



EUROOPAN UNIONI

EUROOPAN PARLAMENTTI

NEUVOSTO

**Strasbourg, 20. toukokuuta 2026
(OR. en)**

**2023/0271(COD)
LEX 2519**

PE-CONS 27/26

**TRANS 261
CODEC 804**

**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS
RAUTATEIDEN RATAKAPASITEETIN KÄYTÖSTÄ
YHTENÄISELLÄ EUROOPPALAISILLA RAUTATIEALUEELLA
SEKÄ DIREKTIIVIN 2012/34/EU MUUTTAMISESTA
JA ASETUKSEN (EU) N:o 913/2010 KUMOAMISESTA**

**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON
ASETUS (EU) 2026/...,**

annettu 20 päivänä toukokuuta 2026,

**rautateiden ratakapasiteetin käytöstä yhtenäisellä eurooppalaisella rautatiealueella
sekä direktiivin 2012/34/EU muuttamisesta ja asetuksen (EU) N:o 913/2010 kumoamisesta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisyksityksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon²,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä³,

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

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

³ Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 12. maaliskuuta 2024 (EUVL C, C/2025/1020, 27.2.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/1020/oj>), ja neuvoston ensimmäisen käsittelyn kanta, vahvistettu 21. huhtikuuta 2026 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä). Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu ... (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Komission 11 päivänä joulukuuta 2019 antamassa tiedonannossa ”Euroopan vihreän kehityksen ohjelma” asetetaan ilmastoneutraaliustavoite, joka unionin on saavutettava vuoteen 2050 mennessä, sekä selkeä tavoite vähentää kasvihuonekaasujen nettopäästöjä vähintään 50 prosenttia ja jopa 55 prosenttia vuoteen 2030 mennessä vuoden 1990 tasoon verrattuna. Molemmat tavoitteet on vahvistettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2021/1119⁴. Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa todetaan, että liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä on vähennettävä 90 prosenttia, samalla kun pyritään nollapäästötavoitteeseen, jonka tarkoitus on vähentää saastepäästöjen terveyshaittoja yli 55 prosenttia ja kroonisesti liikennemelulle altistuvien ihmisten osuutta 30 prosenttia vuoteen 2030 mennessä. Liikenteen osuus unionin kaikista kasvihuonekaasupäästöistä on noin 25 prosenttia, ja alan päästöt ovat lisääntyneet viime vuosina. Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa asetetaan ensisijaiseksi tavoitteeksi se, että huomattava osa sisäisestä rahdista, josta 75 prosenttia kuljetetaan tällä hetkellä maanteitse, siirretään rauta- ja vesiteitse kuljetettavaksi. Koska rautatieliikenne on suurelta osin sähköistetty ja energiatehokas liikennemuoto, rautatiepalvelujen käytön lisäämisen pitäisi auttaa vähentämään liikenteen päästöjä ja energiankulutusta.

⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/1119, annettu 30 päivänä kesäkuuta 2021, puitteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi sekä asetusten (EY) N:o 401/2009 ja (EU) 2018/1999 muuttamisesta (EUVL L 243, 9.7.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

- (2) Komission 9 päivänä joulukuuta 2020 antamassa tiedonannossa ”Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle” asetetaan välitavoitteita, joilla osoitetaan unionin liikennejärjestelmän tie kestävän, älykkään ja häiriönsietokykyisen liikkuvuuden tavoitteiden saavuttamiseen. Tavoitteeksi kuvataan, että rautateiden tavaraliikenne kasvaa 50 prosenttia vuoteen 2030 mennessä ja kaksinkertaistuu vuoteen 2050 mennessä, liikenteen määrä suurnopeusrautateilla kaksinkertaistuu vuoteen 2030 mennessä ja kolminkertaistuu vuoteen 2050 mennessä, ja alle 500 kilometrin aikataulunmukaisen joukkoliikenteen olisi oltava unionissa hiilineutraalia vuoteen 2030 mennessä. Kyseisten tavoitteiden saavuttamiseksi rautatieliikenteestä olisi tehtävä houkuttelevampaa kohtuuhintaisuudella, luotettavuudella ja saavutettavuudella. Rautatieliikennepalvelut olisi myös mukautettava paremmin matkustajien ja rahdinantajien tarpeisiin.
- (3) Tämän asetuksen perimmäisenä tavoitteena on lisätä rautatieinfrastruktuurin käyttöä tehostamalla kyseisen infrastruktuurin käyttöä parempien suunnittelu- ja käyttöoikeuden myöntämisprosessien ja paremman rajat ylittävän koordinoinnin avulla ja siten edistää rautatiepalvelujen lisäämistä hiilestä irtautumista koskevien unionin tavoitteiden mukaisesti. Kaikilla tasoilla tarvitaan kuitenkin tämän asetuksen soveltamisalaa laajemmin lisätoimenpiteitä, jotta rautateiden ratakapasiteettia voidaan lisätä edelleen ja siten vastata sekä henkilö- että tavaraliikenteen kasvavaan ratakapasiteetin kysyntään ja parantaa rautatieliikennealan yleistä kilpailukykyä.

- (4) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2012/34/EU⁵ vahvistetaan rautatieinfrastruktuurin hallintoon ja käyttöön sovellettavat säännöt sekä periaatteet ja menettelytavat, joita sovelletaan kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiseen kotimaan ja kansainvälisen rautatieliikenteen osalta.
- (5) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 913/2010⁶ säädetään rautateiden tavaraliikennekäytävien ja keskitettyjen palvelupisteiden perustamisesta rautateiden kansainvälisten tavaraliikennepalvelujen ratakapasiteettia koskevien hakemusten helpottamiseksi.
- (6) Rautateiden ratakapasiteetin hallinta ja rautateiden liikenteenhallinta ovat ratkaisevan tärkeitä rautatiealan moitteettoman toiminnan kannalta. Rautatieliikenteen harjoittamisen, erityisesti rajat ylittävän rautatieliikenteen, suunnittelu ja koordinointi on toteutettava huolellisesti, jotta nopeuden tai jarrutusmatkan kaltaisilta ominaisuuksiltaan toisistaan paljon poikkeavat junat voivat turvallisesti käyttää samoja ratoja. Rautateiden ratakapasiteetin optimaalinen ja yhdenmukaistettu hallinta luo uusia mahdollisuuksia rautatiepalveluille ja lisää niiden luotettavuutta. Tällä asetuksella olisi tarjottava rataverkon haltijoille riittävästi joustavuutta rautateiden ratakapasiteetin tehokkaaseen hallintaan ja varmistaen samalla, että kaikkia hakijoita kohdellaan yhtäläisesti, läpinäkyvästi ja syrjimättömästi niiden rautatieverkon käyttömahdollisuuksien osalta, mikä varmistaa tasapuolisen kilpailun.

⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2012/34/EU, annettu 21 päivänä marraskuuta 2012, yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta (EUVL L 343, 14.12.2012, s. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj>).

⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 913/2010, annettu 22 päivänä syyskuuta 2010, kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisesta rautatieverkosta (EUVL L 276, 20.10.2010, s. 22, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/913/oj>).

- (7) Direktiivissä 2012/34/EU tunnustetaan jäsenvaltioiden oikeus olla soveltamatta rautateiden ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevia sääntöjä rautatieverkon tiettyihin osiin tai tiettyihin rautatiepalveluihin, jos tällainen unionin oikeuden soveltamisalan ulkopuolelle jättäminen ei vaikuttaisi yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen toimintaan. Tällaisia poikkeuksia olisi tiukasti rajatuissa ja asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa edelleen sovellettava, ja jäsenvaltioilla olisi oltava oikeus pyytää niitä tulevaisuudessa myös tämän asetuksen osalta.
- (8) Kanaalin alittavan kiinteän yhteyden toimintaa säännellään erityisesti Canterburyssa 12 päivänä helmikuuta 1986 allekirjoitetulla Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneen kuningaskunnan ja Ranskan tasavallan välisellä sopimuksella, joka koskee kanaalin alittavan kiinteän yhteyden rakentamista ja käyttöä yksityisten käyttöoikeusurakoitsijoiden toimesta, jäljempänä 'Canterburyn sopimus', sekä Yhdistyneen kuningaskunnan liikenneministerin, Ranskan kaupunkisuunnittelu-, asunto- ja liikenneasioista vastaavan ministerin, The Channel Tunnel Group Limitedin ja France-Manche S.A:n välillä tehdyllä käyttöoikeussopimuksella, jäljempänä 'käyttöoikeussopimus', joka allekirjoitettiin 14 päivänä maaliskuuta 1986 ja jota on sen jälkeen muutettu useita kertoja. Canterburyn sopimuksen ja käyttöoikeussopimuksen mukaan käyttöoikeuden haltijoiden on hallinnoitava rautatieinfrastruktuuria ja tarjottava maantieajoneuvoille sukkulaliikennepalveluja. Direktiiviä 2012/34/EU, tiettyjä määräyksiä lukuun ottamatta, ei sovelleta yrityksiin, joiden liiketoiminta rajoittuu yksinomaan maantieajoneuvojen sukkulaliikenteen tarjoamiseen kanaalin alittavan kiinteän yhteyden kautta tai maantieajoneuvojen kuljetuksiin sukkulaliikenteen muodossa kyseisen kiinteän yhteyden läpi. Myöskään tätä asetusta ei ole aiheellista soveltaa tällaisten palvelujen tarjoamiseen tarvittavan rautateiden ratakapasiteetin hallintaan. Jollei toisin säädetä, tätä asetusta olisi sovellettava rautateiden ratakapasiteetin hallintaan muiden palvelujen, kuten henkilö- ja tavarajunaliikenteen, tarjoamiseksi.

- (9) Pannessaan täytäntöön tätä asetusta sellaisella unionin rautatieverkon osalla, joka on meren saartamana maantieteellisesti eristyksissä muusta unionin rautatieverkosta, jota ei ole konkreettisesti tarpeen koordinoida muiden jäsenvaltioiden tai muissa jäsenvaltioissa sijaitsevaa rautatieinfrastruktuuria hallinnoivien rataverkon haltijoiden kanssa ja jossa kapasiteettia on jatkuvasti käytettävissä eikä ole odotettavissa merkittäviä muutoksia lyhyellä tai keskipitkällä aikavälillä, jäsenvaltioiden ja rataverkon haltijoiden olisi voitava noudattaa käytännönläheistä ja oikeasuhteista lähestymistapaa kohtuuttomien kustannusten ja hallinnollisen taakan välttämiseksi noudattaen samalla tässä asetuksessa säädettyjä velvoitteita.
- (10) Tämä asetus ei saisi estää jäsenvaltioita hyväksymästä toimenpiteitä, jotka ovat tarpeen keskeisten turvallisuus- tai puolustusetujen turvaamiseksi tai hyväksymästä toimenpiteitä, jotka ovat tarpeen sen varmistamiseksi, että puolustusvoimilla on riittävät rautatieinfrastruktuurin käyttömahdollisuudet.

- (11) Liikenneinfrastruktuuri on talouden ja koko yhteiskunnan selkäranka. Jotkin rautatieinfrastruktuurit ovat ratkaisevan tärkeitä yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen toimivuuden varmistamiseksi, ja niillä on strategista merkitystä kansallisen turvallisuuden kannalta. Joissakin tapauksissa kapasiteettioikeuksien myöntäminen tietyille hakijalle voisi vaarantaa yleisen turvallisuuden tai yleisen järjestyksen unionissa, myös jäsenvaltion tasolla, esimerkiksi jos rautatieyritys aikoo kuljettaa jäsenvaltion rautatieinfrastruktuurissa unioniin laittomasti tuotuja vaarallisia tavaroita tai aseita. Sujuvan, turvallisen ja varman rautatieliikenteen takaamiseksi ja niiden rautatieinfrastruktuurinsa suojaamisen varmistamiseksi jäsenvaltioiden olisi voitava vaatia rataverkon haltijoita kieltäytymään myöntämästä kapasiteettioikeuksia jollekin hakijalle tai peruuttamaan jonkin hakijan kapasiteettioikeudet, jos pääsy niiden rautatieinfrastruktuuriin aiheuttaa riskin yleiselle järjestykselle tai yleiselle turvallisuudelle, mukaan lukien kansallinen turvallisuus ja puolustus. Tällaisten päätösten olisi oltava asianmukaisesti perusteltuja ja ehdottoman välttämättömiä ja oikeasuhteisia tavoitteeseen nähden, ja niissä olisi otettava huomioon myös kyseisen päätöksen vaikutukset kilpailuun ja toimitusketjujen jatkuvuuteen, erityisesti kriittisten tuotantopanosten saatavuuden osalta, ja jos haettu kapasiteettioikeus muodostaa usean verkon kapasiteettioikeuden. Arvioidessaan yleiseen turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen kohdistuvaa riskiä asianomaisen jäsenvaltion olisi voitava ottaa huomioon muun muassa se, että hakijaan sovelletaan unionin hyväksymiä rajoittavia toimenpiteitä, mukaan lukien perustelut tällaisille toimenpiteille, että hakija on sellaisen henkilön tai yhteisön omistuksessa tai tosiasiallisessa määräysvallassa taikka toimii sellaisen henkilön tai yhteisön puolesta tai johdolla, johon sovelletaan unionin hyväksymiä rajoittavia toimenpiteitä, tai että hakija tai kyseinen henkilö tai yhteisö osallistuu laittomaan toimintaan tai sellaiseen kolmannen maan sotilaallisten voimavarojen kehittämistä edistävään toimintaan, joka uhkaa jäsenvaltion kansallista turvallisuutta. Jäsenvaltion olisi säännöllisesti tarkasteltava tällaisia päätöksiä uudelleen, erityisesti arvioimalla, ovatko ne edelleen perusteltuja ja oikeasuhteisia. Jäsenvaltion olisi ilmoitettava tehdyistä päätöksistä ja niiden perusteluista komissiolle, sääntelyelimelle ja usean verkon kapasiteettioikeuksien kyseessä ollessa muille asianomaisille jäsenvaltioille, ja sen olisi koordinoitava kyseisten muiden jäsenvaltioiden kanssa siinä tapauksessa, että ne esittävät hyväksytyyn päätökseen liittyviä huolenaiheita. Jos jäsenvaltion esiin tuomaa ongelmaa ei saada ratkaistua koordinoinnilla, asianomaisen jäsenvaltion olisi voitava pyytää komissiolta suositusta toisen jäsenvaltion tekemästä päätöksestä.

- (12) Jäsenvaltioilla olisi oltava oikeus antaa rataverkon haltijalle strategisia ohjeita sen varmistamiseksi, että rautateiden ratakapasiteetin suunnittelu ja käyttö on johdonmukaista niiden yleisten tavoitteiden ja poliittisten suuntaviivojen kanssa. Jäsenvaltioiden olisi erityisesti voitava vaatia, että rataverkon haltijat toteuttavat erityisiä aikataulusuunnittelumalleja, kuten integroituja vakioaikatauluja, varaavat tietyt vähimmäismäärät kapasiteettia tietyille liikennetyypeille ja ottavat huomioon kansalliset olosuhteet ja poliittiset painopisteet kapasiteetin osittamista koskevien menetelmien parametreissa ja ristiriitojen ratkaisemisessa. Näin tehdessään jäsenvaltioiden olisi otettava huomioon rataverkon haltijoiden toiminnalliset velvollisuudet ja varmistettava, että niillä on riittävä toimintamarginaali kaikkien tehtäviensä ja vastuidensa hoitamiseksi.
- (13) Koska rataverkon haltijat saattavat joutua soveltamaan erityistä aikataulusuunnittelumallia, usean verkon rautatiepalveluihin saatetaan soveltaa erilaisia aikataulusuunnittelumalleja. Tämän ja muut tekijät huomioon ottaen jäsenvaltioiden, jotka vastaavat kapasiteetin käyttöoikeuksia eri aikatauluja noudattaville usean verkon rautatiepalveluille myöntävistä rataverkon haltijoista, olisi koordinoitava keskenään, jotta varmistetaan niiden strategisten ohjeiden ja kansallisten vaatimusten välinen johdonmukaisuus. Koska jäsenvaltioissa lisäksi käytetään erilaisia aikataulusuunnittelun käytäntöjä, kyseiset käytännöt edellyttävät koordinoinnin lisäämistä myös rataverkon haltijoiden välillä yli rajojen, erityisesti silloin, kun rataverkon haltijoiden on tehtävä kapasiteetin osalta suunnittelua etukäteen käyttämällä vakioaikatauluja.

- (14) Rautateiden ratakapasiteetin hallintaa koskevilla säännöillä ja menettelyillä olisi huomioitava ja täytettävä kaikkien rautatiemarkkinoiden segmenttien tarpeet syrjimättömästi. Niissä olisi erityisesti otettava huomioon henkilöliikennepalvelujen, mukaan lukien julkisen palvelun velvoitteen mukaisesti harjoitettu liikenne, käytävissä olevan kapasiteetin pitkän aikavälin vakauden tarve ja tavaraliikenteen lyhyen aikavälin joustavuuden tarve markkinoiden kysyntään vastaamiseksi. Tästä syystä kapasiteetin hallintaprosessissa ei pitäisi enää painottaa vuotuista tasoa, vaan se olisi järjestettävä kolmessa peräkkäisessä strategisen kapasiteetin suunnittelun vaiheessa, jotka ovat rautatieliikenteen aikataulutusta, kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen sekä kapasiteetin mukauttaminen ja aikataulun muuttaminen. Sellaisten paremmin määriteltyjen ja jäsennettyjen vaiheiden käyttöönotto, jotka mahdollistavat pitkän aikavälin suunnittelun ja lyhyen aikavälin mukauttamisen kapasiteetin hallinnassa, hyödyttäisi erityisesti palveluja, joita ei ole helppo suunnitella etukäteen tai joiden järjestäminen on monimutkaista; tällaisia ovat esimerkiksi tavarajunat ja rajat ylittävät henkilöjunat, yöjunat mukaan lukien.
- (15) Yhä suurempi osa unionin rautatieverkosta on joko ylikuormitettua tai lähes ylikuormitettua, eikä se pysty vastaamaan kaikkien hakijoiden rautateiden ratakapasiteettitarpeisiin tai tukemaan rautatieliikenteen määrän kasvua. Infrastruktuurin kehittäminen ja digitalisointi Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/797⁷ mukaisesti laaditun yhteentoimivuuden teknisen eritelmän mukaisesti ja erityisesti Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmä (European Rail Traffic Management System, ERTMS) ovat keinoja, joiden odotetaan lisäävän käytävissä olevaa kapasiteettia keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä. Rataverkon haltijat eivät kuitenkaan todennäköisesti pysty täyttämään kaikkia kuormitetun tai ylikuormitetun rautatieinfrastruktuurin käyttöä koskevilla kapasiteettihakemuksissa esitettyjä tarpeita, ja niiden olisi tukeuduttava asianmukaiseen suunnitteluun tarpeiden ennakoimiseksi, hakijoille tiedottamiseksi varhaisessa vaiheessa ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisen helpottamiseksi.

⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/797, annettu 11 päivänä toukokuuta 2016, rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta Euroopan unionissa (EUVL L 138, 26.5.2016, s. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

- (16) Rautateiden ratakapasiteetin optimaalisen käytön varmistamiseksi suunnittelua ja käyttöoikeuden myöntämistä koskevassa menettelyssä olisi otettava huomioon sosioekonomiset, toiminnalliset ja ympäristöön liittyvät kriteerit, erityisesti arvioitaessa vaihtoehtoisia kapasiteetin osittamisvaihtoehtoja rautatieinfrastruktuurin osan ollessa kuormitettu tai ylikuormitettu, ja ristiriitojen ratkaisemiseksi. Erityisesti niiden hakijoiden kannalta, jotka hakevat kapasiteettia eri jäsenvaltioissa, olisi hyödyllistä, että rataverkon haltijat käyttäisivät yhteistä menetelmää ja avoimia kriteereitä, joilla selvennetään, miten kyseiset kriteerit on otettu huomioon ja miten ne ovat vaikuttaneet tehtyihin päätöksiin.
- (17) Rataverkon haltijoiden eurooppalaisen verkoston (European Network of Infrastructure Managers), jäljempänä 'ENIM', olisi annettava ohjeita siitä, miten voidaan vahvistaa objektiivinen, avoin ja syrjimätön yhteinen menetelmä, joka perustuisi kapasiteetin osittamista ja käyttöoikeuden myöntämistä koskeviin sosioekonomisiin, toiminnallisiin ja ympäristöön liittyviin kriteereihin. Koska kyseessä on uusi menetelmä kapasiteetin osittamisesta tai ristiriitojen ratkaisemisesta päättämiseksi ja koska on tärkeää asettaa parametriarvot oikealle tasolle, ENIMin olisi testattava ja kalibroitava toiminnallisten, sosioekonomisten ja ympäristöön liittyvien kriteerien soveltamista ennen niiden käyttöönottoa.
- (18) Rataverkon haltijoiden olisi tarvittaessa mukautettava parametrien vakioarvot paikallisten tai kansallisten olosuhteiden huomioon ottamiseksi hyväksytyjen lähestymistapojen ja empiirisen näytön perusteella.

- (19) Rataverkon haltijoiden harjoittamalla strategisella kapasiteetin suunnittelulla olisi parannettava rautatieinfrastruktuurin käyttöä ennakoimalla rautatiepalvelujen kysyntää, myös analysoimalla odotettavissa olevia liikennemarkkinoiden kehityssuuntauksia, ja ottamalla huomioon suunniteltu rautatieinfrastruktuurin kehittäminen, uudistaminen ja kunnossapito. Sillä olisi varmistettava, että rautateiden ratakapasiteetin käyttöoikeus myönnetään tavalla, joka maksimoi rautatiepalvelujen arvon yhteiskunnalle. Rataverkon haltijoiden olisi varmistettava, että strategisella kapasiteetin suunnittelulla saadaan asteittain yksityiskohtaisemmiksi tulevia tietoja käytettävissä olevasta kapasiteetista, ottaen huomioon operatiivisilta sidosryhmiltä saatu palaute, ja että se muodostaa perustan kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiselle.
- (20) Sen varmistamiseksi, että kapasiteettia riittää eri rautatiemarkkinoiden segmenteille ja erityisesti tavaraliikenteelle ja rajat ylittäville rautatieliikennepalveluille, rataverkon haltijoiden olisi voitava ennalta suunnitella kapasiteetin käyttöä ylikuormitetussa tai kuormitetussa rautatieinfrastruktuurissa ja laajentaa tällainen suunnittelu tarvittaessa verkon muihin osiin. Tällaisessa kapasiteetin ennakkosuunnittelussa olisi otettava huomioon erilaiset kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenetelmät ja rautatiemarkkinoiden eri segmenttien ominaispiirteet. Sen pitäisi mahdollistaa rautatieinfrastruktuurin parempi käyttö ryhmittelemällä kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisvaiheessa sellaiset junat, joilla on samanlaiset suoritusominaisuudet.

- (21) Rataverkon haltijoiden olisi kapasiteetin käyttöoikeuksia myöntäessään noudatettava kapasiteetin tarjontaa koskevaa strategista suunnittelua varmistaen samalla, että kapasiteetin käyttöoikeudet myönnetään markkinakysynnän mukaisesti oikeudenmukaisella ja syrjimättömällä tavalla. Jotkin kapasiteetin tarjontasuunnitelman kanssa yhteensopimattomat kapasiteettihakemukset voitaisiin tästä syystä hylätä tai niille voitaisiin antaa käyttöoikeuksien myöntämisvaiheessa vähemmän painoarvoa. Kapasiteetin tarjontasuunnitelmaa olisi päivitettävä jatkuvasti, jotta se vastaisi käytettävissä olevaa kapasiteettia.
- (22) Rautatiemarkkinoiden eri segmenteillä toimivilla yrityksillä on erilaiset valmiudet ennakoida rautateiden ratakapasiteettitarpeitaan. Erityisesti jotkin tavaraliikenteen tarjoajat eivät ehkä pysty määrittämään kapasiteettitarpeitaan ajoissa, jotta kyseiset tarpeet voitaisiin sisällyttää vuosaikatauluun eli junien ja liikkuvan kaluston liikkumista koskevaan vuotuiseseen suunnitelmaan, eivätkä kyseiset tarpeet välttämättä sovi vuosaikatauluun. Sen vuoksi rataverkon haltijoiden olisi voitava tarjota riittävän laadukasta ja määrällisesti riittävää kapasiteettia myös sellaisille rautatieliikennepalveluille, joiden kysyntä on epävakaata, jotka järjestetään suhteellisen lyhyellä varoitusajalla, joihin sisältyy enemmän kuin yksittäinen junan kulkupäivä ja joita voidaan liikennöidä toistuvasti ajan, joka ei osu yksiin aikataulukauden keston kanssa. Tätä varten olisi oltava mahdollista varata juna-aikatauluille kapasiteettia, jonka käyttöoikeus voidaan myöntää lyhyellä varoitusajalla.

- (23) Rautateiden ratakapasiteetin hakijoiden olisi voitava suunnitella ja hakea rautateiden ratakapasiteettia vuosittain vuosiaikataulun pohjalta. Hakijoiden olisi myös voitava hakea vakaalle ja monivuotiselle rautatieliikenteelle rautateiden ratakapasiteettia varhaisemmassa vaiheessa puitesopimusten avulla. Lisäksi hakijoiden olisi voitava hakea yksittäisille junille kapasiteettia lähellä niiden liikennöintiä ad hoc -kapasiteettihakemuksilla tai toistuville junaliikennepalveluille jatkuvan kapasiteettihaun hakemuksilla. Koska jatkuva kapasiteettihaku sopii erityisen hyvin rautateiden tavaraliikennepalveluille niiden ominaisuuksien vuoksi, jatkuvan kapasiteettihakuprosessin kautta tapahtuvan kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisen olisi koskettava ainakin rautateiden tavaraliikennepalveluja.

- (24) Merkittävä osa rautateiden tavaraliikenteestä on kaukoliikennettä, joka edellyttää rataverkon haltijoiden välistä rajat ylittävää koordinoitua. Rautatieliikenteen lisäämistä koskevan politiikkatavoitteen toteutuminen riippuu myös rajat ylittävän henkilöliikenteen lisääntymisestä. Rajat ylittävän liikenteen lisääntymisen helpottamiseksi ja edistämiseksi yhtenäisellä eurooppalaisella rautatiealueella on tarpeen varmistaa, että rautateiden ratakapasiteetin hallintaa koskevat säännöt ja menettelyt ovat nykyistä johdonmukaisempia ja yhdenmukaisempia, samalla kun niiden määrittelyssä tukeudutaan alalta löytyvään kokemukseen ja asiantuntemukseen. Tästä syystä ENIMin roolia olisi vahvistettava antamalla sille tehtäväksi laatia suuntaviivat, jotta voidaan edistää tämän asetuksen yhdenmukaista täytäntöönpanoa rautateiden ratakapasiteetin hallintamenettelyjen ja -menetelmien sekä rajat ylittävän kapasiteetin ja liikenteen aktiivisen koordinoinnin osalta. ENIMin olisi erityisesti laadittava eurooppalaiset kehykset kapasiteetin hallintaa, rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinoitua sekä suorituskyvyn tarkastelua varten. Rautatieyrityksiä, hakijoita ja muita operatiivisia sidosryhmiä olisi kuultava kyseisiä eurooppalaisia kehyksiä kehitettäessä.

- (25) Kapasiteetin hallintaa koskevassa eurooppalaisessa kehyksessä, rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinoitua koskevassa eurooppalaisessa kehyksessä ja suorituskyvyn tarkastelua koskevassa eurooppalaisessa kehyksessä, jotka kaikki ovat ENIMin kehittämiä, olisi annettava suuntaviivat, joissa vahvistetaan yhteiset välineet, menetelmät ja menettelytavat, joiden avulla rataverkon haltijat voivat panna tämän asetuksen yhdenmukaisesti täytäntöön yhtenäisellä eurooppalaisella rautatiealueella ja jotka liittyvät rautateiden ratakapasiteetin hallintaan, rajat ylittävän liikenteen koordinointiin, liikenteen häiriöiden ja kriisitilanteiden hallintaan sekä suorituskyvyn tarkasteluun. Vaikka kyseisten kehysten ja niiden sisältämien osatekijöiden olisi oltava ei-sitovia ja rataverkon haltijoiden olisi edelleen oltava vastuussa operatiivisista päätöksistään, rataverkon haltijoiden odotetaan kuitenkin noudattavan kyseisiä kehyksiä, ellei niistä poikkeaminen ole erityisten olosuhteiden vuoksi perusteltua. Tällaisissa tapauksissa rataverkon haltijoiden olisi toimittava ”noudata tai selitä” -periaatteen mukaisesti ja perusteltava kaikki poikkeamat kyseisistä kehyksistä. Tällä toimintatavalla on mahdollista löytää tasapaino niiden tarpeiden välillä, jotka koskevat yhtäältä koordinoitua ja yhtenäisten toimintatapojen soveltamista yhtenäisellä eurooppalaisella rautatiealueella ja toisaalta menettelyjen ja menetelmien mukauttamista tiettyjen maantieteellisten alueiden erityisolosuhteisiin. Jos ENIM ei pääse sopimukseen yhteisistä välineistä, menetelmistä ja menettelytavoista eikä sen vuoksi pysty kehittämään eurooppalaisia kehyksiä tai, vaikka tällainen sopimus olisi, jos kyseiset kehykset ovat riittämättömiä niille asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi tai jos kyseisten kehysten soveltamisesta poiketaan merkittävästi, mikä haittaa tämän asetuksen yhdenmukaista täytäntöönpanoa, komission olisi hyväksyttävä täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan sitovat säännöt yhteisistä välineistä, menetelmistä ja menettelytavoista, jotka ovat tarpeen kyseisten eurooppalaisten kehysten tai niiden osatekijöiden yhdenmukaista täytäntöönpanoa varten.

- (26) ENIMin olisi nimettävä verkon koordinaattori hoitamaan tuki- ja operatiivisia tehtäviä. Verkostokoordinaattoria nimetessään ENIMin olisi harkittava voittoa tavoittelematonta yhteisöä, jolla on kokemusta rautateiden ratakapasiteetin hallinnan parantamisesta ja siihen osallistumisesta.
- (27) Säännöillä, jotka koskevat rajat ylittävän rautatieliikenteen hallintaa tavanomaisissa olosuhteissa ja häiriötilanteissa, olisi edistettävä rautatieliikennepalvelujen sujuvaa, häiriönsietokykyistä ja saumatonta toimintaa. Kyseisissä säännöissä olisi säädettävä jäsenneilyn koordinoinnin järjestelmästä rataverkon haltijoiden ja muiden sidosryhmien välillä.
- (28) Rautatieinfrastruktuurin käyttö edellyttää tiivistä yhteistyötä rataverkon haltijoiden välillä sekä tiivistä vuorovaikutusta rautatieyritysten ja muiden rautatieliikenteeseen ja multimodaalikuljetuksiin ja logistiikkaan suoraan osallistuvien sidosryhmien kanssa. Sen vuoksi on tarpeen säätää jäsenneilyä kuulemisesta rataverkon haltijoiden ja muiden sidosryhmien välillä. Euroopan rautatiefoorumin (European Railway Platform), jäljempänä 'ERP', olisi toimittava tämän jäsenneilyn kuulemisen foorumina, koska sen on tarkoitus koostua kaikkien rautatieliikennepalveluihin osallistuvien sidosryhmien edustajista, mukaan lukien muun muassa rautatieyritykset, palvelupaikkojen ylläpitäjät ja multimodaalisten liikenneterminaalien ylläpitäjät. ERP:n olisi voitava antaa ENIMille lausuntojaan eurooppalaisten kehysten kehittämisprosessin aikana, jakaa konkreettisia kokemuksia ja antaa käytännön ehdotuksia erityisiin haasteisiin liittyen sekä auttaa edelleen parantamaan eurooppalaisten rautatieliikennepalvelujen toimintaa.

- (29) Rautatiepalvelujen luotettavuus ja hyvissä ajoin etukäteen saatavilla oleva tieto palvelujen saatavuudesta ovat rautatieliikenteen asiakkaiden ja hakijoiden tärkeimpinä pitämiä näkökohtia. Aikataulujen luotettavuus on myös ratkaiseva tekijä rautatiejärjestelmän moitteettoman toiminnan kannalta, kun palvelujen ja verkon ulkoisvaikutusten välillä on vahva vuorovaikutus. Tästä syystä poikkeamat aikataulusta olisi pidettävä mahdollisimman vähäisinä, ja olisi otettava käyttöön riittävien kannustinten järjestelmä, jolla kannustetaan rataverkon haltijoita, rautatieyrityksiä ja muita asiaankuuluvia sidosryhmiä täyttämään sitoumuksensa.

(30) Tässä asetuksessa olisi otettava käyttöön seuraamusmaksujärjestelmä, jonka mukaan seuraamusmaksu tulee maksettavaksi, jos joko rataverkon haltija tai hakija ei täytä myönnettyä kapasiteetin käyttöoikeutta koskevia sitoumuksiaan. Seuraamusmaksun tason olisi oltava tehokas, oikeasuhteinen, varoittava ja syrjimätön, jotta voidaan varmistaa kapasiteetin käyttö suunnitelman mukaisesti. Myös sääntelyelimen olisi hyväksyttävä seuraamusmaksun taso. Rataverkon haltija voisi käyttää rautatieverkossa maksettuja ratamaksuja perustana ehdottaessaan seuraamusmaksujen tasoa. Seuraamusmaksun mukauttamisessa olisi otettava huomioon useita tekijöitä, mukaan lukien muutoksesta ilmoittamisen ajankohta, tarjotun vaihtoehdoisen kapasiteetin käyttöoikeuden laatu eli tarjottu lisämatka tai kapasiteetin ajoitus, tekniset ominaisuudet ja muut asiaankuuluvat näkökohdat taikka se, voidaanko kapasiteetin käyttöoikeus jakaa uudelleen toiselle hakijalle tämän käyttöön. Sovellettavan mukautuksen olisi oltava vähäinen, kun vaihtoehdon laatu on hyvä tai kun kapasiteetin käyttöoikeus voidaan jakaa uudelleen. Sovellettavan mukautuksen olisi oltava suurempi, jos muutosta pyydetään vasta vähän ennen kapasiteetin käyttöoikeuden käyttöajankohtaa tai jos laatu on liian heikko verrattuna alkujaan tarjottuun kapasiteetin käyttöoikeuteen. Niissä jäsenvaltioissa, joiden rahayksikkö ei ole euro, rataverkon haltijoiden olisi säädettävä valuuttansa määräisistä seuraamusmaksuista, jotka vastaavat tässä asetuksessa euroissa määritettyjä tasoa tämän asetuksen voimaantulopäivänä. Kyseisiä rataverkon haltijoita pyydetään tarkastelemaan säännöllisesti seuraamusmaksujen tasoa myös valuuttakurssin kehityksen osalta. Tällä seuraamusmaksujärjestelmällä olisi pyrittävä nopeuttamaan riitojen ratkaisua ja vähentämään riitoja, jotka liittyvät myönnettyjen kapasiteetin käyttöoikeuksien noudattamatta jättämiseen, sekä tarjoamaan varmuutta, oikeusvarmuutta, ennakoitavuutta ja avoimuutta sekä rataverkon haltijoille että hakijoille niiden myönnettyihin kapasiteetin käyttöoikeuksiin liittyvien sitoumusten osalta.

- (31) Rautateiden infrastruktuuripalvelujen ja rautatieliikennepalvelujen laadun jatkuva seuranta on ennakoedellytys kyseisten palvelujen suorituskyvyn parantamiselle. Rataverkon haltijoiden olisi seurattava ja vertailtava rautateiden infrastruktuuripalvelujen ja rautatieliikennepalvelujen suorituskykyä kansallisella tasolla, kun taas ENIMin olisi seurattava suorituskykyä unionin tasolla. Sen vuoksi on tarpeen luoda avoin ja objektiivinen indikaattorijärjestelmä, jonka avulla saadaan tietoa niistä suorituskykyyn liittyvistä näkökohdista, jotka ovat merkityksellisiä eri operatiivisten sidosryhmien ja rautatieliikennepalvelujen loppukäyttäjien kannalta. Kyseisessä järjestelmässä olisi ensisijaisesti keskityttävä seuraamaan operatiivisten sidosryhmien tekemien sitoumusten täyttämistä ja suorituskyvyn parantumista ajan mittaan ottaen samalla huomioon rautatiealan erilaiset olosuhteet ja ominaispiirteet. Tällaisen järjestelmän perustamiseksi ja sen tulosten analysoimiseksi ENIMin ja komission olisi voitava käyttää apuna riippumattomia asiantuntijoita suorituskykyä käsittelevän neuvoo-antavan paneelin muodossa. Suorituskykyä käsittelevän neuvoo-antavan paneelin olisi voitava antaa ENIMille ja komissiolle sekä operatiivisille sidosryhmille ja eurooppalaisille koordinaattoreille riippumattomia neuvoja kaikilla aloilla, jotka vaikuttavat suorituskykyyn rautatiepalvelujen ja rautatieinfrastruktuurin hallinnoinnin osalta. Sen olisi myös osallistuttava suorituskyvyn tarkastelukertomuksen laatimiseen.

- (32) Rautateiden infrastruktuuripalvelujen suorituskyvyn parantamiseksi yhtenäisellä eurooppalaisella rautatiealueella ENIMin olisi kehitettävä suorituskyvyn tarkastelun eurooppalainen kehys. Kehyksellä olisi pyrittävä varmistamaan, että kaikki unionin rataverkon haltijat käyttävät yhteisiä välineitä, menetelmiä ja menettelytapoja suorituskyvyn mittaamiseen sovittujen indikaattoreiden avulla. Sen avulla olisi voitava havaita unionin rautatieverkon suorituskykypuutteet. Sillä olisi pyrittävä varmistamaan, että rataverkon haltijat asettavat suorituskykytavoitteet siten, että niissä otetaan huomioon niiden hallinnoiman verkon erityispiirteet, mutta samalla varmistetaan johdonmukaisuus kaikkein merkityksellisempien suorituskykypuutteiden havaitsemisen suhteen. Sillä olisi mahdollistettava se, että rataverkon haltijat voivat tehdä yhteistyötä unionin tasolla määrittääkseen toimenpiteitä suorituskykypuutteiden korjaamiseksi ja niiden vaikutuksen seuraamiseksi. ENIMin olisi tarkasteltava kyseistä kehystä säännöllisesti uudelleen sen varmistamiseksi, että se on tarkoituksenmukainen.
- (33) Jotta voidaan varmistaa rataverkon haltijoiden tehokas koordinointi unionin tasolla, ENIMistä olisi tehtävä toiminnallisempi. Siihen olisi sisällyttävä päätöksentekomekanismeja, joiden avulla rataverkon haltijat voivat koordinoida tehokkaasti strategista kapasiteetin suunnittelua.

- (34) Jäsenvaltioiden kaikkien rataverkon haltijoiden, jotka vastaavat Euroopan laajuisen liikenneverkon (Trans-European Transport Network), jäljempänä 'TEN-T-verkko', ydinverkkoon ja laajennettuun ydinverkkoon kuuluvista radoista, olisi oltava ENIMin jäseniä. Myös jäsenvaltioiden muiden rataverkon haltijoiden, jotka osallistuvat TEN-T-ydinverkon ja laajennetun TEN-T-ydinverkon ulkopuolisten ratojen kapasiteetin käyttöoikeuksien strategiseen hallintaan, olisi voitava osallistua ENIMin keskusteluihin. Muita rataverkon haltijoita voitaisiin kutsua osallistumaan ENIMin toimintaan tarkkailijoina, mutta ilman äänioikeutta. Lisäksi on unionin edun mukaista sallia Euroopan vapaakauppaliiton jäsenvaltioiden ja unionin puolesta neuvoston päätöksen (EU) 2017/1937⁸ mukaisesti allekirjoitetun liikenneyhteisön perustamista koskevan sopimuksen kaakkoiseurooppalaisten osapuolten TEN-T-ydinverkkoon ja laajennettuun TEN-T-ydinverkkoon kuuluvista radoista vastaavien rataverkon haltijoiden osallistuminen ENIMIin edellyttäen, että kyseiset valtiot tai osapuolet soveltavat tätä asetusta unionin kanssa tehdyn kansainvälisen sopimuksen perusteella. Kyseisten valtioiden ja osapuolten ENIMIin osallistumista koskevat yksityiskohtaiset säännöt olisi määritettävä unionin kanssa tehdyssä sopimuksessa. Kyseiset valtiot ja osapuolet ovat unionin läheisiä kumppaneita liikenteen alalla. Maantieteellisen sijaintinsa vuoksi useimmilla niistä on lisäksi merkittäviä rautatieyhteyksiä jäsenvaltioihin tai kauttakulkuliikennettä kahden tai useamman jäsenvaltion välillä. Sen vuoksi niiden panos ENIMin toimintaan on tärkeä.

⁸ Neuvoston päätös (EU) 2017/1937, annettu 11 päivänä heinäkuuta 2017, liikenneyhteisön perustamista koskevan sopimuksen allekirjoittamisesta Euroopan unionin puolesta ja sen väliaikaisesta soveltamisesta (EUVL L 278, 27.10.2017, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2017/1937/oj>).

- (35) Rautateiden sääntelyelinten olisi tehtävä yhteistyötä unionin tasolla, jotta varmistetaan sääntelykehyksen yhdenmukainen soveltaminen ja hakijoiden yhdenmukainen kohtelu yhtenäisellä eurooppalaisella rautatiealueella. Yhteistyö olisi toteutettava Euroopan rautateiden sääntelyelinten verkoston (European Network of Rail Regulatory Bodies), jäljempänä 'ENRRB', kautta, jotta voidaan kehittää yhteisiä käytäntöjä niiden päätösten tekemistä varten, joihin niillä tämän asetuksen nojalla on valtuudet. Tätä varten ENRRB:n olisi hoidettava koordinoitavia tehtäviä ja se voi antaa ei-sitovia suosituksia, lausuntoja tai kertomuksia rajat ylittävästä rautatieliikenteestä ja rautateiden infrastruktuuripalvelujen ja rautatieliikennepalvelujen suorituskyvystä. ENRRB:n antamalla suosituksilla ja lausunnoilla olisi edistettävä kansallisia päätöksiä, jotka tukevat eurooppalaisissa kehyksissä kuvattuja yhdenmukaistettuja menettelyjä, eivätkä ne saisi vaikuttaa rautateiden sääntelyelinten tai rataverkon haltijoiden toimivaltaan.

