

II.

(Nezakonodavni akti)

UREDBE

PROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2016/545

od 7. travnja 2016.

o postupcima i kriterijima u pogledu okvirnih sporazuma za dodjelu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Direktivu 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenoga 2012. o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 42. stavak 8.,

budući da:

- (1) Upravitelji infrastrukture trebali bi pri sklapanju okvirnih sporazuma imati u vidu optimalno iskorištavanje raspoloživih infrastrukturnih kapaciteta. Istodobno, kako bi mogli ulagati u usluge, podnositeljima zahtjeva za okvirne kapacitete može trebati veća pravna sigurnost kad je riječ o raspoloživom infrastrukturnom kapacitetu za više razdoblja voznih redova.
- (2) Upravitelji infrastrukture moraju odrediti rezervni kapacitet za postupak izrade godišnjeg voznog reda kako bi organizirali unaprijed zadane trase u skladu s člankom 14. stavcima 3. i 5. Uredbe (EU) br. 913/2010 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽²⁾. Nadalje, možda će morati predvidjeti i rezervne kapacitete za *ad hoc* zahtjeve u skladu s člankom 48. stavkom 2. Direktive 2012/34/EU. Osim toga, okvirnim sporazumima ne bi trebalo onemogućiti izradu godišnjeg voznog reda u skladu s člankom 42. Direktive 2012/34/EU. Stoga bi upravitelji infrastrukture trebali barem planirati te rezervne kapacitete i razmotriti ta ograničenja prije dodjeljivanja dijela preostalih kapaciteta putem okvirnih sporazuma.
- (3) Potencijalnim podnositeljima zahtjeva potrebno je transparentno dodjeljivanje okvirnih kapaciteta i preostalih indikativnih kapaciteta na pruzi. Kako bi se izbjeglo administrativno opterećenje povezano s okvirnim sporazumima, potencijalni podnositelji trebali bi steći približan dojam koliko je vjerojatno da će njihovi zahtjevi biti odobreni. Stoga bi upravitelji infrastrukture trebali objaviti izvješća o okvirnim kapacitetima u svojim izvješćima o mreži. U izvješćima o okvirnom kapacitetu trebalo bi navesti, ako je relevantno, važe li okvirni sporazumi za teretni promet, putnički prijevoz, ili za oboje.
- (4) Upraviteljima infrastrukture i podnositeljima zahtjeva trebalo bi omogućiti donekle fleksibilan rok za podnošenje zahtjeva za okvirne kapacitete. Istodobno, kriteriji za osiguravanje optimalnog iskorištavanja dostupnog infrastrukturnog kapaciteta najučinkovitiji su ako se istodobno primjenjuju na što veći broj zahtjeva. Stoga bi upravitelji infrastrukture koji ne primjenjuju fiksne godišnje ili višegodišnje rokove trebali prije sklapanja okvirnog sporazuma provesti savjetovanja s podnositeljima zahtjeva koji bi mogli biti zainteresirani za okvirne sporazume.

⁽¹⁾ SL L 343, 14.12.2012., str. 32.

⁽²⁾ Uredba (EU) br. 913/2010 Europskog parlamenta i Vijeća od 22. rujna 2010. o europskoj željezničkoj mreži za konkurentni prijevoz robe (SL L 276, 20.10.2010., str. 22.).

