukturforvaltere med ingen eller meget begrænsede centraliserede koordineringsstrukturer på EU-plan.

Løsning 3 udvider løsning 2, hvorfra de fleste foranstaltninger overtages, ved at overdrage yderligere harmoniseringsopgaver til koordineringsorganer på EU-plan og i videst muligt omfang gøre brug af eksisterende enheder.

Løsning 4 udvider ansvarsområdet for koordineringsorganet indført i løsning 3 ved at tilføje driftsmæssige og beslutningstagende opgaver såsom kompetencen til at træffe endelige afgørelser i tilfælde af uenighed/manglende overensstemmelse mellem infrastrukturforvaltere og oprettelse af en europæisk trafikstyringsfunktion til håndtering af større hændelser ("krise-celle").

I vurderingen udpeges løsning 3 som den foretrukne løsning, da den skaber den bedste balance mellem de mål, der skal nås, graden af proportionalitet i interventionen, dens omkostninger og fordele og konsekvensanalysens troværdighed.

Ved at indføre en harmoniseret og direkte gældende ramme for forvaltning af jernbaneinfrastruktur og trafikstyring vil lovgivningsforslaget bidrage til at nå det generelle mål om at få plads til større trafikmængder på jernbanenettet til gavn for både passager- og godstransportkunder. Den yderligere kapacitet, der følger af forslaget, forventes at øge jernbanetrafikken (udtrykt i togkm) med 4 %, hvilket svarer til næsten 250 mio. togkm yderligere kapacitet. Målt i penge anslås det, at denne yderligere kapacitet vil generere en økonomisk værdi på 2 500 mio. EUR for jernbanevirksomheder. For de endelige forbrugere betyder den yderligere kapacitet, der følger af dette lovgivningsforslag, at passagererne vil få gavn af flere forbindelser og et øget antal afgang i forbindelse med eksisterende forbindelser. På samme måde vil speditører i fragtsegmentet få flere valgmuligheder. Forslaget vil også gøre kapacitetstildelingsprocessen mere effektiv ved at indføre foranstaltninger til forbedring af stabiliteten af tildelte kanaler, hvilket vil skabe omkostningsbesparelser på ca. 420 mio. EUR for jernbanevirksomhederne og et tilsvarende beløb for infrastrukturforvalterne. Forslaget vil også forbedre den grænseoverskridende koordinering af midlertidige kapacitetsrestriktioner og således gøre jernbanetransport mere pålidelig. Forslagets forskellige foranstaltninger forventes også at øge punktligheden, hvilket giver

¹⁰ Der vil dog fortsat blive lagt vægt på de mest strategiske strækninger for at undgå overregulering på strækninger af regional betydning og/eller med lav trafikthed.

jernbanevirksomhederne en anslået økonomisk gevinst på 658 mio. EUR. Øget pålidelighed og punktlighed vil gøre jernbanegodstransporten mere attraktiv for speditører, hvilket vil bidrage til at øge jernbanegodstransportens konkurrenceevne i forhold til vejtransport. På samme måde vil passagererne opleve færre aflysninger og større punktlighed. Sammen med den forventede stigning i de tilgængelige forbindelser vil disse fordele bidrage til at forbedre jernbanetransportens konkurrenceevne i forhold til lufttransport i passagersegmentet, navnlig på grænseoverskridende ruter, hvor indførelsen af en harmoniseret ramme for kapacitetsforvaltning og trafikstyring bør give en betydelig merværdi. Endelig forventes forslaget også at føre til administrative omkostningsbesparelser for de nationale offentlige myndigheder takket være gennemførelsen af en harmoniseret retlig ramme for forvaltning af jernbanekapacitet og trafikstyring og udfasningen af godstogskorridorer. Disse besparelser anslås til 2,6 mio. EUR udtrykt i nutidsværdi i perioden 2025-2050.

Lovforslaget forventes også at få en positiv indvirkning på beskæftigelsen i jernbanesektoren (anslået til ca. 42 000 ekstra arbejdspladser om året i forhold til referencescenariet) som følge af stigningen i den tilgængelige infrastrukturkapacitet og den dermed forbundne stigning i jernbanetrafikken, som foranstaltningerne forventes at skabe.

Endelig forventes det, at lovgivningsforslaget vil få beskedne, men positive klima- og miljøvirkninger (ifølge skøn vil den foretrukne løsning føre til et fald i CO₂-emissioner på ca. 26 mio. ton i perioden 2025-2050 i forhold til referencescenariet).

- **Målrettet regulering og forenkling**

Dette lovgivningsforslag har et betydeligt aspekt vedrørende målrettet regulering, da det har til formål at strømline og ajourføre reglerne for forvaltning af jernbaneinfrastrukturkapacitet for bedre at kunne opfylde behovene i forskellige jernbanemarkedssegmenter, navnlig grænseoverskridende godstransport. Forslaget vil erstatte den eksisterende retlige ramme for forvaltning af jernbaneinfrastrukturkapacitet og trafikstyring i forordningen om godstogskorridorer og dele af direktiv 2012/34/EU med en fælles ramme, der finder direkte anvendelse på hele EU-nettet.

Den foretrukne løsning forventes at reducere de offentlige myndigheders administrative omkostninger takket være gennemførelsen af en harmoniseret retlig ramme for forvaltning af jernbanekapacitet og trafikstyring og udfasningen af godstogskorridorer, der anslås til 2,6 mio. EUR i forhold til referencescenariet udtrykt i nutidsværdi i perioden 2025-2050. Initiativet vil forenkle situationen for ansøgere om kapacitet, der er involveret i grænseoverskridende jernbanetjenester, ved at gøre kapacitetstildelingen mere effektiv. Det vil også reducere infrastrukturforvalternes administrative omkostninger med et anslået beløb på 8,2 mio. EUR i forhold til referencescenariet udtrykt i nutidsværdi i perioden 2025-2050.

- **Grundlæggende rettigheder**

Forslaget har ingen konsekvenser for beskyttelsen af de grundlæggende rettigheder.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Den foretrukne løsning vil have budgetmæssige virkninger for Kommissionen.

Den foreslåede forordning om anvendelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet i det fælles europæiske jernbaneområde ledsages af tre supplerende samordningsaktiviteter, som Kommissionen vil samfinansiere.

For det første vil der blive ydet EU-samfinansiering til støtte for netværkskoordinatorens samordning af infrastrukturforvalterne. Ifølge lovgivningsforslaget skal de enkelte infrastrukturforvaltere også yde samfinansieringsstøtte til netværkskoordinatorens aktiviteter.

For det andet vil Kommissionen yde samfinansieringsstøtte for at bidrage til oprettelsen af et sekretariat for samarbejdet mellem de nationale tilsynsorganer, som også skal samfinansiere sekretariatet.

For det tredje indebærer lovgivningsforslaget, at der nedsættes en uafhængig gruppe af jernbaneanksperter — "præstationsvurderingsorganet", som skal rådgive Europa-Kommissionen og vurdere jernbaneinfrastrukturens og jernbanetransportens resultater. Kommissionen vil yde finansiering til dækning af de fulde omkostninger forbundet med medlemmerne af præstationsvurderingsorganets deltagelse i organet.

Der afsættes hvert år et budget på 5,5 mio. EUR til disse tre samordningsaktiviteter.

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Kommissionens tjenestegrene vil overvåge gennemførelsen og effektiviteten af dette forslag ved hjælp af en række foranstaltninger og indikatorer for at måle fremskridtene hen imod opfyldelsen af de operationelle mål. Disse indikatorer og operationelle mål vil blive udviklet på grundlag af præstationsvurderingsorganets rådgivning. Dataene vil blive tilvejebragt af det europæiske netværk af infrastrukturforvaltere, navnlig det operationelle organ, der understøtter dets arbejde (netværkskoordinatoren), som også vil deltage i fastlæggelsen af operationelle mål.

Kommissionen forventer også at modtage data og analyser om udviklingen på jernbanemarkedet og gennemførelsen heraf fra det europæiske netværk af tilsynsorganer på jernbaneområdet.

Disse resultatindikatorer vil blive udviklet for at overvåge virkningerne af forslagens foranstaltninger. Det forventes imidlertid, at de også kan afspejle visse synergier med andre EU-transportforslag og -politikker såsom forslaget om revision af TEN-T-forordningen.

Forslaget vil udgøre retsgrundlaget for udviklingen af mere detaljerede regler, procedurer og modeller, der skal fastsættes i ikkelovgivningsmæssige retsakter. Gennemførelsesperioden skal derfor også omfatte ikrafttrædelsen af de ikkelovgivningsmæssige retsakter, der følger af forslaget. Kommissionen vil foretage en evaluering fem år efter udløbet af gennemførelsesperioden for at kontrollere, i hvilket omfang initiativets mål er nået.

- **Forklarende dokumenter (for direktiver)**

Ikke relevant.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

Kapitel I indeholder almindelige bestemmelser. I kapitlet beskrives genstanden for den foreslåede forordning, som fastsætter regler, der gør det muligt at forvalte jernbaneinfrastrukturkapaciteten og styre jernbanetrafikken på en måde, der optimerer anvendelsen af nettet og dermed forbedrer tjenesternes kvalitet og giver plads til større trafikmængder. Det fastsætter anvendelsesområdet for den foreslåede forordning og

jernbaneinfrastrukturforvalternes generelle ansvarsområder og de principper, de skal overholde ved udøvelsen af deres funktioner, og indeholder definitioner, der er vigtige for den foreslåede forordning.

Kapitel II indeholder de almindelige bestemmelser om kapacitetsforvaltning. I afdeling 1 om generelle principper fastsættes de tre faser i kapacitetsplanlægnings- og tildelingsprocessen: strategisk kapacitetsplanlægning (nærmere behandlet i afdeling 2 i kapitel II), planlægning og tildeling af kapacitet (afdeling 3) samt tilpasning og omlægning af kapacitet (afdeling 4). I kapitlet pålægges infrastrukturforvalterne forpligtelser til at udvikle en europæisk ramme for kapacitetsforvaltning i fællesskab. Specifikke bestemmelser vedrører forvaltningen af knap infrastrukturkapacitet og kapacitetsrestriktioner som følge af infrastrukturarbejder og forringet infrastruktur.

I Kapitel III indføres forpligtelser vedrørende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring, og infrastrukturforvalterne pålægges at udvikle en europæisk ramme for grænseoverskridende koordinering af disse spørgsmål i fællesskab. Særlige bestemmelser sikrer, at medlemsstaterne i krisesituationer kan anvende hasteforanstaltninger til forvaltning af jernbanekapacitet og trafikstyring.

Kapitel IV indfører en ramme for præstationsvurdering. For at forbedre jernbaneinfrastrukturens resultater i EU får det europæiske netværk af infrastrukturforvaltere (ENIM) til opgave at overvåge forskellige præstationsaspekter og udarbejde årlige offentlige præstationsrapporter. Et nyoprettet præstationsvurderingsorgan vil rådgive og fremsætte henstillinger om præstationsrelaterede spørgsmål.

Kapitel V indeholder bestemmelser om organisationsstrukturen for samordning mellem infrastrukturforvaltere. ENIM, der er oprettet i henhold til direktiv 2012/34/EU, styrkes og vil blive understøttet af en netværkskoordinator og udpegede kontaktpunkter for infrastrukturforvaltere. Kapitlet indeholder også bestemmelser om digitalisering af kapacitetsforvaltning.

Kapitel VI indeholder bestemmelser om myndighedstilsyn med kapacitetsforvaltning og trafikstyring og udvider opgaverne og ansvarsområderne for det europæiske netværk af tilsynsorganer på jernbaneområdet (ENRRB) med hensyn til EU-spørgsmål og grænseoverskridende spørgsmål. Med henblik herpå vil ENRRB have et udvalg af tilsynsorganer som beslutningstagende organ og et sekretariat, der støtter udvalget.

Kapitel VII indeholder de afsluttende bestemmelser om delegerede retsakter og den fremtidige evaluering af forordningen. Det indeholder ændringer til direktiv 2012/34/EU og ophæver forordningen om godstogskorridorer og specifikke artikler i direktiv 2012/34/EU, som den nye forordning erstatter. Der er planlagt overgangsforanstaltninger for at sikre en gnidningsløs overgang til den nye retlige ramme.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**om anvendelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet i det fælles europæiske jernbaneanråde, om ændring af direktiv 2012/34/EU og om ophævelse af forordning (EU) nr. 913/2010**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —
 under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91,
 under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,
 efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,
 under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,
 under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²,
 efter den almindelige lovgivningsprocedure, og
 ud fra følgende betragtninger:

- 1) I Kommissionens meddelelse om den europæiske grønne pagt³ fastsættes en målsætning om klimaneutralitet, som Unionen skal nå i 2050, og en klar målsætning om at reducere nettodrivhusgasemissionerne med mindst 55 % sammenlignet med 1990-niveauerne senest i 2030. I pagten opfordres der til en reduktion på 90 % af drivhusgasemissionerne fra transport, samtidig med at der arbejdes hen imod ambitionen om nulforurening⁴ for at reducere sundhedsvirkningerne af luftforurende emissioner med mere end 55 % og den andel af befolkningen, der er kronisk forstyrret af transportstøj, med 30 % inden 2030. Transport udgør ca. 25 % af Unionens samlede drivhusgasemissioner, og disse emissioner er steget i de seneste år. I den europæiske grønne pagt prioriteres det at flytte en væsentlig andel af de 75 % af landtransporten, der i dag foretages på vej, over på jernbaner og indre vandveje. Da jernbanetransport er en i vid udstrækning elektrificeret og energieffektiv transportform, bør øget brug af jernbanetjenester bidrage til at reducere transportens emissioner og energiforbrug.

¹ EUT C [...] af [...], s. [...].

² EUT C [...] af [...], s. [...].

³ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget, Den europæiske grønne pagt (COM(2019) 640 final af 11.12.2019).

⁴ Kommissionens meddelelse "Vejen til en sund planet for alle — EU-handlingsplan: Mod nulforurening for vand, luft og jord" (COM(2021) 400 final af 12.5.2021).

- 2) I meddelelsen om en strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet⁵ fastsættes milepæle for at vise det europæiske transportsystems vej mod at nå målene om bæredygtig, intelligent og robust mobilitet. Det forventes, at jernbanegodstrafikken vil vokse med 50 % inden 2030 og være fordoblet inden 2050, trafik med højhastighedstog vil være fordoblet i 2030 og tredoblet i 2050, og rejser med kollektiv trafik i rutefart på under 500 km vil være kulstofneutrale i 2030 i Unionen. For at nå disse mål skal jernbanetransport blive mere attraktiv med hensyn til prisoverkommelighed, pålidelighed og tjenester, der er bedre tilpasset de rejsendes og speditørernes behov.
- 3) I Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU⁶ fastsættes reglerne for forvaltning og drift af jernbaneinfrastruktur og de principper og procedurer, der gælder for tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet for indenlandsk og international jernbanetransport.
- 4) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010 indeholder⁷ bestemmelser om etablering af godstogskorridorer og one-stop-shops for at lette anmodninger om infrastrukturkapacitet med henblik på internationale jernbanegodstjenester.
- 5) Forvaltning af jernbaneinfrastrukturkapacitet og trafikstyring er afgørende for en velfungerende jernbanesektor. Driften af jernbanetransporttjenester skal planlægges og koordineres omhyggeligt for at gøre det muligt for tog med meget forskellige karakteristika, f.eks. med hensyn til hastighed og bremselængde, at dele de samme spor sikkert. Optimal forvaltning af kapaciteten skaber flere muligheder for jernbanetjenester og øger deres pålidelighed. Forordningen bør give infrastrukturforvalterne tilstrækkelig fleksibilitet til at kunne forvalte kapaciteten effektivt, samtidig med at det sikres, at alle jernbanevirksomheder behandles uden forskelsbehandling i forbindelse med deres adgang til nettet.
- 6) I direktiv 2012/34/EU anerkendes medlemsstaternes ret til ikke at anvende reglerne for tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet på visse dele af jernbanenettet eller på visse jernbanetjenester, hvis en sådan undtagelse fra EU-rettens anvendelsesområde ikke vil påvirke det fælles europæiske jernbaneområdes funktion. Disse undtagelser bør fortsat finde anvendelse, og medlemsstaterne bør fortsat have ret til at anmode om sådanne undtagelser i fremtiden, også i henhold til denne forordning.
- 7) Reglerne og procedurene for forvaltning af jernbaneinfrastrukturkapacitet bør i højere grad afspejle alle jernbanemarkedssegmenternes behov. De bør navnlig tage hensyn til nødvendigheden af langsigtet stabilitet i den tilgængelige kapacitet til passagertransport og af kortsigtet fleksibilitet inden for godstrafik for at imødekomme efterspørgslen på markedet. Derfor bør kapacitetsforvaltningsprocessen ikke længere primært have et årligt fokus, men tilrettelægges i tre efterfølgende faser af den strategiske kapacitetsplanlægning, nemlig planlægning og tildeling af kapacitet til jernbanetransport samt tilpasning og omlægning af kapacitet. Indførelsen af bedre definerede og strukturerede faser, der giver mulighed for langsigtet planlægning og

⁵ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet — en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden (COM(2020) 789 final af 9.12.2020).

⁶ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (omarbejdning) (EUT L 343 af 14.12.2012, s. 32).

⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010 af 22. september 2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport (EUT L 276 af 20.10.2010, s. 22).

kortsigtet tilpasning af kapacitetsforvaltningen, vil især gavne tjenester, der er vanskeligere at planlægge på forhånd eller er mere komplekse at tilrettelægge, f.eks. godstog og internationale passagertog.

- 8) En stigende del af Unionens jernbanenet er enten overbelastet eller tæt på overbelastet og kan ikke imødekomme alle ansøgere behov for jernbaneinfrastrukturkapacitet og støtte yderligere vækst inden for jernbanetransport. Infrastrukturudvikling og digitalisering i overensstemmelse med de tekniske specifikationer for interoperabilitet, der er udviklet i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797, navnlig European Rail Traffic Management System ("ERTMS"), forventes at medføre en forøgelse af den tilgængelige kapacitet på mellemlang til lang sigt. Infrastrukturforvalterne vil dog skulle opstille prioriteter for anvendelsen af overbelastede strækninger. Uden at det berører de generelle prioriteringsprincipper, som medlemsstaterne har fastsat for tildeling af infrastrukturkapacitet, bør infrastrukturforvalterne træffe beslutninger om prioriteter ved hjælp af gennemsigtige og harmoniserede metoder, der præciserer, hvordan der er taget hensyn til sociale, økonomiske og miljømæssige faktorer, og hvordan de påvirker deres beslutning.
- 9) Den strategiske kapacitetsplanlægning bør forbedre udnyttelsen af jernbaneinfrastrukturen ved at foregribe efterspørgslen efter jernbanetjenester og tage hensyn til planlagt udvikling, fornyelse og vedligeholdelse af infrastruktur. Den bør sikre, at jernbaneinfrastrukturkapaciteten tildeles på en måde, der maksimerer jernbanetjenesternes samfundsmæssige værdi. Infrastrukturforvalterne bør sikre, at den strategiske planlægning gradvis tilvejebringer flere detaljer om tilgængelig kapacitet, og at den danner grundlag for kapacitetstildelingen.
- 10) For at sikre, at der er kapacitet til rådighed for tildeling til forskellige jernbanemarkedssegmenter og navnlig til godstransport og grænseoverskridende jernbanetjenester, bør infrastrukturforvalterne have mulighed for at forhåndsplanlægge anvendelsen af kapacitet på overbelastede eller stærkt udnyttede strækninger af jernbanenet og udvide denne planlægning til andre strækninger af nettet, hvis det skønnes nødvendigt. Ved denne forudgående planlægning af kapacitet bør der tages hensyn til de forskellige metoder til kapacitetstildeling og de forskellige jernbanemarkedssegmenters karakteristika. Den bør give mulighed for en bedre udnyttelse af jernbaneinfrastrukturen ved at gruppere tog med lignende egenskaber for ydeevne i kapacitetstildelingsfasen.
- 11) Ved tildelingen af kapacitet bør infrastrukturforvalterne overholde de strategiske planer for kapacitetsudbud og samtidig sikre, at kapaciteten tildeles i overensstemmelse med markedsefterspørgslen på en retfærdig og ikkediskriminerende måde. Med henblik herpå kan visse kapacitetsansøgninger afslås, og kapacitetsforsyningsplanen skal ajourføres regelmæssigt for at afspejle den faktiske efterspørgsel.
- 12) De forskellige jernbanemarkedssegmenter har forskellige muligheder for at foregribe deres behov for jernbaneinfrastrukturkapacitet. Nogle leverandører af jernbanegodstransport kan muligvis ikke identificere deres kapacitetsbehov i tide til at blive medtaget i køreplanen, dvs. i den årlige plan for togs og det rullende materiels bevægelser, og de passer muligvis ikke ind i den årlige plan. Derfor bør infrastrukturforvalterne også kunne tilbyde tilstrækkelig kapacitet med hensyn til kvalitet og kvantitet til jernbanetjenester, der har en svingende efterspørgsel, organiseres med relativt kort varsel, omfatter mere end én togkørsel og kan køre

gentagne gange i en periode, der ikke nødvendigvis falder sammen med køreplansperiodens varighed.

- 13) Ansøgere om jernbaneinfrastrukturkapacitet bør kunne planlægge og ansøge om jernbaneinfrastrukturkapacitet på årsbasis gennem køreplanen. Ansøgere bør også kunne ansøge om jernbaneinfrastrukturkapacitet, hvor der sker større fremskridt hen imod stabile, flerårige jernbanetjenester gennem rammeaftaler. Endelig bør ansøgerne kunne ansøge om kapacitet tæt på driftstidspunktet for individuelle tog gennem ad hoc-ansøgninger om kapacitet eller for gentagne tog tjenester gennem ansøgninger om rullende planlægning.
- 14) En betydelig del af jernbanegodstransporten foregår over lange afstande og kræver grænseoverskridende samordning af infrastrukturforvaltere. Det politiske mål om at øge jernbanetrafikken afhænger også af øget grænseoverskridende personbefordring. For at lette og fremme øget grænseoverskridende trafik i det fælles europæiske jernbaneområde er det nødvendigt at sikre større sammenhæng og harmonisering af regler og procedurer for forvaltning af jernbaneinfrastrukturkapacitet. Derfor bør det europæiske netværk af infrastrukturforvalteres rolle styrkes, således at det får til opgave at udarbejde retningslinjer for en harmoniseret gennemførelse af denne forordning om procedurer og metoder til forvaltning af jernbaneinfrastrukturkapacitet med aktiv koordinering af grænseoverskridende kapacitet og trafik. Det europæiske netværk af infrastrukturforvaltere bør navnlig udvikle europæiske rammer for kapacitetsforvaltning, for koordinering af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring og for præstationsvurdering.
- 15) I de europæiske rammer, der udvikles af det europæiske netværk af infrastrukturforvaltere, bør der udstikkes retningslinjer, som infrastrukturforvalterne bør gøre deres yderste for at følge, samtidig med at de fortsat har ansvaret for deres operationelle beslutninger. Infrastrukturforvalterne bør begrunde enhver afvigelse fra de rammer, der er udviklet af det europæiske netværk af infrastrukturforvaltere. Denne tilgang anses for at skabe en balance mellem behovet for koordinering og anvendelse af harmoniserede tilgange i det fælles europæiske jernbaneområde og behovet for at tilpasse procedurer og metoder til de særlige forhold i bestemte geografiske områder. Efter fem års anvendelse af denne forordning bør Kommissionen vurdere, om status med hensyn til procedureernes og metodernes konvergens og effektiviteten af samordningen mellem infrastrukturforvalterne samt de generelle fremskridt hen imod oprettelsen af det fælles europæiske jernbaneområde berettiger indførelsen af sekundær lovgivning til erstatning af elementer i de europæiske rammer, der er udviklet af det europæiske netværk af infrastrukturforvaltere.
- 16) Reglerne om forvaltning af grænseoverskridende jernbanetrafik under normale forhold og i tilfælde af forstyrrelser bør fremme en smidig, modstandsdygtig og gnidningsløs drift af jernbanetransporttjenester. De bør omfatte et system til struktureret samordning mellem infrastrukturforvaltere og andre interessenter.
- 17) Drift af jernbaneinfrastruktur kræver ikke blot et tæt samarbejde mellem infrastrukturforvalterne, men også et stærkt samspil med jernbanevirksomheder og andre interessenter, der er direkte involveret i jernbanetransport og multimodal transport og logistik. Det er derfor nødvendigt at sikre en struktureret samordning mellem infrastrukturforvaltere og andre interessenter.
- 18) Jernbanetransportens pålidelighed er et af de aspekter, der værdsættes mest af jernbanekunderne. Køreplanernes pålidelighed er også af afgørende betydning for, at jernbanesystemet kan fungere gnidningsløst med et stærkt samspil mellem tjenester og

eksterne virkninger i nettet. Derfor bør afvigelser fra køreplanen holdes på et minimum. Desuden bør der indføres et system med passende incitamenter for at fremme infrastrukturforvalternes, jernbanevirksomhedernes og andre relevante interessenters opfyldelse af deres forpligtelser. Disse incitamenter bør være af både økonomisk og ikkeøkonomisk art.

