



EIROPAS SAVIENĪBA

EIROPAS PARLAMENTS

PADOME

**Strasbūrā, 2026. gada 20. maijā
(OR. en)**

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

PE-CONS 27/26

**TRANS 261
CODEC 804**

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA
PAR DZELZCEĻA INFRASTRUKTŪRAS JAUDAS
IZMANTOŠANU VIENOTAJĀ EIROPAS DZELZCEĻA TELPĀ,
AR KO GROZA DIREKTĪVU 2012/34/ES
UN ATCEĻ REGULU (ES) Nr. 913/2010**

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES
REGULA (ES) 2026/...**

(2026. gada 20. maijs)

**par dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanu vienotajā Eiropas dzelzceļa telpā,
ar ko groza Direktīvu 2012/34/ES un atceļ Regulu (ES) Nr. 913/2010**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. pantu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu¹,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu²,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru³,

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

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

³ Eiropas Parlamenta 2024. gada 12. marta nostāja (OV C, C/2025/1020, 27.2.2025., ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/1020/oj>) un Padomes 2026. gada 21. aprīļa nostāja pirmajā lasījumā (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta). Eiropas Parlamenta ... nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta).

tā kā:

- (1) Komisijas 2019. gada 11. decembra paziņojums “Eiropas zaļais kurss” nosaka klimatneitralitātes mērķi, kas Savienībai jāsasniedz līdz 2050. gadam, kā arī skaidru mērķi samazināt siltumnīcefekta gāzu neto emisijas vismaz par 50 % un līdz 2030. gadam par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni. Abi mērķi ir noteikti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2021/1119⁴. Eiropas zaļais kurss aicina par 90 % samazināt transporta radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas, vienlaikus strādājot pie tā, lai īstenotu nulles piesārņojuma ieceri – līdz 2030. gadam gaisa piesārņotāju emisiju ietekmi uz veselību samazināt par vairāk nekā 55 % un panākt, ka to cilvēku daļa, ko pastāvīgi traucē transporta troksnis, samazinās par 30 %. Transporta rada aptuveni 25 % no Savienības kopējām siltumnīcefekta gāzu emisijām, un pēdējos gados šo emisiju apjoms ir palielinājies. Eiropas zaļajā kursā ir noteikta prioritāte būtisku daļu no 75 % iekšzemes kravu, ko patlaban pārvadā pa autoceļiem, novirzīt uz dzelzceļu un iekšzemes ūdensceļiem. Tā kā dzelzceļa pārvadājumi lielā mērā ir elektrificēti un energoefektīvs transporta veids, dzelzceļa pakalpojumu plašākai izmantošanai būtu jāpalīdz samazināt transporta radītās emisijas un enerģijas patēriņu.

⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/1119 (2021. gada 30. jūnijs), ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru un groza Regulas (EK) Nr. 401/2009 un (ES) 2018/1999 (OV L 243, 9.7.2021., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

- (2) Komisijas 2020. gada 9. decembra paziņojums “Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija – Eiropas transporta virzība uz nākotni” nosaka starpposma mērķrādītājus, kas iezīmē Savienības transporta sistēmas virzību uz ilgtspējīgas, viedas un noturīgas mobilitātes mērķu sasniegšanu. Tas paredz, ka dzelzceļa kravu pārvadājumu apjoms līdz 2030. gadam pieaugs par 50 % un līdz 2050. gadam – divkāršosies, ātrgaitas dzelzceļa satiksmes apjoms līdz 2030. gadam divkāršosies un līdz 2050. gadam – trīskāršosies, savukārt regulārajiem kolektīvajiem braucieniem ne vairāk kā 500 km attālumā līdz 2030. gadam Savienībā vajadzētu kļūt oglekļneitrāliem. Lai panāktu minētos mērķus, dzelzceļa pārvadājumiem būtu jāklūst pievilcīgākiem, piedāvājot cenas ziņā pieejamus, uzticamus un piekļūstamus pakalpojumus. Dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumi būtu arī labāk jāpielāgo ceļotāju un kravu nosūtītāju vajadzībām.
- (3) Šīs regulas pamatmērķis ir palielināt dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu, efektīvāk izmantojot minēto infrastruktūru ar labākiem plānošanas un sadales procesiem un ar uzlabotu pārrobežu koordināciju, un tādējādi veicināt dzelzceļa pakalpojumu pieaugumu atbilstoši Savienības dekarbonizācijas mērķrādītājiem. Tomēr visos līmeņos būs vajadzīgi papildu pasākumi, kas būs ārpus šīs regulas darbības jomas, lai vēl vairāk palielinātu dzelzceļa infrastruktūras jaudu nolūkā apmierināt pieaugošo pieprasījumu pēc dzelzceļa jaudas gan pasažieru, gan kravu pārvadājumu pakalpojumu jomā, un lai palielinātu dzelzceļa vispārējo konkurētspēju.

- (4) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/34/ES⁵ nosaka noteikumus, kas piemērojami dzelzceļa infrastruktūras pārvaldībai un ekspluatācijai, kā arī principi un procedūras, kas piemērojamas jaudas sadalei iekšzemes un starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem.
- (5) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 913/2010⁶ paredz izveidot dzelzceļa kravu pārvadājumu koridorus un vienas pieturas aģentūras, lai atvieglotu infrastruktūras jaudas pieprasījumu procedūru starptautisko dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu jomā.
- (6) Dzelzceļa infrastruktūras jaudas pārvaldībai un dzelzceļa satiksmes pārvaldībai ir izšķiroša nozīme dzelzceļa nozares labā darbībā. Dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu, jo īpaši pārrobežu dzelzceļa pakalpojumu, darbība ir rūpīgi jāplāno un jākoordinē, lai vilcieni ar ļoti atšķirīgiem raksturlielumiem (piemēram, ātrumu un bremsēšanas ceļu) varētu droši koplīdot vienus un tos pašus sliežu ceļus. Optimāla un saskaņota dzelzceļa infrastruktūras jaudas pārvaldība rada vairāk iespēju dzelzceļa pakalpojumiem un palielina to uzticamību. Šai regulai infrastruktūras pārvaldītājiem būtu jānodrošina pietiekama elastība efektīvai dzelzceļa infrastruktūras jaudas pārvaldībai, vienlaikus nodrošinot taisnīgu, pārredzamu un nediskriminējošu attieksmi pret visiem pieteikumu iesniedzējiem saistībā ar to piekļuvi dzelzceļa tīklam, tādējādi nodrošinot godīgu konkurenci.

⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (OV L 343, 14.12.2012., 32. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj>).

⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 913/2010 (2010. gada 22. septembris) par Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravas pārvadājumiem (OV L 276, 20.10.2010., 22. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/913/oj>).

- (7) Direktīva 2012/34/ES atzīst dalībvalstu tiesības nepiemērot noteikumus par dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali konkrētām dzelzceļa tīkla daļām vai konkrētiem dzelzceļa pakalpojumiem, ja šāda izslēgšana no Savienības tiesību aktu darbības jomas neietekmētu vienotās Eiropas dzelzceļa telpas darbību. Šādi izņēmumi stingri ierobežotos un pienācīgi pamatotos gadījumos būtu jāpiemēro arī turpmāk, un dalībvalstīm būtu jāsauglabā tiesības turpmāk pieprasīt tos arī saistībā ar šo regulu.
- (8) Lamanša pastāvīgā savienojuma darbību reglamentē jo īpaši 1986. gada 12. februārī Kenterberijā parakstītais Līgums starp Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienoto Karalisti un Francijas Republiku par Lamanša pastāvīgā savienojuma būvniecību un ekspluatāciju, ko veic privāti koncesionāri (“Kenterberijas līgums”), un 1986. gada 14. martā parakstītais Koncesijas nolīgums starp valsts sekretāru transporta jautājumos, *Le Ministre de l'Urbanisme du Logement et des Transports*, *The Channel Tunnel Group Limited* un *France-Manche S.A.* (“Koncesijas nolīgums”), kas pēc tam vairākas reizes grozīts. Saskaņā ar Kenterberijas līgumu un Koncesijas nolīgumu koncesionāriem ir jāpārvalda dzelzceļa infrastruktūra un jānodrošina autotransporta līdzekļiem paredzēti pārvadājumi turp un atpakaļ. Direktīvu 2012/34/ES, izņemot dažus noteikumus, nepiemēro uzņēmumiem, kuri veic vienīgi autotransporta līdzekļiem paredzētus pārvadājumus turp un atpakaļ pa Lamanša pastāvīgo savienojumu vai pārvadājumu darbības autotransporta līdzekļu pārvadāšanai turp un atpakaļ pa minēto pastāvīgo savienojumu. Tāpat nav lietderīgi šo regulu piemērot dzelzceļa infrastruktūras jaudas pārvaldībai saistībā ar šādu pakalpojumu darbību. Ja vien nav paredzēts citādi, šī regula būtu jāpiemēro dzelzceļa infrastruktūras jaudas pārvaldībai saistībā ar citu pakalpojumu darbību, piemēram, pasažieru un kravas vilcieniem.

- (9) Īstenojot šo regulu attiecībā uz to Savienības dzelzceļa tīkla daļu, kura no pārējā Savienības dzelzceļa tīkla ir ģeogrāfiski nošķirta jūras dēļ un attiecībā uz kuru nav konkrētas vajadzības koordinēt darbības ar citām dalībvalstīm vai ar infrastruktūras pārvaldītājiem, kas pārvalda dzelzceļa infrastruktūru, kura atrodas citās dalībvalstīs, un ja jauda ir pastāvīgi pieejama un nav paredzams, ka īstermiņā vai vidējā termiņā notiks būtiskas izmaiņas, dalībvalstīm un infrastruktūras pārvaldītājiem būtu jāspēj ievērot pragmatisku un samērīgu pieeju, lai izvairītos no nesamērīgām izmaksām un administratīvā sloga, vienlaikus ievērojot šajā regulā noteiktos pienākumus.
- (10) Šai regulai nebūtu jāliedz dalībvalstīm pieņemt pasākumus, kas nepieciešami, lai aizsargātu būtiskas drošības vai aizsardzības intereses, vai pieņemt pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu, ka militārajiem spēkiem ir pietiekama piekļuve dzelzceļa infrastruktūrai.

- (11) Transporta infrastruktūra ir visas ekonomikas un sabiedrības balsts. Dažas dzelzceļa infrastruktūras ir ārkārtīgi svarīgas, lai nodrošinātu sabiedrībai būtisku funkciju labu darbību, un tās ir stratēģiski nozīmīgas valsts drošības ziņā. Dažos gadījumos jaudas izmantošanas tiesību piešķiršana pieteikuma iesniedzējam varētu apdraudēt sabiedrisko drošību vai sabiedrisko kārtību Savienībā, tostarp dalībvalstu līmenī, piemēram, ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums plāno pārvadāt bīstamas preces vai ieročus, kas nelikumīgi ievesti Savienībā, izmantojot dalībvalsts dzelzceļa infrastruktūru. Lai garantētu netraucētu, drošu un neapdraudētu dzelzceļa pārvadājumu satiksmi un lai dalībvalstis nodrošinātu savas dzelzceļa infrastruktūras aizsardzību, būtu jāatļauj dalībvalstīm prasīt infrastruktūras pārvaldītājiem atteikt infrastruktūras jaudas izmantošanas tiesību piešķiršanu pieteikuma iesniedzējam vai tās atsaukt, ja piekļuve to dzelzceļa infrastruktūrai apdraud sabiedrisko kārtību vai sabiedrisko drošību, tostarp valsts drošību un aizsardzību. Jebkuram šādam lēmumam vajadzētu būt pienācīgi pamatotam un absolūti nepieciešamam un samērīgam ar izvirzīto mērķi, ņemot vērā arī minētā lēmuma ietekmi uz konkurenci un piegādes ķēžu nepārtrauktību, jo īpaši attiecībā uz kritisko izejvielu piegādi, un ja pieprasītās jaudas izmantošanas tiesības ir vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesības. Novērtējot sabiedriskās drošības vai sabiedriskās kārtības apdraudējumu, attiecīgajai dalībvalstij papildus citiem faktoriem vajadzētu būt spējīgai ņemt vērā to, ka pieteikuma iesniedzējam piemēro Savienības pieņemtos ierobežojošos pasākumus, un šādu pasākumu pieņemšanas iemeslus, to, ka pieteikuma iesniedzējs pieder personai vai vienībai, uz kuru attiecas Savienības pieņemtie ierobežojošie pasākumi, vai ir tās faktiskā kontrolē, vai ka tas darbojas šādas personas vai vienības vārdā vai vadībā, vai ka pieteikuma iesniedzējs vai minētā persona vai vienība ir iesaistīti nelikumīgās darbībās vai darbībās, kuras veicina trešās valsts militāro spēju attīstību un apdraud dalībvalsts drošību. Dalībvalstij šāds lēmums būtu regulāri jāpārskata, jo īpaši, novērtējot, vai tas joprojām ir pamatots un samērīgs. Dalībvalstij par pieņemto lēmumu un tā iemesliem būtu jāinformē Komisija, regulatīvā iestāde un – vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesību gadījumā – pārējās attiecīgās dalībvalstis un darbības būtu jākoordinē ar minētajām pārējām dalībvalstīm, ja tās pauž bažas par pieņemto lēmumu. Ja kādas dalībvalsts paustās bažas netiek atrisinātas koordinācijas ceļā, attiecīgajai dalībvalstij vajadzētu būt iespējai pieprasīt Komisijai ieteikumu par citas dalībvalsts pieņemto lēmumu.

- (12) Dalībvalstīm vajadzētu būt tiesībām sniegt infrastruktūras pārvaldītājam stratēģiskas norādes, lai nodrošinātu, ka dzelzceļa infrastruktūras jaudas plānošana un izmantošana atbilst to vispārējiem mērķiem un politikas ievirzēm. Jo īpaši dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai pieprasīt, lai infrastruktūras pārvaldītāji īstenotu specifiskus kustības grafiku projektus, piemēram, integrētus regulāru intervālu grafikus, rezervētu minimālos jaudas apjomus konkrētiem satiksmes veidiem un jaudas nodalīšanas un pretrunu risināšanas metodoloģijas parametros atspoguļotu valsts apstākļus un politikas prioritātes. To darot, dalībvalstīm būtu jāievēro infrastruktūras pārvaldītāju ar darbību saistītie pienākumi un jānodrošina, ka tie saglabā darbības rezervi, kas ir pietiekami, lai izpildītu visus uzdevumus un pienākumus.
- (13) Tā kā no infrastruktūras pārvaldītājiem varētu pieprasīt, lai tie piemērotu specifisku kustības grafika projektu, uz vairāktīklu vilcienu pakalpojumiem varētu attiekties atšķirīgi kustības grafika projekti. Ņemot vērā iepriekš minēto, kā arī citus faktorus, dalībvalstīm, kuras atbild par infrastruktūras pārvaldītājiem, kas piešķir jaudas izmantošanas tiesības vairāktīklu vilcienu pakalpojumiem, uz kuriem attiecas atšķirīgi kustības grafiku projekti, būtu jāveic koordinācija, lai nodrošinātu konsekveni starp to stratēģiskajām norādēm un valstu prasībām. Turklāt, tā kā dalībvalstīs tiek izmantota atšķirīga grafiku plānošanas prakse, minētā prakse prasa pastiprinātu koordināciju arī starp infrastruktūras pārvaldītājiem pāri robežām, jo īpaši gadījumos, kad infrastruktūras pārvaldītājiem ir iepriekš jāplāno jauda, izmantojot regulāru intervālu grafikus.

- (14) Dzelzceļa infrastruktūras jaudas pārvaldības noteikumiem un procedūrām būtu nediskriminējoši jāņem vērā un jānodrošina visu dzelzceļa tirgus segmentu vajadzības. Tajos jo īpaši būtu jāņem vērā nepieciešamība nodrošināt pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, tostarp pakalpojumiem, kurus sniedz atbilstīgi sabiedrisko pakalpojumu saistībām, pieejamās jaudas ilgtermiņa stabilitāti un īstermiņa elastību kravu pārvadājumiem reaģēšanai uz tirgus pieprasījumu. Tāpēc jaudas pārvaldības procesam vairs nevajadzētu būt galvenokārt ikgadējam, bet to vajadzētu organizēt trīs secīgos jaudas stratēģiskās plānošanas posmos; dzelzceļa pakalpojumu grafika plānošana un jaudas sadale; un jaudas pielāgošana un pārplānošana. Labāk definētu un strukturētu posmu ieviešana, kas paredz iespēju veikt jaudas pārvaldības ilgtermiņa plānošanu un īstermiņa pielāgošanu, sevišķi nāktu par labu pakalpojumiem, kurus ir grūtāk plānot iepriekš vai kurus ir sarežģītāk organizēt, piemēram, kravas vilcienu un pārrobežu pasažieru vilcienu, tostarp nakts vilcienu, pakalpojumiem.
- (15) Arvien lielāka Savienības dzelzceļa tīkla daļa ir vai nu pārslogota, vai arī tuva pārslodzei, un ar to nevar nodrošināt visu pieteikumu iesniedzēju pieprasīto dzelzceļa infrastruktūras jaudu un veicināt dzelzceļa pārvadājumu apjoma turpmāku pieaugumu. Paredzams, ka vidējā termiņā līdz ilgtermiņā pieejamo jaudu palielinās infrastruktūras attīstīšana un digitalizācija atbilstīgi savstarpējas izmantojamības tehniskajai specifikācijai, kas izstrādāta saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/797⁷, jo īpaši Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma (*ERTMS*). Tomēr infrastruktūras pārvaldītāji, visticamāk, nespēs apmierināt visus jaudas pieprasījumus intensīvi izmantotas vai pārslogotas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanai, un tiem būtu jāpaļaujas uz pareizu plānošanu, lai prognozētu vajadzības, sniegtu agrīnas norādes pieteikumu iesniedzējiem un atvieglotu jaudas sadali.

⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/797 (2016. gada 11. maijs) par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā (pārstrādāta redakcija) (OV L 138, 26.5.2016., 44. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

- (16) Lai nodrošinātu dzelzceļa infrastruktūras jaudas optimālu izmantošanu, plānošanas un sadales procesā būtu jāņem vērā sociālekonomiskie, operacionālie un vidiskie kritēriji, jo īpaši, novērtējot alternatīvas jaudas nodalīšanas iespējas attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras elementu, kas ir intensīvi izmantots vai pārslogots, un pretrunu risināšanas nolūkos. Jo īpaši pieteikumu iesniedzējiem, kas pieprasa jaudu dažādās dalībvalstīs, būtu izdevīgi, ja infrastruktūras pārvaldītāji izmantotu kopīgu metodi un pārredzamu kritēriju kopumu, kas precizētu, kā šie kritēriji ir ņemti vērā un kā tie ir ietekmējuši pieņemtos lēmumus.
- (17) Eiropas infrastruktūras pārvaldītāju tīklam (*ENIM*) būtu jāsniedz norādes par to, kā izveidot kopīgu objektīvu, pārredzamu un nediskriminējošu metodoloģiju, kuras pamatā būtu sociālekonomiskie, operacionālie un vidiskie kritēriji jaudas nodalīšanai un sadalei. Tā kā šī ir jauna metodoloģija attiecībā uz to, kā lemt par jaudas nodalīšanu vai par pretrunu risināšanu, un būs svarīgi noteikt parametru vērtības pareizā līmenī, *ENIM*, pirms tas piemēro darbības, sociālekonomiskos un vides kritērijus, vajadzētu testēt un kalibrēt to piemērošanu.
- (18) Lai ņemtu vērā vietējos vai valsts apstākļus, infrastruktūras pārvaldītājiem attiecīgā gadījumā būtu jākorrigē standarta parametru vērtības, pamatojoties uz pieņemtām pieejām un empīriskiem pierādījumiem.

- (19) Jaudas stratēģiskajai plānošanai, ko veic infrastruktūras pārvaldītāji, būtu jāuzlabo dzelzceļa infrastruktūras izmantojums, prognozējot pieprasījumu pēc dzelzceļa pakalpojumiem, tostarp, analizējot paredzamo transporta tirgus attīstību, un ņemot vērā plānoto dzelzceļa infrastruktūras attīstīšanu, atjaunošanu un apkopi. Tai būtu jānodrošina, ka dzelzceļa infrastruktūras jauda tiek sadalīta tā, lai maksimāli palielinātu dzelzceļa pakalpojumu vērtību sabiedrībai. Infrastruktūras pārvaldītājiem būtu jānodrošina, ka jaudas stratēģiskā plānošana sniedz arvien detalizētāku informāciju par pieejamo jaudu, ņemot vērā iesaistīto ieinteresēto personu sniegtās atsauksmes, un ka šī informācija ir pamats jaudas sadalei.
- (20) Lai nodrošinātu, ka jauda ir pieejama sadalei dažādiem dzelzceļa tirgus segmentiem, jo īpaši kravu pārvadājumiem un pārrobežu dzelzceļa pārvadājumiem, būtu jāļauj infrastruktūras pārvaldītājiem jau iepriekš plānot jaudas izmantošanu pārslogotā vai intensīvi izmantotā dzelzceļa infrastruktūrā un vajadzības gadījumā šādu plānošanu attiecināt arī uz citiem tīkla posmiem. Šādā jaudas iepriekšējā plānošanā būtu jāņem vērā atšķirīgās jaudas sadales metodes un dažādu dzelzceļa tirgus segmentu īpatnības. Tam būtu jāļauj labāk izmantot dzelzceļa infrastruktūru, jaudas sadales posmā grupējot vilcienus ar līdzīgiem ekspluatācijas raksturlielumiem.

- (21) Sadalot jaudu, infrastruktūras pārvaldītājiem būtu jāievēro sava jaudas piedāvājuma stratēģiskā plānošana, vienlaikus nodrošinot, ka jauda tiek sadalīta saskaņā ar tirgus pieprasījumu un taisnīgi un nediskriminējoši. Minētajā nolūkā dažus jaudas pieprasījumus, kas neatbilst jaudas nodrošinājuma plānam, sadales posmā varētu noraidīt vai tiem varētu piešķirt zemāku prioritāti. Jaudas nodrošinājuma plāns būtu pastāvīgi jāatjaunina, lai atspoguļotu pieejamo jaudu.
- (22) Uzņēmumiem no dažādiem dzelzceļa tirgus segmentiem ir atšķirīgas spējas prognozēt savas dzelzceļa infrastruktūras jaudas vajadzības. Jo īpaši daži kravu pārvadājumu pakalpojumu sniedzēji varētu nespēt laikus noteikt savas jaudas vajadzības, lai minētās vajadzības varētu iekļaut kustības grafikā, kas ir vilcienu un ritošā sastāva kustības gada plāns, un minētās vajadzības varētu neatbilst tā gada grafikam. Tāpēc infrastruktūras pārvaldītājiem vajadzētu būt iespējai pietiekamā daudzumā piedāvāt pietiekamas kvalitātes jaudu arī tādiem dzelzceļa pakalpojumiem, pēc kuriem ir nestabils pieprasījums, kuri tiek organizēti salīdzinoši īsā laikā, ietver vairāk nekā vienu vilciena braucienu un varētu notikt atkārtoti laikposmā, kas nesakrīt ar kustības grafika laikposmu. Minētajā nolūkā vajadzētu būt iespējai rezervēt jaudu vilcienu ceļiem, kuru pēc tam var sadalīt īsā laikā.

- (23) Dzelzceļa infrastruktūras jaudas pieprasījuma pieteikumu iesniedzējiem vajadzētu būt iespējai katru gadu plānot un pieprasīt dzelzceļa infrastruktūras jaudu, izmantojot kustības grafiku. Pieteikumu iesniedzējiem vajadzētu arī būt iespējai pieprasīt dzelzceļa infrastruktūras jaudu savlaicīgāk, lai nodrošinātu stabilus daudzgadu dzelzceļa pakalpojumus, izmantojot pamata vienošanās. Visbeidzot, pieteikumu iesniedzējiem vajadzētu būt iespējai pieprasīt jaudu brīdī, kas ir tuvs atsevišķu vilcienu eksploatācijas laikam, iesniedzot *ad hoc* jaudas pieprasījumus, vai saistībā ar atkārtoti sniegtiem vilcienu pakalpojumiem, izmantojot mainīgās plānošanas pieprasījumus. Tā kā mainīgā plānošana ir īpaši piemērota dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem, to raksturlielumu dēļ, jaudas sadalei, izmantojot mainīgās plānošanas procesu, būtu jāattiecas vismaz uz dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem.

- (24) Ievērojama daļa dzelzceļa kravu pārvadājumu ir tālsatiksmes pārvadājumi, un tiem nepieciešama pārrobežu koordinācija starp infrastruktūras pārvaldītājiem. Politikas mērķis palielināt dzelzceļa satiksmi ir atkarīgs arī no pārrobežu pasažieru pārvadājumu pakalpojumu attīstības. Lai atvieglotu un veicinātu pārrobežu satiksmes pieaugumu vienotajā Eiropas dzelzceļa telpā, ir nepieciešams nodrošināt dzelzceļa infrastruktūras jaudas pārvaldības noteikumu un procedūru lielāku konsekvensi un saskaņotību, to noteikšanā vienlaikus paļaujoties uz nozares pieredzi un speciālajām zināšanām. Attiecīgi būtu jāstiprina *ENIM* loma, uzticot tam izstrādāt pamatnostādnes, lai uzlabotu vienādu šīs regulas īstenošanu attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras jaudas pārvaldības procedūrām un metodoloģijām un aktīvi koordinētu pārrobežu jaudu un satiksmi. Jo īpaši *ENIM* būtu jāizstrādā Eiropas jaudas pārvaldības satvars, Eiropas satvars pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai, kā arī Eiropas satvars darbības izvērtēšanai. Izstrādājot minētos Eiropas satvarus, būtu jāapspriežas ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, pieteikumu iesniedzējiem un citām iesaistītajām ieinteresētajām personām.

- (25) Eiropas jaudas pārvaldības satvarā, Eiropas satvarā pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai un Eiropas satvarā darbības izvērtēšanai, kurus visus izstrādā *ENIM*, būtu jāsniedz pamatnostādnes, kurās izklāstīti kopīgi rīki, metodoloģijas un procesuālā kārtība, kas ļauj infrastruktūras pārvaldītājiem vienādi īstenot šo regulu visā vienotajā Eiropas dzelzceļa telpā attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras jaudas pārvaldību, pārrobežu satiksmes koordināciju, satiksmes traucējumu pārvaldību un krīzes situācijām, kā arī darbības izvērtēšanu. Lai gan minētajiem satvariem un tajos ietvertajiem elementiem nevajadzētu būt saistošiem un infrastruktūras pārvaldītājiem būtu jāsiglabā atbildība par saviem ar darbību saistītajiem lēmumiem, no infrastruktūras pārvaldītājiem tomēr tiek sagaidīts, ka tie ievēros satvarus, izņemot gadījumus, kad konkrēti apstākļi attaisno novirzes no tiem. Šādos gadījumos infrastruktūras pārvaldītājiem būtu jārīkojas saskaņā ar principu “ievēro vai paskaidro” un jāpamato iemesls jebkādam novirzēm no minētajiem satvariem. Minētā pieeja ļauj nodrošināt līdzsvaru starp koordinācijas vajadzībām un saskaņotu pieeju piemērošanas vajadzībām vienotajā Eiropas dzelzceļa telpā un nepieciešamību pielāgot procedūras un metodikas konkrētu ģeogrāfisko apgabalu īpašajiem apstākļiem. Ja *ENIM* nepanāk vienošanos par kopīgajiem rīkiem, metodoloģijām un procesuālo kārtību un tāpēc nevar izstrādāt Eiropas satvarus vai ja šādas vienošanās gadījumā minētie satvari nav pietiekami, lai sasniegtu to paredzētos mērķus, vai pastāv plašas atkāpes no minēto satvaru piemērošanas, kas apdraud šīs regulas vienādu īstenošanu, Komisijai būtu jāpieņem īstenošanas akti, kuros izklāstīti saistoši noteikumi par kopīgajiem rīkiem, metodoloģijām un procesuālo kārtību, kas vajadzīgi minēto Eiropas satvaru vai to elementu vienādi īstenošanai.

- (26) *ENIM* būtu jāizraugās tīkla koordinators atbalsta un darbības uzdevumu veikšanai. Ieceļot tīkla koordinatoru, *ENIM* būtu jāapsver bezpeļņas asociācija, kurai ir pieredze un kura ir iesaistīta dzelzceļa infrastruktūras jaudas pārvaldības uzlabošanā.
- (27) Noteikumiem par pārrobežu dzelzceļa satiksmes pārvaldību normālos apstākļos un traucējumu gadījumā būtu jāveicina dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu raita, noturīga un netraucēta darbība. Minētajos noteikumos būtu jāparedz sistēma strukturētai koordinācijai starp infrastruktūras pārvaldītājiem un citām ieinteresētajām personām.
- (28) Dzelzceļa infrastruktūras ekspluatācija prasa ne tikai ciešu sadarbību starp infrastruktūras pārvaldītājiem, bet arī ciešu sadarbību ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un citām ieinteresētajām personām, kas tieši iesaistītas dzelzceļa un multimodālajos pārvadājumos un loģistikas darbībās. Tāpēc ir jāparedz infrastruktūras pārvaldītāju un citu ieinteresēto personu strukturēta apspriešanās. Eiropas Dzelzceļa platformai (“*ERP*”) vajadzētu būt platformai, kurā notiek šī strukturētā apspriešanās, jo paredzams, ka tajā būs visu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumos iesaistīto ieinteresēto personu pārstāvji, tostarp, bet ne tikai, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, apkalpes vietu operatori vai multimodālo pārvadājumu termināļu operatori. Eiropas satvaru izstrādes laikā *ERP* būtu jāspēj sniegt *ENIM* savus atzinumus, informāciju par konkrētu pieredzi un praktiskus ierosinājumus par konkrētām problēmām, kā arī palīdzēt vēl vairāk uzlabot Eiropas dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu darbību.

- (29) Daži aspekti, ko visaugstāk vērtē dzelzceļa klienti un pieteikumu iesniedzēji, ir dzelzceļa pakalpojumu uzticamība un savlaicīga informētība par to, kad pakalpojumi var tikt sniegti. Ļoti svarīgs aspekts netraucētai dzelzceļa sistēmas darbībai ir arī grafiku uzticamība, jo dzelzceļa sistēmā pastāv cieša mijiedarbība starp pakalpojumiem un tīkla eksternalitātēm. Minētā iemesla dēļ līdz minimumam būtu jāsamazina novirzes no grafika un būtu jāievieš atbilstīgu stimulu sistēma, lai veicinātu infrastruktūras pārvaldītāju, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un citu attiecīgo ieinteresēto personu saistību izpildi.

- (30) Ar šo regulu būtu jāizveido sistēma attiecībā uz sodiem, kas jāmaksā, ja infrastruktūras pārvaldītājs vai pieteikuma iesniedzējs nepilda savas saistības attiecībā uz iedalītajām jaudas izmantošanas tiesībām. Maksājamā soda apmēram vajadzētu būt iedarbīgam, samērīgam, atturošam un nediskriminējošam, lai nodrošinātu, ka tiek ievērota plānotā jaudas izmantošana. Soda apmērs būtu jāapstiprina arī regulatīvajai iestādei.
- Infrastruktūras pārvaldītājs varētu izmantot maksas par piekļuvi sliežu ceļiem, kas samaksātas dzelzceļa tīklā, par pamatu, lai ierosinātu sodu apmēru. Soda modulācijā būtu jāņem vērā vairāki faktori, tostarp laiks, kādā sniegts paziņojums par izmaiņām, nodrošinātās alternatīvās jaudas kvalitāte papildu attāluma vai laika, tehnisko raksturlielumu un citu būtisku aspektu ziņā vai tas, vai jaudu var pārdalīt un izmantot cits pieteikuma iesniedzējs. Ja alternatīvās kvalitāte ir augsta vai ja jaudu var pārdalīt, piemērotajai modulācijai vajadzētu būt zelai. Piemērotajai modulācijai vajadzētu būt augstākai, ja izmaiņas tiek pieprasītas neilgi pirms jaudas izmantošanas tiesību izmantošanas laika vai ja kvalitāte ir pārāk zema salīdzinājumā ar sākotnēji iedalītajām jaudas izmantošanas tiesībām. Infrastruktūras pārvaldītājiem dalībvalstīs, kuru valūta nav euro, būtu jāparedz tādi soda apmēri savā valūtā, kas atbilst apmēriem, kuri šajā regulā noteikti euro tās spēkā stāšanās dienā. Minētie infrastruktūras pārvaldītāji tiek aicināti regulāri pārskatīt soda apmērus arī attiecībā uz valūtas kursa izmaiņām. Šai sodu sistēmai vajadzētu būt vērstai uz to, lai paātrinātu strīdu izšķiršanu un samazinātu tiesvedību, kas saistīta ar iedalīto jaudas izmantošanas tiesību neievērošanu, un nodrošinātu noteiktību, juridisko noteiktību, paredzamību un pārredzamību gan infrastruktūras pārvaldītājiem, gan pieteikumu iesniedzējiem attiecībā uz to saistībām saistībā ar iedalītajām jaudas izmantošanas tiesībām.

- (31) Dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumu un dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu kvalitātes pastāvīga uzraudzīšana ir priekšnoteikums minēto pakalpojumu kvalitātes uzlabošanai. Infrastruktūras pārvaldītājiem būtu jāuzrauga un jāsalīdzina dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumu un dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu darbības rezultāti valsts līmenī, savukārt *ENIM* būtu jāuzrauga darbības rezultāti Savienības līmenī. Tāpēc ir nepieciešams izveidot pārredzamu un objektīvu rādītāju sistēmu, kas sniedz atgriezenisko saiti par darbības aspektiem, kuri ir būtiski dažādām iesaistītajām ieinteresētajām personām un dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu galalietotājiem. Minētās sistēmas galvenajai funkcijai vajadzētu būt vērstai uz iesaistīto ieinteresēto personu saistību izpildes un snieguma uzlabojumu uzraudzību laika gaitā, vienlaikus ņemot vērā dažādos apstākļus un īpatnības dzelzceļa nozarē. Lai izveidotu šādu sistēmu un analizētu tās devumu, *ENIM* un Komisijai vajadzētu būt iespējai izmantot neatkarīgus ekspertus, kas darbotos kā konsultatīva darbības izvērtēšanas grupa. Konsultatīvajai darbības izvērtēšanas grupai būtu jāspēj sniegt neatkarīgas konsultācijas *ENIM* un Komisijai, kā arī iesaistītajām ieinteresētajām personām un Eiropas koordinātoriem visās jomās, kas ietekmē dzelzceļa pakalpojumu un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldības darbību. Tai būtu arī jāsniedz ieguldījums darbības izvērtēšanas ziņojumā.

- (32) Lai uzlabotu dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumu kvalitāti vienotajā Eiropas dzelzceļa telpā, *ENIM* būtu jāizveido Eiropas satvars darbības izvērtēšanai. Satvaram būtu jātiecas nodrošināt, ka visi Savienības infrastruktūras pārvaldītāji darbības rezultātu mērīšanai izmanto kopīgus rīkus, metodoloģijas un procesuālo kārtību, piemērojot saskaņotus rādītājus. Tam būtu jāļauj konstatēt darbības rezultātu nepilnības Savienības dzelzceļa tīklā. Tam būtu jātiecas nodrošināt, ka infrastruktūras pārvaldītāji darbības rezultātu mērķus nosaka tā, lai tiktu ņemtas vērā to pārvaldītā tīkla īpatnības, bet vienlaikus nodrošināt saskaņotību, nosakot darbības rezultātu būtiskākās nepilnības. Tam būtu jāļauj infrastruktūras pārvaldītājiem sadarboties Savienības līmenī, lai noteiktu pasākumus, ar kuriem risināt darbības rezultātu nepilnības un sekot līdz to ietekmei. *ENIM* būtu regulāri jāpārskata minētais satvars, lai nodrošinātu tā mērķderīgumu.
- (33) Lai nodrošinātu infrastruktūras pārvaldītāju efektīvu koordināciju Savienības līmenī, *ENIM* būtu jāsāk darboties aktīvāk. Šajā darbībā būtu jāiekļauj lēmumu pieņemšanas mehānismi, kas ļautu infrastruktūras pārvaldītājiem efektīvi koordinēt jaudas stratēģisko plānošanu.

- (34) Visiem tiem dalībvalstu infrastruktūras pārvaldītājiem, kas ir atbildīgi par līnijām, kuras ietilpst Eiropas transporta tīkla (“TEN-T”) pamattīklā un paplašinātajā pamattīklā, vajadzētu būt ENIM locekļiem. Arī citiem dalībvalstu infrastruktūras pārvaldītājiem, kas ir iesaistīti jaudas stratēģiskajā pārvaldībā līnijās ārpus TEN-T pamattīkla un paplašinātā pamattīkla, vajadzētu būt iespējai piedalīties ENIM apspriedēs. Citus infrastruktūras pārvaldītājus varētu uzaicināt piedalīties ENIM apspriedēs kā novērotājus, bet bez balsstiesībām. Turklāt Savienības interesēs ir ļaut piedalīties ENIM tiem infrastruktūras pārvaldītājiem, kuri ir atbildīgi par līnijām TEN-T pamattīklā vai paplašinātajā pamattīklā Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācijas dalībvalstīs un Dienvidaustrumeiropas pusēs Transporta kopienas dibināšanas līgumā, ko Savienība parakstījusi saskaņā ar Padomes Lēmumu (ES) 2017/1937⁸, ar noteikumu, ka minētās valstis vai puses piemēro šo regulu, ievērojot starptautisku nolīgumu, kas noslēgts ar Savienību. Kārtība, kādā tie piedalās ENIM, būtu jānosaka nolīgumā, ko minētās valstis un puses noslēdz ar Savienību. Minētās valstis un puses ir cieši saistītas ar Savienību transporta nozarē. Turklāt to ģeogrāfiskās atrašanās vietas dēļ lielākajai daļai ir svarīgi dzelzceļa savienojumi ar dalībvalstīm vai tranzīta satiksme starp divām vai vairākām dalībvalstīm. Tāpēc to ieguldījums ENIM darbā ir svarīgs.

⁸ Padomes Lēmums (ES) 2017/1937 (2017. gada 11. jūlijs) par to, lai Eiropas Savienības vārdā parakstītu un provizoriski piemērotu Transporta kopienas dibināšanas līgumu (OV L 278, 27.10.2017., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2017/1937/oj>).

- (35) Dzelzceļa transporta regulatīvajām iestādēm būtu jāsadarbojas Savienības līmenī, lai nodrošinātu tiesiskā regulējuma saskaņotu piemērošanu un konsekventu attieksmi pret pieteikumu iesniedzējiem visā vienotajā Eiropas dzelzceļa telpā. Tām minētā sadarbība būtu jāīsteno, izmantojot Eiropas Dzelzceļa transporta regulatīvo iestāžu tīklu (“*ENRRB*”), ar mērķi izstrādāt kopīgu praksi, lai pieņemtu tāds lēmumus, kurus tās ir pilnvarotas pieņemt saskaņā ar šo regulu. Minētajā nolūkā *ENRRB* būtu jāveic koordinācijas uzdevumi, un tas var pieņemt nesaistošus ieteikumus, atzinumus vai ziņojumus saistībā ar pārrobežu dzelzceļa pakalpojumiem un dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumu un dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu darbības rezultātiem. *ENRRB* pieņemtajiem ieteikumiem un atzinumiem būtu jāveicina valstu lēmumi, kas atbalsta Eiropas satvaros aprakstītās saskaņotās procedūras, un nevajadzētu ietekmēt dzelzceļa transporta regulatīvo iestāžu vai infrastruktūras pārvaldītāju kompetenci.