- (36) Rautateiden ratakapasiteetin tehokas hallinta ja rautateiden liikenteenhallinta edellyttää datan ja tietojen vaihtoa rataverkon haltijoiden, hakijoiden ja muiden operatiivisten sidosryhmien välillä. Vaihto voi olla huomattavasti vaikuttavampaa ja tehokkaampaa yhteentoimivien digitaalisten välineiden ja mahdollisuuksien mukaan automaation avulla. Yhteentoimivuuden eritelmät olisi sen vuoksi pantava täytäntöön ensi tilassa, ja niitä olisi kehitettävä edelleen teknologian kehityksen ja tässä asetuksessa säädettyjen uusien prosessien huomioon ottamiseksi. Telemaattisten sovellusten eurooppalaisena järjestelmäviranomaisena Euroopan unionin rautatieviraston (European Union Agency for Railways, ERA) olisi osallistuttava tässä asetuksessa tarkoitettujen digitaalisten välineiden kehittämiseen ja käyttöönottoon sen varmistamiseksi, että ne ovat direktiivissä (EU) 2016/797 määritellyn telemaattisia sovelluksia koskevan yhteentoimivuuden teknisen eritelmän (YTE) mukaisia sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/796⁹ 23 artiklan mukaisia.
- (37) Rataverkon haltijoiden olisi erityisesti digitalisaation osalta varmistettava yhdenmukaisuus neuvoston asetuksella (EU) 2021/2085¹⁰ perustetun Euroopan rautatiet -yhteisyrityksen työn kanssa mainitun asetuksen 96 artiklassa tarkoitetun järjestelmäpilarin ohjausryhmän ja 97 artiklassa tarkoitetun käyttöönotto-ryhmän avulla.

⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/796, annettu 11 päivänä toukokuuta 2016, Euroopan unionin rautatievirastosta ja asetuksen (EY) N:o 881/2004 kumoamisesta (EUVL L 138, 26.5.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/796/oj>).

¹⁰ Neuvoston asetus (EU) 2021/2085, annettu 19 päivänä marraskuuta 2021, Horisontti Eurooppa -ohjelman yhteisyritysten perustamisesta sekä asetusten (EY) N:o 219/2007, (EU) N:o 557/2014, (EU) N:o 558/2014, (EU) N:o 559/2014, (EU) N:o 560/2014, (EU) N:o 561/2014 ja (EU) N:o 642/2014 kumoamisesta (EUVL L 427, 30.11.2021, s. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/2085/oj>).

(38) Jotta voidaan varmistaa kansainvälisen rautatieliikenteen kapasiteetin ja liikenteenhallinnan sujuvuus, minimoida myönnettyjen kapasiteetin käyttöoikeuksien peruutukset ja rautatieliikenteen keskeytyminen rautatieverkossa tapahtuvien häiriöiden vuoksi sekä ottaa huomioon rataverkon haltijoiden käytäntöjen kehitys ja uusien kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenetelmien sekä tieto- ja viestintätekniikan käyttö, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädöksiä, jotka koskevat infrastruktuurikapasiteetin strategiseen suunnitteluun perustuvien suoritteiden tiettyjä osia; strategisen kapasiteetin suunnittelun ja kapasiteetin käyttöoikeuksien myöntämismenettelyn aikataulua; myönnettyihin kapasiteetin käyttöoikeuksiin tehtävien muutosten kestoa ja hakijoille tarjottavien vaihtoehtoisten ratkaisujen rakentamista; ratatöistä johtuvien kapasiteettirajoitteiden koordinoinnin, niihin liittyvän kuulemisen ja niiden julkaisemisen aikatauluun liittyviä tiettyjä osatekijöitä; kuormitetun ja ylikuormitetun rautatieinfrastruktuurin kapasiteetin käyttöä koskevia kynnysarvoja; seuraamusmaksutasojen mukauttamista inflaatioon ja operatiivisille sidosryhmille annettavia tietoja. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa¹¹ vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.

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

- (39) Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovalta ottaa käyttöön teknisiä ja toiminnallisia vaatimuksia, joilla helpotetaan yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen moitteetonta toimintaa ja jotka koskevat yhdenmukaisia perusteita rataverkon haltijoiden hakijoille asettamille vaatimuksille, varautumissuunnittelun teknisiä ja toiminnallisia vaatimuksia, yksityiskohtaisia sääntöjä puitesopimusten tekemiselle sekä tällaisten sopimusten muodolle ja sisällölle sekä jatkuvaa kapasiteettihakuprosessia koskevia ja eurooppalaisiin kehyksiin liittyviä yksityiskohtaisia sääntöjä. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011¹² mukaisesti. Jos direktiivillä 2012/34/EU perustettu komitea ei anna lausuntoa tarkastelumenettelyn puitteissa, komission ei pitäisi hyväksyä ehdotusta täytäntöönpanosäädökseksi.
- (40) Komissio on ilmoittanut aikovansa arvioida asetuksen (EU) 2016/796 suunniteltua tarkistamista silmällä pitäen, onko ERAn toimivallan laajentaminen rautateiden ratakapasiteettiin toteutettavissa ja mitä mahdollisia hyötyjä siitä olisi. Arviointiin voisi sisältyä näkökohtia, jotka koskevat ERAn nykyisten toimivaltuuksien käyttöä alakohtaisissa kuulemisprosesseissa, erityisesti sekundaarilainsäädäntöä laadittaessa, sekä tukiroolia suorituskyvyn riippumattoman seurannan helpottamisessa ja talousarviovaikutusten arvioinnissa.

¹² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (41) Korvataan direktiivissä 2012/34/EU säädetyt kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevat säännöt tässä asetuksessa säädetyillä säännöillä. Sen vuoksi tässä asetuksessa olisi määriteltävä rataverkon haltijoiden välistä yhteistyötä koskevat säännöt, rautateiden sääntelyelinten välistä yhteistyötä koskevat säännöt, vaatimukset, jotka koskevat rautatieyritysten käytettävissä olevan rautatieinfrastruktuurin luonnetta kuvaavan verkkoselostuksen osia, infrastruktuurin käyttöoikeuden ehdot sekä kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevat periaatteet ja perusteet. Tämä asetus ei saisi vaikuttaa yhteistyötä ja koordinoitua koskeviin sääntöihin eikä verkkoselostuksen osiin, jotka eivät liity kapasiteetin hallintaan.
- (42) Asetuksen (EU) N:o 913/2010 jälkiarvioinnissa todettiin, että kyseisen asetuksen vaikutus oli liian vähäinen, jotta se olisi edistänyt liikennemuotosiirtymää maanteiltä rautateille. Lisäksi jäsenvaltioiden ja rataverkon haltijoiden välinen yhteistyö rautateiden ratakapasiteetin hallinnoinnissa oli edelleen tehotonta rajat ylittävästä näkökulmasta. Kyseinen arviointi on myös osoittanut, että rautateiden tavaraliikennekäytävien kapasiteetin hallinta erillään muusta verkosta ei ole tehokasta. Rautateiden ratakapasiteetin käyttöön olisi sovellettava yhteistä sääntelykehystä, jossa konsolidoidaan direktiivin 2012/34/EU ja asetuksen (EU) N:o 913/2010 asiaa koskevat säännökset. Sen vuoksi ja riittävän siirtymäkauden jälkeen asetus (EU) N:o 913/2010 olisi kumottava ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevat direktiivin 2012/34/EU säännökset olisi korvattava tällä asetuksella.

- (43) Vuosiaikataulun laatiminen edellyttää, että valmistelvat toimet toteutetaan kyseisen vuosiaikataulun voimaantuloa edeltävinä vuosina. Sen vuoksi siirtyminen direktiivillä 2012/34/EU ja asetuksella (EU) N:o 913/2010 perustetusta sääntelykehyksestä tällä asetuksella perustettuun sääntelykehykseen merkitsee sitä, että uuden sääntelykehyksen mukaisten vuosiaikataulujen valmistelu olisi aloitettava samaan aikaan kuin nykyisen kehyksen sääntöjä vielä sovelletaan. Siirtymävaiheessa olisi tästä syystä sovellettava kaksitahoista järjestelmää, jossa vuosiaikataulun edellyttämien valmisteluvaiheiden olisi oltava kyseiseen vuosiaikatauluun sovellettavan sääntelykehyksen mukaisia. Nykyisen kehyksen mukaisesti tehtyjä puitesopimuksia olisi voitava jatkaa niiden voimassaolon päättymiseen saakka.

- (44) Vuosiaikataulun valmistelu olisi uuden sääntelykehyksen mukaisesti aloitettava käynnistämällä kapasiteettistrategiavaihe viisi vuotta ennen kyseisen vuosiaikataulun voimaantuloa. Kyseinen ajoitus on yhdenmukainen jäsenvaltion ja rataverkon haltijan välillä tehtyjen sopimusjärjestelyjen aikataulun kanssa, johon sisältyy infrastruktuurin haltijalle rahoituksen myöntämiseksi sovittujen maksujen rakenne ja joka kattaa vähintään viiden vuoden ajanjakson, kuten direktiivissä 2012/34/EU säädetään. Jotta uutta sääntelykehystä kyettäisiin soveltamaan varhaisessa vaiheessa, voitaisiin alalla jo tehty valmistelutyö huomioiden yksinkertaistaa kahden ensimmäisen vuosiaikataulun vahvistamiseen johtavien toimien aikaväliä lyhentämällä kapasiteettistrategiaa koskevaa vaihetta. Näin ollen ensimmäisen uuden sääntelykehyksen mukaisen vuosiaikataulun olisi oltava 14 päivänä joulukuuta 2030 alkava vuosiaikataulu. Kaikkien sidosryhmien olisi aloitettava viipymättä tarvittavat valmistelut uuden sääntelykehyksen noudattamiseksi.

- (45) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2022/2557¹³ säädetään toimenpiteistä keskeisiä palveluja unionissa tarjoavien kriittisten toimijoiden korkeatasoisen häiriönsietokyvyn saavuttamiseksi. Tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvat rataverkon haltijat kuuluvat periaatteessa myös kyseisen direktiivin soveltamisalaan. Direktiivissä (EU) 2022/2557 edellytetään, että kriittiset toimijat toteuttavat häiriönsietokykyä parantavia toimenpiteitä. Tässä asetuksessa edellytetään myös, että rataverkon haltijat toteuttavat häiriönsietokykyä parantavia toimenpiteitä rautatieliikenteeseen vaikuttavissa verkon häiriö- ja kriisitilanteissa. Tämän asetuksen mukaisia häiriönsietokykyä parantavia toimenpiteitä olisi sovellettava rajoittamatta direktiivin (EU) 2022/2557 soveltamista ja täydentäen sitä. Rataverkon haltijoiden on varmistettava, että ne täyttävät myös direktiivin (EU) 2022/2557 mukaiset velvoitteensa. Jos rataverkon haltijat ovat jo toteuttaneet tämän asetuksen nojalla toimenpiteitä ja laatineet asiakirjoja, jotka ovat merkityksellisiä direktiivin (EU) 2022/2557 mukaisten häiriönsietokykyä parantavien toimenpiteiden kannalta, niiden olisi voitava hyödyntää kyseisiä toimenpiteitä ja asiakirjoja täyttääkseen mainitun direktiivin mukaiset häiriönsietokykyä parantavia toimenpiteitä koskevat vaatimukset.

¹³ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2022/2557, annettu 14 päivänä joulukuuta 2022, kriittisten toimijoiden häiriönsietokyvystä ja direktiivin 2008/114/EY kumoamisesta (EUVL L 333, 27.12.2022, s. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj>).

- (46) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitetta, joka on rautateiden ratakapasiteetin ja liikenteen tehokkaampi hallinnointi ja sitä kautta palvelujen laadun parantaminen ja liikenteen lisääminen rautatieverkossa, vaan se voidaan sen rajat ylittävien vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on kyseisen tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

I luku

Yleiset säännökset

1 artikla

Kohde ja soveltamisala

1. Tässä asetuksessa vahvistetaan periaatteet, säännöt ja menettelyt, joita sovelletaan rautateiden ratakapasiteetin hallintaan, liikenteenhallintaan, kriisinhallintaan ja suorituskyvyn hallintaan kotimaan ja kansainvälisen rautatieliikenteen osalta sekä rataverkon haltijoiden ja muiden operatiivisten sidosryhmien väliseen koordinointiin, sekä periaatteet, säännöt ja menettelyt, joita sovelletaan tässä asetuksessa säädettyjä kapasiteetin- ja liikenteenhallintaprosesseja tukevien digitaalisten välineiden käyttöönottoon. Siinä vahvistetaan myös säännöt, jotka koskevat rataverkon haltijoiden välistä ja muiden asiaankuuluvien sidosryhmien kanssa toteutettavaa eurooppalaista koordinoitiverkostoa sekä kapasiteetin ja liikenteenhallinnan valvontaa.
2. Tätä asetusta sovelletaan direktiivin 2012/34/EU 1 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuun rautatieinfrastruktuurin käyttöön kotimaisessa ja kansainvälisessä rautatieliikenteessä, mukaan lukien mainitun direktiivin 3 artiklan 11 alakohdassa määritellyt palvelupaikat.
3. Tämän asetuksen I luvun 2 ja 3 artiklaa ja II–V lukua ei sovelleta rautatieinfrastruktuuriin tai rautatiepalveluihin, joihin jäsenvaltio ei sovelle direktiivin 2012/34/EU IV lukua mainitun direktiivin 2 artiklan 3, 3 a, 4, 8 ja 8 a kohdan mukaisesti asianomaisten poikkeusten voimassaoloaikana.

4. Tätä asetusta ei sovelleta rautatiepalveluihin, jotka jäsenvaltio on jättänyt direktiivin 2012/34/EU IV luvun soveltamisalan ulkopuolelle mainitun direktiivin 2 artiklan 10 kohdan mukaisesti.
5. Tätä asetusta ei sovelleta direktiivin 2012/34/EU 2 artiklan 9 kohdassa tarkoitettuihin yrityksiin tai liikennepalveluihin.
6. Tätä asetusta ei sovelleta Kyprokseen eikä Maltaan niin kauan kuin niiden alueella ei ole rautatiejärjestelmää.
7. Tämä asetusta ei estä jäsenvaltioita hyväksymästä toimenpiteitä, jotka ovat tarpeen keskeisten turvallisuus- tai puolustusvoimien turvaamiseksi, tai hyväksymästä toimenpiteitä, joilla varmistetaan, että puolustusvoimilla on riittävät mahdollisuudet käyttää rautatieinfrastruktuuria, erityisesti sotilasoperaatioita ja -koulutusta varten, mukaan lukien 49 artiklan 1 kohdan a–e alakohdassa säädetyt toimenpiteet.

2 artikla

Yleiset vastualueet ja periaatteet

1. Tämä asetus ei rajoita direktiivin 2012/34/EU 4 artiklassa säädettyä rataverkon haltijoiden riippumattomuutta hallinnon osalta.
2. Rataverkon haltijat vastaavat rautateiden ratakapasiteetin hallinnasta ja rautateiden liikenteenhallinnasta, sanotun kuitenkin rajoittamatta direktiivin 2012/34/EU 7 c artiklan soveltamista.

Kaikissa rautateiden ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiseen liittyvissä tämän asetuksen säännöksissä olevia viittauksia rataverkon haltijaan pidetään viittauksina direktiivin 2012/34/EU 7 a artiklan 3 kohdassa tarkoitettuun käyttöoikeuksia myöntävään elimeen.

3. Tehokkaan ja toimivan rautateiden ratakapasiteetin ja liikenteenhallinnan helpottamiseksi unionissa 58 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen rataverkon haltijoiden on tehtävä yhteistyötä direktiivin 2012/34/EU 7 f artiklassa tarkoitettussa rataverkon haltijoiden eurooppalaisessa verkostossa, jäljempänä 'ENIM', yhteistyötä koskevien tämän asetuksen säännösten mukaisesti.

4. Täyttäessään tämän asetuksen mukaisia tehtäviään ja velvollisuuksiaan rataverkon haltijoiden on
- a) hyödynnettävä mahdollisimman tehokkaasti käytettävissä olevaa rautatieinfrastruktuuria tehokkaan suunnittelun ja koordinoinnin avulla, jotta voidaan lisätä rautatieliikenteen osuutta suhteessa muihin liikennemuotoihin sekä henkilö- että tavaraliikenteessä unionin ilmastotavoitteiden mukaisesti;
 - b) maksimoitava rautatieinfrastruktuurin mahdollistamien rautatieliikennepalvelujen yhteiskunnallinen arvo sosiaaliselta ja taloudelliselta sekä ympäristön kannalta;
 - c) varmistettava rautateiden ratakapasiteetin syrjimätön hallinta ja yhtäläiset ja läpinäkyvät käyttömahdollisuudet, myös ratatöiden aikana, tasapuolisen kilpailun mahdollistamiseksi ja rautatiepalvelujen parhaan mahdollisen kilpailukyvyn varmistamiseksi;
 - d) mahdollistettava saumaton rautatieliikenne useammassa kuin yhdessä verkossa ja rajojen yli pyrkimällä poistamaan pullonkaulat ja toiminnalliset esteet;

- e) varmistettava läpinäkyvyys rautateiden ratakapasiteetin tilan ja saatavuuden suhteen;
- f) tarkasteltava ja parannettava rautatieinfrastruktuurin suorituskykyä tiiviissä yhteistyössä operatiivisten sidosryhmien kanssa;
- g) edistettävä yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen toteuttamista ja kehittämistä erityisesti yhteisten eurooppalaisten teknisten ja toiminnallisten sääntöjen ja standardien avulla.

3 artikla

Rataverkon haltijan puolueettomuus kapasiteetin ja liikenteen hallinnassa sekä kunnossapidon suunnittelussa

1. Rataverkon haltijoiden on hoidettava kapasiteetin ja liikenteen hallintatehtävät, mukaan lukien kunnossapidon suunnittelu, yhtäläisellä, läpinäkyvällä ja syrjimättömällä tavalla. Minkäänlaiset eturistiriidat eivät saa vaikuttaa kyseisiä toimintoja koskevista päätöksistä vastaaviin henkilöihin.
2. Rataverkon haltijoiden on pidettävä luottamuksellisina niille toimitettuihin tietoihin liittyvät liikesalaisuudet unionin oikeuden ja kansallisen lainsäädännön mukaisesti, tarvittaessa myös anonymisoimalla muiden osapuolten kanssa jaetut tiedot.

3. Liikenteenhallinnan osalta rataverkon haltijoiden on varmistettava, että operatiiviset sidosryhmät saavat kyseisiä sidosryhmiä koskevissa häiriötilanteissa oikea-aikaisesti kaikki asiaankuuluvat tiedot. Jos rataverkon haltija myöntää oikeuksia osallistua liikenteenhallintaprosessiin, sen on toimittava asianomaisen operatiivisen sidosryhmän kannalta yhtäläisellä, läpinäkyvällä ja syrjimättömällä tavalla.
4. Kapasiteetin hallinnan ja rautatieinfrastruktuurin merkittävien kunnossapito-, uudistamis- ja parantamistöiden pitkän aikavälin suunnittelun osalta rataverkon haltijan on kuultava direktiivin 2012/34/EU 3 artiklan 19 alakohdassa määriteltyjä hakijoita tämän asetuksen mukaisesti ja otettava mahdollisimman tarkasti huomioon kyseisten hakijoiden esittämät huolenaiheet.

4 artikla

Strategiset ohjeet ja kansalliset vaatimukset

1. Jäsenvaltiot voivat antaa rataverkon haltijalle strategisia ohjeita, jotka perustuvat direktiivin 2012/34/EU 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuihin viitteellisiin rautatieinfrastruktuurin kehittämisstrategioihin. Kyseisissä strategisissa ohjeissa, joiden on oltava johdonmukaisia tämän asetuksen kanssa, on otettava huomioon rataverkon haltijoiden toiminnalliset velvollisuudet, jotta nämä voivat optimoida verkon käytön ja koordinoida tehokkaasti kapasiteetin jakamista rajat ylittävää liikennettä varten. Ne on annettava hyvissä ajoin, jotta rataverkon haltijat voivat noudattaa tämän asetuksen liitteessä I vahvistettuja määräaikoja, ja ne voivat kattaa tai sisältää erityisesti seuraavia:
 - a) kansallisen rautatiepolitiikan yleiset tavoitteet, jotka ovat merkityksellisiä tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvan strategisen kapasiteetin suunnittelun kannalta;

- b) katsaus rautatieinfrastruktuurin kehittämiseen ottaen huomioon asiaankuuluvat kansallisen tai alueellisen tason suunnitelmat ja strategiat sekä eurooppalaisten liikennekäytävien työsuunnitelmat;
- c) rautateiden ratakapasiteetin käyttöä koskevat yleiset vaatimukset ja suuntaviivat, jotka rataverkon haltijan on otettava huomioon strategisessa kapasiteetin suunnittelussa, erityisesti tämän asetuksen 23 artiklassa tarkoitetun kuormitetun ja ylikuormitetun rautatieinfrastruktuurin osalta;
- d) katsaus julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti harjoitettavan rautatieliikenteen suunniteltuun kehittämiseen ottaen tarvittaessa huomioon asianomaisten alue- tai paikallisviranomaisten näkemykset.

2. Jäsenvaltiot voivat säätää, että yksi tai useampi tässä kohdassa tarkoitetuista ohjeista on sitova, vaatimalla, että rataverkon haltijoiden on

- a) otettava käyttöön erityisiä aikataulusuunnittelumalleja, kuten integroituja vakioaikatauluja, sekä tavara- että henkilöliikenteelle;

- b) varattava kapasiteetin vähimmäismäärät 14 artiklassa tarkoitetuille rautatieliikennepalvelujen tyypeille liikennepolitiikan painopisteidensä mukaisesti;
- c) suunniteltava ennakolta rautateiden ratakapasiteettia tietyillä osuuksilla ja solmukohdissa 20 artiklan 5 kohdan mukaisesti;
- d) otettava huomioon kansallisen liikennepolitiikan painopisteet soveltamalla kansallisia parametreja 27 artiklan mukaisessa kapasiteetin osittamista koskevassa menetelmässä ja soveltamalla kansallisia parametreja 39 artiklan mukaisessa virallisessa ristiriitojen ratkaisumekanismissa.

Tällaiset vaatimukset eivät saa sitoa käytettävissä olevaa kapasiteettia rautatieinfrastruktuurin minkään osan osalta siinä määrin, että rataverkon haltijalta vietäisiin riittävä toimintamarginaali kaikkien 2 artiklan 4 kohdassa säädettyjen tehtävien ja vastuiden hoitamiseksi.

Rautatieliikennepalvelujen tarjoaminen erityisten aikataulusuunnittelumallien, kuten integroitujen vakioaikataulujen, mukaisesti, strategista kapasiteetin suunnittelua koskeva kuuleminen ja tällaisiin palveluihin tarvittavien kapasiteetin käyttöoikeuksien myöntäminen ovat avoimia kaikille hakijoille ja rautatieyrityksille yhtäläisin, läpinäkyvin ja syrjimättömin ehdoin.

3. Jos jäsenvaltiot ovat hyväksyneet strategisia ohjeita ja vaatimuksia 1 ja 2 kohdan nojalla, niiden on esitettävä ne yhdessä asiakirjassa ja asetettava tällainen asiakirja julkisesti saataville verkkosivustollaan. ENIMin on asetettava kyseisiin asiakirjoihin vievät linkit saataville omalle verkkosivustolleen.
4. Rautateiden kansainvälisten henkilö- ja tavaraliikennepalvelujen kehittämisen tukemiseksi jäsenvaltioiden on koordinoitava keskenään 56 artiklan mukaisesti, jotta voidaan varmistaa niiden tämän artiklan nojalla antamien strategisten ohjeiden ja vaatimusten välinen johdonmukaisuus.
5. Jäsenvaltiot voivat tarvittaessa myöntää rataverkon haltijalle korvauksen tulonmenetyksistä, jotka liittyvät yksinomaan rautateiden ratakapasiteetin käytön strategisten ohjeiden ja vaatimusten noudattamiseen, sanotun kuitenkaan rajoittamatta valtiontukisääntöjen soveltamista.

5 artikla
Määritelmät

Tässä asetuksessa sovelletaan direktiivin 2012/34/EU 3 artiklassa säädettyjä määritelmiä.

Lisäksi tässä asetuksessa tarkoitetaan

- 1) 'ylivoimaisella esteellä' mitä tahansa ennalta arvaamatonta, väistämätöntä tai poikkeuksellista tapahtumaa tai tilannetta, johon operatiivinen sidosryhmä ei voi vaikuttaa, jota ei kohtuullisella ennakoinnilla ja huolellisuudella voida välttää, jota ei voida ratkaista sellaisilla toimenpiteillä, jotka ovat tekniseltä, rahoitukselliselta tai taloudelliselta kannalta kohtuudella operatiivisen sidosryhmän toteutettavissa, joka on tosiasiallisesti tapahtunut ja objektiivisesti todennettavissa ja joka estää operatiivista sidosryhmää väliaikaisesti tai pysyvästi täyttämästä tämän asetuksen tai direktiivin 2012/34/EU mukaisia velvoitteitaan tai sopimusvelvoitteitaan;
- 2) 'yhteentoimivuudella' Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/797¹⁴ 2 artiklan 2 alakohdassa määriteltyä yhteentoimivuutta;

¹⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/797, annettu 11 päivänä toukokuuta 2016, rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta Euroopan unionissa (uudelleenlaadittu) (EUVL L 138, 26.5.2016, s. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

- 3) 'operatiivisella sidosryhmällä' hakijaa, rautatieyritystä, rataverkon haltijaa, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1370/2007¹⁵ tarkoitettua toimivaltaista viranomaista, palvelupaikan ylläpitäjää tai mitä tahansa muuta yksikköä, joka osallistuu suoraan rautatieliikennepalvelujen tarjoamiseen;
- 4) 'eurooppalaisella koordinaattorilla' Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2024/1679¹⁶ 52 artiklassa tarkoitettua koordinaattoria;
- 5) 'eurooppalaisilla liikennekäytävillä' asetuksen (EU) 2024/1679 7 ja 11 artiklassa ja liitteessä III tarkoitettuja käytäviä;
- 6) 'puitesopimuksella' julkis- tai yksityisoikeudellista oikeudellisesti sitovaa yleistä sopimusta, jossa määritetään hakijan ja rataverkon haltijan oikeudet ja velvoitteet yhtä aikataulukautta pidemmäksi ajaksi myönnettävän rautateiden ratakapasiteetin käyttöoikeuden ja samalta ajalta perittävien maksujen osalta;

¹⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1370/2007, annettu 23 päivänä lokakuuta 2007, rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta (EUVL L 315, 3.12.2007, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/oj>).

¹⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2024/1679, annettu 13 päivänä kesäkuuta 2024, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetusten (EU) 2021/1153 ja (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 1315/2013 kumoamisesta (EUVL L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

- 7) 'samanaikaisella kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisellä' prosessia, jossa rataverkon haltijat myöntävät rautateiden ratakapasiteetin käyttöoikeudet tiettyyn määräpäivään mennessä vastaanotettujen kapasiteettihakemusten perusteella ja yhteensovittamalla kyseisiä hakemuksia, jotta varmistetaan, että rautatieinfrastruktuuria hyödynnetään mahdollisimman hyvin ja että esitettyihin tarpeisiin vastataan mahdollisimman tarkasti;
- 8) 'ensin saapunutta palveluaan ensin -periaatteella' rautateiden ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisen periaatetta, jossa kapasiteettihakemukset priorisoidaan myöntämismenettelyssä saapumisjärjestyksen mukaisesti;
- 9) 'juna-aikataululla' rautateiden ratakapasiteettia, joka tarvitaan junan kuljettamiseen kahden paikan välillä tietyinä ajanjaksona ja joka kuvataan täsmällisenä reittinä, johon sisältyy kyseisen junan aikataulusuunnitelma eli lähtö- ja määräpaikka, saapumisaika ja -päivä sekä poistumisaika ja -päivä, mukaan lukien mahdollinen pysähdyspaikka ja siihen liittyvät lähtöajat;
- 10) 'kapasiteettimääritelmällä' kapasiteettioikeutta, jossa täsmennetään asianomaisen hakijan kannalta merkitykselliset rautateiden ratakapasiteetin kaupalliset ja toiminnalliset ominaisuudet ja joka antaa rataverkon haltijalle riittävästi tietoa, jotta se voi valmistella erityisiä juna-aikatauluja, joissa otetaan huomioon kyseiset ominaisuudet;

- 11) 'usean verkon rautatiepalvelulla' kotimaan tai kansainvälistä rautateiden tavara- tai henkilöliikennepalvelua, jota harjoitetaan kahdessa tai useammassa eri rataverkon haltijoiden hallinnoimassa verkossa; juna voidaan yhdistää ja/tai jakaa osiin, ja eri osilla voi olla eri lähtöpaikat ja määränpääät;
- 12) 'usean verkon kapasiteettioikeudella' kaikkia kapasiteettioikeuksia, jotka mahdollistavat usean verkon rautatiepalvelun tarjoamisen;
- 13) 'rautateiden ratakapasiteetin osittamisella' osuuksien osoittamista rautatieinfrastruktuurin osan käytettävissä olevasta kokonaiskapasiteetista erityyppisille rautatieliikennepalveluille ja ratatöistä johtuville kapasiteettirajoitteille;
- 14) 'vuosiaikataululla' jatkuvasti päivitettäviä tietoja, joissa määritellään myönnettyinä kapasiteettioikeuksina ilmaistuna kaikki suunnitellut junien ja liikkuvan kaluston liikkeet aikataulukauden aikana asianomaisessa infrastruktuurissa;
- 15) 'aikataulukaudella' ajanjaksoa, jonka aikana tietty vuosiaikataulu on voimassa;
- 16) 'ratatöillä' rautatieinfrastruktuuriin kohdistuvaa toimenpidettä, jonka tarkoituksena on direktiivin 2012/34/EU 3 artiklan 2 a alakohdassa määritelty rautatieinfrastruktuurin kehittäminen, mainitun direktiivin 2 c alakohdassa määritelty rautatieinfrastruktuurin kunnossapito, mainitun direktiivin 2 d alakohdassa määritelty rautatieinfrastruktuurin uudistaminen tai mainitun direktiivin 2 e alakohdassa määritelty rautatieinfrastruktuurin parantaminen;

- 17) 'säätelyelimellä' direktiivin 2012/34/EU 55 artiklassa tarkoitettua säätelyelintä;
- 18) 'poikkeamalla' mitä tahansa tapahtumaa tai samaa alkuperää olevaa tapahtumasarjaa, joka aiheuttaa häiriöitä rautatieliikenteelle;
- 19) 'osuuksilla ja solmukohdilla' rautatieverkon graafista esitystä, jossa esitetään solmukohdat ja ne yhteen liittävät rataosuudet ja joka on rakenteeltaan sellainen, että rautateiden ratakapasiteetin tarjonnan ja kysynnän asiaankuuluvat ominaispiirteet voidaan ottaa huomioon erityisesti strategisen kapasiteetin suunnittelun yhteydessä;
- 20) 'erityisellä aikataulusuunnittelumallilla' erityistä tapaa järjestää juna-aikataulut, myös usean verkon liikenteen osalta, erityisten toimintapoliittisten tavoitteiden saavuttamiseksi;
- 21) 'erikoiskuljetuksella' komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/773¹⁷ lisäyksessä J määriteltyä erikoiskuljetusta;
- 22) 'vakioaikataululla' erityistä aikataulusuunnittelumallia, jolla pyritään toteuttamaan rautatieliikennettä säännöllisesti ja johdonmukaisesti toistuvien väliajoin sekä yhdistämään juna-aikatauluja verkon tai verkon osan osuuksilla ja solmukohdissa, ottaen tarvittaessa huomioon yhteydet ja vaihtoajat palvelujen välillä;

¹⁷ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2019/773, annettu 16 päivänä toukokuuta 2019, Euroopan unionin rautatiejärjestelmän osajärjestelmää ”käyttötoiminta ja liikenteen hallinta” koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä ja päätöksen 2012/757/EU kumoamisesta (EUVL L 139I, 27.5.2019, s. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/773/oj).

- 23) 'rautatieinfrastruktuurin osalla' verkon raiteiden osaa, jonka rataverkon haltija on määrittänyt tämän asetuksen erityissäännösten soveltamiseksi;
- 24) 'kapasiteettirajoitteella' kapasiteetin supistumista tai rautatieinfrastruktuurin suorituskyvyn alentumista sen suunnitteluarvojen alapuolelle syistä, joihin rataverkon haltija voi tai ei voi vaikuttaa ja joita ovat esimerkiksi ratatyöt, omaisuuden kunnon huononeminen tai äärimmäiset sääilmiöt.

II luku

Rautateiden ratakapasiteetin hallinta

1 JAKSO

RAUTATEIDEN RATAKAPASITEETIN HALLINTAA KOSKEVAT

YLEISET PERIAATTEET

6 artikla

Kapasiteetin hallinta

1. Rataverkon haltijoiden on hallittava rautateiden ratakapasiteettia toteuttamalla suunnitteluprosessi ja käyttöoikeuden myöntämismenettely, joihin kuuluu seuraavat kolme vaihetta:
 - a) jäljempänä 2 jaksossa tarkoitettu strateginen kapasiteetin suunnittelu;

- b) jäljempänä 3 jaksossa tarkoitettu aikataulusuunnittelu ja rautateiden ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen;
 - c) jäljempänä 4 jaksossa tarkoitettu myönnetyn kapasiteetin käyttöoikeuden mukauttaminen ja aikataulun muuttaminen.
2. Direktiivin 2012/34/EU liitteessä IV vahvistetun sisällön lisäksi rataverkon haltijoiden on sisällytettävä mainitun direktiivin 27 artiklassa tarkoitettuun verkkoselostukseen
- a) rautatieyritysten käyttöön annettua rautetieinfrastruktuuria koskeva jakso;
 - b) kapasiteetin hallintaa koskeva jakso;
 - c) toimintaa koskeva jakso, jossa käsitellään muun muassa liikenteenhallintaa, häiriöiden hallintaa ja kriisinhallintaa; ja
 - d) suorituskyvyn hallintaa koskeva jakso tämän asetuksen liitteen V mukaisesti.
3. Tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettua kapasiteetin hallintaa koskeva päätöksenteko, mukaan lukien saatavuuden määrittely ja arviointi sekä kapasiteetin käyttöoikeuksien myöntäminen, on direktiivin 2012/34/EU 3 artiklan 2 f alakohdassa tarkoitettu rataverkon haltijan olennainen toiminto. Mainitussa direktiivissä säädettyjä olennaisia toimintoja koskevia säännöksiä sovelletaan kapasiteetin hallintaa koskevaan päätöksentekoon.

7 artikla

Kapasiteetin hallintaa koskeva eurooppalainen kehys

1. ENIMin on laadittava ja hyväksyttävä viimeistään ... päivänä ...kuuta ...[18 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulopäivästä] kapasiteetin hallintaa koskeva eurooppalainen kehys 4 artiklan ja II luvun säännösten mukaisesti ja vahvistettava yhteiset välineet, menetelmät ja menettelytavat rautateiden ratakapasiteetin hallintaa sekä rataverkon haltijoiden ja muiden operatiivisten sidosryhmien välistä koordinoitua varten. Rataverkon haltijoiden on otettava mahdollisimman tarkasti huomioon kyseiset rautateiden ratakapasiteetin hallinnassa sovellettavat yhteiset välineet, menetelmät ja menettelytavat.
2. Laatiessaan direktiivin 2012/34/EU 27 artiklassa ja tämän asetuksen 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua verkkoselostusta rataverkon haltijoiden on otettava mahdollisimman tarkasti huomioon kapasiteetin hallintaa koskeva eurooppalainen kehys. Niiden on esitettävä verkkoselostuksessa selitys, jos kapasiteetin hallintaa koskevassa eurooppalaisessa kehyksessä vahvistetuista yhteisistä välineistä, menetelmistä ja menettelytavoista poiketaan.

3. ENIMin on julkaistava luonnos kapasiteetin hallintaa koskevaksi eurooppalaiseksi kehykseksi Euroopan rautatiefoorumin, jäljempänä 'ERP', ja operatiivisten sidosryhmien kuulemista varten. ERP ja operatiiviset sidosryhmät voivat toimittaa vastauksensa kuulemiseen kolmen kuukauden kuluessa luonnoksen julkaisemisesta.
4. ENIMin on toimitettava Euroopan rautateiden sääntelyelinten verkostolle, jäljempänä 'ENRRB', lopullinen luonnos kapasiteetin hallintaa koskevaksi eurooppalaiseksi kehykseksi viimeistään ... päivänä ...kuuta ... [12 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulopäivästä]. ENRRB:n on toimitettava ENIMille suositus kapasiteetin hallintaa koskevaksi eurooppalaiseksi kehykseksi kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun se on vastaanottanut ENIMin valmisteleman luonnoksen. ENIMin on otettava kyseinen suositus mahdollisimman tarkasti huomioon hyväksyessään kapasiteetin hallintaa koskevaa eurooppalaista kehystä.
5. Kapasiteetin hallintaa koskevan eurooppalaisen kehyksen on sisällettävä vähintään liitteessä III luetellut osatekijät, ja sitä on päivitettävä tarvittaessa operatiivisten sidosryhmien kokemusten huomioon ottamiseksi ja ENIMin toiminnan perusteella. Kun kapasiteetin hallintaa koskevaa eurooppalaista kehystä päivitetään, ENIMin on kuultava ERP:tä ja operatiivisia sidosryhmiä ja toimitettava lopullinen luonnos ENRRB:lle suositusta varten tämän artiklan 3 ja 4 kohdan mukaisesti.

6. Käyttäessään verkkoselostukseen liittyvää toimivaltaansa direktiivin 2012/34/EU 56 artiklan 1 ja 2 kohdan mukaisesti sääntelyelimen on otettava huomioon ENRRB:n antama suositus kapasiteetin hallintaa koskevasta eurooppalaisesta kehyksestä, tämän artiklan 4 kohdan mukaisesti ja sanotun kuitenkin rajoittamatta sääntelyelinten riippumattomuuden periaatteen soveltamista.
7. Siirretään komissiolle valta antaa 74 artiklan mukaisesti täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettu kapasiteetin hallintaa koskeva eurooppalainen kehys. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 76 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

8 artikla

Hakijat

1. Hakijoiden on haettava rautateiden ratakapasiteetin käyttöoikeutta. Tällaista rautateiden ratakapasiteetin käyttöä varten hakijoiden, jotka eivät ole rautatieyrityksiä, on nimettävä rautatieyritys. Rautatieyrityksen on tehtävä sopimus rataverkon haltijan kanssa direktiivin 2012/34/EU 28 artiklan mukaisesti. Se, että rautatieyritys tekee tällaisen sopimuksen, ei rajoita hakijoiden oikeutta tehdä puitesopimuksia rataverkon haltijoiden kanssa tämän asetuksen 33 artiklan mukaisesti.

2. Rataverkon haltija voi asettaa hakijoille vaatimuksia varmistukseksi, että sen oikeudet odotukset saatavista tuloista ja rautatieinfrastruktuurin käytöstä turvataan. Tällaisten vaatimusten on oltava asianmukaisia, läpinäkyviä ja syrjimättömiä. Ne voivat koskea ainoastaan sellaisen taloudellisen takuun antamista, joka ei ylitä hakijan odotettuun toiminta-asteeseen suhteutettua asianmukaista tasoa, sekä vakuutusta kyvystä tehdä tarjouksia, jotka ovat rautateiden ratakapasiteetin myöntämiseen liittyvien edellytysten kanssa yhdenmukaisia. Kyseiset vaatimukset on yksilöitävä verkkoselostuksessa liitteessä V olevan 2 kohdan c alakohdan mukaisesti.
3. Komissio voi hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan tämän artiklan 2 kohdan soveltamiseksi noudatettavien kriteerien yksityiskohdat. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 76 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

9 artikla

Rautateiden ratakapasiteetin hallinta

1. Rataverkon haltijoiden on varmistettava, että rautateiden ratakapasiteettia hallitaan tämän asetuksen 6 artiklassa tarkoitetun kapasiteetin hallintaprosessin kaikissa vaiheissa direktiivin 2012/34/EU 26 artiklassa ja tämän asetuksen 2 artiklassa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.

2. Tehdessään päätöksiä rautateiden ratakapasiteetista rataverkon haltijoiden on otettava huomioon 4 artiklan mukaiset jäsenvaltioiden tarjoamat rautateiden ratakapasiteetin käyttöä koskevat strategiset ohjeet ja niiden esittämät kansalliset vaatimukset, jos jäsenvaltiot ovat antaneet tällaisia ohjeita tai esittäneet tällaisia vaatimuksia. Kapasiteetin suunnittelussa ja käyttöoikeuden myöntämisessä on noudatettava yhtäläisiä, läpinäkyviä ja syrjimättömiä menettelyjä.
3. Rataverkon haltijoiden on suunniteltava kapasiteettia ja myönnettävä käyttöoikeuksia mahdollisimman suuressa määrin ja osallistettava asianomaiset hakijat mahdollisimman pitkälti sekä pyrittävä etsimään ratkaisuja, jotka ovat yhteensopivia hakijoiden kapasiteettitarpeiden ja kapasiteetin käyttöoikeuksia koskevien hakemusten kanssa, varmistaen samalla rautatieinfrastruktuurin yleisen optimaalisen käytön asianomaisessa verkossa.