- (5) Podnositelji zahtjeva trebali bi imati na umu da su upravitelji infrastrukture obvezni osigurati djelotvorno i optimalno iskorištavanje raspoloživih infrastrukturnih kapaciteta na svojim pojedinačnim mrežama i zajedničkim djelovanjem u cijelom jedinstvenom europskom željezničkom prostoru. Ova obveza trebala bi se primjenjivati tijekom trajanja okvirnog sporazuma i za trase vlakova dodijeljene na temelju okvirnih sporazuma. U skladu s tim, obje stranke tog sporazuma trebale bi prije sklapanja novog okvirnog sporazuma razmotriti kriterije za osiguravanje optimalnog iskorištavanja raspoloživog infrastrukturnog kapaciteta utvrđene u ovoj Uredbi.
- (6) U okvirnim sporazumima ne bi trebalo utvrditi određenu trasu vlaka, nego navesti vremenski okvir kojim se omogućuje dovoljno fleksibilnosti do utvrđivanja godišnjeg rasporeda trasa vlakova. Istodobno je možda nužna različita točnost pružanja željezničkih usluga kad je riječ o vremenu njihovoga prolaska, što bi se trebalo odražavati u različitom trajanju vremenskih okvira.
- (7) Uvođenje novih željezničkih usluga može potrajati nekoliko godina jer zahtijeva prethodna tehnička i sigurnosna odobrenja, nabavu željezničkih vozila ili oboje. Prije odlučivanja o takvim ulaganjima ulagačima je potrebna sigurnost u pogledu raspoloživih kapaciteta. To opravdava odobravanje određenog razdoblja podnositeljima zahtjeva između sklapanja okvirnog sporazuma i uvođenja usluge na temelju sporazuma, tijekom kojeg između ostalog mogu prikupiti potrebna odobrenja i potvrde te nabaviti željeznička vozila. Podnositelji zahtjeva koji obrazlože potrebu za tim dodatnim razdobljem prije početka rada ne bi trebali biti kažnjeni skraćivanjem trajanja njihova okvirnog sporazuma.
- (8) Pri određivanju kriterija za sklapanje okvirnih sporazuma potrebno je upravitelju infrastrukture omogućiti oglašavanje te djelotvorno i optimalno iskorištavanje infrastrukturnog kapaciteta u skladu s člankom 26. Direktive 2012/34/EU.
- (9) Okvirni sporazumi trebali bi omogućiti uspješnu koordinaciju proturječnih zahtjeva i stoga ispuniti određene kriterije u pogledu dodjele raspoloživih kapaciteta drugim podnositeljima zahtjeva, izmjene i oslobađanja okvirnih kapaciteta.
- (10) Koordiniranje i savjetovanje s podnositeljima zahtjeva koji su već sklopili okvirni sporazum može opteretiti upravitelje infrastrukture i podnositelje zahtjeva. To bi moglo biti nerazmjerno u odnosu na pruge i doba dana gdje je iskorištenost kapaciteta na temelju okvirnih sporazuma već znatno manja od maksimalne. Stoga bi upravitelji infrastrukture u takvim slučajevima trebali imati mogućnost odstupanja od postupaka ili kriterija utvrđenih u ovoj Uredbi. Istodobno, ako se ustanovi da su izračun tog maksimuma ili primjena pragova zahtjevni ili proizvoljni, države članice mogle bi od upravitelja infrastrukture zatražiti da ne primjenjuje to odstupanje. U potonjem slučaju regulatorno tijelo trebalo bi odobriti sve okvirne sporazume prije njihova sklapanja radi smanjivanja administrativnog opterećenja.
- (11) Moguće su proturječnosti zahtjeva za nove okvirne sporazume i postojećih okvirnih sporazuma ili trasa vlakova zatraženih na temelju okvirnog sporazuma i trasa zatraženih izvan okvirnog sporazuma na temelju godišnjeg rasporeda. U takvim slučajevima upravitelj infrastrukture trebao bi od stranaka zatražiti da izmijene svoje zahtjeve radi usklađivanja. Usklađivanje može uključivati izmjenu dodjele vremenskih okvira ili preusmjeravanje. Člankom 46. Direktive 2012/34/EU utvrđuje se postupak za rješavanje proturječnih zahtjeva za trase vlaka koji bi trebao služiti kao model za okvirne sporazume.
- (12) Ako kriteriji prednosti na temelju voznog reda utvrđenog i objavljenog u skladu s člankom 47. stavcima od 3. do 6. Direktive 2012/34/EU imaju veću važnost od toga je li zahtjev u okviru postupka utvrđivanja godišnjeg voznog reda podnesen na temelju okvirnog sporazuma, upravitelj infrastrukture ne bi morao primijeniti kriterije utvrđene za okvirne sporazume, nego bi trebao primijeniti kriterije prednosti utvrđene postupkom utvrđivanja godišnjeg voznog reda.
- (13) Važno je u najvećoj mogućoj mjeri iskoristiti fleksibilnost u dodjeli infrastrukturnog kapaciteta omogućenu upravitelju infrastrukture, ali bi to trebalo biti u skladu s udovoljavanjem razumnim zahtjevima podnositelja zahtjeva. Prije sklapanja novog okvirnog sporazuma upravitelji infrastrukture trebali bi u obzir uzeti transparentne kriterije.
- (14) Podnositelji zahtjeva trebali bi zatražiti samo okvirni kapacitet koji im je zaista potreban. Ako se cijeli zatraženi okvirni kapacitet ili njegov dio ne upotrebljava tijekom određenog razdoblja, okvirni sporazum potrebno je preispitati radi oslobađanja neiskorištenih kapaciteta („iskoristi ili izgubi”), osim ako podnositelj zahtjeva može obrazložiti neiskorištenost kapaciteta okolnostima izvan njegove kontrole.

- (15) Upravitelji infrastrukture trebaju razvijati svoju suradnju na način kojim se osigurava dosljednost okvirnih sporazuma za usluge koje prelaze više mreža i koji rezultira kvalitetom željezničkih usluga koju podnositelji zahtjeva mogu razumno očekivati. Takva dosljednost potrebna je pri sklapanju okvirnih sporazuma do trenutka dodjeljivanja trase vlaka.
- (16) Sankcije utvrđene na razumnoj razini mogle bi potaknuti podnositelje zahtjeva na realistične zahtjeve za okvirne sporazume i na obavješćivanje o svim promjenama kapaciteta potrebnog na temelju okvirnog sporazuma, što je prije moguće.
- (17) Ako se stranke dogovore o sankcijama za izmjene ili raskidanje okvirnih sporazuma, te sankcije trebale bi biti nediskriminirajuće. Iznos sankcija trebao bi biti primjeren ispunjenju zacrtanih ciljeva te bi trebao zaista biti naplaćen, po potrebi i ovrhom. Kako bi se očuvao poticajni učinak i izbjegla diskriminacija, okvirnim sporazumom ne bi trebalo upravitelju infrastrukture dopustiti odustajanje od naplate sankcija ako podnositelj zahtjeva sklopi novi okvirni sporazum.
- (18) Osim toga, države članice trebale bi imati mogućnost da u ograničenom razdoblju ne primjenjuju određene odredbe ove Uredbe na okvirne sporazume sklopljene nakon 15. ožujka 2003. ili na taj datum, to jest datum prenošenja Direktive 2001/14/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁾, ili na sporazume sklopljene nakon datuma pristupanja Europskoj uniji za države članice koje su pristupile nakon 15. ožujka 2003. No s obzirom da je člankom 17. stavkom 3. Direktive 2001/14/EZ predviđena mogućnost izmjene okvirnih sporazuma ili ograničavanje njihova trajanja kako bi se bolje iskoristila željeznička infrastruktura, te odredbe ove Uredbe trebale bi se primijeniti na izmjene tih okvirnih sporazuma ako su te izmjene opsežne i dogovorene nakon datuma stupanja ove Uredbe na snagu.
- (19) Komisija može preispitati važeću Uredbu u kontekstu saznanja stečenih tijekom primjene te Uredbe ili Uredbe (EU) br. 913/2010 o europskim teretnim koridorima.
- (20) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem Odbora osnovanog člankom 62. stavkom 1. Direktive 2012/34/EU,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Predmet