- (36) Lai efektīvi pārvaldītu dzelzceļa infrastruktūras jaudu un dzelzceļa satiksmi, ir nepieciešama datu un informācijas apmaiņa starp infrastruktūras pārvaldītājiem, pieteikumu iesniedzējiem un citām iesaistītajām ieinteresētajām personām. Minētā apmaiņa var būt ievērojami rezultātīvāka un efektīvāka, ja tiek izmantoti sadarbspējīgi digitālie rīki un, ja iespējams, automatizācija. Tāpēc savstarpējas izmantojamības specifikācijas būtu jāīsteno prioritārā kārtā un papildus jāpilnveido, lai tās neatpaliktu no tehnoloģiju attīstības un jaunajiem procesiem, kas noteikti šajā regulā. Tā kā Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra (*ERA*) ir Eiropas sistēmu iestāde telemātikas lietojumprogrammām, tā būtu jāiesaista šajā regulā minēto digitālo rīku izstrādē un īstenošanā, lai nodrošinātu, ka tie atbilst telemātikas lietojumprogrammu SITS, kā definēts Direktīvā (ES) 2016/797 un saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2016/796⁹ 23. pantu.
- (37) Infrastruktūras pārvaldītājiem būtu jānodrošina saskaņošana, jo īpaši attiecībā uz digitalizāciju, ar darbu, ko veic ar Padomes Regulu (ES) 2021/2085¹⁰ izveidotais kopuzņēmums “Eiropas dzelzceļš” ar sistēmu pīlāra vadības grupas starpniecību un ar izvēršanas grupas starpniecību, kuras minētas attiecīgi minētās regulas 96. un 97. pantā.

⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2016/796 (2016. gada 11. maijs) par Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 881/2004

(OV L 138, 26.5.2016., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/796/oj>).

¹⁰ Padomes Regula (ES) 2021/2085 (2021. gada 19. novembris), ar ko izveido kopuzņēmumus pamatprogrammā “Apvārsnis Eiropa” un atceļ Regulas (EK) Nr. 219/2007, (ES) Nr. 557/2014, (ES) Nr. 558/2014, (ES) Nr. 559/2014, (ES) Nr. 560/2014, (ES) Nr. 561/2014 un (ES) Nr. 642/2014 (OV L 427, 30.11.2021., 17. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/2085/oj>).

(38) Lai nodrošinātu netraucētu jaudas un satiksmes pārvaldības procesu starptautiskajiem dzelzceļa pakalpojumiem, līdz minimumam samazinātu iedalītās jaudas anulēšanas gadījumu skaitu un dzelzceļa pārvadājumu pārtraukumus dzelzceļa tīkla darbības traucējumu dēļ un lai ņemtu vērā infrastruktūras pārvaldītāju prakses izmaiņas un jaunu jaudas sadales metožu un informācijas un komunikācijas tehnoloģiju izmantošanu, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 290. pantu attiecībā uz konkrētiem to nodevumu elementiem, kas izriet no infrastruktūras jaudas stratēģiskās plānošanas; jaudas stratēģiskās plānošanas un jaudas sadales procesa grafiku; iedalītās jaudas izmaiņu veikšanas ilgumu un alternatīvu risinājumu izstrādi pieteikumu iesniedzējiem; konkrētiem elementiem saistībā ar grafiku dzelzceļa infrastruktūras darbu radīto jaudas ierobežojumu koordinēšanai, apspriešanai un publicēšanai; robežvērtībām intensīvi izmantotas un pārslogotas dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanai; soda apmēru korekciju atbilstoši inflācijai un informāciju, kas jāsniedz iesaistītajām ieinteresētajām personām. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīko atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu¹¹. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.

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

- (39) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs regulas īstenošanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai ieviest tehniskās un darbības prasības nolūkā veicināt vienotās Eiropas dzelzceļa telpas netraucētu darbību attiecībā uz vienotiem kritērijiem prasībām, ko infrastruktūras pārvaldītāji nosaka pieteikumu iesniedzējiem, tehniskās un darbības prasības attiecībā uz ārkārtas rīcības plānošanu, sīki izstrādātus noteikumus par pamata vienošanās noslēgšanas procedūru, šādas pamata vienošanās formu un saturu un sīki izstrādātus noteikumus par mainīgās plānošanas procesu un saistībā ar Eiropas satvariem. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011¹². Ja saskaņā ar Direktīvu 2012/34/ES izveidotā komiteja pārbaudes procedūrā nesniedz atzinumu, Komisijai īstenošanas akta projekts nebūtu jāpieņem.
- (40) Komisija ir paziņojusi par savu nodomu, ka, ņemot vērā tās plānoto Regulas (ES) 2016/796 pārskatīšanu, tā novērtēs, vai ir iespējams paplašināt *ERA* kompetenci, attiecinot to arī uz dzelzceļa infrastruktūras jaudu, un iespējamus ieguvumus no šādas paplašināšanas. Novērtējumā varētu iekļaut apsvērumus par *ERA* esošo kompetenču izmantošanu nozares mēroga apspriešanās procesos, jo īpaši, izstrādājot sekundāros tiesību aktus, kā arī par atbalsta lomu neatkarīgas darbības rezultātu uzraudzības veicināšanā un ietekmes uz budžetu novērtēšanā.

¹² Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (41) Direktīvā 2012/34/ES noteiktos noteikumus par jaudas sadali aizstāj ar šajā regulā noteiktajiem noteikumiem. Tāpēc šajā regulā būtu jādefinē noteikumi par sadarbību starp infrastruktūras pārvaldītājiem, noteikumi par sadarbību starp dzelzceļa transporta regulatīvajām iestādēm, prasības attiecībā uz tīkla pārskata elementiem, kuros aprakstīts dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem pieejamās dzelzceļa infrastruktūras veids, piekļuves nosacījumi un jaudas sadales principi un kritēriji. Šai regulai nebūtu jāietekmē noteikumi par sadarbību un koordināciju, kā arī tīkla pārskata elementi, kas nav saistīti ar jaudas pārvaldību.
- (42) Regulas (ES) Nr. 913/2010 *ex post* izvērtējumā secināts, ka minētās regulas ietekme ir bijusi pārāk ierobežota, lai veicinātu modālo pārvirzi no autoceļiem uz dzelzceļu. Turklāt pārrobežu perspektīvā sadarbība starp dalībvalstīm un infrastruktūras pārvaldītājiem dzelzceļa infrastruktūras jaudas pārvaldības jomā joprojām bija nerezultatīva. Minētais izvērtējums arī liecina, ka dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoru pārvaldība atsevišķi no pārējā tīkla jaudas nav efektīva. Dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanai būtu jāpiemēro vienots tiesiskais regulējums, konsolidējot attiecīgos Direktīvas 2012/34/ES un Regulas (ES) Nr. 913/2010 noteikumus. Tādēļ pēc pietiekama pārejas perioda Regula (ES) Nr. 913/2010 būtu jāatceļ un Direktīvas 2012/34/ES noteikumi par jaudas sadali būtu jāaizstāj ar šo regulu.

- (43) Lai izstrādātu kustības grafiku, gados pirms minētā kustības grafika stāšanās spēkā ir jāveic sagatavošanas darbi. Tāpēc pāreja no tiesiskā regulējuma, kas izveidots ar Direktīvu 2012/34/ES un Regulu (ES) Nr. 913/2010, uz tiesisko regulējumu, kas izveidots ar šo regulu, nozīmē, ka kustības grafiku sagatavošana saskaņā ar jauno regulējumu būtu jāsāk līdztekus pašreizējā regulējuma noteikumu piemērošanai. Tādēļ pārejas periodā būtu jāpiemēro divējāds režīms, kurā nepieciešamajiem sagatavošanās pasākumiem attiecībā uz kustības grafiku būtu jāatbilst tiesiskajam regulējumam, kas piemērojams konkrētajam kustības grafikam. Ja pamata vienošanās ir bijušas noslēgtas saskaņā ar pašreizējo regulējumu, vajadzētu būt iespējai tās turpināt līdz to termiņa beigām.

- (44) Jaunais tiesiskais regulējums paredz, ka kustības grafika sagatavošanas pasākumi būtu jāsāk ar jaudas stratēģijas posma sākšanu piecus gadus pirms minētā kustības grafika stāšanās spēkā. Minētais termiņš ir saskaņā ar līgumiskajām vienošanām, kas noslēgtas starp dalībvalsti un infrastruktūras pārvaldītāju un kas ietver to maksājumu struktūru, par kuru panākta vienošanās, lai nodrošinātu finansējumu infrastruktūras pārvaldītājam, un kas aptver laikposmu, kas nav mazāks par pieciem gadiem, kā paredzēts Direktīvā 2012/34/ES. Lai jauno tiesisko regulējumu piemērotu pēc iespējas drīzāk un ņemot vērā nozares jau veikto sagatavošanās darbus, to darbību grafiku, kuru rezultātā izveido pirmos divus kustības grafikus, varētu vienkāršot, saīsinot jaudas stratēģijas posmu. Attiecīgi pirmajam kustības grafikam, kuram piemērojams jaunais tiesiskais regulējums, vajadzētu būt kustības grafikam, ko sāk piemērot 2030. gada 14. decembrī. Lai nodrošinātu atbilstību jaunajam regulējumam, visām ieinteresētajām personām būtu nekavējoties jāsāk nepieciešamie sagatavošanās darbi.

(45) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2022/2557¹³ nosaka pasākumus, kuru mērķis ir panākt augstu noturības līmeni kritiskajām vienībām, kas sniedz pamatpakalpojumus Savienībā. Infrastruktūras pārvaldītāji, kas ietilpst šīs regulas darbības jomā, principā ietilpst arī minētās direktīvas darbības jomā. Direktīva (ES) 2022/2557 nosaka, ka kritiskajām vienībām ir jāveic noturību veicinoši pasākumi. Šī regula arī nosaka, ka infrastruktūras pārvaldītājiem jāveic pasākumi, kas veicina noturību tādu tīkla darbības traucējumu un krīzes situāciju gadījumā, kas ietekmē dzelzceļa satiksmi. Noturības pasākumi saskaņā ar šo regulu būtu jāpiemēro, neskarot Direktīvu (ES) 2022/2557 un papildinot to. Infrastruktūras pārvaldītājiem ir jānodrošina, ka tie pilda arī savus pienākumus saskaņā ar Direktīvu (ES) 2022/2557. Ja infrastruktūras pārvaldītāji, ievērojot šo regulu, jau ir veikuši pasākumus un izstrādājuši dokumentus, kas attiecas uz noturību veicinošiem pasākumiem saskaņā ar Direktīvu (ES) 2022/2557, tiem vajadzētu būt iespējai izmantot minētos pasākumus un dokumentus, lai izpildītu prasības attiecībā uz noturības pasākumiem saskaņā ar minēto direktīvu.

¹³ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2022/2557 (2022. gada 14. decembris) par kritisko vienību noturību un Padomes Direktīvas 2008/114/EK atcelšanu (OV L 333, 27.12.2022., 164. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj>).

- (46) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķi, proti, efektīvāk pārvaldīt dzelzceļa infrastruktūras jaudu un satiksmi, tādējādi uzlabojot pakalpojumu kvalitāti un palielinot satiksmi dzelzceļa tīklā, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet darbības pārrobežu ietekmes dēļ to var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir nepieciešami minētā mērķa sasniegšanai,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

I nodaļa

Vispārīgi noteikumi

1. pants

Priekšmets un darbības joma

1. Šī regula nosaka principus, noteikumus un procedūras, kas piemērojami dzelzceļa infrastruktūras jaudas pārvaldībai, satiksmes pārvaldībai, krīzes vadībai un darbības rezultātu pārvaldībai iekšzemes un starptautisko dzelzceļa pakalpojumu jomā un koordinācijai starp infrastruktūras pārvaldītājiem un citām iesaistītajām ieinteresētajām personām, kā arī principus, noteikumus un procedūras, kas piemērojami šajā regulā noteikto jaudas un satiksmes pārvaldības procesu atbalstam vajadzīgo digitālo rīku ieviešanai. Tā paredz arī noteikumus Eiropas tīklu koordinācijai starp infrastruktūras pārvaldītājiem un ar citām attiecīgajām ieinteresētajām personām, kā arī par jaudas un satiksmes pārvaldības pārraudzību.
2. Šo regulu piemēro dzelzceļa infrastruktūras izmantošanai iekšzemes un starptautiskajiem dzelzceļa pakalpojumiem, kas minēti Direktīvas 2012/34/ES 1. panta 2. punktā, tostarp apkalpes vietām, kas definētas minētās direktīvas 3. panta 11. punktā.
3. Šīs regulas I nodaļas 2. un 3. pantu un II līdz V nodaļu nepiemēro dzelzceļa infrastruktūrai vai dzelzceļa pakalpojumiem, kurus kāda dalībvalsts ir izslēgusi no Direktīvas 2012/34/ES IV nodaļas piemērošanas saskaņā ar minētās direktīvas 2. panta 3., 3.a, 4., 8. un 8.a punktu attiecīgo izņēmumu spēkā esības periodā.

4. Šo regulu nepiemēro dzelzceļa pakalpojumiem, kurus dalībvalsts ir izslēgusi no Direktīvas 2012/34/ES IV nodaļas piemērošanas saskaņā ar minētās direktīvas 2. panta 10. punktu.
5. Šo regulu nepiemēro uzņēmumiem vai pārvadājumu darbībām, kas minētas Direktīvas 2012/34/ES 2. panta 9. punktā.
6. Šī regula neattiecas uz Kipru un Maltu, kamēr to teritorijā nav izveidota dzelzceļu sistēma.
7. Šī regula neliedz dalībvalstīm pieņemt pasākumus, kas nepieciešami, lai aizsargātu būtiskas drošības vai aizsardzības intereses, vai pieņemt pasākumus, ar ko nodrošina, ka militārajiem spēkiem ir pietiekama piekļuve dzelzceļa infrastruktūrai, jo īpaši militārām operācijām un apmācībai, tostarp 49. panta 1. punkta a) līdz e) apakšpunktā paredzētos pasākumu veidus.

2. pants

Vispārīgie pienākumi un principi

1. Šī regula neskar infrastruktūras pārvaldītāju pārvaldības neatkarību, kas noteikta Direktīvas 2012/34/ES 4. pantā.
2. Neskarot Direktīvas 2012/34/ES 7.c pantu, infrastruktūras pārvaldītāji ir atbildīgi par dzelzceļa infrastruktūras jaudas pārvaldību un dzelzceļa satiksmes pārvaldību.

Atsauces uz infrastruktūras pārvaldītāju visos šīs regulas noteikumos, kas saistīti ar dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali, uzskata par atsaucēm uz Direktīvas 2012/34/ES 7.a panta 3. punktā minēto par sadali atbildīgo struktūru.

3. Lai veicinātu efektīvu un rezultatīvu dzelzceļa infrastruktūras jaudas nodrošināšanu un satiksmes pārvaldību Savienībā, 58. panta 3. punktā minētie infrastruktūras pārvaldītāji sadarbojas Eiropas infrastruktūras pārvaldītāju tīklā (*ENIM*), kas minēts Direktīvas 2012/34/ES 7.f pantā, un dara to saskaņā ar šīs regulas noteikumiem par sadarbību.

4. Infrastruktūras pārvaldītāji, pildot savus uzdevumus un pienākumus saskaņā ar šo regulu:
- a) efektīvi un vislabākajā veidā izmanto pieejamo dzelzceļa infrastruktūru, īstenojot efektīvu plānošanu un koordināciju, lai palielinātu dzelzceļa pārvadājumu īpatsvaru salīdzinājumā ar citiem pārvadājumu veidiem gan pasažieru, gan kravu pārvadājumiem saskaņā ar Savienības klimata mērķrādītājiem;
 - b) maksimāli palielina to dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu vērtību sabiedrībai, kurus sociālajā, ekonomikas un vides aspektā nodrošina dzelzceļa infrastruktūra;
 - c) nolūkā nodrošināt godīgu konkurenci un ar mērķi garantēt dzelzceļa pakalpojumu optimālu konkurētspēju nodrošina nediskriminējošu dzelzceļa infrastruktūras jaudas pārvaldību un taisnīgu, pārredzamu piekļuvi tai, tostarp dzelzceļa infrastruktūras darbu laikā;
 - d) nodrošina netraucētu dzelzceļa satiksmi vairāk nekā vienā tīklā un pāri robežām, cenšoties novērst problemātiskos posmus un darbības šķēršļus;

- e) nodrošina dzelzceļa infrastruktūras jaudas situācijas un pieejamības pārredzamību;
- f) ciešā sadarbībā ar iesaistītajām ieinteresētajām personām pārskata un uzlabo dzelzceļa infrastruktūras darbību;
- g) veicina vienotās Eiropas dzelzceļa telpas īstenošanu un attīstīšanu, jo īpaši, piemērojot kopīgus Eiropas tehniskos un darbības noteikumus un standartus.

3. pants

Infrastrukturā pārvaldītāja objektivitāte attiecībā uz jaudas un satiksmes pārvaldību, tostarp apkopes plānošanu

1. Infrastrukturā pārvaldītāji jaudas un satiksmes pārvaldības funkcijas, tostarp apkopes plānošanu, veic taisnīgā, pārredzamā un nediskriminējošā veidā. Personas, kas atbildīgas par lēmumu pieņemšanu saistībā ar minētajām funkcijām, neietekmē nekādi interešu konflikti.
2. Infrastrukturā pārvaldītāji ievēro tiem sniegtās informācijas komerciālo konfidencialitāti saskaņā ar Savienības un valsts tiesību aktiem, tostarp, attiecīgā gadījumā anonimizējot informāciju, kura kopīgota ar citām personām.

3. Attiecībā uz satiksmes pārvaldību infrastruktūras pārvaldītāji nodrošina, ka tādu traucējumu gadījumā, kas attiecas uz iesaistītajām ieinteresētajām personām, tām ir pilnīga un savlaicīga piekļuve attiecīgai informācijai. Ja infrastruktūras pārvaldītājs piešķir piekļuvi satiksmes pārvaldības procesam, tas saistībā ar attiecīgo iesaistīto ieinteresēto personu to dara taisnīgā, pārredzamā un nediskriminējošā veidā.
4. Par jaudas pārvaldību un apjomīgu dzelzceļa infrastruktūras apkopes, atjaunošanas un uzlabošanas darbu ilgtermiņa plānošanu infrastruktūras pārvaldītājs apspriežas ar pieteikumu iesniedzējiem, kas definēti Direktīvas 2012/34/ES 3. panta 19. punktā, saskaņā ar šo regulu un maksimāli ņem vērā minēto pieteikumu iesniedzēju paustās bažas.

4. pants

Stratēģiskas norādes un valstu prasības

1. Dalībvalstis var sniegt infrastruktūras pārvaldītājam stratēģiskas norādes, pamatojoties uz indikatīvajām dzelzceļa infrastruktūras attīstības stratēģijām, kas minētas Direktīvas 2012/34/ES 8. panta 1. punktā. Minētās stratēģiskās norādes, kuras atbilst šai regulai, ievēro infrastruktūras pārvaldītāja ar darbību saistītos pienākumus, ļaujot tam optimizēt tīkla izmantošanu un efektīvi koordinēt jaudas iedalīšanu pārrobežu satiksmei. Tās sniedz savlaicīgi, lai infrastruktūras pārvaldītāji varētu ievērot šīs regulas I pielikumā noteiktos termiņus, un tās jo īpaši var aptvert vai ietvert:
 - a) valsts dzelzceļa politikas vispārīgos mērķus, kas ir būtiski jaudas stratēģiskajai plānošanai šīs regulas darbības jomā;

- b) dzelzceļa infrastruktūras attīstības prognozes, ņemot vērā attiecīgos plānus un stratēģijas valsts vai reģionālā līmenī un Eiropas transporta koridoru darba plānus;
- c) vispārīgas prasības un pamatnostādnes attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanu, kuras infrastruktūras pārvaldītājs ņem vērā jaudas stratēģiskajā plānošanā, jo īpaši saistībā ar intensīvi izmantoto un pārslogoto dzelzceļa infrastruktūru, kā minēts šīs regulas 23. pantā;
- d) prognozes par to dzelzceļa pakalpojumu plānoto attīstību, kurus sniedz saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu saistībām, nepieciešamības gadījumā ņemot vērā iesaistīto reģionālo vai vietējo pašvaldību viedokli.

2. Dalībvalstis var noteikt, ka viens vai vairāki šajā punktā minēto norāžu elementi ir saistoši, prasot infrastruktūras pārvaldītājiem:

- a) ieviest specifiskus kustības grafiku projektus, piemēram, integrētus regulāru intervālu grafikus, gan kravu, gan pasažieru pārvadājumiem;

- b) rezervēt minimālos jaudas apjomus 14. pantā minētajiem dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu veidiem, lai atspoguļotu to transporta politikas prioritātes;
- c) iepriekš plānot dzelzceļa infrastruktūras jaudu konkrētos posmos un mezglos saskaņā ar 20. panta 5. punktu;
- d) atspoguļot valsts transporta politikas prioritātes, izmantojot valsts parametrus jaudas nodalīšanas metodoloģijā saskaņā ar 27. pantu un valsts parametrus oficiālās pretrunu risināšanas metodoloģijā saskaņā ar 39. pantu.

Šādas prasības neiedala pieejamo jaudu nevienam dzelzceļa infrastruktūras elementam tādā apmērā, ka infrastruktūras pārvaldītājam tiek atņemta darbības rezerve, kas ir pietiekama, lai izpildītu visus 2. panta 4. punktā noteiktos uzdevumus un pienākumus.

Dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšana saskaņā ar specifiskiem kustības grafika projektiem, piemēram, integrētiem regulāru intervālu grafikiem, apspriešanās par jaudas stratēģisko plānošanu un tādu jaudas izmantošanas tiesību iedalīšana, kas vajadzīgas šādiem pakalpojumiem, ir pieejama visiem pieteikumu iesniedzējiem un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem saskaņā ar taisnīgiem, pārredzamiem un nediskriminējošiem noteikumiem.

3. Ja dalībvalstis ir pieņēmušas stratēģiskas norādes un prasības, ievērojot 1. un 2. punktu, tās tos norāda vienotā dokumentā un dara šādu dokumentu publiski pieejamu savā tīmekļa vietnē. *ENIM* saites uz minētajiem dokumentiem dara pieejamas savā tīmekļa vietnē.
4. Nolūkā atbalstīt pasažieru un kravu starptautisko dzelzceļa pakalpojumu attīstību dalībvalstis savstarpēji koordinē savu darbību saskaņā ar 56. pantu, lai nodrošinātu konsekveni starp attiecīgajām stratēģiskajām norādēm un prasībām, ko tās sniedz, ievērojot šo pantu.
5. Neskarot valsts atbalsta noteikumus, dalībvalstis attiecīgā gadījumā var piešķirt infrastruktūras pārvaldītājam kompensāciju, kas atbilst ieņēmumu zaudējumiem, kuri saistīti vienīgi ar dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanas stratēģisko norāžu un prasību ievērošanu.

5. pants
Definīcijas

Šajā regulā piemēro Direktīvas 2012/34/ES 3. pantā minētās definīcijas.

Piemēro arī šādas definīcijas:

- 1) “nepārvarama vara” ir jebkurš neparedzams, nenovēršams vai ārkārtas notikums vai situācija, ko iesaistītā ieinteresētā persona nevar ietekmēt, ko nevar pārvarēt ar pienācīgu prognozēšanu un rūpību, ko nevar atrisināt ar pasākumiem, kuri no tehniskā, finansiālā vai ekonomiskā viedokļa ir iesaistītajai ieinteresētajai personai pamatoti iespējami, kas ir faktiski noticis un ir objektīvi pārbaudāms un kas liedz iesaistītajai ieinteresētajai personai uz laiku vai pastāvīgi pildīt savus pienākumus saskaņā ar šo regulu, Direktīvu 2012/34/ES vai savām līgumsaistībām;
- 2) “savstarpēja izmantojamība” ir savstarpēja izmantojamība, kā definēta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/797¹⁴ 2. panta 2. punktā;

¹⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/797 (2016. gada 11. maijs) par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā (pārstrādāta redakcija) (OV L 138, 26.5.2016., 44. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

- 3) “iesaistītā ieinteresētā persona” ir pieteikuma iesniedzējs, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, infrastruktūras pārvaldītājs, kompetentā iestāde, kā minēts Regulā (EK) Nr. 1370/2007¹⁵, apkalpes vietas operators vai jebkura cita vienība, kas tieši iesaistīta dzelzceļa pārvadājumu pakalpojuma darbībā;
- 4) “Eiropas koordinators” ir koordinators, kas norīkots saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2024/1679¹⁶ 52. pantu;
- 5) “Eiropas transporta koridori” ir koridori, kas minēti Regulas (ES) 2024/1679 7. un 11. pantā un III pielikumā;
- 6) “pamata vienošanās” ir juridiski saistoša vispārīga vienošanās saskaņā ar publiskajām tiesībām vai privāttiesībām, kurā izklāstītas pieteikuma iesniedzēja un infrastruktūras pārvaldītāja tiesības un pienākumi, kas attiecas uz iedalāmo dzelzceļa infrastruktūras jaudu un piemērojamo maksu laikposmā, kurš ir ilgāks nekā viena kustības grafika laikposms;

¹⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1370/2007 (2007. gada 23. oktobris) par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70 (OV L 315, 3.12.2007., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/oj>).

¹⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2024/1679 (2024. gada 13. jūnijs) par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko groza Regulas (ES) 2021/1153 un (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (ES) Nr. 1315/2013 (OV L 2024/1679, 28.6.2024., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

- 7) “vienlaicīga jaudas sadale” ir process, kurā infrastruktūras pārvaldītāji sadala dzelzceļa infrastruktūras jaudu, atbildot uz jaudas pieprasījumiem, kas saņemti līdz noteiktam robeždatumam, un koordinējot šos pieprasījumus, lai nodrošinātu pēc iespējas labāku dzelzceļa infrastruktūras izmantojumu un iespējami precīzāku atbilstību pieprasījumiem;
- 8) “rindas kārtības princips” ir dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadales princips, kas paredz, ka jaudas sadales procesā prioritāti piešķir saskaņā ar jaudas pieprasījumu iesniegšanas hronoloģisko secību;
- 9) “vilcienu ceļš” ir dzelzceļa infrastruktūras jauda, kas vajadzīga vilciena kustībai starp divām vietām noteiktā laikposmā un ko apraksta kā precīzu maršrutu ar attiecīgā vilciena kustības laikiem, tostarp sākumpunktu un galapunktu, iebraukšanas laiku un dienu, kā arī izbraukšanas laiku un dienu, ietverot visas pieturvietas un attiecīgos atiešanas laikus;
- 10) “jaudas specifikācija” ir jaudas izmantošanas tiesības, kas nosaka dzelzceļa infrastruktūras jaudas komerciālos un ekspluatācijas raksturlielumus, kas attiecas uz attiecīgo pieteikuma iesniedzēju un kas sniedz infrastruktūras pārvaldītājam pietiekamu informāciju, lai sagatavotu konkrētus vilcienu ceļus, kas atbilst minētajiem raksturlielumiem;

- 11) “vairāktīklu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojums” ir dzelzceļa pārvadājumu pakalpojums, kravu vai pasažieru, iekšzemes vai starptautisks, ko sniedz divos vai vairākos tīklos, kurus pārvalda dažādi infrastruktūras pārvaldītāji; vilcienu var savienot un/vai sadalīt, un dažādiem posmiem var būt atšķirīgs sākumpunkts un galapunkts;
- 12) “vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesības” ir visas jaudas izmantošanas tiesības, kas ļauj sniegt vairāktīklu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu;
- 13) “dzelzceļa infrastruktūras jaudas nodalīšana” ir kāda dzelzceļa infrastruktūras elementa kopējās pieejamās jaudas daļu iedalīšana dažādiem dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu veidiem un jaudas ierobežojumiem, kas izriet no dzelzceļa infrastruktūras darbiem;
- 14) “kustības grafiks” ir datu kopums, ko pastāvīgi atjaunina un kas nosaka visu plānoto vilcienu un ritošo sastāvu kustību, kura kustības grafika laikposmā notiks attiecīgajā dzelzceļa infrastruktūrā, saskaņā ar iedalītajām jaudas izmantošanas tiesībām;
- 15) “kustības grafika laikposms” ir laikposms, kurā attiecīgais kustības grafiks ir spēkā;
- 16) “dzelzceļa infrastruktūras darbi” ir iejaukšanās dzelzceļa infrastruktūrā nolūkā attīstīt, veikt apkopi, atjaunot vai uzlabot dzelzceļa infrastruktūru, kā definēts Direktīvas 2012/34/ES attiecīgi 3. panta 2.a, 2.c, 2.d un 2.e punktā;

- 17) “regulatīvā iestāde” ir Direktīvas 2012/34/ES 55. pantā minētā regulatīvā iestāde;
- 18) “starpgadījums” ir jebkurš atgadījums vai vienas un tās pašas izcelsmes atgadījumu virkne, kas izraisa dzelzceļa satiksmes traucējumus;
- 19) “posmi un mezgli” ir dzelzceļa tīkla atveidojums grafika veidā, kas sastāv no mezgliem, kuri savienoti ar posmiem, un kas ir strukturēts tā, lai varētu ņemt vērā dzelzceļa infrastruktūras jaudas piedāvājuma un pieprasījuma attiecīgos raksturlielumus, jo īpaši jaudas stratēģiskās plānošanas nolūkā;
- 20) “specifisks kustības grafika projekts” ir īpašs veids, kā kustības grafikā sakārtot vilcienu ceļus, tostarp vairāktīklu satiksmei, lai sasniegtu konkrētus politikas mērķus;
- 21) “nestandarta pārvadājumi” ir nestandarta pārvadājumi, kā definēts Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2019/773¹⁷ J papildinājumā;
- 22) “regulāru intervālu grafiks” ir specifisks kustības grafika projekts, kura mērķis ir regulāri un konsekventi replicēt dzelzceļa pakalpojumus un apvienot ceļus tīkla vai tīkla daļas posmos un mezglos, attiecīgā gadījumā ņemot vērā savienojumus un pārsēšanās un pārkraušanas laikus starp pakalpojumiem;

¹⁷ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/773 (2019. gada 16. maijs) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju, kas attiecas uz Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu, un Lēmuma 2012/757/ES atcelšanu (OV L 139 I, 27.5.2019., 5. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/773/oj).

- 23) “dzelzceļa infrastruktūras elements” ir tīkla sliežu ceļu daļa, ko infrastruktūras pārvaldītājs identificējis šīs regulas īpašo noteikumu piemērošanas nolūkā;
- 24) “jaudas ierobežojums” ir jaudas samazinājums vai infrastruktūras veiktspējas samazinājums zem tās projektētajām vērtībām tādu iemeslu dēļ, ko infrastruktūras pārvaldītājs var vai nevar ietekmēt, piemēram, dzelzceļa infrastruktūras darbi, aktīvu degradācija vai ekstrēmi laikapstākļu notikumi.

II nodaļa

Dzelzceļa infrastruktūras jaudas pārvaldība

1. IEDAĻA

DZELZCEĻA INFRASTRUKTŪRAS JAUDAS PĀRVALDĪBAS

VISPĀRĪGIE PRINCIPI

6. pants

Jaudas pārvaldība

1. Infrastruktūras pārvaldītāji pārvalda dzelzceļa infrastruktūras jaudu plānošanas un sadales procesā, ko veido trīs posmi:
 - a) jaudas stratēģiskā plānošana, kā minēts 2. iedaļā;

- b) grafika plānošana un dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadale, kā minēts 3. iedaļā;
 - c) iedalītās jaudas pielāgošana un pārplānošana, kā minēts 4. iedaļā.
2. Papildus saturam, kas noteikts Direktīvas 2012/34/ES IV pielikumā, infrastruktūras pārvaldītāji minētās direktīvas 27. pantā minētajā tīkla pārskatā iekļauj:
- a) iedaļu par dzelzceļa infrastruktūru, kas darīta pieejama dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem;
 - b) iedaļu par jaudas pārvaldību;
 - c) iedaļu par darbībām, tostarp par satiksmes pārvaldību, traucējumu pārvaldību un krīzes vadību; un
 - d) iedaļu par darbības rezultātu pārvaldību saskaņā ar šīs regulas V pielikumu.
3. Lēmumu pieņemšana attiecībā uz šā panta 1. punktā minēto jaudas pārvaldību, tostarp gan pieejamības noteikšanu un novērtēšanu, gan jaudas izmantošanas tiesību iedalīšanu, ir infrastruktūras pārvaldītāja būtiska funkcija Direktīvas 2012/34/ES 3. panta 2.f punkta nozīmē. Lēmumu pieņemšanai attiecībā uz jaudas pārvaldību piemērojami minētajā direktīvā paredzētie noteikumi par būtiskajām funkcijām.

7. pants

Eiropas jaudas pārvaldības satvars

1. *ENIM* līdz ... [18 mēneši pēc šīs regulas spēkā stāšanās dienas] saskaņā ar 4. panta un II nodaļas noteikumiem izstrādā un pieņem “Eiropas jaudas pārvaldības satvaru” un tajā nosaka kopīgus rīkus, metodoloģijas un procesuālo kārtību dzelzceļa infrastruktūras jaudas pārvaldībai un koordinācijai starp infrastruktūras pārvaldītājiem un citām iesaistītajām ieinteresētajām personām. Infrastruktūras pārvaldītāji maksimāli ņem vērā minētos kopīgos rīkus, metodoloģijas un procesuālo kārtību dzelzceļa infrastruktūras jaudas pārvaldībai.
2. Gatavojot Direktīvas 2012/34/ES 27. pantā un šīs regulas 6. panta 2. punktā minēto tīkla pārskatu, infrastruktūras pārvaldītāji maksimāli ņem vērā Eiropas jaudas pārvaldības satvaru. Tie tīkla pārskatā paskaidro iemeslu, kāpēc notikušas jebkādas novirzes no kopīgajiem rīkiem, metodoloģijas un procesuālās kārtības, kas noteikti Eiropas jaudas pārvaldības satvarā.

3. *ENIM* publicē Eiropas jaudas pārvaldības satvara projektu, lai apspriestos ar Eiropas Dzelzceļa platformu (“*ERP*”) un iesaistītajām ieinteresētajām personām. *ERP* un iesaistītās ieinteresētās personas var iesniegt savas atbildes par apspriešanu trīs mēnešu laikā pēc šī projekta publicēšanas.
4. *ENIM* līdz ... [12 mēneši no šīs regulas spēkā stāšanās dienas] iesniedz Eiropas jaudas pārvaldības satvara galīgo projektu Eiropas Dzelzceļa transporta regulatīvo iestāžu tīklam (“*ENRRB*”). *ENRRB* trīs mēnešu laikā pēc *ENIM* sagatavotā projekta saņemšanas iesniedz *ENIM* ieteikumu par Eiropas jaudas pārvaldības satvaru. *ENIM*, pieņemot Eiropas jaudas pārvaldības satvaru, maksimāli ņem vērā minēto ieteikumu.
5. Eiropas jaudas pārvaldības satvarā iekļauj vismaz III pielikumā uzskaitītos elementus, un to vajadzības gadījumā atjaunina, lai ņemtu vērā iesaistīto ieinteresēto personu pieredzi, kā arī, pamatojoties uz *ENIM* darbībām. Kad Eiropas jaudas pārvaldības satvars ir atjaunināts, *ENIM* apspriežas ar *ERP* un iesaistītajām ieinteresētajām personām un iesniedz galīgo projektu *ENRRB* ieteikuma saņemšanai saskaņā ar šā panta 3. un 4. punktu.

6. Īstenojot savas pilnvaras attiecībā uz tīkla pārskatu saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 56. panta 1. un 2. punktu, regulatīvā iestāde ņem vērā *ENRRB* pieņemto ieteikumu par Eiropas jaudas pārvaldības satvaru saskaņā ar šā panta 4. punktu un neskarot regulatīvo iestāžu neatkarības principu.
7. Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 74. pantu pieņemt īstenošanas aktus, ar ko nosaka šā panta 1. punktā minēto Eiropas jaudas pārvaldības satvaru. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 76. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

8. pants

Pieteikumu iesniedzēji

1. Pieteikumu iesniedzēji iesniedz dzelzceļa infrastruktūras jaudas pieprasījumus. Lai izmantotu šādu dzelzceļa infrastruktūras jaudu, pieteikumu iesniedzēji, kas nav dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, izraugās dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 28. pantu noslēdz līgumu ar infrastruktūras pārvaldītāju. Ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums noslēdz šādu līgumu, tas neskar pieteikumu iesniedzēju tiesības noslēgt pamata vienošanos ar infrastruktūras pārvaldītājiem saskaņā ar šīs regulas 33. pantu.

2. Infrastruktūras pārvaldītājs pieteikumu iesniedzējiem var noteikt prasības, lai nodrošinātu, ka nākotnē tiek garantēti tā likumīgi sagaidāmie ieņēmumi un dzelzceļa infrastruktūras izmantošana. Šādas prasības ir piemērotas, pārredzamas un nediskriminējošas. Tās var ietvert tikai tādas finanšu garantijas sniegšanu, kas nepārsniedz attiecīgu līmeni, kurš ir proporcionāls pieteikuma iesniedzēja paredzētajai aktivitātes pakāpei, un apliecinājumu par spēju sagatavot dzelzceļa infrastruktūras jaudai atbilstīgus piedāvājumus. Minētās prasības norāda tīkla pārskatā saskaņā ar V pielikuma 2. punkta c) apakšpunktu.
3. Komisija var pieņemt īstenošanas aktus, kuros ir sniegta sīka informācija par kritērijiem, kas jāievēro, piemērojot šā panta 2. punktu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 76. panta 2. punktā.

9. pants

Dzelzceļa infrastruktūras jaudas pārvaldība

1. Infrastruktūras pārvaldītāji nodrošina, ka visos šīs regulas 6. pantā minētā jaudas pārvaldības procesa posmos dzelzceļa infrastruktūras jauda tiek pārvaldīta saskaņā ar principiem, kas noteikti Direktīvas 2012/34/ES 26. pantā un šīs regulas 2. pantā.

2. Pieņemot lēmumus par dzelzceļa infrastruktūras jaudu, infrastruktūras pārvaldītāji ņem vērā stratēģiskās norādes un valstu prasības attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanu, ko dalībvalstis sniedz saskaņā ar 4. pantu, ja dalībvalstis ir sniegušas šādas norādes un prasības. Jaudas plānošanā un sadalē ievēro taisnīgas, pārredzamas un nediskriminējošas procedūras.
3. Infrastruktūras pārvaldītāji plāno un iedala jaudu, cik vien iespējams, iesaistot attiecīgos pieteikumu iesniedzējus un meklējot risinājumus, kas ir atbilstoši pieteikumu iesniedzēju jaudas vajadzībām un jaudas izmantošanas tiesību pieprasījumiem, vienlaikus nodrošinot dzelzceļa infrastruktūras vispārēju optimālu izmantošanu attiecīgajā tīklā.

10. pants

Informācija par dzelzceļa infrastruktūras jaudu

1. Infrastruktūras pārvaldītāji pieteikumu iesniedzējiem un regulatīvajām iestādēm, un attiecīgā gadījumā citām iesaistītajām ieinteresētajām personām sniedz precīzu un atjauninātu informāciju par dzelzceļa infrastruktūras jaudas pieejamību visā jaudas pārvaldības procesā, tostarp 2. iedaļā minētajā stratēģiskās plānošanas posmā, 3. iedaļā izklāstīto grafika plānošanas un jaudas sadales procesu laikā un ikreiz, kad iedalītā jauda tiek mainīta, kā minēts 4. iedaļā.