- 19) Løbende overvågning af jernbaneinfrastrukturens og jernbanetransportens kvalitet er en forudsætning for at forbedre disse tjenesters resultater. Det er derfor nødvendigt at etablere et gennemsigtigt og objektivt system af indikatorer, der giver feedback om præstationsaspekter, der er relevante for de forskellige operationelle interessenter og for jernbanetransportens slutkunder. I systemets primære funktion bør der være fokus på at overvåge opfyldelsen af de operationelle interessenters forpligtelser og fremskridt med hensyn til resultater over tid under hensyntagen til forskellige forhold og karakteristika i jernbanesektoren. Med henblik på oprettelsen af et sådant system og analysen af dets output bør Kommissionen kunne benytte uafhængige eksperter i form af et præstationsvurderingsorgan. Dette organ bør kunne give Kommissionen uafhængig rådgivning på alle områder, der har indflydelse på resultaterne inden for jernbanetransport og infrastrukturforvaltning.
- 20) For at forbedre jernbaneinfrastrukturens resultater på det fælles europæiske jernbaneområde bør infrastrukturforvalterne i tæt samarbejde med Kommissionen, præstationsvurderingsorganet og relevante interessenter etablere og gennemføre en fælles ramme for præstationsvurdering. Denne ramme bør sikre, at alle EU-infrastrukturforvaltere anvender fælles principper og metoder til måling af resultater ved hjælp af aftalte indikatorer. Rammen bør gøre det muligt at identificere præstationsmangler på EU's jernbanenet. Den bør sikre, at infrastrukturforvalterne fastsætter præstationsmål under hensyntagen til de særlige forhold i det net, de forvalter, men samtidig sikrer sammenhæng ved at identificere de mest relevante præstationsmangler. Rammen bør gøre det muligt for infrastrukturforvalterne at samarbejde på EU-plan om at identificere foranstaltninger til afhjælpning af præstationsmangler og overvågning af deres indvirkning. Infrastrukturforvalterne bør regelmæssigt revidere denne ramme for at sikre, at den er egnet til formålet, inden for rammerne af samarbejdet i det europæiske netværk af infrastrukturforvaltere og under hensyntagen til præstationsvurderingsorganets og Kommissionens udtalelse.
- 21) For at sikre en effektiv EU-ramme for samordning af jernbaneinfrastrukturforvaltere bør det europæiske netværk af infrastrukturforvaltere, der blev oprettet ved direktiv 2012/34/EU, gøres mere operationelt. Det bør omfatte beslutningsmekanismer, der gør det muligt for EU's jernbaneinfrastrukturforvaltere at koordinere den strategiske planlægning af jernbaneinfrastrukturkapacitet effektivt.
- 22) Jernbanetilsynsorganerne bør samarbejde på EU-plan for at sikre en ensartet anvendelse af regelsættet og en ensartet behandling af ansøgere på tværs af det fælles europæiske jernbaneområde. De bør gøre dette gennem det europæiske netværk af tilsynsorganer på jernbaneområdet med henblik på at udarbejde fælles metoder for de afgørelser, som de i henhold til denne forordning er beføjet til at træffe. Med henblik herpå bør det europæiske netværk af tilsynsorganer på jernbaneområdet udføre koordineringsopgaver og fremsætte ikkebindende henstillinger og udtalelser, som ikke berører jernbanetilsynsorganernes eller infrastrukturforvalternes beføjelser.
- 23) En effektiv forvaltning af jernbanekapacitet og trafikstyring kræver udveksling af data og oplysninger mellem infrastrukturforvaltere, ansøgere og andre operationelle interessenter. Denne udveksling kan være betydeligt mere effektiv ved brug af

interoperable digitale værktøjer og, hvor det er muligt, automatisering. Specifikationer for interoperabilitet bør derfor gennemføres som en prioritet og videreudvikles for at holde trit med den teknologiske udvikling og de nye processer, der foreslås i denne forordning.

- 24) Infrastrukturforvalterne bør sikre tilpasning, navnlig med hensyn til digitalisering, til arbejdet i fællesforetagendet for Europas jernbaner, der er oprettet i henhold til afsnit IV i Rådets forordning (EU) 2021/2085, til den masterplan, der er omhandlet i artikel 86, stk. 5, og den systemsøjle, der er omhandlet i artikel 85, stk. 2, litra c), og gennem den udrulningsgruppe, der er omhandlet i artikel 97 i forordning (EU) 2021/2085.
- 25) Det er nødvendigt at indføre en mekanisme til fastsættelse af kriterier, principper og procedurer for kapacitetsforvaltning, samarbejde mellem jernbaneinteressenter og for koordinering på EU-plan, for infrastrukturforvaltere og inden for myndighedstilsyn. Denne mekanisme kræver, at infrastrukturforvaltere og jernbanetilsynsorganer i samarbejde med relevante interessenter udvikler og gennemfører europæiske rammer og retningslinjer. Efter en evaluering af udviklingen og gennemførelsen af de europæiske rammer, og hvis den frivillige anvendelse af sektorretningslinjerne ikke sikrer den nødvendige grad af lovgivningsmæssig sammenhæng, bør Kommissionen have mulighed for at afhjælpe sådanne lovgivningsmæssige mangler ved hjælp af gennemførelsesretsakter eller delegerede retsakter, hvor det er relevant.
- 26) For at sikre en gnidningsløs kapacitetsforvaltning og trafikstyring inden for international jernbanetransport, minimere annulleringer af tildelt kapacitet og afbrydelser i jernbanedriften som følge af forstyrrelser på jernbanenet og for at tage hensyn til udviklingen i infrastrukturforvalternes praksis og anvendelsen af nye metoder til kapacitetstildeling og informations- og kommunikationsteknologi bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med traktatens artikel 290. Disse beføjelser bør vedrøre resultaterne af den strategiske planlægning af infrastrukturkapacitet, planen for den strategiske kapacitetsplanlægning og kapacitetstildelingsprocessen, fristerne for ændringer af tildelt kapacitet og udviklingen af alternative løsninger for ansøgere, planen for koordinering, høring og offentliggørelse af kapacitetsrestriktioner som følge af infrastrukturarbejder, definitionen af stærkt udnyttet og overbelastet infrastruktur og procedurene og metoderne til beregning af kapacitetsudnyttelsesgraden, kriterierne for identifikation og erklæring af netforstyrrelser, de oplysninger, der skal gives til operationelle interessenter, og de områder, som infrastrukturforvalterne bør samordne, og de specifikke ordninger for en sådan samordning. Det er især vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016⁸. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter bør Europa-Parlamentet og Rådet navnlig modtage alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter bør have systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.
- 27) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at indføre tekniske og operationelle krav for at fremme et velfungerende fælles europæisk jernbaneområde

⁸ EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

for så vidt angår ensartede kriterier for de krav, som infrastrukturforvalterne fastsætter til ansøgere, fælles procedurer, kriterier og metoder for forvaltning af knap kapacitet, for beredskabsplanlægning og for tildeling af kapacitet ud over den periode, der er omfattet af køreplanen, en fælles tilgang til kompensation for ændringer i tildelt kapacitet, fælles kriterier og procedurer for omlægning, og fastlæggelse af de tekniske elementer i et system til overvågning af jernbane- og jernbanerelaterede tjenesters resultater, herunder metoder og datakrav og vurdering heraf. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011⁹.

- 28) Reglerne om kapacitetstildeling i direktiv 2012/34/EU erstattes af reglerne i denne forordning. Derfor bør reglerne om samarbejde mellem infrastrukturforvaltere, reglerne om samarbejde mellem jernbanetilsynsorganer, kravene til de elementer i netvejledningen, der beskriver karakteren af den jernbaneinfrastruktur, som jernbanevirksomheder har adgang til, betingelserne for adgang hertil og principperne og kriterierne for kapacitetstildeling fastlægges i denne forordning. Reglerne om samarbejde og koordinering samt de elementer i netvejledningen, der ikke vedrører kapacitetsforvaltning, bør forblive i direktiv 2012/34/EU.
- 29) I den efterfølgende evaluering af forordning (EU) nr. 913/2010¹⁰ blev det konkluderet, at forordningens virkning var for begrænset til at bidrage til en trafikoverflytning fra vej til jernbane. Desuden var samarbejdet mellem medlemsstaterne og infrastrukturforvalterne om forvaltningen af jernbaneinfrastruktur stadig ineffektivt ud fra et grænseoverskridende perspektiv. Evalueringen har også vist, at særskilt forvaltning af kapaciteten i godstogskorridorerne og i resten af nettet ikke er effektiv. Der bør gælde et fælles regelsæt for driften af jernbanenettets kapacitet, som konsoliderer de relevante bestemmelser i direktiv 2012/34/EU og forordning (EU) nr. 913/2010. Forordning (EU) nr. 913/2010 og bestemmelserne i direktiv 2012/34/EU om kapacitetstildeling bør derfor ophæves og erstattes af nærværende forordning.
- 30) I forbindelse med udarbejdelsen af køreplanen skal der gennemføres forberedende aktiviteter i årene forud for den pågældende køreplans ikrafttræden. Overgangen fra den lovgivningsmæssige ramme indført ved direktiv 2013/34/EU og forordning (EU) nr. 913/2010 til den ramme, der indføres ved nærværende forordning, indebærer derfor, at udarbejdelsen af køreplaner under den nye ramme bør påbegyndes parallelt med anvendelsen af reglerne under den nuværende ramme. En dobbelt ordning skal derfor finde anvendelse i en overgangsfase, hvor de nødvendige forberedende skridt til en bestemt køreplan bør være i overensstemmelse med den retlige ramme, der gælder for denne specifikke køreplan. Ansøgere, der har indgået rammeaftaler under den nuværende ramme, bør have mulighed for fortsat at ansøge i en overgangsperiode under den nye ordning.
- 31) I henhold til den nye ramme bør de forberedende skridt til en køreplan påbegyndes med offentliggørelsen af en kapacitetsstrategi fem år før en bestemt køreplan træder i kraft. Med henblik på en hurtig anvendelse af den nye lovgivningsmæssige ramme og under hensyntagen til det forberedende arbejde, der allerede er iværksat i sektoren, kan

⁹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

¹⁰ SWD(2021) 134 final af 2.6.2021.

aktivitetsplanen for udarbejdelse af de første to køreplaner afkortes til 38 måneder ved at afkorte kapacitetsstrategifasen. Den første køreplan under den nye lovgivningsmæssige ramme bør derfor være den køreplan, der træder i kraft den [9. december 2029]. Alle interessenter bør straks påbegynde de nødvendige forberedelser med henblik på at overholde den nye ramme —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

KAPITEL I ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 1

Genstand og anvendelsesområde

1. I denne forordning fastsættes de principper, regler og procedurer, der gælder for forvaltning af jernbaneinfrastrukturkapacitet og koordinering med servicefaciliteter, trafikstyring, krisestyring og præstationsstyring for indenlandsk og international jernbanetransport. Den fastsætter også regler om et europæisk netværk for samordning mellem infrastrukturforvaltere og med andre relevante interessenter og om tilsyn med kapacitetsforvaltning og trafikstyring.
2. Denne forordning finder anvendelse på infrastruktur, der anvendes til indenlandsk og international jernbanetransport, jf. artikel 1, stk. 2, i direktiv 2012/34/EU, herunder servicefaciliteter som defineret i artikel 3, nr. 11, i nævnte direktiv.
3. Kapitel II-V i denne forordning finder ikke anvendelse på jernbaneinfrastruktur eller jernbanetjenester, der er undtaget fra anvendelsen af kapitel IV i direktiv 2012/34/EU i overensstemmelse med artikel 2, stk. 3, 3a, 4, 8, 8a og 10, i nævnte direktiv i de relevante undtagelsers gyldighedsperiode.
4. Denne forordning gælder ikke for Cypern og Malta, så længe der ikke er etableret noget banenet på deres område.

Artikel 2

Generelle ansvarsområder og principper

1. Infrastrukturforvalterne er ansvarlige for forvaltning af jernbaneinfrastrukturkapacitet og jernbanetrafikstyring, jf. dog artikel 7c i direktiv 2012/34/EU.
Henvisninger til en infrastrukturforvalter i alle bestemmelser vedrørende tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet i denne forordning gælder som henvisninger til det tildelingsorgan, der er omhandlet i artikel 7a, stk. 3, i direktiv 2012/34/EU.
2. Med henblik på at lette tilvejebringelsen af effektiv jernbaneinfrastrukturkapacitet og trafikstyring i Unionen samarbejder infrastrukturforvalterne inden for det europæiske netværk af infrastrukturforvaltere ("ENIM"), der er omhandlet i artikel 7f i direktiv 2012/34/EU, og i overensstemmelse med bestemmelserne i denne forordning om samarbejde.
3. Ved opfyldelsen af deres forpligtelser i henhold til stk. 1 og 2 skal infrastrukturforvalterne:

- a) udnytte den disponible infrastrukturkapacitet så effektivt som muligt som krævet i artikel 26 i direktiv 2012/34/EU
- b) maksimere den samfundsmæssige værdi af jernbanetransport på jernbaneinfrastruktur i social, økonomisk og miljømæssig henseende
- c) sikre ikkediskriminerende forvaltning af og gennemsigtig adgang til infrastrukturkapacitet, herunder under arbejder, for at støtte fair konkurrence
- d) muliggøre en gnidningsløs jernbanetrafik på mere end ét net
- e) sikre gennemsigtighed med hensyn til tilstanden og tilgængeligheden af jernbaneinfrastrukturkapacitet
- f) vurdere og forbedre jernbaneinfrastrukturens og jernbanetransportens resultater i tæt samarbejde med operatører i jernbanesektoren
- g) bidrage til gennemførelsen og udviklingen af det fælles europæiske jernbaneområde.

Artikel 3

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

1. Infrastrukturforvalterne udøver funktionerne forbundet med trafikstyring og kapacitetsforvaltning, herunder vedligeholdelsesplanlægning, på en gennemsigtig og ikkediskriminerende måde, og de personer, der er ansvarlige for at træffe beslutninger vedrørende disse funktioner, må ikke påvirkes af eventuelle interessekonflikter.
2. For så vidt angår trafikstyring sikrer infrastrukturforvalterne, at jernbanevirksomheder i tilfælde af afbrydelser, der vedrører dem, har fuld og rettidig adgang til relevante oplysninger. Hvis infrastrukturforvalteren giver yderligere adgang til trafikstyringen, skal det ske på en gennemsigtig og ikkediskriminerende måde for de berørte jernbanevirksomheder.
3. For så vidt angår den langsigtede planlægning af omfattende vedligeholdelse og/eller fornyelse af jernbaneinfrastrukturen hører infrastrukturforvalteren ansøgerne som defineret i artikel 3, nr. 19), i direktiv 2012/34/EU i overensstemmelse med denne forordning og tager i videst muligt omfang hensyn til de udtrykte bekymringer.

Artikel 4

Definitioner

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

Derudover forstås der ved:

- 1) "force majeure": enhver uforudseelig eller usædvanlig begivenhed eller situation, som infrastrukturforvalteren eller jernbanevirksomheden ikke har kontrol over, og som ikke kan undgås eller afhjælpes med rimelig forudseenhed og omhu, ikke kan løses ved hjælp af foranstaltninger, der er rimelige og mulige for dem set ud fra et teknisk eller økonomisk synspunkt, som rent faktisk er opstået og objektivt kontrollerbar, og som gør det umuligt for infrastrukturforvalteren midlertidigt eller permanent at opfylde sine forpligtelser i henhold til denne forordning eller direktiv

2012/34/EU eller for jernbanevirksomheden at opfylde sine kontraktlige forpligtelser over for en eller flere infrastrukturforvaltere

- 2) "interoperabilitet": interoperabilitet som defineret i artikel 2, nr. 2), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797¹¹
- 3) "operationel interessent": en ansøger, en jernbanevirksomhed, en infrastrukturforvalter, en operatør af jernbaneservicefaciliteter, en udbyder af jernbanerelaterede tjenesteydelser og enhver anden enhed, der er direkte involveret i driften af en jernbanetransporttjeneste
- 4) "europæisk koordinator": den koordinator, der er omhandlet i artikel 51 i forordning [den nye TEN-T-forordning]
- 5) "rammeaftale": en juridisk bindende generel offentlig- eller privatretlig aftale, der fastsætter en ansøgers og infrastrukturforvalterens rettigheder og forpligtelser i forbindelse med den infrastrukturkapacitet, der skal tildeles, og de afgifter, der skal opkræves, i et tidsrum, der strækker sig længere end en køreplansperiode
- 6) "samtidig kapacitetstildeling": en proces, hvorved infrastrukturforvaltere tildeler jernbaneinfrastrukturkapacitet på baggrund af en række ansøgninger om kapacitet modtaget inden en bestemt skæringsdato og gennem samordning af disse ansøgninger sikrer den bedst mulige udnyttelse af infrastrukturen og det tættest mulige match med ansøgningerne
- 7) "først til mølle-princippet": et princip for tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet, hvor kapacitetsansøgningerne prioriteres i kronologisk rækkefølge i tildelingsprocessen
- 8) "kanal": den infrastrukturkapacitet, der er nødvendig for, at et tog kan køre fra et punkt til et andet i en bestemt periode, og som beskrives som en nøjagtig rute med tidsplan for det pågældende tog, herunder afgangs- og bestemmelsessted, tidspunkt og dato for indrejse og tidspunkt og dato for udrejse, herunder eventuelle standsningssteder og dertil knyttede afgangstider
- 9) "kapacitetsspecifikation": en kapacitetsrettighed med en beskrivelse af de kommercielle og operationelle karakteristika ved den infrastrukturkapacitet, der er relevant for den pågældende ansøger, og som giver infrastrukturforvalteren tilstrækkelige oplysninger til at planlægge specifikke kanaler, der er i overensstemmelse med disse karakteristika
- 10) "jernbanedrift på flere net": jernbanegodstransport eller -passagertransport — indenlandsk eller international — på to eller flere net, som forvaltes af forskellige infrastrukturforvaltere. Togstammerne kan kobles sammen og/eller adskilles, og de forskellige sektioner kan have forskelligt afgangs- og bestemmelsessted, når blot alle vognene krydser mindst ét net, der drives af en anden infrastrukturforvalter
- 11) "kapacitetsrettighed på flere net": alle de kapacitetsrettigheder, der gør det muligt at levere en jernbanetjeneste på flere net
- 12) "opdeling af infrastrukturkapacitet": tildeling af andele af den samlede kapacitet, der er til rådighed på en del af infrastruktur, til forskellige former for jernbanetransport og til kapacitetsrestriktioner som følge af infrastrukturarbejder.

¹¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (EUT L 138 af 26.5.2016, s. 44).

- 13) "køreplan": de løbende ajourførte data, der fastlægger alle de af planen omfattede togs og det rullende materiels bevægelser på den relevante infrastruktur, udtrykt ved tildelte kapacitetsrettigheder, i en køreplansperiode
- 14) "køreplansperiode": det tidsrum, hvori en bestemt køreplan er gyldig
- 15) "infrastrukturarbejder": interventioner på jernbaneinfrastrukturen med henblik på udvikling, vedligeholdelse, fornyelse og opgradering af jernbaneinfrastrukturen som defineret i artikel 3, nr. 2a), 2c), 2d) og 2e), i direktiv 2012/34/EU
- 16) "tilsynsorgan": det tilsynsorgan, der er omhandlet i artikel 55 i direktiv 2012/34/EU
- 17) "hændelse": enhver begivenhed eller række af begivenheder, som har samme oprindelse, og som forårsager forstyrrelser i jernbanetrafikken.

KAPITEL II FORVALTNING AF INFRASTRUKTURKAPACITET

AFDELING 1

Generelle principper for forvaltning af infrastrukturkapacitet

Artikel 5

Kapacitetsforvaltning

1. Infrastrukturforvalterne forvalter jernbaneinfrastrukturkapaciteten gennem en planlægnings- og tildelingsproces, der omfatter tre faser:
 - a) strategisk kapacitetsplanlægning som omhandlet i afdeling 2
 - b) planlægning og tildeling af infrastrukturkapacitet som omhandlet i afdeling 3
 - c) tilpasning og omlægning af tildelt kapacitet som omhandlet i afdeling 4.
2. Ud over det indhold, der er fastsat i bilag IV til direktiv 2012/34/EU, medtager infrastrukturforvalterne i den netvejledning, der er omhandlet i artikel 27 i nævnte direktiv, et afsnit om den infrastruktur, der er til jernbanevirksomhedernes rådighed, et afsnit om kapacitetsforvaltning, et afsnit om drift, herunder om trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring, og et afsnit om præstationsstyring i overensstemmelse med bilag IV.
3. Beslutningstagning vedrørende kapacitetsforvaltning som omhandlet i stk. 1, herunder både definitionen og vurderingen af tilgængelighed og tildelingen af kapacitetsrettigheder, er en af infrastrukturforvalterens væsentlige funktioner som omhandlet i artikel 3, nr. 2f), i direktiv 2012/34/EU. Bestemmelserne om væsentlige funktioner i nævnte direktiv, finder anvendelse herpå.

Artikel 6

Europæisk ramme for kapacitetsforvaltning

1. Infrastrukturforvalterne bestræber sig på at følge fælles principper og procedurer for forvaltning af jernbaneinfrastrukturkapacitet. Med henblik herpå udvikler og vedtager ENIM senest den [12 måneder efter denne forordnings ikrafttræden] en "europæisk ramme for kapacitetsforvaltning" i overensstemmelse med bestemmelserne i kapitel II.

2. I den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning fastlægges fælles principper og procedurer for forvaltning af jernbaneinfrastrukturkapacitet og for samordning mellem infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder og andre ansøgere, operatører af jernbaneservicefaciliteter og andre operationelle interessenter.
3. Den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning skal som minimum indeholde de elementer, der er opført i bilag III, og ajourføres efter behov for at tage hensyn til infrastrukturforvalternes, jernbanevirksomhedernes og andre ansøgers erfaringer og baseres på ENIM's aktiviteter.
4. Infrastrukturforvalterne tager i videst muligt omfang hensyn til den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning ved udarbejdelsen af den netvejledning, der er omhandlet i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU, navnlig indholdet i bilag IV til denne forordning. De gør i netvejledningen rede for årsagerne til enhver afvigelse fra de fælles principper og procedurer fastlagt i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning.

Artikel 7

Ansøgere

1. Ansøgere kan indgive ansøgninger om infrastrukturkapacitet. For at kunne benytte en sådan infrastrukturkapacitet skal ansøgerne udpege en jernbanevirksomhed, der skal indgå en aftale med infrastrukturforvalteren i overensstemmelse med artikel 28 i direktiv 2012/34/EU. Dette berører ikke ansøgernes ret til at indgå rammeaftaler med infrastrukturforvaltere i overensstemmelse med artikel 31 i denne forordning.
2. Infrastrukturforvalteren kan fastsætte krav til ansøgere for at sikre, at infrastrukturforvalterens legitime forventninger om fremtidige indtægter og udnyttelsen af infrastrukturen kan opfyldes. Sådanne krav skal være rimelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende. De skal præciseres i netvejledningen, jf. bilag IV, punkt 1, litra b). De kan kun omfatte en finansiel garanti, som ikke må overstige et passende niveau, der står i et rimeligt forhold til niveauet for ansøgerens forventede aktivitet, og en garanti for evnen til at udarbejde bud på infrastrukturkapacitet i overensstemmelse med reglerne.
3. Kommissionen kan vedtage gennemførelsesretsakter med nærmere kriterier for anvendelsen af stk. 2. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 72, stk. 3.

Artikel 8

Forvaltning af knap infrastrukturkapacitet

1. Infrastrukturforvalterne sikrer, at knap infrastrukturkapacitet forvaltes i overensstemmelse med principperne i artikel 26 i direktiv 2012/34/EU og i artikel 2 i denne forordning i alle faser af kapacitetsforvaltningsprocessen som omhandlet i artikel 5.
2. Når infrastrukturforvalterne træffer afgørelser om knap kapacitet, tager de hensyn til de strategiske retningslinjer for udnyttelsen af infrastrukturkapacitet udarbejdet af medlemsstaterne i overensstemmelse med artikel 11, stk. 3.

Med forbehold af statsstøttereglerne kan medlemsstaterne i givet fald godtgøre infrastrukturforvalteren et eventuelt indtægtstab, dog kun i forbindelse med

overholdelsen af de strategiske retningslinjer for anvendelsen af jernbaneinfrastrukturkapacitet.

3. Infrastrukturforvalterne planlægger og tildeler i videst muligt omfang knap kapacitet gennem den i artikel 36 omhandlede konsensusbaserede konfliktløsningsmekanisme med inddragelse af de berørte ansøgere med henblik på at finde konsensusbaserede løsninger på indbyrdes modstridende kapacitetsbehov og -ansøgninger.
4. Hvis den i artikel 3 omhandlede mekanisme ikke fører til en tilfredsstillende løsning på indbyrdes modstridende kapacitetsbehov og -ansøgninger, forvalter infrastrukturforvalterne den knappe kapacitet eller løser konflikter gennem objektive, gennemsigtige og ikkediskriminerende procedurer.

Gennem disse procedurer vurderes alternative muligheder for anvendelse af infrastrukturkapacitet på grundlag af følgende socioøkonomiske og miljømæssige kriterier, forudsat at der foreligger data herom:

- a) jernbaneoperatørers driftsomkostninger og den deraf følgende indvirkning på priserne for jernbanekunder
 - b) tidsrelaterede omkostninger for jernbanekunder
 - c) konnektivitet og tilgængelighed for mennesker og regioner, der har adgang til jernbanetransport
 - d) emissioner af drivhusgasser, lokale luftforurenende stoffer, støj og andre eksterne omkostninger ved jernbanetransport og sandsynlige alternativer
 - e) jernbanetransportens konsekvenser for sikkerheden og folkesundheden og sandsynlige alternativer.
5. ENIM udarbejder og vedtager de procedurer, der er omhandlet i stk. 4, og medtager dem i EU-rammen for kapacitetsforvaltning, jf. artikel 6. Procedurene omfatter følgende trin:
 - a) udformning af alternative scenarier for opdeling af den kapacitet, der er til rådighed for forskellige former for jernbanetransport, herunder, hvor det er muligt, tilvejebringelse af alternativ kapacitet på andre ruter eller alternative tidspunkter med sammenlignelige karakteristika
 - b) evaluering og rangordning af scenarierne på grundlag af objektive og gennemsigtige metoder under hensyntagen til de socioøkonomiske og miljømæssige kriterier i stk. 4
 - c) udvælgelse af det bedste scenarie på grundlag af evalueringen i litra b) og ændring af definitionen af kapacitetsmodellen og kapacitetsforsyningsplanen i overensstemmelse hermed.
 6. ENIM udvikler de i stk. 5, litra b), omhandlede metoder. Parametrene for disse metoder skal gøre det muligt at tage hensyn til lokale eller nationale forhold baseret på accepterede fremgangsmåder og empirisk dokumentation. ENIM medtager disse metoder i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, jf. artikel 6.
 7. Under hensyntagen til erfaringerne med udarbejdelsen og gennemførelsen af den i stk. 6 omhandlede ramme kan Kommissionen vedtage gennemførelsesretsakter, der fastsætter de specifikke procedurer, kriterier og metoder, som skal anvendes i forbindelse med forvaltning af knap kapacitet. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 72, stk. 3.

Artikel 9

Oplysninger om infrastrukturkapacitet

1. Infrastrukturforvalterne giver berørte parter, navnlig ansøgere, potentielle ansøgere og tilsynsorganer, nøjagtige og ajourførte oplysninger om tilgængeligheden af infrastrukturkapacitet under hele kapacitetsforvaltningsprocessen, herunder i den strategiske planlægningsfase, jf. afdeling 2, under planlægnings- og tildelingsprocesserne, jf. afdeling 3, og når der sker ændringer af den tildelte kapacitet, jf. afdeling 4.

Infrastrukturforvalterne offentliggør straks enhver ajourføring af kapacitetsforsyningsplanen, jf. artikel 18, og køreplanen, jf. artikel 30.

