



Brüssel, 11. juuni 2024
(OR. en)

10938/24

Institutsioonidevaheline
dokument:
2023/0271(COD)

TRANS 302
CODEC 1484

MÄRKUS

Saatja:	Nõukogu peasekretariaat
Saaja:	Nõukogu
Eelmise dok nr:	10059/24 + ADD 1
Komisjoni dok nr:	11718/23 + ADD 1–4
Teema:	Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, mis käsitleb raudteetaristu läbilaskevõime kasutamist ühtses Euroopa raudteepiirkonnas ning millega muudetakse direktiivi 2012/34/EL ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) nr 913/2010 – Üldine lähenemisviis

I. TAUST

1. Komisjon esitas 11. juulil 2023 nõukogule ja Euroopa Parlamendile Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse ettepaneku,¹ mis käsitleb raudteetaristu läbilaskevõime kasutamist ühtses Euroopa raudteepiirkonnas ning millega muudetakse direktiivi 2012/34/EL ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) nr 913/2010, mille eesmärk on suurendada taristu kättesaadavust paremate kavandamis- ja jaotamismenetluste ning parema piiriülese koordineerimise kaudu.
2. Kõnealune määruse eelnõu tugineb Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklile 91 (seadusandlik tavamenetlus).

¹ 11718/23 + ADD 1–4.

3. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee esitas oma arvamuse² 6. veebruaril 2024. Regioonide Komitee esitas oma arvamuse³ 18. märtsil 2024.
4. Maismaatranspordi töörühm arutas ettepanekut 20 korda – 4. septembri, 27. septembri, 20. oktoobri, 6. novembri, 20. novembri, 27. novembri ja 12. detsembri 2023. aasta ning 9. veebruari, 13. veebruari, 27. veebruari 7. märtsi, 14. märtsi, 19. märtsi, 11. aprilli, 16. aprilli, 23. aprilli, 30. aprilli, 14. mai, 21. mai ja 28. mai 2024. aasta koosolekul.
5. Alaliste esindajate komitee vaatas oma 5. juuni koosolekul maismaatranspordi töörühmas toimunud arutelude tulemusel saavutatud kompromissteksti läbi ja kiitis selle üldise lähenemisviisi saavutamiseks üldiselt heaks. Alaliste esindajate komitee koosolekul esitati kaks liikmesriikide täiendavat märkust, mida on kajastatud käesoleva märkuse lisas esitatud tekstis. Komisjoni ettepanekusse tehtud muudatused on esitatud **allajoonitud paksus kirjas** ja nurksulgudega [...].
6. Euroopa Parlamendis on peamine vastutav komisjon transpordi- ja turismikomisjon (TRAN). Raportööriks määrati Tilly Metz (Rohelised, LU). Raport esitati 5. märtsil 2024 ning Euroopa Parlament võttis 12. märtsi 2024. aasta täiskogu istungil vastu oma läbirääkimisvolutused.

II. **HETKESEIS**

A. **Alternatiivsed lahendused esialgsele ettepanekule**

7. Liikmesriigid on ettepaneku eesmäärke toetanud. Delegatsioonid on siiski teinud ettepaneku parandada teatavaid taristu läbilaskevõime planeerimise ja jaotamise protsesse, suurendada liikmesriikide rolli ning lihtsustada tulemuslikkuse hindamist ja regulatiivset järelevalvet. Eesistujariik on seega töötanud esialgsele ettepanekule lisaks välja järgmised alternatiivsed lahendused, mida delegatsioonid toetasid.

² ELT C, C/2024/891, 6.2.2024.

³ ELT C, C/2024/1982, 18.3.2024.

a. Määruse kohaldamisala

8. Eesistujariik võttis üle teatavad erandi- ja väljajätmisvõimalused, mis direktiivi 2012/34/EL alusel raudtee läbilaskevõime haldamise suhtes juba kehtisid, kuid mida komisjoni ettepanek kas ei sisaldanud või ei täielikult ei hõlmanud, näiteks raudteeteenused, mida osutatakse liidu läbiva transiidina või maanteeõidukitele süstikrongiteenusena La Manche'i tunneli kaudu (*artikkel 1*). Kolmandate riikide taristuettevõtjaid hõlmavate rahvusvaheliste rongiliinide puhul lisas eesistujariik võimaluse määruses sätestatud läbilaskevõimsuse jaotamise ajavahemikest ja tähtaegadest kõrvale kalduda, kui see ei mõjuta teisi liidu taristuettevõtjaid, kes ei ole nende rahvusvaheliste rongiliinidega seotud (*artikkel 38*).
9. Eesistujariik lisas preambulisse kaalutlused liidu raudteevõrgustiku selle osa kohta, kus läbilaskevõime on pidevalt kättesaadav ja kus puudub tegelik ülekoormuse oht, ning liidu raudteevõrgustiku selle osa kohta, mis ülejäänud võrgustikust geograafiliselt merega eraldatud ning mille puhul liikmesriigid ja taristuettevõtjad peaksid määruse rakendamisel saama järgida pragmaatilist ja proportsionaalset lähenemisviisi, täites samal ajal täielikult käesolevas määruses sätestatud kohustusi (*põhjendus 6b*). See aitab vältida ülemäärast halduskoormust nendes konkreetsetes olukordades.

b. Julgeolek ja kaitse

10. Eesistujariik kajastas tekstis kõiki delegatsioonide tõstatatud julgeoleku- ja kaitseküsimusi. Esiteks rõhutas eesistujariik, et määrus ei takista liikmesriike võtmast meetmeid, mis on vajalikud kaitsmaks olulisi julgeoleku- või kaitsehuve ning tagamaks sõjaväe piisavat juurdepääsu raudteetaristule (*artikkel 1*). Need meetmed ei piirdu enam kriisiolukordadega, vaid neile kehtivad samad tingimused nagu kriisiolukordades võetavate meetmete suhtes.
11. Seejärel andis eesistujariik liikmesriikidele võimaluse keelduda taotlejale läbilaskevõimega seotud õiguste andmisest või need tühistada, kui juurdepääs nende taristule kujutab endast ohtu avalikule korrale või avalikule julgeolekule, sealhulgas riigi julgeolekule ja kaitsele. Selline meede, millel oleksid tagajärjed eelkõige naaberliikmesriikidele, peab olema nõuetekohaselt põhjendatud, rangelt vajalik ja proportsionaalne taotletava eesmärgiga ning see tuleb korrapäraselt läbi vaadata (*artikkel 10a*).

c. Kolme Euroopa-ülese raamistiku väljatöötamine Euroopa taristuettevõtjate võrgustiku (ENIM) poolt

12. Eesistujariik selgitas üksikasjalikumalt reegleid ja pikendas ajakava, mille jooksul peab Euroopa taristuettevõtjate võrgustik koostama kolm Euroopa-ülest raamistikku – läbilaskevõime haldamise raamistiku, liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje piiriülese koordineerimise raamistiku ning tulemushindamise raamistiku. Eesistujariik lisas ka sätte operatiivses lennutegevuses osalevate sidusrühmade konsulteerimise ning Euroopa raudteevaldkonda reguleerivate asutuste võrgustiku (ENRRB) soovitusel koostada enne raamistike vastuvõtmist (*artiklid 6, 44 ja 50*).
13. Lisaks märkis eesistujariik preambulis sõnaselgelt, et Euroopa raamistike sisu ei ole siduv (*põhjendus 15*). Seda selgitust on vaja esiteks õiguskindluse huvides, et taristuettevõtjad teaksid oma käesolevast määrusest tulenevate kohustuste ulatust, ja teiseks selleks, et tagada, et ei tekiks vastuolu Meroni kohtupraktikaga,⁴ kuna Euroopa taristuettevõtjate võrgustik on kolmas üksus. Selleks et tagada piisavalt ühtlustatud lähenemisviis raudtee läbilaskevõime haldamisele, sätestatakse tekstis, et taristuettevõtjad püüavad järgida kõnealuste raamistike sisu ja põhjendada iga kõrvalekaldumist sellest.

d. Strateegilised suunised

14. Eesistujariik suurendas liikmesriikide poolt oma taristuettevõtjatele antavate strateegiliste suuniste ulatust ja tähtsust. Eelkõige võivad liikmesriigid kohustada taristuettevõtjaid eelnevalt planeerima taristu läbilaskevõimet, suunama läbilaskevõime eraldamist laialdaselt kasutatava või ülekoormatud taristu puhul, juhtima ametliku konfliktilahendusmehhanismi elluviimist või piiritlema läbilaskevõime reserveerimist raamlepingute või jooksva planeerimise kaudu. Selliste suuniste vastuvõtmine liikmesriikide poolt on siiski jätkuvalt vabatahtlik, nagu ka liikmesriikide võimalus muuta need siduvaks. Eesistujariik toetas nimetatud suurendamist asjakohaste tagatistega, et vältida raudtee läbilaskevõime haldamise killustatud käsitlemist, nõudes, et liikmesriigid kooskõlastaksid omavahel oma vastavad strateegilised suunised ja austaksid taristuettevõtjate tegevuse sõltumatust (*artiklid 11, 18 ja 37*).