Ovom se Uredbom utvrđuju postupak i kriteriji za sklapanje okvirnih sporazuma.

Članak 2.

Definicije

Za potrebe ove Uredbe i zajedno s definicijama utvrđenim u članku 3. Direktive 2012/34/EU, primjenjuju se sljedeće definicije:

1. „okvirni kapacitet” znači infrastrukturni kapacitet dodijeljen na temelju okvirnog sporazuma;
2. „izvješće o okvirnom kapacitetu” znači pregled okvirnog kapaciteta dodijeljenog na prugama određene mreže te pregled indikativnog opsega i vrste raspoloživog kapaciteta na tim prugama, što može uključivati grafički prikaz radi informiranja potencijalnih podnositelja zahtjeva za okvirne sporazume;

⁽¹⁾ Direktiva 2001/14/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2001. o dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i ubiranju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture i dodjeli rješenja o sigurnosti (SL L 75, 15.3.2001., str. 29.).

3. „vremenski okvir” znači razdoblje utvrđeno okvirnim sporazumom koje obuhvaća jednu ili više željezničkih trasa namijenjenih dodjeljivanju u okviru postupka utvrđivanja voznog reda;
4. „kontrolno razdoblje” znači razdoblje od najdulje dva sata, kako utvrđuje upravitelj infrastrukture, namijenjeno uspoređivanju dodijeljenog okvirnog kapaciteta i preostalog slobodnog kapaciteta radi informiranja potencijalnih podnositelja zahtjeva za okvirne sporazume o indikativnom dodijeljenom i raspoloživom okvirnom kapacitetu.

Članak 3.

Izvjješće o okvirnom kapacitetu

1. Upravitelj infrastrukture sastavlja izvješće o okvirnom kapacitetu koje sadržava sljedeće podatke razvrstane po svakoj dionici pruge i kontrolnom razdoblju te, ako je primjenjivo, po vrsti usluge:
 - (a) okvirni kapacitet koji je već dodijeljen i broj trasa vlakova;
 - (b) indikativni kapacitet koji je i dalje raspoloživ za sklapanje okvirnih sporazuma o infrastrukturi za koju su neki okvirni sporazumi već sklopljeni;
 - (c) maksimalni kapacitet raspoloživ za okvirne sporazume za svaku dionicu pruge, ako je primjenjivo.
2. Pri sastavljanju izvješća o okvirnom kapacitetu nužno je čuvati povjerljivost poslovnih informacija.
3. U skladu s člankom 42. stavkom 7. Direktive 2012/34/EU, upravitelj infrastrukture uvrštava izvješće o okvirnom kapacitetu u izvješće o mreži ili u izvješću o mreži navodi poveznicu na javnu internetsku stranicu na kojoj je dostupno izvješće o okvirnom kapacitetu ili barem opća priroda svakog sklopljenog okvirnog sporazuma. Članak 27. stavak 1. Direktive 2012/34/EU o naknadama i jezicima izvješća o mreži primjenjuje se i na izvješće o okvirnom kapacitetu.
4. Upravitelj infrastrukture ažurira izvješće o okvirnom kapacitetu najkasnije tri mjeseca nakon sklapanja okvirnog sporazuma, njegove značajne izmjene ili raskida. Objavljivanjem tih informacija ne smije se narušiti povjerljivost poslovnih informacija.

Članak 4.

Usklađivanje izvješća o mreži

Upravitelji infrastrukture usklađuju svoja izvješća o mreži sa zahtjevima ove Uredbe i objavljuju izvješća o okvirnom kapacitetu na datum prve promjene voznog reda nakon objave ove Uredbe u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 5.

Dodjeljivanje okvirnog kapaciteta

1. Upravitelj infrastrukture može pozvati potencijalne podnositelje zahtjeva na podnošenje zahtjeva za okvirne sporazume s godišnjim ili višegodišnjim rokom. Nakon isteka relevantnog roka upravitelj infrastrukture odmah obrađuje podnesene zahtjeve. Ako upravitelj infrastrukture uputi pozive za okvirne sporazume s višegodišnjim rokom, onda objavljuje godišnje rokove na temelju kojih se zahtjevi zaprimljeni nakon isteka višegodišnjeg roka odmah obrađuju.