10 artikla

Rautateiden ratakapasiteettia koskevat tiedot

1. Rataverkon haltijoiden on annettava hakijoille ja sääntelyelimille sekä tarvittaessa muille operatiivisille sidosryhmille tarkat ja ajantasaiset tiedot rautateiden ratakapasiteetin saatavuudesta kaikissa kapasiteetin hallintaprosessin vaiheissa, myös 2 jaksossa tarkoitettussa strategisen suunnittelun vaiheessa, 3 jaksossa esitetyn suunnitteluprosessin ja käyttöoikeuden myöntämismenettelyn aikana ja aina, kun myönnettyyn kapasiteetin käyttöoikeuteen tehdään 4 jaksossa tarkoitettuja muutoksia.

Rataverkon haltijoiden on viipymättä julkaistava kaikki 20 artiklassa tarkoitettun kapasiteetin tarjontasuunnitelman ja 32 artiklassa tarkoitettun vuosiaikataulun päivitykset.

2. Rataverkon haltijoiden on julkaistava tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetut tiedot 66 artiklan 5 kohdan mukaisesti.
3. Rataverkon haltijoiden on hakijoiden pyynnöstä annettava 1 kohdassa tarkoitetut tiedot kaupallisten ja operatiivisten tarpeiden konkreettisten eritelmien pohjalta. Rajat ylittävien palvelujen osalta rataverkon haltijoiden on vastaanotettava tällaiset pyynnöt ja vastattava niihin yhdessä paikassa ja yhdellä kertaa tai yhden ainoan rajapinnan kautta.

11 artikla

Ratatöistä ja huonokuntoisesta rautatieinfrastruktuurista johtuvat kapasiteettirajoitteet

1. Rataverkon haltijoiden on suunniteltava ratatyöt direktiivin 2012/34/EU 8 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen liiketoimintasuunnitelman sekä investointi- ja rahoitusohjelmien mukaisesti, sanotun kuitenkin rajoittamatta direktiivin 2012/34/EU 7, 7 a, 7 c ja 7 e artiklan soveltamista. Jos kyseisiin ohjelmiin liiketoimintasuunnitelman hyväksymisen jälkeen tehdyt muutokset vaikuttavat tai todennäköisesti vaikuttavat ratatöiden suunnitteluun, rataverkon haltijan on esitettävä verkkoselostuksessa yleiskatsaus tällaisista muutoksista ja niiden todennäköisistä vaikutuksista.

2. Rataverkon haltijan on ratatöitä suunnitellessaan toimittava 2 artiklan 4 kohdan ja 3 artiklan mukaisesti.

Rataverkon haltijan on erityisesti otettava tasapuolisesti huomioon ratatöiden vaikutus sen omaan omaisuudenhoitoon ja taloudelliseen tilanteeseen sekä arvioidut toiminnalliset ja taloudelliset vaikutukset kaikkiin asianomaisiin hakijoihin.

3. Rataverkon haltijoiden on kuultava hakijoita ratatöistä direktiivin 2012/34/EU 7 e artiklassa tarkoitettujen yhteensovittamismekanismien puitteissa ja rajat ylittävän rautatieliikenteen osalta tämän asetuksen 57 artiklan mukaisesti.

4. Rataverkon haltijoiden on suunniteltava ratatöistä johtuvat kapasiteettirajoitteet, tiedotettava niistä ja kuultava hakijoita niistä riittävän ajoissa ottaen huomioon arvioidut vaikutukset rautatieyrityksiin. Tätä varten rataverkon haltijoiden on noudatettava liitteessä I olevassa 3 jaksossa esitettyä aikataulua ja vaatimuksia.

5. Jos kapasiteettirajoitteilla on liitteessä I olevan 3 jakson 1 kohdassa tarkoitettu merkittävä vaikutus, hakijat voivat pyytää rataverkon haltijaa esittämään kapasiteettirajoitteen vuoksi vaihtoehtoisen suunnitelman, jotta voidaan määrittää ja valita vaihtoehto, jossa hakijoihin ja rataverkon haltijoihin kohdistuvat vaikutukset otetaan tasapainoisesti huomioon. Rataverkon haltijan on toimitettava kyseisille hakijoille alustava suunnitelma kapasiteettirajoitteen aikana käytettävissä olevasta vaihtoehtoisesta kapasiteetista.

Alustavan suunnitelman on katettava sekä asianomainen reitti että vaihtoehtoiset reitit, jos tällaisia vaihtoehtoisia reittiosuuksia on olemassa, myös muissa verkoissa, ja se on otettava huomioon 19 artiklassa tarkoitettussa kapasiteettimallissa ja 20 artiklassa tarkoitettussa kapasiteetin tarjontasuunnitelmassa.

6. Rataverkon haltijoiden on otettava huomioon ratatöiden vaikutukset rajat ylittävään liikenteeseen ja lievennettävä niitä. Rataverkon haltijoiden on 55 artiklan mukaisesti koordinoitava ainakin kaikki sellaisilla radoilla tehtävät ratatyöt, jotka ovat osa eurooppalaisia liikennekäytäviä, ja kaikki muut ratatyöt, joilla on merkittäviä rajat ylittäviä vaikutuksia.

Koordinoinnilla on pyrittävä erityisesti optimoimaan ratatöiden aikataulut ja tarjoamaan vaihtoehtoisia kapasiteettia 5 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitetuilla asianomaisella reitillä ja vaihtoehtoisilla reiteillä, ottaen huomioon hakijoiden toiminnalliset ja kaupalliset tarpeet.

7. Kapasiteettirajoitteina pidetään myös rautatieinfrastruktuurin kapasiteetin tai suorituskyvyn alentumista suunnitteluarvojen alle resurssien heikentymisen, kuten sallitun nopeuden tai sallitun akselipainon alentamisen, vuoksi. Tällaiset kapasiteettirajoitteet eivät johda 42 artiklan mukaisiin seuraamusmaksuihin, paitsi jos tämä aiheuttaa myönnetyn kapasiteetin käyttöoikeuden ominaisuuksiin muutoksen, joka ei ollut hakijan tiedossa myöntämisaikana, ja tämä muutos luokitellaan merkittäväksi 41 artiklan 6 kohdan mukaisesti. Tällaisiin kapasiteettirajoitteisiin sovelletaan 10 artiklassa säädettyjä tiedonantovelvollisuuksia.
8. Rataverkon haltijoiden on mahdollisimman varhaisessa vaiheessa julkaistava tiedot ja kuultava hakijoita suunnitelluista väliaikaisista kapasiteettirajoitteista, niiden vaikutuksesta kaupallisiin tarkoituksiin käytettävissä olevaan kapasiteettiin ja vaihtoehtoisesta kapasiteetista.
9. Siirretään komissiolle valta antaa 75 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitteessä I olevaa 3 jaksoa silloin, kun siinä säädetyt osatekijät on todettu tehottomiksi tai niistä on aiheutunut merkittävää haittaa täytäntöönpanolle tai kun alalla on kehitetty uusia ja laajalti hyväksytyjä parhaita käytäntöjä, joiden tarkoituksena on vähentää edelleen ratatöistä johtuvien kapasiteettirajoitteiden vaikutusta rautatieliikenteeseen ja rataverkon haltijoille aiheutuvaa hallinnollista rasitetta, ottaen samalla huomioon asianomaisten sidosryhmien suunnitteluun liittyvät, toiminnalliset, tekniset ja kaupalliset näkökohdat sekä ENIMin kokemukset ja lausunnot.

12 artikla

Kapasiteettioikeuksien epääminen tai peruuttaminen yleiseen järjestykseen tai yleiseen turvallisuuteen liittyvistä syistä

1. Jäsenvaltio voi vaatia rataverkon haltijaa epäämään tai peruuttamaan kapasiteettioikeudet hakijalta, jos kyseisen jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset toteavat, että tällaisten oikeuksien myöntäminen kyseiselle hakijalle aiheuttaa vakavan riskin yleiselle järjestykselle tai yleiselle turvallisuudelle, myös kyseisen jäsenvaltion kansalliselle turvallisuudelle ja puolustukselle. Tällaisten päätösten on oltava asianmukaisesti perusteltuja ja ehdottoman välttämättömiä ja oikeasuhteisia tavoitteeseen nähden.
2. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava 1 kohdan perusteella tehdystä päätöksestä ja sen perusteluista komissiolle, sääntelyelimelle ja usean verkon kapasiteettioikeuden kyseessä ollessa muille asianomaisille jäsenvaltioille kymmenen päivän kuluessa tällaisen päätöksen tekemisestä, sanotun kuitenkin rajoittamatta turvallisuusluokiteltujen tietojen luottamuksellisuutta. Jäsenvaltioiden on säännöllisesti tarkasteltava uudelleen kaikkia tällaisia päätöksiä.
3. Jos jäsenvaltio ilmaisee huolenaiheita, jotka liittyvät toisen jäsenvaltion tämän artiklan 1 kohdan perusteella tekemään päätökseen, asianomaisten jäsenvaltioiden on koordinoitava keskenään 56 artiklan mukaisesti.
4. Kun on kyse usean verkon kapasiteettioikeuksista, asianomainen jäsenvaltio voi pyytää komissiolta suositusta toisen jäsenvaltion 1 kohdan perusteella tekemästä päätöksestä.

2 JAKSO

STRATEGINEN KAPASITEETIN SUUNNITTELU

13 artikla

Strateginen kapasiteetin suunnittelu

1. Strategisen kapasiteetin suunnittelun on katettava kaikki 14–27 artiklassa säädetyt toimet.
2. Strategisen kapasiteetin suunnittelun yhteydessä on tuotettava seuraavassa järjestyksessä seuraavat suunnitteluasiakirjat, joissa annetaan asteittain yhä yksityiskohtaisempia tietoja käytettävissä olevasta kapasiteetista:
 - a) 18 artiklassa tarkoitettu kapasiteettistrategia;
 - b) 19 artiklassa tarkoitettu kapasiteettimalli;
 - c) 20 artiklassa tarkoitettu kapasiteetin tarjontasuunnitelma.

Kyseisten suoritteiden sisältö ja valmisteluajataulu vahvistetaan liitteessä I olevassa 1 ja 2 jaksossa.

Rataverkon haltijan on asetettava ensimmäisen alakohdan a, b ja c alakohdan nojalla laaditut asiakirjat saataville vähintään kahdella unionin toimielinten virallisella kielellä.

3. Rataverkon haltijoiden on hyväksyttävä suunnitteluasiakirjat suunnitteluprosessin seuraavan vaiheen perustaksi.

4. Siirretään komissiolle valta antaa 75 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan

i) kapasiteettistrategian, kapasiteettimallin ja kapasiteetin tarjontasuunnitelman liitteessä I olevassa 1 jaksossa vahvistetun yksityiskohtaisen sisällön osia; ja

ii) liitteessä I olevassa 2 jaksossa vahvistettuja määräaikoja,

jos kyseiset osatekijät on todettu tehottomiksi tai niistä on aiheutunut merkittävää haittaa täytäntöönpanolle tai jos rautatiealalla on kehitetty uusia ja laajasti hyväksytyjä parhaita käytäntöjä, jotta voidaan varmistaa tehokas strateginen suunnitteluprosessi ja ottaa huomioon rataverkon haltijoiden ja hakijoiden operatiiviset huolenaiheet sekä ENIMin, hakijoiden, sääntelyelinten ja ENRRB:n kokemukset ja lausunnot liitteessä I olevan 1 ja 2 jakson täytäntöönpanosta.

5. Strategiseen kapasiteetin suunnitteluun ei saa sisältyä kapasiteettioikeuksien myöntämistä yksittäisille hakijoille 28 artiklan mukaisesti.

14 artikla

Strategisen kapasiteetin suunnittelun yleiset vaatimukset

1. Rataverkon haltijoiden on otettava yhtäläisellä, läpinäkyvällä ja syrjimättömällä tavalla huomioon kaikenlaiset rautatieliikennepalvelut, joiden kapasiteettihakemuksia ne ovat velvollisia ottamaan vastaan, riippumatta palvelujen laajuudesta, tuotantoketjun loppupään markkinoiden koosta, peräkkäisten aikataulujen välisestä vakaudesta, säännöllisyydestä tai vuorotiheydestä tietyn aikataulukauden aikana.

2. Strategisessa kapasiteetin suunnittelussa, erityisesti 19 artiklassa tarkoitetussa kapasiteettimallissa ja 20 artiklassa tarkoitetussa kapasiteetin tarjontasuunnitelmassa, rataverkon haltijoiden on erotettava toisistaan vähintään seuraavat rautatieliikennepalvelujen tyypit:
 - a) tavaraliikennepalvelut;
 - b) kaupunkien välinen henkilöliikenne (pitkän matkan liikenne);
 - c) kaupunki- ja lähihenkilöliikenne.

ENIM voi tarvittaessa tämän asetuksen täytäntöönpanosta saatujen kokemusten perusteella ja strategisen suunnitteluprosessin rajat ylittävän johdonmukaisuuden tukemiseksi laatia operatiivisia sidosryhmiä ja ERP:tä kuultuaan yksityiskohtaisemman yhdenmukaistetun luettelon, jossa erotellaan tarkemmin rautatieliikennepalvelujen tyypit. Kyseinen luettelo on sisällytettävä kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen.

3. Rataverkon haltijoiden on ilmoitettava strategisessa kapasiteetin suunnittelussa, erityisesti 19 artiklassa tarkoitetussa kapasiteettimallissa ja 20 artiklassa tarkoitetussa kapasiteetin tarjontasuunnitelmassa, ennalta suunniteltu kapasiteetti, joka soveltuu usean verkon rautatiepalvelujen tarjoamiseen.
4. Strategisessa kapasiteetin suunnittelussa on otettava huomioon myös seuraavat seikat:
 - a) rautateiden ratakapasiteetin kysynnän havaittu rakenne ja kehitys edellisille aikataulukausille myönnetyn kapasiteetin käyttöoikeuden ja direktiivin 2012/34/EU 15 artiklassa tarkoitetun markkinoiden seurannan avulla;
 - b) tämän asetuksen 17 artiklassa tarkoitetussa analyysissä määritetty liikennetarpeiden ja siitä johtuvan rautatieliikennepalvelujen ja rautateiden ratakapasiteetin kysynnän odotettu kehitys;
 - c) hakijoiden ilmoitukset kapasiteettitarpeista ja tämän asetuksen 15 artiklan mukaisen operatiivisten sidosryhmien kuulemisen tulokset;
 - d) rautateiden ratakapasiteetin odotettu tai suunniteltu kehittäminen, erityisesti direktiivin 2012/34/EU 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun viitteellisen rautatieinfrastruktuurin kehittämisstrategian ja direktiivin 2012/34/EU 8 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun rataverkon haltijan liiketoimintasuunnitelman mukaisesti;

- e) suunnitellut ratatyöt, joiden odotetaan vaikuttavan rataverkkoon;
 - f) rautatieliikenteen eri markkinoiden ominaispiirteet erityisesti seuraavien seikkojen osalta:
 - i) nopeus;
 - ii) vuorotiheys;
 - iii) sietokyky poikkeamille myönnettyyn juna-aikatauluun nähden;
 - iv) mahdollisuus reitittää uudelleen, muuttaa aikataulua tai korvata palveluja muilla liikennemuodoilla rataverkon häiriöiden sattuessa;
 - v) rautatieliikenteen kysynnän epävakaas ja siitä johtuva tarve suunnitella rautatiepalvelut eri aikajänteellä.
5. Strategisessa kapasiteetin suunnittelussa on otettava huomioon puitesopimusten ja jatkuvan kapasiteettihaun yhteydessä myönnetty kapasiteetin käyttöoikeus.
6. Strategisen kapasiteetin suunnittelun on katettava asetuksen (EU) 2024/1679 liitteessä I määritellyn TEN-T-ydinverkon ja laajennetun ydinverkon osuudet ja solmukohtat. Rataverkon haltijat voivat päättää sisällyttää strategiseen kapasiteetin suunnitteluun muita hallinnoimansa verkon osuuksia ja solmukohtia. Jäsenvaltiot voivat 4 artiklassa tarkoitettujen strategisten ohjeiden mukaisesti säätää, että rataverkon haltijoiden on toteutettava strategista kapasiteetin suunnittelua hallinnoimansa verkon muilla osuuksilla ja muissa solmukohdissa.

Strateginen kapasiteetin suunnittelu on toteutettava riittävän yksityiskohtaisella tasolla, jotta voidaan suunnitella rataverkon kapasiteettia. Tätä tarkoitusta varten verkkoa edustavat sellaiset osuudet ja solmukohdat, joiden perusteella voidaan ottaa huomioon kapasiteetin kysynnän ja tarjonnan asiaankuuluvat ominaispiirteet.

Jäsenvaltioiden on ohjeistettava rataverkon haltijoita ilmoittamaan kyseiset osuudet ja solmukohdat direktiivin (EU) 2016/797 49 artiklassa tarkoitetussa infrastruktuurirekisterissä.

7. Strategista kapasiteetin suunnittelua varten rataverkon haltijoiden on laadittava osuuksista ja solmukohdista muodostuva strategisten reittien kartta, jossa esitetään seuraavat seikat:
 - a) 18 artiklassa tarkoitetun kapasiteettistrategian, 19 artiklassa tarkoitetun kapasiteettimallin ja 20 artiklassa tarkoitetun kapasiteetin tarjontasuunnitelman maantieteellinen soveltamisala;
 - b) vaihtoehtoiset reitit, joita harkitaan 11 artiklassa tarkoitettujen kapasiteettirajoitteiden tapauksessa ja 21 artiklassa tarkoitetun varautumissuunnittelun yhteydessä.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että strategisten reittien kartta asetetaan julkisesti saataville ja sisällytetään direktiivin (EU) 2016/797 49 artiklassa tarkoitettuun infrastruktuurirekisteriin.

8. Strategisen kapasiteetin suunnittelun on katettava ajanjakso, joka alkaa viisi vuotta ennen sen vuosiakataulun muutosta, jota se koskee. Rataverkon haltijat voivat pidentää määräaikaa yli viiteen vuoteen erityisesti infrastruktuurin kehittämisen tukemiseksi direktiivin 2012/34/EU 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun viitteellisen rautatieinfrastruktuurin kehittämisstrategian puitteissa.
9. Rataverkon haltijoiden on tarkasteltava ja päivitettävä strategisen kapasiteetin suunnittelun tuloksia ottaen huomioon erityisesti seuraavat seikat:
- a) rautatieinfrastruktuurin kehittäminen;
 - b) rautateiden ratakapasiteetin markkinakysynnän muutokset, myös kapasiteettitarpeita koskevien ilmoitusten kautta;
 - c) tämän luvun 3 ja 4 jaksossa esitettyjen käyttöoikeuden myöntämismenettelyjen tulokset edellisillä aikataulukausilla, mukaan lukien rautateiden ratakapasiteetin käyttöaste hakijoiden keskuudessa;
 - d) III luvun mukaisesti suoritetusta liikenteenhallinnasta saadut tiedot;
 - e) III luvun mukaisesti toteutetun häiriön- ja kriisinhallinnan tulos;
 - f) IV luvun mukaisen suorituskyvyn tarkastelun tulokset.

10. ENIMin on laadittava suuntaviivat, joissa esitetään strategisen kapasiteetin suunnittelun yhteiset välineet, menetelmät ja menettelytavat, ja sisällytettävä ne kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen.
11. Rataverkon haltijoiden on otettava kyseiset suuntaviivat huomioon direktiivin 2012/34/EU 27 artiklassa tarkoitetussa verkkoselostuksessa. Niiden on tuotava verkkoselostuksessa esiin syyt, jos suuntaviivoissa vahvistetuista yhteisistä välineistä, menetelmistä ja menettelytavoista poiketaan.

15 artikla

Sidosryhmien kuuleminen strategisesta kapasiteetin suunnittelusta

1. Rataverkon haltijoiden on direktiivin 2012/34/EU 7 e artiklan mukaisesti kuultava kaikkia operatiivisia sidosryhmiä, myös usean verkon rautatiepalveluja tarjoavia operatiivisia sidosryhmiä, strategisesta kapasiteetin suunnittelusta, mukaan lukien tämän asetuksen 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut suunnitteluasiakirjat, sen liitteessä I olevassa 2 jaksossa säädetyn aikataulun mukaisesti.
2. Usean verkon rautatiepalveluja tarjoavien operatiivisten sidosryhmien kuulemista varten rataverkon haltijoiden on koordinoitava keskenään 55 artiklan mukaisesti ja eurooppalaisissa ja rajat ylittävissä asioissa 57 artiklan mukaisesti.

16 artikla

Rataverkon haltijoiden välinen strategisen kapasiteetin suunnittelun koordinointi

1. Rataverkon haltijoiden on tarvittaessa koordinoitava strategiseen kapasiteetin suunnitteluun liittyviä toimiaan 55 artiklan mukaisesti.

Koordinoinnilla varmistetaan erityisesti seuraavat:

- a) strategisen suunnittelun johdonmukaisuus kaikissa asianomaisissa verkoissa, erityisesti suhteessa kapasiteettistrategiaan, kapasiteettimalliin ja kapasiteetin tarjontasuunnitelmaan, ratatöiden suunnitteluun ja varautumissuunnitteluun;
- b) usean verkon rautatiepalvelujen kapasiteettitarpeiden asianmukainen huomioon ottaminen kapasiteettistrategiassa, kapasiteettimallissa ja kapasiteetin tarjontasuunnitelmassa;
- c) strategisen kapasiteetin suunnittelun tuloksellisuuden ja sen tulosten tarkastelu IV luvun mukaisesti;
- d) kaikkien operatiivisten sidosryhmien ja tarvittaessa ERP:n, sääntelyelinten ja ENRRB:n, eurooppalaisten koordinaattoreiden ja jäsenvaltioiden viranomaisten sekä tarvittaessa muiden sidosryhmien osallistuminen.

2. Hakijoilla on oikeus esittää ENIMille 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja suunnitteluasiakirjoja koskevat huolenaiheensa. ENIM voi antaa lausunnon tai suosituksen kyseisistä huolenaiheista, ja sen on tiedotettava asiasta ENRRB:lle.
3. Rataverkon haltijoiden on otettava huomioon kaikki ENIMin 2 kohdan mukaisesti antamat suositukset. Jos rataverkon haltijat eivät noudata suositusta, niiden on esitettävä syyt siihen suunnitteluasiakirjoissa.
4. ENRRB seuraa koordinointiprosessia ja sen täytäntöönpanoa. Sen on ilmoitettava komissiolle näkemyksensä tarpeesta puuttua koordinointiprosessin mahdollisiin puutteisiin.

17 artikla

Liikennemarkkinoiden odotetun kehityksen analysointi

1. Rataverkon haltijoiden on seurattava ja analysoitava liikennemarkkinoita säännöllisesti yleisen liiketoimintastrategiansa, kapasiteetin hallinnan ja valmiussuunnittelun sekä investointipäätöstensä tueksi.
2. Verkostokoordinaattorin on tehtävä säännöllisin väliajoin rajat ylittävän rautatieliikenteen verkkoa ja markkinoiden kehitystä koskeva liikennemarkkinatutkimus. Verkostokoordinaattorin on tarkistettava ja päivitettävä liikennemarkkinatutkimusta tarpeen mukaan ja joka tapauksessa vähintään joka viides vuosi. Markkinatutkimuksen tulokset on saatettava julkisesti saataville.

3. Tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettulla liikennemarkkina-analyysillä ja tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitettulla markkinatutkimuksella on edistettävä erityisesti 4 artiklassa tarkoitettua strategista kapasiteetin suunnittelua, 27 artiklassa tarkoitettua rautateiden ratakapasiteetin osittamista sekä kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä 39 artiklassa tarkoitettun virallisen ristiriitojen ratkaisumekanismin perusteella.

Rataverkon haltijoiden on otettava 1 kohdassa tarkoitettu liikennemarkkina-analyysi ja 2 kohdassa tarkoitettu markkinatutkimus huomioon yleisen liiketoimintastrategiansa, kapasiteetin hallinnan ja valmiussuunnittelun sekä investointipäätöstensä tueksi.

18 artikla

Kapasiteettistrategia

1. Rataverkon haltijan on hyväksyttävä kapasiteettistrategia, jossa esitetään odotukset rautateiden ratakapasiteetin kysynnän ja tarjonnan tulevasta kehityksestä ja visio siitä, miten kyseinen kehitys voidaan ottaa huomioon.

Kapasiteettistrategia toimii operatiivisten sidosryhmien välisen viestinnän, kuulemisen ja koordinoinnin perustana.

2. Kapasiteettistrategian on sisällettävä liitteessä I olevassa 1 jaksossa luetellut tiedot.
3. Rataverkon haltijan on laadittava ja julkaistava kapasiteettistrategia ja päivitettävä sitä tarvittaessa liitteessä I olevassa 2 jaksossa esitetyn aikataulun ja sisällön mukaisesti.

19 artikla

Kapasiteettimalli

1. Rataverkon haltijan on laadittava kapasiteettimalli, jossa kapasiteettistrategiaa täsmennetään käyttäen lähtökohtana 15 artiklassa tarkoitetun operatiivisten sidosryhmien kuulemisen ja 16 artiklassa tarkoitettujen kuulemis- ja koordinoitintoimien tuloksia, mukaan lukien 14 artiklan 4 kohdan c alakohdassa tarkoitetun kapasiteettitarpeita koskevan ilmoituksen muodossa.

Kapasiteettimallissa on otettava tasapainoisella tavalla huomioon rautatieliikennepalvelujen eri osien kapasiteettitarpeet sekä rautatieinfrastruktuurin ylläpitämistä, uudistamista ja kehittämistä koskevat rataverkon haltijoiden tarpeet, mukaan lukien nykyisen rautatieinfrastruktuurin parantaminen ja uuden rautatieinfrastruktuurin rakentaminen. Se toimii perustana strategista kapasiteetin suunnittelua koskevassa viestinnässä, kuulemisessa ja koordinoinnissa operatiivisten sidosryhmien välillä.

2. Kapasiteettimallin on sisällettävä liitteessä I olevassa 1 jaksossa luetellut tiedot. Rataverkon haltijoiden on laadittava ja julkaistava kapasiteettimalli kullekin aikataulukaudelle ja päivitettävä sitä tarvittaessa liitteessä I olevassa 2 jaksossa esitetyn aikataulun mukaisesti. Velvollisuutta päivittää kapasiteettimallia ei sovelleta, jos samalle aikataulukaudelle on julkaistu kapasiteetin tarjontasuunnitelma.
3. Rataverkon haltijalla on kohtuullisissa rajoissa oikeus ehdottaa kapasiteettimallia, joka poikkeaa siitä, mitä hakijat ovat kuulemisen aikana esittäneet. Rataverkon haltijan on esitettävä sovellettavat rajat verkkoselostuksessaan. ENIMin on kehitettävä kyseisiä rajoja koskevat suuntaviivat ja sisällytettävä ne kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen.
4. Jos rataverkon haltija ei voi laatia kapasiteettimallia tämän artiklan 3 kohdassa tarkoitetuissa rajoissa, sen on ositettava kyseisen rautatieinfrastruktuurin osan kapasiteetti 27 artiklan mukaisesti.
5. Rataverkon haltijoiden on tarvittaessa koordinoitava 16 artiklan mukaisesti, jotta kapasiteetin osittamisen tulokset ovat johdonmukaisia ja usean verkon palvelut toimivat saumattomasti.

6. Rataverkon haltijoiden on dokumentoitava ja tarvittaessa perusteltava samaa aikataulukautta koskevan kapasiteettimallin ja kapasiteettistrategian väliset merkittävät erot.

20 artikla

Kapasiteetin tarjontasuunnitelma

1. Rataverkon haltijan on laadittava kapasiteetin tarjontasuunnitelma, jossa kapasiteettimallia täsmennetään käyttäen lähtökohtana 15 artiklassa tarkoitettua hakijoiden kuulemista, mukaan lukien 14 artiklan 4 kohdan c alakohdassa tarkoitettua kapasiteettitarpeita koskevien ilmoitusten muodossa, sekä 16 artiklassa tarkoitettua rataverkon haltijoiden välistä koordinaointia.

Kapasiteetin tarjontasuunnitelman on muodostettava perusta kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiselle. Siinä on liitteessä I olevassa 1 ja 2 jaksossa vahvistettujen vaatimusten mukaisesti annettava kattavat tiedot seuraavista:

- a) rautateiden ratakapasiteetti, jonka käyttöoikeus on myönnettävissä hakijoille;
- b) rautateiden ratakapasiteetti, jonka käyttöoikeus ei ole myönnettävissä.

Kapasiteetin tarjontasuunnitelman on sisällettävä liitteessä I olevassa 1 jaksossa luetellut tiedot.

2. Rataverkon haltijoiden on laadittava kapasiteetin tarjontasuunnitelma 13–19 artiklassa tarkoitetun strategisen kapasiteetin suunnitteluprosessin tulosten ja liitteessä I olevassa 2 jaksossa esitetyn aikataulun mukaisesti.
3. Rataverkon haltijoiden on julkaistava kutakin aikataulukautta koskeva kapasiteetin tarjontasuunnitelma viimeistään liitteessä I olevassa 2 jaksossa esitettyyn määräaikaan mennessä ja päivitettävä kyseistä suunnitelmaa jatkuvasti sen aikataulukauden loppuun saakka, johon siinä viitataan. Kapasiteetin tarjontasuunnitelma on laadittava asianomaisen aikataulukauden kullekin päivälle.
4. Rataverkon haltijoiden on dokumentoitava ja tarvittaessa perusteltava samaa aikataulukautta koskevan kapasiteetin tarjontasuunnitelman ja kapasiteettimallin väliset merkittävät erot.
5. Rataverkon haltijat voivat kapasiteetin tarjontasuunnitelmassa ilmoittaa rautateiden ratakapasiteetin ennalta suunnitelluksi. Ennalta suunnitellulla kapasiteetilla tarkoitetaan kapasiteettia, jonka osalta rataverkon haltija määrittelee hakijoiden hakemuksiin käytettävissä olevan kapasiteetin ominaisuudet ja määrät, vahvistaa tällaisen kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevat säännöt ja esittää menettelyn, jolla tällaisen kapasiteetin käyttöoikeutta voidaan hakea 22 artiklan mukaisesti. Ennalta suunnitellun kapasiteetin käyttöoikeutta myönnettäessä on otettava huomioon määritellyt ominaisuudet, säännöt ja myöntämismenettelyt.

6. Ennalta suunniteltu kapasiteetti on esitettävä kapasiteetin tarjontasuunnitelmassa 22 artiklassa tarkoitettuina kapasiteetin suunnitteluelementteinä, joissa täsmennetään kapasiteetin määrä ja ominaisuudet ja jotka liittyvät kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskeviin sääntöihin ja menettelyihin, joilla tällainen kapasiteetti asetetaan saataville.
7. Rataverkon haltijalla on kohtuullisissa rajoissa oikeus ehdottaa kapasiteetin tarjontasuunnitelmaa, joka poikkeaa siitä, mitä hakijat ovat kuulemisen aikana esittäneet. Rataverkon haltijan on esitettävä sovellettavat rajat verkkoselostuksessaan. ENIMin on laadittava kyseisiä rajoja koskevat suuntaviivat ja sisällytettävä ne kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen.
8. Jos rataverkon haltija ei pysty laatimaan kapasiteetin tarjontasuunnitelmaa tämän artiklan 7 kohdassa tarkoitetuissa rajoissa, sen on ositettava kyseisen rautatieinfrastruktuurin osan kapasiteetti 27 artiklan mukaisesti.
9. Rataverkon haltijoiden on tarvittaessa koordinoitava 16 artiklan mukaisesti, jotta kapasiteetin osittamisen tulokset ovat johdonmukaisia ja usean verkon palvelut toimivat saumattomasti.
10. Rataverkon haltijan on toimitettava kapasiteetin tarjontasuunnitelman luonnos sääntelyelimelle tarkastelua varten, minkä jälkeen sääntelyelin analysoi kyseisen suunnitelman ja voi tehdä päätöksen, jolla rataverkon haltijaa vaaditaan muuttamaan kapasiteetin tarjontasuunnitelmaa, jos analyysissä on todettu, että kyseinen suunnitelma ei noudata tätä asetusta, direktiiviä 2012/34/EU tai avoimuuden ja syrjimättömyyden periaatteita, tämän asetuksen liitteessä I olevassa 2 jaksossa tarkoitettujen määräaikojen mukaisesti.

Sääntelyelinten on tarvittaessa koordinoitava muiden sääntelyelinten kanssa.

11. ENIMin on laadittava ja sisällytettävä kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen suuntaviivat, joissa vahvistetaan seuraavat seikat:
 - a) kapasiteetin tarjontasuunnitelman julkaisutavat, mukaan lukien digitaaliset palvelut, välineet, toiminnot ja rajapinnat;
 - b) prosessi, jonka avulla hakijoita kuullaan kapasiteetin tarjontasuunnitelmasta.

21 artikla

Varautumissuunnittelu

1. Rataverkon haltijoiden on otettava käyttöön ja pantava täytäntöön jatkuva varautumissuunnitteluprosessi, jotta voidaan valmistautua verkon toiminnan häiriöihin ja muihin rautatieliikenteeseen vaikuttaviin kriisitilanteisiin.

Varautumissuunnittelun on muodostettava perusta 44 artiklan mukaiselle liikenteenhallinnalle, häiriönhallinnalle ja kriisinhallinnalle, jotta tällaisissa tilanteissa voidaan reagoida nopeasti ja minimoida tällaisten tilanteiden vaikutus rautatieliikenteeseen.

Rataverkon haltijoiden on dokumentoitava varautumissuunnittelunsa tulokset varautumissuunnitelmassa.

2. Varautumissuunnitteluun on sisällyttävä erityisesti seuraavat:
- a) sellaisten vaihtoehtoisten reittien nimeäminen, jos tällaisia reittejä on olemassa, myös muissa verkoissa, jotka mahdollistavat liikenteen uudelleenreitityksen, jos TEN-T-ydinverkkoon ja laajennettuun ydinverkkoon kuuluvat rautatieinfrastruktuurin osat eivät ole käytettävissä, sekä strategista kapasiteetin suunnittelua koskevien asiakirjojen mahdollisesti kattamien osuuksien ja solmukohtien nimeäminen;
 - b) edellä olevan a alakohdan mukaisesti nimetyillä vaihtoehtoisilla reiteillä käytettävissä olevan rautateiden ratakapasiteetin alustava suunnittelu, jossa annetaan avoimesti tietoa tällaisilla reiteillä käytettävissä olevasta rautateiden ratakapasiteetista, jota voidaan käyttää poikkeamien sattuessa ja erityisesti 48 artiklan mukaisissa verkon häiriötilanteissa;
 - c) liikenteenhallinnan ja kriisinhallinnan sääntöjen ja menettelyjen vahvistaminen, mukaan lukien tietojen jakaminen rataverkon haltijoiden, muiden operatiivisten sidosryhmien ja muiden sidosryhmien, kuten rautatieliikenteestä tai turvallisuudesta vastaavien viranomaisten ja hätätilanteista vastaavien viranomaisten välillä, sekä perusteet kyseisten menettelyjen aktivoimiseksi;
 - d) sellaisten elinten määrittäminen ja luettelointi, joille on ilmoitettava vakavista poikkeamista tai vakavista junaliikenteen häiriöistä;
 - e) kaikki muut valmistelut, jotka ovat tarpeen häiriön- ja kriisinhallinnan toteuttamiseksi 44 artiklan mukaisesti ja 46 artiklassa tarkoitetun rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinoitua koskevan eurooppalaisen kehyksen mukaisesti.

3. Rataverkon haltijoiden on varmistettava varautumissuunnittelun johdonmukaisuus strategisen kapasiteetin suunnittelun, erityisesti kapasiteettistrategian, kapasiteettimallin, kapasiteetin tarjontasuunnitelman ja 11 artiklassa tarkoitettujen ratatöiden suunnittelun kanssa.
4. Varautumissuunnittelun tulokset, erityisesti 2 kohdan a alakohdan mukainen vaihtoehtoisten reittien nimeäminen ja 2 kohdan b alakohdan mukainen alustava kapasiteetin suunnittelu vaihtoehtoisilla reiteillä, on sisällytettävä kapasiteettimalliin ja kapasiteetin tarjontasuunnitelmaan.
5. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan tämän artiklan 2 kohdan soveltamiseksi noudatettavan menettelyn ja perusteiden yksityiskohdat erityisesti tilanteissa, joilla voi olla vaikutusta rajat ylittävään liikenteeseen. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 76 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

22 artikla

Ennalta suunnitellun kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä ja kapasiteetin suunnitteluelementtien määrittelyä koskevat perusteet ja menettelyt

1. Rataverkon haltijoiden on myönnettävä 20 artiklassa tarkoitettuun kapasiteetin tarjontasuunnitelmaan sisältyvän ennalta suunnitellun kapasiteetin käyttöoikeus yhtäläisten, läpinäkyvien ja syrjimättömien perusteiden ja menettelyjen mukaisesti.

Rataverkon haltijoiden on sisällytettävä kyseiset perusteet ja menettelyt verkkoselostukseen ottaen huomioon 4 kohdassa tarkoitettu yhteinen kehys.

2. Suunnitellessaan kapasiteettia ennalta tarjotakseen erityisiä aikataulusuunnittelumalleja rataverkon haltijat voivat ryhmitellä kapasiteetin suunnitteluelementtejä, kuten ennalta suunniteltuja juna-aikatauluja, 4 artiklassa tarkoitettujen strategisten ohjeiden mukaisesti, kun tällaisia ohjeita on tarjolla, ja ottaen huomioon hakijoiden ilmaisemat markkinatarpeet.
3. Kapasiteetin suunnitteluelementeissä on määriteltävä ennalta suunnitellun kapasiteetin eri tyyppien ominaispiirteet ja ominaisuudet, mukaan lukien hakijoiden hakemuksiin käytettävissä oleva kapasiteetti, ratatöihin varattu kapasiteetti ja jo myönnetty kapasiteetin käyttöoikeus. Kyseisiin ominaispiirteisiin ja ominaisuuksiin on sisällyttävä kaikki tietyn tyyppisen ennalta suunnitellun kapasiteetin kannalta merkitykselliset näkökohdat, kuten reitti, aikataulusuunnitelma, taattu tai vaadittu vähimmäisnopeus, enimmäispituus, tekniset parametrit sekä mukaan sisältyvien juna-aikataulujen määrä sekä tavara- että henkilöliikennepalvelujen osalta.
4. ENIMin on kehitettävä yhteinen kehys 1 kohdassa tarkoitetuille perusteille ja menettelyille ja sisällytettävä se kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen. Yhteisessä kehyksessä on otettava huomioon toisaalta hyödyt, jotka saadaan kapasiteetin varaamisesta tietyn tyyppisiä rautatiepalveluja tai kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyjä varten, ja toisaalta tarve varmistaa joustavuus markkinoiden tarpeiden huomioon ottamiseksi kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisessä. Tätä varten yhteisessä kehyksessä on asetettava mahdollisuudesta hyväksyä kapasiteettioikeuksia koskevat hakemukset, jotka eivät ole kapasiteetin tarjontasuunnitelman mukaisia, ja tarpeesta muuttaa kapasiteetin tarjontasuunnitelmaa vastaavasti.

5. ENIMin on laadittava määritelmät kapasiteetin suunnittelulementeille ihmisen luettavissa olevassa ja koneellisesti luettavassa muodossa. ENIMin on sisällytettävä kyseiset määritelmät kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen. ENIMin on tämän artiklan soveltamisesta saamiensa kokemusten perusteella annettava komissiolle tietoja mahdollisista muutoksista yhteentoimivuuden teknisiin eritelmiin, joista säädetään direktiivissä (EU) 2016/797 ja sen nojalla hyväksytyissä täytäntöönpanosäädöksissä, tämän asetuksen 66 artiklan 3 kohdan mukaisesti.

23 artikla

Kuormitettu ja ylikuormitettu rautatieinfrastruktuuri

1. Rataverkon haltijoiden on viipymättä ilmoitettava rautatieinfrastruktuurin osasta, joka on joko kuormitettu tai ylikuormitettu, jos vähintään yksi seuraavista edellytyksistä täyttyy:
- a) rautateiden ratakapasiteetin käyttö on ylittänyt kuormitetun tai ylikuormitetun rautatieinfrastruktuurin kynnysarvot edellisen tai nykyisen aikataulukauden aikana liitteessä II esitettyjen viiteajanjaksojen aikana;
 - b) rataverkon haltijat joutuvat osittamaan kapasiteettia strategisessa kapasiteetin suunnittelussa 19 artiklan 4 kohdan tai 20 artiklan 8 kohdan mukaisesti;

- c) mittavat ratatyöt, jotka aiheuttavat 11 artiklan mukaisia suunniteltuja kapasiteettirajoitteita, johtavat kapasiteetin kuormitukseen tai ylikuormitukseen.

Rataverkon haltijoiden on arvioitava rautateiden ratakapasiteetin käyttö puolueettomien, avointen ja asianmukaisten menettelyjen ja menetelmien perusteella.

2. ENIMin on kehitettävä rautateiden ratakapasiteetin käyttöä koskeva yhteinen menetelmä. Kyseinen menetelmä on sisällytettävä kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen.
3. Edellä 1 kohdassa tarkoitetussa ilmoituksessa on täsmennettävä aikataulukausi ja rautatieinfrastruktuurin osa sekä ajanjaksot, joita ilmoitus koskee.
4. Yksittäiset aikataulukauden aikana myönnettävää kapasiteetin käyttöoikeutta koskevat kilpailevat hakemukset eivät ole peruste rautatieinfrastruktuurin osan ilmoittamiselle kuormitetuksi tai ylikuormitetuksi, ellei ainakin yksi 1 kohdassa säädetystä edellytyksistä täyty.
5. Jos rautatieinfrastruktuurin osa on ilmoitettu kuormitetuksi tai ylikuormitetuksi, rataverkon haltijan on tehtävä 24 artiklan mukainen kapasiteettia koskeva arviointi, paitsi jos 25 artiklassa säädetty kapasiteetin vahvistamissuunnitelma, jossa käsitellään kaikkia merkityksellisiä tekijöitä, on laadittu kyseistä ilmoitusta edeltävien viiden vuoden aikana tai jo pantu täytäntöön.