⁴ Euroopa Kohtu 13. juuni 1958. aasta otsus kohtuasjas Meroni vs. ülemamet, 9/56, EU:C:1958:7.

e. Läbilaskevõime planeerimine

15. Eesistujariik korraldas ümber planeerimise dokumentide sisu ning need on nüüd täielikult loetletud *I lisas*. Et vähendada planeerimise dokumentidega seotud taristuettevõtjate halduskoormust, piiras eesistujariik olukordi, kus selliseid dokumente peab ajakohastama. Näiteks ajakohastatakse läbilaskevõime strateegiaid ainult ettenägematute ja oluliste sündmuste korral ning läbilaskevõime mudeleid ajakohastatakse ainult siis, kui üksikasjalikumaid läbilaskevõime pakkumise kavasid ei ole veel avaldatud (*artiklid 16–18*).

f. Sotsiaal-majanduslikud, käitamis- ja keskkonnaalased kriteeriumid

16. Delegatsioonid tunnistasid, et piiratud läbilaskevõime haldamisel on oluline kasutada sotsiaal-majanduslikke, käitamis- ja keskkonnaalaseid kriteeriume, et saavutada ühiskonnale võimalikult suur kasu. Selliseid kriteeriume kasutatakse ühelt poolt selleks, et hinnata alternatiivseid eraldamisvõimalusi laialdaselt kasutatavatele ja ülekoormatud taristuosadele, mille puhul taristuettevõtjal on ka võimalus võtta arvesse kohalikke või üleriigilisi olusid, ning teiselt poolt selliste konfliktide lahendamiseks, mida ei olnud võimalik läbilaskevõime taotluste kooskõlastamise teel lahendada (*artiklid 25 ja 37*). Komisjon peab selliste kriteeriumide toimimise vaatama läbi oma aruandes, mis käsitleb määruse rakendamist kümne aasta jooksul alates selle jõustumisest (*artikkel 73*).

g. Trahvid

17. Eesistujariik asendas kavandatud mõiste „*hüvitis*“ läbilaskevõimega seotud õiguste muutmise eest, kui lepinguosaline ei täida oma kohustusi, mõistega „*trahv*“, mis kirjeldab paremini kõigi osaliste jaoks nende kohustuste täitmise finantsstiimulit. Eesistujariik koondas kõik trahve käsitlevad sätted *artiklisse 40*. Eesistujariik esitas täiendavaid üksikasju trahvitasemete ja diferentseerimise kohta ning kriteeriumide kohta, mida tuleb nende tasemete ja diferentseeritud trahvide kindlaksmääramisel arvesse võtta. Sellist trahvi ei kohaldata läbilaskevõime piirangute suhtes, mis tulenevad taristuettevõtjate poolt teatavatel tingimustel teatatud taristutöödest. Lõpetuseks võttis eesistujariik kasutusele põhimõtte, mille kohaselt ammendab trahvi maksmine teise poole muud sama muudatusega seotud rahalised nõuded, ilma et see piiraks rahvusvahelise raudteeveo konventsiooni (COTIF) kohaldamist ning riigisisest ja ELi õigusest tulenevat kaebeõigust.

h. Kriisiolukorrad

18. Võttes arvesse asjaolu, et kriisiohje kuulub peamiselt liikmesriikide pädevusse, jättis eesistujariik välja komisjoni võimaluse nõuda, et liikmesriik tunnistaks kehtetuks kriisiolukorrale reageerimiseks võetud ajutised meetmed. Liikmesriigid peavad sellistest ajutistest meetmetest komisjoni ja Euroopa taristuettevõtjate võrgustikku siiski teavitama, piirama nende sisu kriisiolukorra lahendamiseks rangelt vajalikuga ning kooskõlastama need teiste liikmesriikidega, kui need mõjutavad piiriülest liiklust (*artikkel 47*).

i. Liikmesriikidevaheline koordineerimine

19. Eesistujariik kehtestas teksti mitme aspekti puhul ametliku liikmesriikidevahelise koordineerimiskohustuse, et tagada vajaduse korral tavade piisav ühtlustamine (*artikkel 53a*). Mõned delegatsioonid pidasid seda eriti oluliseks, võttes arvesse raudteekaubaveokoridoride määruse⁵ kehtetuks tunnistamist; see määrus sisaldas koordineerimismehhanisme, kuid piirdus üksnes raudteekaubaveoteenustega. Eesistujariik usub, et käesoleva määruse ja uute Euroopa transpordikoridoride rajamist käsitleva läbivaadatud TEN-T määruse sätted loovad sobiva juhtimisraamistiku kõigi raudteeteenuste jaoks.

j. Tulemushindamine

20. Eesistujariik jättis välja sätte kavandatud *tulemuslikkuse hindamise asutuse* kohta, kuna sellele üksusele oleks antud ülesanded, mis on olemasolevate üksuste pädevusvaldkonnaga sarnased. Selle asemel pakkus eesistujariik välja anda taristuettevõtjate osutatavate teenuste tulemushindamise ülesanne Euroopa taristuettevõtjate võrgustikule ja Euroopa raudteevaldkonda reguleerivate asutuste võrgustikule. Säilitatakse tulemushindamise Euroopa raamistik ja selle alusel Euroopa tulemushindamise aruande koostamine Euroopa raudteevaldkonda reguleerivate asutuste võrgustiku panuse ja soovitustega (*artiklid 49–51*).

⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. septembri 2010. aasta määrus (EL) nr 913/2010 konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku kohta.

k. Digitaliseerimine

21. Eesistujariik viitas selgesõnaliselt liikmesriikide võimalusele jätkata olemasolevate suutlikkuse juhtimise vahendite kasutamist seni, kuni need võimaldavad täita määruse nõudeid, et vältida tarbetuid investeeringuid digitaliseerimisse (artikkel 62).

l. Delegeeritud õigusaktid ja rakendusaktid

22. Eesistujariik piiras komisjoni delegeeritud õigusaktide vastuvõtmise volitusi üksnes rangelt vajalike aspektidega ning veelgi enam volituste delegeerimist (*artiklid 10, 11, 21, 38, 39 ja 48*). Eesistujariik leiab, et arvestades käesoleva määruse erilist keerukust ja asjaolu, et tegemist on täiesti uue viisiga sektori läbilaskevõime haldamiseks, oli oluline näha ette määruse teatavate aspektide läbivaatamine, et tagada selle sätete asjakohasus ajas. Eesistujariik piiritles selgelt elemendid, mida võiks lisades muuta, ning lisas komisjonile meetmete lähtetingimused, nagu näiteks suured rakendamiskulud. Eesistujariik lisas ka delegeeritud õigusakte käsitlevad tüüpklauseid seoses volituste delegeerimise tagasivõtmise võimaluse, ekspertidega konsulteerimise ja vastuvõtmismenetlusega (*artikkel 71*).
23. Eesistujariik lisas kõigi käesoleva määruse alusel vastu võetavate rakendusaktide juurde arvamuse esitamata jätmise klausli, mis tähendab, et komisjon ei võta rakendusakti vastu, kui SERA komitee arvamust ei esita (*artikkel 72*).

m. Euroopa taristuettevõtjate võrgustiku hääletuskord

24. Komisjon tegi ettepaneku säilitada nimetatud võrgustiku praegune hääletuskord, mille kohaselt on kõigil ühe liikmesriigi taristuettevõtjatel üks hääl ja võrgustik võtab oma otsused vastu lihthäälteenamusega. Võttes arvesse võrgustiku oluliselt muudetud rolli koos paljude uute ülesannetega, mis uut läbilaskevõime haldamise protsessi kujundavad, leidis eesistujariik, et otsuste tegemiseks tuleks nõuda suuremat, kahekolmandikulist häälteenamust, säilitades samal ajal ühe hääle liikmesriigi kohta (*artikkel 55*). Selline hääletuskord, mida toetab mitu delegatsiooni, tagab, et kõiki hääli võetakse arvesse, ning nii on esindatud erinevad tegevusolukorrad ja samal ajal tagatud võrgustiku toimivus ja otsustusvõime.

B. Rahastamine

25. Komisjon arvutas oma mõjuhinnangus,⁶ et määrusest tulenevad uued kulud riikide ametiasutustele ajavahemikus 2025–2050⁷ on 0,9 miljonit eurot aastas ja käitamisega seotud sidusrühmade uued kulud 79,3 miljonit eurot aastas. Seevastu kogutulu, mis sisaldab väliskulude vähenemist, on eeldatavasti 519,3 miljonit eurot aastas.
26. Komisjon leidis oma ettepanekule lisatud finantselgituses⁸ võimaluse kaasrahastada ENIMi tegevust, sealhulgas võrgustiku koordinaatorit ja ENRRB sekretariaati aastatel 2025–2027 Euroopa ühendamise rahastu tehnilisest abist. Komisjon kavandas aastatel 2025–2027⁹ igal aastal 5,5 miljoni euro suuruse kaasrahastamise ning märkis, et kaasrahastamist võib järgmise mitmeaastase finantsraamistiku läbirääkimistest sõltuvalt pikendada.

III. ALALISTE ESINDAJATE KOMITEES ESITATUD TÄIENDAVAD MÄRKUSED

27. Käesoleva märkuse lisas esitatud kompromisstekst kajastab kahte täiendavat märkust, mille liikmesriigid alaliste esindajate komitee 5. juuni koosolekul esitasid.
- ENIMi töörühmade koordineerimis- ja konsulteerimisprotsessis osalevate käitamisega seotud sidusrühmade seas on nüüd sõnaselgelt nimetatud ühendvedude ettevõtjaid (*artikkel 56*).

⁶ ST 11718/23 ADD3, eelkõige tabelid 7 ja 11.

⁷ Millest: 0,3 miljonit eurot ENRRB sekretariaadi toimimiseks, 1,1 miljonit eurot jõustamiskuludeks, millest on maha arvatud kulude kokkuvõid 0,5 miljonit eurot.

⁸ Dok ST 11718/23.

⁹ Võidakse kohandada, kuna prognoos hõlmas tulemuslikkuse hindamise asutuse loomist, mille eesistujariik välja jättis.

- Taristuettevõtjatel, kes vastutavad EFTA riikide ja transpordiühenduse asutamise lepingu¹⁰ Kagu-Euroopa osalisriikide TEN-T põhi- ja laiendatud põhivõrgu osaks olevate liinide eest, peaks olema õigus olla ENIMi liikmed ilma hääleõiguseta, tingimusel et need riigid või osalised kohaldavad määrust ELiga sõlmitud rahvusvahelise lepingu alusel (*põhjendus 21a ja artikkel 55*).

IV. JÄRELDUS

28. Eeltoodut silmas pidades palutakse nõukogul leppida kokku üldises lähenemisviisis määruse ettepaneku suhtes, mis käsitleb raudteetaristu läbilaskevõime kasutamist ühtses Euroopa raudteepiirkonnas.