2. Infrastrukturforvalterne offentliggør de i stk. 1 omhandlede oplysninger i overensstemmelse med artikel 62, stk. 5, og bidrager til udviklingen af relevante specifikationer i overensstemmelse med artikel 62, stk. 3.
3. På anmodning af ansøgere fremlægger infrastrukturforvalterne de i stk. 1 omhandlede oplysninger på grundlag af konkrete specifikationer for kommercielle og operationelle behov ("gennemførlighedsvurderinger"). For så vidt angår grænseoverskridende tjenester modtager og besvarer infrastrukturforvalterne sådanne ansøgninger på ét og samme sted og på én gang eller via en enkelt grænseflade.

Artikel 10

Kapacitetsrestriktioner som følge af infrastrukturarbejder og forringet infrastruktur

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

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

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

3. Infrastrukturforvalterne hører ansøgerne om infrastrukturarbejder inden for rammerne af de samordningsmekanismer, der er omhandlet i artikel 7e i direktiv 2012/34/EF, og i forbindelse med grænseoverskridende jernbanetjenester i overensstemmelse med artikel 54 i denne forordning.
4. Infrastrukturforvalteren planlægger og informerer og hører ansøgerne om kapacitetsrestriktioner som følge af infrastrukturarbejder i tilstrækkelig god tid under hensyntagen til de anslåede virkninger for jernbanevirksomhederne. Med henblik herpå skal infrastrukturforvalterne overholde tidsplanen i afsnit 3 i bilag I.

I forbindelse med kapacitetsrestriktioner, der har væsentlig indvirkning på den kapacitet, der er til rådighed for ansøgere, kan ansøgerne anmode

infrastrukturforvalteren om at foreslå alternativ planlægning i forbindelse med kapacitetsrestriktionen med henblik på at identificere og vælge en løsning, hvor der på en afbalanceret måde tages hensyn til virkningerne for ansøgere og infrastrukturforvaltere. Infrastrukturforvalteren tilbyder disse ansøgere en vejledende planlægning af den alternative kapacitet, der er til rådighed under kapacitetsrestriktionen.

Den vejledende planlægning omfatter både den berørte strækning og alternative strækninger og afspejles i den i artikel 17 omhandlede kapacitetsmodel og i den i artikel 18 omhandlede kapacitetsforsyningsplan.

5. Infrastrukturforvalterne tager hensyn til og afbøder indvirkningen af infrastrukturarbejder på den grænseoverskridende trafik. Infrastrukturforvalterne samordner i overensstemmelse med artikel 53 alle infrastrukturarbejder på de strækninger, der er omhandlet i artikel 53, stk. 3, og alle andre infrastrukturarbejder med betydelige grænseoverskridende virkninger.

Samordningen omfatter navnlig optimering af tidsplanen for infrastrukturarbejder og tilvejebringelse af alternativ kapacitet på den berørte strækning og på alternative ruter under hensyntagen til ansøgernes operationelle og kommercielle behov.

6. Reduktioner i infrastrukturens kapacitet eller ydeevne, der ligger under projekteringsværdierne som følge af forringelsen af aktiver, f.eks. reduktion af tilladt hastighed eller akseltryk, betragtes også som kapacitetsrestriktioner. De oplysningsforpligtelser, der er fastsat i artikel 9, finder anvendelse på sådanne restriktioner.
7. Infrastrukturforvalterne offentliggør oplysninger og hører ansøgerne om planlagte midlertidige kapacitetsrestriktioner, deres indvirkning på den kapacitet, der er til rådighed til kommercielle formål, og om alternativ kapacitet så hurtigt som muligt.
8. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 71 med henblik på at ændre afsnit 3 i bilag I for at mindske indvirkningen af kapacitetsrestriktioner som følge af infrastrukturarbejder på jernbanetrafikken under hensyntagen til de berørte interessenters planlægning og operationelle, tekniske og kommercielle interesser.

AFDELING 2

STRATEGISK KAPACITETSPLANLÆGNING

Artikel 11

Strategisk kapacitetsplanlægning

1. Den strategiske kapacitetsplanlægning omfatter alle de aktiviteter, der er anført i artikel 12-25.
2. Den strategiske kapacitetsplanlægning skal munde ud i følgende planlægningsdokumenter, som gradvis tilvejebringer flere detaljer om tilgængelig kapacitet:
 - a) den kapacitetsstrategi, der er omhandlet i artikel 16
 - b) den kapacitetsmodel, der er omhandlet i artikel 17
 - c) den kapacitetsforsyningsplan, der er omhandlet i artikel 18.

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

Infrastrukturforvalterne vedtager planlægningsdokumenterne som grundlag for næste fase i planlægningsprocessen.

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 71 med henblik på at ændre afsnit 1 og 2 i bilag I for at sikre en effektiv strategisk planlægningsproces og afspejle infrastrukturforvalternes og ansøgernes operationelle interesser under hensyntagen til erfaringerne fra ENIM, infrastrukturforvaltere, ansøgere og andre operationelle interessenter, tilsynsorganer og ENRB med gennemførelsen af bestemmelserne i denne afdeling.

3. Med forbehold af princippet om forvaltningsmæssig uafhængighed, jf. artikel 4 i direktiv 2012/34/EU, kan medlemsstaterne udarbejde strategiske retningslinjer til medlemsstaterne baseret på de vejledende udviklingsstrategier for jernbaneinfrastrukturen, der er omhandlet i artikel 8, stk. 1, i direktiv 2012/34/EU. Disse retningslinjer kan navnlig omfatte/indeholde:

- a) generelle målsætninger for den nationale jernbanepolitik af relevans for den strategiske kapacitetsplanlægning inden for denne forordnings anvendelsesområde
- b) et overblik over udviklingen af jernbaneinfrastruktur under hensyntagen til relevante planer og strategier på nationalt eller regionalt plan og arbejdsplanerne for de europæiske transportkorridorer, jf. artikel 53 i [den nye TEN-T-forordning]
- c) generelle krav og retningslinjer for anvendelsen af jernbaneinfrastrukturkapacitet, som infrastrukturforvalteren skal tage hensyn til i den strategiske kapacitetsplanlægning, navnlig i forbindelse med stærkt udnyttet og overbelastet infrastruktur som omhandlet i artikel 21
- d) et overblik over den planlagte udvikling af jernbanetjenester, som drives i henhold til forpligtelser til offentlig tjeneste, i givet fald under hensyntagen til de berørte regionale eller lokale myndigheders synspunkter.

Medlemsstaterne koordinerer deres respektive strategiske retningslinjer i overensstemmelse med dette stykke for at sikre sammenhæng og støtte udviklingen af internationale jernbanepassager- og godstransporttjenester.

4. Den strategiske kapacitetsplanlægning må ikke involvere tildeling af kapacitetsrettigheder til individuelle ansøgere, jf. artikel 26.

Artikel 12

Generelle krav til strategisk kapacitetsforvaltning

1. Infrastrukturforvalterne tager på en afbalanceret, retfærdig og ikkediskriminerende måde hensyn til alle former for jernbanetransport, for hvilke de kan modtage ansøgninger om kapacitet, uanset deres omfang, størrelsen af markedet i det efterfølgende omsætningsled, stabiliteten mellem på hinanden følgende køreplaner, regelmæssigheden eller antal afgang i en bestemt køreplansperiode.
2. I den strategiske kapacitetsplanlægning, navnlig i den i artikel 17 omhandlede kapacitetsmodel og i den i artikel 18 omhandlede kapacitetsforsyningsplan, skelner

infrastrukturforvalterne som minimum mellem følgende former for jernbanetransport:

- a) godstransport
- b) personbefordring mellem byer (lange afstande)
- c) personbefordring i byer og regioner.

ENIM kan om nødvendigt på baggrund af erfaringerne med gennemførelsen af denne forordning opstille en mere detaljeret liste, hvor der skelnes yderligere mellem forskellige former for jernbanetransport. For at støtte den grænseoverskridende sammenhæng i den strategiske planlægningsproces medtages en harmoniseret liste i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, jf. artikel 6.

3. I den strategiske kapacitetsplanlægning, navnlig i den i artikel 17 omhandlede kapacitetsmodel og i den i artikel 18 omhandlede kapacitetsforsyningsplan, angiver infrastrukturforvalterne den på forhånd planlagte kapacitet egnet til levering af transporttjenester, der omfatter flere net.
4. I den strategiske kapacitetsplanlægning tages der ligeledes hensyn til:
 - a) den observerede struktur og udvikling i efterspørgslen efter infrastrukturkapacitet som identificeret gennem kapacitetstildeling i tidligere køreplansperioder og gennem den markedsovervågning, der er omhandlet i artikel 15 i direktiv 2012/34/EU
 - b) den forventede udvikling i transportbehov og den deraf følgende efterspørgsel efter jernbanetransporttjenester og jernbaneinfrastrukturkapacitet som identificeret i den analyse, der er omhandlet i artikel 15 i denne forordning
 - c) input fra høringen af nuværende og potentielle ansøgere i overensstemmelse med artikel 13
 - d) den forventede eller planlagte udvikling af infrastrukturkapacitet, navnlig som angivet i den vejledende udviklingsstrategi for jernbaneinfrastruktur omhandlet i artikel 8, stk. 1, i direktiv 2012/34/EU og infrastrukturforvalterens virksomhedsplan omhandlet artikel 8, stk. 3, i direktiv 2012/34/EU
 - e) de planlagte infrastrukturarbejder, der forventes at påvirke nettet
 - f) de forskellige jernbanetransportmarkeders karakteristika, navnlig med hensyn til:
 - i) hastighed
 - ii) antal afgang
 - iii) tolerance for afvigelser fra den tildelte kanal
 - iv) mulighed for at omdirigere, omlægge eller erstatte tjenester med andre transportformer i tilfælde af netforstyrrelser
 - v) svingende efterspørgsel efter jernbanetransport og det deraf følgende behov for at planlægge jernbanetjenester med en anden tidshorisont.
5. Den strategiske kapacitetsplanlægning afspejler den kapacitet, der er tildelt gennem rammeaftaler og rullende planlægning.
6. Den strategiske kapacitetsplanlægning omfatter strækningerne i TEN-T-hovednettet og det udvidede hovednet omhandlet i artikel 6 i og bilag I til [den nye TEN-T-

forordning]. Infrastrukturforvalterne kan medtage andre strækninger og knudepunkter i det net, de forvalter.

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

Disse knudepunkter og strækninger anføres i det infrastrukturregister, der er omhandlet i artikel 49 i direktiv (EU) 2016/797.

7. Den strategiske kapacitetsplanlægning dækker en periode på mindst fem år frem. Infrastrukturforvalterne kan forlænge perioden ud over fem år, navnlig for at støtte udviklingen af infrastruktur inden for rammerne af den vejledende udviklingsstrategi for jernbaneinfrastruktur, der er omhandlet i artikel 8, stk. 1, i direktiv 2012/34/EU.
8. Infrastrukturforvalterne gennemgår og ajourfører regelmæssigt resultaterne af den strategiske kapacitetsplanlægning, navnlig under hensyntagen til følgende:
 - a) udvikling af jernbaneinfrastrukturen
 - b) ændringer i markedsefterspørgslen efter infrastrukturkapacitet
 - c) resultaterne af tildelingsprocesserne omhandlet i afdeling 3 og 4 i tidligere køreplansperioder, herunder graden af ansøgernes udnyttelse af infrastrukturkapacitet
 - d) viden fra trafikstyring udført i overensstemmelse med kapitel III
 - e) resultatet af håndtering af forstyrrelser og krisestyring i overensstemmelse med kapitel III
 - f) resultaterne af præstationsvurderingen i overensstemmelse med kapitel IV.
9. ENIM udarbejder retningslinjer med fælles principper, procedurer og metoder for strategisk kapacitetsplanlægning. ENIM medtager disse retningslinjer i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, der er omhandlet i artikel 6 i denne forordning. Disse retningslinjer bør som minimum indeholde de elementer, der er opført i bilag III til denne forordning. Infrastrukturforvalterne tager størst muligt hensyn til disse retningslinjer i den netvejledning, der er omhandlet i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU. De gør i netvejledningen rede for årsagerne til enhver afvigelse fra de fælles principper, procedurer og metoder fastlagt i retningslinjerne.

Artikel 13

Høring af interessenter om strategisk kapacitetsplanlægning

1. Infrastrukturforvalterne hører alle operationelle interessenter om den strategiske kapacitetsplanlægning i overensstemmelse med artikel 7e i direktiv 2012/34/EU.
2. Infrastrukturforvalterne hører alle operationelle interessenter, som driver jernbanetjenester på flere net, om den strategiske kapacitetsplanlægning i overensstemmelse med artikel 53 og 54.

Artikel 14

Koordinering af strategisk kapacitetsplanlægning mellem infrastrukturforvaltere

1. Infrastrukturforvalterne samordner deres aktiviteter i forbindelse med den strategiske kapacitetsplanlægning i overensstemmelse med artikel 53.

Koordineringen skal navnlig sikre:

- a) sammenhængen i den strategiske planlægning på tværs af de berørte net, navnlig i kapacitetsstrategien, kapacitetsmodellen og kapacitetsforsyningsplanen, planlægningen af infrastrukturarbejder og beredskabsplanlægningen
 - b) passende hensyntagen til kapacitetsbehovet for jernbanedrift på flere net i kapacitetsstrategien, kapacitetsmodellen og kapacitetsforsyningsplanen
 - c) en gennemgang af den strategiske kapacitetsplanlægning og resultaterne heraf i overensstemmelse med kapitel IV
 - d) inddragelsen af alle operationelle interessenter, tilsynsorganer og det europæiske netværk af tilsynsorganer på jernbaneanrådet ("ENRRB"), de europæiske koordinatore og i givet fald medlemsstaternes myndigheder og andre interessenter.
2. ENIM tager hensyn til eventuelle relevante klager fra ansøgere eller potentielle ansøgere vedrørende de planlægningsdokumenter, der er omhandlet i artikel 11, stk. 2, og anmoder om yderligere oplysninger fra de enheder, der er involveret i samordningen i overensstemmelse med artikel 53, og fra operationelle interessenter, der er blevet hørt i overensstemmelse med artikel 54, inden vedtagelsen af en udtalelse eller henstilling for at forbedre sammenhængen i disse planlægningsdokumenter. ENIM fremsender sin udtalelse om udkast til planlægningsdokumenter til ENRRB eller underretter ENRRB, hvis der ikke vedtages en udtalelse. ENRRB handler i overensstemmelse med artikel 65, stk. 3.
 3. Infrastrukturforvalterne tager hensyn til enhver henstilling vedtaget af ENIM i overensstemmelse med stk. 2. Hvis infrastrukturforvalterne ikke følger henstillingen, begrundes dette i planlægningsdokumenterne. ENRRB overvåger koordineringsprocessen og dens gennemførelse og underretter Kommissionen, hvis det mener, at der er behov for at afhjælpe eventuelle mangler i koordineringsprocessen.

Artikel 15

Analyse af den forventede udvikling på transportmarkedet

1. Infrastrukturforvalterne og ENIM overvåger og analyserer regelmæssigt transportmarkederne med henblik på at give input til deres overordnede forretningsstrategi, kapacitets- og beredskabsforvaltning og investeringsbeslutninger. Infrastrukturforvalterne meddeler resultaterne af denne analyse til andre interessenter med samme formål, herunder de europæiske koordinatore.
2. Med henblik på denne forordning giver den i stk. 1 omhandlede transportmarkedsanalyse navnlig input til den strategiske kapacitetsplanlægning, jf. artikel 11, til opdelingen af infrastrukturkapacitet, jf. artikel 25, og til tildelingen af kapacitet på grundlag af den formelle konfliktløsningsmekanisme, jf. artikel 37.
3. ENIM gennemfører senest den [31. december 2028] en undersøgelse af det europæiske transportmarked, der omfatter passager- og godstransport i multimodal sammenhæng. Undersøgelsen skal navnlig omhandle:

- a) prognoser for efterspørgslen efter passager- og godstransport inden for alle transportformer i Unionen
 - b) skøn over potentialet for at øge mængden af jernbanetransport, både passager- og godstransport, og de nødvendige forudsætninger for opnåelse af en sådan vækst
 - c) om muligt en geografisk opdeling af de forventede transportstrømme som input til den strategiske kapacitetsplanlægning.
4. ENIM hører ansøgere, jernbanekunder og deres sammenslutninger samt nationale og europæiske offentlige myndigheder om undersøgelsens kommissorium, navnlig om formålet med undersøgelsen og processen for inddragelse af interessenter.
 5. ENIM gennemgår og ajourfører undersøgelsen i nødvendigt omfang og under alle omstændigheder mindst hvert femte år.

Artikel 16

Kapacitetsstrategi

1. Infrastrukturforvalteren vedtager en kapacitetsstrategi, der beskriver infrastrukturforvalterens forventninger til den fremtidige udvikling i efterspørgslen efter og udbuddet af jernbaneinfrastrukturkapacitet og vision for, hvordan der kan tages højde for denne udvikling.
Kapacitetsstrategien skal tjene som et redskab til kommunikation, høring og samordning mellem operationelle interessenter.
2. Kapacitetsstrategien skal indeholde oplysninger om den fremtidige udvikling af jernbaneinfrastrukturen, en prognose for udviklingen i efterspørgslen efter forskellige jernbanetransporttjenester og alle andre relevante oplysninger om tilgængeligheden og anvendelsen af jernbaneinfrastruktur.
3. Kapacitetsstrategien skal omfatte et strategisk rutekort, der definerer følgende:
 - a) det geografiske anvendelsesområde for den i artikel 16 omhandlede kapacitetsstrategi, den i artikel 17 omhandlede kapacitetsmodel og den i artikel 18 omhandlede kapacitetsforsyningsplan
 - b) de alternative strækninger, der kan anvendes i tilfælde af kapacitetsrestriktioner, jf. artikel 10, og i beredskabsplanlægningen, jf. artikel 19.Det strategiske rutekort anføres i det infrastrukturregister, der er omhandlet i artikel 49 i direktiv (EU) 2016/797.
4. Infrastrukturforvalteren udarbejder, offentliggør og ajourfører regelmæssigt kapacitetsstrategien i overensstemmelse med tidsplanen og indholdet fastsat i afsnit 2 i bilag I.
5. Infrastrukturforvalterne hører ansøgerne om kapacitetsstrategien i overensstemmelse med artikel 13 og koordinerer kapacitetsstrategierne med andre infrastrukturforvaltere i overensstemmelse med artikel 14.

Artikel 17

Kapacitetsmodel

1. Infrastrukturforvalteren udarbejder en kapacitetsmodel, der udbygger kapacitetsstrategien på grundlag af resultatet af de høringer og samordningsaktiviteter, der er omhandlet i artikel 13 og 14.

Kapacitetsmodellen skal understøtte en afbalanceret hensyntagen til kapacitetsbehovene i de forskellige segmenter af jernbanetransporten og infrastrukturforvalternes behov for at vedligeholde, forny og udvikle (opgradering af eksisterende og opførelse af ny) jernbaneinfrastrukturen. Modellen skal tjene som et redskab til kommunikation, høring og samordning af den strategiske kapacitetsplanlægning mellem de operationelle interessenter.

2. Kapacitetsmodellen skal som minimum indeholde oplysninger om den samlede tilgængelige kapacitetsmængde pr. netafsnit, de kapacitetsandele, der er øremærket til forskellige segmenter af jernbanetransporten, og kapacitetsrestriktioner som følge af infrastrukturarbejder. Infrastrukturforvalterne udarbejder og offentliggør kapacitetsmodellen for hver køreplansperiode og ajourfører regelmæssigt kapacitetsmodellen i overensstemmelse med indholdet og tidsplanen fastsat i afsnit 1 og 2 i bilag I.
3. Infrastrukturforvalterne dokumenterer og, hvor det er relevant, begrundet eventuelle afvigelser mellem kapacitetsmodellen og kapacitetsstrategien i samme køreplansperiode. Kapacitetsstrategien revideres om nødvendigt i lyset af udviklingen efter vedtagelsen eller den seneste ajourføring af kapacitetsstrategien.
4. Infrastrukturforvalterne hører ansøgerne om kapacitetsmodellen i overensstemmelse med artikel 13 og koordinerer kapacitetsstrategierne med andre infrastrukturforvaltere i overensstemmelse med artikel 14.

Artikel 18

Kapacitetsforsyningsplan

1. Infrastrukturforvalteren udarbejder en kapacitetsforsyningsplan med henblik på at give omfattende oplysninger om:
 - a) infrastrukturkapacitet, der er til rådighed for tildeling til ansøgere
 - b) infrastrukturkapacitet, der ikke er til rådighed for tildeling.

Kapacitetsforsyningsplanen danner grundlag for kapacitetstildeling.

2. Infrastrukturforvalterne offentliggør kapacitetsforsyningsplanen for hver køreplansperiode senest inden udløbet af den tidsfrist, der er fastsat i afsnit 2 i bilag I, og ajourfører den løbende indtil udløbet af den køreplansperiode, som planen vedrører. Kapacitetsforsyningsplanen fremlægges for hver enkelt dag i den pågældende køreplansperiode.
3. Infrastrukturforvalterne udarbejder kapacitetsforsyningsplanen på grundlag af resultaterne af den strategiske kapacitetsplanlægningsproces, der er omhandlet i artikel 11-17 og i afsnit 1 og 2 i bilag I.

Infrastrukturforvalterne dokumenterer og, hvor det er relevant, begrundet eventuelle afvigelser mellem kapacitetsforsyningsplanen og kapacitetsmodellen i samme køreplansperiode.

4. I kapacitetsforsyningsplanen kan infrastrukturforvalterne angive infrastrukturkapacitet som på forhånd planlagt. På forhånd planlagt kapacitet er kapacitet, for hvilken infrastrukturforvalteren definerer karakteristika og mængder af

den tilgængelige kapacitet, som ansøgerne kan ansøge om, fastsætter regler for tildeling af en sådan kapacitet og definerer processen for ansøgning om en sådan kapacitet i overensstemmelse med artikel 20. Der tages hensyn til de specificerede karakteristika, regler og tildelingsprocesser ved tildelingen af på forhånd planlagt kapacitet.

5. På forhånd planlagt kapacitet angives i kapacitetsforsyningsplanen som kapacitetsobjekter, jf. artikel 20, der specificerer kapacitetens mængde og karakteristika og er underlagt regler og procedurer for tildeling, hvorigennem en sådan kapacitet stilles til rådighed.
6. Med forbehold af stk. 7 skal kapacitetsforsyningsplanen indeholde følgende elementer:
 - a) kapacitet, der er til rådighed for tildeling til ansøgere i den køreplansperiode, som kapacitetsforsyningsplanen vedrører:
 - i) kapacitet, som ikke er planlagt på forhånd af infrastrukturforvalteren
 - ii) kapacitet, som er planlagt på forhånd af infrastrukturforvalteren.
 - b) kapacitet, der ikke er til rådighed for tildeling til ansøgere:
 - i) kapacitet reserveret til infrastrukturarbejder med betydelig kommerciel og operationel indvirkning på ansøgere og jernbanevirksomheder, jf. bilag I, afsnit 3
 - ii) kapacitet reserveret til regelmæssige tidsintervaller, der gør det muligt at planlægge infrastrukturarbejder med begrænsede virkninger på et senere tidspunkt
 - iii) kapacitet, der allerede er tildelt gennem rammeaftaler i overensstemmelse med artikel 31 eller gennem den flerårige rullende planlægningsproces i overensstemmelse med artikel 33
 - iv) kapacitet reserveret til andre formål end dem, der er anført i nr. i), ii) og iii), og som infrastrukturforvalteren skal angive tydeligt.

I kapacitetsforsyningsplanen angives de begrænsninger, der gælder for anvendelsen af infrastruktur til særlige formål, jf. artikel 24.

7. Infrastrukturforvalterne medtager de elementer, der er anført i stk. 6, litra b), for den jernbaneinfrastruktur, de forvalter, i kapacitetsforsyningsplanen.

Infrastrukturforvalterne medtager alle de elementer, der er anført i stk. 6, for alle strækninger og knudepunkter i TEN-T-hovednettet og det udvidede hovednet som defineret i [den nye TEN-T-forordning] i kapacitetsforsyningsplanen.

Infrastrukturforvalterne kan medtage de elementer, der er anført i stk. 6, for andre strækninger og knudepunkter i det net, de forvalter, i kapacitetsforsyningsplanen.

8. Ved forudgående kapacitetsplanlægning i overensstemmelse med stk. 6, litra a), nr. ii), følger infrastrukturforvalterne principperne i artikel 8, stk. 4.

Infrastrukturforvalterne planlægger kapaciteten på forhånd på grundlag af medlemsstaternes strategiske retningslinjer i overensstemmelse med artikel 11, stk. 3, resultaterne af høringen af ansøgere i overensstemmelse med artikel 13 og koordineringen mellem infrastrukturforvalterne i overensstemmelse med artikel 14.

9. Tilsynsorganet analyserer kapacitetsforsyningsplanen og kan træffe en afgørelse, der pålægger infrastrukturforvalteren at ændre kapacitetsforsyningsplanen. I tilsynsorganets afgørelse tages i påkommende tilfælde hensyn til enhver udtalelse eller henstilling fra ENIM.
10. ENIM vedtager retningslinjer og medtager dem i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, jf. artikel 6, og fastsætter følgende:
 - a) metoderne til offentliggørelse af kapacitetsforsyningsplanen, herunder digitale tjenester, værktøjer, funktioner og grænseflader
 - b) proceduren for høring af ansøgere om kapacitetsforsyningsplanen.

Artikel 19

Beredskabsplanlægning

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

Beredskabsplanlægningen danner grundlag for trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring i overensstemmelse med artikel 42 med henblik på at muliggøre en hurtig reaktion i sådanne situationer og minimere deres indvirkning på jernbanetrafikken.

Infrastrukturforvalterne dokumenterer resultaterne af beredskabsplanlægningen i en beredskabsplan.
2. Beredskabsplanlægningen omfatter navnlig:
 - a) udpegelse af alternative strækninger, der gør det muligt at omlægge trafikken, hvis strækningerne i TEN-T-hovednettet og det udvidede hovednet omhandlet i artikel 6 i og bilag I til [den nye TEN-T-forordning] ikke er til rådighed
 - b) en vejledende planlægning af den infrastrukturkapacitet, der er til rådighed på de alternative strækninger, der er udpeget i overensstemmelse med litra a), og som sikrer gennemsigtighed med hensyn til den disponible infrastrukturkapacitet på sådanne strækninger, som kan anvendes i tilfælde af hændelser, herunder navnlig netforstyrrelser, i overensstemmelse med artikel 46
 - c) fastlæggelse af regler og procedurer for trafik- og krisestyring, herunder om udveksling af oplysninger mellem infrastrukturforvaltere, andre operationelle interessenter og andre interessenter såsom offentlige myndigheder med ansvar for jernbanetransport eller sikkerhed og beredskab, samt kriterier for aktivering af disse procedurer
 - d) identifikation af og udarbejdelse af en liste over organer, der skal underrettes i tilfælde af alvorlige hændelser eller alvorlige forstyrrelser af togtrafikken
 - e) anden forberedelse, der er nødvendig for håndteringen af forstyrrelser og krisestyningen i overensstemmelse med artikel 42 og med den europæiske ramme for grænseoverskridende koordinering af trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring, jf. artikel 44.
3. Infrastrukturforvalterne sikrer sammenhæng mellem beredskabsplanlægningen og den strategiske kapacitetsplanlægning, navnlig kapacitetsstrategien,

kapacitetsmodellen, kapacitetsforsyningsplanen og planlægningen af infrastrukturarbejder som omhandlet i artikel 10.