2. Ako upravitelj infrastrukture ne odredi godišnji ili višegodišnji rok i zaprimi zahtjev za sklapanje ili izmjenu okvirnog sporazuma, tada poduzima razumne mjere za obavješćivanje ostalih potencijalnih podnositelja zahtjeva o svojoj namjeri sklapanja okvirnog sporazuma i određuje im jedan do četiri mjeseca za odgovor. Upravitelj infrastrukture može odlučiti da neće obavijestiti ostale potencijalne podnositelje zahtjeva ako primi zahtjev za manje izmjene okvirnog sporazuma koje ne utječu na ostale okvirne sporazume.

Upravitelj infrastrukture odmah odlučuje o zahtjevima za okvirne sporazume.

3. Ako su za isti kapacitet podnesena dva ili više novih zahtjeva za okvirni sporazum, upravitelj infrastrukture mora istodobno ispitati te zahtjeve i odlučiti o njima.

4. Ako se okvirni sporazum koji se sklapa ili znatno izmjenjuje odnosi na željezničke usluge na željezničkom teretnom koridoru i ako je upravni odbor zatražio da o tome bude obaviješten, upravitelj infrastrukture obavještava upravni odbor predmetnog željezničkog teretnog koridora ili predmetnih željezničkih teretnih koridora, kako je navedeno u članku 13. Uredbe (EU) br. 913/2010. Upravitelj infrastrukture ove informacije dostavlja najmanje mjesec dana prije sklapanja ili znatne izmjene okvirnog sporazuma.

5. Bez obzira na odluku o sklapanju okvirnih sporazuma, upravitelj infrastrukture može na nediskriminirajućoj osnovi i, ako je primjenjivo, uz prethodno odobrenje regulatornog tijela, odlučiti da neće ponuditi okvirne sporazume na prugama koje su proglašene zakrčenima u skladu s člankom 47. stavkom 1. Direktive 2012/34/EU. Upravitelj infrastrukture mora u izvješću o okvirnom kapacitetu navesti pruge za koje u skladu sa stavkom 1. ne nudi okvirne sporazume prije nego podnositeljima zahtjeva uputi pozive na podnošenje zahtjeva za okvirne sporazume na ostalim prugama. Odobrenje regulatornog tijela, ako je primjenjivo, valjano je u trajanju od najdulje dvije godine i nije automatski produljivo.

6. Upravitelj infrastrukture dužan je obrazložiti svoju odluku o odbijanju, sklapanju ili izmjeni okvirnog sporazuma. Obrazloženje se u pisanom obliku pruža podnositelju zahtjeva koji je zatražio sklapanje ili izmjenu.

Članak 6.

Sklapanje okvirnih sporazuma

1. Prije sklapanja novog sporazuma te produljivanja ili znatnog povećavanja okvirnog kapaciteta postojećeg okvirnog sporazuma, upravitelj infrastrukture mora između ostalog u obzir uzeti sljedeće:

- (a) osiguravanje optimalnog iskorištavanja raspoloživog infrastrukturnog kapaciteta, uključujući uporabu drugih mreža, uzimajući u obzir planirana ograničenja kapaciteta;
- (b) opravdane poslovne potrebe podnositelja zahtjeva koji je dokazao stvarnu namjeru i sposobnost iskorištavanja kapaciteta zatraženog u okvirnom sporazumu;
- (c) potrebe putnika, sektora teretnog prometa i ulagača, uključujući državne subjekte i ostale javne i privatne subjekte;
- (d) osiguravanje pristupa infrastrukturi na nediskriminirajućoj osnovi i razmatranje raspoloživosti povezanih objekata i usluga koje se u tim objektima pružaju, u mjeri u kojoj je upravitelj infrastrukture s tim upoznat;
- (e) financiranje upravitelja infrastrukture i budućeg razvoja mreže;
- (f) poticanje učinkovitosti u uporabi infrastrukture i eventualnih postojećih povezanih objekata, uključujući planirane mjere održavanja, modernizacije i obnove;
- (g) zahtjeve za kapacitete međunarodnih željezničkih teretnih koridora, kako je predviđeno u članku 14. Uredbe (EU) br. 913/2010;
- (h) osiguravanje primjerenog, usmjerenog, transparentnog i pravednog upravljanja mrežom te upravljanja mrežom za koje je na raspolaganju dovoljno sredstava;

- (i) eventualne ranije neuspjehe u iskorištavanju kapaciteta i njihova obrazloženja, kako je utvrđeno u članku 11. stavku 2. i 3. te Uredbe;
- (j) kriterije prednosti koji se primjenjuju na dodjelu trasa u postupku utvrđivanja voznog reda, kako je navedeno u članku 47. Direktive 2012/34/EU i izjavama o zakrčenosti infrastrukture;
- (k) ako je primjenjivo, potrebu osiguravanja dugoročne financijske uspješnosti javnog prijevoza koji se pruža na temelju ugovora o obavljanju javnih usluga.

Osim navedenog u točkama od (a) do (k), upravitelj infrastrukture u izvješću o mreži objavljuje sve ostale aspekte koje namjerava uzeti u obzir.

2. Okvirni sporazum sadržava sljedeće:

- (a) odredbe o odobravanju zahtjeva za izmjene okvirnog kapaciteta u okolnostima navedenima u člancima od 8. do 11. i članku 13. ove Uredbe;
- (b) odredbe o odobravanju zahtjeva za izmjene okvirnog kapaciteta u slučaju trajnih izmjena infrastrukture potrebnih za osiguravanje boljeg iskorištavanja željezničke infrastrukture;
- (c) odredbe o dobrovoljnom oslobađanju ili premještanju okvirnog kapaciteta.