¹⁰ Nõukogu otsus (EL) 2017/1937 transpordiühenduse asutamislepingu Euroopa Liidu nimel allkirjastamise ja selle ajutise kohaldamise kohta.

2023/0271 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

mis käsitleb raudteetaristu läbilaskevõime kasutamist ühtses Euroopa raudteepiirkonnas ning millega muudetakse direktiivi 2012/34/EL ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) nr 913/2010

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 91,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust¹¹,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust¹²,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

¹¹ [ELT C, C/2024/891, 6.2.2024](#) [...]

¹² [ELT C, C/2024/1982, 18.3.2024](#) [...]

ning arvestades järgmist:

- (1) Komisjoni teatises „Euroopa roheline kokkulepe“¹³ on seatud kliimaneutraalsuse eesmärk, mille liit peab saavutama 2050. aastaks, ning selge eesmärk vähendada kasvuhoonegaaside netoheidet 2030. aastaks vähemalt 55 % võrreldes 1990. aasta tasemega. **Mõlemad eesmärgid on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2021/1119. Euroopa rohelises kokkuleppes** [...] kutsutakse üles vähendama transpordist tulenevat kasvuhoonegaaside heidet 90 % võrra, püüdes samal ajal saavutada nullsaaste eesmärki¹⁴ vähendada 2030. aastaks õhusaaste mõju tervisele rohkem kui 55 % ja transpordimürast pidevalt häiritud inimeste osakaalu 30 %. Transport moodustab ligikaudu 25 % liidu kasvuhoonegaaside koguheitest ja see on viimastel aastatel suurenenud. Euroopa rohelse kokkuleppe kohaselt peaks esmajärjekorras oluline osa praegu 75 % ulatuses mööda maanteed toimuvast sisemisest kaubaveost minema üle raudteedele ja siseveeteedele. Et raudteetransport on suurel määral elektrifitseeritud ja energiatõhus transpordiliik, peaks raudteevee teenuste suurem kasutamine aitama vähendada transpordi heitkoguseid ja energiatarbimist.
- (2) Säästva ja aruka liikuvuse strateegia teatises¹⁵ on esitatud vahe-eesmärgid, mis kirjeldavad Euroopa transpordisüsteemi liikumist säästva, aruka ja vastupidava liikuvuse eesmärkide saavutamise suunas. Selles nähakse ette, et raudteekaubavedude maht suureneb 2030. aastaks 50 % ja kahekordistub 2050. aastaks, kiirrongiliikluse maht kahekordistub 2030. aastaks ja kolmekordistub 2050. aastaks ning alla 500 km pikkused graafikujärgsed ühisreisid on 2030. aastaks ELis süsinikuneutraalsed. Nende eesmärkide saavutamiseks [...] **peaks** raudteetransport muutuma atraktiivsemaks taskukohasuse, usaldusväärse ning reisijate ja kaubasaatjate vajadustele paremini kohandatud teenuste poolest.

¹³ Komisjoni 11. detsembri 2019. aasta teatis Euroopa Parlamendile, Euroopa Ülemkogule, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Euroopa roheline kokkulepe“ (COM(2019) 640 final).

¹⁴ Komisjoni 12. mai 2021. aasta teatis „Heas seisundis planeet kõigi jaoks. ELi tegevuskava „Õhu, vee ja pinnase nullsaaste suunas““ (COM(2021) 400 final).

¹⁵ Komisjoni 9. detsembri 2020. aasta teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad“ (COM(2020) 789 final).

- (3) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2012/34/EL¹⁶ on kindlaks määratud raudteetaristu majandamise ja käitamise suhtes kohaldatavad normid ning riigisiseste ja rahvusvaheliste raudteevedude jaoks raudteetaristu läbilaskevõime jaotamise suhtes kohaldatavad põhimõtted ja menetlused.
- (4) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 913/2010¹⁷ on ette nähtud raudteekaubaveokoridoride ja universaalteenistuste loomine, et soodustada taristu läbilaskevõimsuse taotluste rahuldamist rahvusvaheliste raudtee-kaubaveoteenuste osutamiseks.
- (5) Raudteetaristu läbilaskevõime **haldamine** ja **raudtee** liikluse korraldamine on raudteesektori hea toimimise jaoks väga olulised. Raudteeveoteenuste, **eelkõige piiriüleste raudteeveoteenuste** osutamist tuleb hoolikalt kavandada ja koordineerida, et väga erinevate omadustega (näiteks kiirus ja pidurdusteed) rongidel oleks võimalik ohutult kasutada samu rööpaid. Läbilaskevõime optimaalne **ja ühtlustatud** haldamine loob raudteeteenustele rohkem võimalusi ja suurendab nende usaldusväärsust **ja katkematust**. **Käesolev** määrus peaks andma taristuettevõtjatele piisava paindlikkuse läbilaskevõime tõhusaks haldamiseks, tagades samal ajal, et kõiki [...] **taotlejaid** koheldakse võrgustikule juurdepääsul [...] **läbipaistval ja mittediskrimineerival viisil, tagades ausa konkurentsi**.
- (6) Direktiivis 2012/34/EL tunnustatakse liikmesriikide õigust mitte kohaldada raudteetaristu läbilaskevõime jaotamise eeskirju raudteevõrgustiku teatavate osade või teatavate raudteeveoteenuste suhtes, kui selline väljajätmine liidu õiguse kohaldamisalast ei mõjuta ühtse Euroopa raudteepiirkonna toimimist. Neid väljajätmissi tuleks jätkuvalt kohaldada ja liikmesriikidele peaks jääma õigus tulevikus selliseid väljajätmissi taotleda ka seoses käesoleva määrusega.

¹⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiiv 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond [...] (ELT L 343, 14.12.2012, lk 32).

¹⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. septembri 2010. aasta määrus (EL) nr 913/2010 konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku kohta (ELT L 276, 20.10.2010, lk 22).

(6a) La Manche'i väina püsiühenduse käitamist reguleerivad eelkõige 12. veebruaril 1986 Canterbury's allkirjastatud Prantsusmaa ning Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi vaheline leping, mis käsitleb La Manche'i väina püsiühenduse ehitamist ja käitamist eraõiguslike kontsessioonäärde poolt (edaspidi „Canterbury leping“), ning kontsessioonileping, mille osalised on Secretary of State for Transport, Le Ministre de l'Urbanisme du Logement et des Transports, The Channel Tunnel Group Limited ja France-Manche S.A. (edaspidi „kontsessioonileping“). Canterbury lepingu ja kontsessioonilepingu kohaselt haldavad kontsessioonärid taristut ja käitavad maanteeõidukite süstikrongiteenust. Direktiivi 2012/34/EL, välja arvatud teatavad artiklid, ei kohaldata ettevõtjate suhtes, kelle tegevus piirdub üksnes maanteeõidukitele süstikrongiteenuse osutamisega La Manche'i tunneli kaudu, ega vedude suhtes, mida osutatakse maanteeõidukite süstikrongiteenuse koonaluse tunneli kaudu. Samuti ei ole asjakohane kohaldada käesolevat määrust selliste teenuste osutamiseks vajaliku taristu läbilaskevõime haldamise suhtes. Kui ei ole sätestatud teisiti, tuleks käesolevat määrust kohaldada muude teenuste, näiteks reisirongi- ja kaubarongiteenuste käitamiseks vajaliku taristu läbilaskevõime haldamise suhtes.

Lisaks on kontsessioonäridel Canterbury lepingu ja kontsessioonilepingu kohaselt kohustus järgida kontsessioonilepingu sätteid, Prantsusmaal ja Ühendkuningriigis kehtivaid õigus- ja haldusnorme ning La Manche'i väina püsiühenduse ehitamise ja käitamise suhtes kohaldatavaid liidu õigusnorme. Prantsusmaa ja Ühendkuningriigi valitsustel on kohustus püüda oma tegevust koordineerida ja võtta selliseid meetmeid, sealhulgas rakendada lähenemisviise rahvusvahelistele organisatsioonidele, mis on eelkõige vajalikud La Manche'i väina püsiühenduse toimimiseks vastavalt kontsessioonilepingule. Seepärast tuleks välistada käesoleva määruse teatavate sätete kohaldamine La Manche'i väina püsiühenduse taristu suhtes, kui selline kohaldamine võib sattuda vastuollu Ühendkuningriigis kehtiva õiguse kohaldamisega. Nii on see sätte puhul, millega määratakse kindlaks laialdaselt kasutatava või ülekoormatud taristu läviväärtused.