6. Niiden rautatieinfrastruktuurin osien osalta, joiden on ilmoitettu olevan kuormitettuja tai ylikuormitettuja, rataverkon haltijoiden on varattava kapasiteettia 20 artiklassa tarkoitettussa kapasiteetin tarjontasuunnitelmassa ottaen huomioon 24 artiklassa tarkoitettun kapasiteettia koskevan arvioinnin tulokset.
7. Jäsenvaltioiden on ohjeistettava rataverkon haltijoita ilmoittamaan kuormitetuksi tai ylikuormitetuksi ilmoitetut rautatieinfrastruktuurin osat direktiivin (EU) 2016/797 49 artiklassa tarkoitettussa infrastruktuurirekisterissä.
8. Ylikuormitetun rautatieinfrastruktuurin osalta noudatettavat menettelyt ja käytettävät perusteet on vahvistettava verkkoselostuksessa, ja niissä on noudatettava kaikkia 27 artiklan mukaisesti hyväksytyjä toimenpiteitä ja perusteita.
9. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 75 artiklan mukaisesti liitteessä II esitettyjen kapasiteetin käyttöä koskevien kynnysarvojen ja viiteajanjaksojen muuttamiseksi, jos kyseiset osatekijät on todettu tehottomiksi tai niistä on aiheutunut merkittävää haittaa täytäntöönpanolle tai jos alalla on kehitetty uusia ja laajasti hyväksytyjä parhaita käytäntöjä, jotta voidaan varmistaa kuormitetun ja ylikuormitetun rautatieinfrastruktuurin osalta rautateiden ratakapasiteetin tehokas hallinta ja ottaa huomioon rataverkon haltijoiden ja hakijoiden operatiiviset huolenaiheet sekä ENIMin, rataverkon haltijoiden, hakijoiden ja muiden operatiivisten sidosryhmien, sääntelyelinten ja ENRRB:n kokemukset tämän artiklan täytäntöönpanosta.

24 artikla

Kapasiteettia koskeva arviointi tilanteessa, jossa rautatieinfrastruktuuri on kuormitettua tai ylikuormitettua

1. Rataverkon haltijan on tehtävä kapasiteettia koskeva arviointi kuuden kuukauden kuluessa siitä, kun rautatieinfrastruktuuri on ilmoitettu kuormitetuksi tai ylikuormitetuksi, paitsi jos kapasiteetin vahvistamissuunnitelma, jossa käsitellään kaikkia merkityksellisiä tekijöitä, on laadittu kyseistä ilmoitusta edeltävien viiden vuoden aikana tai jo pantu täytäntöön.

Kapasiteettia koskevassa arvioinnissa on määritettävä rautateiden ratakapasiteetin rajoitukset, jotka estävät hakijoiden ilmoittamien kapasiteettitarpeiden sisällyttämisen kapasiteettimalliin tai kapasiteetin tarjontasuunnitelmaan tai jotka estävät sen, että rautateiden ratakapasiteettia koskeviin hakemuksiin voidaan vastata riittävällä tavalla.

Kapasiteettia koskevaan arviointiin on sisällyttävä myös ensimmäinen suuntaa antava joukko mahdollisia lyhyen, keskipitkän ja pitkän aikavälin toimenpiteitä ylikuormituksen helpottamiseksi ja kapasiteetin saatavuuden lisäämiseksi.

2. Kapasiteettia koskevassa arvioinnissa on otettava huomioon rautatieinfrastruktuurin ominaisuudet rautateiden ratakapasiteetin, valmiuksien ja yhteentoimivuuden osalta, toimintamenettelyt, toiminnassa olevien eri palvelujen luonne ja kaikkien kyseisten tekijöiden vaikutus rautateiden ratakapasiteettiin. Huomioon otettaviin toimenpiteisiin sisältyvät erityisesti liikenteen ohjaaminen toisille reiteille, myös tarpeen mukaan eri verkkojen kautta, liikenteen aikataulusuunnitelman uusiminen, nopeudenmuutokset, toimintamenettelyjen yhdenmukaistaminen ja rautatieinfrastruktuurin parantaminen.
3. Rataverkon haltijoiden on kuultava hakijoita kapasiteettia koskevan arvioinnin luonnoksesta direktiivin 2012/34/EU 7 e artiklan mukaisesti ja, jos asianomainen rautatieinfrastruktuurin osa on osa eurooppalaista liikennekäytävää, tämän asetuksen 57 artiklan mukaisesti.

Rataverkon haltijan on asetettava kapasiteettia koskevan arvioinnin tulokset julkisesti saataville verkkosivustolleen. ENIMin on asetettava linkit kapasiteettia koskevan arvioinnin tuloksiin saataville omalle verkkosivustolleen.

4. Rataverkon haltijoiden on tarvittaessa otettava tämän artiklan mukaisesti tehtyjen kapasiteettia koskevien, myös muissa asianomaisissa verkoissa tehtyjen arviointien tulokset huomioon strategisessa kapasiteetin suunnittelussa, erityisesti kapasiteettistrategiassa, kapasiteettimallissa ja kapasiteetin tarjontasuunnitelmassa.

Kapasiteettia koskevan arvioinnin tulokset on toimitettava direktiivin 2012/34/EU 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun viitteellisen rautatieinfrastruktuurin kehittämissuunnitelman laatimisesta vastaaville jäsenvaltioiden viranomaisille ja asianomaiselle eurooppalaiselle koordinaattorille.

25 artikla

Kapasiteetin vahvistamissuunnitelma

1. Rataverkon haltijan kapasiteettia koskevan arvioinnin tulokset kapasiteetin vahvistamissuunnitelma 23 artiklan mukaisesti ylikuormitetuiksi ilmoitetuille rautatieinfrastruktuurin osille kuuden kuukauden kuluessa siitä, kun kapasiteettia koskeva arviointi on saatettu päätökseen 24 artiklan mukaisesti.

Kapasiteetin vahvistamissuunnitelmassa on yksilöitävä

- a) ylikuormituksen syyt;
- b) liikenteen todennäköinen tuleva kehitys;
- c) rautatieinfrastruktuurin kehittämistä koskevat rajoitteet;
- d) kapasiteetin vahvistamisen vaihtoehdot ja siitä aiheutuvat kustannukset, myös 24 artiklan 2 kohdassa tarkoitettut toimenpiteet ja todennäköiset käyttömaksuja koskevat muutokset.

Kapasiteetin vahvistamissuunnitelmassa on myös määritettävä yksilöityjen mahdollisten toimenpiteiden kustannus-hyötyanalyysin perusteella toimet, jotka on toteutettava rautateiden ratakapasiteetin lisäämiseksi, mukaan lukien toimenpiteiden toteuttamisaikataulu.

2. Kapasiteetin vahvistamissuunnitelma on laadittava sen jälkeen, kun asianomaisen ylikuormitetun rautatieinfrastruktuurin käyttäjiä on kuultu 15 artiklan mukaisesti.

Jäsenvaltio voi päättää, että kyseinen suunnitelma edellyttää sen ennakkohyväksyntää.

3. Asianomaisen jäsenvaltion on otettava huomioon kapasiteetin vahvistamissuunnitelmat direktiivin 2012/34/EU 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun viitteellisen rautatieinfrastruktuurin kehittämisstrategian uusimisen yhteydessä.

Asianomaisen eurooppalaisen koordinaattorin on asetuksen (EU) 2024/1679 53 artiklassa tarkoitetussa työsuunnitelmassaan otettava huomioon kapasiteetin vahvistamissuunnitelma.

4. Rataverkon haltijan on keskeytettävä kaikkien maksujen periminen asianomaisen rautatieinfrastruktuurin käytöstä direktiivin 2012/34/EU 31 artiklan 4 kohdan perusteella, sanotun kuitenkin rajoittamatta tämän asetuksen 42 artiklan soveltamista, seuraavissa tapauksissa:

- a) rataverkon haltija ei laadi kapasiteetin vahvistamissuunnitelmaa;
- b) rataverkon haltija ei edisty kapasiteetin vahvistamissuunnitelmassa yksilöityjen toimenpiteiden toteuttamisessa.

5. Sen estämättä, mitä 4 kohdassa säädetään, rataverkon haltija voi sääntelyelimen suostumuksella jatkaa maksujen perimistä seuraavissa tapauksissa:

- a) jos kapasiteetin vahvistamissuunnitelmaa ei voida toteuttaa syistä, joihin rataverkon haltija ei voi vaikuttaa;
- b) jos käytettävissä olevat vaihtoehdot eivät ole taloudellisesti tai rahoituksellisesti toteuttamiskelpoisia.

26 artikla

Erikoistunut rautatieinfrastruktuuri

1. Rautateiden ratakapasiteetin katsotaan olevan käytettävissä kaikentyyppiseen liikenteeseen, joka on yhteensopivaa toimintaan tarkoitettun reitin kanssa direktiivin (EU) 2016/797 ja sen perusteella hyväksytyissä täytäntöönpanosäädöksissä vahvistettujen eritelmien mukaisesti, sanotun kuitenkin rajoittamatta tämän artiklan 2 kohdan soveltamista.
2. Rataverkon haltija voi asianomaisia osapuolia kuultuaan nimetä infrastruktuurin osia tiettyjen liikennetyyppien käyttöön, jos sopivia vaihtoehtoisia reittejä on saatavilla ja 27 artiklassa vahvistettua menettelyä noudattaen voidaan osoittaa, että tämä on perusteltua sosiaalisesta, taloudellisesta ja ympäristön näkökulmasta. Tässä tapauksessa rataverkon haltijan on ilmoitettava nimeämisestä 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuissa suunnitteluasiakirjoissa ja verkkoselostuksessa ja varattava kapasiteettia kyseisille tietyille liikennetyypeille kapasiteetin tarjontasuunnitelmassa.

Tällainen nimeäminen ei saa estää tällaisen rautatieinfrastruktuurin käyttöä muita liikennetyyppejä varten, jos kapasiteettia on käytettävissä.
3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tämän artiklan 2 kohdan mukaisesti nimetty rautatieinfrastruktuuri ilmoitetaan direktiivin (EU) 2016/797 49 artiklassa tarkoitettussa infrastruktuurirekisterissä.

27 artikla

Kuormitetuksi tai ylikuormitetuksi ilmoitetun rautateiden ratakapasiteetin osittaminen

1. Rataverkon haltijan on ositettava kuormitetuksi tai ylikuormitetuksi ilmoitetun rautatieinfrastruktuurin osien kapasiteetti yhtäläisen, läpinäkyvän ja syrjimättömän menetelmän mukaisesti.

Rataverkon haltijan on esitettävä verkkoselostuksessa menetelmän yksityiskohdat, mukaan lukien kaikki sovellettavat parametriarvot, ottaen huomioon kapasiteetin hallintaa koskeva eurooppalainen kehys. Rataverkon haltijan määrittämiä parametriarvoja on koordinoitava direktiivin 2012/34/EU 7 e artiklan d alakohdan mukaisesti.

Rataverkon haltijan on otettava huomioon usean verkon rautatiepalvelujen kapasiteetin tarve.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettuun menetelmään on sisällyttävä seuraavat vaiheet:
 - a) suunnitellaan vaihtoehtoisia skenaarioita erityyppisiin rautatieliikennepalveluihin käytävissä olevan kapasiteetin osittamiselle, mukaan lukien mahdollisuuksien mukaan vaihtoehtoisen kapasiteetin tarjoaminen muilla reiteillä tai vaihtoehtoinen aikataulusuunnitelma;

- b) arvioidaan ja asetetaan paremmuusjärjestykseen tämän kohdan a alakohdassa tarkoitetut skenaariot ottaen huomioon tämän artiklan 3 kohdassa esitetyt toiminnalliset, sosioekonomiset ja ympäristöön liittyvät kriteerit;
- c) valitaan parhaaksi arvioitu skenaario tämän kohdan b alakohdassa tarkoitetun arvioinnin perusteella ja muutetaan kapasiteettimallia ja kapasiteetin tarjontasuunnitelmaa vastaavasti.

Menetelmän avulla on voitava ottaa huomioon usean verkon rautatiepalvelujen tarve kokonaisuudessaan.

3. Edellä 2 kohdan b alakohdassa tarkoitetun arvioinnin on perustuttava muun muassa seuraaviin toiminnallisiin, sosioekonomisiin ja ympäristöön liittyviin kriteereihin edellyttäen, että tietoa on saatavilla, ja ottaen huomioon tekniset ja toiminnalliset näkökohdat ja rautatieinfrastruktuurin käyttö:

- a) rautatieliikennepalvelujen tarjoajien toimintakustannukset ja niiden vaikutus hintoihin rautatieliikennepalvelujen asiakkaille;
- b) rautatieliikennepalvelujen asiakkaille aiheutuvat aikasidonnaiset kustannukset;
- c) yhteydet ja saavutettavuus rautatieliikennepalvelujen palvelemien ihmisten ja alueiden kannalta, mukaan lukien yhteyksien laatu muun muassa vaihtoaikojen sekä henkilö- ja tavaraliikenteen vuorotiheyden kannalta;

- d) liikenteen ulkoisiin kustannuksiin kohdistuvat vaikutukset, kuten rautatieliikennepalveluista ja niiden todennäköisistä vaihtoehdoista aiheutuvat onnettomuudet, saastepäästöt, kasvihuonekaasujen päästöt ja melu;
- e) kuljetettavien henkilöiden ja rahdin määrä.

4. ENIMin on vahvistettava yhtäläinen, läpinäkyvä ja syrjimätön menetelmä ja laadittava luettelo rautatieliikennepalveluihin liittyvistä parametreista ja 3 kohdassa tarkoitetuista arviointiin tarvittavista toiminnallisista, sosioekonomisista ja ympäristöön liittyvistä perusteista. Tarvittaessa ENIMin on vahvistettava parametrien vakioarvot tai vakioarvojen vaihteluvälit. ENIMin on varmistettava, että parametriarvoja on testattu riittävästi ja että ne on kalibroitu toimintaympäristössä.

ENIMin on sisällytettävä menetelmä ja luettelo parametreista sekä parametrien vakioarvoista kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen.

Rataverkon haltijan on tarvittaessa mukautettava parametrien vakioarvoja paikallisten tai kansallisten olosuhteiden ottamiseksi huomioon hyväksytyjen lähestymistapojen ja empiirisen näytön perusteella ja tarvittaessa soveltaen jäsenvaltion vaatimuksia 4 artiklan 2 kohdan d alakohdan mukaisesti.

3 JAKSO

AIKATAULUSUUNNITTELU JA KAPASITEETIN KÄYTTÖOIKEUDEN MYÖNTÄMINEN

28 artikla

Kapasiteettioikeudet

1. Hakijat voivat hakea julkis- tai yksityisoikeudellisin perustein rataverkon haltijalta sopimusta, jolla myönnetään rautateiden ratakapasiteettioikeuksia direktiivin 2012/34/EU IV luvun 2 jaksossa säädettyä maksua vastaan.

Rataverkon haltijoiden on myönnettävä hakijoille rautateiden ratakapasiteettioikeuksia jollakin seuraavista tavoista:

- a) kapasiteettimääritelmät;
- b) juna-aikataulut.

ENIMin on määriteltävä kapasiteettimääritelmien ominaisuudet ja sisällytettävä ne kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen.

2. Rataverkon haltijoiden on muunnettava kapasiteettimääritelmän muodossa myönnetyt kapasiteettioikeudet juna-aikataulujen muodossa oleviksi kapasiteettioikeuksiksi ennen tosiasiallista junan kulkupäivää liitteessä I olevassa 4, 5 ja 6 jaksossa esitettyjen määräaikojen mukaisesti.

3. Juna-aikataulujen muodossa olevat kapasiteettioikeudet voidaan myöntää hakijoille enintään yhdeksi aikataulukaudeksi. Kapasiteettimääritelmän muodossa olevat kapasiteettioikeudet voidaan myöntää 33 ja 35 artiklan mukaisesti yhtä aikataulukautta pidemmäksi ajaksi.
4. Jollei tässä asetuksessa toisin säädetä, rataverkon haltijoiden ja hakijoiden oikeuksista ja velvollisuuksista kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisen osalta on määrättävä sopimuksissa tai säädettävä kansallisessa lainsäädännössä.
5. Kun kapasiteettioikeus on myönnetty hakijalle, vastaanottaja ei saa siirtää sitä toiselle yritykselle tai palvelulle.

Mikä tahansa siirto aiheuttaa sen, ettei kapasiteetin käyttöoikeutta enää myönnetä nykyisen ja seuraavan aikataulukauden aikana.

Siirtona ei pidetä sitä, että jokin rautatieyrittäjä käyttää kapasiteettia liiketoimintaan sellaisen hakijan puolesta, joka ei itse ole rautatieyrittäjä. Hakijan, joka ei ole rautatieyrittäjä, on ilmoitettava rataverkon haltijalle vähintään kymmenen päivää ennen kapasiteetin käyttöä, mikä rautatieyrittäjä käyttää kapasiteettia. Kyseiseen ilmoitukseen on sisällyttävä todisteet rautatieyrittäjän hyväksynnästä.

6. Jos hakija aikoo hakea rautateiden ratakapasiteettia henkilöliikenteen harjoittamista varten jäsenvaltiossa, jossa oikeutta käyttää rautatieinfrastruktuuria on rajoitettu direktiivin 2012/34/EU 11 artiklan mukaisesti, sen on ilmoitettava asiasta asianomaisille rataverkon haltijoille ja sääntelyelimille vähintään 18 kuukautta ennen sen vuosiakataulun voimaantuloa, jota kapasiteettihakemus koskee. Jotta asianomaiset sääntelyelimet voisivat arvioida mahdolliset taloudelliset vaikutukset olemassa oleviin julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin, niiden on varmistettava, että kaikki toimivaltaiset viranomaiset, jotka ovat myöntäneet luvan henkilöliikenteen harjoittamiseen kyseisellä julkisia palveluhankintoja koskevassa sopimuksessa määritellyllä reitillä, kaikki muut asianomaiset toimivaltaiset viranomaiset, joilla on oikeus rajoittaa käyttöoikeuksia direktiivin 2012/34/EU 11 artiklan mukaisesti, ja kaikki rautatieyritykset, jotka panevat täytäntöön julkisia palveluhankintoja koskevaa sopimusta kyseisen henkilöliikenteen reitillä, saavat tästä tiedon ilman aiheetonta viivytystä ja viimeistään kymmenen päivän kuluttua.

29 artikla

Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyt

1. Rataverkon haltijoiden on myönnettävä kapasiteettioikeudet hakijoille 33–36 artiklassa tarkoitettuja käyttöoikeuden myöntämismenettelyjä noudattaen.

Myös kaikki muutokset myönnettyyn kapasiteetin käyttöoikeuteen katsotaan kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiseksi.

2. Rataverkon haltijoiden on myönnettävä rautateiden ratakapasiteetin käyttöoikeus digitaalisten välineiden ja digitaalisten palvelujen avulla 66 artiklan mukaisesti.

3. Rataverkon haltijan on peruutettava kapasiteettioikeus, jota on vähintään kuukauden mittaisen ajanjakson aikana käytetty kynnysmäärää vähemmän, ellei tämä johdu sellaisista muista kuin taloudellisista syistä, joihin hakija ei voi vaikuttaa. Tällaisessa tapauksessa rataverkon haltijan on ilmoitettava asiasta sääntelyelimelle.

ENIMin on määriteltävä kynnysmäärän vaihteluvälit ja sisällytettävä kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen.

Rataverkon haltijoiden on määritettävä kynnysmäärä verkkoselostuksessa ottaen huomioon ENIMin määrittelemät kynnysmäärän vaihteluvälit.

Sääntelyelimen on valvottava tämän kohdan mukaisten velvoitteiden yhtäläistä, läpinäkyvää ja syrjimätöntä soveltamista ja tutkittava vastaanotetut valitukset.

4. Jos rataverkon haltija peruuttaa usean verkon kapasiteettioikeudet 3 kohdan mukaisesti, kyseisestä rataverkon haltijasta vastaavan sääntelyelimen on ilmoitettava asiasta asiaankuuluville sääntelyelimille ja ENRRB:lle.

30 artikla

Usean verkon kapasiteettioikeuksien myöntäminen ja koordinointi

1. Hakijoilla on oikeus hakea usean verkon kapasiteettioikeuksia, myös kokonaisille edestakaisille matkoille, 33–36 artiklassa tarkoitettuja käyttöoikeuden myöntämismenettelyjä noudattaen ja saada vastauksia tällaisiin hakemuksiin 66 artiklan 5 kohdan mukaisesti perustetun keskitetyn palvelupisteen kautta.

Rataverkon haltijoiden on koordinoitava kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä usean verkon rautatiepalveluille 55 artiklan mukaisesti, erityisesti rajat ylittävien tavaraliikennepalvelujen ja rajat ylittävien henkilöliikennepalvelujen osalta.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettulla koordinoinnilla varmistetaan erityisesti
 - a) sellaisen keskitetyn yhteyspisteen nimeäminen, joka vastaa yhteydenpidosta hakijaan usean verkon kapasiteettioikeutta koskevan hakemuksen osalta ja josta on ilmoitettava hakijalle viipymättä hakemuksen vastaanottamisen jälkeen;
 - b) se, että usean verkon kapasiteettioikeus täyttää vähimmäislaatuvaatimukset, jotka koskevat verkkojen välistä yhdenmukaisuutta sekä sellaisia seikkoja kuin reititys, aikataulusuunnitelma, käytettävyys eri liikennöintipäivinä ja myöntämisen tila;

- c) usean verkon kapasiteettioikeuksien myöntämismenettelyn johdonmukainen toteuttaminen, mukaan lukien erityisesti 38 artiklassa tarkoitetun sovitteluun perustuvan ristiriitojen ratkaisumekanismin ja 39 artiklassa tarkoitetun virallisen ristiriitojen ratkaisumekanismin käyttö;
- d) myönnettyihin usean verkon kapasiteettioikeuksiin 4 jakson mukaisesti tehtävien muutosten koordinointi, jotta voidaan varmistaa usean verkon kapasiteettioikeuksien eheys kaikkina aikoina;
- e) nopeat ja tehokkaat reittien yhteensopivuustarkastukset sellaisia erikoiskuljetuksia varten, jotka kulkevat useamman kuin yhden verkon alueella sotilaallisissa tai puolustustarkoituksissa, sanotun kuitenkin rajoittamatta 1 artiklan 7 kohdan soveltamista.

Jos rataverkon haltijat eivät nimeä keskitettyä yhteyspistettä, hakijan on valittava rataverkon haltija, joka toimii keskitettynä yhteyspisteenä kyseiseen kapasiteettihakemukseen liittyvissä tiedusteluissa.

3. Rataverkon haltija ei voi perua usean verkon kapasiteettioikeutta 29 artiklan 3 kohdan nojalla koordinoimatta ennalta 55 artiklan mukaisesti muiden asianomaisten rataverkon haltijoiden kanssa.

Jos rataverkon haltija peruu usean verkon kapasiteettioikeuden 29 artiklan 3 kohdan mukaisesti, sen on ilmoitettava siitä sääntelyelimelle. Sääntelyelimen on ilmoitettava asiasta asiaankuuluville sääntelyelimille ja ENRRB:lle.

4. Usean verkon kapasiteettioikeuksia koskevia hakemuksia on kohdeltava yhdenvertaisesti ja syrjimättömästi yhden verkon kapasiteettioikeuksia koskevien hakemusten kanssa.
5. ENIMin on määriteltävä yksityiskohtaiset menettelyt ja menetelmät tämän artiklan yhdenmukaisen soveltamisen edistämiseksi sekä 2 kohdan b alakohdassa tarkoitettut vähimmäislaatuvaatimukset ja sisällytettävä ne kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen.

31 artikla

Rautateiden ratakapasiteetin ja palvelupaikkojen käyttöoikeuden myöntämiseen liittyvä yhteistyö

1. Rataverkon haltijoiden ja palvelupaikkojen ylläpitäjien, joiden tarjoamat palvelut ovat tarpeellisia rautatieliikennepalvelujen tarjoamiseksi ja joiden palvelupaikat ovat osa asetuksen (EU) 2024/1679 liitteessä I määriteltyä Euroopan laajuista liikenneverkkoa, mukaan lukien kyseisen asetuksen 3 artiklan 6 kohdassa määritellyissä kaupunkisolmukohdissa sijaitsevat palvelupaikat, on tehtävä yhteistyötä sen varmistamiseksi, että rautateiden ratakapasiteetin ja palvelupaikkojen käyttöoikeuksia myönnetään johdonmukaisesti.

2. Rataverkon haltijoiden on esitettävä verkkoselostuksessa luettelo 1 kohdassa tarkoitetuista palvelupaikoista.
3. Rataverkon haltijoiden on varmistettava, että hakijat voivat hakea yhdestä paikasta ja yhdellä kertaa tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja rautateiden ratakapasiteetin ja palvelupaikkojen käyttöoikeuksia hyödyntäen 66 artiklan 5 kohdan nojalla perustettua keskitettyä palvelupistettä.
4. Rataverkon haltijat voivat tehdä sopimuksen muiden palvelupaikkojen ylläpitäjien kanssa kapasiteetin tarjoamisesta yhteisesti.
5. Edellä olevan 3 kohdan soveltamiseksi rataverkon haltijoiden ja palvelupaikkojen ylläpitäjien on koordinoitava kapasiteettia ja tarjottava kapasiteettioikeuksia, mukaan lukien kapasiteetti hakijan vaatimukset täyttävässä palvelupaikassa, tai pyrittävä tarjoamaan toteuttamiskelpoinen vaihtoehto haetulle kapasiteetille.
6. Tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen palvelupaikkojen ylläpitäjien on asetettava rataverkon haltijan saataville tiedot käytettävissä olevasta kapasiteetista digitaalisessa muodossa 66 artiklan 5 kohdan mukaisesti. Reaaliaikaisia tietoja on annettava aina, kun 66 artiklan 5 kohdassa tarkoitettujen digitaaliset välineet tukevat niitä.
7. Tätä artiklaa ei sovelleta palvelupaikkojen ylläpitäjiin, joihin sovelletaan komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2017/2177¹⁸ 2 artiklan mukaista vapautusta.

¹⁸ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/2177, annettu 22 päivänä marraskuuta 2017, palvelupaikkojen ja rautatieliikenteeseen liittyvien palvelujen käyttöoikeudesta (EUVL L 307, 23.11.2017, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2177/oj).

32 artikla

Vuosiaikataulu

1. Rataverkon haltijoiden on julkaistava uusi vuosiaikataulu ennen kunkin aikataulukauden alkua.

Rataverkon haltijoiden on aloitettava vuosiaikataulun laatiminen 34 artiklassa tarkoitetussa vuotuisessa käyttöoikeuden myöntämismenettelyssä suoritettavan kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisen yhteydessä ottaen huomioon puitesopimuksilla 33 artiklan mukaisesti ja 35 artiklassa tarkoitetussa jatkuvassa kapasiteettihakuprosessissa myönnetyt kapasiteettioikeudet.

2. Rataverkon haltijoiden on varmistettava aikataulukauden loppuun saakka, että vuosiaikataulu on ajan tasalla, ottaen huomioon 35 artiklassa tarkoitetussa jatkuvassa kapasiteettihakuprosessissa myönnetty kapasiteetin käyttöoikeus, 36 artiklassa tarkoitetussa ad hoc -menettelyssä myönnetty kapasiteetin käyttöoikeus, kapasiteettioikeuksiin 41 artiklan mukaisesti tehdyt muutokset ja häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan yhteydessä tapahtuva aikataulun muuttaminen 43 artiklan mukaisesti.

33 artikla

Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen puitesopimuksilla

1. Hakijoilla on oikeus hakea rautateiden ratakapasiteettia yhtä aikataulukautta pidemmäksi ajaksi puitesopimuksilla.

Puitesopimuksissa on täsmennettävä 28 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettun kapasiteettimääritelmän muodossa myönnetyt kapasiteettioikeudet. Niihin ei saa sisältyä kapasiteettioikeuksia juna-aikataulun muodossa.

Jäsenvaltiot voivat vaatia sääntelyelimen ennakkohyväksyntää puitesopimuksille. Jos puitesopimukseen sisältyy rajat ylittävää liikennettä, asiaankuuluvat sääntelyelimet koordinoivat keskenään.

2. Rataverkon haltijoiden on strategisen kapasiteetin suunnittelun suunnitteluasiakirjoissa ilmoitettava kapasiteetti, jonka ne aikovat varata käyttöoikeuksien myöntämiseen puitesopimuksilla. Rataverkon haltijan on myönnettävä kyseisissä suunnitteluasiakirjoissa puitesopimuksia varten varatun kapasiteetin käyttöoikeus hakijoille tällaisten sopimusten mukaisesti, jollei tämän artiklan 5 ja 6 kohdasta muuta johdu, sanotun kuitenkin rajoittamatta Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101, 102 ja 106 artiklan soveltamista. Tämä ei estä rataverkon haltijoita myöntämästä haetulle kapasiteetille käyttöoikeutta puitesopimuksilla tapauksissa, joissa tällaista kapasiteettia ei ole varattu suunnitteluasiakirjoissa, jollei tämän artiklan 6 kohdasta muuta johdu.
3. Puitesopimukset voidaan tehdä useiden rataverkon haltijoiden ja hakijan välillä, jos sopimukset kattavat useamman kuin yhden verkon.

4. Puitesopimuksen osapuolena olevan hakijan on pyydettävä rataverkon haltijaa muuntamaan puitesopimukseen sisältyvät kapasiteettimääritelmät vastaavaksi juna-aikatauluksi kyseisen sopimuksen mukaisesti. Kyseinen muuntaminen suoritetaan 28 artiklan 2 kohdan mukaisesti.
5. Rataverkon haltijoiden on varmistettava, että puitesopimukset ovat yhdenmukaisia seuraavien kanssa:
 - a) 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut strategiseen kapasiteetin suunnitteluun liittyvät suunnitteluasiakirjat;
 - b) strategiset ohjeet, mukaan lukien niiden mahdolliset sitovat osat, jos jäsenvaltiot ovat antaneet tällaisia ohjeita 4 artiklan mukaisesti.

Naapurirataverkkojen haltijoiden on koordinoitava strategista kapasiteetin suunnitteluun rajat ylittäviä puitesopimuksia varten käytettävissä olevan kapasiteetin osalta.

6. Puitesopimukset eivät saa estää muita hakijoita tai liikennepalveluja käyttämästä asiaankuuluvaa infrastruktuuria. Tätä varten rataverkon haltijoiden on vahvistettava puitesopimuksilla myönnettävän kapasiteetin käyttöoikeuden enimmäisosuudet kokonaiskapasiteetista ja sisällytettävä kyseiset osuudet verkkoselostukseen.

7. Puitesopimusten ehtoja on voitava muuttaa, jotta mahdollistetaan rautatieinfrastruktuurin entistä tehokkaampi käyttö, sanotun kuitenkin rajoittamatta 41 ja 42 artiklan soveltamista. Muihin puitesopimuksilla myönnettyihin kapasiteettioikeuksiin tehtäviin muutoksiin sovelletaan seuraamusmaksua 42 artiklan mukaisesti.
8. Puitesopimusten on periaatteessa katettava liitteessä I olevassa 5 jaksossa mainittu ajanjakso. Rataverkon haltija voi erityistapauksissa hyväksyä lyhyemmän tai pidemmän keston. Liitteessä I olevassa 5 jaksossa mainittua ajanjaksoa pidemmät ajanjaksot on perusteltava uusilta tulokkailta edellytettävillä erityisillä investoinneilla tai palvelun merkittäväällä uutuudella, joka parantaa palvelun laatua huomattavasti.
9. Kun kyse on palveluista, joissa käytetään 26 artiklassa tarkoitettua erikoistunutta rautatieinfrastruktuuria, joka edellyttää hakijan asianmukaisesti perustelemaa merkittäviä ja pitkäaikaisia investointeja, puitesopimuksia voidaan tehdä enimmillään 15 vuodeksi. Pidemmästä kuin 15 vuoden kestoista voidaan sopia vain poikkeustapauksissa, erityisesti silloin, kun on kyse laajamittaisista ja pitkäaikaisista investoinneista ja tällaiset investoinnit katetaan sopimussitoumuksilla, joihin sisältyy monivuotinen kuoletussuunnitelma.
10. Rataverkon haltijoiden on sisällytettävä puitesopimuksilla myönnetty kapasiteetin käyttöoikeus 19 artiklassa tarkoitettuun kapasiteettimalliin ja 20 artiklassa tarkoitettuun kapasiteetin tarjontasuunnitelmaan.
11. Jokaisen puitesopimuksen yleisten tietojen on oltava kaikkien asianomaisten osapuolten saatavilla, mutta liikesalaisuudet on pidettävä luottamuksellisina.

12. Komissio voi sääntelyelinten, toimivaltaisten viranomaisten, rautatieyritysten, rataverkon haltijoiden sekä ENRRB:n kokemusten perusteella hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan yksityiskohtaisia menettelysääntöjä ja perusteita puitesopimusten tekemiselle sekä tällaisten sopimusten muodolle ja sisällölle, jotta varmistetaan tämän artiklan yhdenmukainen soveltaminen. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 76 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

34 artikla

Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen vuotuisessa myöntämismenettelyssä

1. Rataverkon haltijan on myönnettävä kapasiteetin käyttöoikeus samanaikaisella kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyllä, jotta voidaan mahdollisuuksien mukaan täyttää kaikki 32 artiklan 1 kohdassa tarkoitettut rautateiden ratakapasiteettia koskevat hakemukset, jollei tämän artiklan 2, 3 ja 4 kohdasta muuta johdu. Rataverkon haltijan on mahdollisuuksien mukaan otettava huomioon kaikki hakijoihin kohdistuvat rajoitteet, mukaan lukien niiden liiketoimintaan kohdistuvat taloudelliset vaikutukset.
2. Rataverkon haltija voi 20 ja 22 artiklan mukaisesti joko hyväksyä tai hylätä kapasiteettioikeuksia koskevat hakemukset, jotka eivät ole kapasiteetin tarjontasuunnitelman mukaisia.

Jos hakemus ei ole kapasiteetin tarjontasuunnitelman mukainen, rataverkon haltijalla on kohtuullisissa rajoissa oikeus ehdottaa rautateiden ratakapasiteettia, joka poikkeaa haetusta kapasiteetista, ja muuttaa kapasiteetin tarjontasuunnitelmaa, tai tehdä molemmat. Tällaisissa tapauksissa rataverkon haltijan on sovellettava 22 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja perusteita ja menettelyjä.

Kun rataverkon haltija hyväksyy hakemuksia, jotka eivät ole kapasiteetin tarjontasuunnitelman mukaisia, rataverkon haltijan on pyrittävä säilyttämään yleinen tasapaino 20 artiklan 6 kohdassa lueteltujen kapasiteetin tarjontasuunnitelman osatekijöiden välillä, ja, jos hakemukset ovat ristiriidassa muiden hakemusten kanssa, asetettava etusijalle hakemukset, jotka ovat kapasiteetin tarjontasuunnitelman ja erityisesti ennalta suunnitellun kapasiteetin mukaisia.

Kun rataverkon haltija hylkää hakemuksia, jotka eivät ole kapasiteetin tarjontasuunnitelman mukaisia, sen on viipymättä ilmoitettava asianomaiselle hakijalle aikomuksestaan hylätä hakemus. Asianomaisella hakijalla on oikeus tehdä valitus sääntelyelimelle.

Rataverkon haltijoiden on vähintään kerran vuodessa ilmoitettava sääntelyelimelle kaikista vastaanotetuista kapasiteettihakemuksista, jotka eivät sopineet kapasiteetin tarjontasuunnitelmassa esitettyihin käytettävissä olevan kapasiteetin parametreihin, riippumatta siitä, hyväksyttiin vai hylättiin ne. Kyseisten tietojen perusteella sääntelyelin voi antaa lausunnon, jossa voidaan suositella rataverkon haltijalle kapasiteettimallin muuttamista.

3. Jos kaksi tai useampi kapasiteettihakemus on keskenään ristiriidassa, rataverkon haltijan on ensin pyrittävä ratkaisemaan ristiriita 38 artiklassa tarkoitetun sovitteluun perustuvan ristiriitojen ratkaisumekanismin avulla. Jos kapasiteettiristiriitaa ei ole saatu ratkaistua kyseisellä sovitteluun perustuvalla ristiriitojen ratkaisumekanismissa, rataverkon haltijan on sovellettava 39 artiklassa tarkoitettua virallista ristiriitojen ratkaisumekanismia.

4. Vuotuisessa myöntämismenettelyssä myönnettyihin kapasiteettioikeuksiin voivat kuulua seuraavat:

a) kapasiteettimääritelmät ;

b) juna-aikataulut.

Rataverkon haltijoiden on muunnettava kapasiteettimääritelmien muodossa myönnettyt kapasiteettioikeudet juna-aikatauluiksi liitteessä I olevan 4 jakson mukaisesti.

5. Rataverkon haltijan on noudatettava liitteessä I olevassa 4 jaksossa esitettyä käyttöoikeuden myöntämismenettelyn aikataulua.

6. Rataverkon haltijan on otettava huomioon hakemukset, jotka on jätetty liitteessä I olevassa 4 jaksossa esitetyn määräajan jälkeen ja myönnettävä kapasiteetin käyttöoikeus ensin saapunutta palveluaan ensin -periaatteen mukaisesti.

7. Rataverkon haltijan on pyrittävä tarjoamaan vaihtoehtoja toisen reitin kautta niiden hakemusten osalta, jotka on toimitettu määräajan jälkeen ja joissa esitettyjä tarpeita ei voida täyttää vuosi- ja vuosiaikatauluun varatun jäännöskapasiteetin tai käytettävissä olevan ennalta suunnitteleamattoman kapasiteetin avulla.

8. Rataverkon haltijan on kuultava asianomaisia osapuolia vuosi- ja vuosiaikataululuonnoksesta. Asianomaisiin osapuoliin kuuluvat kaikki rautateiden ratakapasiteettia hakeneet sekä muut osapuolet, jotka haluavat esittää huomautuksiaan siitä, miten vuosi- ja vuosiaikataulu saattaa vaikuttaa niiden mahdollisuuksiin hankkia rautatiepalveluja aikataulukaudella.

9. Rataverkon haltijan on toteutettava tarkoituksenmukaiset toimenpiteet kaikkien esille otettujen kysymysten käsittelemiseksi.

35 artikla

Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen jatkuvassa kapasiteettihakuprosessissa

1. Rataverkon haltijoiden on myönnettävä rautateiden ratakapasiteetin käyttöoikeus ainakin rautateiden tavaraliikennepalveluille jatkuvassa kapasiteettihakuprosessissa liitteessä I olevassa 6 jaksossa esitettyjen määräaikojen mukaisesti. Rataverkon haltijoiden on varattava kapasiteettia kyseistä tarkoitusta varten 20 artiklassa tarkoitettussa kapasiteetin tarjontasuunnitelmassa.

Rataverkon haltijan on myönnettävä kyseisissä suunnitteluasiakirjoissa jatkuvaa kapasiteettihakuprosessia varten varatun kapasiteetin käyttöoikeus hakijoille jatkuvassa kapasiteettihakuprosessissa, sanotun kuitenkaan rajoittamatta Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101, 102 ja 106 artiklan soveltamista. Tämä ei estä rataverkon haltijaa myöntämästä haetun kapasiteetin käyttöoikeutta jatkuvassa kapasiteettihakuprosessissa tapauksissa, joissa tällaista kapasiteettia ei ole varattu suunnitteluasiakirjoissa. Jatkuva kapasiteettihakuprosessi ei saa estää muita hakijoita tai liikennepalveluja käyttämästä asiaankuuluvaa rautatieinfrastruktuuria.

2. Jatkuvassa kapasiteettihakuprosessissa myönnettyjä kapasiteettioikeuksia voivat olla seuraavat:
- a) juna-aikataulut tai kapasiteettimääritelmät kaikilta liikennöintipäiviltä aikataulukaudella, joka käsittää hakemukseen sisältyvän ensimmäisen liikennöintipäivän;

- b) kapasiteettimääritelmät kaikilta sen aikataulukauden jälkeisiltä liikennöintipäiviltä, joka käsittää liitteessä I olevassa 6 jaksossa määritettyä enimmäisaikaa koskevaan hakemukseen sisältyvän ensimmäisen päivän.

Rataverkon haltijoiden on muunnettava kapasiteettimääritelmien muodossa myönnetty kapasiteettioikeudet juna-aikatauluiksi liitteessä I olevan 6 jakson mukaisesti.

3. Rataverkon haltijat ja hakijat voivat yhteisesti päättää muuttaa jatkuvassa kapasiteettihakuprosessissa myönnettyjä kapasiteettimääritelmiä rautatieinfrastruktuurin paremman käytön mahdollistamiseksi. Kyseisiä muutoksia ei katsota kapasiteettioikeuden muutoksiksi, joihin sovelletaan 42 artiklassa tarkoitettua seuraamusmaksua. Muihin jatkuvassa kapasiteettihakuprosessissa myönnettyihin kapasiteettioikeuksiin tehtäviin muutoksiin sovelletaan seuraamusmaksua 42 artiklan mukaisesti.
4. Rataverkon haltijoiden on myönnettävä jatkuvaan kapasiteettihakuprosessiin varatun kapasiteetin käyttöoikeus ensin saapunutta palveliaan ensin -periaatteen mukaisesti, sanotun kuitenkin rajoittamatta 20 artiklan soveltamista.
5. Rataverkon haltijoiden on 22 artiklassa vahvistettujen sääntöjen ja menettelyjen mukaisesti tehtävä kaikkensa vaihtoehtoisen kapasiteetin tarjoamiseksi jatkuvaan kapasiteettihakuun esitetyille hakemuksille, jos hakemukset eivät ole 20 artiklassa tarkoitetun kapasiteetin tarjontasuunnitelman mukaisia. Jos vaihtoehtoa ei ole mahdollista tarjota, rataverkon haltija voi kieltäytyä myöntämästä kapasiteetin käyttöoikeutta kyseisille hakemuksille, jotka eivät ole suunnitelman mukaisia. Hakijalla on oikeus tehdä valitus sääntelyelimelle.