Sporazum ne sadržava odredbe koje bi, ako je kapacitet raspoloživ, spriječile upravitelja infrastrukture da različitim podnositeljima zahtjeva dodijeli prava pristupa na jednoj ili više pruga u mreži upravitelja infrastrukture.

3. Podnositelji zahtjeva mogu zatražiti da uporaba okvirnog kapaciteta dodijeljenog na temelju okvirnog sporazuma započne u bilo kojem trenutku, ali najkasnije pet godina od datuma zahtjeva. Upravitelji infrastrukture ne smiju odbiti takve zahtjeve ako je razdoblje potrebno prije uvođenja usluge potkrijepljeno jednim od sljedećih razloga:

- (a) okvirni sporazum preduvjet je za financiranje željezničkih vozila koja su potrebna za novu uslugu,
- (b) potrebno je dovršiti postupak odobrenja željezničkih vozila navedenih u točki (a),
- (c) način na koji je planirano uvođenje utovarnih i istovarnih postaja i terminala ili otvaranje s time povezane infrastrukture,
- (d) potrebno je ulaganje u infrastrukturu ako povećani kapacitet još nije dostupan,
- (e) postoje odredbe u važećem ugovoru o obavljanju javnih usluga.

Upravitelj infrastrukture ili podnositelj zahtjeva mogu od regulatornog tijela zatražiti odobravanje duljeg roka od roka navedenog u prvoj rečenici prvog podstavka. Osim razloga utvrđenih u točkama od (a) do (e) prvog podstavka, regulatorno tijelo može dati odobrenje iz drugih razloga. Kapacitet dodijeljen na temelju okvirnog sporazuma koji je ostao neiskorišten u razdoblju potrebnom prije početka pružanja usluge ostaje raspoloživ za potrebe ostalih podnositelja zahtjeva.

4. Zahtjev za okvirni sporazum ne smije se odbiti ako je upravitelj infrastrukture zaprimio zahtjev nakon isteka roka iz članka 5. stavka 1., nego se obrađuje u okviru sljedećeg postupka na nediskriminirajućoj osnovi u skladu s člankom 5. Ako upravitelj infrastrukture pozove potencijalne podnositelje zahtjeva na podnošenje zahtjeva za okvirne sporazume s višegodišnjim rokom i prima takve zahtjeve nakon isteka tog roka, ti se zahtjevi obrađuju po godišnjem roku u skladu s člankom 5. stavkom 1. ili stavkom 2.

Kada zahtjevi za okvirni sporazum ispunjavaju kriterije iz stavka 3. ovog članka, datum primitka tih zahtjeva ne uzima se u obzir pri utvrđivanju trajanja okvirnog sporazuma. To se ne primjenjuje na podnositelje zahtjeva kojima su već dodijeljeni drugi okvirni kapaciteti ili trase vlaka na predmetnoj pruzi.

Članak 7.

Sporazum o vremenskom okviru

Upravitelj infrastrukture s podnositeljem zahtjeva dogovara vremenski okvir za svaki pojedinačni slučaj te bi taj okvir trebalo u najvećoj mogućoj mjeri uskladiti s kontrolnim razdobljem radi lakše dodjele odgovarajućeg okvirnog kapaciteta. Vremenski okvir mora odražavati potrebe za pružanjem željezničkih usluga.

Najdulje trajanje vremenskog okvira je 24 sata. U iznimnim slučajevima, na zahtjev podnositelja zahtjeva i uz prethodno odobrenje regulatornog tijela, upravitelj infrastrukture može odobriti vremenski okvir dulji od 24 sata.

Za vremenske okvire dulje od dva sata, upravitelj infrastrukture mora odrediti okvirni kapacitet što bliži dvosatnom kontrolnom razdoblju.

Vremenski rokovi na temelju jednog ili više različitih okvirnih sporazuma mogu se preklapati. Stranke okvirnog sporazuma mogu se dogovoriti o učestalosti usluge.

Članak 8.

Najveće dopuštene vrijednosti za dodjelu okvirnog kapaciteta

1. Upravitelj infrastrukture dijeli svako 24-satno razdoblje na kontrolna razdoblja u trajanju od najdulje dva sata. Pri dodjeli okvirnog kapaciteta upravitelj infrastrukture vremenske okvire pridružuje kontrolnim razdobljima.
2. Ako upravitelj infrastrukture dodijeli okvirni kapacitet od najviše 70 % maksimalnog kapaciteta u svakom kontrolnom razdoblju na pruzi, u pogledu tih kontrolnih razdoblja može ne primjenjivati članak 9. stavke od 3. do 6., članak 10. i članak 11. stavak 1. Maksimalni kapacitet izračunava se na temelju postojećih i planiranih vremenskih razmaka slijeđenja vlakova i procijenjenog broja vlakova na predmetnoj pruzi. Upravitelj infrastrukture u izvješću o mreži objavljuje svoju metodologiju izračuna maksimalnog kapaciteta za potrebe ovog stavka.
3. Ako je za okvirne sporazume u skladu s člankom 42. stavkom 1. drugim podstavkom Direktive 2012/34/EU nužno prethodno odobrenje regulatornog tijela, država članica može djelomično ili potpuno ne primjenjivati stavak 2., kao i članak 9. stavke od 3. do 6. i članak 10.