- (6b) Käesoleva määruse rakendamisel liidu raudteevõrgustiku sellise osa puhul, kus läbilaskevõime on pidevalt kättesaadav ja kus ei ole oodata asjakohaseid muutusi lühikeses või keskpikas perspektiivis, või liidu raudteevõrgustiku sellise osa puhul, mis on merega geograafiliselt eraldatud ülejäänud liidu raudteevõrgustikust ja mille puhul ei ole konkreetset vajadust koordineerida tegevust muude liikmesriikidega või muudes liikmesriikides asuvat taristut haldavate taristuettevõtjatega, peaks liikmesriikidel ja taristuettevõtjatel olema võimalik järgida pragmaatilist ja proportsionaalset lähenemisviisi, et vältida ebaproportsionaalseid kulusid ja halduskoormust, täites samal ajal käesolevas määruses sätestatud kohustusi.**
- (6c) Käesolev määrus ei tohiks takistada liikmesriike võtmast meetmeid, mis on vajalikud kaitsmaks olulisi julgeoleku- või kaitsehuve ning tagamaks sõjaväe piisavat juurdepääsu raudteetaristule.**
- (6d) Transporditaristu on majanduse ja ühiskonna kui terviku selgroog. Mõni raudteetaristu on äärmiselt oluline elutähtsate ühiskondlike funktsioonide hea toimimise tagamiseks ning sellel on riigi julgeoleku seisukohast strateegiline tähtsus. Teatavatel juhtudel võib taotlejale läbilaskevõimega seotud õiguste andmine ohustada avalikku julgeolekut või avalikku korda liidus, muu hulgas liikmesriigi tasandil, näiteks juhul, kui raudteeveo-ettevõtja kavatseb kasutada liikmesriigi raudteetaristut ebaseaduslikult liitu sisenenud ohtlike kaupade või relvade vedamiseks. Sujuva, ohutu ja turvalise raudteetranspordi tagamiseks ning oma raudteetransporditaristu kaitse tagamiseks peaks liikmesriikidel olema lubatud nõuda, et taristuettevõtjad keelduksid taotlejale läbilaskevõimega seotud õiguste andmisest või tühistaksid need, kui juurdepääs nende taristule kujutab endast ohtu avalikule korrale või avalikule julgeolekule, sealhulgas riigi julgeolekule ja kaitsele. Iga selline otsus peaks olema nõuetekohaselt põhjendatud, rangelt vajalik ja proportsionaalne taotletava eesmärgiga, võttes arvesse ka kõnealuse otsuse mõju konkurentsile ja tarneahelate järjepidevusele, eelkõige kriitilise tähtsusega sisendite tarnimisel, ning kui taotletud läbilaskevõimega seotud õigus on mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õigus. Avaliku julgeoleku või avaliku korraga seotud riski hindamisel võib asjaomane liikmesriik muu hulgas arvesse võtta asjaolu, et taotleja suhtes kohaldatakse liidu poolt vastu võetud piiravaid meetmeid, ja selliste meetmete võtmise põhjuseid, samuti asjaolu, et ta on sellise isiku või üksuse omandis või tegeliku kontrolli all või tegutseb**

sellise isiku või üksuse nimel või juhtimisel, kelle suhtes kohaldatakse liidu poolt vastu võetud piiravaid meetmeid, või et taotleja või kõnealune isik või üksus on seotud ebaseadusliku tegevusega või kolmanda riigi sõjalise võimekuse arendamist soodustava tegevusega, mis ohustab liikmesriigi riiklikku julgeolekut. Liikmesriik peaks sellise otsuse korrapäraselt läbi vaatama, eelkõige hinnates korrapäraselt seda, kas otsus on jätkuvalt põhjendatud ja proportsionaalne. Liikmesriik peaks teavitama vastuvõetud otsusest ja selle põhjustest komisjoni ning reguleerivat asutust ja mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õiguste puhul muid asjaomaseid liikmesriike ning koordineerima oma tegevust kõnealuste muude liikmesriikidega, kui need väljendavad vastuvõetud otsusega seoses muret.

- (7) Raudteetaristu läbilaskevõime haldamise nõuded ja tegevuskord peaksid paremini kajastama kõigi raudteeturu segmentide vajadusi. Eelkõige tuleks arvesse võtta vajadust reisijateveoks, sealhulgas avaliku teenindamise kohustuse alusel osutatavate teenuste jaoks olemasoleva läbilaskevõime pikaajalise stabiilsuse ja kaubaveo lühiajalise paindlikkuse järele, et reageerida turunõudlusele. Seetõttu ei tohiks läbilaskevõime haldamise protsess enam keskenduda peamiselt iga-aastasele lähenemisviisile, vaid see tuleks korraldada kolmes järjestikusel etapil, milleks on läbilaskevõime strateegiline planeerimine, raudteeteenuste ajakava koostamine ja läbilaskevõime jaotamine ning läbilaskevõime kohandamine ja ajakava muutmine. Paremini määratletud ja struktureeritud etappide kehtestamine, mis võimaldavad läbilaskevõime haldamise pikaajalist planeerimist ja lühiajalist kohandamist, oleks eelkõige kasulik teenustele, mida on raske planeerida või mida on keerulisem korraldada, näiteks kaubarongid ja piiriülesed reisirongid.
- (8) Üha suurem osa liidu raudteevõrgustikust on kas ülekoormatud või peaaegu ülekoormatud ning sellega ei saa täita kõigi taotlejate vajadusi raudteetaristu läbilaskevõime järele ega toetada raudteetranspordi mahu edasist kasvu. Taristu arendamine ja digitaliseerimine kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797 alusel välja töötatud koostalitluse tehnilise kirjeldusega, eelkõige Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem, peaks keskpikas ja pikas perspektiivis suurendama olemasolevat läbilaskevõimet. Sellest olenemata [...] peaksid [...] taristuettevõtjad määrama prioriteedid laialdaselt kasutatavate või ülekoormatud osade kasutamiseks. Liikmesriikidel peaks olema õigus anda taristuettevõtjale strateegilisi suuniseid tagamaks, et raudtee läbilaskevõime kavandamine ja kasutamine, eelkõige laialdaselt kasutatavate või ülekoormatud osade puhul, on kooskõlas nende üldiste eesmärkide ja poliitiliste suunistega, austades samal

ajal taristuettevõtja käitamisalaseid kohustusi. Taristuettevõtjad peaksid hindama raudteetaristu läbilaskevõime kasutamist objektiivsete, läbipaistvate ja asjakohaste menetluste ja meetodite alusel, võttes täiel määral arvesse ühist meetodit, mille töötab välja ENIM. Komisjonile tuleks anda volitused määrata rakendusaktiga kindlaks ENIMi väljatöötatava meetodi peamised põhimõtted. Käesoleva õigusakti vastuvõtmisel peaks komisjon hoiduma selle meetodi üksikasjalike elementide kindlaksmääramisest.

- (8a) Selleks et tagada raudteetaristu läbilaskevõime optimaalne kasutamine, tuleks planeerimis- ja jaotamisprotsessi käigus arvesse võtta sotsiaal-majanduslikke, käitamisalaseid ja keskkonnakriteeriume, eelkõige alternatiivsete eraldamisvõimaluste hindamisel, kui taristuosa on tunnustatud laialdaselt kasutatavaks või ülekoormatuks, ning konfliktide lahendamise eesmärgil. Eelkõige peaks sellistele kriteeriumidele tuginema direktiivi 2012/34/EL alusel loodud Euroopa taristuettevõtjate võrgustik (ENIM), et määrata kindlaks alternatiivsete eraldamisvõimaluste hindamise ja konfliktide lahendamise menetlused. Kõnealused menetlused peaksid olema võimalikult lihtsad ja üldiselt määratletud, et neid oleks võimalik enamikul juhtudel kohaldada.
- (9) Läbilaskevõime strateegiline planeerimine taristuettevõtjate poolt peaks parandama raudteetaristu kasutamist, ennetades nõudlust raudteeteenuste järele, sealhulgas transpordituru eeldatavate arengusuundade analüüsimise kaudu, ning võttes arvesse taristu kavandatud arendamist, uuendamist ja hooldamist. See peaks tagama raudteetaristu läbilaskevõime jaotamise viisil, mis maksimeerib raudteeteenuste väärtust ühiskonna jaoks. Taristuettevõtjad peaksid tagama, et strateegilises planeerimises esitatakse järjest rohkem üksikasju olemasoleva läbilaskevõime kohta ja et see on läbilaskevõime jaotamise alus.

- (10) Selleks et tagada läbilaskevõime jaotamine raudteeturu eri segmentide jaoks, eelkõige kaubaveoks ja piiriülesteks raudteeveoteenusteks, peaks taristuettevõtjatel olema lubatud eelnevalt planeerida läbilaskevõime kasutamist raudteevõrgustiku ülekoormatud või sagedasti kasutatavatel lõikudel ning laiendada sellist planeerimist vajaduse korral ka muudele võrgustiku lõikudele. Läbilaskevõime eelneval planeerimisel tuleks arvesse võtta läbilaskevõime jaotamise erinevaid meetodeid ja raudteeturu eri segmentide omadusi. See peaks läbilaskevõime jaotamise etapis sarnaste jõudlusnäitajatega rongide rühmitamise abil võimaldama raudteetaristu paremat kasutamist.
- (11) Läbilaskevõime jaotamisel peaksid taristuettevõtjad järgima **oma** läbilaskevõime pakkumise [...] **strateegilist planeerimist, tagades** [...] samal ajal [...], et läbilaskevõime jaotatakse vastavalt turunõudlusele õiglasel ja mittediskrimineerival viisil. Sel eesmärgil võidakse mõned läbilaskevõime taotlused tagasi lükata, **sealhulgas juhul, kui kohaldatakse konfliktide lahendamise mehhanisme**, ja läbilaskevõime pakkumise kava [...] **tuleks** [...] **tegeliku läbilaskevõime kajastamiseks** [...] **pidevalt** ajakohastada. **Konfliktide lahendamise mehhanismid peaksid arvesse võtma läbilaskevõime jaotamise erinevaid meetodeid ja raudteeturu eri segmentide omadusi.**
- (12) Raudteeturu eri segmentidel on raudteetaristu läbilaskevõime vajaduste prognoosimiseks erinevad võimed. Eelkõige ei pruugi mõned kaubaveoteenuste osutajad suuta oma läbilaskevõime vajadusi õigel ajal kindlaks määrata, et lisada need liiklusgraafikusse, s.o rongi- ja veeremiliikumiste iga-aastasesse plaani, ning need ei pruugi sobida nende aastasesse liiklusgraafikusse. Seepärast peaks taristuettevõtjatel olema võimalik pakkuda piisava kvaliteedi ja kvantiteediga läbilaskevõimet ka ebastabiilse nõudlusega raudteeveoteenuste jaoks, mida korraldatakse suhteliselt lühikese etteteatamisajaga, mis hõlmab rohkem kui ühe rongi liikumist ja mis võib korduvalt toimuda ajavahemiku jooksul, mis ei pruugi kokku langeda liiklusgraafikuperioodiga.