6. Rataverkon haltijan on sääntelyelimelle tehdyn ilmoituksen jälkeen hylättävä jatkuvaan kapasiteettihakuun esitetyt hakemukset, jos kyseiset hakemukset vastaavat sellaisen kapasiteetin ominaisuuksia, jonka käyttöoikeus myönnetään tavallisesti 33 artiklan mukaisesti puitesopimuksilla. Sääntelyelimen on ilmoitettava ENRRB:lle tällaisista hylkäämisistä ja varmistettava tämän kohdan johdonmukainen soveltaminen.
7. Komissio voi sääntelyelinten, toimivaltaisten viranomaisten, rautatieyritysten, rataverkon haltijoiden sekä ENRRB:n kokemusten perusteella hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan jatkuvaan kapasiteettihakua koskevat yksityiskohtaiset säännöt, jotta varmistetaan tämän artiklan yhdenmukainen soveltaminen. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 76 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

36 artikla

Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen ad hoc -menettelyssä

1. Rataverkon haltijan on vastattava ilman aiheetonta viivytystä ja joka tapauksessa liitteessä I olevassa 7 jaksossa esitetyissä määrärajoissa rautateiden ratakapasiteettia koskeviin ad hoc -hakemuksiin, jotka on jätetty milloin tahansa vuosiaikataulun voimassaolon aikana. Käytettävissä olevaa käyttämätöntä kapasiteettia koskevat tiedot on asetettava 10 artiklan mukaisesti kaikkien niiden hakijoiden saataville, jotka mahdollisesti haluavat käyttää kyseistä kapasiteettia.

Ad hoc -menettelyssä myönnettyt kapasiteettioikeudet on myönnettävä juna-aikataulujen muodossa.

2. Rautateiden ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen ad hoc -hakemusten perusteella perustuu ensin saapunutta palveliaan ensin -periaatteeseen.

37 artikla

Ratatöistä johtuvien kapasiteettirajoitteiden suunnittelu

1. Rataverkon haltijoiden on noudatettava liitteessä I olevassa 3 ja 8 jaksossa esitettyjä aikataulua ja vaatimuksia, kun ratatöiden aikataulua suunnitellaan tämän artiklan mukaisesti.
2. Rataverkon haltijoiden on ratatöitä suunnitellessaan rajoitettava kapasiteettimalliin tai kapasiteetin tarjontasuunnitelmaan sisältyvään ennalta suunniteltuun kapasiteettiin kohdistuvaa vaikutusta siinä määrin kuin se on mahdollista.
3. Jos ratatöistä johtuvan kapasiteettirajoitteen suunnittelu edellyttää 41 artiklassa tarkoitettua muutosta myönnettyyn kapasiteetin käyttöoikeuteen, rataverkon haltijan on tehtävä kaikkensa tarjotakseen asianomaisille hakijoille vaihtoehtoista kapasiteetin käyttöoikeutta, joka mahdollistaa rautatieyritykselle asianomaisten palvelujen tarjoamisen.

Tätä varten rataverkon haltijan on ilmoitettava kaikille asianomaisille hakijoille suunnitellusta muutoksesta asianomaisiin kapasiteetin käyttöoikeuksiin. Sen on tarjottava asianomaisille hakijoille vaihtoehtoisia kapasiteetin käyttöoikeuksia tai aloitettava yhteensovittaminen asianomaisten hakijoiden kanssa vaihtoehtoisista kapasiteetin käyttöoikeuksista sopimiseksi.

4. Rataverkon haltijoiden on sisällytettävä ratatöistä johtuvat kapasiteettirajoitteet kapasiteettimalliin viipymättä sen jälkeen, kun niiden aikataulu on tiedossa, tai kapasiteetin tarjontasuunnitelmaan riippumatta siitä, milloin ne on suunniteltu tehtäviksi.

5. Rataverkon haltija voi poiketa liitteessä I olevan 3 jakson taulukossa 1 vahvistetuista määräraajoista ja vaatimuksesta sisällyttää 19 artiklassa tarkoitettuun kapasiteettimalliin kapasiteettirajoitteita, joilla on suuri tai merkittävä vaikutus, seuraavissa tapauksissa:
- a) on näyttöä siitä, että odottamattomien tapahtumien vuoksi kapasiteettirajoite on välttämätön turvallisen junaliikenteen palauttamiseksi;
 - b) rataverkon haltija, sen urakoitsijat tai muut sen puolesta toimivat tahot eivät voi vaikuttaa rajoitteiden ajoitukseen; tai
 - c) jos kaikki asianomaiset operatiiviset sidosryhmät suostuvat tähän.

Kyseisissä tapauksissa rataverkon haltijan on kuultava asianomaisia hakijoita ja palvelupaikkojen ylläpitäjiä viipymättä ja tiedotettava niille säännöllisin väliajoin edistymisestä tavanomaisen toiminnan palauttamisessa.

Kapasiteettirajoitteiden, joista seuraa kapasiteetin käyttöoikeuksien muutoksia myöntämisen jälkeen, on täytettävä 41 artiklassa ja liitteessä I olevassa 8 jaksossa säädetyt vaatimukset.

38 artikla

Sovitteluun perustuva ristiriitojen ratkaisumekanismi ja hakemusten yhteensovittaminen

1. Jos samanaikaisen kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisen yhteydessä ilmenee kilpailevia rautateiden ratakapasiteettihakemuksia, rataverkon haltijan on kyseisten hakemusten yhteensovittamisen avulla pyrittävä varmistamaan, että kaikkiin vaatimuksiin pystytään vastaamaan mahdollisimman hyvin.

2. Jos tilanne edellyttää yhteensovittamista, rataverkon haltijan on pyrittävä yhteensovittamisen avulla vastaamaan kaikkiin rautateiden ratakapasiteettihakemuksiin ja sillä on oikeus kohtuullisissa rajoissa ehdottaa rautateiden ratakapasiteettia, joka eroaa haetusta kapasiteetista. Rataverkon haltijan on esitettävä sovellettavat rajat verkkoselostuksessaan. ENIMin on laadittava kyseisiä rajoja koskevat suuntaviivat ja sisällytettävä ne kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen.
3. Rataverkon haltijan on pyrittävä ratkaisemaan mahdolliset ristiriidat asianomaisten hakijoiden kanssa käytävillä neuvotteluilla. Tällaisen neuvottelun on perustuttava seuraavien tietojen luovuttamiseen kohtuullisessa ajassa, maksutta ja sähköisessä muodossa:
 - a) kaikkien muiden hakijoiden samoille reiteille hakemat kapasiteettioikeudet;
 - b) kaikille muille hakijoille samoille reiteille alustavasti myönnetty kapasiteettioikeudet;
 - c) asiaankuuluville reiteille 2 kohdan mukaisesti ehdotetut vaihtoehtoiset kapasiteettioikeudet;
 - d) kaikki yksityiskohtaiset tiedot kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyssä käytetyistä perusteista.

Rajoittamatta 3 artiklan 2 kohdan soveltamista ja edellyttäen, että kaikki hakijat suostuvat siihen, rataverkon haltija voi rautateiden ratakapasiteettihakemusten yhteensovittamisen helpottamiseksi ottaa yhteyttä kaikkiin hakijoihin, jotka voivat mahdollisesti osallistua ristiriidan ratkaisemiseen.

4. Rataverkon haltijan on esitettävä rautatieliikenteen kapasiteettihakemusten yhteensovittamista koskevat periaatteet verkkoselostuksessaan.
5. Jos kapasiteettihakemuksissa esitettyjä tarpeita ei voida täyttää ilman yhteensovittamista, rataverkon haltijan on pyrittävä yhteensovittamisen avulla vastaamaan kaikkiin hakemuksiin.
6. Kun on kyse usean verkon kapasiteettia koskevista hakemuksista, tämän artiklan 1, 2 ja 3 kohdassa vahvistettua sovitteluun perustuvaa ristiriitojen ratkaisumekanismia on sovellettava 55 artiklan mukaisesti ja verkostokoordinaattori on osallistuttava siihen.
7. ENIMin on laadittava suuntaviivat sovitteluun perustuvasta ristiriitojen ratkaisumekanismista, jota sovelletaan usean verkon kapasiteettia koskevien hakemusten tapauksessa, ja sisällytettävä ne kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen.

39 artikla

Virallinen ristiriitojen ratkaisumekanismi

1. Jos ristiriitaa ei ole saatu ratkaistua 38 artiklassa tarkoitetulla sovitteluun perustuvalla ristiriitojen ratkaisumekanismilla, rataverkon haltijoiden on myönnettävä rautateiden ratakapasiteetin käyttöoikeudet yhtäläisen, läpinäkyvän ja syrjimättömän menetelmän mukaisesti.

Rataverkon haltijan on esitettävä verkkoselostuksessa menetelmän yksityiskohdat, mukaan lukien kaikki sovellettavat parametriarvot, ottaen huomioon kapasiteetin hallintaa koskeva eurooppalainen kehys. Rataverkon haltijan määrittämiä parametriarvoja on koordinoitava direktiivin 2012/34/EU 7 e artiklan c alakohdan mukaisesti.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettuun menetelmään on sisällyttävä seuraavat vaiheet:
- a) suunnitellaan vaihtoehtoisia skenaarioita erityyppisiin rautatieliikennepalveluihin käytettävissä olevan kapasiteetin osittamiselle, mukaan lukien mahdollisuuksien mukaan vaihtoehtoisen kapasiteetin tarjoaminen muilla reiteillä tai vaihtoehtoinen aikataulusuunnitelma;
 - b) arvioidaan ja asetetaan paremmuusjärjestykseen tämän kohdan a alakohdassa tarkoitettut skenaariot ottaen huomioon 3 kohdassa esitetyt toiminnalliset, sosioekonomiset ja ympäristöön liittyvät kriteerit;
 - c) valitaan parhaaksi arvioitu skenaario tämän kohdan b alakohdassa tarkoitettujen arvioinnin perusteella ja muutetaan kapasiteettimallia ja kapasiteetin tarjontasuunnitelmaa vastaavasti.
3. Edellä 2 kohdan b alakohdassa tarkoitettujen arvioinnin on perustuttava muun muassa seuraaviin toiminnallisiin, sosioekonomisiin ja ympäristöön liittyviin kriteereihin edellyttäen, että tiedot ovat saatavilla, ja ottaen huomioon tekniset ja toiminnalliset näkökohdat ja rautatieinfrastruktuurin käyttö:
- a) rautatieliikennepalvelujen tarjoajien toimintakustannukset ja niiden vaikutus hintoihin rautatieliikennepalvelujen asiakkaille;
 - b) rautatieliikennepalvelujen asiakkaille aiheutuvat aikasidonnaiset kustannukset;

- c) yhteydet ja saavutettavuus rautatieliikennepalvelujen palvelemien ihmisten ja alueiden kannalta, mukaan lukien yhteyksien laatu, erityisesti vaihtoaikojen sekä henkilö- ja tavaraliikenteen vuorotiheyden kannalta;
- d) liikenteen ulkoisiin kustannuksiin kohdistuvat vaikutukset, kuten rautatieliikennepalveluista ja niiden todennäköisistä vaihtoehdoista aiheutuvat onnettomuudet, epäpuhtauspäästöt, kasvihuonekaasujen päästöt ja melu;
- e) kuljetettavien henkilöiden ja rahdin määrä.

4. ENIMin on vahvistettava yhtäläinen, läpinäkyvä ja syrjimätön menetelmä ja laadittava luettelo rautatieliikennepalveluihin liittyvistä parametreista ja arviointiin tarvittavista 3 kohdassa tarkoitetuista sosioekonomisista perusteista. Tarvittaessa sen on vahvistettava parametrien vakioarvot tai vakioarvojen vaihteluvälit. ENIMin on varmistettava, että kyseisiä parametriarvoja on testattu riittävästi ja että ne on kalibroitu toimintaympäristössä.

ENIMin on sisällytettävä menetelmä, luettelo parametreista sekä parametrien vakioarvot kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen.

Rataverkon haltijan on tarvittaessa mukautettava parametrien vakioarvoja paikallisten tai kansallisten olosuhteiden ottamiseksi huomioon hyväksytyjen lähestymistapojen ja empiirisen näytön perusteella ja tarvittaessa 4 artiklan 2 kohdan d alakohdan mukaisten jäsenvaltion vaatimusten mukaisesti.

5. Usean verkon kapasiteettioikeuksia koskevat hakemukset on otettava huomioon kokonaisuudessaan virallisen ristiriitojen ratkaisumekanismiin yhteydessä. Jos 4 kohdan mukaisesti sovelletaan erilaisia kansallisia parametreja, kyseisiä parametreja on käytettävä kunkin asiaankuuluvan osuuden osalta.
6. Jos kilpailevat kapasiteettihakemukset koskevat ominaisuuksiltaan ja sosioekonomiselta profiililtaan samanlaisia rautatieliikennepalveluja, rataverkon haltijan on myönnettävä rautateiden ratakapasiteetin käyttöoikeus huutokaupan perusteella tai siten, että mahdollisimman moni hakija saa käyttöoikeuden. Jälkimmäisen menetelmän soveltaminen edellyttää sääntelyelimen hyväksyntää.

40 artikla

Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyjen aikataulu

1. Edellä olevaa 33–36 artiklaa sovellettaessa rataverkon haltijan ja hakijoiden on noudatettava liitteessä I olevassa 4–7 jaksossa esitettyä kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyn aikataulua.

2. Rataverkon haltijat voivat päättää kansainvälisen junaliikenteen kapasiteetin käyttöoikeuksien myöntämistä koskevan aikataulun jaksoista ja määräajoista, jotka poikkeavat tässä asetuksessa ja direktiivin 2012/34/EU liitteessä VI olevan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitetuista jaksoista ja määräajoista, jos
- a) kansainvälisten juna-aikataulujen perustamisella yhteistyössä kolmansien maiden rataverkon haltijoiden kanssa verkossa, jonka raideleveys poikkeaa unionin pääasiallisen rataverkon raideleveydestä, on merkittävä vaikutus kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyn aikatauluun yleensä; tai
 - b) kansainvälisten juna-aikataulujen perustamisella yhteistyössä muiden kolmansien maiden rataverkon haltijoiden kanssa on merkittävä vaikutus kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyn aikatauluun edellyttäen, että tällä ei ole vaikutusta muiden unionin rataverkon haltijoiden toteuttamiin kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyihin.
3. Siirretään komissiolle valta antaa 75 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitteessä I olevassa 4–7 jaksossa esitettyjä määräaikoja ja kestoja ja joilla mukautetaan 33–36 artiklassa säädettyjä välitavoitteita ja ajanjaksoja kyseisissä artikloissa säädettyissä puitteissa silloin, kun kyseiset osatekijät on todettu tehottomiksi tai niistä on aiheutunut merkittävää haittaa täytäntöönpanolle, ottaen huomioon rataverkon haltijoiden ja hakijoiden kokemukset, jotta voidaan järjeistää ja varmistaa tehokas kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettely ja ottaa huomioon asianomaisten sidosryhmien suunnittelua koskevat, toiminnalliset, tekniset ja kaupalliset edut, jotka liittyvät aikataulusuunnitteluun ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiseen.

4 JAKSO

MUKAUTUKSET JA AIKATAULUN MUUTTAMINEN

41 artikla

Kapasiteetin käyttöoikeuden muutokset myöntämisen jälkeen

1. Rataverkon haltijat voivat muuttaa hakijalle myönnettyjä kapasiteetin käyttöoikeuksia omasta aloitteestaan ainoastaan tämän asetuksen mukaisesti. Hakijat voivat milloin tahansa pyytää muutoksia myönnettyyn kapasiteetin käyttöoikeuteen.

Jos myönnettyjä kapasiteetin käyttöoikeuksia muutetaan, sovelletaan 42 artiklaa, ja rataverkon haltijoiden on viipymättä saatettava 32 artiklassa tarkoitettu vuosiakataulu ajan tasalle.

2. Rataverkon haltijoiden on kapasiteetin käyttöoikeuksien myöntämisen jälkeen rajoitettava niihin tehtäviä muutoksia niin pitkälti kuin mahdollista 2 artiklan 4 kohdassa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Myös hakijoiden on rajoitettava tällaisiin kapasiteetin käyttöoikeuksiin haettavia muutoksia niin pitkälti kuin mahdollista.
3. Kapasiteetin käyttöoikeuksiin tehtäviin muutoksiin on luettava tapaukset, joissa rataverkon haltija ei voi sallia junan liikennöimistä myönnetyn kapasiteetin käyttöoikeuden mukaisesti ja sillä on riittävästi aikaa tarjota hakijalle vaihtoehtoinen kapasiteettioikeus heti ilmoitettuaan hakijalle muutoksen tarpeesta.
4. Myös kapasiteetin käyttöoikeuksien peruutusta pidetään tietyn tyypinä muutoksena.

5. Kun kapasiteetin käyttöoikeuksiin tehdään muutoksia, rataverkon haltijat voivat soveltaa tällaisten käyttöoikeuksien myöntämiseen lyhyempiä määräaikoja kuin mitä on mainittu liitteessä I olevassa 8 jaksossa. Rataverkon haltijoiden on annettava verkkoselostuksessa tiedot juna-aikataulun tekemiseen tarvittavasta ajasta.
6. Kapasiteetin käyttöoikeuden muuttamiseen sovellettavissa säännöissä ja menettelyissä on otettava huomioon käyttöoikeuden muutoksen toiminnallinen ja kaupallinen vaikutus. Tätä varten rataverkon haltijoiden on luokiteltava muutokset niiden vaikutuksen perusteella sekä yksilöitävä merkittäviä vaikutuksia aiheuttavien muutosten luokka ottaen huomioon ENIMin 10 kohdan nojalla hyväksymät menettelyt.
7. Jos usean verkon kapasiteettioikeutta muutetaan, asianomaisten rataverkon haltijoiden on pyrittävä kaikin kohtuullisin keinoin varmistamaan kapasiteetin käyttöoikeuksien keskinäinen johdonmukaisuus koko junamatkan ajan.

Yhtä verkkoa koskevasta ylivoimaisesta esteestä johtuvaa peruutusta on pidettävä ylivoimaisesta esteestä johtuvana käyttöoikeuden peruutuksena koko sen kattaman reitin osalta.

Usean verkon kapasiteettioikeuteen muutoksen tekevä rataverkon haltija koordinoi muutosta ja on vastuussa muiden asianomaisten rataverkon haltijoiden kanssa vaihtoehtoisen usean verkon kapasiteettioikeuden myöntämisprosessista, ja sen on ilmoitettava hakijalle ja kaikille asianomaisille osapuolille yhteensovittamisen tuloksesta. Kyseisenä tuloksen on oltava joko vaihtoehtoisen usean verkon kapasiteettioikeuden myöntäminen tai tieto siitä, ettei vaihtoehtoista kapasiteettioikeutta ole käytettävissä.

8. Tätä asetusta sovellettaessa katsotaan, että jos rautatieyrittäjä ei käytä myönnettyä kapasiteetin käyttöoikeutta, se rinnastetaan peruuttamiseen asianomaisena junan kulkupäivänä.
9. Jos rataverkon haltija muuttaa myönnettyä kapasiteetin käyttöoikeutta, sen on ilmoitettava asiasta viipymättä hakijalle ja asianomaiselle rautatieyrittäjälle.

Rataverkon haltijan on tarjottava hakijalle vaihtoehtoisia kapasiteettioikeuksia liitteessä I olevassa 8 jaksossa esitetyissä määräajoissa. Jos tämä ei ole mahdollista, rataverkon haltijan on toimitettava hakijalle asiaankuuluvat tiedot, joiden perusteella hakija voi tehdä uuden rautateiden ratakapasiteettia koskevan hakemuksen. Kyseisissä tiedoissa on tarvittaessa viitattava 20 artiklassa tarkoitettuun kapasiteetin tarjontasuunnitelmaan ja 21 artiklassa tarkoitettuun varautumissuunnitelmaan.

10. ENIMin on laadittava ja hyväksyttävä yhdenmukaiset menettelyt kapasiteetin käyttöoikeuksiin niiden myöntämisen jälkeen tehtävien muutosten hallinnoimiseksi ja sisällytettävä ne kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen.

Kyseisissä menettelyissä on vahvistettava kriteerit, joilla muutokset voidaan erotella niiden kaupallisten ja toiminnallisten vaikutusten mukaan, mukaan lukien kriteerit merkittäviä vaikutuksia aiheuttavien muutosten luokitteluksi.

Luokitellessaan muutosta merkittäviä vaikutuksia aiheuttavaksi ENIMin on otettava huomioon muiden tekijöiden ohella rautatieyrityksen kyky suorittaa palvelu sopimusvelvoitteidensa mukaisesti, viivästykset lähdössä tai reitin muutokset, jotka lisäävät etäisyyttä, matkustusaikaa, ratamaksuja tai muita asiaan liittyviä kustannuksia, sekä kynnsarvot kyseisille muutoksille.

11. Komissio antaa viimeistään ... päivänä ...kuuta ... [18 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulopäivästä] delegoituja säädöksiä 75 artiklan mukaisesti liitteessä I olevan 8 jakson muuttamiseksi, jotta voidaan varmistaa mukautusten ja aikataulun muuttamisenmenettelyjen tehokkuus ottaen huomioon asianomaisten sidosryhmien suunnitteluun liittyvät, toiminnalliset, tekniset ja kaupalliset näkökohdat. Näin toimiessaan komission on harkittava aikataulun muuttamismahdollisuuksien lisäämistä sellaisia pienempiä ratatöitä varten, joiden vaikutusta ei ole luokiteltu merkittäväksi, suureksi tai kohtalaiseksi, sekä otettava myös huomioon rataverkon haltijoiden ja hakijoiden kokemukset.

42 artikla

Kapasiteetin käyttöoikeuksien muutoksista perittävä seuraamusmaksu

1. Jos rataverkon haltija tai hakija ei täytä myönnettyä kapasiteetin käyttöoikeutta koskevia sitoumuksiaan ja jos tämä johtaa 41 artiklan 6 kohdan mukaisesti merkittäväksi luokiteltuun muutokseen, sen on maksettava toiselle osapuolelle seuraamusmaksu. Seuraamusmaksun on oltava tehokas, oikeasuhteinen, varoittava ja syrjimätön.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettua seuraamusmaksua ei makseta seuraavissa olosuhteissa:
 - a) ylivoimainen este;
 - b) kun rataverkon haltija peruuttaa kapasiteetin käyttöoikeudet jäsenvaltioiden 12 artiklan mukaisesti toteuttamien toimenpiteiden nojalla;
 - c) kun kapasiteetin käyttöoikeus peruutetaan 29 artiklan 3 kohdan mukaisesti;
 - d) kun puitesopimuksia muutetaan 33 artiklan 7 kohdan mukaisesti;
 - e) sovelletaan poikkeuksia 37 artiklan 5 kohdan mukaisesti.
3. Seuraamusmaksun taso on määritettävä liitteessä IV vahvistetun vähimmäis- ja enimmäistason väliltä. Rataverkon haltijoiden on vahvistettava verkkoselostuksessa rataverkon haltijan ja hakijoiden maksettavaksi tulevien seuraamusmaksujen tasot edellyttäen, että sääntelyelin on antanut hyväksyntänsä.
4. Rataverkon haltijan maksettavaksi tulevaa seuraamusmaksua ei eriytetä junaliikenteen markkinasegmentin mukaan. Hakijan maksettavaksi tuleva seuraamusmaksu on eriytettävä junaliikenteen markkinasegmentin mukaan.

5. Seuraamusmaksua voidaan mukauttaa kertoimella, jonka vaihteluväli on 0,1 – 2, muutoksen vaikutusten mukaan ja seuraavien kriteerien perusteella:
- a) muutosilmoituksen ajoitus;
 - b) kun muutoksen aiheuttaa rataverkon haltija ja vaihtoehtoista kapasiteettia on saatavilla, tarjotun vaihtoehtoisen kapasiteetin laatu; tai
 - c) kun muutoksen aiheuttaa hakija, kapasiteetin käyttöoikeuden mahdollinen uudelleenmyöntäminen ja käyttö toisen hakijan toimesta.

Suurinta mukautuskerrointa voidaan soveltaa ainoastaan tilanteissa, joissa kapasiteetin käyttöoikeus peruutetaan.

6. ENIMin on laadittava mukautuskertoimen soveltamista koskevat suuntaviivat 5 kohdassa vahvistettujen kriteerien perusteella ja sisällytettävä ne kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen.

Rataverkon haltijan on määriteltävä mukautustasot kyseisten suuntaviivojen perusteella.

7. Rataverkon haltijan on vahvistettava verkkoselostuksessa rataverkon haltijan ja hakijan maksettaviksi tuleviin seuraamusmaksuihin sovellettavat mukautustasot edellyttäen, että sääntelyelin on antanut hyväksyntänsä.

8. Kun on kyse usean verkon kapasiteettioikeudesta, kokonaisseuraamusmaksu lasketaan laskemalla yhteen seuraamusmaksujen määrä mukautuskertoimineen kunkin verkon osalta ottaen huomioon seuraavat seikat:
- a) velvollisuutta maksaa seuraamusmaksu hakijalle sovelletaan rataverkon haltijaan, joka on vastuussa kapasiteetin käyttöoikeuden muutoksesta, ottaen huomioon kapasiteetin käyttöoikeus kokonaisuudessaan; rataverkon haltijan maksettavaksi tulevan seuraamusmaksun on oltava kolminkertainen sen omassa verkossa perittävään seuraamusmaksuun verrattuna mutta enintään koko kapasiteetin käyttöoikeudesta perittävien seuraamusmaksujen summa;
 - b) velvollisuutta maksaa seuraamusmaksu rataverkon haltijoille sovelletaan muutosta pyytäneeseen hakijaan ottaen huomioon kapasiteetin käyttöoikeus kokonaisuudessaan; seuraamusmaksu on maksettava asianomaisille rataverkon haltijoille sen mukaan, mikä on kunkin osuus usean verkon kapasiteettioikeudesta.
9. Rataverkon haltijalla tai hakijalla on oikeus saattaa riita kapasiteetin käyttöoikeuden muutoksesta tai seuraamusmaksun maksamisesta sääntelyelimen käsiteltäväksi. Sääntelyelimen on tehtävä päätös viipymättä ja viimeistään kuukauden kuluessa siitä, kun kaikki tarvittavat tiedot muutoksen syyn arvioimiseksi on kerätty.

10. Kun on kyse yhden verkon kapasiteettioikeudesta, päätöksen tekee sen jäsenvaltion sääntelyelin, jonka kapasiteetin käyttöoikeudesta on kyse.

Kun on kyse usean verkon kapasiteettioikeuksista, päätöksen tekee sääntelyelin, joka on vastuussa 30 artiklan nojalla keskitettynä yhteyspisteenä toimivasta rataverkon haltijasta.

Sääntelyelinten on tiedotettava tällaisista päätöksistä ENRRB:lle, ja ne voivat kuulla sitä. ENRRB:n on annettava ohjeita sääntelyelimille niiden pyynnöstä ja pyrittävä siten varmistamaan, että tällaiset päätökset ovat johdonmukaisia ja perustuvat yhteisesti tunnustettuihin periaatteisiin.

11. Komissio antaa delegoituja säädöksiä 75 artiklan mukaisesti liitteen IV muuttamiseksi siltä osin kuin on kyse seuraamusmaksujen enimmäis- ja vähimmäistason mukauttamisesta inflaatioasteen perusteella. Seuraamusmaksujen tasoa tarkastellaan uudelleen joka toinen vuosi käyttäen vertailukohtana Eurostatin julkaisemalla Euroopan kuluttajahintaindeksillä mitattua inflaatioastetta. Seuraamusmaksujen tasoa tarkastellaan uudelleen ensimmäisen kerran vuonna 2033.

43 artikla

Aikataulun muuttaminen häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan yhteydessä

1. Jos kyseessä on 48 artiklassa tarkoitettu verkon häiriö tai 49 artiklassa tarkoitettu kriisitilanne, asianomaisen rataverkon haltijan tai asianomaisten rataverkon haltijoiden on pyrittävä kaikin mahdollisin tavoin aikataulutamaan uudelleen liikenne, johon häiriö vaikuttaa. Tätä varten rataverkon haltijoiden on tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen suuntaviivien huomioon ottaen myönnettävä rautateiden ratakapasiteetin käyttöoikeudet 21 artiklan mukaisesti laadittujen varautumissuunnitelmien perusteella ja tiiviissä yhteistyössä operatiivisten sidosryhmien ja tarvittaessa muiden asianomaisten sidosryhmien kanssa.
2. ENIMin on laadittava ja hyväksyttävä suuntaviivat rautateiden ratakapasiteetin hallinnoimiseksi ja käyttöoikeiden myöntämiseksi 48 artiklassa tarkoitettujen verkon häiriön tapauksessa ja sisällytettävä ne rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinoitua koskevaan eurooppalaiseen kehykseen. ENIMin on erityisesti laadittava suuntaviivat häiriönhallinnan ja ensin saapunutta palveluaan ensin -periaatteen soveltamisesta.

Kun sovelletaan häiriönhallintaa, ENIMin on laadittava suuntaviivat sovellettavista menettelyistä, joihin kuuluu tarvittaessa 38 artiklassa tarkoitettujen sovitteluun perustuvan ristiriitojen ratkaisumekanismien ja 39 artiklassa tarkoitettujen virallisten ristiriitojen ratkaisumekanismien soveltaminen. ENIMin on sisällytettävä kyseiset suuntaviivat 46 artiklassa tarkoitettuun rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan rajat ylittävää koordinoitua koskevaan eurooppalaiseen kehykseen.

3. Rataverkon haltijat ja hakijat voivat tehdä vapaaehtoisesti sopimuksia tiettyjen kapasiteetin käyttöoikeuksien korvaamisesta 48 artiklassa tarkoitetun verkon häiriön tapauksessa. Tällaiset sopimukset on lueteltava 21 artiklassa tarkoitetussa varautumissuunnitelmassa.
4. Jos 48 artiklassa tarkoitettu verkon häiriö vaikuttaa useamman kuin yhden verkon liikenteeseen, asianomaisten rataverkon haltijoiden on koordinoitava vaihtoehtoisen kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä 55 artiklan mukaisesti sekä otettava huomioon 46 artiklassa tarkoitettu rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinoitua koskeva eurooppalainen kehys.

III luku

Liikenteen-, häiriön- ja kriisinhallinta

44 artikla

Liikenteenhallinta, häiriönhallinta ja kriisinhallinta

1. Rataverkon haltijoiden on toteutettava liikenteenhallinta tämän asetuksen, direktiivin (EU) 2016/797 ja mainitun direktiivin nojalla annetuissa täytäntöönpanosäädöksissä vahvistettujen eritelmien mukaisesti.

Tätä varten rataverkon haltijoiden on toteutettava

- a) liikenteenhallinta tavanomaisissa toimintaolosuhteissa, joihin kuuluu sellaisten poikkeamien hallinta, joiden vuoksi vuosiaikataulusta poiketaan vain vähän;

- b) häiriönhallinta yhteensovittettua toimintaa edellyttävien verkkotoimintojen merkittävien häiriöiden käsittelemiseksi 48 artiklan mukaisesti;
- c) liikenteenhallinta 49 artiklassa tarkoitetuissa kriisitilanteissa.

2. Rataverkon haltijoiden on liikennettä hallinnoidessaan noudatettava 2 artiklassa vahvistettuja periaatteita.

Rataverkon haltijoiden on erityisesti minimoitava häiriöt ja niiden vaikutukset rautatieliikenteeseen ja

- a) varmistettava nopea ja koordinoitu reagointi häiriöihin erityisesti verkkohäiriöiden ja kriisitilanteiden yhteydessä;
- b) vakautettava ja optimoitava rautatieliikennettä verkon häiriöiden ja kriisitilanteiden koko keston ajan;
- c) tarjottava merkityksellisiä, tarkkoja ja ajantasaisia tietoja operatiivisille sidosryhmille ja muille asianomaisille osapuolille, erityisesti viranomaisille, jotka vastaavat kriisitilanteiden hallinnasta rautatiealan ulkopuolella; kyseiset tiedot on annettava asianmukaisin keinoin, mukaan lukien 66 artiklassa tarkoitettut keinot.

45 artikla

Liikenteenhallintaa ja häiriönhallintaa koskevat säännöt ja menettelyt

1. Rataverkon haltijoiden on otettava käyttöön säännöt ja menettelyt, joilla hallitaan junaliikenteen vuosi- ja kausitilastoja. Kyseiset säännöt ja menettelyt on julkaistava direktiivin 2012/34/EU 27 artiklassa tarkoitetussa verkkoselostuksessa, ja niiden on katettava liikenteenhallinta tämän asetuksen 44 artiklan 1 kohdan a, b ja c alakohdassa esitetyissä tilanteissa.
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitetuilla säännöillä ja menettelyillä on pyrittävä minimoimaan aikataulupoikkeamien kokonaisvaikutus kaikenlaisiin rautatieliikenteeseen ottaen huomioon kaikenlaisen liikenteen tarpeet. Sääntöihin ja menettelyihin voivat kuulua eri liikennetyyppien välisen hallinnan ensisijaisuussäännöt sekä erityiset menettelyt, kriteerit ja tavoitteet, joita on sovellettava optimointiin perustuvassa lähestymistavassa, joka perustuu kohdetoiminnan optimointiin, esimerkkinä viivästysminuuttien tai normaaliin toimintaan palaamiseen kuluvan ajan minimointi, eksplisiittisten ensisijaisuussääntöjen sijaan.
3. Jos tekninen vika tai onnettomuus aiheuttaa junaliikenteen häiriön, rataverkon haltijan on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet tilanteen palauttamiseksi ennalleen. Tätä varten rataverkon haltijan on pantava täytäntöön 21 artiklan mukaisesti kehitetty varautumissuunnitelma. Jos häiriöllä voi olla vaikutusta rajat ylittävään liikenteeseen, asianomaisten rataverkon haltijoiden on tehtävä keskenään yhteistyötä rajat ylittävän liikenteen palauttamiseksi normaaliksi 46 artiklassa tarkoitetun liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinoitua koskevan eurooppalaisen kehyksen mukaisesti.

4. Vahvistaessaan 1 kohdassa tarkoitettuja sääntöjä ja menettelyjä rataverkon haltijoiden on otettava huomioon 46 artiklassa tarkoitettu rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinoitua koskeva eurooppalainen kehys. Niiden on esitettävä verkkoselostuksessa selitys, jos rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinoitua koskevassa eurooppalaisessa kehyksessä vahvistetuista yhteisistä säännöistä ja menettelyistä poiketaan.
5. Myönnetty kapasiteettioikeudet voidaan perua ilman varoitusta ylivoimaisen esteen sattuessa ja jos se on ehdottoman välttämätöntä rautatieinfrastruktuurin tilapäisesti käyttökelvottomaksi tekevän poikkeaman vuoksi niin pitkäksi aikaa kuin on tarpeen järjestelmän korjaamiseksi ja samalla on kaikin tavoin pyrittävä tarjoamaan mahdollisia vaihtoehtoja.

Rataverkon haltija voi tarpeelliseksi katsoessaan vaatia rautatieyrityksiä antamaan sen käyttöön resurssit, joita se pitää sopivimpina tilanteen palauttamiseksi ennalleen mahdollisimman pian.
6. Kapasiteetin käyttöoikeuden perumisen tapauksessa rataverkon haltijoiden on ilmoitettava rautatieyrityksille niiden ajanhallinnasta, korjausten edistymisestä ja niille myönnetyn kapasiteetin käyttöoikeuden mahdollisista vaihtoehdoista.
7. Jäsenvaltiot voivat vaatia rautatieyrityksiä osallistumaan sen varmistamiseen, että turvallisuusstandardit ja -säännöt pannaan täytäntöön ja niiden noudattamista valvotaan kyseisten yritysten itsensä osalta.

46 artikla

Rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinointia koskeva eurooppalainen kehys

1. Viimeistään ... päivänä ...kuuta ... [22 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulopäivästä] ENIMin on kehitettävä ja hyväksyttävä 44 artiklassa tarkoitettujen periaatteiden mukaisesti rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinointia koskeva eurooppalainen kehys, jossa vahvistetaan yhteiset välineet, menetelmät ja menettelytavat rataverkon haltijoiden, rautatieyritysten ja muiden operatiivisten sidosryhmien koordinoimiseksi ja ottaen huomioon asetuksen (EU) 2021/2085 3 artiklan 1 kohdan d alakohdan nojalla perustetun Euroopan rautatiet - yhteisyrityksen työn. Rataverkon haltijoiden on otettava mahdollisimman tarkasti huomioon kyseiset yhteiset välineet, menetelmät ja menettelytavat, joilla koordinoidaan rajat ylittävän liikenteen hallintaa, häiriönhallintaa ja kriisinhallintaa.
2. Laatiessaan direktiivin 2012/34/EU 27 artiklassa ja tämän asetuksen 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua verkkoselostusta rataverkon haltijoiden on otettava mahdollisimman tarkasti huomioon rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinointia koskeva eurooppalainen kehys. Niiden on esitettävä verkkoselostuksessa selitys, jos kyseisessä kehyksessä vahvistetuista koordinointia koskevista suuntaviivoista on poikettu.

3. ENIMin on julkaistava luonnos rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinointia koskevaksi eurooppalaiseksi kehykseksi ERP:n ja operatiivisten sidosryhmien kuulemista varten. ERP ja operatiiviset sidosryhmät voivat toimittaa vastauksensa kuulemiseen kolmen kuukauden kuluessa kyseisen luonnoksen julkaisemisesta.
4. ENIMin on toimitettava ENRRB:lle lopullinen luonnos rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinointia koskevaksi eurooppalaiseksi kehykseksi viimeistään ... päivänä ...kuuta ... [16 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulopäivästä]. ENRRB toimittaa ENIMille suosituksen rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinointia koskevasta eurooppalaisesta kehyksestä kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun se on vastaanottanut luonnoksen ENIMiltä. ENIMin on otettava mahdollisimman tarkasti huomioon kyseinen suositus hyväksyessään rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinointia koskevan eurooppalaisen kehyksen.
5. Rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinointia koskevan eurooppalaisen kehyksen on sisällettävä vähintään liitteessä VI luetellut seikat, ja sitä on päivitettävä tarvittaessa operatiivisten sidosryhmien kokemusten huomioon ottamiseksi sekä ENIMin toiminnan perusteella. Kun rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinointia koskevaa eurooppalaista kehystä päivitetään, ENIMin on kuultava ERP:tä ja operatiivisia sidosryhmiä ja toimitettava luonnos ENRRB:lle suositusta varten 3 ja 4 kohdan mukaisesti.

6. Käyttäessään verkkoselostukseen liittyvää toimivaltaansa direktiivin 2012/34/EU 56 artiklan 1 ja 2 kohdan mukaisesti sääntelyelimen on otettava huomioon ENRRB:n antama suositus rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinoitua koskevasta eurooppalaisesta kehyksestä tämän artiklan 2 kohdan mukaisesti ja sanotun kuitenkin rajoittamatta sääntelyelinten riippumattomuuden periaatteen soveltamista.
7. Siirretään komissiolle valta antaa 74 artiklan mukaisesti täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinoitua koskeva eurooppalainen kehys tämän artiklan 5 kohdassa määritellyn mukaisesti.

Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 76 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

47 artikla

*Rajat ylittävän liikenteen hallinnan,
häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinointi*

Rataverkon haltijoiden on koordinoitava liikenteenhallintaa 55 artiklan mukaisesti ja perustuen 46 artiklassa tarkoitettuun rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinoitua koskevaan eurooppalaiseen kehykseen.

Koordinoinnilla on varmistettava erityisesti seuraavat:

- a) kansainvälisen rautatieliikenteen toiminta häiriintyy mahdollisimman vähän sekä säännöllisessä liikenteessä että häiriötilanteissa;
- b) rajat ylittäviin osuuksiin liittyvät erityishaasteet, jotka johtuvat muun muassa rajallisesta yhteentoimivuudesta infrastruktuurin, teknisten laitteiden ja toimintojen osalta, henkilöstöön liittyvistä kieli- ja koulutusvaatimuksista sekä hallinnollisista tai rajamuodollisuuksista, otetaan asianmukaisesti huomioon;
- c) tehokas ajantasaisten ja merkityksellisten tietojen vaihto rataverkon haltijoiden, hakijoiden, rautatieyritysten ja muiden operatiivisten sidosryhmien välillä sekä tarvittaessa kaikkien asiaankuuluvien unionin tason kriisinhallintarakenteiden välillä, myös 66 artiklan mukaisesti.

48 artikla

Verkon häiriöt

1. Jos poikkeama johtaa tai todennäköisesti johtaa verkon toiminnan rajoituksiin, jotka edellyttävät operatiivisilta sidosryhmiltä yhteisiä toimia liikenteen parhaan mahdollisen hallinnan varmistamiseksi rajoitusten aikana, asianomaisten rataverkon haltijoiden on arvioitava poikkeaman todennäköinen kesto ja vaikutus kaikkien saatavilla olevien tietojen ja aiemman kokemuksen perusteella ottaen huomioon 7 kohdassa tarkoitettu menetelmä.

Jos poikkeaman arvioitu todennäköinen kesto ja vaikutus täyttävät liitteessä VII esitetyt verkon häiriöiden ilmoittamista koskevat kriteerit, asianomaisten rataverkon haltijoiden on ilmoitettava verkkohäiriöstä ja toteutettava 45 artiklassa säädetty toimenpiteet.

2. Jos verkkohäiriöllä on tai todennäköisesti on vaikutuksia useampaan kuin yhteen verkkoon, sen rataverkon haltijan, jonka verkossa verkkohäiriö tapahtui, on ilmoitettava usean verkon häiriöstä ja koordinoitava toimia 47 artiklan mukaisesti samalla, kun se ottaa huomioon 46 artiklassa tarkoitetun rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinoitua koskevan eurooppalaisen kehyksen.
3. Jos verkkohäiriöllä on rajat ylittäviä vaikutuksia ja se johtaa palvelujen osittaiseen tai täydelliseen keskeytymiseen yli 15 päivän ajaksi, rataverkon haltijan on toimitettava verkostokoordinaattorille ilmoitus poikkeamasta mahdollisimman pian 1 tai 2 kohdan nojalla annetun häiriöilmoituksen jälkeen ja annettava tilannekatsaus 30 päivän välein häiriön koko keston ajan.