Infrastruktūras pārvaldītāji nekavējoties publicē visus 20. pantā minētā jaudas nodrošinājuma plāna un 32. pantā minētā kustības grafika atjauninājumus.

2. Infrastruktūras pārvaldītāji publicē šā panta 1. punktā minēto informāciju saskaņā ar 66. panta 5. punktu.
3. Pēc pieteikumu iesniedzēju pieprasījuma infrastruktūras pārvaldītāji sniedz 1. punktā minēto informāciju, pamatojoties uz konkrētām komerciālo un darbības vajadzību specifikācijām (“priekšizpētes novērtējumi”). Attiecībā uz pārrobežu pakalpojumiem infrastruktūras pārvaldītāji saņem šādus pieprasījumus un atbild uz tiem vienuviet un veicot vienotu darbību vai izmantojot vienotu saskarni.

11. pants

Jaudas ierobežojumi, ko rada dzelzceļa infrastruktūras darbi un degradēta dzelzceļa infrastruktūra

1. Neskarot Direktīvas 2012/34/ES 7., 7.a, 7.c un 7.e pantu, infrastruktūras pārvaldītāji plāno dzelzceļa infrastruktūras darbus saskaņā ar saimnieciskās darbības plānu un ieguldījumu un finanšu programmām, kas minēti Direktīvas 2012/34/ES 8. panta 3. punktā. Ja minēto programmu grozījumi pēc saimnieciskās darbības plāna pieņemšanas ietekmē vai var ietekmēt dzelzceļa infrastruktūras darbu plānošanu, infrastruktūras pārvaldītājs tīkla pārskatā sniedz pārskatu par šādiem grozījumiem un to iespējamo ietekmi.

2. Plānojot dzelzceļa infrastruktūras darbus, infrastruktūras pārvaldītājs rīkojas saskaņā ar 2. panta 4. punktu un 3. pantu.

Jo īpaši infrastruktūras pārvaldītājs līdzsvarotā veidā ņem vērā dzelzceļa infrastruktūras darbu ietekmi uz savu aktīvu pārvaldību un finansiālo stāvokli, kā arī aplēsto ietekmi uz visu attiecīgo pieteikumu iesniedzēju darbību un finansēm.

3. Infrastruktūras pārvaldītāji apspriežas ar pieteikumu iesniedzējiem par dzelzceļa infrastruktūras darbiem saistībā ar koordinācijas mehānismiem, kas minēti Direktīvas 2012/34/ES 7.e pantā, un attiecībā uz pārrobežu dzelzceļa pakalpojumiem – saskaņā ar šīs regulas 57. pantu.

4. Infrastruktūras pārvaldītāji pietiekami savlaicīgi plāno, informē un apspriežas ar pieteikumu iesniedzējiem par jaudas ierobežojumiem, kas izriet no dzelzceļa infrastruktūras darbiem, ņemot vērā paredzamo ietekmi uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem. Minētajā nolūkā infrastruktūras pārvaldītāji ievēro I pielikuma 3. iedaļā noteikto grafiku un prasības.

5. Attiecībā uz jaudas ierobežojumiem, kam ir būtiska ietekme I pielikuma 3. iedaļas 1. punkta nozīmē, pieteikumu iesniedzēji var pieprasīt infrastruktūras pārvaldītājam iesniegt alternatīvu jaudas ierobežojuma plānošanu, lai noteiktu un izvēlētos risinājumu, kurā līdzsvarotā veidā ņemta vērā ietekme uz pieteikumu iesniedzējiem un infrastruktūras pārvaldītājiem. Infrastruktūras pārvaldītājs minētajiem pieteikumu iesniedzējiem nodrošina jaudas ierobežojuma laikā pieejamās alternatīvās jaudas indikatīvu plānošanu.

Indikatīvā plānošana aptver gan ietekmēto maršrutu, gan alternatīvos maršrutus, ja šādi alternatīvi maršruti pastāv, tostarp citos tīklos, un to atspoguļo jaudas modelī, kas minēts 19. pantā, un jaudas nodrošinājuma plānā, kas minēts 20. pantā.

6. Infrastruktūras pārvaldītāji ņem vērā un mazina dzelzceļa infrastruktūras darbu ietekmi uz pārrobežu satiksmi. Infrastruktūras pārvaldītāji saskaņā ar 55. pantu veic koordināciju vismaz attiecībā uz visiem dzelzceļa infrastruktūras darbiem dzelzceļa līnijās, kas ir daļa no Eiropas transporta koridoriem, un uz visiem citiem dzelzceļa infrastruktūras darbiem ar būtisku pārrobežu ietekmi.

Koordinācija jo īpaši attiecas uz dzelzceļa infrastruktūras darbu grafika optimizāciju un alternatīvas jaudas nodrošināšanu ietekmētajā maršrutā un alternatīvos maršrutos, kas minēti 5. punkta otrajā daļā, ņemot vērā pieteikumu iesniedzēju operacionālās un komerciālās vajadzības.

7. Par jaudas ierobežojumiem uzskata arī dzelzceļa infrastruktūras jaudas vai veiktspējas samazinājumus zem tās projektētajām vērtībām, kurus izraisa aktīvu degradācija, piemēram, pieļaujamā ātruma vai asslodzes samazinājumus. Par šādiem jaudas ierobežojumiem nepiemēro sodus, ievērojot 42. pantu, izņemot gadījumus, kad no minētajiem jaudas ierobežojumiem izriet piešķirto jaudas izmantošanas tiesību raksturlielumu izmaiņas, kas pieteikuma iesniedzējam sadales brīdī nebija zināmas, un šīs izmaiņas saskaņā ar 41. panta 6. punktu ir klasificētas kā būtiskas. Šādiem jaudas ierobežojumiem piemēro 10. pantā noteiktos informēšanas pienākumus.
8. Infrastruktūras pārvaldītāji pēc iespējas drīzāk publicē informāciju un apspriežas ar pieteikumu iesniedzējiem par plānotajiem jaudas pagaidu ierobežojumiem, to ietekmi uz komerciālām vajadzībām pieejamo jaudu un alternatīvo jaudu.
9. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 75. pantu, lai grozītu I pielikuma 3. iedaļu, ja tajā izklāstītie elementi ir izrādījušies neefektīvi vai ir radījuši lielas īstenošanas grūtības, vai ja nozarē ir izstrādāta jauna un vispārpieņemta paraugprakse, lai vēl vairāk samazinātu dzelzceļa infrastruktūras darbu radīto jaudas ierobežojumu ietekmi uz dzelzceļa satiksmi un administratīvo slogu infrastruktūras pārvaldītājiem, vienlaikus ņemot vērā attiecīgo ieinteresēto personu plānošanas, darbības, tehniskos un komerciālos apsvērumus un *ENIM* pieredzi un atzinumus.

12. pants

Jaudas izmantošanas tiesību atteikšana vai atsaukšana sabiedriskās kārtības vai sabiedriskās drošības apsvērumu dēļ

1. Dalībvalsts var pieprasīt, lai infrastruktūras pārvaldītājs atsakās piešķirt jaudas izmantošanas tiesības pieteikuma iesniedzējam vai tās atsauc no pieteikuma iesniedzēja, ja minētās dalībvalsts kompetentās iestādes konstatē, ka šādu tiesību piešķiršana minētajam pieteikuma iesniedzējam rada nopietnu un būtisku apdraudējumu sabiedriskajai kārtībai vai sabiedrības drošībai, tostarp minētās dalībvalsts valsts drošībai un aizsardzībai. Jebkurš šāds lēmums ir pienācīgi pamatots, absolūti nepieciešams un samērīgs ar izvirzīto mērķi.
2. Neskarot klasificētas informācijas konfidencialitāti, dalībvalstis 10 dienu laikā pēc lēmuma pieņemšanas, pamatojoties uz 1. punktu, informē Komisiju, regulatīvo iestādi un – vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesību gadījumā – citas attiecīgās dalībvalstis par šāda lēmuma pieņemšanu un tā iemesliem. Dalībvalstis jebkuru šādu lēmumu regulāri pārskata.
3. Ja dalībvalsts pauž bažas par lēmumu, ko cita dalībvalsts pieņēmusi, pamatojoties uz šā panta 1. punktu, attiecīgās dalībvalstis savstarpēji koordinē darbību saskaņā ar 56. pantu.
4. Vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesību gadījumā attiecīgā dalībvalsts var lūgt Komisijai sniegt ieteikumu par lēmumu, ko pieņēmusi cita dalībvalsts, pamatojoties uz 1. punktu.

2. IEDAĻA

JAUDAS STRATĒGISKĀ PLĀNOŠANA

13. pants

Jaudas stratēģiskā plānošana

1. Jaudas stratēģiskā plānošana ietver visas 14. līdz 27. pantā izklāstītās darbības.
2. Jaudas stratēģiskās plānošanas rezultātā plānošanas dokumenti tiek sakārtoti šādā secībā, kas sniedz arvien detalizētāku informāciju par pieejamo jaudu:
 - a) šīs regulas 18. pantā minētā jaudas stratēģija;
 - b) šīs regulas 19. pantā minētais jaudas modelis;
 - c) šīs regulas 20. pantā minētais jaudas nodrošinājuma plāns.

Minēto nodevumu saturs un sagatavošanas grafiks ir izklāstīts I pielikuma 1. un 2. iedaļā.

Dokumentus, kas sagatavoti, ievērojot pirmās daļas a), b un c) apakšpunktu, infrastruktūras pārvaldītājs dara pieejamus vismaz divās Savienības iestāžu oficiālajās valodās.

3. Infrastruktūras pārvaldītāji pieņem plānošanas dokumentus par pamatu nākamajam plānošanas procesa posmam.
4. Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 75. pantu pieņemt deleģētos aktus, ar kuriem groza:
 - i) I pielikuma 1. iedaļā izklāstītās jaudas stratēģijas, jaudas modeļa un jaudas nodrošinājuma plāna detalizētā satura daļas; un
 - ii) I pielikuma 2. sadaļā noteiktos termiņus,ja minētie elementi ir izrādījušies neefektīvi vai radījuši lielas īstenošanas grūtības, vai ja dzelzceļa nozarē ir izstrādāta jauna un vispārpieņemta paraugprakse, nolūkā nodrošināt efektīvu stratēģiskās plānošanas procesu un atspoguļot infrastruktūras pārvaldītāju un pieteikumu iesniedzēju darbības apsvērumus, ņemot vērā *ENIM*, pieteikumu iesniedzēju, regulatīvo iestāžu un *ENRRB* pieredzi un viedokļus I pielikuma 1. un 2. iedaļas īstenošanā.
5. Jaudas stratēģiskā plānošana neietver jaudas izmantošanas tiesību piešķiršanu individuāliem pieteikumu iesniedzējiem saskaņā ar 28. pantu.

14. pants

Vispārīgas prasības attiecībā uz jaudas stratēģisko plānošanu

1. Infrastruktūras pārvaldītāji taisnīgā, pārredzamā un nediskriminējošā veidā ņem vērā visus dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu veidus, par kuriem tie var saņemt jaudas pieprasījumus, neatkarīgi no to apjoma, lejupējā tirgus lieluma, secīgu kustības grafiku stabilitātes, regularitātes vai biežuma konkrētā kustības grafika laikposmā.
2. Veicot jaudas stratēģisko plānošanu, jo īpaši, izstrādājot 19. pantā minēto jaudas modeli un 20. pantā minēto jaudas nodrošinājuma plānu, infrastruktūras pārvaldītāji nošķir vismaz šādus dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu veidus:
 - a) kravu pārvadājumu pakalpojumi;
 - b) starppilsētu pasažieru (tālsatiksmes) pārvadājumu pakalpojumi;
 - c) pilsētas un reģionālie pasažieru pārvadājumu pakalpojumi.

Nepieciešamības gadījumā, ņemot vērā šīs regulas īstenošanā gūto pieredzi un nolūkā atbalstīt stratēģiskās plānošanas procesa saskanīgumu pārrobežu mērogā, *ENIM* pēc apspriešanās ar iesaistītajām ieinteresētajām personām un *ERP* var izstrādāt detalizētāku saskaņoto sarakstu, kurā dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu veidi nošķirti sīkāk. Minēto sarakstu iekļauj Eiropas jaudas pārvaldības satvarā.

3. Veicot jaudas stratēģisko plānošanu, jo īpaši, izstrādājot 19. pantā minēto jaudas modeli un 20. pantā minēto jaudas nodrošinājuma plānu, infrastruktūras pārvaldītāji norāda iepriekš iepiņānoto jaudu, kas ir piemērota vairāktīklu dzelzceļa pakalpojumu sniegšanai.
4. Jaudas stratēģiskajā plānošanā ņem vērā arī:
 - a) novēroto dzelzceļa infrastruktūras jaudas pieprasījuma struktūru un attīstību, kas noteikta, veicot jaudas sadali iepriekšējos kustības grafika laikposmos un tirgus uzraudzību, kas minēta Direktīvas 2012/34/ES 15. pantā;
 - b) paredzamo transporta vajadzību attīstību un no tās izrietošo pieprasījumu pēc dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem un dzelzceļa infrastruktūras jaudas, kā noteikts šīs regulas 17. pantā minētajā analizē;
 - c) pieteikumu iesniedzēju paziņotās jaudas vajadzības un apspriešanās ar iesaistītajām ieinteresētajām personām sniegto informāciju saskaņā ar šīs regulas 15. pantu;
 - d) paredzamo vai plānoto dzelzceļa infrastruktūras jaudas attīstību, jo īpaši, kā norādīts Direktīvas 2012/34/ES 8. panta 1. punktā minētajā indikatīvajā dzelzceļa infrastruktūras attīstības stratēģijā un Direktīvas 2012/34/ES 8. panta 3. punktā minētajā infrastruktūras pārvaldītāja saimnieciskās darbības plānā;

- e) plānotos dzelzceļa infrastruktūras darbus, kas varētu ietekmēt tīklu;
 - f) dažādu dzelzceļa pārvadājumu tirgu īpatnības, jo īpaši attiecībā uz:
 - i) ātrumu;
 - ii) biežumu;
 - iii) pielaidi novirzēm no iedalītā vilcienu ceļa;
 - iv) iespēju tīkla darbības traucējumu gadījumā mainīt maršrutu, pārplānot vai aizstāt pārvadājumus ar citiem transporta veidiem;
 - v) dzelzceļa transporta pieprasījuma svārstīgumu un no tā izrietošo nepieciešamību plānot dzelzceļa pakalpojumus atšķirīgā laikposmā.
5. Jaudas stratēģiskā plānošana atspoguļo jaudu, kas sadalīta saskaņā ar pamata vienošanos un mainīgo plānošanu.
6. Jaudas stratēģiskā plānošana aptver posmus un mezglus, kas ir daļa no *TEN-T* pamattīkla un paplašinātā pamattīkla, kā noteikts Regulas (ES) 2024/1679 IV pielikumā. Infrastruktūras pārvaldītāji var nolemt jaudas stratēģiskajā plānošanā iekļaut citus to pārvaldītā tīkla posmus un mezglus. Saskaņā ar 4. pantā minētajām stratēģiskajām norādēm dalībvalstis var paredzēt, ka infrastruktūras pārvaldītāji jaudas stratēģisko plānošanu veic citos tā tīkla posmos un mezglos, ko pārvalda minētie infrastruktūras pārvaldītāji.

Jaudas stratēģisko plānošanu veic līmenī, kas ir pietiekami detalizēts, lai varētu plānot tīkla jaudu. Minētajā nolūkā tīklu atveido ar posmiem un mezgliem, kas ļauj ņemt vērā attiecīgos jaudas pieprasījuma un piedāvājuma raksturlielumus.

Dalībvalstis uzdod infrastruktūras pārvaldītājiem norādīt minētos posmus un mezglus Direktīvas (ES) 2016/797 49. pantā minētajā infrastruktūras reģistrā.

7. Jaudas stratēģiskās plānošanas nolūkā infrastruktūras pārvaldītāji izstrādā stratēģisku maršruta posmu un mezglu karti, kurā nosaka:
- a) 18. pantā minētās jaudas stratēģijas, 19. pantā minētā jaudas modeļa un 20. pantā minētā jaudas nodrošinājuma plāna ģeogrāfisko tvērumu;
 - b) alternatīvās līnijas, kas apsvērtas 11. pantā minēto jaudas ierobežojumu piemērošanas gadījumā un saistībā ar 21. pantā minēto ārkārtas rīcības plānošanu.

Dalībvalstis nodrošina, ka stratēģisko maršrutu karte tiek darīta publiski pieejama un iekļauta Direktīvas (ES) 2016/797 49. pantā minētajā infrastruktūras reģistrā.

8. Jaudas stratēģiskā plānošana aptver laikposmu, kas sākas piecus gadus pirms tiek mainīts kustības grafiks, uz ko tā attiecas. Infrastruktūras pārvaldītāji var pagarināt šo laikposmu līdz vairāk nekā pieciem gadiem, jo īpaši nolūkā atbalstīt infrastruktūras attīstību saskaņā ar indikatīvo dzelzceļa infrastruktūras attīstības stratēģiju, kas minēta Direktīvas 2012/34/ES 8. panta 1. punktā.
9. Infrastruktūras pārvaldītāji pārskata un atjaunina jaudas stratēģiskās plānošanas rezultātus, jo īpaši ņemot vērā:
- a) dzelzceļa infrastruktūras attīstību;
 - b) izmaiņas tirgus pieprasījumā pēc dzelzceļa infrastruktūras jaudas, tostarp ar paziņojumiem par jaudas vajadzībām;
 - c) šīs nodaļas 3. un 4. iedaļā izklāstīto sadales procesu rezultātus iepriekšējos kustības grafika laikposmos, tostarp to, cik lielā mērā pieteikumu iesniedzēji izmantojuši dzelzceļa infrastruktūras jaudu;
 - d) saskaņā ar III nodaļu veiktajā satiksmes pārvaldībā gūtās atziņas;
 - e) saskaņā ar III nodaļu veiktās traucējumu pārvaldības un krīzes vadības rezultātu;
 - f) saskaņā ar IV nodaļu veiktās darbības izvērtēšanas rezultātus.

10. *ENIM* izstrādā un iekļauj Eiropas jaudas pārvaldības satvarā pamatnostādnes, kurās nosaka kopīgus jaudas stratēģiskās plānošanas rīkus, metodoloģijas un procesuālo kārtību.
11. Infrastruktūras pārvaldītāji Direktīvas 2012/34/ES 27. pantā minētajā tīkla pārskatā ņem vērā minētās pamatnostādnes. Tie tīkla pārskatā paskaidro, kāpēc notikušas jebkādas novirzes no pamatnostādnēs noteiktajiem kopīgajiem rīkiem, metodoloģijām un procesuālās kārtības.

15. pants

Apspriešanās ar ieinteresētajām personām par jaudas stratēģisko plānošanu

1. Infrastruktūras pārvaldītāji saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 7.e pantu apspriežas ar visām iesaistītajām ieinteresētajām personām, tostarp tām, kas sniedz vairāktīklu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus, par jaudas stratēģisko plānošanu, tostarp šīs regulas 13. panta 2. punktā minētajiem plānošanas dokumentiem, saskaņā ar tās I pielikuma 2. iedaļā noteikto grafiku.
2. Lai apspriestos ar iesaistītajām ieinteresētajām personām, kas sniedz vairāktīklu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus, infrastruktūras pārvaldītāji savstarpēji koordinē darbību saskaņā ar 55. pantu un – Eiropas un pārrobežu jautājumos – 57. pantu.

16. pants

Jaudas stratēģiskās plānošanas koordinācija starp infrastruktūras pārvaldītājiem

1. Infrastruktūras pārvaldītāji attiecīgā gadījumā koordinē savas darbības, kas saistītas ar jaudas stratēģisko plānošanu, saskaņā ar 55. pantu.

Koordinācija jo īpaši nodrošina:

- a) stratēģiskās plānošanas konsekvenci attiecīgajos tīklos, jo īpaši saistībā ar jaudas stratēģiju, jaudas modeli un jaudas nodrošinājuma plānu, dzelzceļa infrastruktūras darbu plānošanu un ārkārtas rīcības plānošanu;
- b) ka jaudas stratēģijā, jaudas modeli un jaudas nodrošinājuma plānā tiek pienācīgi ņemtas vērā jaudas vajadzības vairāktīklu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem;
- c) jaudas stratēģiskās plānošanas darbības un tās iznākuma izvērtēšanu saskaņā ar IV nodaļu;
- d) visu iesaistīto ieinteresēto personu un attiecīgā gadījumā *ERP*, regulatīvo iestāžu un *ENRRB*, Eiropas koordinatoru un dalībvalstu iestāžu un, ja nepieciešams, citu ieinteresēto personu iesaistīšanu.

2. Pieteikuma iesniedzējiem ir tiesības paust *ENIM* savas bažas par 13. panta 2. punktā minētajiem plānošanas dokumentiem. *ENIM* var pieņemt atzinumu vai ieteikumu par šīm bažām un informē *ENRRB*.
3. Infrastruktūras pārvaldītāji ņem vērā visus ieteikumus, ko *ENIM* pieņēmis saskaņā ar 2. punktu. Ja infrastruktūras pārvaldītāji neievēro ieteikumu, tie plānošanas dokumentos paskaidro savas rīcības iemeslus.
4. *ENRRB* uzrauga koordinācijas procesu un tā īstenošanu. Tas paziņo Komisijai savu viedokli par nepieciešamību novērst jebkādas koordinācijas procesa trūkumus.

17. pants

Paredzamās transporta tirgus attīstības analīze

1. Infrastruktūras pārvaldītāji regulāri pārtrauga un analizē transporta tirgus, lai pamatotu savu vispārējo saimnieciskās darbības stratēģiju, jaudas un ārkārtas situāciju pārvaldību un ieguldījumu lēmumus.
2. Tīkla koordinators regulāri veic transporta tirgus pētījumu par tīklu un tirgus attīstību pārrobežu dzelzceļa pakalpojumu jomā. Tīkla koordinators transporta tirgus pētījumu pārskata un atjaunina pēc vajadzības un jebkurā gadījumā vismaz reizi piecos gados. Tirgus pētījuma rezultātus dara publiski pieejamus.

3. Transporta tirgus analīze šā panta 1. punkta nozīmē un šā panta 2. punktā minētais tirgus pētījums jo īpaši sniedz ieguldījumu 4. pantā minētajā jaudas stratēģiskajā plānošanā, 27. pantā minētajā dzelzceļa infrastruktūras jaudas nodalīšanā un jaudas sadalē, pamatojoties uz 39. pantā minēto oficiālo mehānismu pretrunu risināšanai.

Infrastruktūras pārvaldītāji ņem vērā transporta tirgus analīzi 1. punkta nozīmē un 2. punktā minēto tirgus pētījumu, lai pamatotu savu vispārējo saimnieciskās darbības stratēģiju, jaudas un ārkārtas situāciju pārvaldību un ieguldījumu lēmumus.

18. pants

Jaudas stratēģija

1. Infrastruktūras pārvaldītājs pieņem jaudas stratēģiju, kura izklāsta prognozes par dzelzceļa infrastruktūras jaudas pieprasījuma un piedāvājuma attīstību nākotnē un savu redzējumu par to, kā pielāgoties minētajai attīstībai.

Jaudas stratēģiju izmanto kā pamatu saziņai, apspriešanai un koordinācijai starp iesaistītajām ieinteresētajām personām.

2. Jaudas stratēģijā iekļauj informāciju, kas uzskaitīta I pielikuma 1. iedaļā.
3. Infrastruktūras pārvaldītājs sagatavo, publicē un nepieciešamības gadījumā atjaunina jaudas stratēģiju saskaņā ar I pielikuma 2. iedaļā noteikto grafiku un saturu.

19. pants

Jaudas modelis

1. Infrastruktūras pārvaldītājs izveido jaudas modeli, ar ko precizē jaudas stratēģiju, pamatojoties uz 15. pantā minētās apspriešanās ar iesaistītajām ieinteresētajām personām iznākumu un 16. pantā minēto apspriešanās un koordinācijas darbību iznākumu, tostarp kā paziņojumu par jaudas vajadzībām, kas minēts 14. panta 4. punkta c) apakšpunktā.

Jaudas modelis palīdz līdzsvaroti ņemt vērā dažādu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu segmentu jaudas vajadzības un infrastruktūras pārvaldītāju vajadzības uzturēt, atjaunot un attīstīt dzelzceļa infrastruktūru, tostarp uzlabot esošo dzelzceļa infrastruktūru un būvēt jaunu dzelzceļa infrastruktūru. To izmanto kā saziņas, apspriešanās un jaudas stratēģiskās plānošanas koordinācijas pamatu starp iesaistītajām ieinteresētajām personām.

2. Jaudas modeli iekļauj informāciju, kas uzskaitīta I pielikuma 1. iedaļā. Infrastruktūras pārvaldītāji sagatavo un publicē jaudas modeli katram kustības grafika laikposmam un vajadzības gadījumā atjaunina jaudas modeli saskaņā ar I pielikuma 2. iedaļā noteikto grafiku. Pienākumu atjaunināt jaudas modeli nepiemēro, ja ir publicēts jaudas nodrošinājuma plāns tam pašam kustības grafika laikposmam.
3. Infrastruktūras pārvaldītājam ir tiesības saprātīgās robežās ierosināt tādu jaudas modeli, kas atšķiras no informācijas, kura saņemta, apspriežoties ar pieteikumu iesniedzējiem. Infrastruktūras pārvaldītājs piemērojamos ierobežojumus nosaka savā tīkla pārskatā. *ENIM* izstrādā pamatnostādnes attiecībā uz minētajiem ierobežojumiem un iekļauj tās Eiropas jaudas pārvaldības satvarā.
4. Ja infrastruktūras pārvaldītājs nevar sagatavot jaudas modeli šā panta 3. punktā minētajās robežās, tas minētajam dzelzceļa infrastruktūras elementam veic jaudas nodalīšanu saskaņā ar 27. pantu.
5. Attiecīgā gadījumā infrastruktūras pārvaldītāji veic koordināciju saskaņā ar 16. pantu, lai nodrošinātu, ka jaudas nodalīšanas rezultāti ir konsekventi un lai nodrošinātu netraucētus vairāktīklu pakalpojumus.

6. Infrastruktūras pārvaldītāji dokumentē un attiecīgā gadījumā pamato visas būtiskās atšķirības starp jaudas modeli un jaudas stratēģiju, kas attiecas uz vienu un to pašu kustības grafika laikposmu.

20. pants

Jaudas nodrošinājuma plāns

1. Infrastruktūras pārvaldītājs izstrādā jaudas nodrošinājuma plānu, kurā ir precizēts jaudas modelis, pamatojoties uz 15. pantā minēto apspriešanos ar pieteikumu iesniedzējiem, tostarp 14. panta 4. punkta c) apakšpunktā minētos paziņojumus par jaudas vajadzībām veidā, un uz 16. pantā minēto koordināciju starp infrastruktūras pārvaldītājiem.

Jaudas nodrošinājuma plāns nodrošina pamatu jaudas sadalei. Saskaņā ar I pielikuma 1. un 2. iedaļā noteiktajām prasībām tas sniedz visaptverošu informāciju par:

- a) dzelzceļa infrastruktūras jaudu, kas pieejama sadalei pieteikumu iesniedzējiem;
- b) dzelzceļa infrastruktūras jaudu, kas nav pieejama sadalei.

Jaudas nodrošinājuma plānā iekļauj informāciju, kas uzskaitīta I pielikuma 1. iedaļā.

2. Infrastruktūras pārvaldītāji sagatavo jaudas nodrošinājuma plānu saskaņā ar 13. līdz 19. pantā minētā jaudas stratēģiskās plānošanas procesa rezultātiem un saskaņā ar I pielikuma 2. iedaļā noteikto grafiku.
3. Infrastruktūras pārvaldītāji vēlākais I pielikuma 2. iedaļā noteiktajā termiņā publicē jaudas nodrošinājuma plānu katram kustības grafika laikposmam un minēto plānu pastāvīgi atjaunina līdz tā kustības grafika laikposma beigām, uz kuru tas attiecas. Jaudas nodrošinājuma plānu iesniedz par katru atsevišķu attiecīgā kustības grafika laikposma dienu.
4. Infrastruktūras pārvaldītāji dokumentē un attiecīgā gadījumā pamato visas būtiskās atšķirības starp jaudas nodrošinājuma plānu un jaudas modeli, kas attiecas uz vienu un to pašu kustības grafika laikposmu.
5. Jaudas nodrošinājuma plānā infrastruktūras pārvaldītāji var norādīt dzelzceļa infrastruktūras jaudu kā iepriekš ieplānotu. Iepriekš ieplānotā jauda ir jauda, attiecībā uz kuru infrastruktūras pārvaldītājs nosaka pieteikumu iesniedzēju pieprasījumiem pieejamās jaudas raksturlielumus un apjomus, paredz šādas jaudas sadales noteikumus un nosaka procesu, kādā šādu jaudu var pieprasīt saskaņā ar 22. pantu. Sadalot iepriekš ieplānoto jaudu, ņem vērā norādītos raksturlielumus, noteikumus un sadales procesus.

6. Jaudas nodrošinājuma plānā iepriekš ieplānoto jaudu norāda jaudas plānošanas objektu veidā, kā minēts 22. pantā, kas norāda jaudas apjomu un raksturlielumus, un kas ir saistīti ar sadales noteikumiem un procesiem, ar kuru palīdzību šāda jauda tiek darīta pieejama.
7. Infrastruktūras pārvaldītājam ir tiesības saprātīgās robežās ierosināt tādu jaudas nodrošinājuma plānu, kas atšķiras no informācijas, kura saņemta, apspriežoties ar pieteikumu iesniedzējiem. Infrastruktūras pārvaldītājs piemērojamos ierobežojumus nosaka savā tīkla pārskatā. *ENIM* izstrādā pamatnostādnes attiecībā uz minētajiem ierobežojumiem un iekļauj tās Eiropas jaudas pārvaldības satvarā.
8. Ja infrastruktūras pārvaldītājs nespēj sagatavot jaudas nodrošinājuma plānu šā panta 7. punktā minētajās robežās, tas minētajam dzelzceļa infrastruktūras elementam veic jaudas nodalīšanu saskaņā ar 27. pantu.
9. Attiecīgā gadījumā infrastruktūras pārvaldītāji veic koordināciju saskaņā ar 16. pantu, lai nodrošinātu, ka jaudas nodalīšanas rezultāti ir konsekventi, un nodrošinātu netraucētus vairāktīklu pakalpojumus.
10. Infrastruktūras pārvaldītājs saskaņā ar šīs regulas I pielikuma 2. iedaļā minētajiem termiņiem jaudas nodrošinājuma plāna projektu iesniedz regulatīvajai iestādei izskatīšanai, pēc kuras regulatīvā iestāde šo plānu analizē un var pieņemt lēmumu, ar kuru infrastruktūras pārvaldītājam tiek prasīts grozīt jaudas nodrošinājuma plānu, ja analizē ir secināts, ka minētais plāns neatbilst šai regulai, Direktīvai 2012/34/ES, vai pārredzamības un nediskriminācijas principiem.

Attiecīgā gadījumā regulatīvās iestādes veic koordināciju ar citām regulatīvajām iestādēm.

11. *ENIM* izstrādā pamatnostādnes un iekļauj tās Eiropas jaudas pārvaldības satvarā, nosakot:
- a) jaudas nodrošinājuma plāna publicēšanas līdzekļus, tajā skaitā digitālos pakalpojumus, rīkus, funkcijas un saskarnes;
 - b) procesu jaudas nodrošinājuma plāna apspriešanai ar pieteikumu iesniedzējiem.

21. pants

Ārkārtas rīcības plānošana

1. Lai infrastruktūras pārvaldītāji būtu gatavi tīkla darbības traucējumiem un citām krīzes situācijām, kas ietekmē dzelzceļa satiksmi, tie ievieš un īsteno pastāvīgu ārkārtas rīcības plānošanas procesu.

Ārkārtas rīcības plānošana nodrošina pamatu satiksmes pārvaldībai, traucējumu pārvaldībai un krīzes vadībai saskaņā ar 44. pantu, lai šādās situācijās nodrošinātu ātru reakciju un līdz minimumam samazinātu to ietekmi uz dzelzceļa satiksmi.

Infrastruktūras pārvaldītāji sava ārkārtas rīcības plānošanas rezultātus dokumentē ārkārtas rīcības plānā.

2. Ārkārtas rīcības plānošana jo īpaši ietver:

- a) tādu alternatīvu maršrutu noteikšanu – ja šādi maršruti pastāv, tostarp citos tīklos, –, kas ļauj mainīt satiksmes maršrutu, ja nav pieejami *TEN-T* pamattīklā un paplašinātajā pamattīklā iekļautās dzelzceļa infrastruktūras elementi un jebkādi posmi un mezgli, uz kuriem attiecas jaudas stratēģiskās plānošanas dokumenti;
- b) indikatīvu dzelzceļa infrastruktūras jaudas plānošanu alternatīvajos maršrutos, kas izraudzīti saskaņā ar a) apakšpunktu, nodrošinot pārredzamību par šādos maršrutos pieejamo dzelzceļa infrastruktūras jaudu, ko var izmantot starpgadījumā un jo īpaši tīkla darbības traucējumu gadījumā saskaņā ar 48. pantu;
- c) satiksmes pārvaldības un krīzes vadības noteikumu un procedūru noteikšanu, tostarp attiecībā uz informācijas apmaiņu starp infrastruktūras pārvaldītājiem, citām iesaistītajām ieinteresētajām personām un citām ieinteresētajām personām, piemēram, publiskajām iestādēm, kas atbild par dzelzceļu vai drošību un reaģēšanu ārkārtas situācijās, kā arī šo procedūru aktivizēšanas kritēriju noteikšanu;
- d) to struktūru noteikšanu un uzskaitījumu, kuras jāinformē nopietnu starpgadījumu vai nopietnu vilcienu kustības traucējumu gadījumā;
- e) visus citus sagatavošanās darbus, kas nepieciešami, lai veiktu traucējumu pārvaldības un krīzes vadības pasākumus saskaņā ar 44. pantu un 46. pantā minēto Eiropas satvaru pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai.

3. Infrastruktūras pārvaldītāji nodrošina ārkārtas rīcības plānošanas saskaņošanu ar jaudas stratēģisko plānošanu, jo īpaši jaudas stratēģiju, jaudas modeli, jaudas nodrošinājuma plānu un dzelzceļa infrastruktūras darbu plānošanu, kā norādīts 11. pantā.
4. Ārkārtas rīcības plānošanas rezultātus, jo īpaši alternatīvu maršrutu noteikšanu saskaņā ar 2. punkta a) apakšpunktu un indikatīvo jaudas plānošanu alternatīvos maršrutos saskaņā ar 2. punkta b) apakšpunktu, iekļauj jaudas modelī un jaudas nodrošinājuma plānā.
5. Komisija pieņem īstenošanas aktus, kuros sīki izklāstīta procedūra un kritēriji, kas jāievēro, piemērojot šā panta 2. punktu, jo īpaši situācijās, kas var ietekmēt pārrobežu satiksmi. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 76. panta 2. punktā.

22. pants

Kritēriji un procedūras iepriekš ieplānotas jaudas sadalei un jaudas plānošanas objektu definēšanai

1. Infrastruktūras pārvaldītāji sadala iepriekš ieplānoto jaudu, kas iekļauta 20. pantā minētajā jaudas nodrošinājuma plānā, izmantojot taisnīgus, pārredzamus un nediskriminējošus kritērijus un procedūras.

Infrastrukturā pārvaldītāji minētos kritērijus un procedūras iekļauj tīkla pārskatā, ņemot vērā 4. punktā minēto kopējo sistēmu.

2. Infrastrukturā pārvaldītāji var sagrupēt jaudas plānošanas objektus, piemēram, iepriekš plānotus vilcienu ceļus veicot jaudas iepriekšēju plānošanu, lai nodrošinātu konkrēta grafika izstrādi, saskaņā ar 4. pantā minētajām stratēģiskajām norādēm, ja šādas norādes tiek sniegtas, un ņemot vērā pieteikuma iesniedzēju paustās tirgus vajadzības.
3. Jaudas plānošanas objekti nosaka raksturlielumus un īpašības, kas piemīt dažādiem iepriekš ieplānotās jaudas veidiem, tostarp jaudai, kas pieejama pieteikumu iesniedzēju pieprasījumiem, dzelzceļa infrastruktūras darbiem rezervētajai jaudai un jau sadalītajai jaudai. Minētie raksturlielumi un īpašības ietver visus aspektus, kas attiecas uz konkrētiem iepriekš ieplānotās jaudas veidiem, piemēram, maršrutu, laiku, garantēto vai nepieciešamo minimālo ātrumu, maksimālo garumu, tehniskos parametrus un ceļu skaitu gan kravas, gan pasažieru pārvadājumiem.
4. *ENIM* izstrādā kopēju sistēmu 1. punktā minētajiem kritērijiem un procedūrām un iekļauj to Eiropas jaudas pārvaldības satvarā. Kopējā sistēma nodrošina līdzsvaru starp priekšrocībām, ko sniedz jaudas rezervēšana konkrētiem dzelzceļa pakalpojumu veidiem vai sadales procesiem, un nepieciešamību nodrošināt elastību, lai apmierinātu jaudas sadales vajadzības tirgū. Minētajā nolūkā kopējā sistēma paredz iespēju pieņemt jaudas izmantošanas tiesību pieprasījumus, kas neatbilst jaudas nodrošinājuma plānam, un nepieciešamību attiecīgi pielāgot jaudas nodrošinājuma plānu.

5. *ENIM* izstrādā specifikācijas jaudas plānošanas objektiem cilvēklasāmā un mašīnlasāmā formātā. *ENIM* minētās specifikācijas iekļauj Eiropas jaudas pārvaldības satvarā. Pamatojoties uz pieredzi šā panta piemērošanā, *ENIM* saskaņā ar šīs regulas 66. panta 3. punktu sniedz Komisijai informāciju par iespējamiem grozījumiem savstarpējas izmantojamības tehniskajās specifikācijās, kā paredzēts Direktīvā (ES) 2016/797 un īstenošanas aktos, kas pieņemti saskaņā ar minēto direktīvu.

23. pants

Intensīvi izmantota un pārslogota dzelzceļa infrastruktūra

1. Infrastruktūras pārvaldītāji nekavējoties atzīst, ka dzelzceļa infrastruktūras elements ir vai nu intensīvi izmantots, vai pārslogots, ja ir izpildīts vismaz viens no šādiem nosacījumiem:
- a) atsaucēs periodos, kas noteikti II pielikumā, iepriekšējā vai pašreizējā kustības grafika laikposmā dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantojums ir pārsniedzis intensīvi izmantotai vai pārslogotai dzelzceļa infrastruktūrai noteiktās robežvērtības;
 - b) infrastruktūras pārvaldītājiem jaudas stratēģiskajā plānošanā ir jāveic jaudas nodalīšana saskaņā ar 19. panta 4. punktu vai 20. panta 8. punktu;

- c) saskaņā ar 11. pantu plānoti apjomīgi dzelzceļa infrastruktūras darbi, kuru rezultātā rodas jaudas ierobežojumi, noved pie tā, ka jauda tiek intensīvi izmantota vai pārslogota.

Infrastruktūras pārvaldītāji novērtē dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantojumu, pamatojoties uz objektīvām, pārredzamām un atbilstīgām procedūrām un metodēm.