- (13) Raudteetaristu läbilaskevõime taotlejatel peaks olema võimalik liiklusgraafiku alusel igal aastal planeerida ja taotleda raudteetaristu läbilaskevõimet. Samuti peaks taotlejatel olema võimalik taotleda raudteetaristu läbilaskevõimet palju varem, et tagada stabiilsete mitmeaastaste raudteeveoteenuste osutamine raamlepingute alusel. Peale selle peaks taotlejatel olema võimalik läbilaskevõimet taotleda üksikute rongide jaoks sõiduaja lähedal, esitades ühekordseid läbilaskevõime taotlusi, või korduva rongiliikluse teenuse jaoks, esitades jooksva planeerimise taotlusi. **Kuna jooksev planeerimine on raudtee-kaubaveoteenuste puhul nende olemusest tulenevalt eriti mugav, peaks läbilaskevõime jaotamine jooksva planeerimise kaudu hõlmama vähemalt raudtee-kaubaveoteenuseid.**
- (14) Märkimisväärne osa raudtee-kaubaveost on pikamaaveod ja see nõuab taristuettevõtjatel piiriülest koordineerimist. Poliitika eesmärk suurendada raudteeliiklust sõltub ka kasvavatest piiriülestest reisijateveoteenustest. Selleks et lihtsustada ja edendada kasvavat piiriülest liiklust ühtses Euroopa raudteepiirkonnas, on vaja tagada raudteetaristu läbilaskevõime haldamise nõuete ja tegevuskorra suurem järjepidevus [...] ning **ühtlustatud lähenemisviis**. Sellest tulenevalt tuleks tugevdada [...] **ENIMI** rolli, [...] **tehes** sellele ülesandeks töötada välja suunised, mille eesmärk on **tõhustada** käesoleva määruse [...] **järjepidevat** rakendamist, ning mis käsitlevad raudteetaristu läbilaskevõime haldamise menetlusi ja meetodeid ning piiriülese läbilaskevõime ja liikluse aktiivset koordineerimist. Eelkõige peaks [...] **ENIM** töötama välja Euroopa raamistikud läbilaskevõime haldamiseks, piiriülese liikluskorralduse koordineerimiseks, häirete ohjamiseks ja kriisiohjeks, ning tulemuslikkuse hindamiseks.
- (15) [...] **ENIMI** välja töötatud Euroopa raamistikud peaksid andma suunised, hõlmates **sealhulgas ühiseid põhimõtteid ja menetlusi**, mille järgimiseks taristuettevõtja peaks tegema kõik endast oleneva. Kui **need raamistikud ja nende elemendid peaksid olema mittesiduvad ning taristuettevõtjad peaksid** säilitama [...] vastutuse oma käitusotsuste eest, [...] siis taristuettevõtjad peaksid **selgitama** kõnealustest raamistikest kõrvale kaldumise põhjuseid, **nagu on ette nähtud käesolevas määruses** [...]. [...] Selle lähenemisviisiga **võimaldatakse saavutada** tasakaal koordineerimise ja ühtlustatud lähenemisviiside kohaldamise vajaduse vahel ühtses Euroopa raudteepiirkonnas ning vajaduse vahel kohandada menetlusi ja meetodeid vastavalt konkreetsete geograafiliste piirkondade konkreetsetele oludele. Pärast [...] **kümne** aasta möödumist käesoleva määruse

kohaldamisest peaks komisjon **käesoleva määruse rakendamisele hinnangut andes** hindama, kas menetluste ja meetodite ühtlustamise seis ning taristuettevõtjate vahelise koordineerimisprotsessi tulemuslikkus ning üldised edusammud ühtse Euroopa raudteepiirkonna loomisel õigustavad **käesoleva määruse muutmist, et sätestada siduvad normid** [...], et asendada [...] **ENIMI** väljatöötatud Euroopa raamistike elemendid.

(15a) ENIM peaks määrama tugi- ja operatiivülesannete täitmiseks võrgustiku koordinaatori. Arvestades organisatsiooni RailNetEurope (RNE) kogemusi ja panust raudteetaristu läbilaskevõime haldamise parandamisse, peaks ENIM kaaluma selle mittetulundusühingu määramist võrgustiku koordinaatoriks.

- (16) Eeskirjad piiriülese raudteeliikluse korraldamise kohta tavapära tingimustes ja häirete korral peaksid edendama raudteeveoteenuste sujuvat, vastupidavat ja katkematut toimimist. Nendega tuleks ette näha taristuettevõtjate ja muude sidusrühmade vahelise struktureeritud koordineerimise süsteem.
- (17) Raudteetaristu käitamine nõuab tihedat koostööd taristuettevõtjate vahel ning tihedat suhtlust raudteeveo-ettevõtjate ja teiste otseselt raudtee- ja mitmeliigilise transpordi ja logistikaga seotud sidusrühmadega. Seepärast on vaja ette näha struktureeritud koordineerimine taristuettevõtjate ja muude sidusrühmade vahel.
- (18) Raudteeveoteenuste usaldusväärsus on üks raudteeklientide poolt kõige enam hinnatud aspekte. Sõiduplaanide usaldusväärsus on oluline aspekt ka raudteesüsteemi tõrgeteta tööks olukorras, kus teenuste ja võrgustiku välismõjude vahel on tugev koostoime. Seetõttu tuleks kõrvalekalded sõiduplaanist hoida võimalikult väikesed. Peale selle tuleks kehtestada piisavate stiimulite süsteem, et edendada kohustuste täitmist taristuettevõtjate, raudteeveo-ettevõtjate ja muude asjaomaste sidusrühmade poolt. Need stiimulid peaksid olema nii majanduslikud kui ka mittemajanduslikud.

(18a) Käesoleva määrusega tuleks kehtestada süsteem, mille kohaselt tuleb tasuda trahvi, kui osaline, kes on kas taristuettevõtja või taotleja, ei täida oma kohustusi seoses jaotatud läbilaskevõimega seotud õigusega. Trahvide määrad, mida osaline, kes algatab läbilaskevõimega seotud õiguste muutmise, peab tasuma teisele osalisele, peaksid olema sellised, et need pakuks taristuettevõtjale ja taotlejatele tõhusaid stiimuleid läbilaskevõime planeeritud kasutamiseks ja häirete minimeerimiseks. Rahatrahvide määrad peaksid olema proportsionaalsed ja mittediskrimineerivad ning nende puhul tuleks võtta arvesse mitut tegurit, sealhulgas muudatuse mõju, muudatuse algatanud osalise poolt teisele osalisele muudatuse kohta esitatud teate ajastust, pakutud alternatiivse läbilaskevõime kvaliteeti, kui muudatuse on põhjustanud taristuettevõtja, ning seda, kas läbilaskevõimet saab ümber jaotada ja kas seda saab kasutada teine taotleja, kui muudatuse on põhjustanud taotleja. Ilma et see piiraks 9. mai 1980. aasta rahvusvahelise raudteeveo konventsiooni (COTIF), mida on muudetud 3. juuni 1999. aasta Vilniuse protokolliga, kohaldamist, eelkõige selle konventsiooni E lisa I punkti artikli 8 lõike 1 kohaldamist, kui see on asjakohane, ning õigust kaevata edasi trahvi käsitlevaid otsuseid, peaks käesoleva määruse kohaselt trahvi tasumine muudatuse algataja poolt ammendama teise osalise jaoks muud sama muudatusega seotud rahalised nõuded, et vältida topelthüvitamist, mitmekordset kohtus menetlemist ning pikka, koormavat ja rasket menetlust, mis kaasneks teise osalise poolt esitatud nõudega tema kantud kahju täielikuks hüvitamiseks.

(19) Raudteetaristuteenuste ja raudteeveoteenuste kvaliteedi pidev järelevalve on nende teenuste tulemuslikkuse parandamise eeltingimus. Seepärast on vaja luua läbipaistev ja objektiivne näitajate süsteem, mis annab tagasisidet tulemuslikkuse aspektide kohta, mis on olulised erinevate käitamisega seotud sidusrühmade ja raudteeveoteenuste lõpptarbijate jaoks. Selle süsteemi peamine ülesanne peaks olema jälgida käitamisega seotud sidusrühmade võetud kohustuste täitmist ja tulemuslikkuse edenemist aja jooksul, võttes samal ajal arvesse raudteesektori erinevaid olusid ja eripärasid. [...]

(20) Raudteetaristuteenuste tulemuslikkuse parandamiseks ühtses Euroopa raudteepiirkonnas peaks [...] **ENIM** [...] **töötama välja Euroopa** ühise tulemushindamise raamistiku [...]. [...] **Selle raamistikuga tuleks püüda tagada**, et kõik ELi taristuettevõtjad kasutavad ühiseid põhimõtteid ja meetodeid tulemuslikkuse mõõtmiseks kokkulepitud näitajate abil. Raamistik peaks võimaldama kindlaks teha ELi raudteevõrgustiku toimivuse puudujäägid. [...] Sellega tuleks püüda tagada, et taristuettevõtjad seavad tulemuslikkuse eesmärgid viisil, mis võtab arvesse nende hallatava võrgustiku eripära, kuid tagab samal ajal sidususe kõige olulisemate tulemuslikkuse puudujääkide tuvastamisel. Raamistik peaks võimaldama taristuettevõtjatel teha ELi tasandil koostööd, et määrata kindlaks meetmed tulemuslikkuse puudujääkide kõrvaldamiseks ja jälgida nende mõju. **ENIM** [...] peaks selle raamistiku regulaarselt läbi vaatama, et tagada selle eesmärgipärasus.

(20a) ENIM peaks koostama Euroopa tulemushindamise aruande, mis hõlmab vähemalt [uue TEN-T määrusega] loodud Euroopa transpordikoridoridega hõlmatud liine. Euroopa raudteevaldkonda reguleerivate asutuste võrgustik (ENRRB) peaks hindamisele kaasa aitama, andes oma hinnangu ja soovitused raudteetaristuteenuste ja raudteeveoteenuste tulemuslikkuse kohta.