4. Resultaterne af beredskabsplanlægningen, navnlig udpegelsen af alternative strækninger i overensstemmelse med stk. 2, litra a), og den vejledende kapacitetsplanlægning på alternative strækninger i overensstemmelse med stk. 2, litra b), medtages i kapacitetsmodellen og i kapacitetsforsyningsplanen.
5. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter med nærmere procedureregler og kriterier for anvendelsen af stk. 2, navnlig i situationer, der kan påvirke den grænseoverskridende trafik. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 72, stk. 3.

Artikel 20

Kriterier og procedurer for tildeling af på forhånd planlagt kapacitet og for definition af kapacitetsplanlægningsobjekter

1. Infrastrukturforvalterne tildeler den på forhånd planlagte kapacitet, der indgår i den i artikel 18 omhandlede kapacitetsforsyningsplan, ved hjælp af gennemsigtige og ikkediskriminerende kriterier og procedurer.
2. Kapacitetsplanlægningsobjekter definerer karakteristika og egenskaber ved forskellige former for på forhånd planlagt kapacitet, herunder kapacitet, som ansøgerne kan ansøge om, kapacitet reserveret til infrastrukturarbejder og allerede tildelt kapacitet. Disse karakteristika og egenskaber skal omfatte alle aspekter, der er relevante for specifikke former for på forhånd planlagt kapacitet såsom rute, tidsplan, garanteret eller krævet minimumshastighed, den tekniske kompatibilitet mellem det rullende materiel og infrastruktur, parametre og antal ankomst- og afgangstidspunkter.
3. ENIM udvikler en fælles ramme for de i stk. 1 omhandlede kriterier og procedurer og medtager den i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, jf. artikel 6. I denne fælles ramme afvejes fordelene ved at reservere kapacitet til særlige former for jernbanetransport eller tildelingsprocesser med behovet for at sikre fleksibilitet til at imødekomme markedets behov ved kapacitetstildelingen. Med henblik herpå skal den fælles ramme give mulighed for at tage ansøgninger om kapacitetsrettigheder, der ikke er i overensstemmelse med den på forhånd planlagte kapacitet, i betragtning inden for rammerne af den i artikel 36 omhandlede konsensusbaserede konfliktløsningsmekanisme.
4. ENIM udvikler og vedtager formelle specifikationer for kapacitetsplanlægningsobjekter i menneskeligt læsbart og maskinlæsbart format. ENIM medtager disse specifikationer i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, jf. artikel 6. På grundlag af sine erfaringer med anvendelsen af denne artikel forelægger ENIM Kommissionen oplysninger om eventuelle ændringer af de tekniske specifikationer for interoperabilitet som fastsat i direktiv (EU) 2016/797 og de gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i henhold til nævnte direktiv, i overensstemmelse med artikel 62, stk. 3, i denne forordning.

Artikel 21

Stærkt udnyttet og overbelastet infrastruktur

1. Infrastrukturforvalterne erklærer straks en del af infrastrukturen for stærkt udnyttet eller overbelastet, hvis mindst en af følgende betingelser er opfyldt:
 - a) kapacitetsudnyttelsen ligger over tærskelværdierne for stærkt udnyttet infrastruktur eller for overbelastet infrastruktur i de referenceperioder, der er fastsat i punkt 1 i bilag II, i den foregående eller nuværende køreplansperiode
 - b) resultaterne af den strategiske kapacitetsplanlægning gennemført i overensstemmelse med dette afsnit viser, at de kapacitetsbehov, der er givet udtryk for i de strategiske kapacitetsplanlægningsfaser, overstiger den kapacitet, der er til rådighed for tildeling i en bestemt køreplansperiode
 - c) infrastrukturarbejder, der resulterer i kapacitetsrestriktioner og er planlagt i overensstemmelse med artikel 10, bevirker, at kapaciteten bliver knap.
2. I den i stk. 1 omhandlede erklæring angives køreplansperioden og den del af infrastrukturen og de bestemte tidsrum, som den vedrører.
3. Indbyrdes modstridende individuelle ansøgninger om tildeling af kapacitet i køreplanen må ikke danne grundlag for at erklære en del af infrastrukturen for stærkt udnyttet eller overbelastet, medmindre betingelserne i stk. 1 er opfyldt.
4. Hvis infrastrukturen er blevet erklæret for stærkt udnyttet eller overbelastet, foretager infrastrukturforvalteren en kapacitetsanalyse i henhold til artikel 22, medmindre en kapacitetsforbedringsplan i henhold til artikel 23 allerede er under gennemførelse.
5. For så vidt angår dele af infrastruktur, der er blevet erklæret for stærkt udnyttet eller overbelastet, reserverer infrastrukturforvalterne kapacitet i den i artikel 18 omhandlede kapacitetsforsyningsplan under hensyntagen til resultatet af kapacitetsanalysen omhandlet i artikel 22.
6. Hvis de afgifter, der er omhandlet i artikel 31, stk. 4, i direktiv 2012/34/EU, ikke er blevet opkrævet eller ikke har givet et tilfredsstillende resultat, og infrastrukturen er blevet erklæret for overbelastet, anvender infrastrukturforvalteren en procedure for opdeling eller tildeling af knap infrastrukturkapacitet på grundlag af gennemsigtige og objektive kriterier. Denne procedure gennemføres i overensstemmelse med artikel 8 i denne forordning og fastsættes sammen med de gældende kriterier i netvejledningen.
7. Infrastrukturforvalterne angiver infrastruktur, som er blevet erklæret for stærkt udnyttet eller overbelastet, i det infrastrukturregister, der er omhandlet i artikel 49 i direktiv (EU) 2016/797.
8. I netvejledningen redegøres for de procedurer, der skal følges, og de kriterier, der skal anvendes i forbindelse med overbelastet infrastruktur, og disse skal være i overensstemmelse med foranstaltninger og kriterier vedtaget i henhold til stk. 7.
9. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 71 med henblik på at ændre bilag II for at sikre en effektiv forvaltning af kapaciteten i stærkt udnyttet og overbelastet infrastruktur og afspejle infrastrukturforvalternes og ansøgernes operationelle interesser under hensyntagen til erfaringerne fra ENIM, infrastrukturforvaltere, ansøgere og andre operationelle interessenter, tilsynsorganer og ENRB med gennemførelsen af bestemmelserne i denne artikel.

Artikel 22

Kapacitetsanalyse i tilfælde af stærkt udnyttet eller overbelastet infrastruktur

1. Infrastrukturforvalteren foretager en kapacitetsanalyse senest seks måneder efter erklæringen om, at infrastrukturen er stærkt udnyttet eller overbelastet.

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

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

2. Kapacitetsanalysen skal omfatte infrastrukturens karakteristika med hensyn til kapacitet og interoperabilitet, driftsprocedurer, karakteren af de forskellige tjenester, der opererer på infrastrukturen, og alle disse faktoreres indvirkning på infrastrukturkapaciteten. Blandt de foranstaltninger, der skal tages i betragtning, kan nævnes ændret linjeføring, tidsmæssig omdisponering, hastighedsændringer, harmonisering af driftsprocedurer og infrastrukturforbedringer.
3. Infrastrukturforvalterne hører ansøgerne om udkastet til kapacitetsanalyse i overensstemmelse med artikel 7e i direktiv 2012/34/EU og, hvis den pågældende del af infrastrukturen indgår i en europæisk transportkorridor, i overensstemmelse med artikel 54.

Infrastrukturforvalteren offentliggør resultatet af kapacitetsanalysen. ENIM sikrer, at disse offentliggørelser er let tilgængelige.

4. Infrastrukturforvalterne tager hensyn til resultaterne af kapacitetsanalyser udført i henhold til denne artikel i den strategiske kapacitetsplanlægning, navnlig i kapacitetsstrategien, kapacitetsmodellen og kapacitetsforsyningsplanen.

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

Artikel 23

Kapacitetsforbedringsplan

1. Senest seks måneder efter færdiggørelsen af en kapacitetsanalyse udarbejder infrastrukturforvalteren i overensstemmelse med artikel 22 en kapacitetsforbedringsplan.

I kapacitetsforbedringsplanen angives:

- a) årsagerne til overbelastningen
- b) den forventede fremtidige trafikudvikling
- c) begrænsningerne for infrastrukturudviklingen
- d) mulighederne for og omkostningerne ved at forøge kapaciteten, herunder forventede ændringer i adgangsafgifter.

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

2. Kapacitetsforbedringsplanen udarbejdes efter samråd med brugerne af den pågældende overbelastede infrastruktur i overensstemmelse med artikel 13.

Den skal eventuelt forhåndsgodkendes af medlemsstaten.

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

Den europæiske koordinator for den pågældende europæiske transportkorridor tager hensyn til kapacitetsforbedringsplanen i sin arbejdsplan som omhandlet i artikel 53 i [den nye TEN-T-forordning].

4. Med forbehold af artikel 40 i denne forordning ophører infrastrukturforvalteren med at opkræve alle afgifter på den relevante infrastruktur i henhold til artikel 31, stk. 4, i direktiv 2012/34/EU i et af følgende tilfælde:

- a) infrastrukturforvalteren forelægger ikke en kapacitetsforbedringsplan
- b) infrastrukturforvalteren gør ikke fremskridt med de foranstaltninger, der er foreslået i kapacitetsforbedringsplanen.

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

- a) kapacitetsforbedringsplanen kan ikke gennemføres på grund af forhold, der ligger uden for infrastrukturforvalterens kontrol
- b) de forhåndenværende muligheder er ikke økonomisk eller finansielt levedygtige.

Artikel 24

Infrastruktur til særlige formål

1. Med forbehold af stk. 2 skal infrastrukturkapacitet kunne benyttes af alle trafiktyper, der er kompatible med den påtænkte driftsstrækning, i overensstemmelse med direktiv (EU) 2016/797 og de specifikationer, der er fastsat i gennemførelsesretsakter vedtaget i henhold hertil.

2. Hvor der findes egnede alternative strækninger, og hvor det i overensstemmelse med proceduren i artikel 25 kan påvises, at det er berettiget ud fra et socialt, økonomisk og miljømæssigt synspunkt, kan infrastrukturforvalteren i samråd med de berørte parter forbeholde infrastruktur til brug for bestemte typer trafik. I så fald anfører infrastrukturforvalteren udpegelsen i de planlægningsdokumenter, der er omhandlet i artikel 11, stk. 2, og reserverer kapacitet til brug for de bestemte typer trafik i kapacitetsforsyningsplanen.

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

3. Infrastruktur, der er udpeget i henhold til stk. 2 angives i netvejledningen, i infrastrukturregisteret, jf. artikel 49 i direktiv (EU) 2016/797, i kapacitetsstrategien, i kapacitetsmodellen og i kapacitetsforsyningsplanen.

Artikel 25

Opdeling af infrastrukturkapacitet på grundlag af socioøkonomiske og miljømæssige kriterier

1. Hvis en del af infrastrukturen er blevet erklæret for stærkt udnyttet eller overbelastet i en fremtidig køreplansperiode, opdeler infrastrukturforvalteren kapaciteten på denne del af infrastrukturen i den i artikel 17 omhandlede kapacitetsmodel og i den i artikel 18 omhandlede kapacitetsforsyningsplan, der vedrører den pågældende køreplansperiode.
2. Ved opdeling af infrastrukturkapacitet i henhold til stk. 1 handler infrastrukturforvalteren i overensstemmelse med artikel 8.

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

AFDELING 3 Planlægning og kapacitetstildeling

Artikel 26

Rettigheder til kapacitet

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

Infrastrukturforvalterne tildeler ansøgerne retten til at benytte infrastrukturkapacitet i form af:

- a) kapacitetsspecifikationer
- b) kanaler.

ENIM definerer karakteren af kapacitetsspecifikationerne og medtager dem i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, jf. artikel 6.

2. Infrastrukturforvalterne konverterer kapacitetsrettighederne tildelt i form af en kapacitetsspecifikation til kapacitetsrettigheder i form af en kanal forud for den faktiske togkørsel i overensstemmelse med tidsfristerne fastsat i afsnit 4, 5 og 6 i bilag I.
3. Ansøgere kan højst få tildelt kapacitetsrettigheder i form af en kanal for et tidsrum svarende til en køreplansperiode. Kapacitetsrettigheder i form af en kapacitetsspecifikation kan tildeles for et tidsrum, der overstiger en køreplansperiode, i overensstemmelse med artikel 31 og 33.
4. Medmindre andet er fastsat i denne forordning, fastlægges infrastrukturforvalternes og ansøgernes respektive rettigheder og forpligtelser med hensyn til enhver tildeling af kapacitet i kontrakter eller i medlemsstaternes lovgivning.
5. Hvis en ansøger agter at indgive en ansøgning om infrastrukturkapacitet med henblik på at udføre passagertransport i en medlemsstat, hvor retten til adgang til jernbaneinfrastruktur er begrænset i overensstemmelse med artikel 11 i direktiv 2012/34/EU, underretter den de relevante infrastrukturforvaltere og tilsynsorganer mindst 18 måneder før den køreplan, som ansøgningen om kapacitet vedrører, træder i kraft. For at gøre det muligt for de relevante tilsynsorganer at vurdere den

potentielle økonomiske betydning for eksisterende kontrakter om offentlig tjeneste skal tilsynsorganerne sikre, at enhver kompetent myndighed, der har indgået en kontrakt om passagertransport med jernbane på den pågældende rute i henhold til en kontrakt om offentlig tjeneste, alle andre berørte kompetente myndigheder med ret til at begrænse adgangen i henhold til artikel 11 i direktiv 2012/34/EU og enhver jernbanevirksomhed, der opfylder en kontrakt om offentlig tjeneste på den rute, passagertransporten vedrører, underrettes herom hurtigst muligt og senest inden for 10 dage.

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

Enhver form for overdragelse fører til udelukkelse fra videre tildeling af kapacitet.

En jernbanevirksomheds udnyttelse af kapacitet til udførelse af operationer på vegne af en ansøger, som ikke er en jernbanevirksomhed, betragtes ikke som en overdragelse.

Artikel 27

Kapacitetstildelingsmetoder

1. Infrastrukturforvalterne tildeler kapacitetsrettigheder til ansøgere ved hjælp af de tildelingsprocesser, der er omhandlet i artikel 31-34.

Enhver ændring af den tildelte kapacitet betragtes også som kapacitetstildeling.

2. Ansøgerne har ret til at ansøge om kapacitetsrettigheder på flere net og til at modtage svar på sådanne ansøgninger på ét og samme sted og på én gang. Infrastrukturforvalterne samarbejder om tildeling af kapacitet til jernbanedrift på flere net, herunder navnlig i forbindelse med international jernbanegodstransport og international personbefordring med jernbane.

Infrastrukturforvalterne tildeler og forvalter kapacitetsrettigheder på flere net i overensstemmelse med artikel 28.

3. Infrastrukturforvalterne behandler de forretningsmæssige oplysninger, de modtager, fortroligt.
4. Infrastrukturforvalterne tildeler infrastrukturkapacitet via digitale værktøjer og digitale tjenester i overensstemmelse med artikel 62.

For så vidt angår kapacitetsrettigheder på flere net, opretter ENIM en enkelt grænseflade eller et fælles system i overensstemmelse med artikel 62 med henblik på at forvalte kapacitetstildelingen på ét og samme sted og på én gang.

5. Ansøgere og infrastrukturforvaltere, der ansøger om eller foretager ændringer af tildelt kapacitet, skal overholde artikel 39.
6. Infrastrukturforvalteren annullerer en kapacitetsrettighed, hvis den i et tidsrum på mindst en måned er blevet benyttet til under en tærskelkvote, der skal fastsættes i netvejledningen, medmindre dette skyldes ikkeøkonomiske årsager, som ansøgeren ikke er herre over. ENIM fastlægger intervaller for tærskelkvoten og medtager dem i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, jf. artikel 6.

Tilsynsorganet overvåger, at dette stykke anvendes på en gennemsigtig og ikkediskriminerende måde, og undersøger eventuelle modtagne klager.

7. Hvis infrastrukturforvalteren i overensstemmelse med stk. 6 annullerer kapacitetsrettigheder på flere net, underretter det tilsynsorgan, der har ansvaret for den pågældende infrastrukturforvalter, de relevante tilsynsorganer og ENRRB.

Artikel 28

Koordinering af tildelingen af kapacitetsrettigheder på flere net

1. Hvis infrastrukturforvalteren modtager en ansøgning om kapacitetsrettigheder på flere net i henhold til artikel 27, stk. 2, koordinerer infrastrukturforvalteren ansøgningen med de andre berørte infrastrukturforvaltere i overensstemmelse med artikel 53.
2. Koordineringen skal navnlig sikre:
 - a) at der udpeges et centralt kontaktpunkt med ansvar for kommunikation med ansøgeren i forbindelse med ansøgningen om en kapacitetsrettighed på flere net, som meddeles ansøgeren straks efter modtagelsen af ansøgningen
 - b) at kapacitetsrettigheden på flere net er i overensstemmelse med minimumskvalitetskriterier, for så vidt angår overensstemmelse mellem net og aspekter såsom ruteføring, tidsplan, tilgængelighed på forskellige køredage og status for tildeling
 - c) at processen for tildeling af kapacitetsrettigheder på flere net, herunder navnlig den konsensusbaserede konfliktløsningsmekanisme, der er omhandlet i artikel 36, og den formelle konfliktløsningsmekanisme, der er omhandlet i artikel 37, gennemføres konsekvent
 - d) at eventuelle ændringer af tildelte kapacitetsrettigheder på flere net koordineres i overensstemmelse med afsnit 4 for til enhver tid at sikre integriteten af kapacitetsrettigheder på flere net.

Hvis infrastrukturforvalterne ikke udpeger et enkelt kontaktpunkt, er den infrastrukturforvalter, på hvis net det første afgangssted er beliggende, ansvarlig for at fungere som centralt kontaktpunkt for forespørgsler vedrørende den specifikke kapacitetsansøgning.

3. Infrastrukturforvalterne må ikke tildele kapacitetsrettigheder af dårligere kvalitet i forbindelse med ansøgninger om kapacitetsrettigheder på flere net sammenlignet med ansøgninger om kapacitet på et enkelt net.
4. For så vidt angår kompensationen for ændringer af kapacitetsrettigheder, jf. artikel 40, betragtes en kapacitetsrettighed på flere net som en enkelt kapacitetsrettighed. En annullering som følge af force majeure på et net betragtes navnlig som en annullering på grund af force majeure for kapacitetsrettigheden på hele den strækning, der er omfattet heraf.
5. ENIM fastlægger de detaljerede procedurer og metoder til gennemførelse af denne artikel og de minimumskvalitetskrav, der er omhandlet i stk. 2, litra b), og medtager dem i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, jf. artikel 6.

Artikel 29

Samarbejde om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og servicefaciliteter

1. Operatører af servicefaciliteter, der leverer vejledende oplysninger om tilgængelig kapacitet i en servicefacilitet i overensstemmelse med artikel 6, stk. 3, i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/2177¹², samarbejder med infrastrukturforvalterne om forvalternes tilrådighedsstillelse af kanaler med kapacitet til jernbanefaciliteter. Andre operatører af servicefaciliteter kan indgå en aftale med infrastrukturforvalterne om fælles tilvejebringelse af kapacitet.
2. Infrastrukturforvalterne opstiller en liste over de servicefaciliteter, der er omhandlet i stk. 1, i netvejledningen.
3. Infrastrukturforvalterne sikrer, at ansøgere kan ansøge om kapacitetsrettigheder på jernbaneinfrastruktur og i de servicefaciliteter, der er omhandlet i stk. 1, på ét og samme sted og på én gang.
4. Med henblik på stk. 3 koordinerer infrastrukturforvaltere og operatører af servicefaciliteter kapaciteten og tildeler kapacitetsrettigheder, herunder kapacitet i jernbanefaciliteten, der opfylder ansøgerens behov, eller bestræber sig på at tilvejebringe et levedygtigt alternativ.
5. De operatører af servicefaciliteter, der er omhandlet i stk. 1, stiller efter anmodning eller i realtid, hvis det er nødvendigt, oplysninger om den tilgængelige kapacitet til rådighed for infrastrukturforvalteren i et digitalt format i overensstemmelse med artikel 62.
6. Med henblik på denne artikel og i overensstemmelse med artikel 62 udarbejder ENIM retningslinjer for de funktionelle og tekniske krav til udveksling af oplysninger mellem operatører af jernbanefaciliteter og infrastrukturforvaltere med henblik på denne artikel. Operatører af servicefaciliteter kan ansøge om at blive fritaget fra anvendelsen af denne artikel, jf. dog artikel 2 i gennemførelsesforordning (EU) 2017/2177. Sådanne ansøgninger indgives til tilsynsorganet og begrundes behørigt. Tilsynsorganerne kan beslutte at forlænge en fritagelse i behørigt begrundede tilfælde.
7. ENRRB overvåger anvendelsen af stk. 7 og fremsætter henstillinger om de kriterier, der skal anvendes ved behandlingen af ansøgningerne om fritagelse.

Artikel 30

Køreplan

1. Infrastrukturforvalterne udarbejder en ny køreplan inden begyndelsen af hver køreplansperiode. Køreplansperioden har en varighed på et år.

Infrastrukturforvalterne indleder udarbejdelsen af køreplanen i forbindelse med tildelingen af kapacitet gennem den årlige tildelingsproces, der er omhandlet i artikel 32, under hensyntagen til kapacitetsrettigheder tildelt gennem rammeaftaler i overensstemmelse med artikel 31 og gennem den rullende planlægningsproces, der er omhandlet i artikel 33.
2. Infrastrukturforvalterne ajourfører løbende køreplanen indtil udløbet af køreplansperioden under hensyntagen til kapacitet tildelt gennem den rullende planlægningsproces, der er omhandlet i artikel 33, kapacitet tildelt gennem den ad

¹² Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/2177 af 22. november 2017 om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser (EUT L 307 af 23.11.2017, s. 1).

hoc-proces, der er omhandlet i artikel 34, ændringer af kapacitetsrettigheder i overensstemmelse med artikel 39 og omlægning i forbindelse med håndtering af forstyrrelser og krisestyring i overensstemmelse med artikel 41.

Artikel 31

Kapacitetstildeling gennem rammeaftaler

1. En ansøger har ret til at ansøge om infrastrukturkapacitet i et tidsrum, der overstiger en køreplansperiode. Med forbehold af artikel 101, 102 og 106 i TEUF tildeler infrastrukturforvalteren denne kapacitet gennem rammeaftaler, der indgås med den pågældende ansøger, jf. dog stk. 3 og 4.

I rammeaftalerne angives de tildelte kapacitetsrettigheder i form af en kapacitetsspecifikation som omhandlet i artikel 26, stk. 1, litra a). De må ikke omfatte kapacitetsrettigheder i form af en kanal.

Medlemsstaterne kan kræve forhåndsgodkendelse af rammeaftaler fra et tilsynsorgan.

2. En ansøger, som har indgået en rammeaftale, indgiver en ansøgning om konvertering af kapacitetsspecifikationerne i rammeaftalen til en tilsvarende kanal i overensstemmelse med aftalen.
3. Infrastrukturforvalterne indgår kun rammeaftaler, hvis den efterspurgte kapacitetsrettighed er i overensstemmelse med planlægningsdokumenterne for den strategiske kapacitetsplanlægning, der er omhandlet i artikel 11, stk. 2. Infrastrukturforvalterne angiver den kapacitet, de planlægger at reservere til tildeling gennem rammeaftaler, i disse planlægningsdokumenter.
4. Rammeaftaler må ikke udelukke andre ansøgere eller tjenester fra at udnytte den relevante infrastruktur. Med henblik herpå fastsætter infrastrukturforvalterne de maksimale andele af den samlede kapacitet, der kan tildeles gennem rammeaftaler, og medtager disse i netvejledningen.
5. Vilkårene i rammeaftaler skal kunne ændres for at muliggøre bedre udnyttelse af jernbaneinfrastrukturen, jf. dog artikel 39 og artikel 40.
6. Der skal kompenseres for ændringer af kapacitetsrettigheder, som tildeles gennem rammeaftaler, i overensstemmelse med artikel 40, undtagen i den situation, der er omhandlet i stk. 5.
7. Rammeaftaler indgås i princippet for den periode, der er anført i afsnit 5 i bilag I. Infrastrukturforvalteren kan i særlige tilfælde acceptere en kortere eller længere gyldighedsperiode. Enhver periode, der er længere end den periode, der er angivet i afsnit 5 i bilag I, begrundes i behovet for nye operatørers målrettede investeringer eller i det forhold, at tjenesten i væsentlig grad er ny.
8. For tjenester, der anvender infrastruktur til særlige formål, jf. artikel 24, som kræver store og langfristede investeringer, kan der indgås rammeaftaler for en periode på 15 år, hvor det er behørigt begrundet af ansøgeren. En gyldighedsperiode på over 15 år kan kun aftales i ganske særlige tilfælde, navnlig i forbindelse med store og langfristede investeringer, og hvis disse er omfattet af aftalemæssige forpligtelser, der omfatter en flerårig afskrivningsplan.

9. Infrastrukturforvalterne medtager kapacitet, der tildeles gennem rammeaftaler, i den i artikel 17 omhandlede kapacitetsmodel og i den i artikel 18 omhandlede kapacitetsforsyningsplan.
10. Den generelle karakter af hver rammeaftale gøres tilgængelig for alle berørte parter, idet forretningshemmeligheder dog behandles fortroligt.
11. Kommissionen kan på grundlag af erfaringerne fra tilsynsorganerne, de kompetente myndigheder og jernbanevirksomhederne og på grundlag af arbejdet i ENRRB vedtage en gennemførelsesretsakt med nærmere procedureregler og kriterier for en ensartet anvendelse af nærværende artikel og artikel 33. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 72, stk. 3.