2. *ENIM* izstrādā kopīgu dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanas metodi. Minēto metodi iekļauj Eiropas jaudas pārvaldības satvarā.
3. Šā panta 1. punktā minētajā paziņojumā norāda kustības grafika laikposmu un dzelzceļa infrastruktūras elementu, kā arī konkrētos laikposmus, uz kuriem tas attiecas.
4. Tas, ka atsevišķi jaudas pieprasījumi, kuri iesniegti sadalei kustības grafika laikposmā, ir pretrunīgi, nav pamats tam, lai paziņotu, ka kāds dzelzceļa infrastruktūras elements ir intensīvi izmantots vai pārslogots, ja vien nav izpildīts vismaz viens no 1. punktā noteiktajiem nosacījumiem.
5. Ja dzelzceļa infrastruktūras elements ir atzīts par intensīvi izmantotu vai pārslogotu, infrastruktūras pārvaldītājs veic jaudas analīzi saskaņā ar 24. pantu, ja vien piecos gados pirms minētā dzelzceļa infrastruktūras elementa atzīšanas par intensīvi izmantotu vai pārslogotu nav izstrādāts vai jau netiek īstenots 25. pantā paredzētais jaudas palielināšanas plāns, kurā ņemti vērā visi attiecīgie faktori.

6. Attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras elementiem, kas atzīti par intensīvi izmantotiem vai pārslogotiem, infrastruktūras pārvaldītāji rezervē jaudu 20. pantā minētajā jaudas nodrošinājuma plānā, ņemot vērā 24. pantā minētās jaudas analīzes iznākumu.
7. Dalībvalstis uzdod infrastruktūras pārvaldītājiem Direktīvas (ES) 2016/797 49. pantā minētajā infrastruktūras reģistrā norādīt dzelzceļa infrastruktūras elementus, kas ir atzīti par intensīvi izmantotiem vai pārslogotiem.
8. Pārslogotas dzelzceļa infrastruktūras gadījumā piemērojamās procedūras un izmantojamos kritērijus nosaka tīkla pārskatā, un tie atbilst visiem pasākumiem un kritērijiem, kas pieņemti saskaņā ar 27. pantu.
9. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 75. pantu, lai grozītu jaudas izmantojuma robežvērtības un II pielikumā noteiktos atsaucē periodus, ja minētie elementi ir izrādījušies neefektīvi vai ir radījuši būtiskas īstenošanas grūtības vai ja nozare ir izstrādājusi jaunu un vispārpieņemtu paraugpraksi, lai nodrošinātu dzelzceļa infrastruktūras jaudas efektīvu pārvaldību attiecībā uz intensīvi izmantotu un pārslogotu dzelzceļa infrastruktūru un atspoguļotu infrastruktūras pārvaldītāju un pieteikumu iesniedzēju darbības apsvērumus, ņemot vērā *ENIM*, infrastruktūras pārvaldītāju, pieteikumu iesniedzēju un citu iesaistīto ieinteresēto personu, regulatīvo iestāžu un *ENRRB* pieredzi šā panta īstenošanā.

24. pants

Jaudas analīze intensīvi izmantotas vai pārslogotas dzelzceļa infrastruktūras gadījumā

1. Infrastruktūras pārvaldītājs veic jaudas analīzi sešu mēnešu laikā pēc tam, kad dzelzceļa infrastruktūra ir atzīta par intensīvi izmantotu vai pārslogotu, ja vien piecos gados pirms infrastruktūras atzīšanas par intensīvi izmantotu vai pārslogotu nav izstrādāts vai jau netiek īstenots jaudas palielināšanas plāns, kurā ņemti vērā visi attiecīgie faktori.

Jaudas analīzē nosaka dzelzceļa infrastruktūras jaudas ierobežojumus, kas neļauj jaudas modelī vai jaudas nodrošinājuma plānā iekļaut pieteikumu iesniedzēju izteiktās jaudas vajadzības vai kas neļauj pienācīgi apmierināt dzelzceļa infrastruktūras jaudas pieprasījumus.

Jaudas analīzē iekļauj arī pirmo indikatīvo iespējamo pasākumu kopumu, kas īstermiņā, vidējā termiņā un ilgtermiņā jāveic, lai mazinātu pārslogotību un palielinātu jaudas pieejamību.

2. Jaudas analīzē aplūko dzelzceļa infrastruktūras raksturlielumus attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras jaudu, spējām un savstarpējo izmantojamību, darbības procedūrām, dažādo piedāvāto pakalpojumu specifiku un visu minēto faktoru ietekmi uz dzelzceļa infrastruktūras jaudu. Iespējamie pasākumi jo īpaši ietver maršruta maiņas pakalpojumus, tostarp attiecīgā gadījumā izmantojot dažādus tīklus, pakalpojuma sniegšanas laika maiņu, kustības ātruma maiņu, darbības procedūru saskaņošanu un dzelzceļa infrastruktūras uzlabojumus.

3. Infrastruktūras pārvaldītāji apspriežas ar pieteikumu iesniedzējiem par jaudas analīzes projektu saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 7.e pantu un, ja attiecīgās dzelzceļa infrastruktūras elements ietilpst kādā Eiropas transporta koridorā, saskaņā ar šīs regulas 57. pantu.

Infrastruktūras pārvaldītājs jaudas analīzes rezultātu dara publiski pieejamus savā tīmekļa vietnē. *ENIM* saites uz jaudas analīzes rezultātu dara pieejamas savā tīmekļa vietnē.

4. Infrastruktūras pārvaldītāji jaudas stratēģiskajā plānošanā – jo īpaši jaudas stratēģijā, jaudas modelī un jaudas nodrošinājuma plānā – attiecīgā gadījumā ņem vērā jebkādas jaudas analīzes, kas veikta, ievērojot šo pantu, tostarp citos attiecīgajos tīklos, rezultātus.

Jaudas analīzes rezultātus iesniedz dalībvalstu iestādēm, kas atbild par Direktīvas 2012/34/ES 8. panta 1. punktā minētās indikatīvās dzelzceļa infrastruktūras attīstības stratēģijas sagatavošanu, un attiecīgajam Eiropas koordinatoram.

25. pants

Jaudas palielināšanas plāns

1. Sešu mēnešu laikā pēc jaudas analīzes pabeigšanas saskaņā ar 24. pantu infrastruktūras pārvaldītājs saskaņā ar 23. pantu izstrādā jaudas palielināšanas plānu dzelzceļa infrastruktūras elementiem, kas atzīti par pārslogotiem.

Jaudas palielināšanas plānā norāda:

- a) pārslogotības iemeslus;
- b) iespējamo satiksmes attīstību nākotnē;
- c) dzelzceļa infrastruktūras attīstības ierobežojumus;
- d) jaudas palielināšanas iespējas un izmaksas, tostarp 24. panta 2. punktā minētos pasākumus un iespējamās piekļuves maksas izmaiņas.

Pamatojoties uz identificēto iespējamo pasākumu izmaksu un ieguvumu analīzi, jaudas palielināšanas plānā nosaka arī darbības, kas jāveic, lai palielinātu dzelzceļa infrastruktūras jaudu, tostarp pasākumu īstenošanas grafiku.

2. Jaudas palielināšanas plānu izstrādā pēc tam, kad saskaņā ar 15. pantu veikta apspriešanās ar attiecīgās pārslogotās dzelzceļa infrastruktūras lietotājiem.

Dalībvalsts var nolemt, ka minētais plāns ir iepriekš jāapstiprina.

3. Attiecīgā dalībvalsts jaudas palielināšanas plānus ņem vērā, atjauninot indikatīvo dzelzceļa infrastruktūras attīstības stratēģiju, kas minēta Direktīvas 2012/34/ES 8. panta 1. punktā.

Attiecīgais Eiropas koordinators jaudas palielināšanas plānu ņem vērā savā darba plānā, kas minēts Regulas (ES) 2024/1679 53. pantā.
4. Neskarot šīs regulas 42. pantu, infrastruktūras pārvaldītājs pārtrauc iekasēt jebkādu maksu par attiecīgo dzelzceļa infrastruktūru saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 31. panta 4. punktu vienā no šādiem gadījumiem:
 - a) infrastruktūras pārvaldītājs neizstrādā jaudas palielināšanas plānu;
 - b) infrastruktūras pārvaldītājs nepanāk progresu jaudas palielināšanas plānā noteikto pasākumu īstenošanā.
5. Neatkarīgi no 4. punkta infrastruktūras pārvaldītājs ar regulatīvās iestādes apstiprinājumu var turpināt iekasēt maksu vienā no šādiem gadījumiem:
 - a) ja jaudas palielināšanas plānu nav iespējams īstenot tādu iemeslu dēļ, ko pārvaldītājs nevar ietekmēt;
 - b) ja pieejamās alternatīvas nav ekonomiski vai finansiāli dzīvotspējīgas.

26. pants

Specializētā dzelzceļa infrastruktūra

1. Neskarot šā panta 2. punktu, dzelzceļa infrastruktūras jaudu uzskata par pieejamu izmantošanai visu veidu satiksmei, kas ir saderīga ar maršrutu, kurš paredzēts ekspluatācijai saskaņā ar Direktīvu (ES) 2016/797 un specifikācijām, kas noteiktas uz tās pamata pieņemtajos īstenošanas aktos.
2. Ja ir piemēroti alternatīvi maršruti un ja saskaņā ar 27. pantā noteikto procedūru var pierādīt, ka tas ir pamatoti no sociālā, ekonomiskā un vides viedokļa, infrastruktūras pārvaldītājs pēc apspriešanās ar ieinteresētajām personām var izraudzīties infrastruktūru elementus izmantošanai norādītiem satiksmes veidiem. Minētajā gadījumā infrastruktūras pārvaldītājs šādu izraudzīšanos norāda 13. panta 2. punktā minētajos plānošanas dokumentos un tīkla pārskatā, un jaudas nodrošinājuma plānā rezervē jaudu norādītajiem satiksmes veidiem.

Šāda izraudzīšanās nekavē izmantot šādu dzelzceļa infrastruktūru cita veida satiksmei, ja jauda ir pieejama.
3. Dalībvalstis nodrošina, ka dzelzceļa infrastruktūra, kas izraudzīta, ievērojot šā panta 2. punktu, ir norādīta Direktīvas (ES) 2016/797 49. pantā minētajā infrastruktūras reģistrā.

27. pants

*Tādas dzelzceļa infrastruktūras jaudas nodalīšana,
kura atzīta par intensīvi izmantotu vai pārslogotu*

1. Infrastruktūras pārvaldītājs veic jaudas nodalīšanu dzelzceļa infrastruktūras elementos, kuri atzīti par intensīvi izmantotiem vai pārslogotiem, piemērojot taisnīgu, pārredzamu un nediskriminējošu metodoloģiju.

Infrastruktūras pārvaldītājs tīkla pārskatā sīki izklāsta metodoloģiju, tostarp visas piemērojamās parametru vērtības, ņemot vērā Eiropas jaudas pārvaldības satvaru. Infrastruktūras pārvaldītāja noteiktās parametru vērtības koordinē saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 7.e panta d) punktu.

Infrastruktūras pārvaldītājs ņem vērā vairāktīklu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem nepieciešamo jaudu.

2. Šā panta 1. punktā minētā metodoloģija ietver šādus posmus:
 - a) alternatīvu scenāriju izstrāde, lai nodalītu jaudu, kas pieejama dažādiem dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu veidiem, ja iespējams, paredzot alternatīvas jaudas nodrošināšanu citos maršrutos vai alternatīvu laika grafiku;

- b) šā punkta a) apakšpunktā minēto scenāriju izvērtēšana un to sarindošana pēc ranga, ņemot vērā šā panta 3. punktā noteiktos operacionālos, sociālekonomiskos un vides kritērijus;
- c) rangā visaugstāk ierindotā scenārija atlase, pamatojoties uz šā punkta b) apakšpunktā minēto izvērtējumu, un jaudas modeļa un jaudas nodrošinājuma plāna attiecīga grozīšana.

Metodoloģija ļauj ņemt vērā nepieciešamību pēc vairāktīklu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem to pilnībā.

- 3. Šā panta 2. punkta b) apakšpunktā minētā izvērtējuma pamatā cita starpā ir šādi operacionālie, sociālekonomiskie un vides kritēriji, atkarībā no datu pieejamības un ņemot vērā tehniskos un darbības apsvērumus, kā arī dzelzceļa infrastruktūras izmantojumu:
 - a) darbības izmaksas dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem un izrietošā ietekme uz cenām dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu klientiem;
 - b) ar laiku saistītās izmaksas dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu klientiem;
 - c) savienojamība un pieejamība cilvēkiem, kam sniedz dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus, un reģionos, kuros tos sniedz, tostarp savienojumu kvalitāte, jo īpaši dzelzceļa pasažieru un kravu pārvadājumu pakalpojumu nodrošināto pārsēšanās un pārkraušanas laiku un kustības biežuma ziņā;

- d) ietekme uz pārvadājumu ārējām izmaksām, piemēram, negadījumi, gaisa piesārņotāju emisijas, siltumnīcefekta gāzes un troksnis, ko rada dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumi, un to iespējamās alternatīvas;
- e) pārvadāto pasažieru skaits un kravu apjoms.

4. *ENIM* nosaka taisnīgu, pārredzamu un nediskriminējošu metodoloģiju un izveido ar dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem saistītu parametru un 3. punktā minētajam novērtējumam vajadzīgo operacionālo, sociālekonomisko un vides kritēriju sarakstu. Attiecīgā gadījumā *ENIM* nosaka standarta parametru vērtības vai standartvērtību diapazonus. *ENIM* nodrošina, ka parametru vērtības ir pietiekami testētas un kalibrētas ekspluatācijas kontekstā.

Minēto metodoloģiju un parametru sarakstu, un standarta parametru vērtības *ENIM* iekļauj Eiropas jaudas pārvaldības satvarā.

Lai ņemtu vērā vietējos vai valsts apstākļus, infrastruktūras pārvaldītājs vajadzības gadījumā koriģē standarta parametru vērtības, pamatojoties uz pieņemtām pieejām un empīriskiem pierādījumiem un attiecīgā gadījumā piemēro dalībvalsts prasības saskaņā ar 4. panta 2. punkta d) apakšpunktu.

3. IEDAĻA

KUSTĪBAS GRAFIKA PLĀNOŠANA UN JAUDAS SADALE

28. pants

Jaudas izmantošanas tiesības

1. Pieteikumu iesniedzēji, ievērojot publiskās tiesības vai privāttiesības, var vērsties pie infrastruktūras pārvaldītāja, lai prasītu tāda līguma noslēgšanu, kas piešķir dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanas tiesības par maksu, kā paredzēts Direktīvas 2012/34/ES IV nodaļas 2. iedaļā.

Infrastruktūras pārvaldītāji iedala pieteikumu iesniedzējiem dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanas tiesības vienā no šādiem veidiem:

- a) jaudas specifikācijas;
- b) vilcienu ceļi.

ENIM nosaka jaudas specifikāciju raksturlielumus un iekļauj tos Eiropas jaudas pārvaldības satvarā.

2. Infrastruktūras pārvaldītāji pirms faktiskās vilcienu kustības saskaņā ar termiņiem, kas noteikti I pielikuma 4., 5. un 6. iedaļā, konvertē jaudas izmantošanas tiesības, kas iedalītas jaudas specifikācijas veidā, par jaudas izmantošanas tiesībām vilcienu ceļa veidā.

3. Jaudas izmantošanas tiesības vilcienu ceļa veidā pieteikumu iesniedzējiem var piešķirt uz laiku, kas nepārsniedz vienu kustības grafika laikposmu. Jaudas izmantošanas tiesības jaudas specifikācijas veidā var iedalīt uz laiku, kas pārsniedz vienu kustības grafika laikposmu, saskaņā ar 33. un 35. pantu.
4. Ja vien šajā regulā nav noteikts citādi, infrastruktūras pārvaldītāju un pieteikumu iesniedzēju attiecīgās tiesības un pienākumus saistībā ar jebkādu jaudas sadali nosaka līgumos vai valsts tiesību aktos.
5. Kad pieteikuma iesniedzējam ir iedalītas jaudas izmantošanas tiesības, saņēmējs tās nenodod citam uzņēmumam vai pakalpojumu sniedzējam.

Jebkāda veida nodošana izraisa izslēgšanu no turpmākas jaudas sadales pašreizējā un nākamajā kustības grafika laikposmā.

Jaudas izmantošanu, ko dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums veic tāda pieteikuma iesniedzēja uzdevumā, kurš nav dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, neuzskata par nodošanu. Pieteikuma iesniedzējs, kas nav dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, vismaz 10 dienas pirms jaudas izmantošanas informē infrastruktūras pārvaldītāju par to, kurš dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums izmantos jaudu. Minētajā informācijā iekļauj pierādījumus par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma piekrišanu.

6. Ja pieteikuma iesniedzējs plāno pieprasīt dzelzceļa infrastruktūras jaudu nolūkā sniegt pasažieru pārvadājumu pakalpojumu kādā dalībvalstī, kur tiesības piekļūt dzelzceļa infrastruktūrai ir ierobežotas saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 11. pantu, tas informē infrastruktūras pārvaldītājus un attiecīgās regulatīvās iestādes ne vēlāk kā 18 mēnešus pirms tam, kad stājas spēkā kustības grafiks, uz kuru attiecas infrastruktūras jaudas pieprasījums. Lai ļautu attiecīgajām regulatīvajām iestādēm novērtēt iespējamo ekonomisko ietekmi uz esošajiem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, regulatīvās iestādes nodrošina, lai visas kompetentās iestādes, kas piešķirušas dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu tiesības minētajā maršrutā, kurš noteikts sabiedrisko pakalpojumu līgumā, visas citas ieinteresētās kompetentās iestādes, kam ir tiesības ierobežot piekļuvi saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 11. pantu, kā arī visi dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas īsteno sabiedrisko pakalpojumu līgumu minētajā pasažieru pārvadājumu pakalpojumu maršrutā, tiktu informēti bez nepamatotas kavēšanās un ne vēlāk kā 10 dienu laikā.

29. pants

Jaudas sadales metodes

1. Infrastruktūras pārvaldītāji piešķir jaudas izmantošanas tiesības pieteikumu iesniedzējiem, izmantojot 33. līdz 36. pantā minētos sadales procesus.

Par jaudas sadali uzskata arī jebkādas iedalītās jaudas izmaiņas.
2. Infrastruktūras pārvaldītāji dzelzceļa infrastruktūras jaudu sadala, izmantojot digitālus rīkus un digitālus pakalpojumus saskaņā ar 66. pantu.

3. Infrastruktūras pārvaldītājs anulē jaudas izmantošanas tiesības, kas vismaz vienu mēnesi ir izmantotas mazāk par robežkvotu, ja vien tas nav noticis tādu iemeslu dēļ, kuri nav ekonomiska rakstura un kurus pieteikuma iesniedzējs nevar ietekmēt. Šādā gadījumā infrastruktūras pārvaldītājs informē regulatīvo iestādi.

ENIM nosaka robežkvotas diapazonus un iekļauj tos Eiropas jaudas pārvaldības satvarā.

Infrastruktūras pārvaldītāji nosaka robežkvotu tīkla pārskatā, ņemot vērā *ENIM* noteiktos robežkvotas diapazonus.

Regulatīvā iestāde uzrauga pienākumu taisnīgu, pārredzamu un nediskriminējošu piemērošanu, ievērojot šo punktu, un izmeklē visas saņemtās sūdzības.

4. Ja infrastruktūras pārvaldītājs saskaņā ar 3. punktu anulē vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesības, par minēto infrastruktūras pārvaldītāju atbildīgā regulatīvā iestāde informē attiecīgās regulatīvās iestādes un *ENRRB*.

30. pants

Vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesību sadale un koordinēšana

1. Pieteikumu iesniedzējiem ir tiesības pieprasīt vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesības, izmantojot 33. līdz 36. pantā minētos sadales procesus, tostarp visam braucienam turp un atpakaļ, un saņemt atbildes uz šādiem pieprasījumiem ar vienas pieturas aģentūras starpniecību, kas izveidota saskaņā ar 66. panta 5. punktu.

Infrastrukturā pārvaldītāji koordinē jaudas sadali vairāktīklu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem saskaņā ar 55. pantu, jo īpaši pārrobežu dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem un pārrobežu dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem.

2. Jo īpaši 1. punktā minētā koordinēšana paredz:
 - a) vienota kontaktpunkta, kas atbild par saziņu ar pieteikuma iesniedzēju saistībā ar vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesību pieprasījumu, izraudzīšanos, par ko pēc pieprasījuma saņemšanas nekavējoties paziņo pieteikuma iesniedzējam;
 - b) vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesību atbilstību minimālās kvalitātes kritērijiem tīklu savstarpējās atbilstības ziņā un attiecībā uz tādiem aspektiem kā maršruts, laiks, pieejamība dažādās vilcienu kursēšanas dienās un tiesību iedalīšanas statuss;

- c) vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesību iedalīšanas procesa konsekventu izpildi, tostarp jo īpaši 38. pantā minēto mehānismu pretrunu risināšanai vienošanās ceļā un 39. pantā minēto oficiālo mehānismu pretrunu risināšanai;
- d) visu saskaņā ar 4. iedaļu veikto izmaiņu koordinēšanu attiecībā uz iedalītajām vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesībām nolūkā vienmēr nodrošināt vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesību integritāti;
- e) neskarot 1. panta 7. punktu, ātras un efektīvas maršruta savietojamības pārbaudes nestandarta pārvadājumiem, kas militāros un aizsardzības nolūkos šķērso vairāk nekā vienu tīklu.

Ja infrastruktūras pārvaldītāji neizraugās vienotu kontaktpunktu, pieteikuma iesniedzējs izvēlas infrastruktūras pārvaldītāju, kurš ir atbildīgs par vienotā kontaktpunkta funkciju izpildi attiecībā uz jautājumiem, kas saistīti ar konkrēto jaudas pieprasījumu.

3. Infrastruktūras pārvaldītājs neanulē vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesības saskaņā ar 29. panta 3. punktu bez iepriekšējas koordinācijas ar citiem attiecīgajiem infrastruktūras pārvaldītājiem saskaņā ar 55. pantu.

Ja infrastruktūras pārvaldītājs saskaņā ar 29. panta 3. punktu anulē vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesības, tas informē regulatīvo iestādi. Regulatīvā iestāde informē attiecīgās regulatīvās iestādes un *ENRRB*.

4. Pieteikumus par vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesībām izskata vienādi un nediskriminējoši salīdzinājumā ar pieteikumiem par viena tīkla jaudas izmantošanas tiesībām.
5. *ENIM* nosaka sīki izstrādātas procedūras un metodes šā panta vienādas piemērošanas veicināšanai un minimālās kvalitātes prasības, kas minētas 2. punkta b) apakšpunktā, un iekļauj tās Eiropas jaudas pārvaldības satvarā.

31. pants

Sadarbība dzelzeļa infrastruktūras jaudas sadalē un apkalpes vietu jaudas sadalē

1. Infrastruktūras pārvaldītāji un apkalpes vietu operatori, kuri piedāvā pakalpojumus, kas nepieciešami dzelzeļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai, un kuru apkalpes vietas ir daļa no Eiropas transporta tīkla, kā norādīts Regulas (ES) 2024/1679 II pielikumā, tostarp tās, kas atrodas pilsētas mezglos, kuri definēti minētās regulas 3. panta 6. punktā, sadarbojas, lai nodrošinātu, ka dzelzeļa infrastruktūras jaudas un apkalpes vietu jaudas sadale ir konsekventa.

2. Infrastruktūras pārvaldītāji tīkla pārskatā sniedz 1. punktā minēto apkalpes vietu sarakstu.
3. Infrastruktūras pārvaldītāji nodrošina, ka pieteikumu iesniedzēji, var pieprasīt, vienuviet un ar vienu darbību, dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanas tiesības un jaudu šā panta 1. punktā minētās apkalpes vietas, izmantojot vienas pieturas aģentūru, kas izveidota saskaņā ar 66. panta 5. punktu.
4. Infrastruktūras pārvaldītāji var slēgt līgumu ar citu apkalpes vietu operatoriem par jaudas kopīgu nodrošināšanu.
5. Šā panta 3. punkta nolūkiem infrastruktūras pārvaldītāji un apkalpes vietu operatori koordinē jaudu un nodrošina jaudas izmantošanas tiesības, tostarp jaudu apkalpes vietā, kas atbilst pieteikuma iesniedzēja prasībām, vai cenšas nodrošināt dzīvotspējīgu alternatīvu pieprasītajai jaudai.
6. Šā panta 1. punktā minētie apkalpes vietu operatori digitālā formātā saskaņā ar 66. panta 5. punktu infrastruktūras pārvaldītājam dara pieejamu informāciju par pieejamo jaudu. Reāllaika informāciju sniedz, kad vien to atbalsta 66. panta 5. punktā minētie digitālie rīki.
7. Šo pantu nepiemēro apkalpes vietu operatoriem, uz kuriem attiecas Komisijas Īstenošanas regulas 2017/2177¹⁸ 2. pantā paredzētais atbrīvojums.

¹⁸ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2017/2177 (2017. gada 22. novembris) par piekļuvi apkalpes vietām un ar dzelzceļu saistītajiem pakalpojumiem (OV L 307, 23.11.2017., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2177/oj).

32. pants

Kustības grafiks

1. Infrastruktūras pārvaldītāji pirms katra kustības grafika laikposma sākuma publicē jaunu kustības grafiku.

Infrastruktūras pārvaldītāji uzsāk kustības grafika sagatavošanu, kad tie sadala jaudu 34. pantā minētajā ikgadējā sadales procesā, ņemot vērā jaudas izmantošanas tiesības, kuras iedalītas, izmantojot pamata vienošanās, saskaņā ar 33. pantu un mainīgās plānošanas procesā, kas minēts 35. pantā.

2. Infrastruktūras pārvaldītāji līdz kustības grafika laikposma beigām nodrošina, ka kustības grafiks ir atjaunināts, ņemot vērā jaudu, kas sadalīta 35. pantā minētajā mainīgās plānošanas procesā, jaudu, kas sadalīta 36. pantā minētajā *ad hoc* procesā, jaudas izmantošanas tiesību izmaiņas saskaņā ar 41. pantu un pārplānošanu traucējumu pārvaldības un krīzes vadības kontekstā saskaņā ar 43. pantu.

33. pants

Jaudas sadale, izmantojot pamata vienošanās

1. Pieteikuma iesniedzējiem ir tiesības pieprasīt dzelzceļa infrastruktūras jaudu laikposmam, kas pārsniedz vienu kustības grafika laikposmu, izmantojot pamata vienošanās.

Pamata vienošanās nosaka jaudas izmantošanas tiesības, kas piešķirtas jaudas specifikācijas veidā, kā minēts 28. panta 1. punkta a) apakšpunktā. Tās nevar ietvert jaudas izmantošanas tiesības vilcienu ceļa veidā.

Dalībvalstis var pieprasīt, lai pamata vienošanās iepriekš apstiprina regulatīvā iestāde. To pamata vienošanos gadījumā, kas ir saistītas ar pārrobežu satiksmi, attiecīgās regulatīvās iestādes savstarpēji koordinē.

2. Infrastruktūras pārvaldītāji jaudas stratēģiskās plānošanas dokumentos norāda jaudu, ko tie plāno rezervēt sadalei, izmantojot pamata vienošanās. Neskarot Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 101., 102. un 106. pantu, jaudu, kas minētajos plānošanas dokumentos rezervēta pamata vienošanos vajadzībām, infrastruktūras pārvaldītājs sadala pieteikumu iesniedzējiem ar minēto vienošanos starpniecību, ievērojot šā panta 5. un 6. punktu. Tas neliedz infrastruktūras pārvaldītājiem, izmantojot pamata vienošanās, sadalīt pieprasīto jaudu gadījumos, kad šāda jauda plānošanas dokumentos nav rezervēta, ievērojot šā panta 6. punktu.
3. Pamata vienošanās var tikt noslēgtas starp vairākiem infrastruktūras pārvaldītājiem un pieteikuma iesniedzēju gadījumos, kad tās aptver vairāk nekā vienu tīklu.

4. Pieteikuma iesniedzējs, kurš ir pamata vienošanās puse, pieprasa infrastruktūras pārvaldītājam pamata vienošanās dokumentā iekļautās jaudas specifikācijas pārveidot par atbilstošu vilcienu ceļu saskaņā ar minēto pamata vienošanos. Minēto pārveidi veic saskaņā ar 28. panta 2. punktu.
5. Infrastruktūras pārvaldītāji nodrošina, ka pamata vienošanās atbilst turpmāk minētajam:
 - a) plānošanas dokumentiem, kas saistīti ar jaudas stratēģisko plānošanu, kā minēts 13. panta 2. punktā;
 - b) stratēģiskajām norādēm, tostarp to iespējamiem saistošajiem elementiem, ja dalībvalstis šādas norādes ir sniegušas saskaņā ar 4. pantu.

Kaimiņos esošie infrastruktūras pārvaldītāji koordinē savu jaudas stratēģisko plānošanu attiecībā uz to jaudu, kas pieejama pārrobežu pamata vienošanos vajadzībām.

6. Pamata vienošanās neliedz izmantot attiecīgo infrastruktūru citiem pieteikumu iesniedzējiem vai pakalpojumiem. Minētajā nolūkā infrastruktūras pārvaldītāji nosaka kopējās jaudas maksimālās daļas, ko var sadalīt, izmantojot pamata vienošanās, un iekļauj minētās daļas tīkla pārskatā.

7. Neskarot 41. un 42. pantu, pamata vienošanās pieļauj iespēju grozīt to noteikumus, lai nodrošinātu dzelzceļa infrastruktūras labāku izmantošanu. Par citām izmaiņām jaudas izmantošanas tiesībās, kas iedalītas, izmantojot pamata vienošanās, piemēro sodu saskaņā ar 42. pantu.
8. Pamata vienošanās principā attiecas uz laikposmu, kas norādīts I pielikuma 5. iedaļā. Infrastruktūras pārvaldītājs īpašos gadījumos var vienoties par īsāku vai garāku laikposmu. Jebkuru laikposmu, kas ilgāks par I pielikuma 5. iedaļā norādīto laikposmu, pamato ar prasību par jaunu tirgus dalībnieku īpašiem ieguldījumiem vai pakalpojuma būtisku novitāti, kas ievērojami uzlabo pakalpojuma kvalitāti.
9. Par pakalpojumiem, kuriem izmanto 26. pantā minēto specializēto dzelzceļa infrastruktūru, kam vajadzīgi būtiski un ilgtermiņa ieguldījumi, kurus pieteikuma iesniedzējs ir pienācīgi pamatojis, pamata vienošanās var slēgt uz laikposmu līdz 15 gadiem. Par jebkuru laikposmu, kas ilgāks par 15 gadiem, var vienoties tikai izņēmuma gadījumos, jo īpaši liela mēroga un ilgtermiņa ieguldījumu gadījumā un ja uz šādiem ieguldījumiem attiecas līgumsaistības, kas ietver daudzgadu amortizācijas plānu.
10. Infrastruktūras pārvaldītāji jaudu, kas sadalīta, izmantojot pamata vienošanās, iekļauj 19. pantā minētajā jaudas modelī un 20. pantā minētajā jaudas nodrošinājuma plānā.
11. Ievērojot komercnoslēpumu, katras pamata vienošanās vispārīgo būtību dara pieejamu jebkurai ieinteresētajai personai.

12. Pamatojoties uz regulatīvo iestāžu, kompetento iestāžu, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, infrastruktūras pārvaldītāju un *ENRRB* pieredzi, Komisija var pieņemt īstenošanas aktus, kuros nosaka detalizētus noteikumus par pamata vienošanos noslēgšanas procedūru un kritērijiem, šādu vienošanos formu un saturu, lai nodrošinātu šā panta vienādu piemērošanu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 76. panta 2. punktā.

34. pants

Jaudas sadale ikgadējā sadales procesā

1. Infrastruktūras pārvaldītājs jaudu sadala vienlaicīgas jaudas sadales procesā, lai, ciktāl iespējams, izpildītu visus 32. panta 1. punktā minētos dzelzceļa infrastruktūras jaudas pieprasījumus, ievērojot šā panta 2., 3. un 4. punktu. Infrastruktūras pārvaldītājs, ciktāl iespējams, ņem vērā visus ierobežojumus pieteikumu iesniedzējiem, tostarp ekonomisko ietekmi uz to saimniecisko darbību.
2. Saskaņā ar 20. un 22. pantu infrastruktūras pārvaldītājs var pieņemt vai noraidīt jaudas izmantošanas tiesību pieprasījumus, kas neatbilst jaudas nodrošinājuma plānam.

Ja pieprasījums neatbilst jaudas nodrošinājuma plānam, infrastruktūras pārvaldītājam ir tiesības saprātīgās robežās ierosināt tādu dzelzceļa infrastruktūras jaudu, kas atšķiras no pieprasītās, un grozīt jaudas nodrošinājuma plānu, vai veikt abus pasākumus. Šādos gadījumos infrastruktūras pārvaldītājs piemēro 22. panta 1. punktā minētos kritērijus un procedūras.

Pieņemot pieprasījumus, kas neatbilst jaudas nodrošinājuma plānam, infrastruktūras pārvaldītājs cenšas saglabāt vispārējo līdzsvaru starp 20. panta 6. punktā uzskaitītajiem jaudas nodrošinājuma plāna elementiem un, ja rodas pretrunas ar citiem pieprasījumiem, prioritāti piešķir pieprasījumiem, kas atbilst jaudas nodrošinājuma plānam, jo īpaši iepriekš ieplānotajai jaudai.

Noraidot pieprasījumus, kas neatbilst jaudas nodrošinājuma plānam, infrastruktūras pārvaldītājs nekavējoties informē attiecīgo pieteikuma iesniedzēju par savu nodomu noraidīt pieprasījumu. Attiecīgajam pieteikuma iesniedzējam ir tiesības iesniegt sūdzību regulatīvajai iestādei.

Infrastruktūras pārvaldītāji vismaz katru gadu informē regulatīvo iestādi par visiem tiem saņemtajiem jaudas pieprasījumiem, kas neatbilda pieejamās jaudas parametriem, kā noteikts jaudas nodrošinājuma plānā, neatkarīgi no tā, vai tie tika pieņemti vai noraidīti. Pamatojoties uz minēto informāciju, regulatīvā iestāde var sniegt atzinumu, kurā tā var ieteikt infrastruktūras pārvaldītājam grozīt jaudas modeli.

3. Ja starp diviem vai vairākiem jaudas pieprasījumiem rodas pretrunas, infrastruktūras pārvaldītājs vispirms mēģina atrisināt pretrunas, izmantojot 38. pantā minēto mehānismu pretrunu risināšanai vienošanās ceļā. Ja jaudas nodrošinājuma pretrunu nav izdevies atrisināt ar minēto mehānismu pretrunu risināšanai vienošanās ceļā, infrastruktūras pārvaldītājs piemēro 39. pantā minēto oficiālo mehānismu pretrunu risināšanai.

4. Ikgadējā sadales procesā piešķirtās jaudas izmantošanas tiesības var ietvert:
 - a) vilcienu ceļus;
 - b) jaudas specifikācijas.

Infrastrukturā pārvaldītāji jaudas specifikāciju veidā piešķirtās jaudas izmantošanas tiesības konvertē vilcienu ceļos saskaņā ar I pielikuma 4. iedaļu.

5. Infrastrukturā pārvaldītājs ievēro I pielikuma 4. iedaļā izklāstīto sadales procesa grafiku.
6. Infrastrukturā pārvaldītājs izskata pieprasījumus, kas iesniegti pēc sākotnējā termiņa un pirms galīgā termiņa, kurš noteikts I pielikuma 4. iedaļā, un iedala jaudu, pamatojoties uz rindas kārtības principu.
7. Attiecībā uz pieprasījumiem, kas iesniegti pēc sākotnējā termiņa un ko nevar nodrošināt ar atlikušo jaudu, kura rezervēta kustības grafikam, vai ar pieejamo neplānoto jaudu, infrastruktūras pārvaldītājs cenšas piedāvāt alternatīvas, izmantojot citu maršrutu.
8. Infrastrukturā pārvaldītājs apspriežas ar ieinteresētajām personām par kustības grafika projektu. Ieinteresētās personas ietver visas tās personas, kas ir pieprasījušas dzelzceļa infrastruktūras jaudu, un citas personas, kas vēlas izmantot iespēju izteikt viedokli par to, kā kustības grafiks var ietekmēt to spēju kustības grafika laikposmā iepirkt dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus.

9. Infrastruktūras pārvaldītājs veic attiecīgus pasākumus, lai risinātu jebkādas paustās bažas.

35. pants

Jaudas sadale mainīgās plānošanas procesā

1. Infrastruktūras pārvaldītāji mainīgās plānošanas procesā sadala dzelzceļa infrastruktūras jaudu vismaz dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem saskaņā ar I pielikuma 6. iedaļā noteiktajiem termiņiem. Infrastruktūras pārvaldītāji minētajam nolūkam rezervē jaudu 20. pantā minētajā jaudas nodrošinājuma plānā.

Neskarot LESD 101., 102. un 106. pantu, infrastruktūras pārvaldītājs jaudu, kas plānošanas dokumentos rezervēta mainīgajai plānošanai, sadala pieteikumu iesniedzējiem mainīgās plānošanas procesā. Tas neliedz infrastruktūras pārvaldītājiem, izmantojot mainīgās plānošanas procesu, sadalīt pieprasīto jaudu gadījumos, kad šāda jauda plānošanas dokumentos nav rezervēta. Mainīgās plānošanas process neliedz izmantot attiecīgo dzelzceļa infrastruktūru citiem pieteikumu iesniedzējiem vai pakalpojumiem.

2. Jaudas izmantošanas tiesības, kas piešķirtas mainīgās plānošanas procesā, var ietvert:
- a) vilcienu ceļus vai jaudas specifikācijas visām vilcienu kursēšanas dienām kustības grafika laikposmā, kas ietver pieprasījumā norādīto pirmo vilcienu kursēšanas dienu;

- b) jaudas specifikācijas visām vilcienu kursēšanas dienām pēc kustības grafika laikposma, kas ietver pirmo dienu, kura iekļauta pieprasījumā attiecībā uz maksimālo laikposmu, kas norādīts I pielikuma 6. iedaļā.

Infrastrukturā pārvaldītāji jaudas specifikācijas veidā piešķirtās jaudas izmantošanas tiesības konvertē vilcienu ceļos saskaņā ar I pielikuma 6. iedaļu.

3. Infrastrukturā pārvaldītāji un pieteikumu iesniedzēji var kopīgi nolemt grozīt jaudas specifikācijas, kas piešķirtas mainīgās plānošanas procesā, lai varētu labāk izmantot dzelzceļa infrastruktūru. Minētos grozījumus neuzskata par jaudas izmantošanas tiesību izmaiņām, par kurām piemēro sodu 42. panta nolūkos. Par citām izmaiņām jaudas izmantošanas tiesībās, kas iedalītas mainīgās plānošanas procesā, piemēro sodu saskaņā ar 42. pantu.
4. Neskarot 20. pantu, mainīgās plānošanas procesam rezervēto jaudu infrastruktūras pārvaldītāji iedala, ievērojot rindas kārtības principu.
5. Saskaņā ar 22. pantā izklāstītajiem noteikumiem un procedūrām infrastruktūras pārvaldītāji dara visu iespējamo, lai piedāvātu alternatīvu jaudu mainīgās plānošanas pieprasījumiem, ja pieprasījumi neatbilst jaudas nodrošinājuma plānam, kas minēts 20. pantā. Ja alternatīvu jaudu piedāvāt nav iespējams, infrastruktūras pārvaldītājs var atteikties iedalīt jaudu minētajiem neatbilstīgajiem pieprasījumiem. Pieteikuma iesniedzējam ir tiesības iesniegt sūdzību regulatīvajai iestādei.