Poikkeamailmoituksen on sisällettävä tiedot kaikista operatiivisista toimenpiteistä, jotka on toteutettu vaihtoehtoisten reittien varmistamiseksi ja säännöllisen liikenteen palauttamiseksi.

Verkostokoordinaattori toimittaa poikkeamailmoituksen ENIMille ja asiaankuuluville eurooppalaisille koordinaattoreille sekä pyynnöstä asianomaisille hakijoille.

4. Rataverkon haltijan on ilmoitettava asianomaisille osapuolille mahdollisimman pian rautateiden ratakapasiteetin puutteesta.

Jäsenvaltiot voivat vaatia rataverkon haltijaa asettamaan tällaiset tiedot direktiivin (EU) 2022/2557 9 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun toimivaltaisen viranomaisen saataville.

Sääntelyelin voi vaatia rataverkon haltijaa asettamaan tällaiset tiedot sen saataville, jos se katsoo sen tarpeelliseksi.

5. Verkostokoordinaattori kerää tietoja verkon häiriöistä, analysoi reagointia, tekee johtopäätöksiä tällaisten poikkeamien hallinnan tehokkuudesta, kuulee operatiivisia sidosryhmiä ottaen huomioon ENIMin 57 artiklan 2 kohdan mukaisesti laatimat suuntaviivat ja raportoi ENIMille ja suorituskykyä käsittelevälle neuvoa-antavalle paneelille.

6. Kun ENIM päivittää 46 artiklassa tarkoitettua rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinoitua koskevaa eurooppalaista kehystä, sen on otettava huomioon verkostokoordinaattorin päätelmät verkkohäiriöistä.

7. ENIMin on määriteltävä menetelmä, jonka avulla arvioidaan verkkohäiriöiden todennäköinen kesto ja niiden mahdolliset vaikutukset liikenteeseen, ja määriteltävä vähimmäissisältö poikkeamailmoitukselle sekä esitettävä malli-ilmoitus. ENIMin on liitettävä kyseinen menetelmä, vähimmäissisältö ja malli 46 artiklassa tarkoitettuun rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinoitua koskevaan eurooppalaiseen kehykseen. Rataverkon haltijoiden on otettava kyseinen menetelmä, vähimmäissisältö ja malli huomioon.

49 artikla

Kriisitilanteet

1. Kriisitilanteissa tai kun on olemassa yleiseen turvallisuuteen, terveysepidemioihin, luonnonkatastrofeihin tai ympäristöön liittyvän kriisitilanteen välitön vaara, jo(i)lla on tai odotetaan olevan ratkaiseva vaikutus rautatieliikennepalvelujen tarjontaan tai kysyntään, jäsenvaltiot voivat soveltaa kiireellisiä toimenpiteitä, joihin tämän asetuksen säännöistä ja direktiivin 2012/34/EU IV luvun 3 jaksossa vahvistetuista rautateiden ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevista säännöistä poiketen kuuluvat seuraavat:
- a) kapasiteettioikeuksien peruuttaminen ilman seuraamusmaksua 42 artiklan mukaisesti;
 - b) kapasiteetin hallintaa koskevat vaihtoehtoiset periaatteet, säännöt ja menettelyt;
 - c) liikenteenhallinnan vaihtoehtoiset menettelyt;

- d) vaihtoehtoisten reittien käyttö;
- e) kapasiteetin tarjontasuunnitelmien muuttaminen.

Asianomaisen jäsenvaltion on varmistettava, että kiireelliset toimenpiteet ovat mahdollisuuksien mukaan tässä asetuksessa vahvistettujen kapasiteetin ja liikenteenhallinnan periaatteiden mukaisia ja että niissä hyödynnetään olemassa olevia 21 artiklan mukaisesti laadittuja varautumissuunnitelmia. Sen on koordinoitava tällaiset kiireelliset toimenpiteet muiden jäsenvaltioiden kanssa 56 artiklan mukaisesti.

Kiireellisten toimenpiteiden sisältö ja kesto on rajoitettava siihen, mikä on ehdottoman välttämätöntä ja oikeasuhteista kyseisen kriisitilanteen ratkaisemiseksi.

2. Asianomaisen jäsenvaltion on viipymättä ilmoitettava komissiolle ja ENIMille päätöksestään soveltaa kiireellisiä toimenpiteitä sekä tällaisten toimenpiteiden kumoamisesta ja esitettävä perustelut ja kuvaus kyseisistä toimenpiteistä ja niiden soveltamisen odotetusta kestosta. Sovellettaessa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2024/2747¹⁹ asianomaisen jäsenvaltion on ilmoitettava tämän artiklan nojalla hyväksytyistä toimenpiteistä myös kyseisen jäsenvaltion mainitun asetuksen 8 artiklan nojalla nimeämälle keskusyhteystoimistolle.

¹⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2024/2747, annettu 9 päivänä lokakuuta 2024, sisämarkkinoiden hätätilaa ja sisämarkkinoiden häiriönsietokykyä koskevan toimenpidekehityksen perustamisesta ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2679/98 muuttamisesta (EUVL L, 2024/2747, 8.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2747/oj>).

3. Tämän asetuksen 64 artiklan mukaisesti nimetyt yhteyspisteet tiedottavat kiireellisistä toimenpiteistä komissiolle, ENIMille, muille rataverkon haltijoille, direktiivin (EU) 2022/2557 9 artiklan 1 kohdassa tarkoitettulle toimivaltaiselle viranomaiselle ja muille asianomaisille osapuolille ja auttavat koordinoimaan tällaisia toimenpiteitä.
4. Jos hätätoimenpiteillä on merkittävä vaikutus rajat ylittävään liikenteeseen, rataverkon haltijoiden on koordinoitava keskenään 55 artiklan mukaisesti, ottaen samalla huomioon ENIMin 57 artiklan 2 kohdan mukaisesti laatimat suuntaviivat. Kun koordinoidaan 55 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaisten erityisten koordinoitirakenteiden kautta komissio ja asianomaiset jäsenvaltiot osallistuvat siihen.
5. Jos hätätoimenpiteillä on merkittävä vaikutus rajat ylittävään liikenteeseen, sääntelyelinten ja ENRRB:n on annettava komissiolle lausuntonsa kiireellisistä toimenpiteistä komission pyynnöstä ja tämän asettamassa määräajassa. Komissio voi tehdä päätöksiä, joissa jäsenvaltiota vaaditaan kumoamaan kiireelliset toimenpiteet, jos niitä ei pidetä välttämättöminä.
6. Jäsenvaltioiden on toimitettava päivitettyt tiedot tarvittaessa tai komission pyynnöstä. Jäsenvaltioiden on toimitettava kaikki komission vaatimat tiedot kiireellisistä toimenpiteistä komission asettamissa määräajoissa.

7. Kriisitilanteiden hallinnasta vastaavat viranomaiset, mukaan lukien sotilas-, pelastuspalvelu- ja muut viranomaiset, voivat järjestää harjoituksia, joissa simuloidaan tämän artiklan soveltamisalaan kuuluvia kriisitilanteita. Tällaisissa tapauksissa rataverkon haltijan on myönnettävä kapasiteetin käyttöoikeuksia tarpeen mukaan ja tarvittaessa peruutettava myönnettyjä kapasiteetin käyttöoikeuksia. Asianomaisiin viranomaisiin sovelletaan kapasiteettioikeuksien muutoksia koskevaa seuraamusmaksua 42 artiklassa tarkoitettujen periaatteiden mukaisesti.

50 artikla

Liikenteenhallintaa koskeva tietojenvaihto

1. Kaikilla rautatieliikennepalvelun harjoittamiseen suoraan osallistuvilla operatiivisilla sidosryhmillä on oikeus saada kyseistä rautatieliikennepalvelua koskevat tiedot, jotka esitetään liitteessä IX.

Asianomaiset osapuolet voivat käyttää tietoja ainoastaan tämän asetuksen soveltamiseksi sekä direktiivin (EU) 2016/797 ja sen nojalla annettujen täytäntöönpanosäädösten soveltamiseksi, jollei sopimuksissa toisin määrätä.

2. Rataverkon haltijan on asetettava tiedot saataville 66 artiklan mukaisesti.

3. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä tämän asetuksen 75 artiklan mukaisesti tämän asetuksen liitteen IX muuttamiseksi sen varmistamiseksi, että siinä otetaan huomioon direktiivin (EU) 2016/797 mukaisesti hyväksytyissä asiaankuuluvissa täytäntöönpanosäädöksissä vahvistettuihin yhteentoimivuuden teknisiin eritelmiin mahdollisesti tehtävät muutokset ja että siinä otetaan huomioon asianomaisten sidosryhmien suunnitteluun liittyvät, operatiiviset, tekniset ja kaupalliset näkökohdat.

IV luku

Suorituskyvyn tarkastelu

51 artikla

Suorituskyvyn tarkastelua koskevat yleiset periaatteet

1. ENIMin on seurattava ja vertailtava rataverkon haltijoiden tarjoamien rautateiden infrastruktuuripalvelujen suorituskykyä direktiivin 2012/34/EU 7 f artiklan d alakohdan mukaisesti ottaen huomioon tämän asetuksen 2 artiklassa vahvistetut yleiset periaatteet. ENIMin on tehtävä tätä varten tarvittaessa yhteistyötä eurooppalaisten koordinaattoreiden, suorituskykyä käsittelevän neuvoa-antavan paneelin ja ENRRB:n kanssa.

2. Rataverkon haltijoiden on esitettävä direktiivin 2012/34/EU 8 artiklan 3 kohdassa tarkoitettussa liiketoimintasuunnitelmassa tämän asetuksen 52 artiklan 5 kohdan c alakohdassa tarkoitettujen perusteiden ja menettelyjen mukaiset omat suorituskykytavoitteensa ottaen huomioon kyseisen direktiivin 30 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuissa sopimuksissa mahdollisesti vahvistetut tavoitteet. Kyseisiin tavoitteisiin sisältyvät asetuksen (EU) 2024/1679 19 artiklan 1 kohdan a ja b alakohdassa vahvistetut tavoitearvot.
3. Rataverkon haltijoiden on otettava käyttöön ja toteutettava menettelyt, joilla seurataan edistymistä suorituskykytavoitteiden saavuttamisessa ja raportoidaan siitä, määritetään operatiivisten sidosryhmien kanssa suorituskykypuutteiden syyt sekä suunnitellaan ja toteutetaan korjaavia toimenpiteitä suorituskyvyn parantamiseksi. Kyseisissä menettelyissä on otettava huomioon tämän asetuksen 52 artiklassa tarkoitettu suorituskyvyn tarkastelua koskeva eurooppalainen kehys.
4. Rataverkon haltijoiden on myös seurattava rautatieliikennepalvelujen suorituskykyä, jos ne liittyvät niiden omaiin suorituskykytavoitteisiin.

52 artikla

Suorituskyvyn tarkastelua koskeva eurooppalainen kehys

1. ENIMin on laadittava ja hyväksyttävä viimeistään ... päivänä ...kuuta ... [26 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulopäivästä] suorituskyvyn tarkastelua koskeva eurooppalainen kehys, jossa vahvistetaan yhteiset välineet, menetelmät ja menettelytavat, ottaen huomioon tämän asetuksen 2 artiklan 4 kohdassa ja 44 artiklan 2 kohdassa vahvistetut periaatteet ja asetuksen (EU) 2024/1679 19 artiklassa vahvistetut operatiiviset painopisteet sekä direktiivin 2012/34/EU 15 artiklan 6 kohdan nojalla hyväksytyt täytäntöönpanosäädökset. Rataverkon haltijoiden on suorituskyvyn tarkastelua suorittaessaan otettava kyseiset yhteiset välineet, menetelmät ja menettelytavat mahdollisimman tarkasti huomioon.
2. Laatiessaan direktiivin 2012/34/EU 27 artiklassa ja tämän asetuksen 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua verkkoselostusta rataverkon haltijoiden on otettava mahdollisimman tarkasti huomioon suorituskyvyn tarkastelua koskeva eurooppalainen kehys. Niiden on tuotava verkkoselostuksessa esiin syyt, jos kyseisessä kehyksessä vahvistetuista yhteisistä välineistä, menetelmistä ja menettelytavoista poiketaan.
3. ENIMin on julkaistava luonnos suorituskyvyn tarkastelua koskevaksi eurooppalaiseksi kehykseksi ERP:n ja operatiivisten sidosryhmien kuulemista varten. ERP ja operatiiviset sidosryhmät voivat toimittaa vastauksensa kuulemiseen kolmen kuukauden kuluessa suorituskyvyn tarkastelua koskevan eurooppalaisen kehyksen luonnoksen julkaisemisesta.

4. ENIMin on toimitettava ENRRB:lle lopullinen luonnos suorituskyvyn tarkastelua koskevaksi eurooppalaiseksi kehykseksi viimeistään ... päivänä ...kuuta ... [20 kuukauden kuluessa tämän asetuksen voimaantulosta]. ENRRB toimittaa ENIMille suosituksen suorituskyvyn tarkastelua koskevasta eurooppalaisesta kehyksestä kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun se on vastaanottanut lopullisen luonnoksen. ENIMin on otettava kyseinen suositus mahdollisimman tarkasti huomioon hyväksyessään suorituskyvyn tarkastelua koskevan eurooppalaisen kehyksen.
5. Suorituskyvyn tarkastelua koskevan eurooppalaisen kehyksen on katettava vähintään liitteessä VIII esitetyt suorituskyvyn osa-alueet. Tämä koskee erityisesti seuraavia tietoja:
- a) luettelo kyseisessä liitteessä esitetyillä suorituskyvyn osa-alueilla käsiteltävistä ensisijaisista suorituskykyyn liittyvistä kysymyksistä;
 - b) suorituskykyindikaattorit, joiden avulla voidaan seurata edistymistä suorituskykykysymyksissä, mukaan lukien menetelmät ja tietovaatimukset tällaisten indikaattoreiden laskemiseksi;
 - c) perusteet ja menettelyt suorituskykytavoitteiden asettamiseksi rataverkon haltijoiden tasolla;
 - d) menettelyt, joilla seurataan ja tarkastellaan a, b ja c alakohdan osatekijöitä sekä korjaavien toimenpiteiden toteuttamista sekä suorituskykytavoitteiden saavuttamista.

6. Suorituskyvyn tarkastelua koskevaa eurooppalaista kehystä on päivitettävä tarvittaessa operatiivisten sidosryhmien kokemusten huomioon ottamiseksi sekä ENIMin toiminnan perusteella. Kun suorituskyvyn tarkastelua koskevaa eurooppalaista kehystä päivitetään, ENIMin on kuultava ERP:tä ja operatiivisia sidosryhmiä ja toimitettava luonnos ENRRB:lle suositusta varten 3 ja 4 kohdan mukaisesti.
7. Käyttäessään verkkoselostukseen liittyvää toimivaltaansa direktiivin 2012/34/EU 56 artiklan 1 ja 2 kohdan mukaisesti sääntelyelimen on otettava huomioon ENRRB:n antama suositus suorituskyvyn tarkastelua koskevasta eurooppalaisesta kehyksestä 4 kohdan mukaisesti ja sanotun kuitenkin rajoittamatta sääntelyelinten riippumattomuuden periaatteen soveltamista.
8. Siirretään komissiolle valta antaa 74 artiklan mukaisesti täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan suorituskyvyn tarkastelua koskeva eurooppalainen kehys. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 76 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

53 artikla

Eurooppalainen suorituskyvyn tarkastelukertomus

1. ENIMin on laadittava ja julkaistava viimeistään ... päivänä ...kuuta ... [38 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta] tämän asetuksen 52 artiklassa tarkoitetun suorituskyvyn tarkastelua koskevan eurooppalaisen kehyksen perusteella eurooppalainen suorituskyvyn tarkastelukertomus, sanotun kuitenkin rajoittamatta direktiivin 2012/34/EU 15 artiklan ja sen perusteella hyväksytyjen täytäntöönpanosäädösten soveltamista. ENIMin on laadittava ja julkaistava kertomuksen päivitys vuosittain.
2. Suorituskykyä käsittelevän neuvoa-antavan paneelin on valmisteltava eurooppalaiseen suorituskyvyn tarkastelukertomukseen erillinen osa, jossa esitetään arvio rautateiden infrastruktuuripalvelujen ja rautatieliikennepalvelujen suorituskyvystä, annetaan suosituksia ensisijaisesti käsiteltävistä suorituskykykysymyksistä ja annetaan suosituksia suorituskyvyn parantamiseen tähtäävistä toimenpiteistä. ENIMin on sisällytettävä kyseinen osa 1 kohdassa tarkoitettuun kertomukseen.
3. Eurooppalaisen suorituskyvyn tarkastelukertomuksen on katettava vähintään eurooppalaisiin liikennekäytäviin sisältyvät radat ja sisällettävä asetuksen (EU) 2024/1679 54 artiklan 3 kohdan g alakohdassa tarkoitetut tiedot. Esitettävien tietojen on oltava maantieteellisesti riittävän yksityiskohtaisia, ja niiden on katettava riittävän pitkä ajanjakso, jotta niitä voidaan tulkita mielekkäällä tavalla.
4. Eurooppalaiseen suorituskyvyn tarkastelukertomukseen on sisällytettävä erityinen osa, joka koskee 55 artiklassa tarkoitetun rataverkon haltijoiden välisen koordinoinnin ja 57 artiklassa tarkoitetun kuulemismekanismin suorituskykyä.

54 artikla

Suorituskykyä käsittelevä neuvoa-antava paneeli

1. Komissio voi 76 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen perustaa tai nimetä puolueettoman ja toimivaltaisen elimen toimimaan suorituskykyä käsittelevänä neuvoa-antavana paneelina. Suorituskykyä käsittelevä neuvoa-antava paneeli perustetaan riippumattomaksi ja puolueettomaksi asiantuntijapaneeliksi. Sen jäsenet nimitetään ansioiden perusteella ja siten, että varmistetaan ratakapasiteetin, liikenteen, häiriöiden ja kriisien hallinnan kannalta merkityksellisten taitojen ja kokemuksen yhdistelmä. Suorituskykyä käsittelevässä neuvoa-antavassa paneelissa on enintään yhdeksän jäsentä. Komissio nimittää jäsenet. Se kokoontuu vähintään neljä kertaa vuodessa. Komissio rahoittaa suorituskykyä käsittelevän neuvoa-antavan paneelin työskentelyä.

Suorituskykyä käsittelevän neuvoa-antavan paneelin jäsenet nimitetään neljän vuoden toimikaudeksi, joka voidaan uusida kahdesti.
2. Suorituskykyä käsittelevän neuvoa-antavan paneelin on suoritettava seuraavat tehtävät:
 - a) antaa ENIMille suosituksia 52 artiklassa tarkoitetun suorituskyvyn tarkastelua koskevan eurooppalaisen kehyksen perustamisesta ja uudelleentarkastelusta, mukaan lukien suorituskyvyn osa-alueet, kullakin suorituskyvyn osa-alueella käsiteltävät suorituskykykysymykset sekä menetelmien, prosessien, kriteerien ja määritelmien yhdenmukaistaminen suorituskyky- ja suorituskykyindikaattoreihin liittyvien tietojen keruuta ja analysointia varten;

- b) antaa ENIMille, ENRRB:lle, rataverkon haltijoille, hakijoille, sääntelyelimille, jäsenvaltioiden viranomaisille ja tarvittaessa muille sidosryhmille korjaavia toimenpiteitä koskevia suosituksia, jotka koskevat kapasiteetin hallintaa, liikenteenhallintaa, häiriönhallintaa ja kriisinhallintaa;
 - c) tarkastella eurooppalaisen suorituskyvyn tarkastelukertomuksen luonnoksen tuloksia ja valmistella 53 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu erillinen osa;
 - d) rautateiden infrastruktuuripalvelujen tarjoamista koskevien lausuntojen ja suositusten antaminen direktiivin 2012/34/EU 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua viitteellisen rautatieinfrastruktuurin kehittämisstrategian, kyseisen direktiivin 8 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua liiketoimintasuunnitelman, kyseisen direktiivin 30 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen sopimusten ja kyseisen direktiivin 35 artiklassa tarkoitettua suorituskannustinjärjestelmän osalta;
 - e) antaa eurooppalaisille koordinaattoreille neuvoja asioissa, jotka liittyvät rautateiden infrastruktuuripalvelujen ja rautatieliikennepalvelujen suorituskykyyn.
3. ENIMin, verkostokoordinaattorin, rataverkon haltijoiden, sääntelyelinten, ENRRB:n ja tarvittaessa muiden sidosryhmien on tehtävä yhteistyötä suorituskykyä käsittelevän neuvonantajan paneelin kanssa erityisesti antamalla suorituskykyä koskevia tietoja omasta aloitteestaan tai suorituskykyä käsittelevän neuvonantajan paneelin pyynnöstä ja pyrittävä kaikin tavoin ottamaan sen suositukset huomioon rautateiden suorituskyvyn hallintaa koskevassa työssään.

4. Suorituskykyä käsittelevän neuvoa-antavan paneelin on kunnioitettava liikesalaisuuksien luottamuksellisuutta käsitellessään asiaankuuluvien sidosryhmien tai komission toimittamia tietoja.

V luku

Eurooppalainen koordinoitiverkosto

55 artikla

Koordinointi rataverkon haltijoiden kesken

1. Rataverkon haltijoiden on koordinoitava keskenään ja muiden asiaankuuluvien sidosryhmien kanssa niille tämän asetuksen nojalla annettujen vastuiden ja tehtävien osalta.
2. Rataverkon haltijoiden on erityisesti
 - a) vahvistettava tarvittaessa organisaatorakenteet, menettelyt ja välineet, mukaan lukien 66 artiklassa tarkoitettut digitaaliset välineet;
 - b) koordinoitava tarkoituksenmukaisimmalla maantieteellisellä tasolla, myös eurooppalaisten liikennekäytävien tasolla, ottamalla mukaan tahot, joilla on parhaat edellytykset saavuttaa vaikuttavia ja tehokkaita tuloksia, toissijaisuusperiaatteen mukaisesti;
 - c) tehtävä yhteistyötä muiden rataverkon haltijoiden kanssa 64 artiklassa tarkoitettujen nimettyjen yhteyspisteiden kautta;

- d) otettava ENIM tai verkostokoordinaattori tarvittaessa mukaan unionin kannalta merkityksellisiin asioihin;
 - e) jos koordinoitimiin osallistuu useita toimijoita, nimettävä johtava taho, jonka on raportoitava ENIMille ja vastattava kuulemistoimien järjestämisestä 57 artiklan mukaisesti;
 - f) toimitettava ENIMille tapaukset, joissa sovittuja tuloksia ei voida saavuttaa;
 - g) tarkasteltava koordinoitimiin toteuttamista IV luvun mukaisesti.
3. Koordinointi voidaan toteuttaa useammalla kuin yhdellä tasolla erityisesti asioissa, joissa koordinoitua tarvitaan sekä unionin tasolla että täsmällisemmällä maantieteellisellä soveltamisalalla.
4. Jos ENIM tai verkostokoordinaattori osallistuu koordinointiin, niiden on varmistettava, että rajat ylittävät näkökohdat otetaan asianmukaisesti huomioon.

5. Koordinoinnin on katettava kaikki osuudet ja solmukohdat, jotka ovat osa eurooppalaisia liikennekäytäviä.

Rataverkon haltijat voivat laajentaa koordinointia muille radoille edellyttäen, että kaikki asianomaiset rataverkon haltijat ovat asiasta sopineet.

6. Koordinoinnin, joka koskee usean verkon kapasiteettioikeuksien myöntämistä 30 artiklan mukaisesti, on katettava ENIMin jäsenenä olevien rataverkon haltijoiden koko verkot.

56 artikla

Koordinointi jäsenvaltioiden kesken

1. Kansainvälisen henkilöliikenteen ja rautateiden tavaraliikenteen edistämiseksi jäsenvaltioiden on koordinoitava keskenään, jotta varmistetaan johdonmukaisuus niiden 4 artiklan mukaisesti annettujen strategisen ohjauksen ja kansallisten vaatimusten välillä. Niiden on erityisesti määriteltävä ja julkaistava niiden koordinointia koskevat menettelyt ja määräajat.

2. Edellä olevan 1 kohdan soveltamiseksi jäsenvaltioiden on erityisesti
 - a) koordinoitava tarkoituksenmukaisimmalla maantieteellisellä tasolla ja mahdollisuuksien mukaan olemassa olevien foorumien puitteissa saavuttaakseen vaikuttavia ja tehokkaita tuloksia, erityisesti eurooppalaisten liikennekäytävien tasolla;
 - b) otettava tarvittaessa mukaan eurooppalaiset koordinaattorit ja erityisesti edistyttäessä asetuksen (EU) 2024/1679 19 artiklassa vahvistettujen operatiivisten prioriteettien osalta;
 - c) kutsuttava komissio mukaan, kun kyse on asioista, joissa tarvitaan unionin tason koordinointia tai kun se on muutoin tarkoituksenmukaista.

57 artikla

Kuulemismenettely eurooppalaisissa ja rajat ylittävissä asioissa

1. Rataverkon haltijoiden on varmistettava asianomaisten osapuolten asianmukainen ja säännöllinen kuuleminen eurooppalaisissa ja rajat ylittävissä asioissa. Tätä varten niiden on otettava huomioon 2 kohdassa tarkoitettut ENIMin laatimat suuntaviivat.

2. ENIMin on kehitettävä, hyväksyttävä ja pantava täytäntöön suuntaviivat, joilla varmistetaan asianomaisten osapuolten asianmukainen ja säännöllinen kuuleminen eurooppalaisissa ja rajat ylittävissä asioissa, ja sisällytettävä ne kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen, 46 artiklassa tarkoitettuun rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinoitua koskevaan eurooppalaiseen kehykseen ja 52 artiklassa tarkoitettuun suorituskyvyn tarkastelua koskevaan eurooppalaiseen kehykseen. Kyseiset suuntaviivat on kehitettävä ERP:n kuulemisen jälkeen ja pantava täytäntöön verkostokoordinaattorin tuella ja rataverkon haltijoiden 64 artiklan mukaisesti nimeämien yhteyspisteiden myötävaikutuksella.
3. Kun ENIM laatii ja hyväksyy lausunnon tai suosituksen, joka ei liity kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen, rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinoitua koskevaan eurooppalaiseen kehykseen tai suorituskyvyn tarkastelua koskevaan eurooppalaiseen kehykseen ja jolla on todennäköisesti merkittävä vaikutus hakijoihin, muihin operatiivisiin sidosryhmiin tai asianomaisiin osapuoliin, sen on julkaistava luonnos asianomaisten osapuolten, myös ERP:n, kuulemista varten. Asianomaisilla osapuolilla on kuusi viikkoa aikaa antaa palautetta lausunto- tai suositusluonnoksesta. Jäsenvaltioiden viranomaiset ovat tarvittaessa mukana.

4. ENIMin on otettava huomioon asianomaisten osapuolten antama palaute laatiessaan 2 kohdassa tarkoitettuja suuntaviivoja ja antaessaan 3 kohdassa tarkoitetun lopullisen lausunnon tai suosituksen. Jos ENIM päättää olla ottamatta huomioon merkittäviä osia annetusta palautteesta, sen on esitettävä syyt siihen.

58 artikla

ENIMin organisointi

1. Tätä asetusta sovellettaessa direktiivissä 2012/34/EU tarkoitettu rataverkon haltijoiden eurooppalainen verkosto (ENIM) on organisoitava tämän artiklan mukaisesti.
2. ENIMin jäsenten on annettava ENIMille sen tehtävien suorittamiseen tarvittavat resurssit.
3. Kaikkien rataverkon haltijoiden, jotka vastaavat TEN-T:n ydinverkkoon ja laajennettuun ydinverkkoon kuuluvista radoista, on oltava ENIMin jäseniä. Muut rataverkon haltijat, jotka osallistuvat 14 artiklan nojalla strategiseen kapasiteetin hallintaan, voivat olla ENIMin jäseniä. Kunkin jäsenen on nimettävä edustaja ja varaedustaja.
4. Rataverkon haltijat, jotka eivät ole vastuussa 3 kohdassa tarkoitetuista radoista eivätkä näin ollen ole ENIMin jäseniä, voivat osallistua ENIMin keskusteluihin tarkkailijoina ilman äänioikeutta. Ne voivat toimittaa huomautuksia ENIMin tarkasteltavaksi.

5. Rataverkon haltijoilla, jotka ovat vastuussa Euroopan vapaakauppaliiton (EFTA) jäseninä olevien valtioiden ja unionin neuvoston päätöksen (EU) 2017/1937 mukaisesti allekirjoittaman liikenneyhteisön perustamissopimuksen osapuolina olevien kaakkoiseurooppalaisten osapuolten radoista, jotka ovat osa TEN-T:n ydinverkkoa ja laajennettua ydinverkkoa, on oikeus liittyä ENIMin jäseniksi edellyttäen, että kyseiset valtiot tai osapuolet soveltavat tätä asetusta unionin kanssa tehdyn kansainvälisen sopimuksen nojalla ja tällaisessa sopimuksessa vahvistettujen osallistumista koskevien sääntöjen mukaisesti.
6. ENIM voi kutsua tapauskohtaisesti tarkkailijoiksi sellaisia kolmansien maiden rataverkon haltijoita, jotka eivät kuulu 5 kohdan soveltamisalaan ja jotka hallinnoivat TEN-T:n ydinverkon ja laajennetun ydinverkon ratoja.
7. ENIMin on vahvistettava ja julkaistava työjärjestyksensä edellyttäen, että komissio hyväksyy sen. ENIMin on järjestettävä toimintansa kyseisen työjärjestyksen mukaisesti.
8. ENIMin on tehtävä päätöksensä kahden kolmasosan enemmistöllä. ENIM voi tehdä tiettyjä päätöksiä yksinkertaisella enemmistöllä, jos työjärjestyksessä niin määrätään. Kaikilla samaa valtiota edustavilla jäsenillä on yhteensä yksi ääni. Jäsenen edustajan poissa ollessa varaedustajalla on oikeus käyttää äänioikeutta.
9. ENIMin on kokoonnuttava säännöllisin väliajoin. Sen on valittava jäsentensä keskuudesta puheenjohtaja.

10. Komissio on ENIMin äänioikeudeton jäsen. Sen on tuettava ENIMin työtä ja edistettävä koordinointia.
11. ENIMin on vahvistettava työohjelmansa. Työohjelman on katettava kahden ja viiden vuoden välinen jakso. ENIMin on kuultava työohjelmaluonnoksesta 57 artiklassa tarkoitettujen suuntaviivojen mukaisesti ERP:tä, hakijoita ja muita operatiivisia sidosryhmiä samoin kuin komissiota, Euroopan unionin rautatievirastoa (ERA), Euroopan rautatiet -yhteisyritystä ja tarvittaessa muita sidosryhmiä. Asianomaisilla osapuolilla on neljä viikkoa aikaa antaa palautetta työohjelmaluonnoksesta.

59 artikla

ENIMin vastualueet

1. Direktiivin 2012/34/EU 7 f artiklassa säädettyjen tehtävien lisäksi ENIMin on vastattava kaikista sille tämän asetuksen nojalla annetuista tehtävistä. Sen on erityisesti
 - a) hyväksyttävä kapasiteetin hallintaa koskeva eurooppalainen kehys;
 - b) hyväksyttävä tämän asetuksen 46 artiklassa tarkoitettu rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinointia koskeva eurooppalainen kehys;

- c) hyväksyttävä tämän asetuksen 52 artiklassa tarkoitettu suorituskyvyn tarkastelua koskeva eurooppalainen kehys;
 - d) hyväksyttävä tämän asetuksen 65 artiklassa tarkoitettu yhteinen rakenne verkkoselostukselle ja yhteinen aikataulu kuulemiselle;
 - e) annettava lausuntoja ja suosituksia rataverkon haltijoille tämän asetuksen säännösten mukaisesti ja omasta aloitteestaan;
 - f) annettava lausuntoja ja suosituksia rataverkon haltijoille tämän asetuksen 55 artiklan 2 kohdan f alakohdassa tarkoitetuissa tapauksissa;
 - g) järjestettävä verkostokoordinaattorin myötävaikutuksella rataverkon haltijoiden välinen koordinointi tämän asetuksen 55 ja 64 artiklan mukaisesti.
2. ENIMillä ei ole päätöksenteko- eikä sääntelyvaltaa.
3. ENIM voi perustaa työryhmiä.

60 artikla

ENIMin avoimuus

1. ENIMin on varmistettava, että sen jäsenyys, toimintatavat ja kaikki sen työtä koskevat merkitykselliset tiedot ovat julkisesti saatavilla sen verkkosivustolla. Sivustolla on oltava rataverkon haltijoiden perustamien erityisten koordinoitiryhmien yhteystiedot ja viittaukset 55 artiklan mukaisiin koordinoitivälineisiin ja -menettelyihin.
2. ENIMin on kutsuttava eurooppalaiset koordinaattorit ja tarvittaessa ERP:n edustajat sekä ERAn edustajat jäsenvaltioista ja muista elimistä kokouksiinsa, jotta voidaan keskustella rautatieinfrastruktuurin kehittämiseen liittyvistä kysymyksistä ja varmistaa yhteistyö eurooppalaisten koordinaattoreiden kanssa asetuksen (EU) 2024/1679 mukaisesti.

61 artikla

Verkon koordinaattori

1. ENIMin on nimitettävä viimeistään ... päivänä ...kuuta ... [kuuden kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulopäivästä] puolueeton ja toimivaltainen yhteisö hoitamaan 62 artiklassa tarkoitettuja tehtäviä. Tällainen yhteisö on nimettävä verkostokoordinaattoriksi.

ENIMin jäsenten on annettava verkostokoordinaattorille sen tehtävien suorittamiseen tarvittavat resurssit.

Edellä 58 artiklan 7 kohdassa tarkoitettussa ENIMin työjärjestyksessä on vahvistettava

- a) verkostokoordinaattorin nimitystä ja nimityksen peruuttamista koskevat ehdot;
- b) menettely, jolla sille osoitetaan mahdollisia lisävelvoitteita ja -tehtäviä; ja
- c) työskentelyn seuranta- ja arviointijärjestelyt.

2. Verkostokoordinaattorin on suoritettava tehtävänsä puolueettomasti, avoimesti ja kustannustehokkaasti. Tätä varten sen on toimitettava ENIMille vuotuinen työohjelmansa tässä asetuksessa vahvistettujen tehtävien osalta sekä vuosikertomus työohjelman täytäntöönpanosta. ENIMin on annettava hyväksyntänsä vuotuiselle työohjelmalle ja vuosikertomukselle ennen kuin verkostokoordinaattori hyväksyy ne.

62 artikla

Verkostokoordinaattorin tehtävät

Verkostokoordinaattorin on toteutettava ENIMin tukemiseksi seuraavia tehtäviä, eli se:

- a) toimii sihteeristönä ja valmistelee ENIMin kokoukset, asiakirjat, päätökset ja lausunnot;
- b) myötävaikuttaa kapasiteetin hallintaa koskevan eurooppalaisen kehyksen, 46 artiklassa tarkoitetun rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinoitua koskevan eurooppalaisen kehyksen ja 52 artiklassa tarkoitetun suorituskyvyn tarkastelua koskevan eurooppalaisen kehyksen valmisteluun;

- c) edistää 55 artiklan mukaista operatiivista koordinointia rataverkon haltijoiden kesken;
- d) yksilöi säännöt, menettelyt ja välineet, jotka kuuluvat tämän asetuksen soveltamisalaan ja jotka on hyväksytty kansallisella tai rataverkon haltijan tasolla ja jotka luovat esteitä tässä asetuksessa esitetyille usean verkon rautatiepalveluille, sekä ehdottaa ENIMille menettelyjä rajat ylittävän rautatieliikenteen helpottamiseksi;
- e) edistää 16 artiklan mukaista rataverkon haltijoiden välistä strategisen kapasiteetin suunnittelun koordinointia laatimalla erityisiä aikataulusuunnittelumalleja, joilla tuetaan kilpailukykyisiä usean verkon kaukoliikenteen juna-aikatauluja;
- f) toimii yhteyspisteenä rataverkon haltijoiden puolesta kapasiteetin suunnitteluun ja käyttöoikeuden myöntämiseen liittyvissä tiedusteluissa, jotka koskevat erityisesti mahdollisia kapasiteettioikeuksia koskevia hakemuksia, tai pyynnöissä, jotka koskevat tietoja tai yhteyspisteitä rautatieliikenteen poikkeamiin ja väliaikaisiin kapasiteettirajoitteisiin liittyvissä asioissa;
- g) toimii rautatiepalvelujen käytöstä kiinnostuneiden sidosryhmien ensimmäisenä yhteyspisteenä ja tarjoaa yhteyksiä asiaankuuluviin toimijoihin, kuten rataverkon haltijoihin ja muihin operatiivisiin sidosryhmiin;

- h) toimii ENIMin puolesta yhteyspisteenä hakijoille ja muille operatiivisille sidosryhmille kysymyksissä, joita tämä asetus ei nimenomaisesti kata, erityisesti rajat ylittävien rautatieliikennepalvelujen käynnistämässä tai muutoksissa tai ad hoc -toimien tukemisessa, erityisesti 49 artiklassa tarkoitettujen kriisitilanteiden ratkaisemiseksi;
- i) tarjoaa pyynnöstä palveluja, erityisesti digitaalisia ja tietoteknisiä välineitä, rautatiepalvelujen parantamiseksi ja Euroopan laajuisen rautatieliikenteen edistämiseksi.

63 artikla

ERP:n organisointi

1. Muut operatiiviset sidosryhmät kuin rataverkon haltijat voivat toimittaa komissiolle viimeistään ... päivänä ...kuuta ... [kuuden kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulopäivästä] ehdotuksen ERP:n perustamisesta edistääkseen niiden tietojenvaihtoa ja kuulemisia ENIMin kanssa. ERP:n tarkoituksena on varmistaa rautatiealan tehokas kuuleminen ENIMIin nähden.

Tällaiseen ehdotukseen on sisällyttävä ERP:n työjärjestys, jossa vahvistetaan työjärjestelyt ja sen jäsenten valintaa ja jäsenten uusimista koskevat perusteet.

2. ERP:n on otettava huomioon kaikkien muiden operatiivisten sidosryhmien kuin rataverkon haltijoiden etujen tasapainoinen edustus.

ERP:n on oltava avoin osallistumiselle yhtäläisten, läpinäkyvien ja syrjimättömien kriteerien perusteella.
3. Kahden kuukauden kuluessa 1 kohdan mukaisen ehdotuksen vastaanottamisesta komission on arvioitava ENRRB:n lausunnon saatuaan, täyttääkö ehdotus 2 kohdan vaatimukset ja tarvitaanko siihen mahdollisesti muutoksia.
4. Edellä olevan 3 kohdan mukaisen arvioinnin ja ehdotukseen mahdollisesti tarvittavien muutosten hyväksymisen jälkeen komission on ilmoitettava hyväksyvänsä ERP:n perustamisen.

ERP:n on sen jälkeen asetettava työjärjestyksensä julkisesti saataville verkkosivustollaan.
5. ERP:n perustaminen ei rajoita muiden operatiivisten sidosryhmien kuin rataverkon haltijoiden oikeutta vastata ENIMin ja rataverkon haltijoiden kuulemispyyntöihin yksilöllisesti.
6. ERP voi antaa lausuntoja omasta aloitteestaan.
7. ERP:n on esitettävä komissiolle vuotuinen kertomus toiminnastaan. Kertomus on julkaistava.

64 artikla

Rataverkon haltijoiden koordinoinnin yhteyspisteet

1. Rataverkon haltijoiden on nimettävä yhteyspisteet 55 artiklan mukaisen rataverkon haltijoiden välisen koordinoinnin varmistamiseksi. Yhteyspisteen on toimittava keskitettynä yhteystahona rataverkon haltijan organisaation ja muiden koordinoititoimiin osallistuvien tahojen välillä.
2. Rataverkon haltijoiden on viipymättä ilmoitettava ENIMille kaikista yhteyspisteitä koskevista muutoksista, jotka sisällytetään 60 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuihin julkaisuihin.

65 artikla

Verkkoselostusten yhteinen rakenne, sisältö ja aikataulu

1. ENIMin on laadittava ja hyväksyttävä viimeistään ... päivänä ...kuuta ... [12 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulopäivästä] direktiivin 2012/34/EU 27 artiklassa tarkoitettulle verkkoselostukselle yhteinen rakenne, jossa otetaan huomioon kyseisen direktiivin liitteessä IV ja tämän asetuksen liitteessä V luetellut tiedot sekä yhteinen aikataulu asianomaisten osapuolten kuulemiseksi verkkoselostuksen luonnoksesta. Rataverkon haltijoiden on otettava kyseinen rakenne ja aikataulu mahdollisimman tarkasti huomioon verkkoselostusta laatiessaan.

2. ENIMin on toimitettava luonnos 1 kohdassa tarkoitetun verkkoselostuksen yhteiseksi rakenteeksi viimeistään ... päivänä ...kuuta ... [kuuden kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulopäivästä]. Kolmen kuukauden kuluessa ENIMin laatiman luonnoksen vastaanottamisesta ENRRB:n on annettava ENIMille suositus kyseisestä yhteisestä rakenteesta. ENIMin on otettava kyseinen suositus huomioon.
3. Laatiessaan direktiivin 2012/34/EU 27 artiklassa tarkoitettua verkkoselostusta rataverkon haltijan on otettava mahdollisimman tarkasti huomioon tämän asetuksen 7 artiklassa tarkoitettu kapasiteetin hallinnan eurooppalainen kehys, tämän asetuksen 46 artiklassa tarkoitettu rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinoitua koskeva eurooppalainen kehys sekä tämän asetuksen 52 artiklassa tarkoitettu suorituskyvyn tarkastelua koskeva eurooppalainen kehys.
4. Rataverkon haltijoiden on esitettävä verkkoselostuksessa syy poikkeamiselle 1 kohdassa tarkoitettu rakenteesta ja aikataulusta ja 3 kohdassa tarkoitetuista eurooppalaisista kehyksistä ja ilmoitettava kyseinen syy toimivaltaiselle sääntelyelimelle ja ENIMille.