Artikel 32

Kapacitetstildeling gennem den årlige tildelingsproces

1. Infrastrukturforvalteren udarbejder den første driftsversion af køreplanen for en bestemt køreplansperiode på grundlag af følgende:
 - a) ansøgninger om kapacitetsrettigheder modtaget i forbindelse med den årlige tildelingsproces
 - b) kapacitetsrettigheder vedrørende den pågældende køreplansperiode tildelt gennem rammeaftaler i overensstemmelse med artikel 31
 - c) kapacitetsrettigheder vedrørende den pågældende køreplansperiode tildelt gennem den rullende planlægningsproces i overensstemmelse med artikel 33.
2. Infrastrukturforvalteren tildeler kapacitet gennem samtidig kapacitetstildeling for i videst muligt omfang at imødekomme alle ansøgninger om infrastrukturkapacitet som omhandlet i stk. 1, jf. dog stk. 5 og 6. Infrastrukturforvalteren tager i videst muligt omfang hensyn til alle forhold af betydning for ansøgerne, herunder de økonomiske konsekvenser for deres virksomhed.
3. I tilfælde af uoverensstemmelse mellem to eller flere kapacitetsansøgninger tilstræber infrastrukturforvalterne først at løse konflikten gennem den konsensusbaserede høringsmekanisme, der er omhandlet i artikel 36.
4. Hvis den konsensusbaserede tvistbilæggelsesmekanisme, der er omhandlet i stk. 3, ikke har løst kapacitetskonflikten, anvender infrastrukturforvalterne den formelle konfliktløsningsmekanisme, der er omhandlet i artikel 37.
5. I overensstemmelse med artikel 18 og artikel 20 prioriterer infrastrukturforvalteren ansøgninger, der er i overensstemmelse med den på forhånd planlagte kapacitet som defineret i kapacitetsforsyningsplanen. Som følge heraf kan infrastrukturforvalteren enten imødekomme eller give afslag på ansøgninger, der ikke er i overensstemmelse med kapacitetsforsyningsplanen.

Ved imødekommelse af ansøgninger, der ikke er i overensstemmelse med kapacitetsforsyningsplanen, tilstræber infrastrukturforvalteren at opretholde den overordnede balance mellem de elementer i kapacitetsforsyningsplanen, der er anført i artikel 18, stk. 6.

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

6. Kapacitetsrettigheder, der tildeles gennem den årlige tildelingsproces, kan omfatte:
 - a) kanaler
 - b) kapacitetsspecifikationer.Infrastrukturforvalterne konverterer kapacitetsrettigheder tildelt i form af kapacitetsspecifikationer til kanaler i overensstemmelse med afsnit 4 i bilag I.
7. Infrastrukturforvalteren skal overholde den i afsnit 4 i bilag I fastsatte plan for tildelingsprocessen.
8. Infrastrukturforvalteren behandler ansøgninger, der er indgivet efter den indledende frist og før den endelige frist fastsat i bilag I, afsnit 4. I sådanne tilfælde tildeler infrastrukturforvalterne kapacitetsrettigheder i overensstemmelse med bilag I, afsnit 4, punkt 2.
9. For ansøgninger om kapacitet i køreplanen, der modtages efter den oprindelige frist, og som ikke kan imødekommes, hverken med den resterende reservekapacitet i køreplanen eller med den disponible ikkeplanlagte kapacitet, forsøger infrastrukturforvalteren at tilbyde alternativer via en anden rute.
10. Infrastrukturforvalteren hører alle berørte parter om udkastet til køreplan. Berørte parter omfatter alle, som har ansøgt om infrastrukturkapacitet, samt andre parter, som har bemærkninger til, hvordan køreplanen kan indvirke på deres mulighed for at levere jernbanetransportydelse i køreplansperioden.
11. Infrastrukturforvalteren træffer de nødvendige foranstaltninger til at forsøge at løse påpegede problemer.

Artikel 33

Kapacitetstildeling gennem den rullende planlægningsproces

1. Infrastrukturforvalterne tildeler kapacitet gennem den rullende planlægningsproces i overensstemmelse med tidsfristerne i afsnit 6 i bilag I. Infrastrukturforvalterne reserverer kapacitet til dette formål i den kapacitetsforsyningsplan, der er omhandlet i artikel 18.
2. Kapacitetsrettigheder, der tildeles gennem den rullende planlægningsproces, kan omfatte:
 - a) specifikationer for kanaler eller kapacitet for alle køredage i køreplansperioden, der omfatter den første køredag medtaget i ansøgningen
 - b) kapacitetsspecifikationer for alle køredage ud over køreplansperioden, der omfatter den første dag medtaget i ansøgningen for den maksimumsperiode, der er angivet i afsnit 6 i bilag I.Infrastrukturforvalterne konverterer kapacitetsrettigheder tildelt i form af kapacitetsspecifikationer til kanaler i overensstemmelse med afsnit 6 i bilag I.
3. Med forbehold af artikel 18 tildeler infrastrukturforvalterne kapacitet, der er reserveret til tildeling gennem den rullende planlægningsproces, på grundlag af tildelingsprincippet i bilag I, afsnit 5, punkt 2.
4. I overensstemmelse med reglerne og procedurerne i artikel 20 kan infrastrukturforvaltere afslå at tildele kapacitet i forbindelse med ansøgninger om rullende planlægning, hvis ansøgningerne ikke er i overensstemmelse med den

kapacitetsforsyningsplan, der er vedtaget i overensstemmelse med artikel 18. Et afslag meddeles straks ansøgeren. Ansøgeren har ret til at indgive en klage til tilsynsorganet.

5. Infrastrukturforvalterne underretter tilsynsorganet om alle modtagne kapacitetsansøgninger, der ikke opfyldte parametrene for den disponible kapacitet som defineret i kapacitetsforsyningsplanen, uanset om de blev imødekommet eller afslået. På grundlag af disse oplysninger afgiver tilsynsorganet mindst hvert andet år en udtalelse, hvori organet kan anbefale infrastrukturforvalteren at ændre kapacitetsmodellen.
6. Infrastrukturforvalteren afslår efter underretning af tilsynsorganet eller efter en henstilling fra tilsynsorganet ansøgninger om rullende planlægning, hvis de er af gentagen karakter og opfylder de karakteristika ved kapacitet, der normalt tildeles gennem rammeaftaler i overensstemmelse med artikel 31. Tilsynsorganet underretter ENRRB om sådanne afgørelser og henstillinger og sikrer en sammenhængende anvendelse af dette stykke.

Artikel 34

Kapacitetstildeling gennem ad hoc-processen

1. Infrastrukturforvalteren besvarer omgående og under alle omstændigheder inden for de frister, der er fastsat i afsnit 7 i bilag I, ad hoc-ansøgninger om infrastrukturkapacitet, der indgives på et hvilket som helst tidspunkt i køreplanens gyldighedsperiode. Oplysninger om disponibel overskydende kapacitet stilles til rådighed i overensstemmelse med artikel 9 for alle ansøgere, som måtte ønske at benytte denne kapacitet.
Kapacitetsrettigheder, der tildeles gennem ad hoc-processen, tager form af kanaler.
2. Tildelingen af infrastrukturkapacitet på baggrund af ad hoc-ansøgninger baseres på "først til mølle"-princippet.

Artikel 35

Planlægning af kapacitetsrestriktioner som følge af infrastrukturarbejder

1. Infrastrukturforvalterne planlægger hurtigst muligt kapacitetsrestriktioner som følge af infrastrukturarbejder, der ikke indgår i den i artikel 18 omhandlede kapacitetsforsyningsplan.
2. Ved planlægningen af infrastrukturarbejder begrænser infrastrukturforvalterne indvirkningen på den på forhånd planlagte kapacitet, der indgår i kapacitetsmodellen eller i kapacitetsforsyningsplanen, i det omfang det er muligt.
3. Hvis planlægningen af en kapacitetsrestriktion som følge af infrastrukturarbejder kræver en ændring af en tildelt kapacitetsrettighed som omhandlet i artikel 39, har den eller de pågældende ansøgere ret til den kompensation, der er omhandlet i artikel 40.
4. Hvis planlægningen af en kapacitetsrestriktion som følge af infrastrukturarbejder kræver en ændring af en tildelt kapacitetsrettighed som omhandlet i artikel 39, gør infrastrukturforvalteren sit yderste for at tildele de berørte ansøgere alternativ kapacitet.

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

5. Ved planlægningen af infrastrukturarbejder i overensstemmelse med denne artikel skal infrastrukturforvalterne overholde tidsplanen i afsnit 3 i bilag I.
6. Infrastrukturforvalterne medtager alle kapacitetsrestriktioner som følge af infrastrukturarbejder i kapacitetsmodellen og i kapacitetsforsyningsplanen, uanset hvornår de er planlagt.

Artikel 36

Konsensusbaseret konfliktløsningsmekanisme og samordning af ansøgninger

1. Hvis der i forbindelse med samtidig kapacitetstildeling opstår konflikter mellem forskellige ansøgninger om infrastrukturkapacitet, forsøger infrastrukturforvalteren gennem en samordning af ansøgningerne at imødekomme alle ansøgninger i videst muligt omfang.
2. Hvis der opstår en situation, der kræver samordning, har infrastrukturforvalteren ret til inden for rimelige grænser at tilbyde infrastrukturkapacitet, der adskiller sig fra den, hvorom der er ansøgt. Infrastrukturforvalteren fastsætter de gældende grænser i sin netvejledning. ENIM udarbejder retningslinjer for definitionen af sådanne grænser og medtager dem i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, jf. artikel 6.
3. Infrastrukturforvalteren tilstræber gennem høring af de berørte ansøgere at løse eventuelle konflikter. En sådan høring skal ske på grundlag af videregivelse af følgende oplysninger, der inden for en rimelig frist stilles gratis til rådighed i elektronisk form:
 - a) kanaler, som alle andre ansøgere har indgivet ansøgning om på de samme strækninger
 - b) kanaler, som er foreløbigt tildelt alle andre ansøgere på de samme strækninger
 - c) alternative kanaler, som er foreslået på de relevante strækninger i overensstemmelse med stk. 2
 - d) fuldstændige oplysninger om de kriterier, der anvendes ved tildelingen af kapacitet.

Uanset artikel 27, stk. 3, og med forbehold af alle ansøgers samtykke kan infrastrukturforvalteren etablere kontakt mellem alle ansøgere, der potentielt er involveret i løsningen af en konflikt, for at lette samordningen af ansøgninger.

4. Netvejledningen skal indeholde en redegørelse for principperne for samordning af ansøgninger om kapacitet i forbindelse med indenlandsk jernbanetransport.
5. Hvis ansøgninger om infrastrukturkapacitet ikke kan imødekommes uden samordning, tilstræber infrastrukturforvalteren at imødekomme alle ansøgninger gennem samordning.
6. Med forbehold af de foreliggende appelmuligheder og bestemmelserne i artikel 56 i direktiv 2012/34/EU sikrer medlemsstaterne i tilfælde af tvister om tildeling af

infrastrukturkapacitet, at der oprettes et tvistbilæggesystem til hurtig afgørelse af sådanne tvister. Netvejledningen skal indeholde en redegørelse for dette system for ansøgninger om kapacitet i forbindelse med indenlandsk jernbanetransport. Hvis dette system anvendes, skal der træffes en afgørelse inden for en frist på ti arbejdsdage.

7. I forbindelse med ansøgninger om kapacitet på flere net gennemføres den konsensusbaserede konfliktløsningsmekanisme, der er fastsat i stk. 1, 2 og 3, i overensstemmelse med artikel 53 med inddragelse af netværkskoordinatoren.
8. ENIM udarbejder retningslinjer for den konsensusbaserede konfliktløsningsmekanisme i forbindelse med ansøgninger om kapacitet på flere net og medtager dem i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, jf. artikel 6.

Artikel 37

Formel konfliktløsningsmekanisme på grundlag af socioøkonomiske og miljømæssige kriterier

1. Hvis de konsensusbaserede konfliktløsningsmekanismer, der er omhandlet i artikel 36, ikke har løst kapacitetskonflikten, tildeler infrastrukturforvalterne infrastrukturkapacitet i overensstemmelse med artikel 8.
2. I forbindelse med den formelle konfliktløsningsproces tages ansøgninger om kapacitetsrettigheder på flere net i betragtning i deres helhed. Hvis der i overensstemmelse med artikel 8, stk. 6, anvendes forskellige nationale parametre, anvendes disse parametre i de respektive afsnit.
3. I forbindelse med indbyrdes modstridende ansøger om kapacitet, der involverer jernbanetjenester med lignende karakteristika og samfundsøkonomisk profil, tildeler infrastrukturforvalteren kapacitet på grundlag af en auktion eller på en måde, der giver adgang til det største antal ansøgere. Sidstnævnte metode anvendes med forbehold af tilsynsorganets godkendelse.

Artikel 38

Plan for kapacitetstildelingsprocesser

1. Infrastrukturforvalteren og ansøgerne skal overholde planen for kapacitetstildelingsprocesser i afsnit 4, 5, 6 og 7 i bilag I.
2. Infrastrukturforvalterne kan træffe afgørelse om perioder og frister for planen for kapacitetstildeling, som er forskellige fra dem, der er omhandlet i denne forordning og i punkt 2, litra b), i bilag VI til direktiv 2012/34/EU, hvis etableringen af internationale kanaler i samarbejde med tredjelands infrastrukturforvaltere, på et net, hvis sporvidde afviger fra hovedjernbanenettet i Unionen, har væsentlig indvirkning på planen for kapacitetstildeling generelt.
3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 71 med henblik på at ændre afsnit 4, 5, 6 og 7 i bilag I for at sikre en effektiv tildelingsproces under hensyntagen til de berørte interessenters planlægning og operationelle, tekniske og kommercielle interesser i forbindelse med planlægning og kapacitetstildeling.

AFDELING 4

Tilpasning og omlægning

Artikel 39

Ændringer af kapacitetsrettigheder efter tildeling

1. Infrastrukturforvalterne kan kun ændre kapacitetsrettigheder, der er tildelt en ansøger, på eget initiativ i overensstemmelse med denne forordning. Ansøgerne kan til enhver tid anmode om ændringer af den tildelte kapacitet. En annullering betragtes som en bestemt type ændring.

I tilfælde af ændringer af tildelte kapacitetsrettigheder finder artikel 40 anvendelse. Infrastrukturforvalterne ajourfører straks den køreplan, der er omhandlet i artikel 30.

2. Infrastrukturforvalterne og ansøgerne skal i videst muligt omfang begrænse ændringerne af kapacitetsrettigheder efter tildeling i overensstemmelse med målene i artikel 2, stk. 3.

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

Infrastrukturforvalterne kan angive forskellige frister for tildeling af kapacitetsrettigheder på et enkelt net og tildeling af kapacitetsrettigheder på flere net. Infrastrukturforvalterne angiver i netvejledningen, hvor lang tid det tager at anlægge en kanal. Denne periode må ikke være længere end de frister, der er fastsat i afsnit 8 i bilag I.

4. I de regler og procedurer, der skal anvendes i tilfælde af en ændring af en kapacitetsrettighed, tages hensyn til de operationelle og kommercielle konsekvenser af ændringen af kapacitetsrettigheden for ansøgeren. Med henblik herpå kategoriseres ændringer på grundlag af deres indvirkning i overensstemmelse med denne artikels stk. 8 og giver anledning til forskellige kompensationsniveauer som omhandlet i artikel 40.

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

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

6. Ved anvendelsen af denne forordning betragtes jernbanevirksomhedernes manglende udnyttelse af en tildelt kapacitetsrettighed som en aflysning på dagen af den pågældende togkørsel.
7. Hvis en infrastrukturforvalter ændrer en tildelt kapacitetsrettighed, underretter infrastrukturforvalteren straks ansøgeren og den berørte jernbanevirksomhed herom.

Infrastrukturforvalteren tilbyder ansøgeren alternative kapacitetsrettigheder inden for de frister, der er fastsat i afsnit 8 i bilag I. Hvis dette ikke er muligt, skal infrastrukturforvalteren give ansøgeren relevante oplysninger, der sætter ansøgeren i stand til at indgive en ny ansøgning om infrastrukturkapacitet. Hvor det er relevant, henvises der i disse oplysninger til kapacitetsforsyningsplanen i artikel 18 og beredskabsplanlægningen i artikel 19.

8. ENIM udarbejder og vedtager harmoniserede procedurer for håndtering af ændringer af kapacitetsrettigheder efter tildeling og medtager dem i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, jf. artikel 6.

I disse harmoniserede procedurer skelnes mellem ændringer, som har væsentlig kommerciel og operationel indvirkning på ansøgere og jernbanevirksomheder, og ændringer med mindre indvirkning. I de kriterier, der skal anvendes til at kategorisere en ændring som væsentlig, tages der bl.a. hensyn til jernbanevirksomhedens evne til at levere tjenesten i overensstemmelse med virksomhedens kontraktlige forpligtelser, forsinkelser ved afgang eller ændringer af ruten, som medfører større afstand, længere rejsetid, højere afgifter for sporadgang eller andre dermed forbundne omkostninger, samt tærskler for disse ændringer. Der gælder strengere kriterier for ændringer med væsentlig indvirkning.

9. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 71 med henblik på at ændre afsnit 8 i bilag I for at sikre effektive tilpasnings- og omlægningsprocesser under hensyntagen til de berørte interessenters planlægning og operationelle, tekniske og kommercielle interesser.

Artikel 40

Kompensation for ændringer af kapacitetsrettigheder

1. Hvis infrastrukturforvalteren eller en ansøger ikke opfylder deres forpligtelser med hensyn til en tildelt kapacitetsrettighed, og hvis dette resulterer i en ændring, der kategoriseres som væsentlig i overensstemmelse med artikel 39, betaler den part, der iværksætter ændringen, en kompensation til den anden part.
2. Den i stk. 1 omhandlede kompensation kan ikke udbetales i tilfælde af force majeure.
3. Efter høring af ENRRB fastlægger ENIM harmoniserede betingelser, der giver anledning til kompensation. I disse betingelser tages hensyn til reglerne i artikel 39, stk. 4 og 8. ENIM medtager disse betingelser i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, jf. artikel 6. ENRRB offentliggør en udtalelse om de betingelser, der er fastsat af ENIM.
4. Efter tilsynsorganets godkendelse fastsætter infrastrukturforvalterne i netvejledningen størrelsen af den kompensation, som ansøgerne skal betale.

Efter forslag fra infrastrukturforvalteren og efter høring af ansøgere og potentielle ansøgere fastsætter tilsynsorganet størrelsen af den kompensation, som infrastrukturforvalteren skal betale. Infrastrukturforvalteren offentliggør disse oplysninger i netvejledningen.

Kompensationen skal være på et niveau, der giver infrastrukturforvalteren og ansøgerne effektive incitamenter til at respektere den planlagte udnyttelse af kapaciteten og minimere forstyrrelser. Disse niveauer skal være forholdsmæssige og ikkediskriminerende.

Infrastrukturforvaltere og tilsynsorganer kan fastsætte forskellige kompensationsniveauer afhængigt af virkningen af ændringen og af, om kapaciteten kan omfordeles og anvendes af en anden ansøger. I disse niveauer tages der navnlig hensyn til reglerne i artikel 39, stk. 4 og 8, den tid, der er tilbage efter anmodningen om eller indførelsen af ændringen indtil tidspunktet for togkørslen, og udnyttelsen af jernbaneinfrastrukturen omfattet af kapacitetsrettigheden.

5. I forbindelse med kapacitetsrettigheder på flere net gælder forpligtelsen til at betale kompensationen til ansøgeren for den eller de infrastrukturforvaltere, der er ansvarlige for ændringen af kapacitetsrettigheden, under hensyntagen til hele kapacitetsrettigheden og, hvis mere end én infrastrukturforvalter er ansvarlig, til længden af deres net omfattet af kapacitetsrettigheden. Kompensationen for hele kapacitetsrettigheden må ikke overstige den kompensation, der skal betales for den kapacitetsrettighed, som infrastrukturforvalteren har tildelt, ganget med tre.
6. Tilsynsorganerne behandler tvister vedrørende årsagen til ændringen af en kapacitetsrettighed eller forsinket kompensation og træffer afgørelse hurtigst muligt og senest en måned efter indsamlingen af alle de oplysninger, der er nødvendige for at vurdere årsagen til ændringen. Tilsynsorganerne underretter og kan høre ENRRB om sådanne afgørelser. ENRRB sikrer, at sådanne afgørelser er sammenhængende og baseret på almindeligt anerkendte principper.
7. Kommissionen kan vedtage gennemførelsesretsakter, der fastsætter de betingelser, som giver anledning til udbetalingen af kompensation, kategoriseringen af ændringer af kapacitetsrettigheder og metoderne til fastsættelse af kompensationsniveauerne. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 72, stk. 3.

Artikel 41

Omlægning i forbindelse med håndtering af forstyrrelser og krisestyring

1. I tilfælde af netforstyrrelser som omhandlet i artikel 46 eller en krisesituation som omhandlet i artikel 47 gør den eller de berørte infrastrukturforvaltere alt, hvad der er muligt, for at omlægge den trafik, der er berørt af forstyrrelserne. Med henblik herpå tildeler infrastrukturforvalterne jernbaneinfrastrukturkapacitet i overensstemmelse med den europæiske ramme for grænseoverskridende koordinering af trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring, jf. artikel 44, på grundlag af de beredskabsplaner, der er udarbejdet i overensstemmelse med artikel 19, og i tæt samarbejde med operationelle interessenter og, hvor det er relevant, andre berørte interessenter.
2. ENIM udarbejder og vedtager retningslinjer for forvaltning og tildeling af infrastrukturkapacitet i tilfælde af netforstyrrelser på en gennemsigtig og ikkediskriminerende måde. ENIM udarbejder navnlig retningslinjer for anvendelsen af samtidig kapacitetstildeling og "først til mølle"-princippet.

Ved samtidig tildeling udarbejder ENIM retningslinjer for de procedurer, der skal anvendes, i givet fald inden for rammerne af den konsensusbaserede konfliktløsningsproces, der er omhandlet i artikel 36, og af den formelle konfliktløsningsproces, der er omhandlet i artikel 37. ENIM medtager disse retningslinjer i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, jf. artikel 6.
3. I forbindelse med omlægning må infrastrukturforvalterne ikke ensidigt ændre eller annullere eksisterende kapacitetsrettigheder med henblik på håndtering af

forstyrrelser. På grundlag af erfaringerne fra tilsynsorganerne, infrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne og arbejdet i ENIM og ENRRB kan Kommissionen dog vedtage en gennemførelsesretsakt, der fastsætter kriterierne og procedurerne for omlægning, herunder ensidige ændringer af kapacitetsrettigheder tildelt af infrastrukturforvalterne, med henblik på håndtering af netforstyrrelser. Denne gennemførelsesretsakt vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 72, stk. 3.

4. Infrastrukturforvalterne og ansøgerne kan på frivillig basis indgå aftaler om erstatning af bestemte kapacitetsrettigheder i tilfælde af netforstyrrelser. Sådanne aftaler skal anføres i den beredskabsplan, der er omhandlet i artikel 19.
5. I tilfælde af netforstyrrelser, der påvirker trafikken på mere end ét net, samordner de berørte infrastrukturforvaltere tildelingen af alternativ kapacitet i overensstemmelse med artikel 53 og med den europæiske ramme for grænseoverskridende koordinering af trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyling, jf. artikel 44.

KAPITEL III

TRAFIKSTYRING, HÅNDTERING AF FORSTYRRELSE OG KRISESTYRING

Artikel 42

Trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyling

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

Med henblik herpå varetager infrastrukturforvalterne:

- a) trafikstyring under normale driftsforhold, der indebærer håndtering af hændelser, som medfører begrænsede afvigelser fra køreplanen
 - b) håndtering af forstyrrelser for at afhjælpe væsentlige forstyrrelser i netdriften, der kræver en samordnet indsats i overensstemmelse med artikel 46
 - c) trafikstyring i krisesituationer, jf. artikel 47.
2. I tilfælde af alvorlige krisesituationer, både inden for og uden for transportsektoren, kan medlemsstaterne gennemføre foranstaltninger, der fraviger de regler, der gælder i normale situationer, i overensstemmelse med artikel 47. I sådanne tilfælde, og hvor det er relevant, vedtager og anvender infrastrukturforvalterne særlige regler og procedurer på de betingelser, der er fastsat i artikel 47.
 3. I forbindelse med trafikstyringen skal infrastrukturforvalterne overholde principperne i artikel 2.

Infrastrukturforvalterne minimerer navnlig forstyrrelser og deres indvirkning på jernbanetrafikken og:

- a) sikrer en hurtig og koordineret reaktion på forstyrrelser, navnlig i tilfælde af netforstyrrelser og i krisesituationer
- b) stabiliserer og optimerer jernbanetrafikken i forbindelse med netforstyrrelser og kriser i hele perioden

- c) giver relevante, nøjagtige og ajourførte oplysninger til operationelle interessenter og andre berørte parter, navnlig myndigheder med ansvar for håndtering af krisesituationer uden for jernbanesektoren. Oplysningerne gives på enhver hensigtsmæssig måde, herunder ved hjælp af de midler, der er omhandlet i artikel 62.

Artikel 43

Regler og procedurer for trafikstyring og håndtering af forstyrrelser

1. Infrastrukturforvalterne indfører regler og procedurer for håndtering af afvigelser fra køreplanen. Disse regler og procedurer offentliggøres i den netvejledning, der er omhandlet i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU, og omfatter trafikstyring i de situationer, der er omhandlet i artikel 42, stk. 1, litra a), b) og c), i denne forordning.
2. De regler og procedurer, der er omhandlet i stk. 1, skal have til formål at minimere den samlede indvirkning af afvigelser fra køreplanen på jernbanetrafikken under hensyntagen til alle transportformers behov. Principperne kan omfatte prioritetsregler for forvaltningen af de forskellige trafikformer og de specifikke procedurer, kriterier og mål, som skal anvendes i en optimeringsbaseret tilgang, der bygger på optimering af en målfunktion, såsom minimering af forsinkelser i minutter eller af den tid, det tager at vende tilbage til normal drift, snarere end eksplicite prioritetsregler.
3. Hvis der opstår en forstyrrelse i togtrafikken på grund af tekniske fejl eller som følge af en ulykke, træffer infrastrukturforvalteren alle de foranstaltninger, der er nødvendige for at normalisere situationen. Med henblik herpå gennemfører infrastrukturforvalteren en beredskabsplan i overensstemmelse med artikel 19. Hvis der opstår en forstyrrelse, som kan påvirke den grænseoverskridende trafik, normaliserer de relevante infrastrukturforvaltere i fællesskab den grænseoverskridende trafik i overensstemmelse med den europæiske ramme for koordinering af trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring, der er omhandlet i artikel 44.
4. Ved fastsættelsen af de regler og procedurer, der er omhandlet i stk. 1, tager infrastrukturforvalterne størst muligt hensyn til den europæiske ramme for koordinering af trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring, der er omhandlet i artikel 44. De gør i netvejledningen rede for årsagerne til enhver afvigelse fra de fælles regler og procedurer, der er fastlagt i den europæiske ramme for koordinering af trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring.
5. I tilfælde af force majeure og når det er uomgængelig nødvendigt som følge af en hændelse, som midlertidigt gør infrastrukturen ubrugelig, kan de tildelte kapacitetsrettigheder uden advarsel trækkes tilbage lige så længe, som det tager at reparere systemet.