(21) Selleks et tagada [...] taristuettevõtjate [...] **tõhus koordineerimine ELi tasandil**, peaks tõhustama [...] **ENIMI** toimimist. See peaks hõlmama otsuste tegemise mehhanisme, mis võimaldavad [...] taristuettevõtjatel tõhusalt koordineerida raudteetaristu läbilaskevõime strateegilist planeerimist.

(21a) Kõik liikmesriikide taristuettevõtjad, kes vastutavad TEN-T põhivõrgu ja laiendatud põhivõrgu osaks olevate liinide eest, peaks olema ENIMI liikmed. Liikmesriikide muudel taristuettevõtjatel peaks samuti olema võimalik osaleda ENIMI aruteludes hääleõiguseta. Lisaks on liidu huvides lubada Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsiooni (EFTA) liikmesriikide ja Euroopa Liidu poolt nõukogu otsuse (EL) 2017/1937 kohaselt alla kirjutatud transpordiühenduse asutamislepingu Kagu-Euroopa osalisriikide TEN-T põhi- või laiendatud põhivõrgu liinide eest vastutavatel taristuettevõtjatel osaleda ilma hääleõiguseta ENIMis, tingimusel et need riigid või osalised kohaldavad käesolevat määrust vastavalt liiduga sõlmitud rahvusvahelisele lepingule. Need riigid ja osalised on transpordisektoris liiduga tihedalt seotud. Lisaks on enamikul neist oma geograafilise asukoha tõttu olulised

raudteeühendused liikmesriikidega või transiitliiklus kahe või mitme liikmesriigi vahel.
Seetõttu on nende panus ENIMI töösse oluline.

(21b) Liikmesriikide meetmeid ja poliitikasuundi, mis mõjutavad piiriüleseid

raudteeveoteenuseid, tuleks liikmesriikide vahel koordineerida, niivõrd kui see on võimalik olemasolevate foorumite kaudu.

- (22) Raudteevaldkonda reguleerivad asutused peaksid tegema liidu tasandil koostööd, et tagada õigusraamistiku ühtne kohaldamine ja taotlejate ühetaoline kohtlemine kogu ühtses Euroopa raudteepiirkonnas. Nad peaksid seda tegema [...] **ENRRB** kaudu, et töötada välja ühised tavad, mida nad järgivad käesoleva määruse kohaselt neile antud otsustamisõiguse kasutamisel. Selleks peaks [...] **ENRRB** täitma koordineerimisülesandeid ning [...] **võib võtta** vastu mittesiduvaid soovitusi, [...] arvamusi **või aruandeid seoses piiriüleste raudteeteenustega ning raudteetaristuteenuste ja raudteeveoteenuste tulemuslikkusega** [...] **. ENRRB vastu võetud soovitused ja arvamused** ei tohiks mõjutada raudteevaldkonda reguleerivate asutuste ega taristuettevõtjate pädevust.
- (23) Raudtee läbilaskevõime tõhusaks haldamiseks ja liikluse tõhusaks korraldamiseks on vaja vahetada andmeid ja teavet taristuettevõtjate, taotlejate ja muude käitamisega seotud sidusrühmade vahel. Selline teabevahetus võib olla märkimisväärselt tulemuslikum ja tõhusam koostalitlusvõimeliste digivahendite ja võimaluse korral automatiseerimise toel. Seepärast tuleks koostalitluse tehnilisi kirjeldusi esmajärjekorras rakendada ja edasi arendada, et pidada sammu tehnoloogia arengu ja käesolevas määruses esitatud uute protsessidega.
- (24) Taristuettevõtjad peaksid tagama eelkõige digitaliseerimise osas kooskõla nõukogu määruse (EL) 2021/2085 IV jaotise kohaselt asutatud Euroopa raudtee ühissettevõtte tööga [...], tehes seda süsteemisamba **juhtrühma** [...] ning **kasutuselevõtu rühma kaudu, millele on osutatud vastavalt** määruse (EL) 2021/2085 **artiklites 96 ja 97.**

(25) [...].

- (26) Selleks et tagada rahvusvaheliste raudteevedude läbilaskevõime haldamise ja liikluskorralduse sujuv protsess, minimeerida jaotatud läbilaskevõime tühistamist ja raudteetoimingute katkestusi raudteevõrgustiku häirete tõttu ning selleks, et võtta arvesse taristuettevõtjate tavade arengut ning uute läbilaskevõime jaotamise meetodite ning info- ja kommunikatsioonitehnoloogia kasutamist, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte. Need volitused peaksid hõlmama taristu läbilaskevõime strateegilisest planeerimisest tulenevate väljundite **teatavaid elemente**; läbilaskevõime strateegilise planeerimise ja läbilaskevõime jaotamise ajakava; jaotatud läbilaskevõime muutmise **kestust** ja taotlejatele alternatiivsete lahenduste väljatöötamist; taristutöödest tulenevate läbilaskevõime piirangute kooskõlastamise, konsulteerimise ja avaldamise ajakavaga **seonduvaid teatud elemente**; suure kasutusega või ülekoormatud taristu läbilaskevõime kasutamise künnised ning; käitamisega seotud sidusrühmadele esitatav teave. Eriti oluline on, et komisjon korraldaks oma ettevalmistava töö käigus asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et need konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes¹⁸ kindlaks määratud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, peaksid Euroopa Parlament ja nõukogu saama kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel peaks olema pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.
- (27) Käesoleva määruse ühetaoliste rakendamistingimuste tagamiseks tuleks komisjonile anda rakendamise volitused tehniliste ja käituse nõuete kehtestamiseks, et hõlbustada ühtse Euroopa raudteepiirkonna sujuvat toimimist seoses ühtsete kriteeriumidega nõuetele, mille taristuettevõtjad on taotlejate suhtes kehtestanud;[...] **üksikasjalikud normid raamlepingute sõlmimise korra, nende vormi ja sisu kohta; raudteetaristu läbilaskevõimsuse kasutamise arvutamise meetodi peamised põhimõtted; läbilaskevõimega seotud õiguste muutmise ning trahvi maksmise aluseks olevate tingimuste kategooriad**; ühised kriteeriumid ja menetlused ajakava muutmiseks, **et tulla toime võrguhäiretega; ning Euroopa tulemushindamise raamistiku teatud** elemendid. Neid volitusi tuleks

¹⁸ ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011¹⁹. **Kui komitee kontrollimenetluse raames arvamust ei esita, ei peaks komisjon rakendusakti eelnõu vastu võtma.**

- (28) Direktiivis 2012/34/EL kindlaks määratud läbilaskevõime jaotamise eeskirjad asendatakse käesolevas määruses kindlaks määratud eeskirjadega. Seepärast tuleks käesolevas määruses kindlaks määrata taristuettevõtjate vahelise koostöö normid, raudteevaldkonda reguleerivate asutuste vahelise koostöö normid, nõuded raudteeveo-ettevõtjatele kättesaadava raudteetaristu laadi kirjeldavate võrgustiku teadaande elementide kohta, sellele juurdepääsu tingimused ning läbilaskevõime jaotamise põhimõtted ja kriteeriumid. Koostöö ja koordineerimise normid ning võrgustiku teadaande elemendid, mis ei ole seotud läbilaskevõime haldamisega, peaksid jääma direktiivi 2012/34/EL.
- (29) Määruse (EL) nr 913/2010²⁰ järelhindamisel jõuti järeldusele, et määruse mõju oli liiga piiratud, et aidata kaasa maanteevedudelt raudteevedudele üleminekule. Peale selle oli liikmesriikide ja taristuettevõtjate vaheline koostöö raudteetaristu majandamisel piiriülesest seisukohast endiselt ebatõhus. Hindamine on näidanud ka, et raudteekaubaveokoridoride ja ülejäänud võrgustiku läbilaskevõime eraldi haldamine ei ole tõhus. Raudteevõrgustiku läbilaskevõime käitamise suhtes tuleks kohaldada ühtset õigusraamistikku, konsolideerides sellega seotud sätted direktiivis 2012/34/EL ja määruses (EL) nr 913/2010. Seepärast tuleks määrus (EL) nr 913/2010 **kehteks tunnistada** ja direktiivi 2012/34/EL sätted läbilaskevõime jaotamise kohta **tuleks välja jätta ning** [...] asendada käesoleva määrusega, **tagades piisava üleminekuperioodi.**

¹⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisevolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

²⁰ SWD(2021) 134 final, 2. juuni 2021.

- (30) Liiklusgraafiku ettevalmistamiseks on vaja teha ettevalmistusi nimetatud liiklusgraafiku jõustumisele eelnevatel aastatel. Seega tähendab üleminek direktiiviga 2012[...]/34/EL ja määrusega (EL) nr 913/2010 kehtestatud õigusraamistikult käesoleva määrusega kehtestatud õigusraamistikule, et uue raamistiku kohaste liiklusgraafikute ettevalmistamine peaks algama paralleelselt kehtiva raamistiku normide kohaldamisega. Sellest tulenevalt [...] **tuleks** üleminekuetapis kohaldada kahekordset korda, mille puhul konkreetse liiklusgraafiku jaoks vajalikud ettevalmistused peaksid olema kooskõlas selle konkreetse liiklusgraafiku suhtes kohaldatava õigusraamistikuga. Praeguse raamistiku alusel sõlmitud raamlepingud peaksid saama jätkuda uuele korrale ülemineku perioodi vältel.
- (31) Uue raamistiku kohaselt peaksid liiklusgraafiku ettevalmistused algama läbilaskevõime strateegia **etapi algusega** [...] viis aastat enne konkreetse liiklusgraafiku jõustumist. **See ajakava on kooskõlas liikmesriigi ja taristuettevõtja vahel sõlmitud lepingutega, milles käsitletakse taristuettevõtja rahastamiseks kokku lepitud maksete struktuuri ja mis hõlmavad vähemalt viieaastast ajavahemikku, nagu on sätestatud direktiivis 2012/34/EL.** Uue õigusraamistiku varase kohaldamise huvides ja võttes arvesse sektori poolt juba tehtud ettevalmistavat tööd, võiks esimese kahe liiklusgraafiku koostamiseni viivate tegevuste ajakava lühendada 38 kuuni, lühendades läbilaskevõime strateegia etappi. Seega peaks esimene uue õigusraamistiku kohaldamisalasse kuuluv liiklusgraafik olema [...] **13. detsembril 2031** [...] algav liiklusgraafik. Kõik sidusrühmad peaksid viivitamata alustama vajalikke ettevalmistusi, et järgida uut raamistikku.