6. Infrastruktūras pārvaldītājs pēc paziņošanas regulatīvajai iestādei noraida mainīgās plānošanas pieprasījumus, ja minētie pieprasījumi atbilst tādas jaudas raksturlielumiem, kuru parasti iedala saskaņā ar pamata vienošanām saskaņā ar 33. pantu. Regulatīvā iestāde informē *ENRRB* par šādu noraidīšanu un nodrošina šā punkta konsekventu piemērošanu.
7. Pamatojoties uz regulatīvo iestāžu, kompetento iestāžu, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, infrastruktūras pārvaldītāju un *ENRRB* pieredzi, Komisija, lai nodrošinātu šā panta vienādu piemērošanu, var pieņemt īstenošanas aktus, kuros nosaka detalizētus noteikumus par mainīgās plānošanas procesu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 76. panta 2. punktā.

36. pants

Jaudas sadale ad hoc procesā

1. Infrastruktūras pārvaldītājs bez nepamatotas kavēšanās un jebkurā gadījumā I pielikuma 7. iedaļā noteiktajos termiņos atbild uz *ad hoc* dzelzceļa infrastruktūras jaudas pieprasījumiem, kas iesniegti jebkurā brīdī kustības grafika spēkā esības laikā. Informāciju par pieejamo neizmantoto jaudu saskaņā ar 10. pantu dara pieejamu visiem pieteikumu iesniedzējiem, kuri varētu vēlēties izmantot šo jaudu.

Ad hoc procesā piešķirtās jaudas izmantošanas tiesības ir vilcienu ceļu veidā.

2. Dzelzceļa infrastruktūras jaudu, atbildot uz *ad hoc* pieprasījumiem, sadala, ievērojot rindas kārtības principu.

37. pants

No dzelzceļa infrastruktūras darbiem izrietošo jaudas ierobežojumu plānošana

1. Plānojot dzelzceļa infrastruktūras darbus saskaņā ar šo pantu, infrastruktūras pārvaldītāji ievēro I pielikuma 3. un 8. iedaļā noteikto grafiku un prasības.
2. Plānojot dzelzceļa infrastruktūras darbus, infrastruktūras pārvaldītāji, cik vien iespējams, ierobežo ietekmi uz iepriekš ieplānoto jaudu, kas iekļauta jaudas modelī vai jaudas nodrošinājuma plānā.
3. Ja, plānojot jaudas ierobežojumu, kas izriet no dzelzceļa infrastruktūras darbiem, ir jāmaina iedalītās jaudas izmantošanas tiesības 41. panta nozīmē, infrastruktūras pārvaldītājs dara visu iespējamo, lai attiecīgajiem pieteikumu iesniedzējiem nodrošinātu alternatīvu jaudu, kas ļauj dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam sniegt attiecīgos pakalpojumus.

Minētajā nolūkā infrastruktūras pārvaldītājs informē visus attiecīgos pieteikumu iesniedzējus par plānotajām izmaiņām attiecīgajās jaudas izmantošanas tiesībās. Tas piedāvā attiecīgajiem pieteikumu iesniedzējiem alternatīvas jaudas izmantošanas tiesības vai uzsāk koordinācijas pasākumus ar attiecīgajiem pieteikumu iesniedzējiem, lai vienotos par tiesībām uz alternatīvu jaudu.

4. Infrastruktūras pārvaldītāji jaudas ierobežojumus, kas izriet no dzelzceļa infrastruktūras darbiem un tiklīdz tie ir ieplānoti, iekļauj jaudas modelī vai jaudas nodrošinājuma plānā, neatkarīgi no tā, kad tie ieplānoti.

5. Infrastruktūras pārvaldītājs var atkāpties no I pielikuma 3. iedaļas 1. tabulā noteiktajiem termiņiem un no prasības 19. pantā minētajā jaudas modelī iekļaut jaudas ierobežojumus ar lielu vai būtisku ietekmi šādos gadījumos:

- a) ir pierādījumi, ka neparedzētu notikumu dēļ ir vajadzīgs jaudas ierobežojums, lai atjaunotu drošu vilcienu ekspluatāciju;
- b) ierobežojumu ilgums nav infrastruktūras pārvaldītāja, tā darbuzņēmēju vai citu operatoru, kas rīkojas tā vārdā, kontrolē; vai
- c) ja tam piekrīt visas iesaistītās ieinteresētās personas.

Minētajos gadījumos infrastruktūras pārvaldītājs nekavējoties apspriežas ar pieteikumu iesniedzējiem un attiecīgajiem apkalpes vietu operatoriem un regulāri informē tos par progresu saistībā ar normālas darbības atjaunošanu.

Jaudas ierobežojumi, kas paredz jaudas izmantošanas tiesību izmaiņas pēc to sadales, atbilst 41. pantā un I pielikuma 8. iedaļā noteiktajām prasībām.

38. pants

Mehānisms pretrunu risināšanai vienošanās ceļā un pieprasījumu koordinēšana

1. Ja saistībā ar vienlaicīgu jaudas sadali ir pretrunīgi dzelzceļa infrastruktūras jaudas pieprasījumi, infrastruktūras pārvaldītājs, koordinējot minētos pieprasījumus, cenšas nodrošināt pēc iespējas precīzāku atbilstību visām prasībām.

2. Ja rodas vajadzība koordinēt pieprasījumus, infrastruktūras pārvaldītājs, cenšoties tos izpildīt, koordinē visus dzelzceļa infrastruktūras jaudas pieprasījumus, un infrastruktūras pārvaldītājam ir tiesības samērīgās robežās piedāvāt dzelzceļa infrastruktūras jaudu, kas atšķiras no pieprasītās. Infrastruktūras pārvaldītājs piemērojamos ierobežojumus nosaka savā tīkla pārskatā. *ENIM* izstrādā pamatnostādnes attiecībā uz minētajiem ierobežojumiem un iekļauj tās Eiropas jaudas pārvaldības satvarā.
3. Infrastruktūras pārvaldītājs, apspriežoties ar attiecīgajiem pieteikumu iesniedzējiem, cenšas atrisināt visas pretrunas. Šāda apspriešanās balstās uz šādu samērīgā laikā bez maksas sniegtu informāciju elektroniskā formātā:
 - a) visu citu pieteikumu iesniedzēju pieprasītās jaudas izmantošanas tiesības tajos pašos maršrutos;
 - b) visiem citiem pieteikumu iesniedzējiem tajos pašos maršrutos pagaidām iedalītās jaudas izmantošanas tiesības;
 - c) alternatīvas jaudas izmantošanas tiesības, kas attiecīgajos maršrutos tiek piedāvātas saskaņā ar 2. punktu;
 - d) pilnīga informācija par kritērijiem, kas tiek izmantoti jaudas sadales procesā.

Neskarot 3. panta 2. punktu un ar visu pieteikumu iesniedzēju piekrišanu, infrastruktūras pārvaldītājs nolūkā atvieglot dzelzceļa infrastruktūras jaudas pieprasījumu koordinēšanu var nodibināt kontaktus starp visiem pieteikumu iesniedzējiem, kas varētu būt iesaistīti pretrunas risināšanā.

4. Infrastruktūras pārvaldītājs savā tīkla pārskatā izklāsta principus, kas reglamentē jaudas pieprasījumu koordinēšanu dzelzceļa pakalpojumiem.
5. Ja jaudas pieprasījumus nav iespējams apmierināt bez koordinēšanas, tad infrastruktūras pārvaldītājs, cenšoties tos izpildīt, koordinē visus pieprasījumus.
6. Vairāktīklu jaudas pieprasījumu gadījumā šā panta 1., 2. un 3. punktā izklāstīto mehānismu pretrunu risināšanai vienošanās ceļā īsteno saskaņā ar 55. pantu un tajā iesaista tīkla koordinatoru.
7. *ENIM* izstrādā pamatnostādnes par mehānismu pretrunu risināšanai vienošanās ceļā attiecībā uz vairāktīklu jaudas pieprasījumiem, un iekļauj tās Eiropas jaudas pārvaldības satvarā.

39. pants

Oficiālais mehānisms pretrunu risināšanai

1. Ja pretrunas nav izdevies atrisināt ar 38. pantā minēto mehānismu pretrunu risināšanai vienošanās ceļā, infrastruktūras pārvaldītāji sadala dzelzceļa infrastruktūras jaudu, piemērojot taisnīgu, pārredzamu un nediskriminējošu metodoloģiju.

Infrastruktūras pārvaldītājs tīkla pārskatā sīki izklāsta metodoloģiju, tostarp visas piemērojamās parametru vērtības, ņemot vērā Eiropas jaudas pārvaldības satvaru. Infrastruktūras pārvaldītāja noteiktās parametru vērtības koordinē saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 7.e panta c) punktu.

2. Šā panta 1. punktā minētā metodoloģija ietver šādus posmus:
 - a) alternatīvu scenāriju izstrāde, lai nodalītu jaudu, kas pieejama dažādiem dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu veidiem, ja iespējams, paredzot alternatīvas jaudas nodrošināšanu citos maršrutos vai alternatīvu laika grafiku;
 - b) šā punkta a) apakšpunktā minēto scenāriju izvērtēšana un to sarindošana pēc ranga, ņemot vērā 3. punktā noteiktos operacionālos, sociālekonomiskos un vides kritērijus;
 - c) rangā visaugstāk ierindotā scenārija atlase, pamatojoties uz šā punkta b) apakšpunktā minēto izvērtējumu, un attiecīgi jaudas modeļa un jaudas nodrošinājuma plāna grozīšana.

3. Šā panta 2. punkta b) apakšpunktā minētā izvērtējuma pamatā cita starpā ir šādi darbības, sociālekonomiskie un vides kritēriji, atkarībā no datu pieejamības un ņemot vērā tehniskos un darbības apsvērumus, kā arī dzelzceļa infrastruktūras izmantojumu:
 - a) darbības izmaksas dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem un izrietošā ietekme uz cenām dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu klientiem;
 - b) ar laiku saistītās izmaksas dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu klientiem;

- c) savienojamība un pieejamība cilvēkiem, kam sniedz dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus, un reģionos, kuros tos sniedz, tostarp savienojumu kvalitāte, jo īpaši dzelzceļa pasažieru un kravu pārvadājumu pakalpojumu nodrošināto pārsēšanās un pārkraušanas laiku un kustības biežuma ziņā;
- d) ietekme uz pārvadājumu ārējām izmaksām, piemēram, negadījumi, gaisa piesārņotāju emisijas, siltumnīcefekta gāzes un troksnis, ko rada dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumi un to iespējamās alternatīvas;
- e) pārvadāto pasažieru un kravu daudzums.

4. *ENIM* nosaka taisnīgu, pārredzamu un nediskriminējošu metodoloģiju un izveido ar dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem saistītu parametru un 3. punktā minētajam novērtējumam vajadzīgo sociālekonomisko kritēriju sarakstu. Vajadzības gadījumā tajā nosaka standarta parametru vērtības vai standartvērtību diapazonus. *ENIM* nodrošina, ka šīs parametru vērtības ir pietiekami testētas un kalibrētas ekspluatācijas kontekstā.

Minēto metodoloģiju, parametru sarakstu un standarta parametru vērtības *ENIM* iekļauj Eiropas jaudas pārvaldības satvarā.

Lai ņemtu vērā vietējos vai valsts apstākļus, infrastruktūras pārvaldītājs vajadzības gadījumā koriģē standarta parametru vērtības, pamatojoties uz pieņemtām pieejām un empīriskiem pierādījumiem un attiecīgā gadījumā ievērojot dalībvalsts prasības saskaņā ar 4. panta 2. punkta d) apakšpunktu.

5. Saistībā ar oficiālo mehānismu pretrunu risināšanai pilnībā ņem vērā vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesību pieprasījumus. Ja saskaņā ar 4. punktu piemēro atšķirīgus valsts parametrus, attiecīgajās iedaļās izmanto minētos parametrus.
6. Tādu pretrunīgu jaudas pieprasījumu gadījumā, kas saistīti ar dzelzceļa pakalpojumiem ar līdzīgiem parametriem un sociālekonomisko profilu, infrastruktūras pārvaldītājs piešķir dzelzceļa infrastruktūras jaudu, pamatojoties uz izsoli vai tādā veidā, kas nodrošina piekļuvi vislielākajam pieteikumu iesniedzēju skaitam. Pēdējo minēto metodi piemēro ar nosacījumu, ka to apstiprinājusi regulatīvā iestāde.

40. pants

Jaudas sadales procesu grafiks

1. Lai īstenotu 33. līdz 36. pantu, infrastruktūras pārvaldītājs un pieteikumu iesniedzēji ievēro jaudas sadales procesu grafiku, kas noteikts I pielikuma 4. līdz 7. iedaļā.

2. Infrastruktūras pārvaldītāji var lemt par starptautisko vilcienu pakalpojumu izmantošanas tiesību jaudas sadales grafika laikposmiem un termiņiem, kuri ir atšķirīgi no tiem, kas minēti šajā regulā un Direktīvas 2012/34/ES VI pielikuma 2. punkta b) apakšpunktā, ja:
- a) starptautisko vilcienu ceļu izveidei sadarbībā ar trešo valstu infrastruktūras pārvaldītājiem tīklā, kura sliežu ceļa platums ir atšķirīgs no Savienības galvenā dzelzceļa tīkla, ir būtiska vispārēja ietekme uz jaudas sadales grafiku; vai
 - b) starptautisko vilcienu ceļu izveidei sadarbībā ar citu trešo valstu infrastruktūras pārvaldītājiem ir būtiska ietekme uz jaudas sadales grafiku, ar noteikumu, ka tas neietekmē citu Savienības infrastruktūras pārvaldītāju jaudas sadales procesus.
3. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 75. pantu, lai grozītu I pielikuma 4. līdz 7. iedaļā noteiktos termiņus un ilgumus un lai, ievērojot 33. līdz 36. pantā noteikto satvaru, koriģētu tajās noteiktos atskaites punktus un laikposmus, ja minētie elementi ir izrādījušies neefektīvi vai radījuši lielas īstenošanas grūtības, ņemot vērā infrastruktūras pārvaldītāju un pieteikumu iesniedzēju pieredzi, ar mērķi racionalizēt jaudas sadales procesus, nodrošināt efektīvu sadales procesu un ņemt vērā attiecīgo ieinteresēto personu plānošanas, darbības, tehniskās un komerciālās intereses saistībā ar grafika plānošanu un jaudas sadali.

4. IEDAĻA

PIELĀGOŠANA UN PĀRPLĀNOŠANA

41. pants

Jaudas izmantošanas tiesību izmaiņas pēc sadales

1. Infrastruktūras pārvaldītāji pēc savas iniciatīvas var mainīt jaudas izmantošanas tiesības, ko tie piešķirušī pieteikuma iesniedzējam, tikai saskaņā ar šo regulu. Pieteikumu iesniedzēji var jebkurā laikā pieprasīt veikt izmaiņas iedalītajā jaudā.

Ja tiek mainītas iedalītās jaudas izmantošanas tiesības, piemēro 42. pantu, un infrastruktūras pārvaldītāji nekavējoties atjaunina 32. pantā minēto kustības grafiku.
2. Pēc jaudas izmantošanas tiesību sadales infrastruktūras pārvaldītāji, cik vien iespējams, ierobežo jaudas izmantošanas tiesību izmaiņas saskaņā ar 2. panta 4. punktā noteiktajiem principiem. Tāpat pieteikumu iesniedzēji, cik vien iespējams, ierobežo savus pieprasījumus veikt izmaiņas šādās jaudas izmantošanas tiesībās.
3. Jaudas izmantošanas tiesību izmaiņas ietver gadījumus, kad infrastruktūras pārvaldītājs nevar atļaut vilciena kursēšanu saskaņā ar iedalītajām jaudas izmantošanas tiesībām un tam ir pietiekami daudz laika, lai piedāvātu pieteikuma iesniedzējam alternatīvas jaudas izmantošanas tiesības pēc tam, kad pārvaldītājs ir informējis pieteikuma iesniedzēju par izmaiņu nepieciešamību.
4. Jaudas izmantošanas tiesību anulēšanu arī uzskata par specifisku izmaiņu veidu.

5. Jaudas izmantošanas tiesību izmaiņu gadījumā infrastruktūras pārvaldītāji var šādu tiesību sadalei piemērot īsākus termiņus salīdzinājumā ar I pielikuma 8. iedaļā norādītajiem termiņiem. Informāciju par laiku, kas vajadzīgs vilcienu ceļa izveidei, infrastruktūras pārvaldītāji sniedz tīkla pārskatā.
6. Noteikumos un procedūrās, kas jāpiemēro jaudas izmantošanas tiesību izmaiņu gadījumā, ņem vērā jaudas izmantošanas tiesību izmaiņu ietekmi darbības un komerciālajā ziņā. Minētajā nolūkā infrastruktūras pārvaldītāji izmaiņas klasificē, pamatojoties uz to ietekmi, un nosaka to izmaiņu kategoriju, kurām ir būtiska ietekme, ņemot vērā procedūras, ko *ENIM* pieņēmis uz 10. punkta pamata.
7. Ja tiek mainītas vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesības, attiecīgie infrastruktūras pārvaldītāji dara visu iespējamo, lai nodrošinātu jaudas izmantošanas tiesību konsekvenci visā vilciena brauciena garumā.

Anulēšanu nepārvaramas varas dēļ vienā tīklā uzskata par anulēšanu nepārvaramas varas dēļ attiecībā uz jaudas izmantošanas tiesībām visā maršrutā, uz kuru tiesības attiecas.

Infrastruktūras pārvaldītājs, kas maina vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesības, koordinē un ir atbildīgs par alternatīvu vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesību iedalīšanas procesu ar citiem attiecīgajiem infrastruktūras pārvaldītājiem, un informē pieteikuma iesniedzēju un visas iesaistītās personas par koordinācijas iznākumu. Minētais iznākums ir vai nu alternatīvu vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesību sadale, vai arī informēšana par to, ka alternatīvas jaudas izmantošanas tiesības nav pieejamas.

8. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem iedalīto jaudas izmantošanas tiesību neizmantošanu šīs regulas nolūkos uzskata par līdzvērtīgu atcelšanai attiecīgā vilciena brauciena dienā.
9. Ja infrastruktūras pārvaldītājs maina iedalītās jaudas izmantošanas tiesības, tas nekavējoties informē attiecīgo pieteikuma iesniedzēju un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu.

Infrastruktūras pārvaldītājs I pielikuma 8. iedaļā noteiktajos termiņos piedāvā pieteikuma iesniedzējam alternatīvās jaudas izmantošanas tiesības. Ja tas nav iespējams, infrastruktūras pārvaldītājs sniedz pieteikuma iesniedzējam attiecīgu informāciju, kas ļauj pieteikuma iesniedzējam iesniegt jaunu dzelzceļa infrastruktūras jaudas pieprasījumu. Attiecīgā gadījumā minētajā informācijā iekļauj atsauci uz 20. pantā minēto jaudas nodrošinājuma plānu un 21. pantā minēto ārkārtas rīcības plānošanu.

10. *ENIM* sagatavo un pieņem vienotas procedūras jaudas izmantošanas tiesību izmaiņu pārvaldībai pēc to sadales un iekļauj tās Eiropas jaudas pārvaldības satvarā.

Minētajās procedūrās nosaka kritērijus izmaiņu diferencēšanai atkarībā no to ietekmes komerciālā un darbības ziņā, tostarp kritērijus tādu izmaiņu klasificēšanai, kurām ir būtiska ietekme.

Lai izmaiņas klasificētu kā tādas, kurām ir būtiska ietekme, *ENIM* papildus citiem faktoriem ņem vērā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma spēju sniegt pakalpojumu saskaņā ar tā līgumsaistībām, atiešanas kavējumus vai maršruta izmaiņas, kuru rezultātā palielinās attālums, brauciena laiks, maksa par piekļuvi sliežu ceļiem vai citas saistītas izmaksas, kā arī šo izmaiņu robežvērtības.

11. Līdz ... [18 mēneši no šīs regulas spēkā stāšanās dienas] Komisija pieņem deleģētos aktus saskaņā ar 75. pantu, lai grozītu I pielikuma 8. iedaļu nolūkā nodrošināt efektīvus pielāgošanas un pārplānošanas procesus, ņemot vērā attiecīgo ieinteresēto personu plānošanas, darbības, tehniskos un komerciālos apsvērumus. To darot, Komisija apsver iespēju ieviest pārplānošanas periodus mazākiem darbiem, kas nav klasificēti kā tādi, kuriem ir būtiska, liela vai vidēja ietekme, un tā ņems vērā arī infrastruktūras pārvaldītāju un pieteikumu iesniedzēju pieredzi.

42. pants

Sods par jaudas izmantošanas tiesību izmaiņām

1. Ja infrastruktūras pārvaldītājs vai pieteikuma iesniedzējs nepilda savas saistības attiecībā uz iedalītajām jaudas izmantošanas tiesībām un ja tā rezultātā notiek izmaiņas, kas saskaņā ar 41. panta 6. punktu tiek klasificētas kā būtiskas, tas maksā sodu otrai pusei. Sods ir iedarbīgs, samērīgs, atturošs un nediskriminējošs.

2. Šā panta 1. punktā minēto sodu nepiemēro šādos gadījumos:
 - a) nepārvarama vara;
 - b) infrastruktūras pārvaldītājs atsauc jaudas izmantošanas tiesības saskaņā ar pasākumiem, ko dalībvalstis veikušas saskaņā ar 12. pantu;
 - c) jaudas izmantošanas tiesības tiek anulētas saskaņā ar 29. panta 3. punktu;
 - d) tiek grozītas pamata vienošanās saskaņā ar 33. panta 7. punktu;
 - e) tiek izdarītas atkāpes saskaņā ar 37. panta 5. punktu.
3. Soda apmēru nosaka starp minimālo un maksimālo apmēru, kā noteikts IV pielikumā. Infrastruktūras pārvaldītāji tīkla pārskatā nosaka infrastruktūras pārvaldītāja un pieteikuma iesniedzēja maksājamā soda apmēru pēc tam, kad ir saņemts regulatīvās iestādes apstiprinājums.
4. Infrastruktūras pārvaldītāja maksājamo sodu pēc vilcienu pakalpojumu tirgus segmenta nediferencē. Pieteikuma iesniedzēja maksājamo sodu diferencē pēc vilcienu pakalpojumu tirgus segmenta.

5. Sodu var modulēt, reizinot ar koeficientu diapazonā no 0,1 līdz 2 atkarībā no izmaiņu ietekmes un saskaņā ar šādiem kritērijiem:
- a) laiks, kādā sniegts paziņojums par izmaiņām;
 - b) ja izmaiņas ir radījis infrastruktūras pārvaldītājs un pastāv alternatīva jauda – alternatīvās jaudas kvalitāte; vai
 - c) ja izmaiņas ir radījis pieteikuma iesniedzējs – vai jaudu var pārdalīt un vai to var izmantot cits pieteikuma iesniedzējs.

Maksimālo modulāciju var piemērot tikai situācijās, kad jaudas izmantošanas tiesības tiek anulētas.

6. Pamatojoties uz 5. punktā izklāstītajiem kritērijiem, *ENIM* izstrādā pamatnostādnes modulācijas piemērošanai un tās iekļauj Eiropas jaudas pārvaldības satvarā.

Infrastruktūras pārvaldītājs modulācijas līmeņus nosaka, pamatojoties uz minētajām pamatnostādnēm.

7. Infrastruktūras pārvaldītājs tīkla pārskatā nosaka modulācijas līmeņus, ko piemēro infrastruktūras pārvaldītāja un pieteikuma iesniedzēja maksājamajam sodam, pēc tam, kad ir saņemts regulatīvās iestādes apstiprinājums.

8. Vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesību gadījumā kopējo soda apmēru aprēķina, saskaitot sodu summu, tostarp modulāciju, katrā tīklā, ņemot vērā to, ka:
- a) pienākums maksāt sodu pieteikuma iesniedzējam gulstas uz to infrastruktūras pārvaldītāju, kurš ir atbildīgs par jaudas izmantošanas tiesību izmaiņām, ņemot vērā jaudas izmantošanas tiesības kopumā; sods, kas infrastruktūras pārvaldītājam jāmaksā, ir trīs reizes lielāks nekā sods, kas jāmaksā tā tīklā, bet nepārsniedz sodu summu par visām jaudas izmantošanas tiesībām;
 - b) pienākums maksāt sodu infrastruktūras pārvaldītājiem gulstas uz to pieteikuma iesniedzēju, kas pieprasījis izmaiņas, ņemot vērā jaudas izmantošanas tiesības kopumā; sodu maksā attiecīgajiem infrastruktūras pārvaldītājiem atbilstīgi to attiecīgajai daļai vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesībās.
9. Infrastruktūras pārvaldītājam vai pieteikuma iesniedzējam ir tiesības atbildīgajai regulatīvajai iestādei celt strīdu par jaudas izmantošanas tiesību izmaiņām vai soda maksāšanu. Regulatīvā iestāde pieņem lēmumu nekavējoties – ne vēlāk kā viena mēneša laikā pēc tam, kad savākta visa informācija, kas vajadzīga izmaiņu cēloņa novērtēšanai.

10. Viena tīkla jaudas izmantošanas tiesību gadījumā lēmumu pieņem jaudas izmantošanas tiesību dalībvalsts regulatīvā iestāde.

Vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesību gadījumā lēmumu pieņem tā regulatīvā iestāde, kura ir atbildīga par infrastruktūras pārvaldītāju, kas pilda vienotā kontaktpunkta funkcijas, ievērojot 30. pantu.

Regulatīvās iestādes par šādiem lēmumiem informē *ENRRB* un var apspriesties ar to. Kad notiek apspriešanās ar *ENRRB*, tas konsultē regulatīvās iestādes ar mērķi nodrošināt, ka šādi lēmumi ir konsekventi un ka to pamatā ir vispāratzīti principi.

11. Komisija pieņem deleģētos aktus saskaņā ar 75. pantu, lai grozītu IV pielikumu nolūkā soda minimālo un maksimālo apmēru pielāgot inflācijas līmenim. Soda apmēru pārskata reizi divos gados, ņemot vērā inflācijas līmeni, kas mērīts, izmantojot *Eurostat* publicēto Eiropas patēriņa cenu indeksu. Soda apmēru pirmo pārskatīšanu veic 2033. gadā.

43. pants

Pārplānošana traucējumu pārvaldības un krīzes vadības kontekstā

1. Ja radušies tīkla darbības traucējumi, kā minēts 48. pantā, vai krīzes situācija, kā minēts 49. pantā, attiecīgais infrastruktūras pārvaldītājs vai pārvaldītāji dara visu iespējamo, lai pārplānotu traucējumu ietekmēto satiksmes plūsmu. Minētajā nolūkā infrastruktūras pārvaldītāji sadala dzelzceļa infrastruktūras jaudu, ņemot vērā 2. punktā minētās pamatnostādnes un pamatojoties uz ārkārtas rīcības plāniem, kas sagatavoti saskaņā ar 21. pantu, un ciešā koordinācijā ar iesaistītajām ieinteresētajām personām un attiecīgā gadījumā citām attiecīgām ieinteresētajām personām.
2. *ENIM* izstrādā un pieņem dzelzceļa infrastruktūras jaudas pārvaldības un sadales pamatnostādnes gadījumam, ja radušies tīkla darbības traucējumi, kā minēts 48. pantā, un iekļauj tās Eiropas satvarā pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai. Jo īpaši *ENIM* izstrādā pamatnostādnes par traucējumu pārvaldības un rindas kārtības principa piemērošanu.

Kad piemēro traucējumu pārvaldību, *ENIM* izstrādā pamatnostādnes par piemērojamajām procedūrām, kas attiecīgā gadījumā ietver to, ka tiek piemērots 38. pantā minētais mehānisms pretrunu risināšanai vienošanās ceļā un 39. pantā minētais oficiālais mehānisms pretrunu risināšanai. *ENIM* minētās pamatnostādnes iekļauj 46. pantā minētajā Eiropas satvarā pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai.

3. Infrastruktūras pārvaldītāji un pieteikuma iesniedzēji var brīvprātīgi slēgt vienošanās, kas paredz konkrētu jaudas izmantošanas tiesību aizstāšanu, gadījumam, ja radušies tīkla darbības traucējumi, kā minēts 48. pantā. Šādas vienošanās norāda 21. pantā minētajā ārkārtas rīcības plānā.
4. Ja 48. pantā minētie tīkla darbības traucējumi ietekmē satiksmi vairāk nekā vienā tīklā, attiecīgie infrastruktūras pārvaldītāji koordinē alternatīvas jaudas sadali saskaņā ar 55. pantu un ņem vērā 46. pantā minēto Eiropas satvaru pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai.

III nodaļa

Satiksmes pārvaldība, traucējumu pārvaldība un krīzes vadība

44. pants

Satiksmes pārvaldība, traucējumu pārvaldība un krīzes vadība

1. Infrastruktūras pārvaldītāji nodrošina satiksmes pārvaldību saskaņā ar šo regulu, Direktīvu (ES) 2016/797 un specifikācijām, kas noteiktas saskaņā ar minēto direktīvu pieņemtajos īstenošanas aktos.

Minētajā nolūkā infrastruktūras pārvaldītāji veic:

- a) satiksmes pārvaldību normālos tīkla darbības apstākļos, kas ietver tādu starpgadījumu pārvaldību, kuru rezultātā rodas nelielas novirzes no kustības grafika;

- b) traucējumu pārvaldību ar mērķi novērst būtiskus tīkla darbības traucējumus, kuru novēršanai nepieciešama saskaņota rīcība atbilstīgi 48. pantam;
- c) satiksmes pārvaldību krīzes situācijās, kā minēts 49. pantā.

2. Satiksmes pārvaldībā infrastruktūras pārvaldītāji ievēro 2. pantā izklāstītos principus.

Jo īpaši infrastruktūras pārvaldītāji līdz minimumam samazina traucējumus un to ietekmi uz dzelzceļa satiksmi un:

- a) nodrošina ātru un koordinētu reakciju uz traucējumiem, jo īpaši tīkla darbības traucējumu un krīzes situāciju gadījumā;
- b) stabilizē un optimizē dzelzceļa satiksmi visā tīkla darbības traucējumu un krīzes situāciju laikā;
- c) sniedz būtisku, precīzu un atjauninātu informāciju iesaistītajām ieinteresētajām personām un citām iesaistītajām personām, jo īpaši iestādēm, kas atbild par krīzes situāciju pārvaldību ārpus dzelzceļa nozares; minēto informāciju sniedz, izmantojot piemērotus līdzekļus, tostarp 66. pantā minētos līdzekļus.

45. pants

Satiksmes pārvaldības un traucējumu pārvaldības noteikumi un procedūras

1. Infrastruktūras pārvaldītāji ievieš noteikumus un procedūras, ar ko pārvaldīt vilcienu kustības novirzes no kustības grafika. Minētos noteikumus un procedūras publicē tīkla pārskatā, kas minēts Direktīvas 2012/34/ES 27. pantā, un tie attiecas uz satiksmes pārvaldību šīs regulas 44. panta 1. punkta a), b) un c) apakšpunktā minētajās situācijās.
2. Šā panta 1. punktā minēto noteikumu un procedūru mērķis ir līdz minimumam samazināt kopējo ietekmi, ko visu veidu dzelzceļa satiksmē rada novirzes no kustības grafika, ņemot vērā visu transporta veidu vajadzības. Noteikumi un procedūras var ietvert prioritātes noteikumus dažādu satiksmes veidu pārvaldībai un īpašas procedūras, kritērijus un mērķrādītājus, kas jāpiemēro uz optimizāciju balstītā pieejā, kuras pamatā ir mērķa funkcijas optimizācija, piemēram, kavējuma minūšu vai laika, kas vajadzīgs, lai atjaunotu normālu darbību, samazināšana līdz minimumam, nevis skaidri prioritātes noteikumi.
3. Ja rodas vilcienu kustības traucējumi, kurus izraisījusi tehniska kļūme vai negadījums, infrastruktūras pārvaldītājs veic visus vajadzīgos pasākumus, lai atjaunotu normālu stāvokli. Minētajā nolūkā infrastruktūras pārvaldnieks īsteno ārkārtas rīcības plānu, kas izstrādāts saskaņā ar 21. pantu. Ja traucējums var ietekmēt pārrobežu satiksmi, attiecīgie infrastruktūras pārvaldītāji savstarpēji sadarbojas, lai atjaunotu normālu pārrobežu satiksmi saskaņā ar 46. pantā minēto Eiropas satvaru satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai.

4. Izstrādājot 1. punktā minētos noteikumus un procedūras, infrastruktūras pārvaldītāji ņem vērā 46. pantā minēto Eiropas satvaru pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai. Tie tīkla pārskatā paskaidro, kāpēc ir notikušas jebkādas novirzes no kopīgajiem noteikumiem un procedūrām, kas noteiktas Eiropas satvarā pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai.
5. Nepārvaramas varas gadījumā un ja tas ir noteikti nepieciešams tāda starpgadījuma dēļ, kas dzelzceļa infrastruktūru uz laiku padara neizmantojamu, iedalītās jaudas izmantošanas tiesības var atsaukt bez brīdinājuma uz tik ilgu laiku, cik nepieciešams sistēmas remontam, vienlaikus pieliekot maksimālas pūles, lai nodrošinātu iespējamās alternatīvas.

Ja infrastruktūras pārvaldītājs to uzskata par vajadzīgu, tas var prasīt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem darīt tam pieejamus resursus, ko pārvaldītājs uzskata par vispiemērotākajiem, lai pēc iespējas drīzāk atjaunotu normālu stāvokli.
6. Jaudas atcelšanas gadījumā infrastruktūras pārvaldītāji informē dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus par to laika pārvaldību, par remontdarbu gaitu un par iespējamām alternatīvām tiem iedalītajai jaudai.
7. Dalībvalstis var prasīt, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi iesaistītos drošuma standartu un noteikumu izpildes nodrošināšanā un pārraudzībā, kas attiecas uz uzņēmumu pašu atbilstību šiem standartiem un noteikumiem.

46. pants

*Eiropas satvars pārrobežu satiksmes pārvaldības,
traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai*

1. Līdz ... [22 mēneši no šīs regulas spēkā stāšanās dienas] *ENIM* izstrādā un pieņem Eiropas satvaru pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai saskaņā ar 44. pantā minētajiem principiem, nosakot kopīgus rīkus, metodoloģijas un procesuālo kārtību koordinācijai starp infrastruktūras pārvaldītājiem, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un citām iesaistītajām ieinteresētajām personām un ņemot vērā darbu, ko veic kopuzņēmums “Eiropas dzelzceļš”, kas izveidots ar Regulas (ES) 2021/2085 3. panta 1. punkta d) apakšpunktu. Infrastruktūras pārvaldītāji maksimāli ņem vērā minētos kopīgos rīkus, metodoloģijas un procesuālo kārtību pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai.
2. Gatavojot Direktīvas 2012/34/ES 27. pantā un šīs regulas 6. panta 2. punktā minēto tīkla pārskatu, infrastruktūras pārvaldītāji maksimāli ņem vērā Eiropas satvaru pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai. Tie tīkla pārskatā paskaidro, kāpēc notikušas novirzes no minētajā satvarā noteiktajām koordinācijas pamatnostādņem.

3. Apspriešanās ar *ERP* un iesaistītajām ieinteresētajām personām nolūkā *ENIM* publicē Eiropas satvara pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai projektu. *ERP* un iesaistītās ieinteresētās personas var iesniegt savas atbildes apspriešanās trīs mēnešu laikā no minētā projekta publicēšanas.
4. *ENIM* līdz ... [16 mēneši no šīs regulas spēkā stāšanās dienas] iesniedz *ENRRB* Eiropas satvara pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai galīgo projektu. *ENRRB* trīs mēnešu laikā pēc projekta saņemšanas no *ENIM* iesniedz *ENIM* ieteikumu par Eiropas satvaru pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai. *ENIM*, pieņemot Eiropas satvaru pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai, maksimāli ņem vērā šo ieteikumu.
5. Eiropas satvars pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai ietver vismaz V pielikumā uzskaitītos elementus, un to vajadzības gadījumā atjaunina, lai ņemtu vērā iesaistīto ieinteresēto personu pieredzi, kā arī *ENIM* darbības. Atjauninot Eiropas satvaru pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai, *ENIM* apspriežas ar *ERP* un iesaistītajām ieinteresētajām personām un iesniedz projektu *ENRRB* ieteikuma saņemšanai saskaņā ar 3. un 4. punktu.

6. Īstenojot savas pilnvaras saistībā ar tīkla pārskatu saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 56. panta 1. un 2. punktu, regulatīvā iestāde ņem vērā *ENRRB* pieņemto ieteikumu par Eiropas satvaru pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai, saskaņā ar šā panta 2. punktu un neskarot regulatīvo iestāžu neatkarības principu.
7. Komisija saskaņā ar 74. pantu ir pilnvarota pieņemt īstenošanas aktus, ar kuriem nosaka Eiropas satvaru pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai, kā definēts šā panta 5. punktā.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 76. panta 2. punktā.

47. pants

Pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācija

Infrastrukturā pārvaldītāji koordinē satiksmes pārvaldību saskaņā ar 55. pantu un pamatojoties uz 46. pantā minēto Eiropas satvaru pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības pārrobežu koordinācijai.

Ar šo koordināciju jo īpaši nodrošina:

- a) ka starptautiskie dzelzceļa pakalpojumi tiek sniegti ar minimāliem traucējumiem gan veicot pārvadājumus parastos apstākļos, gan traucētās situācijās;
- b) ka tiek pienācīgi ņemtas vērā konkrētās problēmas, kas saistītas ar pārrobežu posmiem un ko cita starpā izraisa ierobežota savstarpēja izmantojamība attiecībā uz infrastruktūru, tehnisko aprīkojumu un darbībām, personāla valodas prasmju un apmācības prasības, kā arī administratīvās un robežšķērsošanas formalitātes;
- c) efektīvu atjauninātas un būtiskas informācijas apmaiņu starp infrastruktūras pārvaldītājiem, pieteikuma iesniedzējiem un citām iesaistītajām ieinteresētajām personām, kā arī attiecīgā gadījumā visām attiecīgajām Savienības līmeņa krīzes vadības pārvaldības struktūrām, tostarp saskaņā ar 66. pantu.

48. pants

Tīkla darbības traucējumi

1. Ja kāds starpgadījums izraisa vai var izraisīt tīkla darbības ierobežojumus, kuru dēļ ir vajadzīga iesaistīto ieinteresēto personu saskaņota rīcība, lai ierobežojumu laikā nodrošinātu vislabāko iespējamo satiksmes pārvaldību, skartie infrastruktūras pārvaldītāji, pamatojoties uz visu pieejamo informāciju un iepriekšējo pieredzi un ņemot vērā 7. punktā minēto metodi, novērtē starpgadījuma iespējamo ilgumu un ietekmi.

Ja paredzamais starpgadījuma iespējamais ilgums un ietekme atbilst VI pielikumā noteiktajiem tīkla darbības traucējumu paziņošanas kritērijiem, attiecīgie infrastruktūras pārvaldītāji paziņo par tīkla darbības traucējumiem un īsteno 45. pantā noteiktos pasākumus.