Članak 9.

Koordinacija proturječnosti u zahtjevima za okvirne sporazume bilo kojeg razdoblja nakon završetka sljedećeg razdoblja voznog reda

1. Ako upravitelj infrastrukture uvidi da postoje proturječnosti između postojećih okvirnih sporazuma i zahtjeva za nove ili izmijenjene okvirne sporazume ili između zahtjeva za nove okvirne sporazume, primjenjuju se načela postupka koordinacije zahtjeva za trase, navedena u članku 46. stavcima 3. i 4. Direktive 2012/34/EU.
2. Upravitelj infrastrukture nastoji u prvom krugu koordinacije osigurati optimalno usklađivanje proturječnih zahtjeva ili proturječnog zahtjeva i postojećih okvirnih sporazuma.
3. Ako predmetne stranke odbace prijedlog upravitelja infrastrukture za usklađivanje u prvom krugu koordinacije, što znači da postojeće okvirne sporazume i zahtjeve za nove okvirne sporazume ili zahtjeve za izmjenu sporazuma nije moguće uskladiti u tom krugu, upravitelj infrastrukture procjenjuje te zahtjeve i, ako je potrebno, postojeće okvirne sporazume, imajući u vidu kriterije navedene u članku 10. stavcima od 2. do 4.

4. Na temelju procjene u skladu sa stavkom 3., upravitelj infrastrukture provodi drugi krug koordinacije. Ako je drugi krug koordinacije neuspješan i ako se traženim okvirnim sporazumom omogućuje bolje iskorištavanje infrastrukture, upravitelj infrastrukture mora zatražiti izmjenu okvirnog kapaciteta dodijeljenog na temelju postojećih okvirnih sporazuma.
5. Ako je drugi krug koordinacije neuspješan i ako se traženim okvirnim sporazumom ne omogućuje bolje iskorištavanje infrastrukture u usporedbi s jednim ili više postojećih proturječnih okvirnih sporazuma, upravitelj infrastrukture odbija taj zahtjev.
6. Upravitelj infrastrukture može odbiti zahtjev za okvirni sporazum ako iznos dodatnog prihoda ostvarenog sklapanjem novog okvirnog sporazuma nije barem dostatan za pokrivanje mogućih sankcija, kako je navedeno u članku 13., u skladu s izmjenom iz stavka 4. ovog članka.
7. Ako nije moguće udovoljiti zahtjevima za okvirne sporazume zbog stvarnog ili očekivanog manjka infrastrukturnog kapaciteta, upravitelj infrastrukture može predmetnu dionicu infrastrukture proglašiti zakrčenom u skladu s člankom 47. Direktive 2012/34/EU.

Članak 10.

Koordinacija proturječnosti u zahtjevima za trase vlakova na temelju okvirnih sporazuma tijekom postupka utvrđivanja rasporeda

1. Ako zbog proturječnosti između zahtjeva za trase vlaka i postojećeg okvirnog sporazuma tim zahtjevima nije moguće udovoljiti u skladu s postupkom utvrđivanja rasporeda iz članka 45. Direktive 2012/34/EU, upravitelj infrastrukture održava prvi krug koordinacije u skladu s člankom 46. Direktive 2012/34/EU. Ta koordinacija nužna je čak i ako stranke dobrovoljno odustanu od svojih vremenskih okvira ili ih izmijene. Ako upravitelj infrastrukture ne može uskladiti zahtjeve, tada procjenjuje okvirne sporazume i zahtjeve za trase vlaka u skladu s kriterijima iz stavaka 2. i 3.

Ako bi na temelju tih kriterija tražene trase vlakova omogućile bolje iskorištavanje infrastrukture i ako bi iznos dodatnog prihoda ostvarenog dodjelom tih trasa bio barem dostatan za pokrivanje mogućih sankcija kako je navedeno u članku 13., a koje bi nastale izmjenom ili raskidom jednog ili više postojećih okvirnih sporazuma, upravitelj infrastrukture mora zatražiti izmjene postojećih okvirnih sporazuma za sljedeće razdoblje voznog reda.

2. Upravitelj infrastrukture mora u obzir uzeti sljedeće kriterije:
 - (a) izmjenom se ne ugrožava održivost poslovnog modela podnositelja zahtjeva koji raspolaže okvirnim kapacitetom niti gospodarski model ugovora o javnim uslugama;
 - (b) izmjenom se ne bi smjelo ugroziti održivost poslovnog modela upravitelja infrastrukture ako upravlja samo predmetnom prugom;
 - (c) okvirni sporazum manje je djelotvoran u usporedbi s kriterijima prednosti koji se primjenjuju u dodjeli trasa na temelju postupka utvrđivanja voznog reda u skladu s pravilima za dodjelu kapaciteta, kako je navedeno u članku 39. Direktive 2012/34/EU, uključujući pravila iz članka 47. i 49. Direktive 2012/34/EU;
 - (d) jedan podnositelj zahtjeva na predmetnoj pruži polaže pravo na znatan ukupni kapacitet ili ga zahtijeva;
 - (e) opravdane poslovne potrebe podnositelja zahtjeva koji je dokazao stvarnu namjeru i sposobnost iskorištavanja kapaciteta zatraženog u okvirnom sporazumu;
 - (f) duljina usluge, uključujući dionice na drugim mrežama, ako je jedan od proturječnih zahtjeva znatno kraći od drugog;
 - (g) do isteka okvirnog sporazuma ili poslovnog plana preostalo je kratko razdoblje i otpisano je cijelo ulaganje ili njegov veći dio.