(32) Kuna käesoleva määruse eesmärki, nimelt raudteetaristu läbilaskevõime ja liikluse tõhusamat haldamist, millega parandatakse teenuste kvaliteeti ja võimaldatakse raudteevõrgustikus rohkem liiklust, ei suuda liikmesriigid vajalikul määral saavutada, kuid meetme riikidevahelise laadi tõttu võidakse see paremini saavutada pigem liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuspõhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

I PEATÜKK

ÜLDSÄTTED

Artikkel 1

Reguleerimisese ja kohaldamisala

1. Käesolevas määruses määratakse kindlaks põhimõtted, normid ja tegevuskord, mida kohaldatakse raudteetaristu läbilaskevõime haldamise ja teenindusrajatiste **käitajatega** koordineerimise ning liikluskorralduse, kriisiohje ja tulemuslikkuse haldamise suhtes riigisiseste ning rahvusvaheliste raudteeteenuste puhul. Samuti määratakse selles kindlaks normid Euroopa taristuettevõtjate vahelise koordineerimise võrgustiku, teiste asjaomaste sidusrühmadega koordineerimise ning läbilaskevõime haldamise ja liikluskorralduse järelevalve kohta.
2. Käesolevat määrust kohaldatakse raudteetaristu kasutamise suhtes direktiivi 2012/34/EL artikli 1 lõikes 2 osutatud riigisisesteks ja rahvusvahelisteks raudteeteenusteks, sealhulgas kõnealuse direktiivi artikli 3 lõikes 11 määratletud teenindusrajatiste suhtes.
3. Käesoleva määruse **I peatüki artikleid 2 ja 3 ning** II–V peatükki ei kohaldata raudteetaristu ega raudteeteenuste suhtes, mille suhtes [...] **liikmesriik ei kohalda** direktiivi 2012/34/EL IV peatükki vastavalt kõnealuse direktiivi artikli 2 lõigetele 3, 3a, 4, 8 [...] **ja** 8a [...] asjakohaste erandite kehtivusajal.

Käesolevat määrust ei kohaldata raudteeteenuse suhtes, mille liikmesriik on direktiivi 2012/34/EL IV peatüki kohaldamisalast välja jätnud vastavalt kõnealuse direktiivi artikli 2 lõikele 10.

Käesolevat määrust ei kohaldata direktiivi 2012/34/EL artikli 2 lõikes 9 osutatud ettevõtjate ega vedude suhtes.

4. Käesolevat määrust ei kohaldata Küprose ja Malta suhtes seni, kuni nende territooriumil puudub raudteesüsteem.

5. Käesolev määrus ei takista liikmesriike võtmast meetmeid, mis on vajalikud oluliste julgeoleku- või kaitsehuvide kaitsmiseks, ning meetmeid, millega tagatakse, et sõjaväel on piisav juurdepääs raudteetaristule, eelkõige sõjaliste operatsioonide ja sõjalise väljaõppe jaoks, sealhulgas artikli 47 lõike 1 punktides a–e kirjeldatud liiki meetmeid. Artikli 47 lõike 1 teist ja kolmandat lõiku ning lõikeid 2–7 kohaldatakse selliste meetmete vastuvõtmise suhtes *mutatis mutandis*.

6. Käesolev määrus ei piira liikmesriikide vastutust seoses taristu arendamise ja hooldamise rahastamisega. Määrusega ei nähta selles küsimuses ette mingeid rahalisi kohustusi.

Artikkel 2

Üldised kohustused ja põhimõtted

1. Ilma et see piiraks direktiivi 2012/34/EL artikli 7c kohaldamist, vastutavad taristuettevõtjad raudteetaristu läbilaskevõime haldamise ja raudteeliikluse juhtimise eest.

Viiteid taristuettevõtjale kõigis käesoleva määruse raudteetaristu läbilaskevõime jaotamist käsitlevates nõuetes käsitatakse viidetena direktiivi 2012/34/EL artikli 7a lõikes 3 osutatud läbilaskevõimet jaotavale asutusele.
2. Selleks et hõlbustada tõhusa ja tulemusliku raudteetaristu läbilaskevõime haldamise ja liikluskorralduse tagamist liidus, teevad **artikli 55 lõikes 2 osutatud** taristuettevõtjad koostööd direktiivi 2012/34/EL artiklis 7f osutatud Euroopa taristuettevõtjate võrgustiku (edaspidi „ENIM“) raames ja kooskõlas käesoleva määruse nõuetega, mis käsitlevad koostööd.
3. Täites oma **ülesandeid ja** kohustusi vastavalt [...] **käesolevale määrusele**, peavad taristuettevõtjad:
 - a) kasutama olemasolevat taristu läbilaskevõimet optimaalse tõhususega [...];

- b) maksimeerima raudteetaristu pakutavate raudteeveoteenuste väärtust ühiskonnale nii sotsiaalses, majanduslikus kui ka keskkonnaalases mõttes;
- c) tagama taristu läbilaskevõime mittediskrimineeriva haldamise ning läbipaistva **ja võrdse** juurdepääsu sellele, sealhulgas **taristutööde** ajal, et [...] **võimaldada** ausat konkurentsi **ning tagada raudteeteenuste optimaalne konkurentsivõime**;
- d) võimaldama sujuvat raudteeliiklust rohkem kui ühes võrgustikus, **eelkõige võimaldades kauba- ja reisirongidel liigelda heades tingimustes ja liikuda hõlpsalt ühest võrgustikust teise**;
- e) tagama raudteetaristu läbilaskevõime seisundi ja kättesaadavuse läbipaistvuse;
- f) vaatama tihedas koostöös [...] **käitamisega seotud sidusrühmadega** läbi ja parandama raudteetaristu [...] toimivust;
- g) aitama kaasa ühtse Euroopa raudteepiirkonna rakendamisele ja arendamisele.

Artikkel 3

Taristuettevõtja erapooletus seoses liiklusjuhtimise ja läbilaskevõime haldamisega, sealhulgas hooldustööde kavandamisega

1. Taristuettevõtjad täidavad liiklusjuhtimise ja läbilaskevõime haldamisega (sealhulgas hooldustööde kavandamisega) seotud ülesandeid läbipaistvalt ja mittediskrimineerival viisil ning neid ülesandeid käsitlevate otsuste vastuvõtmise eest vastutavad isikud ei tohi olla huvide konfliktist mõjutatud.

1a. Taristuettevõtjad hoiavad neile esitatud teabe ärisaladust kooskõlas riigisisese ja ELi õigusega, sealhulgas muutes asjakohasel juhul muude osalistega jagatava teabe anonüümseks.

2. Liikluskorralduse osas tagavad taristuettevõtjad, et raudteeveo-ettevõtjatel **ja teenindusrajatiste käitajatel** on neid puudutavate liikluse häirete korral täielik ja õigeaegne juurdepääs asjakohasele teabele. Kui taristuettevõtja võimaldab täiendavat juurdepääsu liikluskorralduse protsessile, siis teeb ta seda asjaomaste raudteeveo-ettevõtjate **ja teenindusrajatiste käitajate** jaoks läbipaistval ja mittediskrimineerival viisil.
3. Läbilaskevõime haldamise ning raudteetaristu ulatusliku hooldamise, uuendamise ja ajakohastamise pikaajalise kavandamise puhul konsulteerib taristuettevõtja taotlejatega, nagu on määratletud direktiivi 2012/34/EL artikli 3 punktis 19, kooskõlas käesoleva määrusega ja võtab väljendatud muresid [...] **täiel määral** arvesse.

Artikkel 4

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse direktiivi 2012/34/EL artiklis 3 esitatud mõisteid.

Samuti kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) „väärmatu jõud“ – taristuettevõtja või raudteeveo-ettevõtja kontrolli alt väljas olev tegelikult toimunud ja objektiivselt tõendatav ettenägematu [...] sündmus või olukord, mida ei ole võimalik mõistliku prognoosimise ja hoolsusega vältida ega lahendada nende jaoks tehniliselt, rahaliselt või majanduslikult mõistlikult võimalike meetmetega ning mis ei võimalda taristuettevõtjal ajutiselt või alaliselt täita oma kohustusi, mis tulenevad käesolevast määrusest või direktiivist 2012/34/EL, või raudteeveo-ettevõtjal täita oma lepingulisi kohustusi taristuettevõtja või -ettevõtjate ees;

- 2) „koostalitlus“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797 artikli 2 lõikes 2 määratletud koostalitlus²¹;
- 3) „käitamisega seotud [...] **sidusrühmad**“ – [...] **taotlejad**, [...] **raudteeveo-ettevõtjad**, [...] **taristuettevõtjad, määruses (EÜ) nr 1370/2007 osutatud pädevad asutused**, raudteeveo teenindusrajatise [...] **käitajad** ja mis tahes muud üksused, kes on otseselt seotud raudteeveoteenuse osutamisega;
- 4) „Euroopa koordinaator“ – määruse [...] uus üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise määrus] artikli [...] **52** [...] **kohaselt määratud** koordinaator;
- 4a) „Euroopa transpordikoridorid“ – [uue üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise määruse] artiklis 11 osutatud koridorid;**
- 4b) „linnatranspordisõlmed“ – [uue üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise määruse] artikli 3 punktis 6 määratletud linnatranspordisõlmed;**
- 4c) „põhivõrk“ – [uue üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise määruse] I lisas kindlaks määratud põhivõrk; Artikli 55 lõike 3a kohaldamisel tähendab „põhivõrk“ [uue TEN-T määruse] IV lisas määratletud põhivõrku;**
- 4d) „laiendatud põhivõrk“ – [uue üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise määrusel I lisas kindlaks määratud laiendatud põhivõrk; Artikli 55 lõike 3a kohaldamisel tähendab „laiendatud põhivõrk“ [uue TEN-T määruse] IV lisas määratletud laiendatud põhivõrku;**
- 5) „raamleping“ – õiguslikult siduv avalik-õiguslik või eraõiguslik üldkokkulepe, millega määratakse kindlaks taotleja ja taristuettevõtja õigused ja kohustused seoses jaotatava taristu läbilaskevõimega ning tasudega pikemaks ajaks kui üks liiklusgraafikuperiood;

²¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/797 Euroopa Liidu raudteesüsteemi koostalitluse kohta (*ELTL 138, 26.5.2016, lk 44*).