2. Ja tīkla darbības traucējumi ietekmē vai var ietekmēt vairāk nekā vienu tīklu, tās dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs, kurā notikuši tīkla darbības traucējumi, paziņo par vairāktīklu darbības traucējumiem un koordinē darbības saskaņā ar 47. pantu, vienlaikus ņemot vērā 46. pantā minēto Eiropas satvaru pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai.
3. Ja tīkla darbības traucējumiem ir pārrobežu ietekme, un to rezultātā pakalpojumi tiek daļēji vai pilnībā pārtraukti uz vairāk nekā 15 dienām, infrastruktūras pārvaldītājs iespējami drīz pēc tam, kad, ievērojot 1. vai 2. punktu, ir paziņots par darbības traucējumiem, iesniedz tīkla koordinātoram starpgadījuma ziņojumu un sniedz atjauninātu informāciju ik pēc 30 dienām visā darbības traucējumu laikā.

Starpgadījuma ziņojumā iekļauj informāciju par visiem operacionālajiem pasākumiem, kas veikti, lai nodrošinātu alternatīvus maršrutus un atjaunotu regulāru satiksmi.

Tīkla koordinātors starpgadījuma ziņojumu iesniedz *ENIM* un attiecīgajiem Eiropas koordinātoriem un – pēc pieprasījuma – attiecīgajiem pieteikuma iesniedzējiem.

4. Infrastruktūras pārvaldītājs, cik drīz vien iespējams, informē ieinteresētās personas par dzelzceļa infrastruktūras jaudas nepieejamību.

Dalībvalstis var prasīt, lai infrastruktūras pārvaldītājs šādu informāciju dara pieejamu Direktīvas (ES) 2022/2557 9. panta 1. punktā minētajai kompetentajai iestādei.

Ja regulatīvā iestāde to uzskata par nepieciešamu, tā var prasīt infrastruktūras pārvaldītājam šādu informāciju darīt tai pieejamu.

5. Tīkla koordinators vāc informāciju par tīkla darbības traucējumiem, analizē reakciju, izdara secinājumus par šādu starpgadījumu pārvaldības efektivitāti, apspriežas ar iesaistītajām ieinteresētajām personām, ņemot vērā pamatnostādnes, ko *ENIM* izstrādājis saskaņā ar 57. panta 2. punktu, un ziņo *ENIM* un Konsultatīvajai darbības izvērtēšanas grupai.
6. *ENIM*, atjauninot 46. pantā minēto Eiropas satvaru pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai, ņem vērā tīkla koordinators secinājumus par tīkla darbības traucējumiem.

7. *ENIM* nosaka metodi tam, lai aplēstu tīkla darbības traucējumu iespējamo ilgumu un ietekmi uz satiksmi, nosaka starpgadījuma ziņojuma minimālo saturu un paredz starpgadījuma ziņojuma veidni. *ENIM* minēto metodi, minimālo saturu un veidni iekļauj 46. pantā minētajā Eiropas satvarā pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai. Infrastruktūras pārvaldītāji ņem vērā minēto metodi, minimālo saturu un veidni.

49. pants

Krīzes situācijas

1. Krīzes situācijās vai gadījumos, kad pastāv nenovēršams risks, ka varētu rasties tādas ar sabiedrisko drošību, epidēmijām, dabas katastrofām vai vidi saistītas krīzes situācijas, kam ir vai varētu būt ļoti būtiska ietekme uz dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu piedāvājumu vai pieprasījumu, dalībvalstīm ir atļauts piemērot ārkārtas pasākumus, kas, atkāpjoties no šīs regulas noteikumiem un noteikumiem, kuri saistīti ar Direktīvas 2012/34/ES IV nodaļas 3. iedaļā noteikto dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali, ietver:
- a) jaudas izmantošanas tiesību anulēšanu, nepiemērojot sodu saskaņā ar 42. pantu;
 - b) alternatīvus jaudas pārvaldības principus, noteikumus un procedūras;
 - c) alternatīvas procedūras satiksmes pārvaldībai;

- d) alternatīvu maršrutu izmantošanu;
- e) jaudas nodrošinājuma plānu grozīšanu.

Attiecīgā dalībvalsts nodrošina, ka ārkārtas pasākumos iespēju robežās izmanto šajā regulā noteiktos jaudas un satiksmes pārvaldības principus un ka tiek izmantoti esošie ārkārtas rīcības plāni, kas sagatavoti saskaņā ar 21. pantu. Tā šādus ārkārtas pasākumus koordinē ar citām dalībvalstīm saskaņā ar 56. pantu.

Ārkārtas pasākumu saturs un ilgums nepārsniedz to, kas ir absolūti nepieciešams un samērīgs attiecīgās krīzes situācijas risināšanai.

2. Attiecīgā dalībvalsts nekavējoties informē Komisiju un *ENIM* par savu lēmumu piemērot ārkārtas pasākumus un par šādu pasākumu atcelšanu un sniedz minēto pasākumu pamatojumu un aprakstu, kā arī to paredzamo piemērošanas ilgumu. Ja piemēro Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2024/2747¹⁹, par pasākumiem, kas pieņemti, ievērojot šo pantu, attiecīgā dalībvalsts informē arī centrālo koordinācijas biroju, ko minētā dalībvalsts izraudzījusi, ievērojot minētās regulas 8. pantu.

¹⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2024/2747 (2024. gada 9. oktobris), ar ko izveido pasākumu satvaru saistībā ar iekšējā tirgus ārkārtas situāciju un iekšējā tirgus noturību un groza Padomes Regulu (EK) Nr. 2679/98 (OV L, 2024/2747, 8.11.2024., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2747/oj>).

3. Kontaktpunkti, kas iecelti saskaņā ar šīs regulas 64. pantu, sniedz Komisijai, *ENIM*, citiem infrastruktūras pārvaldītājiem, Direktīvas (ES) 2022/2557 9. panta 1. punktā minētajai kompetentajai iestādei un citām ieinteresētajām personām informāciju par ārkārtas pasākumiem un palīdz koordinēt šādus pasākumus.
4. Ja ārkārtas pasākumiem ir būtiska ietekme uz pārrobežu satiksmi, infrastruktūras pārvaldītāji savstarpēji koordinē savu darbību saskaņā ar 55. pantu, vienlaikus ņemot vērā pamatnostādnes, ko *ENIM* izstrādājis saskaņā ar 57. panta 2. punktu. Veicot koordināciju ar īpašu koordinācijas struktūru starpniecību saskaņā ar 55. panta 2. punkta a) apakšpunktu, iesaista Komisiju un attiecīgās dalībvalstis.
5. Ja ārkārtas pasākumiem ir būtiska ietekme uz pārrobežu satiksmi, regulatīvās iestādes un *ENRRB* pēc Komisijas pieprasījuma tās noteiktajā termiņā sniedz Komisijai atzinumu par ārkārtas pasākumiem. Komisija var pieņemt lēmumus, kuros prasa attiecīgajai dalībvalstij ārkārtas pasākumus atcelt, ja tie netiek uzskatīti par nepieciešamiem.
6. Dalībvalstis nepieciešamības gadījumā vai pēc Komisijas pieprasījuma sniedz atjauninātu informāciju. Dalībvalstis Komisijas noteiktajos termiņos sniedz visu Komisijas pieprasīto informāciju par ārkārtas pasākumiem.

7. Publiskās iestādes, kas atbild par krīzes situāciju pārvaldību, tostarp militārās struktūras, civilās aizsardzības aģentūras un citas iestādes, var organizēt mācības, kurās simulē krīzes situācijas, uz kurām attiecas šis pants. Šādos gadījumos infrastruktūras pārvaldītājs iedala jaudu pēc vajadzības, tostarp vajadzības gadījumā anulē iedalītās jaudas izmantošanas tiesības. Attiecīgajām publiskajām iestādēm piemēro sodu par jaudas izmantošanas tiesību izmaiņām saskaņā ar 42. pantā minētajiem principiem.

50. pants

Informācijas apmaiņa satiksmes pārvaldības jomā

1. Visām iesaistītajām ieinteresētajām personām, kas tieši iesaistītas dzelzceļa pārvadājumu pakalpojuma darbībā, ir tiesības piekļūt IX pielikumā noteiktajai informācijai par konkrēto dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu.

Attiecīgās puses informāciju var izmantot tikai šīs regulas nolūkos un Direktīvas (ES) 2016/797 un īstenošanas aktu, kas pieņemti saskaņā ar minēto direktīvu, nolūkos, ja vien līgumiskajās vienošanās nav noteikts citādi.

2. Infrastruktūras pārvaldītājs šo informāciju dara piekļūstamu saskaņā ar 66. pantu.

3. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar šīs regulas 75. pantu, lai grozītu šīs regulas IX pielikumu nolūkā nodrošināt, ka tas atspoguļo visas izmaiņas savstarpējas izmantojamības tehniskajās specifikācijās, kas noteiktas attiecīgajos īstenošanas aktos, kuri pieņemti saskaņā ar Direktīvu (ES) 2016/797, un ņemot vērā attiecīgo ieinteresēto personu plānošanas, operacionālos, tehniskos un komerciālos apsvērumus.

IV nodaļa

Darbības izvērtēšana

51. pants

Darbības izvērtēšanas vispārīgie principi

1. Saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 7.f panta d) apakšpunktu *ENIM* uzrauga un salīdzinoši novērtē infrastruktūras pārvaldītāju sniegto dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumu darbības rezultātus, ņemot vērā šīs regulas 2. pantā izklāstītos vispārīgos principus. Attiecīgā gadījumā *ENIM* minētajā nolūkā sadarbojas ar Eiropas koordinatoriem, Konsultatīvo darbības izvērtēšanas grupu un *ENRRB*.

2. Infrastruktūras pārvaldītāji Direktīvas 2012/34/ES 8. panta 3. punktā minētajā saimnieciskās darbības plānā nosaka savus darbības mērķrādītājus saskaņā ar šīs regulas 52. panta 5. punkta c) apakšpunktā minētajiem kritērijiem un procedūrām, ņemot vērā visus mērķrādītājus, kas noteikti minētās direktīvas 30. panta 2. punktā minētajās līgumiskajās vienošanās. Minētie mērķrādītāji ietver mērķrādītāju vērtības, kas noteiktas Regulas (ES) 2024/1679 19. panta 1. punkta a) un b) apakšpunktā.
3. Infrastruktūras pārvaldītāji ievieš un izpilda procedūras, kuru mērķis ir uzraudzīt progresu darbības mērķrādītāju sasniegšanā un ziņot par to, sadarbībā ar iesaistītajām ieinteresētajām personām noteikt nepietiekamu darbības rezultātu cēloņus un izstrādāt un īstenot korektīvus pasākumus darbības uzlabošanai. Minētajās procedūrās ņem vērā šīs regulas 52. pantā minēto Eiropas satvaru darbības izvērtēšanai.
4. Saistībā ar saviem darbības mērķrādītājiem infrastruktūras pārvaldītāji arī uzrauga dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu darbību.

52. pants

Eiropas satvars darbības izvērtēšanai

1. *ENIM* līdz ... [26 mēneši no šīs regulas spēkā stāšanās dienas] izstrādā un pieņem “Eiropas satvaru darbības izvērtēšanai”, kurš nosaka kopīgus rīkus, metodoloģijas un procesuālo kārtību, ņemot vērā Regulas (ES) 2024/1679 2. panta 4. punktā un šīs regulas 44. panta 2. punktā noteiktos principus un tās 19. pantā noteiktās operacionālās prioritātes, un īstenošanas aktus, kas pieņemti saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 15. panta 6. punktu. Infrastruktūras pārvaldītāji, veicot darbības izvērtēšanu, maksimāli ņem vērā minētos kopīgos rīkus, metodoloģijas un procesuālo kārtību dzelzceļa infrastruktūras jaudas pārvaldībai.
2. Gatavojot Direktīvas 2012/34/ES 27. pantā un šīs regulas 6. panta 2. punktā minēto tīkla pārskatu, infrastruktūras pārvaldītāji maksimāli ņem vērā Eiropas satvaru darbības izvērtēšanai. Tie tīkla pārskatā paskaidro, kāpēc notikušas novirzes no minētajā satvarā noteiktajiem kopīgajiem rīkiem, metodoloģijas un procesuālās kārtības.
3. *ENIM* publicē Eiropas satvara darbības izvērtēšanai projektu, lai apspriestos ar *ERP* un iesaistītajām ieinteresētajām personām. *ERP* un iesaistītās ieinteresētās personas var iesniegt savas atbildes apspriešanā trīs mēnešu laikā no Eiropas satvara darbības izvērtēšanai projekta publicēšanas.

4. *ENIM* līdz ... [20 mēneši no šīs regulas spēkā stāšanās dienas] iesniedz *ENRRB* Eiropas satvara darbības izvērtēšanai galīgo projektu. *ENRRB* trīs mēnešu laikā pēc galīgā projekta saņemšanas iesniedz *ENIM* ieteikumu par Eiropas satvaru darbības izvērtēšanai. *ENIM*, pieņemot Eiropas satvaru darbības izvērtēšanai, maksimāli ņem vērā minēto ieteikumu.
5. Eiropas satvars darbības izvērtēšanai aptver vismaz VII pielikumā noteiktās darbības jomas. Tajā jo īpaši iekļauj:
 - a) sarakstu ar prioritārajiem darbības jautājumiem, kas jārisina VIII pielikumā noteiktajās darbības jomās;
 - b) darbības rādītājus, kas ļauj uzraudzīt progresu darbības jautājumos, tostarp metodoloģiju un datu prasības šādu rādītāju aprēķināšanai;
 - c) kritērijus un procedūras darbības mērķrādītāju noteikšanai infrastruktūras pārvaldītāju līmenī;
 - d) procedūras a), b) un c) apakšpunktā minēto elementu uzraudzīšanai un pārskatīšanai, kā arī korektīvo pasākumu īstenošanai un darbības mērķrādītāju sasniegšanai.

6. Eiropas satvaru darbības izvērtēšanai vajadzības gadījumā atjaunina, lai ņemtu vērā iesaistīto ieinteresēto personu pieredzi, kā arī pamatojoties uz *ENIM* darbībām. Atjauninot Eiropas satvaru darbības izvērtēšanai, *ENIM* apspriežas ar *ERP* un iesaistītajām ieinteresētajām personām un iesniedz projektu *ENRRB* ieteikuma saņemšanai saskaņā ar 3. un 4. punktu.
7. Īstenojot savas pilnvaras attiecībā uz tīkla pārskatu saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 56. panta 1. un 2. punktu, regulatīvā iestāde ņem vērā *ENRRB* pieņemto ieteikumu par Eiropas satvaru darbības izvērtēšanai saskaņā ar 4. punktu un neskarot regulatīvo iestāžu neatkarības principu.
8. Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 74. pantu pieņemt īstenošanas aktus, ar ko nosaka Eiropas satvaru darbības izvērtēšanai. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 76. panta 2. punktā.

53. pants

Eiropas darbības izvērtēšanas ziņojums

1. Neskarot Direktīvas 2012/34/ES 15. pantu un uz tā pamata pieņemtos īstenošanas aktus, *ENIM*, pamatojoties uz šīs regulas 52. pantā minēto Eiropas satvaru darbības izvērtēšanai, līdz ... [38 mēneši no šīs regulas spēkā stāšanās dienas] sagatavo un publicē Eiropas darbības izvērtēšanas ziņojumu. *ENIM* katru gadu sagatavo un publicē ziņojuma atjauninājumu.
2. Konsultatīvā darbības izvērtēšanas grupa sagatavo patstāvīgu Eiropas darbības izvērtēšanas ziņojuma iedaļu, kurā izklāsta dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumu un dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu darbības novērtējumu, ieteikumus par prioritāri risināmajiem jautājumiem saistībā ar darbību un ieteikumus par darbības uzlabošanas pasākumiem. *ENIM* minēto iedaļu iekļauj 1. punktā minētajā ziņojumā.
3. Eiropas darbības izvērtēšanas ziņojums aptver vismaz līnijas, kas iekļautas Eiropas transporta koridoros, un ietver informāciju, kas minēta Regulas (ES) 2024/1679 54. panta 3. punkta g) apakšpunktā. Sniegtā informācija ir pietiekami detalizēta ģeogrāfiskā tvēruma ziņā un aptver pietiekami ilgu laikposmu, lai būtu iespējama jēgpilna interpretācija.
4. Eiropas darbības izvērtēšanas ziņojumā iekļauj īpašu iedaļu par infrastruktūras pārvaldītāju koordinācijas, kas veikta saskaņā ar 55. pantu, darbību un par 57. pantā minēto apspriešanās mehānismu.

54. pants

Konsultatīvā darbības izvērtēšanas grupa

1. Saskaņā ar 76. panta 2. punktā minēto procedūru Komisija var izveidot vai norīkot objektīvu un kompetentu struktūru, kas darbotos kā Konsultatīvā darbības izvērtēšanas grupa. Konsultatīvo darbības izvērtēšanas grupu izveido kā neatkarīgu un objektīvu ekspertu grupu. Tās locekļus ieceļ, pamatojoties uz nopelniem, kā arī lai nodrošinātu tādu prasmju un pieredzes kombināciju, kas attiecas uz dzelzceļa jaudas pārvaldību, satiksmes pārvaldību, traucējumu pārvaldību un krīzes vadību. Konsultatīvajā darbības izvērtēšanas grupā ir ne vairāk kā deviņi locekļi. Locekļus ieceļ Komisija. Tā sanāk kopā vismaz četras reizes gadā. Konsultatīvās darbības izvērtēšanas grupas darbu finansē Komisija.

Konsultatīvās darbības izvērtēšanas grupas locekļus ieceļ uz četriem gadiem, un viņu pilnvaras var atjaunot divas reizes.

2. Konsultatīvā darbības izvērtēšanas grupa veic šādus uzdevumus:
 - a) ieteikumu sniegšana *ENIM* attiecībā uz 52. pantā minētā Eiropas satvara darbības izvērtēšanai izveidi un pārskatīšanu, tostarp saistībā ar darbības jomām, katrā darbības jomā risināmajiem darbības jautājumiem, kā arī metodoloģiju, procesu, kritēriju un definīciju saskaņošanu tādu datu vākšanai un analīzei, kas saistīti ar darbību un darbības rādītājiem;

- b) ieteikumu sniegšana *ENIM*, *ENRRB*, infrastruktūras pārvaldītājiem, pieteikumu iesniedzējiem, regulatīvajām iestādēm, dalībvalstu iestādēm un attiecīgā gadījumā citām ieinteresētajām personām par korektīviem pasākumiem saistībā ar jaudas pārvaldību, satiksmes pārvaldību, traucējumu pārvaldību un krīzes vadību;
 - c) Eiropas darbības izvērtēšanas ziņojuma projekta rezultātu pārskatīšana un 53. panta 2. punktā minētās patstāvīgās iedaļas sagatavošana;
 - d) atzinumu un ieteikumu sniegšana par dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumu darbību saistībā ar Direktīvas 2012/34/ES 8. panta 1. punktā minēto indikatīvo dzelzceļa infrastruktūras attīstības stratēģiju, minētās direktīvas 8. panta 3. punktā minēto saimnieciskās darbības plānu, minētas direktīvas 30. panta 2. punktā minētajām līgumiskajām vienošanām un minētas direktīvas 35. pantā minēto darbības uzlabošanas shēmu;
 - e) Eiropas koordinātoru konsultēšana jautājumos, kas saistīti ar dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumu un dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu darbību.
3. *ENIM*, tīkla koordinātors, infrastruktūras pārvaldītāji, regulatīvās iestādes, *ENRRB* un attiecīgā gadījumā citas ieinteresētās personas sadarbojas ar Konsultatīvo darbības izvērtēšanas grupu, jo īpaši pēc savas iniciatīvas vai pēc Konsultatīvā darbības izvērtēšanas grupas pieprasījuma sniedzot informāciju par darbību, un dara visu iespējamo, lai to īstenotajā dzelzceļa darbības pārvaldībā ņemtu vērā tās ieteikumus.

4. Konsultatīvā darbības izvērtēšanas grupa, apstrādājot attiecīgo ieinteresēto personu vai Komisijas sniegto informāciju, ievēro komercnoslēpumu konfidencialitāti.

V nodaļa

Eiropas koordinācijas tīkls

55. pants

Koordinācija starp infrastruktūras pārvaldītājiem

1. Infrastruktūras pārvaldītāji savstarpēji un ar citām attiecīgajām ieinteresētajām personām koordinē tos savus pienākumus un uzdevumus, kas tiem uzticēti saskaņā ar šo regulu.
2. Infrastruktūras pārvaldītāji jo īpaši:
 - a) attiecīgā gadījumā izveido organizatoriskas struktūras, procedūras un rīkus, tostarp 66. pantā minētos digitālos rīkus;
 - b) koordinē darbību vispiemērotākajā ģeogrāfiskajā līmenī, tostarp Eiropas transporta koridoru līmenī, iesaistot vienības, kas vislabāk spēj sasniegt lietderīgu un efektīvu iznākumu, un dara to saskaņā ar subsidiaritātes principu;
 - c) sadarbojas ar citiem infrastruktūras pārvaldītājiem, izmantojot izraudzītos kontaktpunktus, kas minēti 64. pantā;

- d) jautājumos, kas attiecas uz Savienību, attiecīgā gadījumā iesaista *ENIM* vai tīkla koordinatoru;
 - e) ja koordinācijas darbībās ir iesaistīti vairāki dalībnieki, ieceļ vadošo vienību, kas ziņo *ENIM* un atbild par apspriešanās pasākumu organizēšanu saskaņā ar 57. pantu;
 - f) nodod *ENIM* lietas, kurās nav izdevies panākt saskaņotu iznākumu;
 - g) pārskata koordinācijas darbību izpildi saskaņā ar IV nodaļu.
3. Koordināciju var īstenot vairāk nekā vienā līmenī, jo īpaši jautājumos, kuros ir nepieciešama koordinācija gan Savienības līmenī, gan specifiskākā ģeogrāfiskajā tvērumā.
4. Ja *ENIM* vai tīkla koordinators ir iesaistīti koordinācijā, tie nodrošina, ka tiek pienācīgi ņemti vērā pārrobežu aspekti.

5. Koordinācija attiecas uz visiem posmiem un mezgliem, kas ir daļa no Eiropas transporta koridoriem.

Infrastrukturā pārvaldītāji var attiecināt koordināciju arī uz papildu līnijām, ja par to vienojas visi attiecīgie infrastruktūras pārvaldītāji.

6. Koordinācija saistībā ar vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesību sadali saskaņā ar 30. pantu aptver visus to infrastruktūras pārvaldītāju tīklus, kuri ir *ENIM* dalībnieki.

56. pants

Koordinācija starp dalībvalstīm

1. Nolūkā veicināt pasažieru un kravu starptautisko dzelzceļa satiksmi dalībvalstīs savstarpēji koordinējas, lai nodrošinātu konsekveni starp to attiecīgajām stratēģiskajām norādēm un valstu prasībām, kas pieņemtas saskaņā ar 4. pantu. Tās jo īpaši nosaka un publicē procedūras un grafikus to koordinācijai.

2. Šā panta 1. punkta nolūkos dalībvalstis jo īpaši:
- a) izvērš koordināciju vispiemērotākajā ģeogrāfiskajā līmenī un, ciktāl iespējams, esošo forumu kontekstā, lai panāktu efektīvu un lietderīgu iznākumu, jo īpaši Eiropas transporta koridoru līmenī;
 - b) attiecīgā gadījumā iesaista Eiropas koordinatorus un jo īpaši tad, kad tiek gūts progress saistībā ar Regulas (ES) 2024/1679 19. pantā noteiktajām operacionālajām prioritātēm;
 - c) uzaicina Komisiju jautājumos, kam nepieciešama koordinācija Savienības līmenī, vai kad tas citā ziņā ir būtiski.

57. pants

Apspriešanās mehānisms Eiropas un pārrobežu jautājumos

1. Infrastruktūras pārvaldītāji nodrošina atbilstīgu un regulāru apspriešanos ar ieinteresētajām personām par Eiropas un pārrobežu jautājumiem. Minētajā nolūkā tie ņem vērā *ENIM* izstrādātās pamatnostādnes, kas minētas 2. punktā.

2. *ENIM* izstrādā, pieņem un īsteno pamatnostādnes nolūkā nodrošināt atbilstīgu un regulāru apspriešanos ar ieinteresētajām personām par Eiropas un pārrobežu jautājumiem, un iekļauj tās Eiropas jaudas pārvaldības satvarā, 46. pantā minētajā Eiropas satvarā pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai un 52. pantā minētajā Eiropas satvarā darbības izvērtēšanai. Minētās pamatnostādnes izstrādā pēc apspriešanās ar *ERP* un īsteno ar tīkla koordinatora atbalstu un iesaistot kontaktpunktus, kurus infrastruktūras pārvaldītāji izraudzījušies saskaņā ar 64. pantu.
3. Ja *ENIM* sagatavo un pieņem atzinumu vai ieteikumu, kas nav saistīts ar Eiropas jaudas pārvaldības satvaru, Eiropas satvaru pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības vai krīzes vadības koordinācijai, vai Eiropas satvaru darbības izvērtēšanai, kas varētu būtiski ietekmēt pieteikumu iesniedzējus, citas iesaistītās ieinteresētās personas vai ieinteresētās personas, tas publicē projektu apspriešanai ar attiecīgajām personām, tostarp *ERP*. Attiecīgajām personām ir sešas nedēļas laika, lai sniegtu atsauksmes par atzinuma vai ieteikuma projektu. Vajadzības gadījumā iesaista dalībvalstu iestādes.

4. *ENIM*, izstrādājot 2. punktā minētās pamatnostādnes un pieņemot 3. punktā minēto galīgo atzinumu vai ieteikumu, ņem vērā attiecīgo personu sniegtās atsauksmes. Ja *ENIM* nolēmj neņemt vērā būtiskus sniegto atsauksmju elementus, tas norāda šādas rīcības iemeslus.

58. pants

ENIM organizācija

1. Šīs regulas nolūkos Eiropas infrastruktūras pārvaldītāju tīklu (*ENIM*), kas minēts Direktīvā 2012/34/ES, organizē saskaņā ar šo pantu.
2. *ENIM* locekļi nodrošina *ENIM* ar tā uzdevumu veikšanai nepieciešamajiem resursiem.
3. Visi tie infrastruktūras pārvaldītāji, kas ir atbildīgi par līnijām, kuras ietilpst *TEN-T* pamattīklā un paplašinātajā pamattīklā, ir *ENIM* locekļi. Citi infrastruktūras pārvaldītāji, kas ir iekļauti jaudas stratēģiskajā pārvaldībā, ievērojot 14. pantu, var būt *ENIM* locekļi. Katrs loceklis ieceļ pārstāvi un aizstājēju.
4. Infrastruktūras pārvaldītāji, kas nav atbildīgi par 3. punktā minētajām līnijām un kas tādējādi nav *ENIM* locekļi, var piedalīties *ENIM* apspriedēs kā novērotāji bez balsstiesībām. Tie var iesniegt paziņojumus izskatīšanai *ENIM*.

5. Infrastruktūras pārvaldītājiem, kas ir atbildīgi par līnijām, kuras ietilpst valstu, kas ir Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācijas (EBTA) locekles, un Transporta kopienas dibināšanas līguma, ko Savienība parakstījusi saskaņā ar Padomes Lēmumu (ES) 2017/1937, Dienvidaustrumu Eiropas pušu *TEN-T* pamattīklā un paplašinātajā pamattīklā, ir tiesības kļūt par *ENIM* locekļiem, ar noteikumu, ka minētās valstis vai personas piemēro šo regulu, ievērojot starptautisku nolīgumu, kas noslēgts ar Savienību, un saskaņā ar dalības kārtību, kas paredzēta šādā nolīgumā.
6. *ENIM* var uz *ad hoc* pamata kā novērotājus uzaicināt infrastruktūras pārvaldītājus no trešām valstīm, uz kuriem neattiecas 5. punkts un kuri pārvalda *TEN-T* pamattīkla un paplašinātā pamattīkla dzelzceļa līnijas.
7. *ENIM* pieņem un publicē savu reglamentu, ko apstiprinājusi Komisija. *ENIM* savu darbību organizē saskaņā ar minēto reglamentu.
8. *ENIM* pieņem lēmumus ar divu trešdaļu balsu vairākumu. Ja reglaments to nosaka, *ENIM* konkrētus lēmumus var pieņemt ar vienkāršu balsu vairākumu. Visiem locekļiem no vienas dalībvalsts kopā ir viena balss. Ja kāds locekļa pārstāvis nav klāt, balsstiesības ir tiesīgs izmantot tā aizstājējs.
9. *ENIM* regulāri rīko sanāksmes. Tas ievēl priekšsēdētāju no savu locekļu vidus.

10. Komisija ir *ENIM* locekle bez balsstiesībām. Tā atbalsta *ENIM* darbību un atvieglo koordināciju.
11. *ENIM* nosaka savu darba programmu. Darba programma aptver laikposmu no diviem līdz pieciem gadiem. *ENIM* saskaņā ar 57. pantā minētajām pamatnostādņēm apspriežas par darba programmas projektu ar *ERP*, pieteikumu iesniedzējiem un citām iesaistītajām ieinteresētajām personām, kā arī apspriežas ar Komisiju, Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru (ERA), kopuzņēmumu “Eiropas dzelzceļš” un attiecīgā gadījumā ar citām ieinteresētajām personām. Attiecīgajām personām ir četras nedēļas laika, lai sniegtu atsauksmes par darba programmas projektu.

59. pants

ENIM pienākumi

1. Papildus Direktīvas 2012/34/ES 7.f pantā noteiktajiem uzdevumiem *ENIM* atbild par visiem uzdevumiem, kas tam uzticēti saskaņā ar šo regulu. Tas jo īpaši:
 - a) pieņem Eiropas jaudas pārvaldības satvaru;
 - b) pieņem šīs regulas 46. pantā minēto Eiropas satvaru pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai;

- c) pieņem šīs regulas 52. pantā minēto Eiropas satvaru darbības izvērtēšanai;
 - d) pieņem šīs regulas 65. pantā minēto tīkla pārskata kopīgo struktūru un apspriežu kopīgo grafiku;
 - e) pieņem atzinumus un ieteikumus infrastruktūras pārvaldītājiem saskaņā ar šīs regulas noteikumiem un pēc savas iniciatīvas;
 - f) pieņem atzinumus un ieteikumus infrastruktūras pārvaldītājiem šīs regulas 55. panta 2. punkta f) apakšpunktā minētajos gadījumos;
 - g) ar tīkla koordinatora palīdzību organizē koordināciju starp infrastruktūras pārvaldītājiem saskaņā ar šīs regulas 55. un 64. pantu.
2. *ENIM* nav politikas veidošanas vai regulatīvo pilnvaru.
3. *ENIM* var izveidot darba grupas.

60. pants

ENIM pārredzamība

1. *ENIM* nodrošina, ka ziņas par dalību tajā, tā darbības metodēm un visa attiecīgā informācija par tīkla darbu ir publiski pieejamas tā tīmekļvietnē. Tas ietver infrastruktūras pārvaldītāju izveidoto īpašo koordinācijas grupu kontaktinformāciju un atsaucis uz koordinācijas rīkiem un procedūrām saskaņā ar 55. pantu.
2. *ENIM* uz savām sanāksmēm uzaicina Eiropas koordinatorus un attiecīgā gadījumā *ERP* pārstāvjus un ERA pārstāvjus no dalībvalstīm un citu iestāžu pārstāvjus, lai apspriestu jautājumus, kas saistīti ar dzelzceļa infrastruktūras attīstību, un lai nodrošinātu sadarbību ar Eiropas koordinatoriem, kā noteikts Regulā (ES) 2024/1679.

61. pants

Tīkla koordinators

1. *ENIM* līdz ... [seši mēneši no šīs regulas spēkā stāšanās dienas] ieceļ objektīvu un kompetentu vienību 62. pantā minēto funkciju veikšanai. Šāda vienība tiek izraudzīta par tīkla koordinatoru.

ENIM locekļi nodrošina tīkla koordinatoru ar tā uzdevumu veikšanai nepieciešamajiem resursiem.

Šīs regulas 58. panta 7. punktā minētajā *ENIM* reglamentā nosaka:

- a) tīkla koordinators iecelšanas un iecelšanas atsaukšanas noteikumus un nosacījumus;
- b) kārtību, kādā tam uztic papildu pienākumus un uzdevumus; un
- c) tā darba uzraudzības un novērtēšanas kārtību.

2. Tīkla koordinators savus uzdevumus veic objektīvi, pārredzami un izmaksu ziņā lietderīgi. Minētajā nolūkā tas iesniedz *ENIM* savu gada darba programmu attiecībā uz šajā regulā noteiktajiem uzdevumiem un gada ziņojumu par darba programmas īstenošanu. *ENIM* apstiprina gada darba programmu un gada ziņojumu, pirms tos pieņem tīkla koordinators.

62. pants

Tīkla koordinators uzdevumi

Tīkla koordinators, atbalstot *ENIM*, veic šādus uzdevumus:

- a) darbojas kā sekretariāts un sagatavo *ENIM* sanāksmes, dokumentus, lēmumus un atzinumus;
- b) palīdz sagatavot Eiropas jaudas pārvaldības satvaru, 46. pantā minēto Eiropas satvaru pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai un 52. pantā minēto Eiropas satvaru darbības izvērtēšanai;

- c) veicina infrastruktūras pārvaldītāju darbības koordināciju saskaņā ar 55. pantu;
- d) identificē noteikumus, procedūras un rīkus, kas ietilpst šīs regulas darbības jomā un ir pieņemti valsts vai infrastruktūras pārvaldītāju līmenī, un kas rada šķēršļus vairāktīklu dzelzeļa pārvadājumu pakalpojumiem, kuri noteikti šajā regulā, un ierosina *ENIM* metodes pārrobežu dzelzeļa pakalpojumu veicināšanai;
- e) sekmē koordināciju starp infrastruktūras pārvaldītājiem attiecībā uz jaudas stratēģisko plānošanu saskaņā ar 16. pantu, izstrādājot specifiskus kustības grafika projektus, kas veicina konkurētspējīgus vairāktīklu tālsatiksmes vilcienu ceļus;
- f) darbojas kā kontaktpunkts infrastruktūras pārvaldītāju vārdā jautājumos, kas saistīti ar jaudas plānošanu un sadali, jo īpaši attiecībā uz iespējamiem jaudas pieprasījumiem, informācijas vai kontaktpunktu pieprasījumiem saistībā ar dzelzeļa starpgadījumiem un jaudas pagaidu ierobežojumiem;
- g) darbojas kā pirmais kontaktpunkts ieinteresētajām personām, kuras ir ieinteresētas izmantot dzelzeļa pakalpojumus, sniedzot attiecīgo dalībnieku, piemēram, infrastruktūras pārvaldītāju un citu iesaistīto ieinteresēto personu, kontaktus;

- h) darbojas kā kontaktpunkts *ENIM* vārdā pieteikumu iesniedzējiem un citām iesaistītajām ieinteresētajām personām jautājumos, kas nav skaidri reglamentēti šajā regulā, jo īpaši attiecībā uz pārrobežu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu uzsākšanu vai izmaiņām vai atbalsta organizēšanu *ad hoc* darbībām, jo īpaši 49. pantā minēto krīzes situāciju risināšanai;
- i) pēc pieprasījuma piedāvā pakalpojumus, jo īpaši digitālos un IT rīkus, lai uzlabotu dzelzceļa pakalpojumus un veicinātu Eiropas dzelzceļa satiksmi.

63. pants

ERP organizācija

1. Iesaistītās ieinteresētās personas, kas nav infrastruktūras pārvaldītāji, līdz ... [seši mēneši no šīs regulas spēkā stāšanās dienas] var iesniegt Komisijai priekšlikumu izveidot *ERP*, lai atvieglotu viedokļu apmaiņu starp tiem un apspriešanos ar *ENIM*. *ERP* mērķis ir nodrošināt efektīvu apspriešanos ar dzelzceļa nozari caur *ENIM*.

Šādā priekšlikumā iekļauj *ERP* reglamentu, kurā nosaka darba kārtību un kritērijus, saskaņā ar kuriem izraugās tās locekļus un atjauno viņu pilnvaras.

2. *ERP* nodrošina visu iesaistīto ieinteresēto personu, kas nav infrastruktūras pārvaldītāji, interešu līdzsvarotu pārstāvību.

ERP ir atvērta dalībai, pamatojoties uz taisnīgiem, pārredzamiem un nediskriminējošiem kritērijiem.

3. Divu mēnešu laikā pēc priekšlikuma saņemšanas saskaņā ar 1. punktu Komisija pēc *ENRRB* atzinuma uzklauššanas novērtē, vai priekšlikums atbilst 2. punkta prasībām, tostarp, vai tajā attiecīgā gadījumā ir vajadzīgas izmaiņas.

4. Pēc 3. punktā minētā novērtējuma un jebkādu nepieciešamo grozījumu pieņemšanas priekšlikumā Komisija dara zināmu savu piekrišanu attiecībā uz *ERP* izveidi.

Pēc tam *ERP* savu reglamentu dara publiski pieejamu savā tīmekļa vietnē.

5. *ERP* izveide neskar iesaistīto ieinteresēto personu, kas nav infrastruktūras pārvaldītāji, tiesības individuāli atbildēt uz *ENIM* un infrastruktūras pārvaldītāju apspriešanās pieprasījumiem.

6. *ERP* var sniegt pašiniciatīvas atzinumus.

7. *ERP* iesniedz Komisijai gada ziņojumu par savām darbībām. Ziņojumu publicē.

64. pants

Infrastrukturā pārvaldītāju koordinācijas kontaktpunkti

1. Lai nodrošinātu koordināciju starp infrastruktūras pārvaldītājiem saskaņā ar 55. pantu, infrastruktūras pārvaldītāji izraugās kontaktpunktus. Kontaktpunkts darbojas kā centrāla saskarne mijiedarbībai starp infrastruktūras pārvaldītāja organizāciju un citām koordinācijas darbībās iesaistītajām vienībām.
2. Infrastrukturā pārvaldītāji nekavējoties informē *ENIM* par visām ar kontaktpunktiem saistītajām izmaiņām, lai tās iekļautu 60. panta 1. punktā minētajās publikācijās.

65. pants

Tīkla pārskatu kopīgā struktūra, saturs un grafiks

1. *ENIM* līdz ... [12 mēneši no šīs regulas spēkā stāšanās dienas] izstrādā un pieņem kopīgu struktūru Direktīvas 2012/34/ES 27. pantā minētajam tīkla pārskatam, kurā ņem vērā informāciju, kas uzskaitīta minētās direktīvas IV pielikumā un šīs regulas V pielikumā, un kopīgu grafiku apspriedēm ar ieinteresētajām personām par tīkla pārskata projektu. Infrastrukturā pārvaldītāji, gatavojot tīkla pārskatu, pēc iespējas vairāk ņem vērā šo struktūru un grafiku.

2. *ENIM* līdz ... [seši mēneši no šīs regulas spēkā stāšanās dienas] iesniedz 1. punktā minētās tīkla pārskata kopīgās struktūras projektu. *ENRRB* trīs mēnešu laikā pēc *ENIM* sagatavotā projekta saņemšanas iesniedz *ENIM* ieteikumu par minēto kopīgo struktūru. *ENIM* ņem vērā minēto ieteikumu.
3. Gatavojot Direktīvas 2012/34/ES 27. pantā minēto tīkla pārskatu, infrastruktūras pārvaldītājs maksimāli ņem vērā šīs regulas 7. pantā minēto Eiropas jaudas pārvaldības satvaru, šīs regulas 46. pantā minēto Eiropas satvaru pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai un šīs regulas 52. pantā minēto Eiropas satvaru darbības izvērtēšanai.
4. Infrastruktūras pārvaldītāji tīkla pārskatā paskaidro iemeslu novirzēm no 1. punktā minētās struktūras un grafika un 3. punktā minētajiem Eiropas satvariem, un par minēto iemeslu informē kompetento regulatīvo iestādi un *ENIM*.