66 artikla

Kapasiteetin hallinnan ja liikenteenhallinnan digitalisointi

1. Rataverkon haltijoiden on varmistettava, että tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvat kapasiteetinhallinta- ja liikenteenhallintaprosessit toteutetaan digitaalisten välineiden ja digitaalisten palvelujen avulla.

Rataverkon haltijoiden käyttämien kapasiteetin hallintavälineiden on oltava tämän asetuksen II luvussa säädettyjen kapasiteetin suunnitteluprosessia ja käyttöoikeuden myöntämismenettelyä koskevien vaatimusten mukaisia. Digitaalisten välineiden on oltava direktiivissä (EU) 2016/797 ja sen nojalla hyväksytyissä delegoiduissa säädöksissä ja täytäntöönpanosäädöksissä vahvistettujen vaatimusten mukaisia, jotta voidaan varmistaa järjestelmien yhteentoimivuus ja tietojen yhdenmukaisuus direktiivin (EU) 2016/797 49 artiklassa tarkoitetun infrastruktuurirekisterin kanssa. Rataverkon haltijat voivat jatkaa niiden kapasiteetin hallintavälineiden käyttöä, jotka olivat olemassa ennen tämän asetuksen 81 artiklan 2 kohdan d alakohdassa tarkoitettua soveltamispäivää, edellyttäen että rataverkon haltijat voivat kyseisten välineiden avulla noudattaa tämän alakohdan vaatimuksia.

2. Käyttöön otetuilla digitaalisilla välineillä ja tarjotuilla digitaalisilla palveluilla on
 - a) varmistettava hakijoille tarjottavien rataverkon haltijoiden palvelujen tehokas suorituskyky ja laatu, mukaan lukien täysi yhteentoimivuus;

- b) varmistettava rautatiekapasiteetin ja liikenteenhallinnan avoimuus niiden kaikissa vaiheissa, muun muassa reaaliaikaisilla ratkaisuilla, jotka on laadittava asiaankuuluvien sidosryhmien kanssa ja otettava käyttöön direktiivissä (EU) 2016/797 vahvistettujen vaatimusten mukaisesti;
 - c) vähennettävä hakijoille aiheutuvaa hallinnollista taakkaa pyytämällä kutakin tietoa vain kerran ja toimittamalla tiedot yhdessä paikassa, myös rajat ylittävien palvelujen osalta.
3. Jos yhteentoimivuuden teknisten eritelmien on katettava kapasiteetinhallinta- tai liikenteenhallintaprosessien tukemiseksi tarvittavat digitaaliset välineet tai digitaaliset palvelut tai jos on tarpeen muuttaa direktiivissä (EU) 2016/797 ja sen nojalla hyväksytyissä täytäntöönpanosäädöksissä säädettyjä kyseisiä välineitä koskevia tai ne osittain kattavia olemassa olevia eritelmiä, ENIMin ja rataverkon haltijoiden on osallistuttava tällaisten eritelmien laatimiseen ja ylläpitoon yhteistyössä Euroopan unionin rautatieviraston ja Euroopan rautatiet -yhteisyrityksen kanssa ja direktiivin (EU) 2016/797 5 artiklassa tarkoitetussa menettelyssä.
4. Rataverkon haltijoiden on osallistuttava Euroopan rautatiet -yhteisyrityksen työhön tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvissa asioissa. Kyseistä tarkoitusta varten ENIMin ja rataverkon haltijoiden on varmistettava asianmukainen edustus asetuksen (EU) 2021/2085 96 artiklassa tarkoitetussa järjestelmäpilarin ohjausryhmässä ja 97 artiklassa tarkoitetussa käyttöönotto-ryhmässä.

5. Rataverkon haltijoiden, operatiivisten sidosryhmien ja tarvittaessa palvelupaikkojen ylläpitäjien on vaihdettava kapasiteetin hallintaan ja liikenteenhallintaan liittyviä digitaalisia tietoja sellaisten digitaalisten välineiden ja digitaalisten palvelujen avulla, jotka perustuvat yhdenmukaistettuun arkkitehtuuriin ja joihin liittyy standardoituja rajapintoja tai yhteisiä järjestelmiä direktiivin (EU) 2016/797 ja sen perusteella hyväksytyjen eritelmien mukaisesti.

Kun on kyse usean verkon rautatiepalveluista tai rajat ylittävistä palveluista, rataverkon haltijoiden on tarjottava digitaalisia palveluja ja digitaalista tietoa yhden yhteisen rajapinnan tai yhteisten järjestelmien kautta, jotka on kehitetty ja otettu käyttöön ENIMin koordinoimana.

ENIMin on perustettava keskitetty palvelupiste, jotta hakijat voivat hakea usean verkon kapasiteettioikeuksia yhdestä paikasta ja yhdellä kertaa.

6. Rataverkon haltijoiden on varmistettava, että tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetut digitaaliset välineet ja digitaaliset palvelut ovat toimintakykyisiä tämän asetuksen 81 artiklassa vahvistettujen määräaikojen mukaisesti. Verkostokoordinaattorin on tarjottava kapasiteetinhallintaa ja liikenteenhallintaa varten yhteisiä eurooppalaisia digitaalisia välineitä ja palveluja, jotka on kehitetty ja otettu käyttöön tämän artiklan 3 kohdan mukaisesti. Euroopan unionin rautatieviraston on seurattava asetuksen (EU) 2016/796 23 artiklan mukaisesti digitaalisten järjestelmien käyttöönottoa ja yhteentoimivuuden teknisten eritelmien mukaisuutta, koordinoitava näiden eritelmien kehittämistä ja päivittämistä ja avustettava komissiota tässä prosessissa.

VI luku

Kapasiteetinhallinnan ja liikenteenhallinnan viranomaisvalvonta

1 JAKSO

SÄÄNTELYELIMET

67 artikla

Sääntelyelinten vastuualueet

1. Direktiivin 2012/34/EU 56 artiklassa säädettyjä sääntelyelimen toimintoja ja valtuuksia on toteutettava tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvissa asioissa. Sääntelyelimen on erityisesti valvottava rataverkon haltijoiden toimintaa tämän asetuksen II–V luvun mukaisesti ja tarkistettava omasta aloitteestaan tämän asetuksen noudattaminen hakijoiden syrjinnän estämiseksi.
2. Hakijalla, mukaan lukien rautatieliikennepalveluista vastaava kansallinen, alueellinen tai paikallinen viranomainen, on oikeus valittaa sääntelyelimelle direktiivin 2012/34/EU 56 artiklassa säädetyn menettelyn mukaisesti, jos se katsoo, että rataverkon haltija on kohdellut sitä epäoikeudenmukaisesti, syrjinyt sitä tai muulla tavoin loukannut sitä suorittaessaan toimintoja, joista säädetään tämän asetuksen II–V luvussa.

2 JAKSO

EUROOPAN RAUTATEIDEN SÄÄNTELYELINTEN VERKOSTO

68 artikla

Säätelyelinten yhteistyö ENRRB:n puitteissa

1. Tämän asetuksen mukaisten velvollisuuksiensa täyttämiseksi säätelyelinten on tehtävä yhteistyötä direktiivin 2012/34/EU 57 artiklan 1 kohdan mukaisesti perustetun ENRRB:n puitteissa, myös yhteisten kuulemisten ja tutkimusten kautta, antamalla lausuntoja tai suosituksia tai toteuttamalla muita asiaankuuluvia toimia. Säätelyelinten on toimitettava kaikki tarvittavat tiedot ENRRB:lle tämän artiklan 6 kohdan mukaisesti.

Toimiessaan tämän asetuksen soveltamisalalla ENRRB:llä on tässä jaksossa määritellyt tehtävät ja vastuut, ja sen on organisoitava työnsä tämän jakson mukaisesti.

2. Jos tehdään valitus tai oma-aloitteinen tutkimus tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvasta asiasta, joka vaikuttaa rautatieverkkojen käyttömahdollisuuksiin tai niiden käyttöön useammassa kuin yhdessä jäsenvaltiossa, asianomaisen säätelyelimen on ilmoitettava valituksesta tai tutkimuksesta ENRRB:lle ja komissiolle.

3. Sääntelyelin voi toimittaa minkä tahansa asian, valituksen tai tutkimuksen ENRRB:lle näkemysten vaihtoa tai lausunnon tai suosituksen antamista varten.
4. Kun asianomaiset sääntelyelimet tekevät päätöksiä tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvista asioista, jotka vaikuttavat rautatieverkkojen käyttömahdollisuuksiin tai niiden käyttöön useammassa kuin yhdessä jäsenvaltiossa, niiden on tehtävä yhteistyötä ENRRB:n koordinoimana varmistaakseen päätöstensä johdonmukaisuuden. Tätä varten asianomaisten sääntelyelinten on hoidettava tehtävänsä tämän artiklan 1 kohdan ja direktiivin 2012/34/EU 56 artiklan mukaisesti. Niiden on otettava huomioon kaikki ENRRB:n antamat asiaa koskevat lausunnot ja suositukset ja toimitettava nämä päätökset ENRRB:lle.
5. Jos sääntelyelin tekee päätöksen, joka poikkeaa jostakin asiaa koskevasta ENRRB:n lausunnosta tai suosituksesta tai kieltäytyy antamasta päätöstä, sen on annettava ENRRB:lle selvitys eroista ja perusteluista, joiden vuoksi se ei noudata ENRRB:n lausuntoja tai suosituksia, ja sisällytettävä asiaa koskeva selvitys päätökseensä.
6. ENRRB:n kuulemien sääntelyelinten on vastattava ENRRB:n asettamissa määräajoissa ja annettava sen pyynnöstä kaikki tiedot, joita niillä on oikeus pyytää kansallisen lainsäädäntönsä nojalla. Kyseisiä tietoja voidaan käyttää ainoastaan sääntelyelinten tämän asetuksen mukaisesti suorittamiin toimiin.

7. Rataverkon haltijoiden on toimitettava viipymättä kaikki tässä artiklassa tarkoitettun valituksen tai tutkimuksen käsittelemiseksi tarvittavat tiedot, joita rataverkon haltijan sijaintijäsenvaltion sääntelyelin pyytää. Sääntelyelimillä on oikeus pyytää ENIMiltä tietoja toimivaltaansa kuuluvista tutkimuksista. Sääntelyelimillä on oikeus siirtää tällaiset tiedot ENRRB:lle.
8. Rautateiden sääntelyelinten on tarjottava ENRRB:n toimintaa varten tarvittavat resurssit.

69 artikla

ENRRB:n organisointi ja rakenne

Tätä asetusta sovellettaessa ENRRB on organisoitava seuraavasti:

- a) sääntelyelinten johtokunta, jäljempänä 'johtokunta';
- b) sihteeristö.

Sääntelyelinten on varmistettava sihteeristön toiminta.

70 artikla

ENRRB:n tehtävät ja vastualueet

1. Direktiivin 2012/34/EU mukaisten tehtäviensä lisäksi ENRRB:llä on myös tässä asetuksessa säädetyt tehtävät ja vastualueet. ENRRB:n on julkistettava kaikki antamansa lausunnot tai suositukset. ENRRB:llä ei ole päätöksenteko- eikä sääntelyvaltaa.
2. ENRRB:n on koordinoitava tarvittaessa kaikkia 68 artiklassa esitettyjä rautateiden sääntelyelinten yhteistyötoimia ja edistettävä sääntelyelinten rajat ylittävää rautatieliikennettä koskevien päätösten yhdenmukaistamista.
3. Operatiiviset sidosryhmät voivat ilmoittaa ENRRB:lle tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvista seikoista, jotka voivat vaikuttaa rautatieinfrastruktuurin käyttömahdollisuuksiin tai käyttöön useammassa kuin yhdessä jäsenvaltiossa. Jos ENRRB saa tällaisia tietoja, sen on toimitettava ne viipymättä toimivaltaiselle sääntelyelimelle tai toimivaltaisille sääntelyelimille.

ENRRB voi päättää antaa tällaisista seikoista lausunnon tai suosituksen. Tällaisissa tapauksissa ENRRB:n on ilmoitettava välittömästi asianomaisille sääntelyelimille asiaa koskevasta aikeestaan.

4. ENRRB:n on annettava lausuntonsa tai suosituksensa asianomaisille sääntelyelimille neljän viikon kuluessa siitä, kun se on vastaanottanut kaikki kyseessä olevaan seikkaan liittyvät merkitykselliset tiedot. ENRRB voi pidentää määräaikaa erityisen monimutkaisissa asioissa.

5. ENRRB voi hakijoiden pyynnöstä tai omasta aloitteestaan antaa lausuntoja ja suosituksia, jotka koskevat ENIMin tai verkon koordinaattorin tekemiä päätöksiä. Antaessaan tämän kohdan mukaisen lausunnon tai suosituksen sen on ilmoitettava asiasta asianomaisille sääntelyelimille.
6. ENRRB:n on kehitettävä yhteisiä periaatteita ja käytäntöjä sellaisten päätösten hyväksymiseksi sääntelyelinten toimesta, joiden osalta kyseisillä elimillä on valtuudet tämän asetuksen nojalla.
7. ENRRB:n on annettava komissiolle lausuntoja tai suosituksia 16 artiklassa tarkoitetun koordinoitiprosessin mahdollisista puutteista ja komission pyynnöstä 49 artiklan 5 kohdassa tarkoitetuista jäsenvaltioiden toteuttamista hätätoimenpiteistä, joilla on merkittävä vaikutus rajat ylittävään liikenteeseen.
8. ENRRB:n on toimitettava ENIMille lausuntonsa tai suosituksensa 42 artiklan 6 kohdassa tarkoitetuista ENIMin laatimista suuntaviivoista, jotka koskevat seuraamusmaksun määräämiseen johtavia olosuhteita.
9. ENRRB voi antaa oma-aloitteisia lausuntoja toimivaltaansa kuuluvista asioista.

71 artikla

Johtokunnan kokoonpano ja organisointi

1. Johtokunnan jäseniä ovat sääntelyelimet kustakin jäsenvaltiosta, jolla on käytössä rautatieverkko. Niiden on nimettävä johtokuntaan edustaja ja varaedustaja.

Komissio on johtokunnan äänioikeudeton jäsen, ja sen on nimitettävä johtokuntaan edustaja ja varaedustaja.
2. Johtokunnan jäsenten ja varajäsenten on toimittava riippumattomasti, puolueettomasti ja unionin edun mukaisesti riippumatta tietyistä kansallisista tai henkilökohtaisista eduista. He eivät saa pyytää eivätkä ottaa vastaan ohjeita miltään hallitukselta, toimielimeltä, henkilöltä tai elimeltä.
3. ENRRB:n sihteeristön on asetettava julkisesti saataville ajantasainen luettelo johtokunnan jäsenistä ja heidän varajäsenistään sekä heidän sidonnaisuuksia koskevat ilmoituksensa ja yhteystietonsa.
4. Johtokunnan on vahvistettava ja julkaistava työjärjestyksensä edellyttäen, että komissio hyväksyy sen. Työjärjestyksessä voidaan vahvistaa yksityiskohtaisemmat äänestysmenettelyt, erityisesti kiireellisiä asioita koskevat äänestysmenettelyt.
5. Johtokunta tekee päätöksensä jäsentensä kahden kolmasosan enemmistöllä, jollei työjärjestyksessä toisin määrätä. Kullakin jäsenellä on yksi ääni. Jäsenen edustajan poissa ollessa varaedustajalla on oikeus käyttää äänioikeutta.

6. Johtokunnan puheenjohtajina toimivat yhdessä komissio ja yksi johtokunnan jäsen, jonka johtokunta valitsee keskuudestaan. Komissio toimii johtokunnan pysyvänä puheenjohtajana, ja toinen puheenjohtaja valitaan kaksivuotiseksi kaudeksi.
7. Sihteeristön on tarjottava tarvittavat palvelut kokousten ja johtokunnan työskentelyn järjestämiseksi.
8. Johtokunnan työjärjestyksen mukaisesti johtokunta voi päättää perustaa työryhmiä organisoimaan ENRRB:n työskentelyä tämän asetuksen täytäntöönpanoon liittyvissä erityiskysymyksissä, erityisesti asioissa, jotka liittyvät rautateiden infrastruktuuripalvelujen suorituskykyyn.

Työryhmiin voivat osallistua rautateiden sääntelyelinten ja komission asiantuntijat. Operatiivisten sidosryhmien ja muiden julkisten tai yksityisten elinten asiantuntijoita voidaan kutsua osallistumaan kyseisiin työryhmiin tapauskohtaisesti.

72 artikla

Johtokunnan rooli ja tehtävät

1. Johtokunnan on suoritettava kaikki tässä asetuksessa säädetyt ENRRB:n tehtävät.

2. Johtokunnan on erityisesti

- a) annettava 71 artiklan 5 kohdassa säädettyjen tai tarkoitettujen tai 71 artiklan 4 kohdassa tarkoitettujen menettelysääntöjen mukaisesti ENRRB:n lausuntoja tai suosituksia valituksista tai tutkimuksista, jotka sääntelyelin tai sääntelyelimet ovat toimittaneet sille 68 artiklan 3 kohdan nojalla;
- b) annettava lausuntoja ja suosituksia päätöksistä, joita ENIM on tehnyt yhteistyössä verkostokoordinaattorin kanssa tämän asetuksen soveltamisalalla;
- c) hyväksyttävä rautatieyritysten, palvelupaikkojen ylläpitäjien tai muiden asianomaisten osapuolten tekemien valitusten perusteella ENRRB:n suosituksia ja lausuntoja liittyen 63 artiklassa tarkoitettuihin kuulemisiin;
- d) laadittava ja hyväksyttävä ENRRB:n toimintaa koskeva vuosikertomus;
- e) perustettava työryhmiä ja nimitettävä niiden puheenjohtajat;
- f) varmistettava, että ENRRB:n toimintatavat ja kaikki sen työtä koskevat merkitykselliset tiedot, myös sen lausunnot ja suositukset, ovat julkisesti saatavilla sen verkkosivustolla; verkkosivustolla on esitettävä valitusten tekemiseen liittyvät yhteystiedot, erityisten työryhmien yhteystiedot ja tiedot menettelyistä.

VII luku

Loppusäännökset

73 artikla

Eurooppalaisten kehysten seuranta

1. Suorituskykyä käsittelevän neuvoo-antavan paneelin on seurattava 7 artiklassa tarkoitettun kapasiteetin hallintaa koskevan eurooppalaisen kehysten ja sen osatekijöiden, 46 artiklassa tarkoitettun rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinoitua koskevan eurooppalaisen kehysten ja 52 artiklassa tarkoitettun suorituskyvyn tarkastelua koskevan eurooppalaisen kehysten ja sen osatekijöiden hyväksymistä ja soveltamista.
2. Suorituskykyä käsittelevän neuvoo-antavan paneelin on esitettävä kahden vuoden kuluessa siitä, kun ENIM on hyväksynyt 1 kohdassa tarkoitettut kehukset, ENIMille ja komissiolle kyseisten kehysten soveltamista koskeva raportti, jossa arvioidaan niiden tehokkuutta. Raporttiin voi myös sisältyä suosituksia siitä, miten tiettyihin puutteisiin voidaan puuttua. Jos suorituskykyä käsittelevä neuvoo-antava paneeli on havainnut kehyksissä merkittäviä puutteita, sen on pyydettävä ENIMiä puuttumaan niihin ja päivittämään asiaankuuluva kehys vastaavasti kolmen kuukauden kuluessa.

Raportti on asetettava julkisesti saataville.

Suorituskykyä käsittelevän neuvoa-antavan paneelin on annettava raportti vähintään joka kolmas vuosi.

3. Suorituskykyä käsittelevän neuvoa-antavan paneelin on tehtävä kehysten seurannassa ja raportin laatimisessa tiivistä yhteistyötä kansallisten sääntelyelinten ja ENRRB:n kanssa. Suorituskykyä käsittelevä neuvoa-antava paneeli voi tarvittaessa kuulla ERP:tä ja muita operatiivisia sidosryhmiä.

74 artikla

Eurooppalaisten kehysten seurantaan liittyvät täytäntöönpanosäädökset

1. Komissio hyväksyy viimeistään 18 kuukauden kuluttua päivästä, jona ENIMin on määrä hyväksyä asiaankuuluva kehys, täytäntöönpanosäädöksen, jolla vahvistetaan 7, 46 ja 52 artiklassa tarkoitetut eurooppalaiset kehykset tai niiden osatekijöitä, seuraavissa tapauksissa:
 - a) ENIM ei ole hyväksynyt 7 artiklassa tarkoitettua kapasiteetin hallintaa koskevaa eurooppalaista kehystä tai sen osatekijöitä viimeistään ... päivänä ...kuuta ... [18 kuukauden kuluessa tämän asetuksen voimaantulopäivästä];
 - b) ENIM ei ole hyväksynyt 46 artiklassa tarkoitettua rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinointia koskevaa eurooppalaista kehystä tai sen osatekijöitä viimeistään ... päivänä ...kuuta ... [22 kuukauden kuluessa tämän asetuksen voimaantulopäivästä];

- c) ENIM ei ole hyväksynyt 52 artiklassa tarkoitettua suorituskyvyn tarkastelua koskevaa eurooppalaista kehystä tai sen osatekijöitä viimeistään ... päivänä ...kuuta ... [26 kuukauden kuluessa tämän asetuksen voimaantulopäivästä].
2. Komissio hyväksyy viimeistään 12 kuukauden kuluttua suorituskykyä käsittelevän neuvoa-antavan paneelin raportin julkaisemisesta täytäntöönpanosäädöksen, jossa vahvistetaan 7, 46 ja 52 artiklassa tarkoitettut eurooppalaiset kehykset tai niiden osatekijät, jos komissio toteaa 73 artiklassa tarkoitetun, suorituskykyä käsittelevän neuvoa-antavan paneelin raportin huomioon ottaen, että
- a) kapasiteetin hallintaa koskevassa eurooppalaisessa kehyksessä vahvistetut yhteiset välineet, menetelmät ja menettelytavat eivät riitä saavuttamaan niille asetettuja tavoitteita ja varmistamaan rautateiden ratakapasiteetin hallintaa tai rataverkon haltijoiden ja muiden operatiivisten sidosryhmien välistä koordinaointia;
 - b) rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinaointia koskevassa eurooppalaisessa kehyksessä vahvistetut yhteiset välineet, menetelmät ja menettelytavat eivät riitä saavuttamaan niille asetettuja tavoitteita ja varmistamaan rajat ylittävän liikenteen hallintaa rataverkon haltijoiden, rautatieyritysten ja muiden operatiivisten sidosryhmien välillä;

- c) suorituskyvyn tarkastelua koskevassa eurooppalaisessa kehyksessä vahvistetut yhteiset välineet, menetelmät ja menettelytavat eivät riitä saavuttamaan niille asetettuja tavoitteita ja varmistamaan tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvien rataverkon haltijoiden suorituskyvyn tarkastelua;
- d) kapasiteetin hallintaa koskeva eurooppalainen kehys ei riitä varmistamaan yhdenmukaisia edellytyksiä tämän asetuksen täytäntöönpanolle; tai rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinoitua koskeva eurooppalainen kehys ei riitä varmistamaan yhdenmukaisia edellytyksiä tämän asetuksen täytäntöönpanolle; tai suorituskyvyn tarkastelua koskeva eurooppalainen kehys ei riitä varmistamaan yhdenmukaisia edellytyksiä tämän asetuksen täytäntöönpanolle; tai
- e) ENIM ei ole asetetussa kolmen kuukauden määräajassa puuttunut riittävällä tavalla puutteisiin, jotka suorituskykyä käsittelevä neuvoa-antava paneeli oli yksilöinyt 73 artiklan 2 kohdassa tarkoitetussa raportissa.

3. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 76 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

4. Valmistellessaan ehdotuksia täytäntöönpanosäädöksiksi komissio ottaa huomioon ENIMin työn ja suorituskykyä käsittelevän neuvoa-antavan paneelin raportin, jos sellainen on saatavilla.

75 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegeoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetyt edellytykset.
2. Siirretään komissiolle ... päivästä ...kuuta ...[tämän muutosasetuksen voimaantulopäivä] viiden vuoden ajaksi 11 artiklan 9 kohdassa, 13 artiklan 4 kohdassa, 23 artiklan 9 kohdassa, 40 artiklan 3 kohdassa, 41 artiklan 11 kohdassa, 42 artiklan 11 kohdassa ja 50 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegeoituja säädöksiä. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.
3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 11 artiklan 9 kohdassa, 13 artiklan 4 kohdassa, 23 artiklan 9 kohdassa, 40 artiklan 3 kohdassa, 41 artiklan 11 kohdassa, 42 artiklan 11 kohdassa ja 50 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegeoitujen säädösten pätevyYTEEN.

4. Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.
5. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
6. Edellä olevien 11 artiklan 9 kohdan, 13 artiklan 4 kohdan, 23 artiklan 9 kohdan, 40 artiklan 3 kohdan, 41 artiklan 11 kohdan, 42 artiklan 11 kohdan tai 50 artiklan 3 kohdan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaä jatketaan kahdella kuukaudella.

76 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa direktiivin 2012/34/EU 62 artiklassa tarkoitettu komitea. Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.

2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.

Jos komitea ei anna lausuntoa, komissio ei hyväksy ehdotusta täytäntöönpanosäädökseksi, ja tuolloin sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklan 4 kohdan kolmatta alakohtaa.

77 artikla

Kertomus ja uudelleentarkastelu

Komissio arvioi viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2033 tämän asetuksen vaikutusta rautatiealaa ja antaa Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle kertomuksen sen täytäntöönpanosta.

Kertomuksessa arvioidaan erityisesti

- a) tämän asetuksen vaikutusta rautateiden infrastruktuuripalvelujen suorituskykyyn;
- b) tämän asetuksen vaikutusta rautatieliikennepalvelujen, erityisesti kansainvälisten palvelujen, kaukoliikennepalvelujen ja tavaraliikenteen kehittämiseen;
- c) ENIMin, verkostokoordinaattorin ja ENRRB:n työtä yleisesti sekä niiden työtä yhteisten perusteiden, menetelmien ja menettelyjen kehittämiseksi, hyväksymiseksi ja täytäntöönpanemiseksi;

- d) 7 artiklassa tarkoitetun kapasiteetin hallintaa koskevan eurooppalaisen kehyksen, 46 artiklassa tarkoitetun rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinoitua koskevan eurooppalaisen kehyksen ja 52 artiklassa tarkoitetun suorituskyvyn tarkastelua koskevan eurooppalaisen kehyksen koordinoitimekanismien tehokkuutta;
- e) viranomaisvalvonnan tehokkuutta kansallisella ja Euroopan tasolla;
- f) sosioekonomisten, operatiivisten ja ympäristöön liittyvien kriteerien toimivuutta.

78 artikla

Direktiiviin 2012/34/EU muuttaminen

1. Muutetaan direktiivi 2012/34/EU seuraavasti:
 - a) korvataan 1 artiklan 1 kohdan c alakohta seuraavasti:
 - ”c) jäljempänä IV luvussa vahvistetuista rautatieinfrastruktuurin käyttömaksujen määrittämiseen ja perimiseen sovellettavista periaatteista ja menettelytavoista.”;
 - b) kumotaan 2 artiklan 6 kohta;
 - c) kumotaan 3 artiklan 20, 22, 23, 27 ja 28 alakohta;
 - d) kumotaan 7 b artikla;

e) korvataan 27 artiklan 2 kohta seuraavasti:

”2. Verkkoselostukseen on sisällyttävä tietoja asiaankuuluvan rautatieinfrastruktuurin käyttöoikeutta koskevista edellytyksistä. Verkkoselostuksessa on oltava tietoja myös edellytyksistä, jotka koskevat rataverkon haltijan rataverkkoon liitettyjen palvelupaikkojen käyttöoikeutta ja palvelujen tarjoamista kyseisissä palvelupaikoissa, tai siinä on ilmoitettava verkkosivusto, jolla kyseiset tiedot ovat maksutta saatavilla sähköisessä muodossa. Verkkoselostuksen sisältö vahvistetaan liitteessä IV.”;

f) kumotaan 36 artikla;

g) kumotaan 38–54 artikla;

h) kumotaan liitteessä IV oleva 1 ja 3 kohta;

i) kumotaan liite VII.

2. Viittauksia direktiivin 2012/34/EU kumottuihin säännöksiin pidetään viittauksina tähän asetukseen liitteessä X olevassa 1 jaksossa olevan vastaavuustaulukon mukaisesti.

79 artikla
Siirtymäsäännökset

1. Direktiivin 2012/34/EU 42 artiklan mukaisesti tehtyjä puitesopimuksia sovelletaan niiden voimassaolon päättymiseen saakka.
2. Direktiivin 2012/34/EU 3 artiklan 20, 22, 23, 27 ja 28 alakohtaa, 7 b, 36 ja 38–54 artiklaa ja sen liitteessä IV olevaa 3 kohtaa ja liitettä VII ei sovelleta 14 päivänä joulukuuta 2030 tai sen jälkeen voimaan tulleisiin vuosiakatauluihin liittyviin toimiin ja tehtäviin.

80 artikla
Kumoaminen

1. Kumotaan asetus (EU) N:o 913/2010 14 päivästä joulukuuta 2030.
2. Viittauksia kumottuun asetukseen pidetään viittauksina tähän asetukseen liitteessä X olevassa 2 jaksossa olevan vastaavuustaulukon mukaisesti.

81 artikla

Voimaantulo ja soveltaminen

1. Tämä asetus tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.
2. Tätä asetusta sovelletaan ... päivästä ...kuuta ... [yksi päivä tämän asetuksen voimaantulopäivästä]. Edellisestä huolimatta
 - a) 29 artiklan 2 kohtaa, 30 artiklan 1 kohtaa, 50 artiklaa ja 66 artiklaa sovelletaan 31 päivästä joulukuuta 2027;
 - b) 10 artiklan 1 ja 2 kohtaa sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2029;
 - c) 2 ja 3 artiklaa, II lukua, lukuun ottamatta 7 artiklaa, 10 artiklan 1 ja 2 kohtaa, 29 artiklan 2 kohtaa ja 30 artiklan 1 kohtaa, ja III lukua, lukuun ottamatta 46, 49 ja 50 artiklaa, sovelletaan ainoastaan 14 päivänä joulukuuta 2030 tai sen jälkeen voimaan tulleisiin vuosiakatauluihin liittyviin toimiin ja tehtäviin;
 - d) 78 artiklaa sovelletaan 14 päivästä joulukuuta 2030.

3. Sen estämättä, mitä tämän artiklan 2 kohdassa säädetään, 7 artiklan 7 kohtaa, 8 artiklan 3 kohtaa, 21 artiklan 5 kohtaa, 33 artiklan 12 kohtaa, 35 artiklan 7 kohtaa, 46 artiklan 7 kohtaa ja 52 artiklan 8 kohtaa sekä 11 artiklan 9 kohtaa, 13 artiklan 4 kohtaa, 23 artiklan 9 kohtaa, 40 artiklan 3 kohtaa, 41 artiklan 11 kohtaa, 42 artiklan 11 kohtaa ja 50 artiklan 3 kohtaa, joissa komissiolle siirretään täytäntöönpano- ja säädösvaltaa, sovelletaan ... päivästä ...kuuta ... [yksi päivä tämän asetuksen voimaantulopäivästä].

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Strasbourgissa ... päivänä ...kuuta ...

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

LIITE I

Kapasiteetin hallinnan suoritteet ja aikataulu

1 jakso

Suoritteet, jotka rataverkon haltijoiden on laadittava 13, 18, 19 ja 20 artiklassa tarkoitetun strategisen kapasiteetin suunnittelun yhteydessä

Suorite	Sisälllys
Kapasiteettistrategia (18 artikla)	<ul style="list-style-type: none">– Kapasiteettistrategian maantieteellinen soveltamisala: radat, jotka kuuluvat 14 artiklan 6 kohdan mukaisen strategisen kapasiteetin suunnittelun piiriin;– Fyysisen rautatieinfrastruktuurin suunniteltu kehittäminen, mukaan lukien uudisrakentaminen, parannukset, uusiminen ja sulkeminen / käytöstä poistaminen, esittäen yksityiskohtaisesti kyseisen rautatieinfrastruktuurin ominaispiirteet;– Rautatieliikennepalvelujen kysynnän ennustettu kehitys;– Jäsenvaltioiden antamat strategiset ohjeet kapasiteetin käytöstä, jos jäsenvaltiot ovat antaneet tällaisia ohjeita;– Puitesopimuksilla myönnetty kapasiteetin käyttöoikeus ja kapasiteetti, joka saatetaan tarvita liikennepalvelujen tarjoamiseen julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten mukaisesti;– Tiedot rautatieinfrastruktuurin saatavuudesta ja käytöstä, mukaan lukien rautatieinfrastruktuuri, jonka on ilmoitettu olevan kuormitettu tai ylikuormitettu;– Suunnitellut ratatyöt, jotka aiheuttavat vaikutuksiltaan merkittäviä kapasiteettirajoitteita.

Suorite	Sisälllys
Kapasiteettimalli (19 artikla)	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="491 230 1362 300">– Kaikki kapasiteettistrategiaan sisältyvät tiedot, tarvittaessa päivitettyinä ja yksityiskohtaisemmin esitettyinä; <li data-bbox="491 322 1414 607">– Hakijoiden käytettävissä olevan kapasiteetin kokonaismäärä, mukaan lukien usean verkon kapasiteetti, verkko-osuuksittain, mukaan lukien käytettävissä olevan kapasiteetin määrä rautatieliikennemarkkinoiden segmentteittäin rautatieliikennepalvelujen eri segmenttien osalta ja/tai myöntämismenettelyittäin, mukaan lukien kapasiteetti, joka on turvattu myöhempiä hakemuksia varten, ja kapasiteetti, jonka käyttöoikeus on myönnetty puitesopimusten perusteella; <li data-bbox="491 629 1430 734">– Ratatöistä johtuviin kapasiteettirajoitteisiin varatun kapasiteetin määrä arvioitua liikennemäärään kohdistuvan, tässä liitteessä olevassa 3 jaksossa vahvistetun vaikutuksen mukaan; <li data-bbox="491 757 1422 862">– Maantieteellinen tarkkuus: rautatieinfrastruktuurin ja kysynnän ominaispiirteiden mukainen jaottelu asianmukaisiin suunnitteluosuuksiin; <li data-bbox="491 884 1182 913">– Ajallinen soveltamisala: yksi aikataulukausi; <li data-bbox="491 936 1337 1037">– Ajallinen tarkkuus: vähintään vuosikatsaus (kapasiteettirajoitteet) ja yksi tai useampi edustava päivä (haettavissa oleva kapasiteetti).

Suorite	Sisälllys
<p>Kapasiteetin tarjontasuunnitelma (20 artikla)</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Kaikki kapasiteettimalliin sisältyvät tiedot, tarvittaessa päivitettyinä ja yksityiskohtaisemmin esitettyinä; – Hakijoiden käytettävissä oleva kapasiteetti aikataulukaudella, johon kapasiteetin tarjontasuunnitelmassa viitataan: <ul style="list-style-type: none"> (i) Tarvittaessa 20 artiklan 5 kohdan nojalla ja 20 artiklan 5 ja 6 kohdan mukaisesti haettavissa oleva ennalta suunniteltu kapasiteetti, mukaan lukien usean verkon kapasiteetti, joka määritellään kapasiteetin suunnitteluelementtien muodossa 20 artiklan 6 kohdan mukaisesti; (ii) kapasiteetti, jota rataverkon haltija ei ole ennalta suunnitellut; (iii) kapasiteetti, joka on käytettävissä 31 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuissa palvelupaikoissa. – Kapasiteetti, jonka käyttöoikeutta ei myönnetä hakijoille: <ul style="list-style-type: none"> (i) kapasiteettirajoitteet, jotka määritellään kapasiteetin suunnitteluelementtien muodossa, mukaan lukien tässä liitteessä olevan 3 jakson 2 kohdassa tarkoitettut kapasiteettirajoitteet; (ii) kapasiteetti, jonka käyttöoikeus on jo myönnetty puitesopimuksilla 33 artiklan mukaisesti tai monivuotisessa jatkuvassa kapasiteettihakuprosessissa 35 artiklan mukaisesti; (iii) muihin kuin i ja ii alakohdassa esitettyihin tarkoituksiin varattu kapasiteetti, joka rataverkon haltijan on ilmoitettava selvästi; (iv) muu kapasiteetti, jonka käyttöoikeus on jo myönnetty, päivitettäessä kapasiteetin tarjontasuunnitelmaa sen vuosiakataulun aikana, jonka kapasiteetin tarjontasuunnitelma kattaa. – Kapasiteettirajoitteiden aikana käytettävissä oleva vaihtoehtoinen kapasiteetti; – Verkon häiriöiden varalta käytettävissä oleva vaihtoehtoinen kapasiteetti; – 26 artiklassa tarkoitettujen erikoistuneen rautatieinfrastruktuurin käyttöön sovellettavat rajoitukset.

2 jakso

Aikataulu 13, 18, 19 ja 20 artiklassa tarkoitetulle strategiselle kapasiteetin hallinnalle

1. Laatiessaan strategisen kapasiteetin suunnittelun suoritteita tietylle aikataulukaudelle rataverkon haltijoiden on noudatettava tässä jaksossa esitettyä aikataulua.

Sidosryhmien kuuleminen eurooppalaisissa ja rajat ylittävissä asioissa on toteutettava 57 artiklan mukaisesti, ja siihen on otettava mukaan kaikki operatiiviset sidosryhmät. Rataverkon haltijoiden on koordinoitava suoritteita jatkuvasti 55 artiklassa säädetyn koordinointiprosessin puitteissa.

Suorite	Välitavoite	Määräaika (viimeistään)
Kapasiteetti strategia (18 artikla)	Kapasiteettistrategian laatimisvaiheen aloitus	X-60
	Operatiivisten sidosryhmien ensimmäinen kuuleminen	X-58
	Strategialuonnoksen julkaiseminen ja operatiivisten sidosryhmien toinen kuuleminen strategialuonnoksesta	X-39
	Lopullisen kapasiteettistrategian julkaiseminen rataverkon haltijoiden välisen lopullisen koordinoinnin jälkeen ja ottaen huomioon huomautukset, joita ERP on mahdollisesti esittänyt kapasiteettistrategian luonnoksen julkaisemisen jälkeen	X-36

Suorite	Välitavoite	Määräaika (viimeistään)
Kapasiteetti malli (19 artikla)	Valmistelun aloittaminen	X-36
	Hakijoiden ja mahdollisten hakijoiden antamat kapasiteettitarpeita koskevat ilmoitukset ja operatiivisten sidosryhmien kuuleminen	X-24
	Kapasiteettimalliluonnoksen julkaiseminen ja hakijoiden ja operatiivisten sidosryhmien toisen kuulemisen aloittaminen	X-21
	Hakijoiden ja operatiivisten sidosryhmien kuulemisen päättyminen ja niiden huomautusten huomioon ottaminen, joita sääntelyelin on mahdollisesti esittänyt kapasiteettimallin luonnoksen julkaisemisen jälkeen	X-19
	Lopullisen kapasiteettimallin julkaiseminen rataverkon haltijoiden välisen lopullisen koordinoinnin jälkeen	X-18
Kapasiteetin tarjontasuunnitelma (20 artikla)	Valmistelun aloittaminen	X-18
	Hakijoiden ja operatiivisten sidosryhmien kuuleminen	X-14
	Sääntelyelimen on analysoitava kapasiteetin tarjontasuunnitelman luonnos, ja se voi tehdä päätöksen, jolla rataverkon haltijaa vaaditaan muuttamaan kapasiteetin tarjontasuunnitelmaa	X-14:stä X-13:een
	Tämän liitteen 3 jakson 2 kohdassa tarkoitettujen kapasiteettirajoitteiden julkaiseminen	X-12
	Lopullisen kapasiteetin tarjontasuunnitelman julkaiseminen rataverkon haltijoiden välisen lopullisen koordinoinnin jälkeen	X-11
	Kapasiteetin tarjontasuunnitelman päivitys myöhäisiä hakemuksia varten	X-6,5
	Tämän liitteen 3 jakson 5 kohdassa tarkoitettujen kapasiteettirajoitteiden julkaiseminen	X-4
	Vuosiaikataulussa myönnettäväksi varatun kapasiteetin käyttötarkoituksen muuttaminen muita myöntämismenettelyjä varten	X-2
	Kapasiteetin tarjontasuunnitelman päivittäminen ennalta suunniteltuun tai myönnettyyn kapasiteetin käyttöoikeuteen mahdollisesti tehtävien muutosten huomioon ottamiseksi	X+12 saakka viipymättä
<i>Huomautus: 'X-m' tarkoittaa m:ää kuukautta ennen 4 jakson mukaista vuosiaikataulun voimaantulopäivää (X).</i>		

2. Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, joulukuussa 2030 ja joulukuussa 2031 alkavilla aikataulukausilla toteutettavaan suoritteeseen ”Kapasiteettistrategia” sovelletaan seuraavaa yksinkertaistettua ja lyhennettyä aikataulua:

Kapasiteetti strategia (18 artikla)	Strategialuonnoksen julkaiseminen ja operatiivisten sidosryhmien kuuleminen	X-38
	Lopullisen kapasiteettistrategian julkaiseminen rataverkon haltijoiden välisen lopullisen koordinoinnin jälkeen ja ottaen huomioon huomautukset, joita ERP on mahdollisesti esittänyt kapasiteettistrategian luonnoksen julkaisemisen jälkeen	X-36

3 jakso

Aikataulu ja vaatimukset 11 ja 37 artiklassa tarkoitettujen ratatöistä johtuvien kapasiteettirajoitteiden koordinoinnille, niihin liittyvälle kuulemiselle ja niiden julkaisemiselle

1. Kapasiteettirajoitteet luokitellaan sen mukaan, mikä on niiden kesto ja niiden vaikutus liikenteeseen (radan arvioitu päiväkohtainen liikennemäärä, johon rajoite vaikuttaa) seuraavan taulukon mukaisesti.