Infrastrukturforvalteren kan, hvis han anser det for nødvendigt, forlange, at jernbanevirksomhederne stiller de midler, han finder mest hensigtsmæssige, til hans disposition, for at togtrafikken kan normaliseres hurtigst muligt.
6. Medlemsstaterne kan kræve, at jernbanevirksomhederne deltager i tilsynet med, at de selv overholder sikkerhedsstandarder og -regler, og i håndhævelsen af disse standarder og regler.

Artikel 44

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

1. ENIM udvikler og vedtager en europæisk ramme for koordinering af trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring i overensstemmelse med artikel 42 senest den [12 måneder efter denne forordnings ikrafttræden].

ENIM udvikler den europæiske ramme for grænseoverskridende koordinering af trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring i samarbejde med operationelle interessenter og berørte parter gennem den høringsproces, der er omhandlet i artikel 54, under hensyntagen til arbejdet i fællesforetagendet for Europas jernbaner, der er oprettet i henhold til afsnit IV i forordning (EU) 2021/2085.
2. Den europæiske ramme for koordinering af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring skal indeholde retningslinjer for samordningen mellem infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder og andre operationelle interessenter.
3. Den europæiske ramme for grænseoverskridende koordinering af trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring skal navnlig omfatte de elementer, der er anført i bilag V.

Artikel 45

Koordinering af trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring

Infrastrukturforvalterne samordner trafikstyringen i overensstemmelse med artikel 53 og på grundlag af den europæiske ramme for grænseoverskridende koordinering af trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring, der er omhandlet i artikel 44.

Koordineringen skal navnlig sikre:

- a) at internationale jernbanetjenester drives med minimale forstyrrelser både under normal drift og i tilfælde af forstyrrelser
- b) at der tages behørigt hensyn til de specifikke udfordringer i forbindelse med grænseoverskridende strækninger, der bl.a. skyldes begrænset interoperabilitet med hensyn til infrastruktur, teknisk udstyr og drift, sprog- og uddannelseskraft til personale, administrative formaliteter eller formaliteter ved grænserne
- c) effektiv udveksling af ajourførte og relevante oplysninger mellem infrastrukturforvaltere, ansøgere, jernbanevirksomheder og andre operationelle interessenter samt eventuelle relevante forvaltningsstrukturer for krisestyring på EU-plan, herunder i overensstemmelse med artikel 62.

Artikel 46

Netforstyrrelser

1. Hvis en hændelse resulterer i eller sandsynligvis vil resultere i begrænsninger af netdriften, der kræver en samordnet indsats fra de operationelle interessenters side for at sikre den bedst mulige trafikstyring under begrænsningerne, vurderer de berørte infrastrukturforvaltere hændelsens sandsynlige varighed og virkning på grundlag af alle tilgængelige oplysninger og tidligere erfaringer.

Hvis den anslåede varighed og virkning opfylder kriterierne for erklæring af netforstyrrelser som fastsat i bilag VI, erklærer de berørte infrastrukturforvaltere netforstyrrelser og gennemfører de foranstaltninger, der er fastsat i artikel 43.

2. Hvis hændelsen påvirker eller sandsynligvis vil påvirke mere end ét net, erklærer infrastrukturforvalteren på det sted, hvor hændelsen fandt sted, forstyrrelser på flere net og koordinerer foranstaltninger i overensstemmelse med artikel 44, 45 og 53.
3. ENIM fastlægger en harmoniseret metode til at anslå den sandsynlige varighed og virkning af netforstyrrelser og medtager den i den europæiske ramme for koordinering af trafikstyring og krisestyring, der er omhandlet i artikel 44.
4. Infrastrukturforvalteren underretter hurtigst muligt de berørte parter om, at infrastrukturkapaciteten ikke er til rådighed, navnlig som følge af en hændelse.
Tilsynsorganet kan kræve, at infrastrukturforvalteren gør sådanne oplysninger tilgængelige, hvis det anser det for nødvendigt.
5. Netværkskoordinatoren indsamler oplysninger om netforstyrrelser, analyserer reaktionen, drager konklusioner om effektiviteten af håndteringen af sådanne hændelser og hører operationelle interessenter i overensstemmelse med artikel 54 og rapporterer til ENIM og præstationsvurderingsorganet.
6. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 71 med henblik på at ændre bilag VI for at sikre en effektiv forvaltning af netforstyrrelser under hensyntagen til de berørte interessenters planlægning og operationelle, tekniske og kommercielle interesser.

Artikel 47

Krisesituationer

1. I tilfælde af kriser i forbindelse med offentlig sikkerhed, sundhedsepidemier, naturkatastrofer, miljø-, forsvars- og sikkerhedskriser, der har eller forventes at have en kritisk indvirkning på udbuddet af eller efterspørgslen efter jernbanetransportydelse, kan medlemsstaterne træffe hasteforanstaltninger, der som en undtagelse fra bestemmelserne i denne forordning omfatter:
 - a) annullering af kapacitetsrettigheder uden kompensation
 - b) alternative principper, regler og procedurer for kapacitetsforvaltning, navnlig for tildeling af knap infrastrukturkapacitet
 - c) alternative procedurer for trafikstyring
 - d) anvendelse af alternative ruter
 - e) ændring af kapacitetsforsyningsplaner.Den pågældende medlemsstat sikrer, at nødforanstaltningerne så vidt muligt følger de principper om kapacitetsforvaltning og trafikstyring, der er fastsat i denne forordning, og at der gøres brug af eksisterende planer udarbejdet i overensstemmelse med artikel 19. Medlemsstaten koordinerer sådanne nødforanstaltninger med andre medlemsstater.
2. Den pågældende medlemsstat underretter straks Kommissionen og ENIM om sin beslutning om at anvende hasteforanstaltninger og begrundet og redegør for disse foranstaltninger og den forventede varighed af deres anvendelse. Hvis det er relevant,

underretter medlemsstaten også Kommissionen og de centrale forbindelseskontorer, jf. artikel 8 i [forordningen om et nødinstrument for det indre marked].

3. Infrastrukturforvalteren udpeger et kontaktpunkt som omhandlet i artikel 60, der informerer Kommissionen, ENIM, andre infrastrukturforvaltere og andre berørte parter om nødforanstaltningerne og hjælper med at koordinere sådanne foranstaltninger.
4. Hvis nødforanstaltninger har en betydelig indvirkning på den grænseoverskridende trafik, samordner infrastrukturforvalterne foranstaltningerne indbyrdes i overensstemmelse med artikel 53 og 54. Kommissionen og de berørte medlemsstater inddrages i samordningen gennem særlige koordineringsstrukturer i overensstemmelse med artikel 53, stk. 2, litra a).
5. Efter anmodning fra Kommissionen afgiver tilsynsorganerne og ENRRB en udtalelse om nødforanstaltningerne til Kommissionen inden for den frist, som Kommissionen har fastsat. Kommissionen kan vedtage afgørelser, der pålægger en medlemsstat at ophæve nødforanstaltningerne, hvis de ikke anses for at være nødvendige.
6. Medlemsstaterne fremlægger ajourførte oplysninger, hvis det er nødvendigt eller efter anmodning fra Kommissionen. Medlemsstaterne fremlægger alle de oplysninger om nødforanstaltningerne, som Kommissionen har anmodet om, inden for de frister, som Kommissionen har fastsat.
7. Offentlige myndigheder med ansvar for håndtering af krisesituationer, herunder militæret, civilbeskyttelsesagenturer og andre, kan tilrettelægge øvelser til simulering af krisesituationer, der hører under denne artikels anvendelsesområde. I sådanne tilfælde tildeler infrastrukturforvalteren kapacitet efter behov og annullerer om nødvendigt tildelte kapacitetsrettigheder. De berørte offentlige myndigheder yder kompensation til de berørte ansøgere i overensstemmelse med artikel 40.

Artikel 48

Udveksling af oplysninger om trafikstyring

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

De berørte parter må kun anvende disse oplysninger i forbindelse med denne forordning og med henblik på direktiv (EU) 2016/797 og gennemførelsesretsakter vedtaget i henhold til nævnte direktiv, medmindre andet er fastsat i kontraktlige aftaler.
2. Oplysningerne gøres tilgængelige i overensstemmelse med artikel 62.
3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 71 med henblik på at ændre bilag VIII for at sikre, at det afspejler eventuelle ændringer af de tekniske specifikationer for interoperabilitet som fastsat i de relevante gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i overensstemmelse med direktiv (EU) 2016/797, under hensyntagen til de berørte interessenters planlægning og operationelle, tekniske og kommercielle interesser.

KAPITEL IV

PRÆSTATIONSVURDERING

Artikel 49

Generelle principper for præstationsvurdering

1. I overensstemmelse med artikel 7f, litra d), i direktiv 2012/34/EU overvåger og benchmarker ENIM jernbaneinfrastrukturens resultater under hensyntagen til de generelle mål, der er fastsat i denne forordnings artikel 2. Jernbaneinfrastrukturforvalterne overvåger ligeledes jernbanetransportens resultater.
2. Med henblik herpå fastsætter infrastrukturforvalterne deres egne præstationsmål i den plan, der er omhandlet i artikel 8, stk. 3, i direktiv 2012/34/EU, under hensyntagen til mål fastsat i de kontraktmæssige aftaler, der er omhandlet i artikel 30 i nævnte direktiv. De indfører og gennemfører procedurer til at overvåge og rapportere om fremskridt hen imod opfyldelsen af målene, til at identificere årsagerne til præstationsmangler sammen med operationelle interessenter og til at udforme og gennemføre afhjælpende foranstaltninger for at forbedre resultaterne. I disse procedurer tages hensyn til den europæiske ramme for præstationsvurdering, jf. artikel 50 i denne forordning. Infrastrukturforvalterne gør i netvejledningen rede for årsagerne til enhver afvigelse fra de fælles procedurer fastlagt i den europæiske ramme for præstationsvurdering.
3. ENIM samarbejder med de europæiske koordinatore om præstationsvurderinger i overensstemmelse med de operationelle krav til de europæiske transportkorridorer, der er fastsat i artikel 18 i [den nye TEN-T-forordning].

Artikel 50

Europæisk ramme for præstationsvurdering

1. ENIM opretter og gennemfører senest den [12 måneder efter denne forordnings ikrafttræden] en europæisk ramme for præstationsvurdering. I denne ramme tages der navnlig hensyn til principperne i artikel 2, stk. 3, artikel 8, stk. 4, artikel 42, stk. 3, og de operationelle krav, præstationsmål og målværdier, der er fastsat i [artikel 18 i den nye TEN-T-forordning].
2. Den europæiske ramme dækker de i bilag VII fastsatte præstationsområder. Den skal navnlig omfatte:
 - a) en liste over prioriterede præstationsspørgsmål, der skal behandles, på de i bilag VII fastsatte præstationsområder
 - b) resultatindikatorer, der gør det muligt at overvåge fremskridt med hensyn til præstationsspørgsmål, herunder metodologi og datakrav til beregning af sådanne indikatorer
 - c) kriterier og procedurer for fastlæggelse af præstationsmål for infrastrukturforvaltere
 - d) procedurer for overvågning og revision af elementerne i litra a)-c) samt gennemførelse af korrigerende foranstaltninger og opfyldelsen af de præstationsmål, der er omhandlet i stk. 4.

3. På grundlag af stk. 2, litra d), gennemgår ENIM regelmæssigt den europæiske ramme for præstationsvurdering og resultaterne af dens gennemførelse og foreslår passende ændringer af rammen.
4. Infrastrukturforvalterne tager størst muligt hensyn til den europæiske ramme for præstationsvurdering i forbindelse med varetagelsen af deres funktioner. Infrastrukturforvalterne medtager navnlig de mål, der er fastsat i overensstemmelse med stk. 2, litra c), i den virksomhedsplan, der er omhandlet i artikel 8, stk. 3, i direktiv 2012/34/EU. Disse mål skal omfatte de målværdier, der er fastsat i [artikel 18, stk. 1, litra a) og b), i den nye TEN-T-forordning].
5. Kommissionen kan vedtage gennemførelsesretsakter med nærmere regler for elementerne i stk. 2, litra b)-d), efter rådgivningsproceduren i artikel 72, stk. 2. I denne forbindelse tager Kommissionen hensyn til det arbejde, som ENIM har udført i overensstemmelse med stk. 3, og eventuelle henstillinger fra præstationsvurderingsorganet.

Artikel 51

Europæisk præstationsvurderingsrapport

1. Med forbehold af artikel 15 i direktiv 2012/34/EU og artikel 3 i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1100¹³ udarbejder og offentliggør ENIM senest den [24 måneder efter nærværende forordnings ikrafttræden] en europæisk præstationsvurderingsrapport på grundlag af den europæiske ramme for præstationsvurdering, jf. artikel 50 i nærværende forordning, og offentliggør den hvert år.
2. Præstationsvurderingsorganet udarbejder et selvstændigt afsnit af rapporten med sin vurdering af jernbaneinfrastrukturens og jernbanetransportens resultater, henstillinger om præstationsspørgsmål, der skal prioriteres, og henstillinger om foranstaltninger til forbedring af resultaterne.
3. Præstationsvurderingsrapporten skal som minimum omfatte de strækninger, der indgår i de europæiske transportkorridorer omhandlet i forordning [den nye TEN-T-forordning], og skal indeholde de oplysninger, der kræves i henhold til [artikel 53, stk. 3, litra g)] heri. De fremlagte oplysninger skal være tilstrækkelig detaljerede med hensyn til geografisk anvendelsesområde og bør dække en tilstrækkelig lang periode til at give mulighed for meningsfulde fortolkninger.
4. Præstationsvurderingsrapporten skal indeholde et særligt afsnit om samordningen mellem infrastrukturforvalterne i overensstemmelse med artikel 53 og om den høringsmekanisme, der er omhandlet i artikel 54 i denne forordning.

Artikel 52

Præstationsvurderingsorgan

1. Kommissionen kan efter proceduren i artikel 73, stk. 3, oprette eller udpege et upartisk og kompetent organ, der skal fungere som præstationsvurderingsorgan.

¹³ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1100 af 7. juli 2015 om medlemsstaternes rapporteringsforpligtelser inden for rammerne af overvågningen af jernbanemarkedet (EUT L 181 af 9.7.2015, s. 1).

2. Præstationsvurderingsorganet rådgiver Kommissionen og de europæiske koordinatore om spørgsmål vedrørende jernbaneinfrastrukturens og jernbanetransportens resultater efter anmodning fra Kommissionen eller de europæiske koordinatore.
3. Præstationsvurderingsorganet varetager følgende opgaver:
 - a) fremsættelse af henstillinger til ENIM om oprettelse og revision af den europæiske ramme for præstationsvurdering, jf. artikel 50, herunder om præstationsområder, præstationsspørgsmål, der skal behandles på de enkelte præstationsområder, harmonisering af metoder, processer, kriterier og definitioner for indsamling og analyse af data vedrørende resultater og resultatindikatorer
 - b) fremsættelse af henstillinger til ENIM, ENRRB, infrastrukturforvaltere, ansøgere, tilsynsorganer, medlemsstaternes myndigheder og, hvor det er relevant, andre interessenter med ansvar for korrigerende foranstaltninger, om kapacitetsforvaltning, trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring
 - c) gennemgang af udkastet til europæisk præstationsrapport og udarbejdelse af det selvstændige afsnit, der er omhandlet i artikel 51, stk. 2
 - d) fremsættelse af udtalelser og henstillinger vedrørende jernbaneinfrastrukturens resultater inden for rammerne af den vejledende udviklingsstrategi for jernbaneinfrastruktur, der er omhandlet i artikel 8, stk. 1, den virksomhedsplan, der er omhandlet i artikel 8, stk. 3, de kontraktmæssige aftaler, der er omhandlet i artikel 30, stk. 2, og den præstationsordning, der er omhandlet i artikel 35 i direktiv 2012/34/EU
 - e) ydelse af rådgivning til de europæiske koordinatore om spørgsmål vedrørende jernbaneinfrastrukturens og jernbanetransportens resultater.
4. Adressaterne for udtalelserne og henstillingerne i stk. 3 svarer præstationsvurderingsorganet inden for de af organet fastsatte frister.
5. ENIM, netværkskoordinatoren infrastrukturforvalterne, tilsynsorganerne, ENRRB og, hvor det er relevant, andre interessenter samarbejder med præstationsvurderingsorganet, navnlig ved at give oplysninger om resultater på eget initiativ eller efter anmodning fra organet, og gør sit yderste for at tage hensyn til organets henstillinger i deres arbejde med præstationsstyring på jernbaneområdet.
6. Præstationsvurderingsorganet behandler forretningshemmeligheder fortroligt i forbindelse med behandlingen af oplysninger fra relevante interessenter eller Kommissionen.

KAPITEL V

EUROPÆISK NETVÆRK FOR SAMORDNING

Artikel 53

Samordning mellem infrastrukturforvaltere

1. Når der henvises til denne artikel, samordner infrastrukturforvalterne de ansvarsområder og opgaver, de pålægges i henhold til denne forordning, indbyrdes og med andre relevante interessenter.
2. Infrastrukturforvalterne samordner som minimum de spørgsmål, der er anført i bilag IX, og skal overholde de specifikke koordineringskrav i de artikler, som der er henvist til heri.

Infrastrukturforvalterne skal navnlig:

- a) etablere organisatoriske strukturer, procedurer og værktøjer, hvor det er relevant, herunder de digitale værktøjer, der er omhandlet i artikel 62
 - b) samordne på det mest hensigtsmæssige geografiske niveau med inddragelse af de enheder, der har de bedste forudsætninger for at opnå effektive og virkningsfulde resultater i overensstemmelse med nærhedsprincippet
 - c) samarbejde med andre infrastrukturforvaltere gennem de udpegede kontaktpunkter, der er omhandlet i artikel 60
 - d) inddrage ENIM eller netværkskoordinatoren, hvor det er relevant, i spørgsmål af relevans for Unionen. Samordningen mellem infrastrukturforvalterne kan gennemføres på mere end ét niveau, navnlig på områder, hvor samordning er påkrævet både på EU-plan og inden for et mere bestemt geografisk område
 - e) udpege en ledende enhed, når samordningsaktiviteterne involverer flere aktører, som rapporterer til ENIM og er ansvarlig for at tilrettelægge høringsaktiviteter i overensstemmelse med artikel 54
 - f) henvise sager til ENIM, hvis parterne ikke kan blive enige
 - g) vurdere resultaterne af samordningsaktiviteter i overensstemmelse med kapitel IV.
3. Samordningen omfatter alle strækninger og knudepunkter, der indgår i de europæiske transportkorridorer, jf. artikel 7 i og bilag III til [den nye TEN-T-forordning].
Infrastrukturforvalterne kan udvide samordningen til at omfatte yderligere strækninger efter aftale mellem alle berørte infrastrukturforvaltere.
 4. Samordningen mellem infrastrukturforvaltere i forbindelse med tildeling af kapacitetsrettigheder på flere net i overensstemmelse med artikel 29 omfatter alle de net, der forvaltes af infrastrukturforvaltere, som er medlemmer af ENIM.
 5. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 71 med henblik på at ændre bilag IX for at sikre en effektiv koordinering mellem infrastrukturforvalterne under hensyntagen til alle berørte interessenters planlægning og operationelle og kommercielle interesser og i lyset af erfaringerne med gennemførelsen af denne forordning.

Artikel 54

Høringsmekanisme vedrørende europæiske og grænseoverskridende spørgsmål

1. ENIM udarbejder, vedtager og gennemfører retningslinjer for at sikre passende og regelmæssig høring af berørte parter og inddrager dem i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, jf. artikel 6, den europæiske ramme for grænseoverskridende koordinering af trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring, jf. artikel 44, og den europæiske ramme for præstationsvurdering, jf. artikel 50. Processen udvikles

og gennemføres med støtte fra netværkskoordinatoren og med inddragelse af infrastrukturforvalternes udpegede kontaktpunkter, jf. artikel 60.

2. Hvis ENIM vedtager en udtalelse eller en henstilling, som må forventes at berøre jernbanevirksomheder, andre ansøgere, andre operationelle interessenter og interesserede parter, offentliggør ENIM et udkast med henblik på høring af berørte parter. De berørte parter skal have tilstrækkelig tid til at give feedback om udkastet til afgørelse. Medlemsstaternes myndigheder inddrages, når det er påkrævet.
3. ENIM tager hensyn til feedback fra berørte parter i overensstemmelse med stk. 2 i forbindelse med vedtagelsen af den endelige udtalelse eller henstilling. Hvis ENIM ikke tager hensyn til væsentlige elementer i den modtagne feedback, anfører det begrundelsen herfor.

Artikel 55

Organisering af det europæiske netværk af infrastrukturforvaltere

1. Med henblik på denne forordning organiseres det europæiske netværk af infrastrukturforvaltere, jf. artikel 7f i direktiv 2012/34/EU, i overensstemmelse med denne artikel.
2. Alle jernbaneinfrastrukturforvaltere, som er ansvarlige for strækninger, der udgør en del af hovednettet og det udvidede TEN-T-hovednet, jf. [artikel 6 i og bilag I til den nye TEN-T-forordning], er medlemmer af ENIM. De udpeger en repræsentant og en suppleant.
3. Jernbaneinfrastrukturforvaltere, der ikke opfylder kriteriet i stk. 2, kan udpege en repræsentant, som ikke er medlem, til at deltage i ENIM's drøftelser.
4. Efter høring af og godkendelse fra Kommissionen vedtager og offentliggør ENIM sin forretningsorden. ENIM tilrettelægger sine aktiviteter i overensstemmelse med forretningsordenen.
5. ENIM træffer sine afgørelser med simpelt flertal, medmindre andet er fastsat i forretningsordenen. Alle medlemmer fra én medlemsstat har tilsammen én stemme. Hvis et medlem ikke er til stede, er suppleanten berettiget til at udøve stemmeretten.
6. ENIM mødes med regelmæssige mellemrum. Det vælger en formand blandt sine medlemmer med et flertal på to tredjedele af sine medlemmer.
7. Kommissionen skal være medlem af ENIM uden stemmeret. Den skal støtte ENIM's arbejde og lette samordningen.
8. ENIM fastlægger sit arbejdsprogram. Arbejdsprogrammet skal dække en periode på mindst to år. ENIM hører ansøgere og andre operationelle interessenter gennem den høringsmekanisme, der er omhandlet i artikel 54, om udkastet til arbejdsprogram. ENIM hører desuden Europa-Kommissionen, Den Europæiske Unions Jernbaneagentur og fællesforetagendet for Europas jernbaner og, hvor det er relevant, andre interessenter.

Artikel 56

ENIM's ansvarsområder

1. Ud over de opgaver, der er fastsat i artikel 7f i direktiv 2012/34/EU, er ENIM ansvarlig for alle de opgaver, som det pålægges i medfør af denne forordning. ENIM skal navnlig:
 - a) vedtage den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, jf. artikel 6
 - b) vedtage den europæiske ramme for koordinering af trafikstyring og krisestyring, jf. artikel 44
 - c) vedtage den europæiske ramme for præstationsvurdering, jf. artikel 50
 - d) vedtage udtalelser og henstillinger til infrastrukturforvaltere i overensstemmelse med bestemmelserne i denne forordning og på eget initiativ
 - e) vedtage udtalelser og henstillinger til infrastrukturforvaltere i de tilfælde, der er omhandlet i artikel 53, stk. 2, litra f)
 - f) tilrettelægge samordningen mellem infrastrukturforvalterne i overensstemmelse med artikel 53.
2. I forbindelse med koordineringen gennem særlige koordinationsgrupper udpeger infrastrukturforvalterne de enheder, der skal deltage i denne gruppe, herunder kontaktpunkter udpeget af infrastrukturforvalterne i overensstemmelse med artikel 60, netværkskoordinatoren eller begge.

Artikel 57

Gennemsigtighed

1. ENIM sikrer, at navne på deltagere, driftsmetoder og alle relevante oplysninger om netværkets arbejde gøres offentligt tilgængelige på ENIM's websted. Det skal indeholde kontaktoplysninger for særlige koordinationsgrupper nedsat af infrastrukturforvalterne og henvisninger til samordningsværktøjer og -procedurer i overensstemmelse med artikel 53.
2. ENIM indbyder Kommissionen, herunder de europæiske koordinatore og, hvor det er relevant, medlemsstaternes repræsentanter til sine møder for at drøfte spørgsmål vedrørende udviklingen af jernbaneinfrastruktur og sikre samarbejdet med de europæiske koordinatore som skitseret i [den nye TEN-T-forordning]. ENIM fremlægger de oplysninger, der kræves i henhold til [artikel 53, tredje afsnit, i den nye TEN-T-forordning].

Artikel 58

Netværkskoordinator

1. Infrastrukturforvalterne giver ENIM de nødvendige ressourcer til at udføre sine opgaver. Med henblik herpå udpeger de senest den [12 måneder efter denne forordnings ikrafttræden] en upartisk og kompetent enhed til at varetage de funktioner, der er omhandlet i artikel 59. En sådan enhed vil blive udpeget som netværkskoordinator.

Inden udpegelsen af netværkskoordinatoren indhenter infrastrukturforvalterne Kommissionens samtykke vedrørende den udpegede enhed og følgende aspekter:

- a) vilkår og betingelser for udpegelsen af netværkskoordinatoren
- b) betingelserne for tilbagetrækning af udpegelsen

- c) proceduren for regelmæssig overvågning af koordinatorens arbejde og vurdering af, om koordinatoren har udført sine opgaver effektivt
 - d) netværkskoordinatorens eventuelle yderligere operationelle forpligtelser og opgaver.
2. Netværkskoordinatoren udfører sine opgaver på en upartisk og omkostningseffektiv måde og handler på vegne af ENIM. Med henblik herpå forelægger koordinatoren sit årlige arbejdsprogram vedrørende de opgaver, der er fastsat ved denne forordning, samt en årlig rapport om gennemførelsen af arbejdsprogrammet for ENIM.