66. pants

Jaudas un satiksmes pārvaldības digitalizācija

1. Infrastruktūras pārvaldītāji nodrošina, ka jaudas pārvaldības un satiksmes pārvaldības procesi, kas ietilpst šīs regulas darbības jomā, tiek īstenoti, izmantojot digitālos rīkus un digitālos pakalpojumus.

Infrastruktūras pārvaldītāju izmantotie jaudas pārvaldības rīki atbilst šīs regulas II nodaļā noteiktajām prasībām par jaudas plānošanas un sadales procesu. Digitālie rīki atbilst prasībām, kas noteiktas Direktīvā (ES) 2016/797 un saskaņā ar to pieņemtajos deleģētajos un īstenošanas aktos, lai nodrošinātu sistēmu savstarpēju izmantojamību un datu saskaņošanu ar Direktīvas (ES) 2016/797 49. pantā minēto infrastruktūras reģistru. Infrastruktūras pārvaldītāji var turpināt izmantot jaudas pārvaldības rīkus, kuri pastāvēja pirms šīs regulas 81. panta 2. punkta d) apakšpunktā minētās piemērošanas dienas, ar noteikumu, ka minētie rīki ļauj infrastruktūras pārvaldītājiem izpildīt šīs daļas prasības.

2. Ar ieviestajiem digitālajiem rīkiem un sniegtajiem digitālajiem pakalpojumiem:
 - a) nodrošina to pakalpojumu efektīvu darbību un kvalitāti, tostarp pilnīgu savstarpēju izmantojamību, kurus infrastruktūras pārvaldītāji sniedz pieteikumu iesniedzējiem;

- b) nodrošina dzelzceļa jaudas pārvaldības un satiksmes pārvaldības pārredzamību visos to posmos, tostarp, izmantojot reāllaika risinājumus, kurus izstrādā kopīgi ar attiecīgajām ieinteresētajām personām un ievieš saskaņā ar Direktīvā (ES) 2016/797 noteiktajām prasībām;
 - c) samazina administratīvo slogu pieteikumu iesniedzējiem, katru informācijas vienumu pieprasot tikai vienu reizi un sniedzot informāciju vai datus vienuviet, tostarp attiecībā uz pārrobežu pakalpojumiem.
3. Ja uz digitālajiem rīkiem vai digitālajiem pakalpojumiem, kas vajadzīgi jaudas pārvaldības vai satiksmes pārvaldības procesu atbalstam, ir jāattiecina savstarpējas izmantojamības tehniskās specifikācijas vai ja ir jāgroza esošās specifikācijas, kas attiecas vai daļēji attiecas uz minētajiem rīkiem, kā paredzēts Direktīvā (ES) 2016/797 un saskaņā ar to pieņemtajos īstenošanas aktos, *ENIM* un infrastruktūras pārvaldītāji sadarbībā ar *ERA* un kopuzņēmumu “Eiropas dzelzceļš” un Direktīvas (ES) 2016/797 5. pantā minētajā procesā dod ieguldījumu šādu specifikāciju izstrādē un uzturēšanā.
4. Infrastruktūras pārvaldītāji sniedz ieguldījumu kopuzņēmuma “Eiropas dzelzceļš” darbā jautājumos, kas ietilpst šīs regulas darbības jomā. Minētajā nolūkā *ENIM* un infrastruktūras pārvaldītāji nodrošina pienācīgu pārstāvību sistēmu pīlāra vadības grupā un izvēršanas grupā, kas minētas attiecīgi Regulas (ES) 2021/2085 96. un 97. pantā.

5. Infrastruktūras pārvaldītāji, iesaistītās ieinteresētās personas un attiecīgā gadījumā apkalpes vietu operatori apmainās ar digitālo informāciju, kas saistīta ar jaudas pārvaldību un satiksmes pārvaldību, izmantojot digitālos rīkus un digitālos pakalpojumus, kuru pamatā ir saskaņota arhitektūra un kuri ietver standartizētas saskarnes vai kopīgas sistēmas saskaņā ar Direktīvu (ES) 2016/797 un uz tās pamata pieņemtajām specifikācijām.

Vairāktīklu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu vai pārrobežu pakalpojumu gadījumā infrastruktūras pārvaldītāji sniedz digitālos pakalpojumus un digitālo informāciju, izmantojot vienotu saskarni vai kopīgas sistēmas, kas izstrādātas un ieviestas *ENIM* vadībā.

ENIM izveido vienas pieturas aģentūru, lai pieteikumu iesniedzēji varētu pieprasīt vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesības vienuviet un ar vienotu darbību.

6. Infrastruktūras pārvaldītāji nodrošina, ka šā panta 1. punktā minētie digitālie rīki un digitālie pakalpojumi sāk darboties līdz šīs regulas 81. pantā noteiktajiem termiņiem. Tīkla koordinators nodrošina kopīgus Eiropas digitālos rīkus un pakalpojumus jaudas un satiksmes pārvaldībai, kas izstrādāti un ieviesti saskaņā ar šā panta 3. punktu. *ERA* saskaņā ar Regulas (ES) 2016/796 23. pantu uzrauga digitālo sistēmu ieviešanu un atbilstību sadarbības tehniskajām specifikācijām, koordinē šo specifikāciju izstrādi un atjaunināšanu un palīdz Komisijai šajā procesā.

VI nodaļa

Jaudas un satiksmes pārvaldības regulatīvā uzraudzība

1. IEDAĻA

REGULATĪVĀS IESTĀDES

67. pants

Regulatīvo iestāžu pienākumi

1. Regulatīvās iestādes funkcijas un pilnvaras, kas noteiktas Direktīvas 2012/34/ES 56. pantā, tiek īstenotas attiecībā uz jautājumiem, uz kuriem attiecas šī regula. Regulatīvā iestāde jo īpaši uzrauga infrastruktūras pārvaldītāju darbības, kā izklāstīts šīs regulas II līdz V nodaļā, un pēc savas iniciatīvas pārbauda atbilstību šai regulai nolūkā novērst pieteikumu iesniedzēju diskrimināciju.
2. Pieteikuma iesniedzējam, tostarp par dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem atbildīgajai valsts, reģionālajai vai vietējai iestādei, ir tiesības iesniegt apelāciju regulatīvajā iestādē saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 56. pantā noteikto procedūru, ja tas uzskata, ka infrastruktūras pārvaldītājs ir izturējies pret to netaisnīgi, ka tas ir ticis diskriminēts vai cietis jebkādā citā veidā, kad infrastruktūras pārvaldītājs ir veicis šīs regulas II līdz V nodaļā aprakstītās darbības.

2. IEDAĻA

EIROPAS DZELZCEĻA TRANSPORTA REGULATĪVO IESTĀŽU TĪKLS

68. pants

Regulatīvo iestāžu sadarbība ENRRB ietvaros

1. Lai izpildītu pienākumus, ievērojot šo regulu, regulatīvās iestādes sadarbojas *ENRRB* ietvaros, kurš izveidots saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 57. panta 1. punktu, tostarp, organizējot kopīgas apspriedes un izmeklēšanas, pieņemot atzinumus vai ieteikumus vai veicot citas attiecīgas darbības. Regulatīvās iestādes sniedz *ENRRB* visu vajadzīgo informāciju saskaņā ar šā panta 6. punktu.

Rīkojoties šīs regulas darbības jomā, *ENRRB* ir šajā iedaļā izklāstītie uzdevumi un pienākumi, un tas organizē savu darbu, kā noteikts šajā iedaļā.

2. Ja tiek iesniegta sūdzība vai veikta izmeklēšana pēc savas iniciatīvas par jautājumu, kas ietilpst šīs regulas darbības jomā un kas ietekmē piekļuvi dzelzceļa tīkliem vai to izmantošanu vairāk nekā vienā dalībvalstī, attiecīgā regulatīvā iestāde informē *ENRRB* un Komisiju par konkrēto sūdzību vai izmeklēšanu.

3. Regulatīvā iestāde jebkādu attiecīgo jautājumu, sūdzību vai izmeklēšanu var nosūtīt *ENRRB* viedokļu apmaiņai vai atzinuma vai ieteikuma pieņemšanai.
4. Pieņemot lēmumus par jautājumiem, kas ietilpst šīs regulas darbības jomā un ietekmē piekļuvi dzelzceļa tīkliem vai to izmantošanu vairāk nekā vienā dalībvalstī, attiecīgās regulatīvās iestādes sadarbojas, *ENRRB* tās koordinējot, lai nodrošinātu to attiecīgo lēmumu konsekveni. Minētajā nolūkā attiecīgās regulatīvās iestādes veic savas funkcijas saskaņā ar šā panta 1. punktu un Direktīvas 2012/34/ES 56. pantu. Tās ņem vērā jebkādu attiecīgo *ENRRB* pieņemto atzinumu un ieteikumu un iesniedz šos lēmumus *ENRRB*.
5. Ja regulatīvā iestāde pieņem lēmumu, kas ir atšķirīgs no jebkura attiecīga *ENRRB* atzinuma vai ieteikuma, vai ja tā atsakās pieņemt lēmumu, tā iesniedz *ENRRB* paskaidrojumu, kurā izklāsta atšķirības un tās pamatojumu, kāpēc tā neievēro *ENRRB* atzinumus vai ieteikumus, un attiecīgo paskaidrojumu iekļauj savā lēmumā.
6. Regulatīvās iestādes, ar kurām apspriežas *ENRRB*, atbild *ENRRB* noteiktajos termiņos un pēc *ENRRB* pieprasījuma sniedz visu informāciju, ko tām ir tiesības pieprasīt saskaņā ar savas valsts tiesību aktiem. Minēto informāciju var izmantot tikai darbībām, ko regulatīvās iestādes veic saskaņā ar šo regulu.

7. Infrastruktūras pārvaldītāji bez kavēšanās sniedz visu informāciju, kas vajadzīga, lai izskatītu šajā pantā minēto sūdzību vai veiktu izmeklēšanu, un ko pieprasa tās dalībvalsts regulatīvā iestāde, kurā atrodas infrastruktūras pārvaldītājs. Regulatīvajām iestādēm ir tiesības pieprasīt no *ENIM* informāciju par izmeklēšanām, kas ir to kompetencē. Regulatīvās iestādes ir tiesīgas šādu informāciju nosūtīt *ENRRB*.
8. Dzelzceļa transporta regulatīvās iestādes nodrošina *ENRRB* darbībai nepieciešamos resursus.

69. pants

ENRRB organizācija un struktūra

Šīs regulas vajadzībām *ENRRB* organizāciju veido šādas struktūrvienības:

- a) Regulatīvo iestāžu padome (“padome”);
- b) sekretariāts.

Regulatīvās iestādes nodrošina sekretariāta darbību.

70. pants

ENRRB uzdevumi un pienākumi

1. Papildus tā uzdevumiem, kas paredzēti Direktīvā 2012/34/ES, *ENRRB* ir arī šajā regulā noteiktie uzdevumi un pienākumi. *ENRRB* publisko visus atzinumus vai ieteikumus, ko tas ir pieņēmis. *ENRRB* nav politikas veidošanas vai regulatīvo pilnvaru.
2. *ENRRB* attiecīgā gadījumā koordinē visus dzelzceļa transporta regulatīvo iestāžu sadarbības pasākumus, kā noteikts 68. pantā, un veicina regulatīvo iestāžu lēmumu saskaņošanu attiecībā uz pārrobežu dzelzceļa pakalpojumiem.
3. Iesaistītās ieinteresētās personas var informēt *ENRRB* par jautājumiem, kuri ietilpst šīs regulas darbības jomā un kuri var ietekmēt piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai vai tās izmantošanu vairāk nekā vienā dalībvalstī. Ja *ENRRB* saņem šādu informāciju, tas to nekavējoties nosūta kompetentajai regulatīvajai iestādei vai iestādēm.

ENRRB var nolemt pieņemt atzinumu vai ieteikumu par šādiem jautājumiem. Šādos gadījumos *ENRRB* nekavējoties informē attiecīgās regulatīvās iestādes par savu nodomu šajā sakarā.
4. *ENRRB* sniedz atzinumu vai ieteikumu attiecīgajām regulatīvajām iestādēm četru nedēļu laikā pēc tam, kad saņemta visa attiecīgā informācija, kas saistīta ar konkrēto jautājumu. Īpaši sarežģītu jautājumu gadījumā *ENRRB* var šo termiņu pagarināt.

5. *ENRRB* pēc pieteikuma iesniedzēju pieprasījuma vai pēc savas iniciatīvas var pieņemt atzinumus un ieteikumus par *ENIM* vai tīkla koordinatora pieņemtajiem lēmumiem. Pieņemot atzinumu vai ieteikumu saskaņā ar šo punktu, tas informē attiecīgās regulatīvās iestādes.
6. *ENRRB* izstrādā kopīgus principus un praksi tādu lēmumu pieņemšanai regulatīvajās iestādēs, kurus minētās iestādes ir pilnvarotas pieņemt saskaņā ar šo regulu.
7. *ENRRB* sniedz Komisijai savus atzinumus vai ieteikumus par jebkādiem 16. pantā minētā koordinācijas procesa trūkumiem un – pēc Komisijas pieprasījuma – par dalībvalstu pieņemtiem ārkārtas pasākumiem, kuriem ir būtiska ietekme uz pārrobežu satiksmi, kā minēts 49. panta 5. punktā.
8. *ENRRB* iesniedz *ENIM* savu atzinumu vai ieteikumu par *ENIM* izstrādātajām pamatnostādnēm par nosacījumiem soda piemērošanai, kā minēts 42. panta 6. punktā.
9. *ENRRB* var sniegt pašiniciatīvas atzinumus par jautājumiem, kas ir tā kompetencē.

71. pants

Padomes sastāvs un organizācija

1. Padomes locekļi ir regulatīvās iestādes no katras dalībvalsts, kas izmanto dzelzceļa tīklu. Tās Padomē ieceļ pārstāvi un aizstājēju.

Komisija ir padomes locekle bez balsstiesībām un ieceļ padomē pārstāvi un aizstājēju.

2. Padomes locekļi un viņu aizstājēji rīkojas neatkarīgi un objektīvi un dara to Savienības interesēs neatkarīgi no konkrētām valsts vai personīgām interesēm. Viņi nelūdz un nepieņem jebkuru valdību, iestāžu, personu vai struktūru norādījumus.
3. *ENRRB* sekretariāts dara publiski pieejamu padomes locekļu un viņu aizstājēju atjauninātu sarakstu, kā arī viņu interešu deklarācijas un kontaktinformāciju.
4. Padome pieņem un publicē savu reglamentu, ko apstiprinājusi Komisija. Reglamentā var paredzēt detalizētāku balsošanas kārtību, jo īpaši procedūru balsošanai steidzamos jautājumos.
5. Padome pieņem lēmumus ar savu locekļu divu trešdaļu balsu vairākumu, ja vien reglamentā nav paredzēts citādi. Katram loceklim ir viena balss. Ja kāds locekļa pārstāvis nav klāt, balsstiesības ir tiesīgs izmantot viņa aizstājējs.

6. Padomi kopīgi vada Komisija un viens loceklis, kuru padomes locekļi ievēl no sava vidus. Komisija ir padomes pastāvīgais līdzpriekšsēdētājs, un otru līdzpriekšsēdētāju ievēl uz diviem gadiem.
7. Sekretariāts nodrošina nepieciešamos pakalpojumus padomes sanāksmju un darba organizēšanai.
8. Saskaņā ar padomes reglamentu padome var nolemt izveidot darba grupas, lai organizētu *ENRRB* darbu saistībā ar konkrētiem jautājumiem, kas attiecas uz šīs regulas īstenošanu, jo īpaši saistībā ar jautājumiem, kas attiecas uz dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumu darbību.

Darba grupās var piedalīties eksperti no dzelzceļa transporta regulatīvajām iestādēm un Komisijas. Ekspertus no iesaistītajām ieinteresētajām personām un no citām publiskām vai privātām struktūrām var uz *ad hoc* pamata uzaicināt piedalīties minētajās darba grupās.

72. pants

Padomes loma un uzdevumi

1. Padome veic visus šajā regulā noteiktos uzdevumus, kas uzticēti *ENRRB*.

2. Padome jo īpaši:

- a) saskaņā ar procesuālajiem noteikumiem, kas noteikti vai minēti 71. panta 5. punktā vai minēti 71. panta 4. punktā, pieņem *ENRRB* atzinumus vai ieteikumus par sūdzībām vai izmeklēšanām, ko tam nosūtījusi regulatīvā iestāde vai iestādes, ievērojot 68. panta 3. punktu;
- b) sadarbībā ar tīkla koordinatoru pieņem atzinumus un ieteikumus par *ENIM* pieņemtajiem lēmumiem šīs regulas darbības jomā;
- c) saņemot sūdzības no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, apkalpes vietu operatoriem vai citām ieinteresētajām personām, sadarbībā ar tīkla koordinatoru pieņem *ENRRB* atzinumus un ieteikumus par 63. pantā minētajām apspriedēm;
- d) izstrādā un pieņem gada ziņojumu par *ENRRB* darbību;
- e) izveido darba grupas un ieceļ to priekšsēdētājus;
- f) nodrošina, ka *ENRRB* darbības metodes un visa attiecīgā informācija par tīkla darbu, tostarp tā atzinumi un ieteikumi, ir publiski pieejami tā tīmekļvietnē; tajā norāda kontaktinformāciju sūdzību iesniegšanai, īpašo darba grupu kontaktinformāciju un informāciju par procedūrām.

VII nodaļa

Nobeiguma noteikumi

73. pants

Eiropas satvaru uzraudzība

1. Konsultatīvā darbības izvērtēšanas grupa uzrauga to, kā tiek pieņemts un piemērots 7. pantā minētais Eiropas jaudas pārvaldības satvars un tā elementi, 46. pantā minētais Eiropas satvars pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai un tā elementi un 52. pantā minētais Eiropas satvars darbības izvērtēšanai un tā elementi.
2. Konsultatīvā darbības izvērtēšanas grupa divu gadu laikā pēc tam, kad *ENIM* ir pieņēmis 1. punktā minētos satvarus, iesniedz *ENIM* un Komisijai ziņojumu par šo satvaru piemērošanu, izvērtējot to efektivitāti. Ziņojumā var iekļaut arī ieteikumus par to, kā novērst konkrētus trūkumus. Ja Konsultatīvā darbības izvērtēšanas grupa satvaros ir konstatējusi būtiskus trūkumus, tā lūdz *ENIM* tos novērst, trīs mēnešu laikā attiecīgo satvaru attiecīgi atjauninot.

Ziņojumu dara publiski pieejamu.

Konsultatīvā darbības izvērtēšanas grupa sniedz ziņojumu vismaz reizi trijos gados.

3. Konsultatīvā darbības izvērtēšanas grupa, uzraugot satvarus un sagatavojot ziņojumu, cieši sadarbojas ar valstu regulatīvajām iestādēm un *ENRRB*. Konsultatīvā darbības izvērtēšanas grupa attiecīgā gadījumā var apspriesties ar *ERP* un citām iesaistītajām ieinteresētajām personām.

74. pants

Ar Eiropas satvaru uzraudzību saistīti īstenošanas akti

1. Komisija ne vēlāk kā 18 mēnešus no dienas, kad *ENIM* ir jāpieņem attiecīgais satvars, pieņem īstenošanas aktu, kurā nosaka 7., 46. un 52. pantā minētos Eiropas satvarus vai to elementus, šādos gadījumos:
 - a) ja *ENIM* līdz ... [18 mēneši no šīs regulas spēkā stāšanās dienas] nepieņem 7. pantā minēto Eiropas jaudas pārvaldības satvaru vai tā elementus;
 - b) ja *ENIM* līdz ... [22 mēneši no šīs regulas spēkā stāšanās dienas] nepieņem 46. pantā minēto Eiropas satvaru pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai vai tā elementus;

c) ja *ENIM* līdz ... [26 mēneši no šīs regulas spēkā stāšanās dienas] nepieņem 52. pantā minēto Eiropas satvaru darbības izvērtēšanai vai tā elementus.

2. 12 mēnešu laikā pēc tam, kad publicēts Konsultatīvās darbības izvērtēšanas grupas ziņojums, kurā izvērtēti 7., 46. un 52. pantā minētie Eiropas satvari vai to elementi, Komisija pieņem īstenošanas aktu, kurā Komisija, ņemot vērā 73. pantā minēto Konsultatīvās darbības izvērtēšanas grupas ziņojumu, secina, ka:

a) kopīgie rīki, metodoloģijas un procesuālā kārtība, kas noteikti Eiropas jaudas pārvaldības satvarā, nav pietiekami, lai sasniegtu to paredzētos mērķus un nodrošinātu dzelzceļa infrastruktūras jaudas pārvaldību vai koordināciju starp infrastruktūras pārvaldītājiem un citām iesaistītajām ieinteresētajām personām;

b) kopīgie rīki, metodoloģijas un procesuālā kārtība, kas noteikti Eiropas satvarā pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai, nav pietiekami, lai sasniegtu to paredzētos mērķus un nodrošinātu pārrobežu satiksmes pārvaldību starp infrastruktūras pārvaldītājiem, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un citām iesaistītajām ieinteresētajām personām;

- c) kopīgie rīki, metodoloģijas un procesuālā kārtība, kas noteikti Eiropas satvarā darbības izvērtēšanai, nav pietiekami, lai sasniegtu to paredzētos mērķus un nodrošinātu to infrastruktūras pārvaldītāju darbības izvērtēšanu, uz kuriem attiecas šī regula;
 - d) Eiropas jaudas pārvaldības satvars nav pietiekams, lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs regulas īstenošanai; vai Eiropas satvars pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai nav pietiekams, lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs regulas īstenošanai; vai Eiropas satvars darbības izvērtēšanai nav pietiekams, lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs regulas īstenošanai; vai
 - e) *ENIM* trīs mēnešu termiņā nebija pietiekami novērsis trūkumus, ko Konsultatīvā darbības izvērtēšanas grupa bija konstatējusi 73. panta 2. punktā minētajā ziņojumā.
3. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 76. panta 2. punktā.
4. Sagatavojot īstenošanas aktu projektus, Komisija ņem vērā *ENIM* darbu un Konsultatīvās darbības izvērtēšanas grupas ziņojumu, ja tāds ir pieejams.

75. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā noteiktos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt 11. panta 9. punktā, 13. panta 4. punktā, 23. panta 9. punktā, 40. panta 3. punktā, 41. panta 11. punktā, 42. panta 11. punktā un 50. panta 3. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no ... [šīs regulas spēkā stāšanās diena]. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 11. panta 9. punktā, 13. panta 4. punktā, 23. panta 9. punktā, 40. panta 3. punktā, 41. panta 11. punktā, 42. panta 11. punktā un 50. panta 3. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jebkādu jau spēkā esošos deleģētos aktus.

4. Pirms deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar katras dalībvalsts ieceltajiem ekspertiem saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu.
5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģēto aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
6. Deleģētais akts, kas pieņemts, ievērojot 11. panta 9. punktu, 13. panta 4. punktu, 23. panta 9. punktu, 40. panta 3. punktu, 41. panta 11. punktu, 42. panta 11. punktu vai 50. panta 3. punktu, stājas spēkā tikai tad, ja divu mēnešu laikposmā no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas minēto laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

76. pants

Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz Direktīvas 2012/34/ES 62. pantā minētā komiteja. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.

Ja komiteja atzinumu nesniedz, Komisija īstenošanas akta projektu nepieņem, un tiek piemērota Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. panta 4. punkta trešā daļa.

77. pants

Ziņošana un pārskatīšana

Līdz 2033. gada 31. decembrim Komisija izvērtē šīs regulas ietekmi uz dzelzceļa nozari un iesniedz Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai ziņojumu par regulas īstenošanu.

Ziņojumā jo īpaši izvērtē:

- a) šīs regulas ietekmi uz dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumu darbību;
- b) šīs regulas ietekmi uz dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu – jo īpaši starptautisko pārvadājumu, tālsatiksmes pārvadājumu un kravu pārvadājumu pakalpojumu – attīstību;
- c) *ENIM*, tīkla koordinatora un *ENRRB* darbu kopumā un saistībā ar kopīgu kritēriju, metodoloģiju un procedūru izstrādi, pieņemšanu un īstenošanu;

- d) to, cik koordinācijas mehānismi ir efektīvi 7. pantā minētajā Eiropas jaudas pārvaldības satvarā, 46. pantā minētajā Eiropas satvarā pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai un 52. pantā minētajā Eiropas satvarā darbības izvērtēšanai;
- e) regulatīvās uzraudzības efektivitāti valstu un Eiropas līmenī;
- f) sociālekonomisko, operacionālo un vides kritēriju darbību.

78. pants

Grozījumi Direktīvā 2012/34/ES

- 1. Direktīvu 2012/34/ES groza šādi:
 - a) direktīvas 1. panta 1. punkta c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“c) principus un procedūras, kas piemērojamas attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras maksas noteikšanu un iekasēšanu, kā noteikts IV nodaļā.”;
 - b) direktīvas 2. panta 6. punktu svītros;
 - c) direktīvas 3. panta 20., 22., 23., 27. un 28. punktu svītros;
 - d) direktīvas 7.b pantu svītros;

e) direktīvas 27. panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Tīkla pārskatā ietver informāciju, kurā noteikti piekļuves nosacījumi attiecīgajai dzelzceļa infrastruktūrai. Tīkla pārskatā ietver arī informāciju par piekļuves nosacījumiem apkalpes vietām, kas ir savienotas ar infrastruktūras pārvaldītāja tīklu, un par pakalpojumu sniegšanas nosacījumiem šajās vietās vai norāda tīmekļa vietni, kur bez maksas elektroniskā formātā ir pieejama šāda informācija. Tīkla pārskata saturs ir noteikts IV pielikumā.”;

f) direktīvas 36. pantu svītros;

g) direktīvas 38. līdz 54. pantu svītros;

h) IV pielikumā svītros 1. un 3. punktu;

i) VII pielikumu svītros.

2. Atsauces uz svīrotajiem Direktīvas 2012/34/ES noteikumiem uzskata par atsaucēm uz šo regulu un lasa saskaņā ar atbilstības tabulu X pielikuma 1. iedaļā.

79. pants

Pārejas noteikumi

1. Pamata vienošanās, kas noslēgtas saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 42. pantu, turpina piemērot līdz to termiņa beigām.
2. Direktīvas 2012/34/ES 3. panta 20., 22., 23., 27. un 28. punktu, 7.b, 36. un 38. līdz 54. pantu, un IV pielikuma 3. punktu, un tās VII pielikumu nepiemēro darbībām un uzdevumiem, ko veic saistībā ar kustības grafikiem, kuri stājas spēkā 2030. gada 14. decembrī vai pēc šā datuma.

80. pants

Atcelšana

1. Regulu (ES) Nr. 913/2010 atceļ no 2030. gada 14. decembra.
2. Atsauces uz atcelto Regulu uzskata par atsaucēm uz šo regulu, un tās lasa saskaņā ar atbilstības tabulu X pielikuma 2. iedaļā.

81. pants

Stāšanās spēkā un piemērošana

1. Šī regula stājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.
2. Šo regulu piemēro no ... [viena diena pēc šīs regulas spēkā stāšanās dienas]. Tomēr:
 - a) regulas 29. panta 2. punktu, 30. panta 1. punktu, 50. pantu un 66. pantu piemēro no 2027. gada 31. decembra;
 - b) regulas 10. panta 1. un 2. punktu piemēro no 2029. gada 1. janvāra;
 - c) šīs regulas 2. un 3. pantu, II nodaļu, izņemot 7. pantu, 10. panta 1. un 2. punktu, 29. panta 2. punktu un 30. panta 1. punktu, un III nodaļu, izņemot 46. pantu, 49. pantu un 50. pantu, piemēro tikai darbībām un uzdevumiem, ko veic saistībā ar kustības grafikiem, kuri stājas spēkā 2030. gada 14. decembrī vai pēc šā datuma;
 - d) 78. pantu piemēro no 2030. gada 14. decembra.

3. Neskarot šā panta 2. punkta, 7. panta 7. punktu, 8. panta 3. punktu, 21. panta 5. punktu, 33. panta 12. punktu, 35. panta 7. punktu, 46. panta 7. punktu un 52. panta 8. punktu un 11. panta 9. punktu, 13. panta 4. punktu, 23. panta 9. punktu, 40. panta 3. punktu, 41. panta 11. punktu, 42. panta 11. punktu un 50. panta 3. punktu, kas Komisijai piešķir attiecīgi īstenošanas un deleģēšanas pilnvaras, piemēro no ... [viena diena pēc šīs regulas spēkā stāšanās dienas].

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Strasbūrā, ...

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētāja*

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs / priekšsēdētāja*

I PIELIKUMS

Nodevumi un jaudas pārvaldības grafiks

1. iedaļa

Šīs regulas 13., 18., 19. un 20. pantā minētie nodevumi, kas infrastruktūras pārvaldītājiem jā sagatavo, veicot jaudas stratēģisko plānošanu

Nodevums	Saturs
Jaudas stratēģija (18. pants)	<ul style="list-style-type: none">– Jaudas stratēģijas ģeogrāfiskais tvērums: līnijas, kas aptvertas jaudas stratēģiskajā plānošanā, ievērojot 14. panta 6. punktu– Plānotā fiziskās dzelzceļa infrastruktūras attīstība, tostarp jaunas infrastruktūras būvniecība, modernizācija, atjaunošana un slēgšana / ekspluatācijas pārtraukšana, sīkāk izklāstot minētās dzelzceļa infrastruktūras raksturlielumus– Pieprasījuma pēc dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem prognozētā attīstība– Dalībvalstu stratēģiskas norādes par jaudas izmantošanu, ja dalībvalstis šādas norādes ir sniegušas– Jauda, kas sadalīta saskaņā ar pamata vienošanās dokumentiem, un jauda, kas varētu būt vajadzīga transporta pakalpojumu sniegšanai saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumiem– Informācija par dzelzceļa infrastruktūras pieejamību un izmantošanu, tostarp par dzelzceļa infrastruktūru, kas atzīta par intensīvi izmantotu vai pārslogotu– Plānotie dzelzceļa infrastruktūras darbi, kā rezultātā rodas jaudas ierobežojumi, kam ir būtiska ietekme.

Nodevums	Saturs
<p>Jaudas modelis (19. pants)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="491 230 1406 297">– Visa jaudas stratēģijā iekļautā informācija, attiecīgā gadījumā atjaunināta un izklāstīta sīkāk <li data-bbox="491 320 1426 611">– Pieteikumu iesniedzējiem pieejamais kopējais jaudas apjoms, tostarp vairāktīklu jauda, dalījumā pa tīkla posmiem, tostarp jaudas apjoms, kas – attiecībā uz dažādiem dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu segmentiem – pieejams dalījumā pa dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu tirgus segmentiem un/vai sadales procesiem, tostarp aizsargātā jauda vēlākiem pieprasījumiem un saskaņā ar pamata vienošanās dokumentiem iedalītā jauda <li data-bbox="491 633 1426 779">– Jaudas apjoms, kas rezervēts jaudas ierobežojumiem, kuri izriet no dzelzceļa infrastruktūras darbiem, dalījumā pēc tā ietekmes uz paredzēto satiksmes apjomu, kā noteikts šā pielikuma 3. iedaļā <li data-bbox="491 801 1410 902">– Detalizēta ģeogrāfiskā informācija: sadalījums attiecīgajos plānošanas posmos, kas atspoguļo dzelzceļa infrastruktūras un pieprasījuma raksturlielumus <li data-bbox="491 925 1358 958">– Piemērošanas laikposms: viens kustības grafika laikposms <li data-bbox="491 981 1321 1079">– Detalizēta informācija laika griezumā: vismaz ikgadējs pārskats (jaudas ierobežojumi) un viena vai vairākas reprezentatīvas dienas (pieprasījumiem pieejamā jauda)

Nodevums	Saturs
<p>Jaudas nodrošinājuma plāns (20. pants)</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Visa jaudas modelī iekļautā informācija, attiecīgā gadījumā atjaunināta un izklāstīta sīkāk – Jauda, kas pieejama sadalei pieteikumu iesniedzējiem kustības grafika laikposmā, uz kuru attiecas jaudas nodrošinājuma plāns: <ul style="list-style-type: none"> i) ja piemērojams saskaņā ar 20. panta 5. punktu un saskaņā ar 20. panta 5. un 6. punktu, iepriekš ieplānotā jauda, kas pieejama pieprasījumiem, tostarp vairāktīklu jauda, kas definēta jaudas objektu veidā saskaņā ar 20. panta 6. punktu; ii) jauda, ko infrastruktūras pārvaldītājs nav iepriekš ieplānojis; iii) jauda, kas ir pieejama 31. panta 1. punktā minētajās apkalpes vietās. – Jauda, kas nav pieejama sadalei pieteikumu iesniedzējiem: <ul style="list-style-type: none"> i) jaudas ierobežojumi, kas noteikti kā jaudas objekti, tostarp jaudas ierobežojumi, kas minēti šā pielikuma 2. punkta 3. iedaļā; ii) jauda, kas jau sadalīta saskaņā ar pamata vienošanās dokumentiem atbilstīgi 33. pantam vai daudzgadu mainīgās plānošanas procesu atbilstīgi 35. pantam; iii) jauda, kas rezervēta mērķiem, kuri nav minēti i) un ii) punktā un kurus infrastruktūras pārvaldītājs skaidri norāda; iv) cita jau iedalīta jauda, kad jaudas nodrošinājuma plāns tiek atjaunināts tā kustības grafika laikā, uz kuru attiecas jaudas nodrošinājuma plāns. – Jaudas ierobežojumu laikā pieejamā alternatīvā jauda – Tīkla darbības traucējumu gadījumā pieejamā alternatīvā jauda – Ierobežojumi, kas piemērojami 26. pantā minētās specializētās dzelzceļa infrastruktūras izmantošanai

2. iedaļa

Šīs regulas 13., 18., 19. un 20. pantā minētais jaudas stratēģiskās pārvaldības grafiks

1. Sagatavojot jaudas stratēģiskās plānošanas nodevumus konkrētam kustības grafika laikposmam, infrastruktūras pārvaldītāji ievēro šajā iedaļā noteikto grafiku.

Apspriešanos ar ieinteresētajām personām par Eiropas un pārrobežu jautājumiem veic saskaņā ar 57. pantu, un tajā iesaista visas iesaistītās ieinteresētās personas. Infrastruktūras pārvaldītāji saskaņā ar 55. pantā sniegto koordinācijas procesa satvaru pastāvīgi koordinē nodevumus.

Nodevums	Atskaites punkts	Termiņš (vēlākais)
Jaudas stratēģija (18. pants)	Jaudas stratēģijas izstrādes posma sākums	X-60
	Pirmā apspriešanās ar iesaistītajām ieinteresētajām personām	X-58
	Stratēģijas projekta publicēšana un otrā apspriešanās ar iesaistītajām ieinteresētajām personām par stratēģijas projektu	X-39
	Galīgās jaudas stratēģijas publicēšana pēc tam, kad infrastruktūras pārvaldītāji savstarpēji veikuši tās galīgo koordināciju, un ņemot vērā jebkādas piezīmes, ko <i>ERP</i> varētu būt izdevusi pēc jaudas stratēģijas projekta publicēšanas	X-36

Nodevums	Atskaites punkts	Termiņš (vēlākais)
Jaudas modelis (19. pants)	Sagatavošanas sākums	X-36
	Jaudas vajadzības, ko paziņojuši pieteikumu iesniedzēji un potenciālie pieteikumu iesniedzēji, un apspriešanās ar iesaistītajām ieinteresētajām personām	X-24
	Jaudas modeļa projekta publicēšana un otras apspriešanās ar pieteikumu iesniedzējiem un iesaistītajām ieinteresētajām personām uzsākšana	X-21
	Apspriešanās ar pieteikumu iesniedzējiem un iesaistītajām ieinteresētajām personām pabeigšana, ņemot vērā visas piezīmes, ko regulatīvā iestāde varētu būt izdevusi pēc jaudas modeļa projekta publicēšanas	X-19
	Galīgā jaudas modeļa publicēšana pēc tam, kad infrastruktūras pārvaldītāji savstarpēji veikuši tā galīgo koordināciju	X-18
Jaudas nodrošinājuma plāns (20. pants)	Sagatavošanas sākums	X-18
	Apspriešanās ar pieteikumu iesniedzējiem un iesaistītajām ieinteresētajām personām	X-14
	Regulatīvā iestāde analizē jaudas nodrošinājuma plāna projektu un var pieņemt lēmumu, kurā infrastruktūras pārvaldītājam tiek prasīts grozīt jaudas nodrošinājuma plānu	No X-14 līdz X-13
	Šā pielikuma 3. iedaļas 2. punktā minēto jaudas ierobežojumu publicēšana	X-12
	Galīgā jaudas nodrošinājuma plāna publicēšana pēc tam, kad infrastruktūras pārvaldītāji savstarpēji veikuši tā galīgo koordināciju	X-11
	Jaudas nodrošinājuma plāna atjaunināšana, ņemot vērā vēlāk iesniegtus pieprasījumus	X-6,5
	Šā pielikuma 3. iedaļas 5. punktā minēto jaudas ierobežojumu publicēšana	X-4
	Jaudas, kas rezervēta sadalei, izmantojot kustības grafiku, pārdale citiem sadales procesiem	X-2
	Jaudas nodrošinājuma plāna atjaunināšana, lai atspoguļotu visas izmaiņas iepriekš iepļānotajā vai sadalītajā jaudā	Līdz X+12 bez kavēšanās
<i>Piezīme. "X-m" nozīmē "m" mēnešus pirms kustības grafika spēkā stāšanās dienas ("X") saskaņā ar 4. iedaļu.</i>		

2. Atkāpjoties no 1. punkta, uz nodevumu “Jaudas stratēģija” attiecībā uz kustības grafika laikposmiem, kas sākas 2030. gada decembrī un 2031. gada decembrī, attiecas šāds vienkāršots un saīsināts grafiks.

Jaudas stratēģija (18. pants)	Stratēģijas projekta publicēšana un apspriešanās ar iesaistītajām ieinteresētajām personām	X-38
	Galīgās jaudas stratēģijas publicēšana pēc tam, kad infrastruktūras pārvaldītāji savstarpēji veikuši tās galīgo koordināciju, un ņemot vērā jebkādas piezīmes, ko <i>ERP</i> varētu būt izdevusi pēc jaudas stratēģijas projekta publicēšanas	X-36

3. iedaļa

Šīs regulas 11. un 37. pantā minētais no dzelzceļa infrastruktūras darbiem izrietošo jaudas ierobežojumu koordinēšanas, apspriešanas un publicēšanas grafiks un prasības

- Jaudas ierobežojumus klasificē atkarībā no to ilguma un to ietekmes uz satiksmi (prognozētais ietekmētais satiksmes apjoms dzelzceļa līnijā dienā) saskaņā ar šo tabulu.