Taulukko 1. Kapasiteettirajoitteiden luokitus

	Kesto	Vaikutus liikenteeseen	Ensimmäisen koordinoinnin ja kuulemisen loppuun saattaminen ja kapasiteettirajoiteluonnosten julkaiseminen	Useampaan kuin yhteen verkkoon vaikuttavien kapasiteettirajoitteiden toisen koordinoinnin ja kuulemisen loppuun saattaminen	Lopullisten kapasiteettirajoitteiden julkaiseminen	Yksityiskohtaisten tietojen antaminen tarjotuista vaihtoehtoisista juna-aikatauluista
Merkittävä vaikutus	Yli 30 päivää	Yli 50 %	X-24	X-18	X-12	
Suuri vaikutus	Yli 7 päivää	Yli 30 %	X-24	X-13,5	X-12	
Kohtalainenn vaikutus	Enintään 7 päivää	Yli 50 %		X-13,5	X-12	
Vähäinen vaikutus	Enintään 7 päivää	Yli 10 %			X-4	T-4 Matkustaja T-1 Rahti
<i>'X-m'</i> tarkoittaa m:ää kuukautta ennen 4 jakson mukaista vuosiaikataulun voimaantulopäivää (X).						
<i>'T-m'</i> tarkoittaa m:ää kuukautta ennen asianomaisen junan kulkupäivän alkamista.						

2. Kun kyse on kapasiteettirajoitteista, joilla on merkittävä tai suuri vaikutus, asianomaisten rataverkon haltijoiden on julkaistava kaikki kapasiteettirajoitteet ja hakijoiden kuulemisen alustavat tulokset ensimmäisen kerran vähintään 24 kuukautta ennen asianomaista vuosiaikataulumuutosta ja päivitetystä muodossa toisen kerran vähintään 12 kuukautta ennen asianomaista aikataulumuutosta. Kyseiset rautatieinfrastruktuurirajoitteet on sisällytettävä 20 artiklassa tarkoitettuun kapasiteetin tarjontasuunnitelmaan.
3. Kun rataverkon haltija julkistaa kapasiteettirajoitteet ensimmäisen kerran 2 kohdan mukaisesti, sen on aloitettava hakijoiden ja asianomaisten palvelupaikkojen ylläpitäjien kuuleminen kapasiteettirajoitteista. Kun kapasiteettirajoitteiden ensimmäisen ja toisen julkaisemisen välissä edellytetään 4 kohdan mukaista koordinoitua, rataverkon haltijoiden on kuultava hakijoita ja asianomaisia palvelupaikkojen ylläpitäjiä toisen kerran koordinoinnin päättymisen ja kapasiteettirajoitteiden toisen julkaisun välissä.
4. Jos kapasiteettirajoitteiden vaikutus ei rajoitu yhteen verkkoon, rataverkon haltijoiden on ennen kapasiteettirajoitteiden julkaisemista 1 kohdan mukaisesti koordinoitava keskenään ja tarvittaessa asiasta asianomaisten hakijoiden ja asianomaisten palvelupaikkojen ylläpitäjien kanssa.

Ennen toista julkistamista toteutettava lopullinen koordinointi ja kuuleminen on saatettava päätökseen

- a) viimeistään 18 kuukautta ennen vuosiaikataulumuutosta, jos kapasiteettirajoitteilla on merkittävä vaikutus;
- b) viimeistään 13 kuukautta ja 15 päivää ennen vuosiaikataulumuutosta, jos kapasiteettirajoitteilla on suuri vaikutus;
- c) viimeistään 13 kuukautta ja 15 päivää ennen vuosiaikataulumuutosta, jos kapasiteettirajoitteilla on kohtalainen vaikutus.

Vaikutuksiltaan merkittävien, suurten ja kohtalaisten kapasiteettirajoitteiden lopullinen julkaiseminen on saatettava päätökseen vähintään 12 kuukautta ennen asianomaisen vuosiaikataulun muutosta.

5. Rataverkon haltijan on kuultava asianomaisia hakijoita suunnitelluista kapasiteettirajoitteista ja ilmoitettava päivitetystä kapasiteettirajoitteista vähintään neljä kuukautta ennen vuosiaikataulumuutosta niiden kapasiteettirajoitteiden osalta, joilla on vähäinen vaikutus ja jotka toteutetaan seuraavalla aikataulukaudella ja joista rataverkon haltija saa tiedon viimeistään kuusi kuukautta ja 15 päivää ennen vuosiaikataulumuutosta. Rataverkon haltijan on annettava yksityiskohtaiset tiedot henkilöjunille tarjotuista juna-aikatauluista viimeistään neljä kuukautta ja tavarajunille tarjotuista juna-aikatauluista viimeistään kuukausi ennen kapasiteettirajoitteen alkua, elleivät rataverkon haltija ja asianomaiset hakijat sovi lyhyemmästä ajasta.

6. Rataverkon haltijat voivat päättää soveltaa kapasiteettirajoitteisiin tiukempia kynnysarvoja, jotka perustuvat arvioitujen liikennemäärien pienempiin prosentiosuuksiin tai lyhyempiin kestoihin kuin tämän liitteen 3 jaksossa esitetään, tai soveltaa tässä liitteessä mainittujen perusteiden lisäksi muita perusteita hakijoiden ja palvelupaikkojen ylläpitäjien kuulemisen perusteella. Niiden on julkaistava kynnysarvot ja kapasiteettirajoitteiden ryhmittämistä koskevat kriteerit liitteessä V olevassa 2 kohdassa tarkoitetuissa verkkoselostuksissaan.
7. Tietoihin, jotka rataverkon haltijan on toimitettava toimiessaan 1 tai 5 kohdan tai 37 artiklan 5 kohdan mukaisesti, on sisällyttävä seuraavat:
- a) suunniteltu päivä;
 - b) kellonaika ja, heti kun mahdollista, kapasiteettirajoitteen alkamis- ja päättymistunti;
 - c) rataosa, johon rajoitus vaikuttaa;
 - d) mahdollisten kiertoreittien kapasiteetti.

Rataverkon haltijan on julkaistava kyseiset tiedot tai linkki, josta tiedot löytyvät, liitteessä V olevassa 2 kohdassa tarkoitettussa verkkoselostuksessaan. Rataverkon haltijan on pidettävä kyseiset tiedot ajan tasalla. Lisäksi rataverkon haltijoiden on julkaistava kyseiset tiedot digitaalisessa muodossa 10 ja 66 artiklan mukaisesti.

8. Kun kyse on kapasiteettirajoitteista, joilla on merkittävä vaikutus, rataverkon haltijan on annettava hakijoille pyynnöstä ensimmäisen kuulemiskierroksen aikana vertailutiedot olosuhteista, jotka vallitsisivat vähintään kahdessa kapasiteettirajoitteiden vaihtoehdossa. Rataverkon haltijan on suunniteltava kyseiset vaihtoehdot sen palautteen pohjalta, jota hakijat ovat esittäneet pyyntöjensä yhteydessä, ja yhdessä niiden kanssa.

Vertailuun on sisällyttävä kunkin vaihtoehdon osalta vähintään

- a) kapasiteettirajoitteen kesto,
- b) odotettavissa olevat suuntaa antavat rautatieinfrastruktuurin käyttömaksut,
- c) kiertoreiteillä käytettävissä oleva kapasiteetti,
- d) käytettävissä olevat vaihtoehtoiset reitit ja
- e) suuntaa antavat matka-ajat.

Ennen kuin rataverkon haltija tekee valinnan vaihtoehtoisten kapasiteettirajoitteiden välillä, sen on kuultava asiasta kiinnostuneita hakijoita ja otettava huomioon eri vaihtoehtojen vaikutukset kyseisiin hakijoihin ja palvelujen käyttäjiin. Jos vaihtoehtoisten kapasiteettirajoitteiden analyysi koskee useampaa kuin yhtä rataverkon haltijaa, rataverkon haltijoiden on koordinoitava keskenään.

9. Kun kyse on kapasiteettirajoitteista, joilla on merkittävä vaikutus, rataverkon haltijan on vahvistettava perusteet, joiden mukaisesti kunkin palvelutyypin junia olisi reititettävä uudelleen, ottaen huomioon hakijan kaupalliset ja toiminnalliset rajoitteet, paitsi jos kyseiset toiminnalliset rajoitteet johtuvat hakijan johdon tai organisaation päätöksistä, ja rajoittamatta tavoitetta vähentää rataverkon haltijan kustannuksia direktiivin 2012/34/EU 30 artiklan 1 kohdan mukaisesti. Rataverkon haltijan on julkaistava kyseiset perusteet verkkoselostuksessa.
10. ENIMin on julkaistava 7 kohdassa vaaditut tiedot verkkosivustollaan.

4 jakso

Aikataulu kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiseksi 34 ja 40 artiklassa tarkoitettua vuotuisessa myöntämismenettelyssä

1. Rataverkon haltijan ja hakijoiden on noudatettava seuraavaa aikataulua:

Välitavoite tai ajanjakso	Määräaika tai kesto
Vuosiaikataulun voimassaoloaika ('aikataulukausi')	Alkaa keskiyöllä joulukuun toisena lauantaina ja päättyy keskiyöllä seuraavan vuoden joulukuun toisena lauantaina
Vuosiaikataulun voimaantulo	Joulukuun toisena lauantaina keskiyöllä
Kapasiteetin tarjontasuunnitelman julkaiseminen	Tässä liitteessä olevan 2 jakson mukaisesti
Ratatöistä johtuvien kapasiteettirajoitteiden julkaiseminen	Tässä liitteessä olevan 2 ja 3 jakson mukaisesti
Määräaika, johon mennessä hakijoiden on jätettävä kapasiteettioikeuksia koskevat hakemukset	X-9,5
Vuosiaikataululuonnoksen laatiminen Määräaika, johon mennessä rataverkon haltijoiden on toimitettava kapasiteettiehtodusluonnos hakijoille	X-7,5
Hakijoiden kuulemisen loppuun saattaminen	X-6,5
Määräaika, johon mennessä rataverkon haltijoiden on toimitettava lopullinen kapasiteettiehtodus hakijoille	X-5,5
Vuosiaikataulun julkaiseminen Määräaika, johon mennessä rataverkon haltijan on myönnettävä kapasiteettioikeudet hakijoille	X-5,25
Kapasiteettimääritelmien muuntaminen juna-aikatauluiksi	Rataverkon haltijat määrittelevät verkkoselostuksessa ottaen huomioon 7 artiklassa tarkoitetun kapasiteetin hallintaa koskevan eurooppalaisen kehyksen
<i>Huomautus: 'X-m' tarkoittaa m:ää kuukautta ennen vuosiaikataulun voimaantulopäivää (X).</i>	

2. Edellä 1 kohdassa olevassa taulukossa vahvistettu määräaika, johon mennessä hakijoiden on jätettävä kapasiteettioikeuksia koskevat hakemukset, on direktiivin 2012/34/EU 27 artiklan 4 kohdassa tarkoitettu rautateiden ratakapasiteettia koskevien hakemusten jättämiselle asetettu määräaika.

5 jakso

Aikataulu kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiseksi 33 ja 40 artiklassa tarkoitetuilla puitesopimuksilla

Rataverkon haltijan on noudatettava seuraavaa aikataulua:

Ajanjakso	Kesto
Puitesopimusten vakiovoimassaoloaika	5 vuotta
Kapasiteettimääritelmien muuntaminen juna-aikatauluiksi	Välillä X-9,5–X-7,5 (yhdessä 4 jaksossa tarkoitetun vuotuisen myöntämismenettelyn yhteydessä toteutettavan koordinoinnin kanssa)
<i>Huomautus: 'X-m' tarkoittaa m:ää kuukautta ennen 4 jakson mukaista vuosi-aikataulun voimaantulopäivää (X).</i>	

6 jakso

Aikataulu 35 ja 40 artiklassa tarkoitetussa jatkuvaan kapasiteettihakuun perustuvassa kapasiteetin myöntämismenettelyssä

Rataverkon haltijan ja hakijoiden on noudatettava seuraavaa aikataulua jatkuvaan kapasiteettihakuun perustuvan kapasiteetin myöntämismenettelyn aikana:

Välitavoite tai ajanjakso	Määräaika tai kesto
Aikaisin ajankohta, jolloin hakijat voivat jättää kapasiteettihakemuksia jatkuvaan kapasiteettihakuun perustuvassa kapasiteetin myöntämismenettelyssä	Neljä kuukautta ennen ensimmäistä junan kulkupäivää
Viimeinen ajankohta, johon mennessä hakijoiden on toimitettava kapasiteettihakemukset jatkuvaan kapasiteettihakuun perustuvassa kapasiteetin myöntämismenettelyssä	Yksi kuukausi ennen ensimmäistä junan kulkupäivää
Jatkuvaan kapasiteettihakuun perustuvassa kapasiteetin myöntämismenettelyssä myönnettyjen kapasiteettioikeuksien enimmäiskesto	36 kuukautta ensimmäisestä junan kulkupäivästä
35 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaisesti myönnettyjen kapasiteettioikeuksien muuntaminen kapasiteettimääritelmistä juna-aikatauluiksi	Rataverkon haltijat määrittelevät ottaen huomioon 7 artiklassa tarkoitetun kapasiteetin hallintaa koskevan eurooppalaisen kehyksen
35 artiklan 2 kohdan b alakohdan mukaisesti myönnettyjen kapasiteettioikeuksien muuntaminen kapasiteettimääritelmistä juna-aikatauluiksi	Rataverkon haltijat määrittelevät ottaen huomioon 7 artiklassa tarkoitetun kapasiteetin hallintaa koskevan eurooppalaisen kehyksen
Enimmäisaika, jonka kuluessa rataverkon haltijoiden on laadittava tarjous kapasiteettioikeuksista jatkuvaan kapasiteettihakuun perustuvassa kapasiteetin myöntämismenettelyssä	15 päivää
<i>Huomautus: 'X-m' tarkoittaa m:ää kuukautta ennen 4 jakson mukaista vuosi-aikataulun voimaantulopäivää (X).</i>	

7 jakso

Aikataulu kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiseksi 36 ja 40 artiklassa tarkoitettua ad hoc -menettelyssä

Myöntäessään rautateiden ratakapasiteetin käyttöoikeuksia ad hoc -menettelyssä rataverkon haltijan on noudatettava seuraavaa aikataulua:

Ajanjakso	Kesto
Enimmäisaika, jonka kuluessa rataverkon haltijoiden on laadittava tarjous kapasiteettioikeuksista	Seitsemän kalenteripäivää ja joka tapauksessa 24 tuntia ennen junaliikenteen aloittamista

8 jakso

Aikataulu myönnettyyn kapasiteetin käyttöoikeuteen tehtäville 41 artiklassa tarkoitetuille muutoksille

Rautateiden ratakapasiteetin käyttöoikeuksia muutettaessa rataverkon haltijan on noudatettava seuraavaa aikataulua:

Välitavoite tai ajanjakso	Määräaika tai kesto
Enimmäisaika, jonka kuluessa rataverkon haltija voi tarjota vaihtoehdoisen yhtä verkkoa koskevan kapasiteettioikeuden	Neljä kalenteripäivää ja joka tapauksessa 24 tuntia ennen junaliikenteen aloittamista
Enimmäisaika, jonka kuluessa rataverkon haltijat voivat tarjota vaihtoehdoisen usean verkon kapasiteettioikeuden	Kahdeksan kalenteripäivää ja joka tapauksessa 24 tuntia ennen junaliikenteen aloittamista

LIITE II

23 artiklassa tarkoitetun kuormitetun ja ylikuormitetun rautatieinfrastruktuurin ilmoittamista koskevat kynnsarvot

Käyttö	Luokittelu	Kapasiteetin käyttöaste	Viitejakso
Heterogeeninen liikenne	Kuormitettu	> 85 % teoreettisesta kapasiteetista	Yli neljä tuntia yli 200 päivän ajan vuodessa
Heterogeeninen liikenne	Ylikuormitettu	> 95 % teoreettisesta kapasiteetista	Yli neljä tuntia yli 250 päivän ajan vuodessa
Homogeeninen liikenne	Kuormitettu	> 90 % teoreettisesta kapasiteetista	Yli neljä tuntia yli 200 päivän ajan vuodessa
Homogeeninen liikenne	Ylikuormitettu	> 95 % teoreettisesta kapasiteetista	Yli neljä tuntia yli 250 päivän ajan vuodessa

'Kapasiteetin käyttöasteella' tarkoitetaan myönnetyn kapasiteetin käyttöoikeuden tai edellisten aikataulukausien osalta liikennöityjen junien todellisen lukumäärän ja tietyllä rautatieinfrastruktuurin osalla käytettävissä olevan teoreettisen kapasiteetin välistä suhdetta 23 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menetelmän perusteella.

'Homogeenisellä liikenteellä' tarkoitetaan sitä, että asianomaisella osuudella liikennöivillä junilla on yleensä samanlaiset kapasiteetin käytön kannalta merkitykselliset ominaisuudet, erityisesti nopeus, pysähtymiskäyttäytyminen ja kiihtyvyys.

'Heterogeenisellä liikenteellä' tarkoitetaan sitä, että asianomaisella osuudella liikennöivillä junilla on erilaiset kapasiteetin käytön kannalta merkitykselliset ominaisuudet, erityisesti nopeus, pysähtymiskäyttäytyminen ja kiihtyvyys.

LIITE III

7 artiklassa tarkoitetun
kapasiteetin hallintaa koskevan eurooppalaisen kehyksen sisältö

Edellä 7 artiklassa tarkoitetun kapasiteetin hallintaa koskevan eurooppalaisen kehyksen on sisällettävä vähintään seuraavat osatekijät:

Osatekijä	Viite (viitteet)
Strategisessa kapasiteetin suunnittelussa käytettävien rautatieliikennepalvelujen tyypit ja kuvaus.	14 artiklan 2 kohta
Strategisen kapasiteetin suunnittelun yhteiset välineet, menetelmät ja menettelytavat, mukaan lukien rataverkon haltijoiden välinen koordinointi ja sidosryhmien kuuleminen, myös kapasiteettitarpeita koskevien ilmoitusten osalta.	14 artiklan 4 kohta, 14 artiklan 10 kohta, 15 artikla, 16 artikla, 19 artiklan 1 kohta ja 57 artikla
Suuntaviivat, joissa esitetään liikennemarkkina-analyysissä käytettävät menettelyt ja menetelmät	17 artiklan 3 kohta
Kapasiteetin tarjontasuunnitelman julkaisutavat ja hakijoiden kuulemismenettely	20 artiklan 11 kohta
Suuntaviivat sellaisten rajojen määrittelemiseksi, joiden puitteissa rataverkon haltija voi ehdottaa kapasiteettimallia tai kapasiteetin tarjontasuunnitelmaa, joka eroaa saadusta palautteesta	19 artiklan 3 kohta, 20 artiklan 7 kohta
Kapasiteetin tarjontasuunnitelmaan sisältyvän ennalta suunnitellun kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevat perusteet ja menettelyt	22 artiklan 4 kohta

Osatekijä	Viite (viitteet)
Määritelmät ihmisen luettavissa oleville ja koneellisesti luettavassa muodossa oleville kapasiteetin suunnitteluelementeille	22 artiklan 5 kohta
Rautateiden ratakapasiteetin käyttöä koskeva yhteinen menetelmä	23 artiklan 2 kohta
Arviointimenetelmät ja luettelo rautatieliikennepalveluihin liittyvistä parametreista sekä sosioekonomisista ja ympäristökriteereistä, mukaan lukien luettelo parametreista, parametrien vakioarvoista tai vakioarvojen vaihteluväleistä	27 artiklan 4 kohta, 39 artiklan 4 kohta
Kapasiteettimääritelmien ominaisuudet	28 artiklan 1 kohta
Käyttämättömien kapasiteettioikeuksien peruuttamiseen sovellettavien kynnysmäärien vaihteluvälit	29 artiklan 3 kohta
Menettelyt ja menetelmät, joilla koordinoidaan usean verkon kapasiteettioikeuksien myöntämistä, mukaan lukien laatua koskevat vähimmäisvaatimukset	30 artiklan 5 kohta
Suuntaviivat, jotka koskevat hakijoiden jättämien kapasiteettihakemusten ja rataverkon haltijoiden ehdottaman rautateiden ratakapasiteetin välisiä eroja koskevien rajojen määrittelyä sovitteluun perustuvassa ristiriitojen ratkaisumenettelyssä	38 artiklan 2 kohta
Suuntaviivat sovitteluun perustuvasta sellaisten ristiriitojen ratkaisumekanismista, joihin sisältyy vähintään yksi usean verkon kapasiteettia koskeva hakemus	38 artiklan 7 kohta
Menettelyt kapasiteettioikeuksiin tehtävien muutosten hallinnoimiseksi myöntämisen jälkeen	41 artiklan 10 kohta
Seuraamusmaksujen mukautusten soveltamista koskevat suuntaviivat	42 artiklan 6 kohta
Suuntaviivat, jotka koskevat asianomaisten osapuolten asianmukaista ja säännöllistä kuulemistä eurooppalaisissa ja rajat ylittävissä asioissa	57 artiklan 2 kohta

LIITE IV

Seuraamusmaksun vähimmäis- ja enimmäistaso 42 artiklan mukaisesti

Seuraamusmaksun vähimmäistaso ennen mahdollista mukautusta on 1 euroa vaikutuksen kohteena olevan juna-aikataulun kilometriä kohden.

Seuraamusmaksun enimmäistaso ennen mahdollista mukautusta on 8 euroa vaikutuksen kohteena olevan juna-aikataulun kilometriä kohden.

LIITE V

Direktiivin 2012/34/EU 27 artiklassa tarkoitettujen verkkoselostuksen sisältö

– kapasiteetin hallintaa ja liikenteenhallintaa koskeva osio

Direktiivin 2012/34/EU 27 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen osatekijöiden lisäksi kyseisessä artiklassa tarkoitettujen verkkoselostuksen on sisällettävä:

- 1) jakso, jossa esitetään rautatieyritysten käytettävissä olevan rautatieinfrastruktuurin luonne ja sen käyttöoikeuden ehdot. Kyseisessä jaksossa on viitattava direktiivin (EU) 2016/797 49 artiklassa tarkoitettussa infrastruktuurirekisterissä saatavilla oleviin tietoihin;
- 2) jakso, jossa käsitellään kapasiteetin hallinnan periaatteita ja perusteita. Siinä on esitettävä rautatieyritysten käytettävissä olevan rautatieinfrastruktuurin yleiset kapasiteettiominaisuudet ja sen käyttöön liittyvät mahdolliset rajoitukset, mukaan lukien todennäköiset kunnossapitoa koskevat kapasiteettivaatimukset. Siinä on myös täsmennettävä kapasiteetin hallintaprosessiin liittyvät menettelyt ja määräajat. Siinä on oltava erityiset perusteet, joita käytetään prosessin aikana, erityisesti seuraavat:
 - a) menettelyt, joiden mukaisesti hakijoita kuullaan strategisesta kapasiteetin suunnittelusta ja ne antavat kapasiteettitarpeita koskevia ilmoituksia;

- b) menettelyt, joiden mukaisesti hakijat voivat hakea kapasiteetin käyttöoikeutta rataverkon haltijalta;
- c) hakijoita koskevat vaatimukset;
- d) aikataulu strategiselle kapasiteetin suunnittelulle sekä haku-, myöntämis- ja mukauttamismenettelyille ja aikataulun muuttamiselle sekä menettelyt, joita on noudatettava suunniteltujen ja ennakoimattomien kunnossapitotöiden aikatauluttamisesta ja aikatauluttamisen menettelyistä;
- e) 38 artiklassa tarkoitettua sovitteluun perustuvaa ristiriitojen ratkaisumekanismeja ja 39 artiklassa tarkoitettua virallista ristiriitojen ratkaisumekanismeja koskevat periaatteet;
- f) kapasiteettioikeuksien muutoksista maksettavien seuraamusmaksujen rakenne ja taso;
- g) menettelyt ja perusteet, joita on noudatettava, jos rautatieinfrastruktuuri on kuormitettu tai ylikuormitettu;
- h) yksityiskohtaiset tiedot rautatieinfrastruktuurin käytön rajoituksista;
- i) selvitys mahdollisista poikkeamista 7 artiklassa tarkoitettusta eurooppalaisesta kehyksestä;

- 3) jakso, jossa käsitellään toimintaa, muun muassa liikenteenhallintaa, häiriöiden hallintaa ja kriisinhallintaa. Siinä on vahvistettava tässä asetuksessa sekä direktiiveissä (EU) 2016/797, (EU) 2016/798 ja 2007/59/EY säädettyjen vaatimusten täytäntöönpano, mukaan lukien
- a) toimintasäännöt, mukaan lukien liikenteenhallinnan ensisijaisuussäännöt tai ensisijaisuusperiaatteet, luettelo teknisistä, operatiivisista ja turvallisuussäännöistä sekä operatiivista henkilöstöä koskevista säännöistä tai viittaukset niihin;
 - b) operatiiviset toimenpiteet, mukaan lukien häiriöiden hallintaa ja kriisinhallintaa koskevat säännöt ja menettelyt sekä operatiivinen viestintä ja tiedonvaihto rautatieyritysten ja muiden operatiivisten sidosryhmien kanssa;
 - c) luettelo toiminnoissa käytetyistä tietojärjestelmistä ja viittaukset niihin;
 - d) selvitys mahdollisista poikkeamista tämän asetuksen 46 artiklassa tarkoitetusta eurooppalaisesta kehyksestä;

- 4) jakso, jossa käsitellään suorituskyvyn hallinnan keskeisiä osatekijöitä, mukaan lukien erityisesti seuraavat:
- a) viittaukset suoritustavoitteisiin, jotka on vahvistettu direktiivin 2012/34/EU 8 artiklan 3 kohdassa tarkoitetussa liiketoimintasuunnitelmassa ja kyseisen direktiivin 30 artiklassa tarkoitetussa sopimuksessa;
 - b) menettelyt, joilla seurataan edistymistä tavoitteiden saavuttamisessa ja raportoidaan siitä, määritetään suorituskykypuutteiden syyt operatiivisten sidosryhmien kanssa sekä suunnitellaan ja toteutetaan korjaavia toimenpiteitä suorituskyvyn parantamiseksi;
 - c) selvitys mahdollisista poikkeamista tämän asetuksen 52 artiklassa tarkoitetusta eurooppalaisesta kehyksestä.
-

LIITE VI

46 artiklassa tarkoitetun rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinointia koskevan eurooppalaisen kehyksen sisältö

Rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinointia koskevan eurooppalaisen kehyksen on sisällettävä vähintään seuraavat osatekijät:

Osatekijä	Viite (viitteet)
Liikenteenhallintaa ja häiriöiden hallintaa koskevat säännöt ja menettelyt, jotka rataverkon haltijoiden on otettava huomioon liikenteenhallintaa koskevia sääntöjä ja menettelyjä laatiessaan	45 artikla
Yhteiset säännöt ja menettelyt liikenteenhallinnan, häiriöiden hallinnan ja kriisinhallinnan koordinoimiseksi rataverkon haltijoiden välillä ja operatiivisten sidosryhmien kanssa	44 artikla, 45 artikla, 46 artiklan 1 ja 4 kohta, 47 artikla ja 48 artikla
Suuntaviivat kapasiteetin hallinnoimiseksi ja käyttöoikeuden myöntämiseksi verkon häiriö- ja kriisitilanteissa	43 artiklan 2 kohta
Rajat ylittävän liikenteen hallintaan osallistuvien operatiivisten sidosryhmien vastuualueiden määrittely sovittujen operatiivisten menettelyjen, välitavoitteiden ja rajapintojen pohjalta	47 artikla
Menettelyt, säännöt, välineet ja rajapinnat, joita käytetään rataverkon haltijoiden, operatiivisten sidosryhmien ja muiden asianomaisten sidosryhmien, erityisesti viranomaisten, välisessä viestinnässä ja tietojenvaihdossa, mukaan lukien yhdenmukaistetut digitaaliset välineet ja rajapinnat	47, 50 ja 66 artikla

Osatekijä	Viite (viitteet)
Periaatteet liikenteenhallintaa, häiriöiden hallintaa ja kriisinhallintaa käsittelevien erityisten koordinoitiryhmien perustamiseksi	55 artiklan 2 kohta
Simulaatio- ja koulutusjärjestelyt, erityisesti liittyen häiriöihin ja kriisitilanteisiin	49 artiklan 7 kohta
Yhteinen menetelmä, jolla arvioidaan verkon koordinaattorin antaman poikkeailmoituksen kestoa koskevia olosuhteita ja liikenteelle todennäköisesti aiheutuvaa vaikutusta sekä ilmoituksen sisältöä	48 artiklan 7 kohta
Suuntaviivat, joilla pyritään varmistamaan asianomaisten osapuolten asianmukainen ja säännöllinen kuuleminen eurooppalaisissa ja rajat ylittävissä asioissa	57 artiklan 2 kohta

LIITE VII

48 artiklassa tarkoitetut verkon häiriöt

Poikkeaman tyyppi	Arvioitu todennäköinen kesto	Arvioidut todennäköiset vaikutukset
Verkon häiriö	Junan käyttöön käytettävissä olevan kapasiteetin palauttaminen poikkeamaa edeltäneelle tasolle kestää vähintään kolme päivää	– Vähintään 50 prosenttia asianomaisella osuudella yhdessä verkossa liikennöivistä junista tarvitsee operatiivista käsittelyä – Alle 50 prosenttia asianomaisella rataosuudella liikennöivistä junista, jotka liikennöivät useammassa kuin yhdessä rataverkossa, tarvitsee tai niiden odotetaan tarvitsevan operatiivista käsittelyä
Usean verkon häiriö	Junan käyttöön käytettävissä olevan kapasiteetin palauttaminen poikkeamaa edeltäneelle tasolle kestää vähintään kolme päivää	– Vähintään 50 prosenttia asianomaisella rataosuudella liikennöivistä junista, jotka liikennöivät useammassa kuin yhdessä rataverkossa, tarvitsee tai niiden odotetaan tarvitsevan operatiivista käsittelyä

LIITE VIII

52 artiklassa tarkoitetun suorituskyvyn tarkastelua koskevan eurooppalaisen kehyksen sisältö

Suorituskyvyn osa-alue	Merkitykselliset kysymykset (suuntaa antava)
Rautatieinfrastruktuuri ja laitteet	<ul style="list-style-type: none">– Fyysisen infrastruktuurin ja sen laitteiden kapasiteetti ja valmiudet, mukaan lukien TEN-T-standardien käyttöönotto– Rautateiden ratakapasiteetin tai valmiuksien heikkeneminen rautatieinfrastruktuurin uudistamisen, kunnossapidon tai korjauksen lykkäämisen vuoksi
Rautateiden ratakapasiteetti	<ul style="list-style-type: none">– Tarjotun kapasiteetin määrä ja laatu– Kapasiteetin käyttöaste, käyttämätön kapasiteetti liikenteen kasvuun vastaamiseksi– Käytettävissä olevan (suunnitellun tai suunnittelemattoman) kapasiteetin ja markkinoiden tarpeiden kohtaaminen yhden verkon ja usean verkon tasolla– Kapasiteettiehdotusten vakaus, erityisesti ratatöiden osalta– Ylikuormitettu rautatieinfrastruktuuri– Junien suunnitellut seisonta-ajat raja-asemilla
Liikenteenhallinta	<ul style="list-style-type: none">– Erityyppisten rautatieliikennepalvelujen täsmällisyys/viivästykset lähtöpaikassa, välipysähdyksissä ja määränpäässä sekä toiminnallisesti merkittävissä paikoissa– Junien peruutukset– Junien todelliset seisonta-ajat raja-asemilla

Suorituskyvyn osa-alue	Merkitykselliset kysymykset (suuntaa antava)
Häiriöiden hallinta ja kriisinhallinta	<ul style="list-style-type: none"> – Sellaisen liikenteen osuus, jonka reittiä tai aikataulua voitaisiin muuttaa häiriön tai kriisin aikana – Rautatieliikenteen häiriöiden vaikutus viivästyksiin ja peruutuksiin – Häiriöiden vaikutus rautatieliikenteen harjoittajiin ja niiden asiakkaisiin – Havaitut erityiskysymykset (laadulliset)
Digitaalisten palvelujen, välineiden ja rajapintojen käyttöönotto ja suorituskyky	<ul style="list-style-type: none"> – Kapasiteetin hallintaan, liikenteenhallintaan ja häiriöiden hallintaan liittyvien prosessien tukeminen – Toimitettujen tietojen täydellisyys ja laatu sekä helppo saatavuus operatiivisten sidosryhmien kannalta – Mukauttaminen Euroopan rautatiet - yhteisyrityksessä kehitettyyn eurooppalaiseen arkkitehtuuriin ja direktiivin (EU) 2016/797 mukaisiin asiaankuuluviin teknisiin eritelmiin
Sääntelyn noudattaminen; viranomaisvalvonta	<ul style="list-style-type: none"> – Prosessi-indikaattorit, joilla seurataan sääntöjen ja menettelyjen noudattamista – Sääntelyelimille ja ENRRB:lle tehdyt valitukset
Järjestelyt, joilla tarkastellaan liikenteenhallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan suorituskykyä, mukaan lukien operatiivisten sidosryhmien välinen koordinaatio	
Edellä 57 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja suuntaviivoja, joilla pyritään varmistamaan asianomaisten osapuolten asianmukainen ja säännöllinen kuuleminen eurooppalaisissa ja rajat ylittävissä asioissa	

LIITE IX

50 artiklassa tarkoitetuille operatiivisille sidosryhmille annettavat tiedot

Seuraavat tiedot, joista on säädetty soveltuvin osin direktiivin (EU) 2016/797 ja kyseisen direktiivin nojalla annettujen asiaankuuluvien täytäntöönpanosäädösten mukaisesti, on toimitettava tämän asetuksen 50 artiklan nojalla, noudattaen komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2026/253¹ tarkoitettuja sidosryhmien vastuita:

Rataverkon haltijan toimittamat tiedot:

- Junan numero
- Junista ilmoittaminen
- Reittien jakaminen
- Junan kulkua koskevat tiedot ja ennusteet
- Ilmoitukset liikennehäiriöistä
- Laadun parantamiseen pyrkivä tiedonvaihto

¹ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2026/253, annettu 6 päivänä helmikuuta 2026, Euroopan unionin rautatiejärjestelmän telematiikkaosajärjestelmää koskevasta rautatieliikenteen datan jakamisen yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä (TEL YTE) sekä asetusten (EU) N:o 454/2011 (TAP YTE) ja (EU) N:o 1305/2014 (TAF YTE) kumoamisesta (EUVL L, 2026/253, 10.2.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/253/oj).

Muiden operatiivisten sidosryhmien toimittamat tiedot:

- Rahtikirjan tiedot
 - Kapasiteettihakemus
 - Junan valmistelu
 - Junan kulkua koskevat tiedot ja ennusteet
 - Ilmoitukset liikennehäiriöistä
 - Lähetyksen arvioitu lähtöaika (ETD), arvioitu vaihtoaika (ETI), arvioitu saapumisaika (ETA)
 - Vaunujen liikkeet
 - Laadun parantamiseen pyrkivä tiedonvaihto
-

LIITE X

Vastaavuustaulukot

1. Direktiivistä 2012/34/EU kumottujen säännösten vastaavuustaulukko

Direktiivi 2012/34/EU	Tämä asetus
2 artiklan 6 kohta	40 artiklan 2 kohta
3 artiklan 20 alakohta	23 artikla ja liite II
3 artiklan 22 alakohta	38 ja 39 artikla
3 artiklan 23 alakohta	5 artiklan 6 alakohta ja 33 artikla
3 artiklan 27 alakohta	5 artiklan 9 alakohta
3 artiklan 28 alakohta	5 artiklan 14 alakohta
7 b artiklan 1 kohta	3 artiklan 1 kohta
7 b artiklan 2 kohta	3 artiklan 3 kohta
7 b artiklan 3 kohta	3 artiklan 4 kohta ja 2 artiklan 4 kohdan b alakohta
36 artikla	42 artikla
38 artiklan 1 kohta	28 artiklan 1 kohdan toinen alakohta ja 28 artiklan 5 kohta
38 artiklan 2 kohta	28 artiklan 3 kohta
38 artiklan 3 kohta	28 artiklan 4 kohta
38 artiklan 4 kohta	28 artiklan 6 kohta
39 artiklan 1 kohta	13 artiklan 3 kohta
39 artiklan 2 kohta	3 artiklan 2 kohta
40 artiklan 1 kohta	16 artikla, 30 artikla ja 55 artikla
40 artiklan 2 kohta	58 artiklan 10 kohta, 61 artiklan 2 kohta, 67 artiklan 1 kohta, 68 artiklan 1 ja 7 kohta

Direktiivi 2012/34/EU	Tämä asetus
40 artiklan 3 kohta	58 artiklan 3 ja 8 kohta
40 artiklan 4 kohta	56 artiklan 1 kohta
40 artiklan 5 kohta	–
41 artiklan 1 kohta	8 artiklan 1 kohta
41 artiklan 2 kohta	8 artiklan 2 kohta
41 artiklan 3 kohta	8 artiklan 3 kohta
42 artiklan 1 kohta	33 artiklan 1 kohta
42 artiklan 2 kohta	33 artiklan 6 kohta
42 artiklan 3 kohta	33 artiklan 7 kohta
42 artiklan 4 kohta	33 artiklan 7 kohta
42 artiklan 5 kohta	33 artiklan 8 kohta ja liitteessä I oleva 5 jakso
42 artiklan 6 kohta	33 artiklan 9 kohta
42 artiklan 7 kohta	33 artiklan 11 kohta
42 artiklan 8 kohta	33 artiklan 12 kohta
43 artiklan 1 kohta	40 artiklan 1 kohta, 34 artiklan 5, 6 ja 7 kohta, 35 artiklan 1 ja 2 kohta sekä liitteessä I oleva 2, 4, 5, 6 ja 7 jakso
43 artiklan 2 kohta	11 artiklan 9 kohta, 13 artiklan 2 kohta, 23 artiklan 9 kohta, 40 artiklan 3 kohta ja 41 artiklan 11 kohta
43 artiklan 3 kohta	–
44 artiklan 1 kohta	28 artiklan 1 kohta
44 artiklan 2 kohta	34 artiklan 6 ja 7 kohta
44 artiklan 3 kohta	33 artiklan 4 kohta
44 artiklan 4 kohta	30 artikla ja 66 artiklan 5 kohta

Direktiivi 2012/34/EU	Tämä asetetus
45 artiklan 1 kohta	34 artiklan 1 kohta
45 artiklan 2 kohta	27 artikla
45 artiklan 3 kohta	34 artiklan 9 kohta
45 artiklan 4 kohta	34 artiklan 9 kohta
46 artiklan 1 kohta	38 artiklan 1 kohta
46 artiklan 2 kohta	38 artiklan 2 kohta
46 artiklan 3 kohta	38 artiklan 3 kohta
46 artiklan 4 kohta	38 artiklan 4 kohta
46 artiklan 5 kohta	38 artiklan 2 kohta
46 artiklan 6 kohta	39 artikla
47 artiklan 1 kohta	23 artiklan 1 kohta ja liite II
47 artiklan 2 kohta	23 artiklan 5 kohta
47 artiklan 3 kohta	27 artiklan 1 kohta
47 artiklan 4 kohta	9 artiklan 1 ja 2 kohta ja 13 artiklan 3 kohta
47 artiklan 5 kohta	9 artiklan 1 kohta ja 35 artikla
47 artiklan 6 kohta	23 artiklan 6 kohta
48 artiklan 1 kohta	36 artiklan 1 kohta
48 artiklan 2 kohta	20 artiklan 5 kohta
49 artiklan 1 kohta	26 artiklan 1 kohta
49 artiklan 2 kohta	26 artiklan 2 kohta
49 artiklan 3 kohta	26 artiklan 3 kohta
50 artiklan 1 kohta	24 artiklan 1 kohta
50 artiklan 2 kohta	24 artiklan 2 kohta

Direktiivi 2012/34/EU	Tämä asetus
50 artiklan 3 kohta	24 artiklan 1 kohta
51 artiklan 1 kohta	23 artiklan 1 kohta
51 artiklan 2 kohta	25 artiklan 1 ja 2 kohta
51 artiklan 3 kohta	25 artiklan 4 kohta
51 artiklan 4 kohta	25 artiklan 5 kohta
52 artiklan 1 kohta	14 artiklan 9 kohta
52 artiklan 2 kohta	29 artiklan 3 kohta
53 artiklan 1 kohta	37 artiklan 1 kohta
53 artiklan 2 kohta	11 artiklan 2 ja 4 kohta ja 37 artiklan 3 kohta
53 artiklan 3 kohta	10 artiklan 1 kohta
54 artiklan 1 kohta	45 artiklan 3 kohta
54 artiklan 2 kohta	45 artiklan 5 kohta
54 artiklan 3 kohta	45 artiklan 7 kohta

2. Asetuksen (EU) N:o 913/2010 vastaavuustaulukko

Asetus (EU) N:o 913/2010	Tämä asetetus
1–7 artikla	–
8 artikla	58 artiklan 1–7, 9, 10 ja 11 kohta sekä 60 artiklan 1 kohdan a, b, c ja g alakohta ja 2 kohta
9 artiklan 1 kohta	16 artiklan 1 kohta, 24 artiklan 3 ja 4 kohta, 25 artiklan 3 kohta ja 61 artikla
9 artiklan 1 kohdan a, c, d ja e alakohta, 9 artiklan 2 kohta, 9 artiklan 3 kohta, 9 artiklan 4 kohta ja 9 artiklan 5 kohta	–
9 artiklan 1 kohdan b alakohta	17 artikla ja 24 artiklan 3 ja 4 kohta
10 artikla	–
11 artikla	58 artiklan 1–7, 9, 10 ja 11 kohta
12–18 artikla	–
19 artikla	51 artikla ja 70 artiklan 7 ja 8 kohta
20–25 artikla	–