Države članice mogu odrediti redosljed važnosti tih kriterija u okviru za dodjelu kapaciteta, kako je navedeno u članku 39. Direktive 2012/34/EU.

3. Upravitelj infrastrukture može uz prethodno odobrenje regulatornog tijela uvesti dodatne kriterije uz kriterije navedene u točkama od (a) do (g). Ako upravitelj infrastrukture odluči ponderirati kriterije, regulatorno tijelo to mora odobriti.

4. Nadležni upravitelji infrastrukture mogu zajednički odlučiti o primjeni dodatnih kriterija u prekograničnom prometu i o izmjeni njihovoga ponderiranja.

5. Odstupajući od stavaka 1., 2. i 3. upravitelj infrastrukture može u slučaju proturječnih zahtjeva za trase vlakova odlučiti da se pravila za dodjelu kapaciteta, kako je navedeno u članku 39. Direktive 2012/34/EU, uključujući kriterije prednosti koji se primjenjuju na temelju postupka utvrđivanja godišnjeg voznog reda u skladu s člankom 47. i 49. Direktive 2012/34/EU, primjenjuju na zahtjeve za trase na temelju okvirnog sporazuma i sve ostale zahtjeve za trase. Ako upravitelj infrastrukture donese takvu odluku i proturječni zahtjevi ne mogu biti usklađeni u prvom krugu koordinacije kako je navedeno u stavku 1., primjenjuju se i pravila dodjele kapaciteta kako je navedeno u članku 39. Direktive 2012/34/EU, uključujući kriterije prednosti utvrđene u skladu s člankom 47. i 49. Direktive 2012/34/EU. Ako upravitelj infrastrukture odluči primijeniti odredbe ovog stavka, mora to jasno navesti u dogovorenom okvirnom sporazumu.

Članak 11.

Prilagodavanje okvirnog kapaciteta u okvirnom sporazumu

1. Upravitelj infrastrukture zajedno s podnositeljima zahtjeva povremeno preispituje okvirni sporazum u pogledu okvirnog kapaciteta. Ako podnositelji zahtjeva donesu odluku da trajno nemaju namjeru upotrebljavati cijeli okvirni kapacitet ili njegov dio, o tome odmah obavještavaju upravitelja infrastrukture.

2. Ako podnositelj zahtjeva u postupku utvrđivanja godišnjeg rasporeda ne zatraži trase vlakova na temelju okvirnog sporazuma u skladu s člankom 44. stavkom 3. Direktive 2012/34/EU, upravitelj infrastrukture u skladu s tim smanjuje okvirni kapacitet za važeće godišnje razdoblje voznog reda. Ta se odredba ne primjenjuje ako podnositelj zahtjeva odmah obrazloži nepodnošenje zahtjeva za trase vlakova okolnostima izvan njegove kontrole.

3. Upravitelj infrastrukture utvrđuje i u izvješću o mreži objavljuje zahtjeve koji se odnose na dio okvirnog kapaciteta koji upotrebljavaju stranke okvirnog sporazuma. Zahtjev se mora odnositi na primjereni dio okvirnog kapaciteta na pruzi. Ako to nije slučaj, regulatorno tijelo može zatražiti izmjenu dijela.

Ako stranka sporazuma nema namjeru upotrebljavati taj dio okvirnog kapaciteta u razdoblju duljem od jednog mjeseca, o toj odluci mora odmah i najmanje jedan mjesec unaprijed obavijestiti upravitelja infrastrukture.

Ako stranka sporazuma ne upotrebljava dio ili cijeli okvirni kapacitet u razdoblju duljem od jednog mjeseca, a o tome nije najmanje jedan mjesec unaprijed obavijestila upravitelja infrastrukture niti tu odluku obrazložila okolnostima izvan svoje kontrole, tada upravitelj infrastrukture smanjuje kapacitet dodijeljen toj stranci u važećem razdoblju voznog reda. Upravitelj infrastrukture može smanjiti okvirni kapacitet dodijeljen toj stranci za razdoblje nakon isteka važećeg razdoblja voznog reda.

Upravitelj infrastrukture mora podnositelju zahtjeva ponuditi okvirni kapacitet bez obzira na moguće pravo stranke sporazuma da zatraži taj kapacitet u skladu s odredbama o *ad hoc* zahtjevima u skladu s člankom 48. stavkom 1. Direktive 2012/34/EU.

4. Kada upravitelj infrastrukture podnositelju zahtjeva ponudi novi okvirni kapacitet, u obzir mora uzeti sve slučajeve u kojima podnositelj zahtjeva nije upotrijebio dodijeljeni okvirni kapacitet ili nije zatražio trase vlakova na temelju okvirnog sporazuma, kao i obrazloženja takvih postupaka.

Članak 12.