Artikel 59

Netværkskoordinatorens opgaver og ansvarsområder

Netværkskoordinatoren udfører følgende opgaver til støtte for ENIM:

- a) varetagelse af sekretariatsfunktionen og forberedelse af ENIM's møder, dokumenter, afgørelser og udtalelser
- b) bidrag til udarbejdelsen af den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, jf. artikel 6, den europæiske ramme for koordinering af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring, jf. artikel 44, og den europæiske ramme for præstationsvurdering, jf. artikel 50
- c) bidrag til den operationelle samordning mellem infrastrukturforvalterne i overensstemmelse med artikel 53
- d) kortlægning af regler, procedurer og værktøjer inden for denne forordnings anvendelsesområde fastlagt på nationalt plan eller af infrastrukturforvaltere, der skaber hindringer for jernbanedrift på flere net som defineret i denne forordning
- e) varetagelse af funktionen som kontaktpunkt på vegne af infrastrukturforvaltere i forbindelse med forespørgsler vedrørende kapacitetsplanlægning og -tildeling, navnlig i forbindelse med potentielle anmodninger om kapacitet, oplysninger eller kontaktpunkter vedrørende jernbanehændelser og midlertidige kapacitetsrestriktioner
- f) varetagelse af funktionen som det første kontaktpunkt for interessenter uden for jernbanesektoren, der ønsker at benytte jernbanetjenester, herunder etablering af kontakter til relevante aktører hos infrastrukturforvaltere og andre operationelle interessenter
- g) varetagelse af funktionen som kontaktpunkt på vegne af ENIM for ansøgere og andre operationelle interessenter i forbindelse med spørgsmål, der ikke udtrykkeligt er omfattet af denne forordning, navnlig iværksættelse eller ændring af grænseoverskridende jernbanetransporttjenester eller organisering af støtte til ad hoc-aktiviteter, navnlig med henblik på håndtering af de krisesituationer, der er omhandlet i artikel 47.

Artikel 60

Kontaktpunkter for samordning af infrastrukturforvaltere

1. For at sikre samordningen mellem infrastrukturforvalterne i overensstemmelse med artikel 53 udpeger infrastrukturforvalterne kontaktpunkter. Kontaktpunktet fungerer som den centrale grænseflade mellem infrastrukturforvalterens organisation og de andre enheder, der er involveret i samordningsaktiviteterne.

2. Infrastrukturforvalterne underretter straks ENIM om eventuelle ændringer i de kontaktpunkter, der skal medtages i de i artikel 57, stk. 1, omhandlede offentliggørelser (Gennemsigtighed).

Artikel 61

Fælles struktur, indhold og plan for netvejledninger

1. ENIM udarbejder og vedtager en fælles struktur for den netvejledning, der er omhandlet i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU, hvor der tages hensyn til de oplysninger, der er anført i bilag IV til nævnte direktiv, bilag IV til denne forordning, og en fælles plan for høring af interesserede parter om udkastet til netvejledning. Infrastrukturforvalterne tager størst muligt hensyn til denne struktur og plan ved udarbejdelsen af netvejledningen.
2. Ved udarbejdelsen af den netvejledning, der er omhandlet i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU, tager infrastrukturforvalteren størst muligt hensyn til den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, den europæiske ramme for grænseoverskridende koordinering af trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring og den europæiske ramme for præstationsvurdering, jf. henholdsvis artikel 6, 44 og 50 i denne forordning.
3. Hvis infrastrukturforvalteren ikke overholder stk. 1 eller 2, begrundes infrastrukturforvalteren dette i netvejledningen og underretter det kompetente tilsynsorgan og ENIM herom.

Artikel 62

Digitalisering af kapacitetsforvaltning og trafikstyring

1. Infrastrukturforvalterne sikrer, at kapacitetsforvaltningen og trafikstyringen inden for denne forordnings anvendelsesområde gennemføres ved hjælp af digitale værktøjer og digitale tjenester.
2. De anvendte digitale værktøjer, og de leverede digitale tjenester skal:
 - a) forbedre resultaterne og kvaliteten, herunder sikre fuld interoperabilitet, af de tjenester, som infrastrukturforvalterne leverer til ansøgerne
 - b) forbedre gennemsigtigheden i forvaltningen af jernbanekapacitet og trafikstyringen i alle faser
 - c) mindske den administrative byrde for ansøgerne ved kun at anmode om hver enkelt oplysning én gang og ved at stille oplysninger eller data til rådighed på ét og samme sted, herunder for så vidt angår grænseoverskridende tjenester.
3. Hvis de digitale værktøjer eller de digitale tjenester, der er nødvendige for at støtte kapacitetsforvaltningen eller trafikstyringen, skal være omfattet af tekniske specifikationer for interoperabilitet, eller hvis det er nødvendigt at ændre eksisterende specifikationer, der dækker eller delvist dækker disse værktøjer, jf. direktiv (EU) 2016/797 og de gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i henhold til nævnte direktiv, bidrager ENIM og infrastrukturforvalterne til udarbejdelsen og vedligeholdelsen af sådanne specifikationer i samarbejde med fællesforetagendet for Europas jernbaner og gennem den proces, der er omhandlet i artikel 5 i direktiv (EU) 2016/797.

4. Infrastrukturforvalterne bidrager med arbejdet i fællesforetagendet for Europas jernbaner i forbindelse med spørgsmål, der hører under denne forordnings anvendelsesområde. Med henblik herpå skal ENIM og infrastrukturforvalterne være behørigt repræsenteret i den styregruppe for systemsøjlen og udrulningsgruppe, der er omhandlet i henholdsvis artikel 96 og 97 i forordning (EU) 2021/2085.
5. Infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder, andre ansøgere og, når det er relevant, operatører af jernbaneservicefaciliteter udveksler digitale oplysninger om kapacitetsforvaltning og trafikstyring ved hjælp af digitale værktøjer og digitale tjenester, som er baseret på en harmoniseret arkitektur og omfatter standardiserede grænseflader eller fælles systemer i overensstemmelse med direktiv (EU) 2016/797 og de specifikationer, der er fastsat i gennemførelsesretsakter vedtaget i henhold til nævnte direktiv.

I forbindelse med jernbanedrift på flere net leverer infrastrukturforvalterne digitale tjenester og digitale oplysninger gennem en enkelt grænseflade eller fælles systemer, der udvikles og implementeres under ENIM's samordning i overensstemmelse med stk. 3.

KAPITEL VI MYNDIGHEDSTILSYN MED KAPACITETSFORVALTNING OG TRAFIKSTYRING

AFDELING 1

Tilsynsorganer

Artikel 63

Tilsynsorganernes ansvarsområder

1. De funktioner og beføjelser, der er fastsat i artikel 56 i direktiv 2012/34/EU, udøves også inden for de områder, der er omfattet af denne forordning. Tilsynsorganet skal navnlig overvåge infrastrukturforvalternes aktiviteter som fastsat i kapitel II-V og føre tilsyn med overholdelsen af denne forordning på eget initiativ med henblik på at undgå forskelsbehandling af ansøgerne.
2. En jernbanevirksomhed, en ansøger, en potentiel ansøger, en national, regional eller lokal myndighed med ansvar for transport har ret til indgive klage til tilsynsorganet i overensstemmelse med artikel 56 i direktiv 2012/34/EU, hvis vedkommende mener at være blevet uretfærdigt behandlet, udsat for forskelsbehandling eller på anden måde krænket af infrastrukturforvalteren under udførelsen af de aktiviteter, der er omhandlet i kapitel II, III, IV og V i denne forordning (forvaltning af infrastruktur, trafik- og krisestyring, præstationsvurdering og -styring og europæisk netværk for samordning).

Samarbejde mellem tilsynsorganer inden for rammerne af det europæiske netværk af tilsynsorganer på jernbaneområdet (ENRRB)

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

Når ENRRB handler inden for denne forordnings anvendelsesområde, har det opgaver og ansvarsområder og tilrettelægger sit arbejde som defineret i afdeling 2 i dette kapitel.
2. I tilfælde af en klage eller en undersøgelse på eget initiativ om et spørgsmål, der hører under denne forordnings anvendelsesområde og påvirker adgangen til eller brugen af jernbanenet i mere end én medlemsstat, underretter det berørte tilsynsorgan ENRRB og Kommissionen om klagen eller undersøgelsen.
3. Et tilsynsorgan kan fremsende alle relevante spørgsmål, klager eller undersøgelser til ENRRB med henblik på en drøftelse eller vedtagelse af en udtalelse eller henstilling.
4. Når de berørte tilsynsorganer træffer afgørelser om spørgsmål, der berører mere end én medlemsstat, samarbejder de om at forberede deres respektive afgørelser under ENRRB's samordning for at finde en løsning på spørgsmålet. Med henblik herpå udfører de berørte tilsynsorganer deres funktioner i overensstemmelse med stk. 1 i denne artikel og artikel 56 i direktiv 2012/34/EU. De tager hensyn til eventuelle relevante udtalelser og henstillinger vedtaget af ENRRB og forelægger disse afgørelser for ENRRB.
5. Hvis et tilsynsorgan vedtager en afgørelse, der afviger fra en relevant udtalelse eller henstilling fra ENRRB, eller hvis tilsynsorganet nægter at vedtage en afgørelse, giver organet ENRRB en forklaring, hvori der redegøres for forskellene og organets begrundelse for ikke at følge ENRRB's udtalelser eller henstillinger.
6. De tilsynsorganer, der høres af ENRRB, svarer inden for de frister, der er fastsat af ENRRB, og udleverer på ENRRB's anmodning alle de oplysninger, som de selv har ret til at anmode om i overensstemmelse med deres nationale lovgivning. Disse oplysninger må kun anvendes i forbindelse med de aktiviteter, der udføres af tilsynsorganerne i overensstemmelse med denne forordning.
7. Infrastrukturforvalterne udleverer straks alle de oplysninger, der er nødvendige for behandlingen af den i nærværende artikel omhandlede klage eller undersøgelse, og som tilsynsorganet i den medlemsstat, hvor infrastrukturforvalteren har sit hjemsted, har anmodet om. Tilsynsorganerne har ret til at anmode ENIM om oplysninger om undersøgelser, der henhører under deres kompetence. Tilsynsorganerne har ret til at fremsende sådanne oplysninger til ENRRB.
8. Jernbanetilsynsorganerne tilvejebringer de midler, der er nødvendige for, at ENRRB kan fungere.

AFDELING 2

Opgaver og ansvarsområder for det europæiske netværk af tilsynsorganer på jernbaneområdet

Artikel 65

Opgaver og ansvar

1. Ud over netværkets opgaver i henhold til direktiv 2012/34/EU har ENRRB også de opgaver og ansvarsområder, der er fastsat i denne forordning.
2. ENRRB koordinerer alle jernbanetilsynsorganernes samarbejdsaktiviteter som beskrevet i artikel 64 og fremmer tilpasningen af tilsynsorganernes afgørelser om international jernbanetransport.
3. På grundlag af ansøgninger fra ansøgere, infrastrukturforvaltere og andre berørte parter fremsætter ENRRB udtalelser eller henstillinger om verserende eller vedtagne afgørelser om klager indgivet til jernbanetilsynsorganerne.
4. Berørte parter kan indgive en klage til ENRRB om spørgsmål, der hører under denne forordnings anvendelsesområde, eller som påvirker adgangen til eller brugen af jernbaneinfrastruktur i mere end én medlemsstat. Når ENRRB modtager en sådan klage, henviser den straks klagen til det eller de kompetente tilsynsorganer.
I så fald underretter ENRRB straks de berørte jernbanetilsynsorganer om, at det agter at vedtage en udtalelse eller henstilling om et sådant spørgsmål.
5. ENRRB forelægger sin udtalelse eller henstilling for de berørte jernbanetilsynsorganer senest en måned efter modtagelsen af alle relevante oplysninger om klagen. ENRRB kan forlænge fristen i forbindelse med særlig komplekse spørgsmål.
6. ENRRB udarbejder fælles principper og metoder for de afgørelser, som tilsynsorganerne i henhold til denne forordning er beføjet til at træffe.

Artikel 66

Organisation og struktur af det europæiske netværk af tilsynsorganer på jernbaneområdet (ENRRB)

Med henblik på denne forordning opdele ENRRB i:

- a) et udvalg bestående af tilsynsorganer
- b) et sekretariat.

Tilsynsorganerne sikrer sekretariatets drift.

Artikel 67

Sammensætningen af udvalget af tilsynsorganer

1. Udvalget af tilsynsorganer består af ét stemmeberettiget medlem fra hver medlemsstat med et operationelt jernbanenet og ét medlem udpeget af Kommissionen.

2. De stemmeberettigede medlemmer er lederen eller en stedfortrædende leder af det tilsynsorgan, der er omhandlet i artikel 55 i direktiv 2012/34/EU. Hvert medlem har en suppleant, der repræsenterer medlemmet i vedkommendes fravær. Suppleanten udpeges af tilsynsorganet blandt tilsynsorganets ledelse eller, hvis dette ikke er muligt, blandt dets personale.
3. Medlemmerne af udvalget og deres suppleanter handler uafhængigt og objektivt i Unionens interesse, uanset eventuelle særlige nationale eller personlige interesser. De må hverken søge eller modtage instrukser fra nogen regering, institution, person eller noget organ.
4. ENRRB's sekretariat offentliggør en ajourført liste over udvalgsmedlemmer og deres suppleanter sammen med deres interesseerklæringer.

Artikel 68

Udvalgets rolle og opgaver

1. Udvalget varetager alle ENRRB's opgaver fastsat ved denne forordning.
2. Udvalget skal navnlig:
 - a) vedtage udtalelser eller henstillinger vedrørende klager eller undersøgelser, der forelægges udvalget af formanden eller af et eller flere tilsynsorganer i overensstemmelse med reglerne i artikel 69
 - b) udarbejde og vedtage en årsberetning om ENRRB's virksomhed
 - c) nedsætte arbejdsgrupper og udnævne deres formænd.

Artikel 69

Tilrettelæggelse af udvalgets arbejde

1. Udvalget vedtager sin forretningsorden med Kommissionens samtykke.
2. Kommissionen leder udvalgets møder. Den har ingen stemmeret.
3. Sekretariatet yder de tjenester, der er nødvendige for tilrettelæggelsen af udvalgets møder og arbejde.
4. Udvalget træffer afgørelse med simpelt flertal blandt sine medlemmer, medmindre andet er fastsat i forretningsordenen.
5. Hvert medlem har én stemme. Hvis et medlem ikke er til stede, er suppleanten berettiget til at udøve stemmeretten.
6. Forretningsordenen kan fastsætte mere detaljerede afstemningsregler, især proceduren for afstemning om hastende sager og i tilfælde af henstillinger om afgørelser truffet af jernbanetilsynsorganer.

Artikel 70

ENRRB's arbejdsgrupper

1. Udvalget kan på eget initiativ eller efter forslag fra Kommissionen og i overensstemmelse med udvalgets forretningsorden med simpelt flertal beslutte at nedsætte arbejdsgrupper, der skal tilrettelægge ENRRB's arbejde med specifikke emner i forbindelse med gennemførelsen af denne forordning.

2. Udvalget fastlægger arbejdsgruppens mandat og udpeger formændene for arbejdsgrupperne, der så vidt muligt repræsenterer forskellige jernbanetilsynsorganer.
3. Arbejdsgrupperne er åbne for deltagelse af eksperter fra jernbanetilsynsorganer, Kommissionen, operationelle interessenter og, hvor det er relevant, andre offentlige eller private organer.
4. Sekretariatet yder administrativ støtte til arbejdsgrupperne.
5. Udvalget eller formændene for arbejdsgrupperne kan om nødvendigt fra sag til sag invitere individuelle eksperter, der er anerkendt som kompetente på det pågældende område, til at deltage i arbejdsgruppernes møder.

KAPITEL VII AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 71

Udøvelse af delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 10, stk. 8, artikel 11, stk. 2, artikel 21, stk. 9, artikel 38, stk. 3, artikel 39, stk. 9, artikel 46, stk. 6, artikel 48, stk. 3, og artikel 53, stk. 5, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den [1. januar 2026]. Kommissionen udarbejder senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden en rapport om delegationen af beføjelser. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlament eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

Artikel 72

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nævnt i artikel 62 i direktiv 2012/34/EU. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011.
3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011.

Artikel 73

Rapportering og revision

Senest den [31. december 2030] skal Kommissionen evaluere indvirkningen af denne forordning på jernbanesektoren og forelægge Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget en rapport om gennemførelsen.

Rapporten skal navnlig evaluere:

- a) indvirkningen af denne forordning på jernbaneinfrastrukturens resultater

- b) indvirkningen af denne forordning på udviklingen af jernbanetjenester, navnlig internationale tjenester, langdistancetjenester og godstransport
- c) arbejdet i det europæiske netværk af infrastrukturforvaltere, netværkskoordinatorens arbejde og arbejdet i det europæiske netværk af tilsynsorganer på jernbaneområdet og præstationsvurderingsorganet generelt og i forbindelse med udvikling, vedtagelse og gennemførelse af fælles kriterier, metoder og procedurer
- d) behovet for at styrke samordningsmekanismerne ved at erstatte elementer i de europæiske rammer, der er omhandlet i artikel 6 og 44, med bindende regler
- e) behovet for at styrke det lovpligtige tilsyn ved at oprette et EU-tilsynsorgan på jernbaneområdet.

Artikel 74

Ændringer af direktiv 2012/34/EU

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

"c) de principper og procedurer, der gælder for fastsættelse og opkrævning af jernbaneinfrastrukturafgifter, som beskrevet i kapitel IV."
 - b) Artikel 2, stk. 6, udgår.
 - c) Nr. 20), 22), 23), 27) og 28) udgår.
 - d) Artikel 7b udgår.
 - e) Artikel 36 udgår.
 - f) Artikel 38-54 udgår.
 - g) Punkt 1 og 3 i bilag IV udgår.
 - h) Bilag VII udgår.
2. Henvisninger til de ophævede bestemmelser i direktiv 2012/34/EU gælder som henvisninger til nærværende forordning og læses efter sammenligningstabellen i afsnit 1 i bilag X.

Artikel 75

Overgangsbestemmelser

1. Rammeaftaler, der er indgået i henhold til artikel 42 i direktiv 2012/34/EU, finder fortsat anvendelse indtil deres udløbsdato.
2. Artikel 3, nr. 20), 22), 23), 27) og 28), artikel 7b, 36 og 38-54 i og bilag IV, punkt 3, og bilag VII til direktiv 2012/34/EU finder ikke anvendelse på aktiviteter og opgaver, der udføres i forbindelse med køreplaner, der træder i kraft efter den [8. december 2029].

Artikel 76

Ophævelse

1. Forordning (EU) nr. 913/2010 ophæves med virkning fra den [9. december 2029].

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

Artikel 77

Ikrafttræden og anvendelse

1. Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.
2. Den anvendes fra den [1. januar 2026]. Følgende bemærkes dog, at:
 - a) artikel 1, 2 og 3, kapitel II, med undtagelse af artikel 9, stk. 1 og 2, og artikel 27, stk. 4, og kapitel III, med undtagelse af artikel 48, i denne forordning kun finder anvendelse på aktiviteter og opgaver, der udføres i forbindelse med køreplaner, der træder i kraft efter den [8. december 2029]
 - b) artikel 9, stk. 1 og 2, finder anvendelse fra den [1. januar 2028]
 - c) artikel 27, stk. 4, finder anvendelse fra den [1. marts 2026]
 - d) artikel 48 og 62 anvendes fra den [13. december 2026]
 - e) artikel 74 finder anvendelse fra den [9. december 2029].

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

Udfærdiget i Strasbourg, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formanden

På Rådets vegne
Formanden

FINANSIERINGSOVERSIGT

1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME

1.1. Forslagets/initiativets betegnelse

1.2. Berørt(e) politikområde(r)

1.3. Forslaget/initiativet vedrører:

1.4. Mål

1.4.1. Generelt/generelle mål

1.4.2. Specifikt/specifikke mål

1.4.3. Forventet/forventede resultat(er) og virkning(er)

1.4.4. Resultatindikatorer

1.5. Begrundelse for forslaget/initiativet

1.5.1. Behov, der skal opfyldes på kort eller lang sigt, herunder en detaljeret tidsplan for iværksættelsen af initiativet

1.5.2. Merværdien ved en indsats fra EU's side (f.eks. som følge af koordineringsfordele, retssikkerhed, større effekt eller komplementaritet). Ved "merværdien ved en indsats fra EU's side" forstås her merværdien af EU's intervention i forhold til den værdi, som medlemsstaterne ville have skabt enkeltvis.

1.5.3. Erfaringer fra tidligere foranstaltninger af lignende art

1.5.4. Forenelighed med den flerårige finansielle ramme og mulige synergivirkninger med andre relevante instrumenter

1.5.5. Vurdering af de forskellige finansieringsmuligheder, der er til rådighed, herunder muligheden for omfordeling

1.6. Forslagets/initiativets varighed og finansielle virkninger

1.7. Planlagt(e) budgetgennemførelsesmetode(r)

2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER

2.1. Bestemmelser om overvågning og rapportering

2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem(er)

2.2.1. Begrundelse for den/de påtænkte forvaltningsmetode(r), finansieringsmekanisme(r), betalingsvilkår og kontrolstrategi

2.2.2. Oplysninger om de konstaterede risici og det/de interne kontrolsystem(er), der etableres for at afbøde dem

2.2.3. Vurdering af og begrundelse for kontrolforanstaltningernes omkostningseffektivitet (forholdet mellem kontrolomkostningerne og værdien af de forvaltede midler) samt vurdering af den forventede risiko for fejl (ved betaling og ved afslutning)

2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder

- 3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER**
- 3.1. Berørt(e) udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme og udgiftspost(er) på budgettet**
- 3.2. Forslagets anslåede finansielle virkninger for bevillingerne**
 - 3.2.1. Sammenfatning af de anslåede virkninger for aktionsbevillingerne*
 - 3.2.2. Anslåede resultater finansieret med aktionsbevillinger*
 - 3.2.3. Sammenfatning af de anslåede virkninger for administrationsbevillingerne*
 - 3.2.3.1. Anslået behov for menneskelige ressourcer*
 - 3.2.4. Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme*
 - 3.2.5. Bidrag fra tredjemand*
- 3.3. Anslåede virkninger for indtægterne**

1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME

1.1. Forslagets/initiativets betegnelse

Forslag til forordning om anvendelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet i det fælles europæiske jernbaneområde.

1.2. Berørt(e) politikområde(r)

Transport, et fælles europæisk jernbaneområde.

1.3. Forslaget/initiativet vedrører:

en ny foranstaltning

en ny foranstaltning som opfølgning på et pilotprojekt/en forberedende foranstaltning²⁴

en forlængelse af en eksisterende foranstaltning

en sammenlægning eller en omlægning af en eller flere foranstaltninger til en anden/en ny foranstaltning

1.4. Mål

1.4.1. Generelt/generelle mål

Det overordnede mål med dette initiativ er at forbedre forvaltningen af jernbaneinfrastrukturkapacitet og trafikstyringen for at optimere udnyttelsen af jernbanenettet og kvaliteten af kapaciteten og driften og dermed forbedre jernbanetransportens resultater og få plads til større trafikmængder.

1.4.2. Specifikt/specifikke mål

Initiativets specifikke mål er:

— at muliggøre mere effektive kapacitetsforvaltningsprocedurer inden for den retlige ramme

— at styrke incitamenterne til at forbedre jernbaneinfrastrukturens og jernbanetransportens resultater

— at indføre mere effektive mekanismer til samordning mellem interessenter, navnlig på tværs af grænserne

— at støtte udbredelsen af digitale værktøjer, der muliggør en bedre kapacitetsforvaltning og trafikstyring.

1.4.3. Forventet/forventede resultat(er) og virkning(er)

Angiv, hvilke virkninger forslaget/initiativet forventes at få for modtagerne/målgruppen.

²⁴ Jf. finansforordningens artikel 58, stk. 2, litra a) hhv. b).

Ved at indføre en harmoniseret og direkte gældende ramme for forvaltning af jernbaneinfrastruktur og jernbanetrafik vil forslaget bidrage til det generelle mål om at få plads til større trafikmængder på jernbanenettet til gavn for jernbanekunder i både passager- og godssektoren. Den yderligere kapacitet, der følger af forslaget, forventes at øge jernbanetrafikken (udtrykt i togkm) med 4 %, hvilket svarer til næsten 250 mio. togkm yderligere kapacitet. Målt i penge anslås det, at denne yderligere kapacitet vil generere en økonomisk værdi på 2 500 mio. EUR for jernbanevirksomheder og deres kunder udtrykt i nettonutidsværdi i 2021-priser i perioden 2025-2050.

Forslaget vil gøre kapacitetstildelingsprocessen mere effektiv ved at indføre foranstaltninger, der vil forbedre stabiliteten af tildelte kanaler, hvilket vil skabe omkostningsbesparelser på ca. 420 mio. EUR for jernbanevirksomhederne og et tilsvarende beløb for infrastrukturforvalterne udtrykt i nettonutidsværdi i 2021-priser i perioden 2025-2050.

Desuden vil forslaget forbedre den grænseoverskridende koordinering af midlertidige kapacitetsrestriktioner, hvilket vil øge jernbanetransportens pålidelighed. Forslagets forskellige foranstaltninger forventes også at føre til forbedringer i punktligheden, hvis økonomiske fordele for jernbanevirksomhederne anslås til 658 mio. EUR.

Det forventes også, at forslaget vil medføre administrative omkostningsbesparelser for de nationale offentlige myndigheder takket være gennemførelsen af en harmoniseret retlig ramme for forvaltning af jernbanekapacitet og trafikstyring og udfasningen af godstogskorridorer. Disse besparelser anslås til 2,6 mio. EUR udtrykt i nutidsværdi i 2021-priser i perioden 2025-2050.

1.4.4. *Resultatindikatorer*

Angiv indikatorerne til overvågning af fremskridt og resultater.

Kommissionen tjenestegrene vil overvåge gennemførelsen og effektiviteten af dette initiativ ved hjælp af en række foranstaltninger og et sæt nøgleindikatorer, der vil måle fremskridtene hen imod opfyldelsen af de operationelle mål. Disse indikatorer vil blive udviklet på grundlag af rådgivning fra et præstationsvurderingsorgan, som vil omfatte uafhængige eksperter med erfaring inden for jernbanetransport fra forskellige interessentgrupper. Dataene vil blive tilvejebragt af det europæiske netværk af infrastrukturforvaltere (ENIM) og navnlig af den understøttende operationelle enhed — netværkskoordinatoren. Datakvaliteten forventes at stige som følge af anvendelsen af ensartede definitioner og metoder til indsamling og fremlæggelse af data, som netværkskoordinatoren bør udvikle i samarbejde med Kommissionen. Det europæiske netværk af tilsynsorganer på jernbaneområdet (ENRRB) forventes at fremlægge data og analyser om konkurrenceudviklingen og gennemførelsen. Kvaliteten af oplysningerne forventes forbedret som følge af samarbejdet mellem tilsynsorganerne.

Resultatindikatorer kan typisk omfatte kvantitative indikatorer såsom mængden af ansøgt og tildelt kapacitet, antallet af ændringer — herunder annulleringer — af tildelte kanaler, antallet af hændelser, hvor jernbaneinfrastrukturkapacitet midlertidigt er utilgængelig, holdetider og tal for punktlighed samt finansielle indikatorer (administrations-, tilpasnings- og håndhævelsesomkostninger som følge af gennemførelsen af initiativets foranstaltninger).