1. tabula. Jaudas ierobežojumu klasifikācija

	Ilgums	Ietekme uz satiksmi	Pirmās koordinācijas un apspriešanas pabeigšana un jaudas ierobežojumu projektu publicēšana	Otrās koordinācijas un apspriešanas pabeigšana par jaudas ierobežojumiem, kas ietekmē vairāk nekā vienu tīklu	Galīgo jaudas ierobežojumu publicēšana	Informācijas sniegšana par piedāvātajiem alternatīvajiem vilcienu ceļiem
Būtiska ietekme	Vairāk nekā 30 dienas	Vairāk nekā 50 %	X-24	X-18	X-12	
Liela ietekme	Vairāk nekā 7 dienas	Vairāk nekā 30 %	X-24	X-13,5	X-12	
Vidēja ietekme	7 dienas vai mazāk	Vairāk nekā 50 %		X-13,5	X-12	
Neliela ietekme	7 dienas vai mazāk	Vairāk nekā 10 %			X-4	T-4 Pasažieru pārvadājumi T-1 Kravu pārvadājumi
<i>“X-m” nozīmē “m” mēnešus pirms kustības grafika spēkā stāšanās dienas (“X”) saskaņā ar 4. iedaļu.</i>						
<i>“T-m” nozīmē “m” mēnešus pirms attiecīgā vilciena brauciena sākuma.</i>						

2. Attiecībā uz jaudas ierobežojumiem, kuriem ir būtiska vai liela ietekme, attiecīgie infrastruktūras pārvaldītāji visus jaudas ierobežojumus un provizoriskos rezultātus pēc apspriešanās ar pieteikumu iesniedzējiem publicē pirmo reizi vismaz 24 mēnešus un otro reizi atjauninātus vismaz 12 mēnešus pirms attiecīgā kustības grafika maiņas. Minētos dzelzceļa infrastruktūras ierobežojumus iekļauj 20. pantā minētajā jaudas nodrošinājuma plānā.
3. Pirmo reizi publicējot jaudas ierobežojumus saskaņā ar 2. punktu, infrastruktūras pārvaldītājs uzsāk apspriešanos par jaudas ierobežojumiem ar pieteikumu iesniedzējiem un attiecīgo apkalpes vietu operatoriem. Ja laikā starp jaudas ierobežojumu pirmo un otro publicēšanas reizi ir vajadzīga koordinācija saskaņā ar 4. punktu, infrastruktūras pārvaldītāji laikā no šīs koordinācijas beigām līdz jaudas ierobežojuma otrajai publicēšanas reizei vēlreiz apspriežas ar pieteikumu iesniedzējiem un attiecīgo apkalpes vietu operatoriem.
4. Ja jaudas ierobežojumi ietekmē vairākus tīklus, tad pirms jaudas ierobežojumu publicēšanas saskaņā ar 1. punktu infrastruktūras pārvaldītāji veic koordināciju savā starpā un, ja nepieciešams, ar attiecīgajiem pieteikumu iesniedzējiem un attiecīgo apkalpes vietu operatoriem.

Galīgo koordināciju un apspriešanos pirms otrās publicēšanas pabeidz:

- a) ne vēlāk kā 18 mēnešus pirms kustības grafika maiņas attiecībā uz jaudas ierobežojumiem, kam ir būtiska ietekme;
- b) ne vēlāk kā 13 mēnešus un 15 dienas pirms kustības grafika laikposma maiņas attiecībā uz jaudas ierobežojumiem, kam ir liela ietekme;
- c) ne vēlāk kā 13 mēnešus un 15 dienas pirms kustības grafika laikposma maiņas attiecībā uz jaudas ierobežojumiem, kam ir vidēja ietekme.

Jaudas ierobežojumu ar būtisku, lielu un vidēju ietekmi galīgo publicēšanu pabeidz vismaz 12 mēnešus pirms attiecīgā kustības grafika maiņas.

5. Attiecībā uz jaudas ierobežojumiem, kuriem ir neliela ietekme, kuri tiek ieviesti nākamajā kustības grafika laikposmā un par kuriem infrastruktūras pārvaldītājs uzzina ne vēlāk kā sešus mēnešus un 15 dienas pirms kustības grafika maiņas, infrastruktūras pārvaldītājs apspriežas ar attiecīgajiem pieteikumu iesniedzējiem par paredzētajiem jaudas ierobežojumiem un vismaz četrus mēnešus pirms kustības grafika maiņas paziņo atjauninātu informāciju par jaudas ierobežojumiem. Infrastruktūras pārvaldītājs sniedz detalizētu informāciju par pasažieru vilcieniem piedāvātajiem vilcienu ceļiem ne vēlāk kā četrus mēnešus un kravas vilcieniem piedāvātajiem vilcienu ceļiem ne vēlāk kā vienu mēnesi pirms jaudas ierobežojuma sākuma, ja vien infrastruktūras pārvaldītājs un attiecīgie pieteikumu iesniedzēji nevienojas par īsāku sagatavošanās laiku.

6. Infrastruktūras pārvaldītāji pēc apspriešanās ar pieteikumu iesniedzējiem un apkalpes vietu operatoriem var nolemt piemērot stingrākas sliekšņvērtības jaudas ierobežojumiem, pamatojoties uz mazākām prognozētā satiksmes apjoma procentuālajām daļām vai mazāku ilgumu, nekā norādīts šā pielikuma 3. iedaļā, vai piemērot kritērijus papildus šajā pielikumā minētajiem kritērijiem. Tie publicē sliekšņvērtības un jaudas ierobežojumu grupēšanas kritērijus tīkla pārskatos, kā minēts V pielikuma 2. punktu.
7. Informācija, ko infrastruktūras pārvaldītājs sniedz, kad rīkojas saskaņā ar 1. vai 5. punktu vai 37. panta 5. punktu, ietver:
- a) plānoto dienu;
 - b) diennakts daļu un, tiklīdz to iespējams noteikt, stundu, kad sākas un beidzas jaudas ierobežojums;
 - c) ierobežojuma ietekmēto dzelzceļa līnijas posmu;
 - d) attiecīgā gadījumā to līniju jaudu, pa kurām novirzīta satiksme.

Infrastruktūras pārvaldītājs minēto informāciju vai saiti uz vietni, kur šī informācija atrodama, publicē tīkla pārskatā, kā minēts IV pielikuma 2. punktā. Infrastruktūras pārvaldītājs šo informāciju regulāri atjaunina. Turklāt infrastruktūras pārvaldītāji šo informāciju publicē digitālā formātā saskaņā ar 10. un 66. pantu.

8. Attiecībā uz jaudas ierobežojumiem, kuriem ir būtiska ietekme, infrastruktūras pārvaldītājs pirmajā apspriešanās kārtā pieteikumu iesniedzējiem pēc to pieprasījuma iesniedz salīdzinājumu, kurā raksturoti apstākļi, ko izraisītu vismaz divas jaudas ierobežojumu alternatīvas. Infrastruktūras pārvaldītājs minētās alternatīvas izstrādā, pamatojoties uz pieteikumu iesniedzēju viedokļiem, kas pausti pieprasījumu iesniegšanas laikā, un kopīgi ar pieteikumu iesniedzējiem.

Par katru alternatīvu salīdzinājumā ietver vismaz:

- a) jaudas ierobežojuma ilgumu;
- b) gaidāmo orientējošo iekasējamo infrastruktūras lietošanas maksu;
- c) jaudu, kas pieejama līnijās, pa kurām novirzīta satiksme;
- d) pieejamos alternatīvos maršrutus un
- e) orientējošo braucienu ilgumu.

Pirms infrastruktūras pārvaldītājs izvēlas kādu no jaudas ierobežojumu alternatīvām, tas apspriežas ar ieinteresētajiem pieteikumu iesniedzējiem un ņem vērā dažādu alternatīvu ietekmi uz minētajiem pieteikumu iesniedzējiem un pakalpojumu lietotājiem. Ja alternatīvu jaudas ierobežojumu analīze attiecas uz vairāk nekā vienu infrastruktūras pārvaldītāju, infrastruktūras pārvaldītāji savstarpēji veic koordināciju.

9. Attiecībā uz jaudas ierobežojumiem, kuriem ir būtiska ietekme, infrastruktūras pārvaldītājs izstrādā kritērijus, pēc kuriem katra veida pārvadājumus veicoši vilcieni būtu jānovirza pa citu maršrutu, ņemot vērā pieteikuma iesniedzējam radušos komerciālos un darbības ierobežojumus, ja vien minētie darbības ierobežojumi neizriet no pieteikuma iesniedzēja vadības vai organizatoriskajiem lēmumiem, un neskarot mērķi samazināt infrastruktūras pārvaldītāja izmaksas saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 30. panta 1. punktu. Infrastruktūras pārvaldītājs minētos kritērijus publicē tīkla pārskatā.
10. *ENIM* savā tīmekļa vietnē publicē 7. punktā prasīto informāciju.

4. iedaļa

Šīs regulas 34. un 40. pantā minētais grafiks jaudas sadalei ikgadējā sadales procesā

1. Infrastruktūras pārvaldītājs un pieteikumu iesniedzēji ievēro šādu grafiku.

Atskaites punkts vai laikposms	Termiņš vai ilgums
Kustības grafika derīguma termiņš (“kustības grafika laikposms”)	Sākas decembra otrās sestdienas pusnaktī un ilgst līdz nākamā gada decembra otrās sestdienas pusnaktij.
Kustības grafika stāšanās spēkā	Decembra otrās sestdienas pusnakts
Jaudas nodrošinājuma plāna publicēšana	Saskaņā ar šā pielikuma 2. iedaļu
No dzelzceļa infrastruktūras darbiem izrietošo jaudas ierobežojumu publicēšana	Saskaņā ar šā pielikuma 2. un 3. iedaļu
Termiņš, līdz kuram pieteikumu iesniedzējiem jāiesniedz jaudas izmantošanas tiesību pieprasījumi	X–9,5
Kustības grafika projekta sagatavošana Infrastruktūras pārvaldītājam(-iem) noteiktais termiņš jaudas piedāvājuma projekta iesniegšanai pieteikumu iesniedzējiem	X–7,5
Apspriešanās ar pieteikumu iesniedzējiem pabeigšana	X–6,5
Infrastruktūras pārvaldītājam(-iem) noteiktais termiņš galīgā jaudas piedāvājuma iesniegšanai pieteikumu iesniedzējiem	X–5,5
Kustības grafika projekta sagatavošana Infrastruktūras pārvaldītājam(-iem) noteiktais termiņš jaudas izmantošanas tiesību sadalei pieteikumu iesniedzējiem	X–5,25
Jaudas specifikāciju pārveide vilcienu ceļos	Jāprecizē tīkla pārskatā infrastruktūras pārvaldītājiem, ņemot vērā 7. pantā minēto Eiropas jaudas pārvaldības satvaru
<i>Piezīme. “X–m” nozīmē “m” mēnešus pirms kustības grafika spēkā stāšanās dienas (“X”).</i>	

2. Šīs iedaļas 1. punkta tabulā noteiktais termiņš, līdz kuram pieteikumu iesniedzējiem jāiesniedz jaudas izmantošanas tiesību pieprasījumi, ir dzelzceļa infrastruktūras jaudas pieprasījumu iesniegšanas termiņš, kas minēts Direktīvas 2012/34/ES 27. panta 4. punktā.

5. iedaļa

Šīs regulas 33. un 40. pantā minētais grafiks jaudas sadalei saskaņā ar pamata vienošanās dokumentiem

Infrastrukturā pārvaldītājs ievēro šādu grafiku.

Laikposms	Ilgums
Pamata vienošanos spēkā esības standarta termiņš	Pieci gadi
Jaudas specifikāciju pārveide vilcienu ceļos	No X-9,5 līdz X-7,5 (kopā ar koordināciju ikgadējā sadales procesā, kas minēts 4. iedaļā)
<i>Piezīme. "X-m" nozīmē "m" mēnešus pirms kustības grafika spēkā stāšanās dienas ("X") saskaņā ar 4. iedaļu.</i>	

6. iedaļa

Šīs regulas 35. un 40. pantā minētais grafiks jaudas sadalei mainīgās plānošanas procesā

Infrastrukturā pārvaldītājs un pieteikumu iesniedzēji jaudas sadalei mainīgās plānošanas procesā ievēro šādu grafiku:

Atskaites punkts vai laikposms	Termiņš vai ilgums
Agrīnākais brīdis, kad pieteikumu iesniedzēji var iesniegt jaudas pieprasījumus jaudas sadalei mainīgās plānošanas procesā	Četri mēneši pirms pirmā vilciena brauciena
Pēdējais brīdis, kad pieteikumu iesniedzēji var iesniegt jaudas pieprasījumus jaudas sadalei mainīgās plānošanas procesā	Viens mēnesis pirms pirmā vilciena brauciena
Maksimālais ilgums jaudas izmantošanas tiesībām, kas piešķirtas jaudas sadalē mainīgās plānošanas procesā	36 mēneši, sākot no pirmā vilciena brauciena
Jaudas specifikāciju pārveide vilcienu ceļos attiecībā uz jaudas izmantošanas tiesībām, kas piešķirtas saskaņā ar 35. panta 2. punkta a) apakšpunktu	Jāprecizē infrastruktūras pārvaldītājiem, ņemot vērā 7. pantā minēto Eiropas jaudas pārvaldības satvaru
Jaudas specifikāciju pārveide vilcienu ceļos attiecībā uz jaudas izmantošanas tiesībām, kas piešķirtas saskaņā ar 35. panta 2. punkta b) apakšpunktu	Jāprecizē infrastruktūras pārvaldītājiem, ņemot vērā 7. pantā minēto Eiropas jaudas pārvaldības satvaru
Maksimālais laikposms, kurā infrastruktūras pārvaldītājiem jāsaņem jaudas izmantošanas tiesību piedāvājums saskaņā ar jaudas sadales mainīgās plānošanas procesu	15 dienas
<i>Piezīme. "X-m" nozīmē "m" mēnešus pirms kustības grafika spēkā stāšanās dienas ("X") saskaņā ar 4. iedaļu.</i>	

7. iedaļa

Šīs regulas 36. un 40. pantā minētais grafiks jaudas sadalei *ad hoc* procesā

Sadalot dzelzceļa infrastruktūras jaudu *ad hoc* procesā, infrastruktūras pārvaldītājs ievēro šādu grafiku.

Laikposms	Ilgums
Maksimālais laikposms, kurā infrastruktūras pārvaldītājiem jā sagatavo jaudas izmantošanas tiesību piedāvājums	Septiņas kalendārās dienas un jebkurā gadījumā 24 stundas pirms vilcienu kustības uzsākšanas

8. iedaļa

Šīs regulas 41. pantā minētais iedalītās jaudas izmaiņu grafiks

Mainot dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanas tiesības, infrastruktūras pārvaldītājs ievēro šādu grafiku.

Atskaites punkts vai laikposms	Termiņš vai ilgums
Maksimālais laikposms, kurā infrastruktūras pārvaldītājam jā piedāvā alternatīvas jaudas izmantošanas tiesības, kas attiecas uz vienu tīklu	Četras kalendārās dienas un jebkurā gadījumā 24 stundas pirms vilcienu kustības uzsākšanas
Maksimālais laikposms, kurā attiecīgajiem infrastruktūras pārvaldītājiem jā piedāvā alternatīvas vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesības	Astoņas kalendārās dienas un jebkurā gadījumā 24 stundas pirms vilcienu kustības uzsākšanas

II PIELIKUMS

Robežvērtības infrastruktūras atzīšanai par intensīvi izmantotu un pārslogotu dzelzceļa infrastruktūru, kā minēts 23. pantā

Lietojums	Klasifikācija	Jaudas izmantojums	Atsauces periods
Neviendabīga satiksme	Intensīvi izmantota	> 85 % no teorētiskās jaudas	Vairāk nekā četras stundas vairāk par 200 dienām gadā
Neviendabīga satiksme	Pārslogota	> 95 % no teorētiskās jaudas	Vairāk nekā četras stundas vairāk par 250 dienām gadā
Viendabīga satiksme	Intensīvi izmantota	> 90 % no teorētiskās jaudas	Vairāk nekā četras stundas vairāk par 200 dienām gadā
Viendabīga satiksme	Pārslogota	> 95 % no teorētiskās jaudas	Vairāk nekā četras stundas vairāk par 250 dienām gadā

“Jaudas izmantojums” nozīmē attiecību starp sadalīto jaudu vai – attiecībā uz iepriekšējiem kustības grafika laikposmiem – faktisko kursējošo vilcienu skaitu un teorētisko jaudu, kas pieejama noteiktā dzelzceļa infrastruktūras elementā, pamatojoties uz 23. panta 2. punktā minēto metodoloģiju.

“Viendabīga satiksme” nozīmē, ka vilcieniem attiecīgajā posmā parasti ir līdzīgi raksturlielumi, kas ir būtiski jaudas izmantojumam, jo īpaši ātrums, pieturvietu shēma un paātrinājums.

“Neviendabīga satiksme” nozīmē, ka vilcieniem attiecīgajā posmā ir atšķirīgi raksturlielumi, kas ir būtiski jaudas izmantojumam, jo īpaši ātrums, pieturvietu shēma un paātrinājums.

III PIELIKUMS

7. pantā minētā Eiropas jaudas pārvaldības satvara saturs

Eiropas jaudas pārvaldības satvarā, kas minēts 7. pantā, ir vismaz šādi elementi:

Elements	Atsauce(-es)
Dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu veidi, kas izmantojami jaudas stratēģiskajai plānošanai, un to apraksts	14. panta 2. punkts
Kopīgi rīki, metodoloģijas un procesuālā kārtība jaudas stratēģiskajai plānošanai, tostarp saistībā ar koordināciju starp infrastruktūras pārvaldītājiem un apspriešanos ar ieinteresētajām personām, tostarp attiecībā uz paziņojumiem par jaudas vajadzībām	14. panta 4. punkts, 14. panta 10. punkts, 15. pants, 16. pants, 19. panta 1. punkts, 57. pants
Pamatnostādnes, kurās noteiktas procedūras un metodoloģijas, kas jāizmanto transporta tirgus analīzei	17. panta 3. punkts
Jaudas nodrošinājuma plāna publicēšanas līdzekļi un apspriešanas process ar pieteikumu iesniedzējiem	20. panta 11. punkts
Pamatnostādnes par to ierobežojumu noteikšanu, kuru ietvaros infrastruktūras pārvaldītājs var ierosināt jaudas modeli vai jaudas nodrošinājuma plānu, kas atšķiras no saņemtajiem ievaddatiem	19. panta 3. punkts, 20. panta 7. punkts
Jaudas nodrošinājuma plānā iekļautās iepriekš ieplānotās jaudas sadales kritēriji un procedūras	22. panta 4. punkts

Elements	Atsauce(-es)
Specifikācijas jaudas plānošanas objektiem cilvēklasāmā un mašīnlasāmā formātā	22. panta 5. punkts
Kopīga dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanas metode	23. panta 2. punkts
Novērtēšanas metodoloģija un ar dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem saistīto parametru saraksts un sociālekonomiskie un vidiskie kritēriji, tostarp parametru saraksts, standarta parametru vērtības vai standartvērtību diapazoni	27. panta 4. punkts, 39. panta 4. punkts
Jaudas specifikāciju raksturlielumi	28. panta 1. punkts
Robežvērtības kvotu diapazoni, kas piemērojami neizmantoto jaudas izmantošanas tiesību anulēšanai	29. panta 3. punkts
Procedūras un metodes vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesību sadales koordinēšanai, tostarp minimālās kvalitātes prasības	30. panta 5. punkts
Vadlīnijas par to, kā definēt ierobežojumus attiecībā uz atšķirībām starp pieteikumu iesniedzēju pieprasīto jaudu un dzelzceļa infrastruktūras jaudu, ko infrastruktūras pārvaldītāji piedāvā procesā pretrunu risināšanai vienošanās ceļā	38. panta 2. punkts
Pamatnostādnes par mehānismu pretrunu risināšanai vienošanās ceļā attiecībā uz tādām pretrunām, kas saistītas ar vismaz vienu vairāktīklu jaudas pieprasījumu	38. panta 7. punkts
Procedūras jaudas izmantošanas tiesību izmaiņu pārvaldībai pēc tiesību sadales.	41. panta 10. punkts
Pamatnostādnes sodu modulācijas piemērošanai	42. panta 6. punkts
Pamatnostādnes par atbilstīgu un regulāru apspriešanos ar ieinteresētajām personām par Eiropas un pārrobežu jautājumiem	57. panta 2. punkts

IV PIELIKUMS

Soda minimālais un maksimālais apmērs saskaņā ar 42. pantu

Soda minimālais apmērs pirms iespējamās modulācijas ir 1 EUR/km no ietekmētā vilcienu ceļa.

Soda maksimālais apmērs pirms iespējamās modulācijas ir 8 EUR/km no ietekmētā vilcienu ceļa.

V PIELIKUMS

Direktīvas 2012/34/ES 27. pantā minētā tīkla pārskata saturs –
iedaļa par jaudas pārvaldību un satiksmes pārvaldību

Papildus Direktīvas 2012/34/ES 27. panta 2. punktā minētajiem elementiem minētajā pantā minētajā tīkla pārskatā iekļauj:

- 1) iedaļu, kurā raksturo dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem pieejamo dzelzceļa infrastruktūru un norāda piekļuves nosacījumus. Minētajā iedaļā ir atsauce uz informāciju, kas pieejama Direktīvas (ES) 2016/797 49. pantā minētajā infrastruktūras reģistrā;
- 2) iedaļu par jaudas pārvaldības principiem un kritērijiem. Tā norāda dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem pieejamās dzelzceļa infrastruktūras vispārīgos jaudas raksturlielumus un visus ierobežojumus, kas saistīti ar šīs infrastruktūras izmantošanu, ietverot iespējamās jaudas prasības apkopes darbiem. Tā arī precizē ar jaudas pārvaldības procesu saistītās procedūras un termiņus. Tā ietver īpašus kritērijus, ko pielieto minētajā procesā, jo sevišķi:
 - a) procedūras, saskaņā ar kurām ar pieteikumu iesniedzējiem apspriežas par jaudas stratēģisko plānošanu un sniedz paziņojumus par jaudas vajadzībām;

- b) procedūras, saskaņā ar kurām pieteikumu iesniedzēji infrastruktūras pārvaldītājam var pieprasīt jaudu;
- c) pieteikumu iesniedzējiem piemērojamās prasības;
- d) jaudas stratēģiskās plānošanas grafiku, pieprasīšanas, sadales, pielāgošanas un pārplānošanas procesu grafiku un procedūras, kas jāievēro, pieprasot informāciju par kustības grafika plānošanu, kā arī procedūras plānoto un neplānoto apkopes darbu grafika sastādīšanai;
- e) principus, kas reglamentē 38. pantā minēto mehānismu pretrunu risināšanai vienošanās ceļā un 39. pantā minēto oficiālo mehānismu pretrunu risināšanai;
- f) jaudas izmantošanas tiesību izmaiņu gadījumā nosakāmo sodu struktūru un līmeni;
- g) kārtību, kā jārikojas, un kritērijus, kas jāpiemēro intensīvi izmantotas vai pārslogotas dzelzceļa infrastruktūras gadījumā;
- h) sīkas ziņas par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas ierobežojumiem;
- i) paskaidrojumu par visām novirzēm no 7. pantā minētā Eiropas satvara;

- 3) iedaļu par darbībām, tostarp par satiksmes pārvaldību, traucējumu pārvaldību un krīzes vadību. Tā izklāsta šajā regulā un Direktīvās (ES) 2016/797, (ES) 2016/798 un 2007/59/EK noteikto prasību īstenošanu, tostarp:
- a) ekspluatācijas noteikumus, tostarp satiksmes pārvaldības prioritātes noteikumus vai prioritātes principus, tehnisko, ekspluatācijas un drošuma noteikumu sarakstu vai atsauces uz tiem, kā arī atsauces uz noteikumiem, kas attiecas uz ekspluatācijas personālu;
 - b) operacionālos pasākumus, tostarp noteikumus un procedūras traucējumu pārvaldībai un krīzes vadībai, ar ekspluatāciju saistītajai saziņai un datu apmaiņai ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un citām iesaistītajām ieinteresētajām personām;
 - c) darbībās izmantoto informācijas sistēmu sarakstu un atsauces uz šīm sistēmām;
 - d) paskaidrojumu par visām novirzēm no šīs regulas 46. pantā minētā Eiropas satvara;

- 4) iedaļu par darbības rezultātu pārvaldības galvenajiem elementiem, kas jo īpaši ietver:
- a) atsauces uz darbības mērķiem, kas noteikti Direktīvas 2012/34/ES 8. panta 3. punktā minētajā saimnieciskās darbības plānā un minētās direktīvas 30. pantā norādītajā līgumiskās vienošanās dokumentā;
 - b) procedūras, ar kurām uzrauga progresu mērķrādītāju sasniegšanā un ziņo par to, sadarbībā ar iesaistītajām ieinteresētajām personām nosaka nepietiekamu darbības rezultātu cēloņus un izstrādā un īsteno korektīvus pasākumus darbības rezultātu uzlabošanai;
 - c) paskaidrojumu par visām novirzēm no šīs regulas 52. pantā minētā Eiropas satvara.
-

VI PIELIKUMS

Šīs regulas 46. pantā minētā Eiropas satvara pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai saturs

Eiropas satvars pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai ietver vismaz šādus elementus:

Elements	Atsauce(-es)
Satiksmes pārvaldības un traucējumu pārvaldības noteikumi un procedūras, kas infrastruktūras pārvaldītājiem jāņem vērā, nosakot satiksmes pārvaldības noteikumus un procedūras.	45. pants
Kopīgi noteikumi un procedūras satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai starp infrastruktūras pārvaldītājiem un ar iesaistītajām ieinteresētajām personām.	44. pants, 45. pants, 46. panta 1. punkts, 46. panta 4. punkts, 47. pants, 48. pants
Pamatnostādnes jaudas pārvaldībai un sadalei tīkla darbības traucējumu gadījumā un krīzes situācijās	43. panta 2. punkts
Pārrobežu satiksmes pārvaldībā iesaistīto ieinteresēto personu pienākumu noteikšana, pamatojoties uz saskaņotu darbības procedūru, atskaites punktu un saskarņu kopumu.	47. pants
Procedūras, noteikumi, rīki un saskarnes, tostarp saskaņoti digitālie rīki un saskarnes, saziņai un informācijas apmaiņai starp infrastruktūras pārvaldītājiem, iesaistītajām ieinteresētajām personām un citām attiecīgajām ieinteresētajām personām, jo īpaši publiskajām iestādēm.	47. pants, 50. pants, 66. pants

Elements	Atsauce(-es)
Principi īpašu koordinācijas grupu izveidei saistībā ar satiksmes pārvaldību, traucējumu pārvaldību un krīzes vadību.	55. panta 2. punkts
Noteikumi par simulācijām un apmācībām, jo īpaši saistībā ar tīkla darbības traucējumiem un krīzes situācijām	49. panta 7. punkts
Kopīga metode tam, lai aplēstu nosacījumus attiecībā uz ilgumu un iespējamo ietekmi uz satiksmi un tīkla koordinators starpgadījuma ziņojuma saturu	48. panta 7. punkts
Pamatnostādnes, kuru mērķis ir nodrošināt atbilstīgu un regulāru apspriešanos ar ieinteresētajām personām par Eiropas un pārrobežu jautājumiem	57. panta 2. punkts

VII PIELIKUMS

Tīkla darbības traucējumi, kas minēti 48. pantā

Starpgadījuma veids	Paredzamais iespējamais ilgums	Paredzamā iespējamā ietekme
Tīkla darbības traucējums	Vilcienu izmantošanai pieejamās jaudas atgriešanās līmenī, kāds bija pirms starpgadījuma, prasa trīs vai vairāk dienas.	– 50 % vai vairāk vilcienu, kas kursē ietekmētajā posmā un darbojas vienā tīklā, nepieciešami ar ekspluatāciju saistīti pielāgojumi – mazāk nekā 50 % vilcienu, kas kursē ietekmētajā posmā un darbojas vairāk nekā vienā tīklā, nepieciešami ar ekspluatāciju saistīti pielāgojumi vai paredzams, ka tiem šādi pielāgojumi būs nepieciešami
Vairāktīklu darbības traucējums	Vilcienu izmantošanai pieejamās jaudas atgriešanās līmenī, kāds bija pirms starpgadījuma, prasa trīs vai vairāk dienas	– 50 % vai vairāk vilcienu, kas kursē ietekmētajā posmā un darbojas vairāk nekā vienā tīklā, nepieciešami ar ekspluatāciju saistīti pielāgojumi vai paredzams, ka tiem šādi pielāgojumi būs nepieciešami

VIII PIELIKUMS

52. pantā minētā Eiropas satvara darbības izvērtēšanai saturs

Darbības joma	Attiecīgie jautājumi (indikātīvi)
Dzelzceļa infrastruktūra un iekārtas	<ul style="list-style-type: none">– Fiziskās infrastruktūras un tās iekārtu jauda un spējas, tostarp <i>TEN-T</i> standartu ieviešana– Dzelzceļa infrastruktūras jaudas vai spējas samazinājums, kas radies dzelzceļa infrastruktūras atjaunošanas, apkopes vai remonta atlikšanas dēļ
Dzelzceļa infrastruktūras jauda	<ul style="list-style-type: none">– Jaudas piedāvājums kvantitātes un kvalitātes ziņā– Jaudas izmantojums, neizmantojotā jauda, ko var izmantot, lai pielāgotos satiksmes apjoma pieaugumam– Atbilstība starp pieejamo jaudu (plānoto vai neplānoto) un tirgus vajadzībām viena tīkla un vairāktīklu līmenī– Jaudas piedāvājuma stabilitāte, jo īpaši saistībā ar dzelzceļa infrastruktūras darbiem– Pārslogota dzelzceļa infrastruktūra– Plānotais laiks, ko vilcieni pavada robežstacijās
Satiksmes pārvaldība	<ul style="list-style-type: none">– Dažādu dzelzceļa pakalpojumu veidu punktualitāte/kavēšanās sākumpunktā, maršruta pieturvietās un galapunktā, kā arī ekspluatācijas ziņā svarīgās vietās– Vilcienu atcelšana– Faktiskais laiks, ko vilcieni pavada robežstacijās

Darbības joma	Attiecīgie jautājumi (indikatīvi)
Traucējumu pārvaldība un krīzes vadība	<ul style="list-style-type: none"> – Satiksmes daļa, ko traucējumu vai krīzes laikā varētu novirzīt pa citu maršrutu vai pārplānot – Traucējumu ietekme uz dzelzceļa satiksmi kavēšanās un atcelšanas ziņā – Traucējumu ietekme uz dzelzceļa pakalpojumu sniedzējiem un to klientiem – Konkrētas problēmas (kvalitātes ziņā)
Digitālo pakalpojumu, rīku un saskarņu ieviešana un darbība	<ul style="list-style-type: none"> – Atbalsts procesiem, kas saistīti ar jaudas pārvaldību, satiksmes pārvaldību un traucējumu pārvaldību – Sniegtās informācijas un datu pilnīgums un kvalitāte, kā arī ērtas piekļuves iespējas iesaistītajām ieinteresētajām personām – Saskaņošana ar kopuzņēmumā “Eiropas dzelzceļš” izstrādāto Eiropas arhitektūru un attiecīgajām tehniskajām specifikācijām saskaņā ar Direktīvu (ES) 2016/797
Atbilstība regulai; regulatīvā uzraudzība	<ul style="list-style-type: none"> – Procesa rādītāji, ar ko uzrauga atbilstību noteikumiem un procedūrām – Regulatīvajām iestādēm un ENRRB iesniegtās sūdzības
Kārtība, kādā pārskata satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības rezultātus, tostarp koordināciju starp iesaistītajām ieinteresētajām personām	
Pamatnostādnes, kuru mērķis ir nodrošināt atbilstīgu un regulāru apspriešanos ar ieinteresētajām personām par Eiropas un pārrobežu jautājumiem, kā minēts 57. panta 2. punktā	

IX PIELIKUMS

50. pantā minētā informācija, kas sniedzama iesaistītajām ieinteresētajām personām

Turpmāk minēto informāciju, kas attiecīgā gadījumā sniegta saskaņā ar Direktīvu (ES) 2016/797 un attiecīgajiem saskaņā ar to pieņemtajiem īstenošanas aktiem un ņemot vērā iesaistīto personu attiecīgos pienākumus, kas minēti Komisijas Regulā (ES) 2026/253¹, sniedz atbilstīgi šīs regulas 50. pantam:

Infrastrukturā pārvaldītāja sniegta informācija:

- vilciena numurs;
- ziņošana par vilcienu;
- ceļa iedalīšana;
- vilciena kustības informācija un vilciena prognozes informācija;
- informācija par pakalpojuma pārtraukumiem;
- datu apmaiņa kvalitātes uzlabošanai.

¹ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2026/253 (2026. gada 6. februāris) par Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas telemātikas apakšsistēmas tehnisko specifikāciju datu kopīgošanas savstarpējai izmantojamībai dzelzceļa transportā (“TEL SITS”) un Regulu (ES) Nr. 454/2011 (“TAP SITS”) un (ES) Nr. 1305/2014 (“TAF SITS”) atcelšanu (OV L, 2026/253, 10.2.2026., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/253/oj).

Citu iesaistīto ieinteresēto personu sniegta informācija:

- kravas pavadzīmes dati;
 - ceļa pieprasījums;
 - vilciena sagatavošana;
 - vilciena kustības informācija un vilciena prognozes informācija;
 - informācija par pakalpojuma pārtraukumiem;
 - sūtījuma paredzamais izbraukšanas laiks (*ETD*), paredzamais apmaiņas laiks (*ETI*),
paredzamais ierašanās laiks (*ETA*);
 - vagona kustība;
 - datu apmaiņa kvalitātes uzlabošanai.
-

X PIELIKUMS

Atbilstības tabulas

1. Direktīvā 2012/34/ES svītrotu noteikumu atbilstības tabula

Direktīva 2012/34/ES	Šī regula
2. panta 6. punkts	40. panta 2. punkts
3. panta 20. punkts	23. pants un II pielikums
3. panta 22. punkts	38. un 39. pants
3. panta 23. punkts	5. panta 6. punkts un 33. pants
3. panta 27. punkts	5. panta 9. punkts
3. panta 28. punkts	5. panta 14. punkts
7.b panta 1. punkts	3. panta 1. punkts
7.b panta 2. punkts	3. panta 3. punkts
7.b panta 3. punkts	3. panta 4. punkts un 2. panta 4. punkta b) apakšpunkts
36. pants	42. pants
38. panta 1. punkts	28. panta 1. punkta otrā daļa un 28. panta 5. punkts
38. panta 2. punkts	28. panta 3. punkts
38. panta 3. punkts	28. panta 4. punkts
38. panta 4. punkts	28. panta 6. punkts
39. panta 1. punkts	13. panta 3. punkts
39. panta 2. punkts	3. panta 2. punkts
40. panta 1. punkts	16. pants, 30. pants un 55. pants
40. panta 2. punkts	58. panta 10. punkts, 61. panta 2. punkts, 67. panta 1. punkts, 68. panta 1. un 7. punkts

Direktīva 2012/34/ES	Šī regula
40. panta 3. punkts	58. panta 3. un 8. punkts
40. panta 4. punkts	56. panta 1. punkts
40. panta 5. punkts	
41. panta 1. punkts	8. panta 1. punkts
41. panta 2. punkts	8. panta 2. punkts
41. panta 3. punkts	8. panta 3. punkts
42. panta 1. punkts	33. panta 1. punkts
42. panta 2. punkts	33. panta 6. punkts
42. panta 3. punkts	33. panta 7. punkts
42. panta 4. punkts	33. panta 7. punkts
42. panta 5. punkts	33. panta 8. punkts un I pielikuma 5. iedaļa
42. panta 6. punkts	33. panta 9. punkts
42. panta 7. punkts	33. panta 11. punkts
42. panta 8. punkts	33. panta 12. punkts
43. panta 1. punkts	40. panta 1. punkts, 34. panta 5., 6., 7. punkts, 35. panta 1. un 2. punkts un I pielikums, 2., 4., 5., 6. un 7. iedaļa
43. panta 2. punkts	11. panta 9. punkts, 13. panta 2. punkts, 23. panta 9. punkts, 40. panta 3. punkts un 41. panta 11. punkts
43. panta 3. punkts	
44. panta 1. punkts	28. panta 1. punkts
44. panta 2. punkts	34. panta 6. un 7. punkts
44. panta 3. punkts	33. panta 4. punkts
44. panta 4. punkts	30. pants un 66. panta 5. punkts

Direktīva 2012/34/ES	Šī regula
45. panta 1. punkts	34. panta 1. punkts
45. panta 2. punkts	27. pants
45. panta 3. punkts	34. panta 9. punkts
45. panta 4. punkts	34. panta 9. punkts
46. panta 1. punkts	38. panta 1. punkts
46. panta 2. punkts	38. panta 2. punkts
46. panta 3. punkts	38. panta 3. punkts
46. panta 4. punkts	38. panta 4. punkts
46. panta 5. punkts	38. panta 2. punkts
46. panta 6. punkts	39. pants
47. panta 1. punkts	23. panta 1. punkts un II pielikums
47. panta 2. punkts	23. panta 5. punkts
47. panta 3. punkts	27. panta 1. punkts
47. panta 4. punkts	9. panta 1. un 2. punkts un 13. panta 3. punkts
47. panta 5. punkts	9. panta 1. punkts un 35. pants
47. panta 6. punkts	23. panta 6. punkts
48. panta 1. punkts	36. panta 1. punkts
48. panta 2. punkts	20. panta 5. punkts
49. panta 1. punkts	26. panta 1. punkts
49. panta 2. punkts	26. panta 2. punkts
49. panta 3. punkts	26. panta 3. punkts
50. panta 1. punkts	24. panta 1. punkts
50. panta 2. punkts	24. panta 2. punkts

Direktīva 2012/34/ES	Šī regula
50. panta 3. punkts	24. panta 1. punkts
51. panta 1. punkts	23. panta 1. punkts
51. panta 2. punkts	25. panta 1. un 2. punkts
51. panta 3. punkts	25. panta 4. punkts
51. panta 4. punkts	25. panta 5. punkts
52. panta 1. punkts	14. panta 9. punkts
52. panta 2. punkts	29. panta 3. punkts
53. panta 1. punkts	37. panta 1. punkts
53. panta 2. punkts	11. panta 2. un 4. punkts un 37. panta 3. punkts
53. panta 3. punkts	10. panta 1. punkts
54. panta 1. punkts	45. panta 3. punkts
54. panta 2. punkts	45. panta 5. punkts
54. panta 3. punkts	45. panta 7. punkts

2. Atbilstības tabula Regulai (ES) Nr. 913/2010

Regula (ES) Nr. 913/2010	Šī regula
1. līdz 7. pants	–
8. pants	58. panta 1. līdz 7., 9., 10. un 11. punkts un 60. panta 1. punkta a), b) un c) apakšpunkts, g) apakšpunkts un 60. panta 2. punkts
9. panta 1. punkts	16. panta 1. punkts, 24. panta 3. un 4. punkts, 25. panta 3. punkts un 61. pants
9. panta 1. punkta a), c), d) un e) apakšpunkts, 9. panta 2. punkts, 9. panta 3. punkts, 9. panta 4. punkts un 9. panta 5. punkts	–
9. panta 1. punkta b) apakšpunkts	17. pants un 24. panta 3. un 4. punkts
10. pants	–
11. pants	58. panta 1. līdz 7. punkts, 9., 10. un 11. punkts
12. līdz 18. pants	–
19. pants	51. pants un 70. panta 7. un 8. punkts
20. līdz 25. pants	–