Suradnja u dodjeli okvirnog kapaciteta na više mreža

1. Upravitelji infrastrukture nadležni za uslugu koja prelazi više mreža željezničkog sustava Unije moraju u najvećoj mogućoj mjeri osigurati sljedeće preduvjete:

- (a) ako je za tu željezničku uslugu sklopljen jedan ili više okvirnih sporazuma, zatraženi vremenski okviri trebaju odgovarati okvirima dogovorenima ili zatraženima na temelju okvirnog sporazuma, a očekivani raspoloživi kapaciteti obuhvaćeni svakim okvirnim sporazumom trebaju međusobno odgovarati;
- (b) raspored trasa vlakova treba tako planirati da trase međusobno odgovaraju.

Ako je okvirni sporazum zatražen ili se primjenjuje na uslugu koja prelazi više mreža, na zahtjev podnositelja nadležni upravitelji infrastrukture imenuju jednog od upravitelja infrastrukture radi provedbe koordinacije zahtjeva za okvirne sporazume ili njihove izmjene.

2. Ako nije moguće uskladiti vremenske okvire i trase vlakova, nadležni upravitelji infrastrukture rade na pružanju odgovarajuće alternative ili u pisanom obliku obrazlažu nemogućnost pružanja alternative. Podnositelj zahtjeva mora obavijestiti upravitelja infrastrukture koji je zaprimio zahtjev o svim mogućim ili stvarnim zahtjevima za drugi okvirni sporazum koji obuhvaća istu željezničku uslugu.

Upravitelji infrastrukture tijekom postupka koordinacije u obzir uzimaju ograničenja kapaciteta poput onih koja proizlaze iz radova na održavanju, čim su s njima upoznati.

3. Za potrebe provedbe ove Uredbe, nadležni upravitelji infrastrukture surađuju u skladu s člankom 40. Direktive 2012/34/EU, što obuhvaća slučajeve kada jedan ili više upravitelja infrastrukture ne predloži okvirne sporazume i kada suradnju ostvaruju u svrhu dodjele kapaciteta.

Članak 13.

Sankcije

1. Ako jedna stranka u skladu s člankom 42. stavkom 4. Direktive 2012/34/EU zatraži da se u okvirnom sporazumu predvide sankcije, ne smije odbiti usporedive sankcije koje zatraži druga stranka.

2. Okvirnim sporazumom ne smiju se odrediti sankcije u iznosu većem od izdataka, izravnih gubitaka i troškova (uključujući gubitak prihoda) razumno nastalih ili koji se mogu razumno očekivati da bi nastali za stranku oštećenu zbog izmjene ili raskida sporazuma. Oštećena stranka poduzima razumne mjere za sprječavanje ili ograničavanje izmjena sporazuma, ili za sprječavanje raskida sporazuma ili smanjenje učinka tog raskida te mjere za povrat izdataka, gubitaka i troškova ili druge mjere za smanjivanje tih izdataka, izravnih gubitaka i troškova (uključujući gubitak prihoda).

3. Upravitelj infrastrukture ne smije zahtijevati plaćanje sankcija čiji iznosi premašuju administrativne troškove izmjene ili raskida okvirnog sporazuma u bilo kojem od sljedećih slučajeva:

- (a) uzrok je izmjene ili raskida sporazuma izvan kontrole podnositelja zahtjeva i upravitelj infrastrukture je o tome odmah obaviješten;
- (b) podnositelju zahtjeva odbijen je dodatni zahtjev za okvirni kapacitet bez kojeg predviđena željeznička usluga nije održiva;
- (c) upravitelj infrastrukture može preraspodijeliti trase vlakova i okvirni kapacitet na način kojim bi se pokrili gubici nastali izmjenom ili raskidom okvirnog sporazuma.

4. Okvirni sporazum ne sadržava odredbu o odustajanju od naplate sankcija ako podnositelj zahtjeva u odvojenom postupku zatraži drugi kapacitet od otkazanoga kapaciteta. Sankcije se ne smiju zatražiti ako izmjena obuhvaća samo neznatne promjene u dogovorenom kapacitetu.
5. Na zahtjev regulatornog tijela upravitelj infrastrukture mora pružiti dokaze o pravodobnom isplaćivanju sankcija.

Članak 14.

Odstupanje

Ako upravitelj infrastrukture ne predloži okvirne sporazume i nema takvih sporazuma na snazi, članci od 1. do 11. i članak 13. ne primjenjuju se na njegove mreže. U tu svrhu objavljuje se izjava u izvješću o mreži.

Države članice mogu odlučiti ne primjenjivati članke od 1. do 11. na okvirne sporazume sklopljene prije 15. ožujka 2003.

Članak 15.

Neprimjenjivanje određenih odredaba

Za okvirne sporazume sklopljene prije 28. travnja 2016., države članice mogu odlučiti najdulje pet godina od datuma stupanja ove Uredbe na snagu ne primjenjivati članak 6. stavak 2. te članke 7., 8., 9., 10., 11. ili 13.

Odstupajući od prvog stavka, države članice nemaju pravo primijeniti mogućnost navedenu u prvoj rečenici za izmjene okvirnih sporazuma koje su dogovorene nakon 28. travnja 2016. i kojima je predviđeno povećavanje dodijeljenog okvirnog kapaciteta ili produljenje trajanja okvirnog sporazuma.

Članak 16.

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Primjenjuje se od 1. prosinca 2016.

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

Sastavljeno u Bruxellesu 7. travnja 2016.

Za Komisiju
Predsjednik
Jean-Claude JUNCKER