Initiativet vil udgøre retsgrundlaget for udviklingen af mere detaljerede regler, procedurer og modeller, der skal fastsættes i ikkelovgivningsmæssige retsakter.

Gennemførelsesperioden bør derfor afspejle disse retsakters ikrafttræden. Fem år efter udløbet af gennemførelsesdatoen for al relevant lovgivning (herunder vedtagelse og ikrafttræden af gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter) bør Kommissionens tjenestegrene foretage en evaluering for at kontrollere, i hvilket omfang initiativets mål er nået.

1.5. Begrundelse for forslaget/initiativet

1.5.1. Behov, der skal opfyldes på kort eller lang sigt, herunder en detaljeret tidsplan for iværksættelsen af initiativet

Den foreslåede forordning forventes i øjeblikket at træde i kraft i 2025.

Finansieringen af de tre samordningsaktiviteter i initiativet (jf. tekstboks 1.5.5) er allerede sikret for perioden 2025-2027 i form af tilskud til teknisk bistand under CEF, og målet er fortsat at yde finansiering til disse aktiviteter ved hjælp af CEF fra 2028 og fremefter.

1.5.2. Merværdien ved en indsats fra EU's side (f.eks. som følge af koordineringsfordele, retssikkerhed, større effekt eller komplementaritet). Ved "merværdien ved en indsats fra EU's side" forstås her merværdien af EU's intervention i forhold til den værdi, som medlemsstaterne ville have skabt enkeltvis.

Der er behov for en indsats på EU-plan for at indføre nye processer, værktøjer og incitamenter til forvaltning af jernbanekapacitet og trafikstyring. Desuden er der behov for en indsats på EU-plan for at afhjælpe de nuværende mangler i den grænseoverskridende koordinering af kapacitetsforvaltning og trafikstyring.

Der er også behov for en indsats på EU-plan for at tackle grænseoverskridende problemstillinger vedrørende anvendelsen af præstationsordninger.

Endelig er der behov for en indsats på EU-plan for at afhjælpe manglen på harmonisering og interoperabilitet mellem digitale værktøjer, som fortsat er en stor svaghed i forvaltningen af jernbaneinfrastrukturkapacitet, der sandsynligvis ikke vil blive afhjulpet med sektorspecifikke eller nationale initiativer på grund af utilstrækkelige håndhævelsesmuligheder.

Dette initiativ er også nødvendigt for at fjerne hindringer i den nuværende EU-lovgivning for en fuld gennemførelse af sektorspecifikke initiativer vedrørende kapacitetstildeling såsom projektet om omlægning af køreplanen — "Timetable Redesign for Smart Capacity Management" (TTR), der er udviklet af EU's jernbanesektor.

Vedtagelsen af en retlig ramme på EU-plan vil fjerne de forskelle i nationale regler og national praksis, der står i vejen for den størst mulige udnyttelse af jernbanenettets kapacitet, mindsker jernbanetrafikstyringens effektivitet og i sidste ende fører til dårlige resultater inden for grænseoverskridende jernbanetransport. En indsats på EU-plan vil også gøre det muligt at indføre effektive instrumenter til koordinering af den strategiske infrastrukturkapacitetsplanlægning, afhjælpe potentielle mangler i tilsynsorganernes mandat med hensyn til grænseoverskridende jernbanetrafik og indføre harmoniserede regler, der tilskynder til at reducere antallet af annulleringer og ændringer af ansøgninger om kapacitet.

1.5.3. Erfaringer fra tidligere foranstaltninger af lignende art

I 2018 udarbejdede Kommissionen en rapport om anvendelsen af forordningen om godstogskorridorer, efterfulgt af en evaluering i 2021.

Konklusionen af evalueringen er, at der er gjort begrænset brug af korridorstrukturerne, og at forordningens mål generelt ikke er blevet nået. De foreliggende oplysninger fra evalueringen tyder på, at godstogenes punktlighed er forholdsvis ringe ved afgang og forværres yderligere under togkørslen, og at punktligheden på bestemmelsesstedet er endnu værre. Dette gør jernbanetjenester mindre attraktive end andre former for godstransport.

På den anden side bekræftede den betydelige forbedring af jernbanegodstransportens punktlighed under covid-19-pandemien — da der blev mere kapacitet til rådighed for godstransport efter passagertransportens kollaps — at der er et stort uudnyttet potentiale for grænseoverskridende jernbanegodstransport.

På den positive side viste evalueringen, at forordningen om godstogskorridorer bidrog til målet om bedre samarbejde og også — men i mindre omfang — til målet om at øge jernbanegodstransportens konkurrenceevne i det multimodale transportsystem. Godstogskorridorer banede også vejen for initiativer, der har til formål at fjerne tekniske og operationelle flaskehalse, modernisere køreplanerne og forudsige togankomsttider.

1.5.4. Forenelighed med den flerårige finansielle ramme og mulige synergivirkninger med andre relevante instrumenter

Formålet med initiativet om anvendelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet er at anvende midler fra programmet for Connecting Europe-faciliteten (andet udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme) med henblik på samfinansiering af tre supplerende samordningsaktiviteter som beskrevet i punkt 1.5.5 nedenfor. Finansiering til disse aktiviteter vil bidrage til driftsudgifter i forbindelse med ekspertpersonalets udvikling af processer, støtte til grænseoverskridende koordinering og overvågning af resultater.

For så vidt angår den første identificerede aktivitet (jf. punkt 1.5.5 nedenfor) vil EU's samfinansiering hovedsagelig bestå i en videreførelse af de tekniske bistandsordninger, der i øjeblikket støtter godstogskorridorerne og RailNetEurope, men inden for rammerne af den reviderede styring i medfør af forslaget.

1.5.5. Vurdering af de forskellige finansieringsmuligheder, der er til rådighed, herunder muligheden for omfordeling

Initiativet om anvendelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet har til formål at yde EU-samfinansiering til følgende supplerende samordningsaktiviteter:

1) Støtte til samordning af infrastrukturforvaltere:

Dette vil bestå i en videreførelse af de tekniske bistandsordninger, der i øjeblikket støtter godstogskorridorer og RailNetEurope, men inden for rammerne af den reviderede styring i medfør af forslaget, hvorefter der udpeges en "netværkskoordinator" på EU-plan som en del af det europæiske netværk af infrastrukturforvaltere (ENIM), der erstatter de nuværende 11 korridororganer. Forpligtelsen til at finansiere driften af ENIM, herunder netværkskoordinatoren, vil påhvile de nationale infrastrukturforvaltere. Infrastrukturforvalterne vil modtage EU-samfinansiering.

2) Støtte til samordning af jernbanetilsynsorganer:

I medfør af forslaget skal nationale jernbanetilsynsorganer oprette et sekretariat til støtte for samarbejdet på EU-plan på grundlag af det eksisterende europæiske

netværk af tilsynsorganer på jernbaneområdet, som ikke er et decentralt agentur eller et andet organ, der er oprettet i henhold til EU-traktaterne, jf. finansforordningens artikel 70. Sekretariatet vil modtage støtte fra de nationale tilsynsorganer samt EU-samfinansiering.

3) Præstationsvurderingsorgan:

Ifølge forslaget skal der ligeledes nedsættes en uafhængig gruppe af jernbaneeksperter kaldet "præstationsvurderingsorganet", som ikke er et decentralt agentur eller et andet organ oprettet i henhold til EU-traktaterne, jf. finansforordningens artikel 70. Organet skal vurdere jernbaneinfrastrukturens og jernbanetransportens resultater og rådgive jernbanesektoren og Kommissionen om mulige præstationsforbedringer. EU-midlerne skal dække de udgifter, som medlemmerne af gruppen afholder i forbindelse med deres deltagelse i organet (deltid), deres rejseudgifter osv.

For hver af disse aktiviteter vil EU's samfinansiering blive ydet i form af teknisk bistand under CEF for perioden 2025-2027. CEF-tilskud vil blive tildelt støttemodtageren uden forslagsindkaldelse (direkte tildeling), da der ikke findes konkurrerende alternative organer til de forhåndsudpegede modtagere, der er nævnt i ovenstående punkter.

Gennemførelsen af disse aktiviteter kræver ikke en forøgelse af Europa-Kommissionens menneskelige ressourcer.

1.6. Forslagets/initiativets varighed og finansielle virkninger

Begrænset varighed

- gældende fra [DD/MM]ÅÅÅÅ til [DD/MM]ÅÅÅÅ
- finansielle virkninger fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ for forpligtelsesbevillinger og fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ for betalingsbevillinger.

Ubegrænset varighed

- iværksættelse med en indkøringsperiode fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ
- derefter gennemførelse i fuldt omfang

1.7. Planlagt(e) budgetgennemførelsesmetode(r)²⁵

Direkte forvaltning ved Kommissionen

- i dens tjenestegrene, herunder ved dens personale i EU's delegationer
- i forvaltningsorganerne

Delt forvaltning i samarbejde med medlemsstaterne

Indirekte forvaltning ved at overdrage budgetgennemførelsesopgaver til:

- tredjelande eller organer, som tredjelande har udpeget
- internationale organisationer og deres agenturer (angives nærmere)
- Den Europæiske Investeringsbank og Den Europæiske Investeringsfond
- de organer, der er omhandlet i finansforordningens artikel 70 og 71
- offentligretlige organer
- privatretlige organer, der har fået overdraget offentlige tjenesteydelsesopgaver, i det omfang de har fået stillet tilstrækkelige finansielle garantier
- privatretlige organer undergivet lovgivningen i en medlemsstat, som har fået overdraget gennemførelsen af et offentlig-privat partnerskab, og som har fået stillet tilstrækkelige finansielle garantier
- organer eller personer, der har fået overdraget gennemførelsen af specifikke aktioner i FUSP i henhold til afsnit V i TEU, og som er anført i den relevante basisretsakt.
- *Hvis der angives flere forvaltningsmetoder, gives der en nærmere forklaring i afsnittet "Bemærkninger".*

Bemærkninger

/

²⁵ Nærmere oplysninger om budgetgennemførelsesmetoder og henvisninger til finansforordningen findes på webstedet BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER

2.1. Bestemmelser om overvågning og rapportering

Angiv antal afgange og betingelser.

De opgaver, der udføres direkte af GD MOVE, vil følge den årlige planlægnings- og overvågningscyklus, som gennemføres i Kommissionen og forvaltningsorganerne, herunder med rapportering af resultaterne via den årlige aktivitetsrapport, der udarbejdes af GD MOVE.

Hvad nærmere bestemt angår netværkskoordinatoren (aktivitet 2 i tekstboks 1.5.5 ovenfor), skal netværkskoordinatorens arbejdsprogram og budget ifølge den foreslåede forordning godkendes af ledelsesudvalget af repræsentanter for infrastrukturforvalterne.

2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem(er)

2.2.1. *Begrundelse for den/de påtænkte forvaltningsmetode(r), finansieringsmekanisme(r), betalingsvilkår og kontrolstrategi*

Enheden for det fælles europæiske jernbaneanråde under GD MOVE vil overvåge gennemførelsen af den foreslåede forordning.

Udgifterne vil blive afholdt ved direkte forvaltning under fuld anvendelse af bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1153 af 7. juli 2021 om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten og af finansforordningens bestemmelser.

Finansieringen vil blive ydet gennem tilskudsaftaler, der tildeles forhåndsudpegede modtagere (direkte tildeling), jf. tekstboks 1.5.5 ovenfor.

CEF-midler vil kun dække en del af omkostningerne til aktivitet 1 og 2, jf. tekstboks 1.5.5 ovenfor (samfinansiering), da interessenterne ifølge den foreslåede forordning skal tilvejebringe en betydelig del af den nødvendige finansiering til dækning af omkostningerne til disse aktiviteter.

Kontrolstrategien for indkøb og tilskud i GD MOVE omfatter specifik forudgående retlig, operationel og finansiel kontrol af procedurerne samt af underskrivelsen af kontrakter og aftaler. Desuden er udgifter til varer og tjenesteydelser genstand for forudgående kontrol og om nødvendigt efterfølgende finansiel kontrol.

2.2.2. *Oplysninger om de konstaterede risici og det/de interne kontrolsystem(er), der etableres for at afbøde dem*

De forhåndsudpegede modtagere af tilskud til teknisk bistand under CEF (jf. punkt 1.5.5 ovenfor) betragtes som modtagere med lav risiko. Potentielle risici vil derfor blive dækket af de eksisterende mekanismer i finansforordningen og afbødet af GD MOVE's interne kontrol (systematisk forudgående retlig og finansiel kontrol, efterfølgende revisioner af udgifter som defineret i de årlige revisionsplaner).

Der vil også blive indført passende kontrol for at mindske den potentielle risiko for interessekonflikter, navnlig med hensyn til modtagernes overholdelse af de forpligtelser, de pålægges, og med hensyn til reglerne for præstationsvurderingsorganets funktion.

2.2.3. *Vurdering af og begrundelse for kontrolforanstaltningernes omkostningseffektivitet (forholdet mellem kontrolomkostningerne og værdien af de forvaltede midler) samt vurdering af den forventede risiko for fejl (ved betaling og ved afslutning)*

I betragtning af det begrænsede omfang og størrelsen af den EU-støtte, der skal ydes, og da modtagerne af EU-midler betragtes som modtagere med lav risiko, forventes det ikke, at dette initiativ vil medføre kontrolomkostninger, der overstiger GD MOVE's eksisterende kontrolomkostninger. Risikoen for fejl ved betaling og ved afslutning forventes at forblive under 2 %.

2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder

Angiv eksisterende eller påtænkte forebyggelses- og beskyttelsesforanstaltninger, f.eks. fra strategien til bekæmpelse af svig.

Kommissionens regelmæssige forebyggelses- og beskyttelsesforanstaltninger finder anvendelse, herunder:

Udbetalinger til tjenester forhåndskontrolleres af Kommissionens tjenestegrene under hensyntagen til eventuelle kontraktlige forpligtelser, økonomiske principper og god finansiel og forvaltningsmæssig praksis. Alle tilskudsaftaler og kontrakter mellem Kommissionen og modtagere af udbetalinger vil indeholde bestemmelser om forholdsregler mod svig (tilsyn, rapporteringskrav m.v.).

Bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU, Euratom) nr. 883/2013 om undersøgelser, der foretages af Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF), finder ubegrænset anvendelse i forbindelse med bekæmpelsen af svig, korruption og andre retsstridige handlinger.

GD MOVE vedtog også en revideret strategi for bekæmpelse af svig i 2020. Strategien bygger på Kommissionens strategi for bekæmpelse af svig og en specifik risikovurdering, der foretages internt for at fastslå, hvilke områder der er mest sårbare over for svig, kortlægge de allerede indførte kontrolforanstaltninger og fastslå, hvilke foranstaltninger der er nødvendige for at forbedre kapaciteten i GD MOVE med hensyn til at forebygge, afsløre og rette op på svig.

3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

3.1. Berørt(e) udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme og udgiftspost(er) på budgettet

- Eksisterende budgetposter

I samme rækkefølge som udgiftsområderne i den flerårige finansielle ramme og budgetposterne

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgiftens art	Bidrag			
	Nummer	OB/IOB ²⁶	fra EFTA-lande ²⁷	fra kandidatlande og potentielle kandidatlande ²⁸	fra andre tredjelande	andre formålsbestemte indtægter
1	02 03 01 00 — CEF Transport.	OB	NEJ	JA	NEJ	NEJ

²⁶ OB = opdelte bevillinger/IOB = ikke-opdelte bevillinger.

²⁷ EFTA: Den Europæiske Frihandelssammenslutning.

²⁸ Kandidatlande og, hvis det er relevant, potentielle kandidater på Vestbalkan.

3.2. Forslagets anslåede finansielle virkninger for bevillingerne

3.2.1. Sammenfatning af de anslåede virkninger for aktionsbevillingerne

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af aktionsbevillinger
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af aktionsbevillinger som anført herunder:

i mio. EUR (tre decimaler)

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	01	Det indre marked, innovation og det digitale område
--	----	---

GD: MOVE			År 2025 ²⁹	År 2026	År 2027	År 2028+ ³⁰	I ALT (2025-2027)
Aktionsbevillinger							
Budgetpost ³¹ : 02 03 01 00 (CEF Transport)	Forpligtelser	(1a)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Betalinger	(2a)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
Bevillinger I ALT til GD MOVE	Forpligtelser	=1a	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Betalinger	=2a	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
Aktionsbevillinger I ALT	Forpligtelser	(4)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Betalinger	(5)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

²⁹ År 2025 er det år, hvor gennemførelsen af forslaget/initiativet påbegyndes. For perioden 2025-2027 vil udgifterne blive dækket af midler til teknisk bistand under CEF Transport.

³⁰ De beløb, der er angivet for perioden efter 2028, er kun vejledende og vil afhænge af drøftelserne om den næste flerårige finansielle ramme og den endelige aftale.

³¹ Ifølge den officielle budgetkontoplan.

Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1 i den flerårige finansielle ramme	Forpligtelser	=4	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Betalinger	=5	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	7	"Administrationsudgifter"
--	----------	---------------------------

Dette afsnit skal udfyldes ved hjælp af arket vedrørende administrative budgetoplysninger, der først skal indføres i [bilaget til finansieringsoversigten](#) (bilag 5 til Kommissionens afgørelse om de interne regler for gennemførelse af Den Europæiske Unions almindelige budget (afsnittet om Kommissionen)), som uploades til DECIDE med henblik på høring af andre tjenestegrene.

i mio. EUR (tre decimaler)

	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År N+X	I ALT
GD: <.....>						
• Menneskelige ressourcer						
• Andre administrationsudgifter						
I ALT GD <.....>						
Bevillinger						

Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme	(Forpligtelser i alt = betalinger i alt)							
--	--	--	--	--	--	--	--	--

i mio. EUR (tre decimaler)

	År 2025 ³²	År 2026	År 2027	År 2028+ ³³	I ALT (2025-2027)
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1-7 i den flerårige finansielle ramme					
Forpligtelser	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
Betalinger	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

³² År 2025 er det år, hvor gennemførelsen af forslaget/initiativet påbegyndes.

³³ De beløb, der er angivet for perioden efter 2028, er kun vejledende og vil afhænge af drøftelserne om den næste flerårige finansielle ramme og den endelige aftale.

3.2.2. Anslåede resultater finansieret med aktionsbevillinger

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (tre decimaler)

Angiv mål og resultater			År 2025	År 2026	År 2027	År 2028+		I ALT (2025-2027)					
↓			RESULTATER										
Type	Gnsntl. omkostninger	Nej	Omkostninger	Nej	Omkostninger	Nej	Omkostninger	Nej	Omkostninger	Nej	Omkostninger	Antal resultater i alt	Omkostninger i alt
Støtte til samordning af infrastrukturforvaltere ³⁴													
Resultat	Antal "samordnede" grænseovergange	0,013 ³⁵	73	0,941	73	0,941	73	0,941	73	0,941		219	2,823
Subtotal for aktivitet nr. 1			73	0,941	73	0,941	73	0,941	73	0,941		219	2,823
Støtte til samordning af jernbanetilsynsorganer													
Resultat	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant		Ikke relevant	Ikke relevant
Subtotal for aktivitet nr. 2			Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant		Ikke relevant	Ikke relevant
Præstationsvurderingsorgan													
Resultat	Antal medlemmer	0,009 ³⁶	11	0,099	11	0,099	11	0,099	11	0,099		33	0,297

³⁴ Som beskrevet i punkt 1.5.5. "Vurdering af de forskellige finansieringsmuligheder, der er til rådighed [...]".

³⁵ Årlige omkostninger afholdt af ENIM/netværkskoordinatoren til sikring af samordning mellem infrastrukturforvaltere ved grænseovergange (personaleomkostninger).

³⁶ Årlige omkostninger til dækning af udgifter afholdt af medlemmerne af præstationsvurderingsorganet (dagpenge).

Subtotal for aktivitet nr. 3	11	0,099	11	0,099	11	0,099	11	0,099		33	0,297
I ALT³⁷	84	1,040	84	1,040	84	1,040	84	1,040		252	3,120

³⁷ Bemærk, at de samlede beløb kun er de samlede omkostninger til de output, der er vist i tabellen, og ikke de samlede omkostninger til aktivitet 1-3, der er omfattet af EU-finansiering.

3.2.3. Sammenfatning af de anslåede virkninger for administrationsbevillingerne

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af administrationsbevillinger
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af administrationsbevillinger som anført herunder:

i mio. EUR (tre decimaler)

	År n ³⁸	År n+1	År n+2	År n+3	Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)	I ALT
--	-----------------------	-----------	-----------	-----------	---	-------

UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme							
Menneskelige ressourcer							
Andre administrationsudgifter							
Subtotal UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme							

Uden for UDGIFTSOMRÅDE 7³⁹ i den flerårige finansielle ramme							
Menneskelige ressourcer							
Andre administrationsudgifter							
Subtotal uden for UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme							

I ALT							
--------------	--	--	--	--	--	--	--

Bevillingerne til menneskelige ressourcer og andre administrationsudgifter vil blive dækket ved hjælp af de bevillinger, som generaldirektoratet allerede har afsat til forvaltning af foranstaltningen, og/eller ved intern omfordeling i generaldirektoratet, eventuelt suppleret med yderligere bevillinger, som tildeles det ansvarlige generaldirektorat i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

³⁸ År n er det år, hvor gennemførelsen af forslaget/initiativet påbegyndes. Erstat "n" med det forventede første gennemførelsesår (f.eks.: 2021). Dette gælder også for de efterfølgende år.

³⁹ Teknisk og/eller administrativ bistand og udgifter til støtte for gennemførelsen af EU's programmer og/eller foranstaltninger (tidligere BA-poster), indirekte forskning, direkte forskning.

3.2.3.1. Anslået behov for menneskelige ressourcer

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af menneskelige ressourcer.
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af menneskelige ressourcer som anført herunder:

Overslag angives i årsværk

	År n	År n+1	År n+2	År n+3	Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)		
• Stillinger i stillingsfortegnelsen (tjenestemænd og midlertidigt ansatte)							
20 01 02 01 (i hovedsædet og i Kommissionens repræsentationskontorer)							
20 01 02 03 (i delegationerne)							
01 01 01 01 (indirekte forskning)							
01 01 01 11 (direkte forskning)							
Andre budgetposter (skal angives)							
• Eksternt personale (i fuldtidsækvivalenter: FTE)⁴⁰							
20 02 01 (KA, UNE, V under den samlede bevillingsramme)							
20 02 03 (KA, LA, UNE, V og JMD i delegationerne)							
XX 01 xx yy zz ⁴¹	— i hovedsædet						
	— i delegationer						
01 01 01 02 (KA, UNE, V — indirekte forskning)							
01 01 01 12 (KA, UNE, V — direkte forskning)							
Andre budgetposter (skal angives)							
I ALT							

XX angiver det berørte politikområde eller budgetafsnit.

Personalebehovet vil blive dækket ved hjælp af det personale, som generaldirektoratet allerede har afsat til forvaltning af foranstaltningen, og/eller ved interne rokader i generaldirektoratet, eventuelt suppleret med yderligere bevillinger, som tildeles det ansvarlige generaldirektorat i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

Opgavebeskrivelse:

Tjenestemænd og midlertidigt ansatte	
Eksternt personale	

⁴⁰ KA: kontraktansatte, LA: lokalt ansatte, UNE: udstationerede nationale eksperter, V: vikarer, JMD: juniormedarbejdere i delegationerne.

⁴¹ Delloft for eksternt personale under aktionsbevillingerne (tidligere BA-poster).

3.2.4. Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme

Forslaget/initiativet:

- kan finansieres fuldt ud gennem omfordeling inden for det relevante udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme (FFR).

Aktiviteterne i tekstboks 1.5.5 vil blive finansieret med de eksisterende midler til teknisk bistand under CEF (budgetpost 02 03 01 00), som i øjeblikket er øremærket til infrastrukturforvaltere i perioden 2025-2027 i forbindelse med den igangværende ændring af det flerårige arbejdsprogram for CEF.

- kræver anvendelse af den uudnyttede margen under det relevante udgiftsområde i FFR og/eller anvendelse af særlige instrumenter som fastlagt i FFR-forordningen.
- kræver en revision af FFR.

3.2.5. Bidrag fra tredjemand

Forslaget/initiativet:

- indeholder ikke bestemmelser om samfinansiering med tredjemand
- indeholder bestemmelser om samfinansiering med tredjemand, jf. følgende overslag⁴²:

Bevillinger i mio. EUR (tre decimaler)

	År 2025 ⁴³	År 2026	År 2027	År 2028	I ALT (2025-2050)
Infrastrukturforvaltere ⁴⁴	13,667	5,312	5,312	5,312	32,606
Nationale tilsynsorganer ⁴⁵	3,558	0,180	0,185	0,190	9,401
Samfinansierede bevillinger I ALT	17,226	5,492	5,496	5,501	42,007

⁴² Tredjeparters beregninger blev beregnet som forskellen mellem de samlede anslåede omkostninger forbundet med foranstaltningerne i forslaget, der afholdes af den pågældende støttemodtager (jf. tekstboks 1.5.5 ovenfor), og andelen af EU-samfinansiering, der ydes til den pågældende støttemodtager. De anslåede omkostninger blev direkte udledt af de beregninger, der blev foretaget i forbindelse med konsekvensanalysen af forslaget.

⁴³ År 2025 er det år, hvor gennemførelsen af forslaget/initiativet påbegyndes.

⁴⁴ Finansiering af netværkskoordinatoren, jf. punkt 1 i tekstboks 1.5.5 ovenfor.

⁴⁵ Hvad angår udgifterne til oprettelse af et sekretariat for ENRRB henvises til punkt 2 i tekstboks 1.5.5 ovenfor.

3.3. Anslåede virkninger for indtægterne

- Forslaget/initiativet har ingen finansielle virkninger for indtægterne.
- Forslaget/initiativet har følgende finansielle virkninger:
 - for egne indtægter
 - for andre indtægter
 - Angiv, om indtægterne er formålsbestemte

i mio. EUR (tre decimaler)

Indtægtspost på budgettet:	Bevillinger til rådighed i indeværende regnskabsår	Forslagets/initiativets virkninger ⁴⁶					Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)	
		År n	År n+1	År n+2	År n+3			
Artikel ...								

For indtægter, der er formålsbestemte, angives det, hvilke af budgettets udgiftsposter der berøres.

/

Andre bemærkninger (f.eks. om hvilken metode, der er benyttet til at beregne virkningerne for indtægterne).

⁴⁶ Med hensyn til EU's traditionelle egne indtægter (told og sukkerafgifter) opgives beløbene netto, dvs. bruttobeløb, hvorfra der er trukket opkrævningsomkostninger på 20 %.