- 6) „läbilaskevõime samaaegne jaotamine“ – protsess, mille käigus taristuettevõtjad jaotavad raudteetaristu läbilaskevõimet teatava tähtaja jooksul saadud läbilaskevõime taotluste põhjal ja nende taotluste kooskõlastamise teel, et tagada taristu parim võimalik kasutamine ja täpsem võimalik vastavus taotlustele;
- 7) „saabumise järjekorras teenindamise põhimõte“ – raudteetaristu läbilaskevõime jaotamise põhimõte, mille puhul määratakse jaotamismenetluses eelisõigused kindlaks vastavalt läbilaskevõime taotluste kronoloogilisele järjestusele;
- 8) „rongiliin“ – taristu läbilaskevõime, mis on vajalik rongi liikumiseks ühest punktist teise teatava ajavahemiku jooksul, mida kirjeldatakse kui täpset marsruuti koos selle rongi ajakavaga, sealhulgas lähte- ja sihtkoht, sisenemisaeg ja -päev ning väljumisaeg ja -päev, sealhulgas peatumiskoht ja sellega seotud väljumisajad;
- 9) „läbilaskevõime tehniline kirjeldus“ – läbilaskevõimega seotud õigus, milles määratakse kindlaks [...] **taristuettevõtja poolt asjaomasele taotlejale pakutava** taristu läbilaskevõime äri- ja käitusomadused ning mis annab [...] piisavalt teavet, et valmistada ette konkreetsed rongiliinid, mis vastavad nende omadustele;
- 10) „mitut võrgustikku hõlmav raudteeteenus“ – riigisisene või rahvusvaheline raudtee-kaubaveo- või -reisijateveeteenus, mida osutatakse kahes või enamas võrgustikus, mida majandavad erinevad taristuettevõtjad. Rong võib olla teisega haagitud ja/või vaguniteks jagatud ning selle eri vagunitel võib olla erinev lähte- ja sihtkoht [...];
- 11) „mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õigus“ – kõik läbilaskevõimega seotud õigused, mis võimaldavad osutada mitut võrgustikku hõlmavat raudteeteenust;
- 12) „taristu läbilaskevõime eraldamine“ – taristuosa kogu saadaolevast läbilaskevõimest mingite osade eraldamine eri liiki raudteeveeteenustele ja taristutöödest tulenevatele läbilaskevõime piirangutele;
- 13) „liiklusgraafik“ – pidevalt ajakohastatavad andmed kõikide kavandatud rongi- ja veeremiliikumiste kohta, mis liiklusgraafikuperioodil asjakohasel taristul toimuvad, väljendatuna jaotatud läbilaskevõimega seotud õigustes;

- 14) „liiklusgraafikuperiood“ – ajavahemik, mille jooksul konkreetne liiklusgraafik kehtib;
- 14a) „jooksev planeerimine“ – meetod, mille abil jaotatakse läbilaskevõimet vähemalt raudtee-kaubaveoteenuste jaoks väljaspool iga-aastase jaotamismenetluse tähtaegu;**
- 15) „taristutööd“ – [...] **sekkumine** raudteetaristusse selle arendamiseks, hooldamiseks, uuendamiseks ja ajakohastamiseks, **nagu need on määratletud vastavalt direktiivi 2012/34/EL artikli 3 punktides 2a, 2c, 2d ja 2e;**
- 16) „reguleeriv asutus“ – direktiivi 2012/34/EL artiklis 55 osutatud reguleeriv asutus;
- 17) „vahejuhtum“ – mis tahes juhtum või sama põhjusega juhtumite seeria, mis põhjustab raudteeliikluse häireid [...];
- 17a) „transpordisõlm“ – ühenduspunkt kahe või enama raudteeliini jaoks, millest ükski ei ole käesoleva määruse artikli 1 lõike 3 kohaselt käesoleva määruse I peatüki artiklite 2 ja 3 ning II–V peatüki kohaldamisalast välja jäetud;**
- 17b) „konkreetne graafikukavand“ – kava, mis on tavaliselt mõeldud korduvkasutuseks regulaarsete ajavahemike järel ning millega korraldatakse teatava aja jooksul kindlaksmääratud võrgustiku või võrgustiku osa lõikudel ja transpordisõlmedes liinide kombinatsiooni, sealhulgas mitut võrgustikku hõlmava liikluse puhul, võttes asjakohasel juhul arvesse teenustevahelisi ühendusi ja ümberistumis- või ümberlaadimisaegu.**

II PEATÜKK TARISTU LÄBILASKEVÕIME HALDAMINE

1. JAGU

Taristu läbilaskevõime haldamise üldpõhimõtted

Artikkel 5

Läbilaskevõime haldamine

1. Taristuettevõtjad haldavad raudteetaristu läbilaskevõimet planeerimis- ja jaotamismenetluse kaudu, mis koosneb kolmest etapist:
 - a) läbilaskevõime strateegiline planeerimine, nagu on osutatud 2. jaos;
 - b) taristu läbilaskevõime ajakava koostamine ja jaotamine, nagu on osutatud 3. jaos;
 - c) jaotatud läbilaskevõime kohandamine ja ajakava muutmine, nagu on osutatud 4. jaos.
2. Peale direktiivi 2012/34/EL IV lisas esitatud sisu lisavad taristuettevõtjad kõnealuse direktiivi artiklis 27 osutatud võrgustiku teadaandesse jao raudteeveo-ettevõtjatele kättesaadavaks tehtud taristu kohta; läbilaskevõime haldamist käsitlev osa; jagu käitamise, sealhulgas liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje kohta. jao käitamise, sealhulgas liikluskorralduse, häirete haldamise ja kriisiohje kohta ning jao tulemuslikkuse haldamise kohta vastavalt IV lisale.
3. Lõikes 1 osutatud läbilaskevõime haldamist käsitlevate otsuste tegemine, sealhulgas nii kättesaadavuse kindlaksmääramine ja hindamine kui ka läbilaskevõimega seotud õiguste jaotamine, on taristuettevõtja põhiülesanne direktiivi 2012/34/EL artikli 3 lõike 2f tähenduses. Selle suhtes kohaldatakse kõnealuse direktiivi sätteid põhiülesannete kohta.

Artikkel 6

Läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistik

- 1.[...] **1. Euroopa taristuettevõtjate võrgustik (edaspidi „ENIM“) töötab [...] hiljemalt [24 kuud pärast käesoleva määruse jõustumist] II peatüki sätete kohaselt välja ja võtab vastu, olles konsulteerinud käitamisega seotud sidusrühmadega, läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistiku,**
- [...] **millega kehtestatakse ühised põhimõtted ja menetlused raudteetaristu läbilaskevõime haldamiseks ning taristuettevõtjate [...] ja muude käitamisega seotud sidusrühmade vaheliseks koordineerimiseks. Taristuettevõtjad püüavad järgida kõnealuseid raudteetaristu läbilaskevõime haldamise ühiseid põhimõtteid ja menetlusi.**
- [...] 1a. ENIM esitab läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistiku kavandi Euroopa raudteevaldkonda reguleerivate asutuste võrgustikule (edaspidi „ENRRB“) 18 kuu jooksul pärast käesoleva määruse jõustumist. ENRRB esitab ENIMile soovitusel läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistiku kohta nelja kuu jooksul pärast ENIMI koostatud kavandi kättesaamist. ENIM võtab seda soovitusel läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistiku vastuvõtmisel täiel määral arvesse.**
- 2.** Läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistik sisaldab vähemalt III lisas loetletud elemente ning seda ajakohastatakse vajaduse korral, et võtta arvesse taristuettevõtjate, raudteeveo-ettevõtjate ja teiste taotlejate kogemusi ning tuginedes ENIMi tegevusele. **Läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistiku ajakohastamisel esitab ENIM kavandi ENRRB-le soovitusel saamiseks.**
4. Direktiivi 2012/34/EL artiklis 27 [...] **ja käesoleva määruse artikli 5 lõikes 2** osutatud võrgustiku teadaande koostamisel võtavad taristuettevõtjad [...] **täiel määral arvesse läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistikku.** Nad selgitavad võrgustiku teadaandes mis tahes kõrvalekaldumist läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistikus kehtestatud ühistest põhimõtetest ja menetlustest.

Artikkel 7

Taotlejad

1. Taotlejad esitavad taristu läbilaskevõime taotlused. Sellise taristu läbilaskevõime kasutamiseks määravad taotlejad, **kes ei ole raudteeveo-ettevõtjad**, raudteeveo-ettevõtja [...]. **Raudteeveo-ettevõtja** sõlmib taristuettevõtjaga lepingu direktiivi 2012/34/EL artikli 28 kohaselt. Sellega ei piirata taotlejate õigust sõlmida taristuettevõtjatega raamlepinguid kooskõlas käesoleva määruse artikliga 31.
2. Taristuettevõtja võib taotlejatele kehtestada nõudeid, et tagada oma õiguspäraste ootuste täitumine oodatavate tulude ning taristu kasutamise osas. Sellised nõuded on asjakohased, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad. Nõuded täpsustatakse võrgustiku teadaandes vastavalt IV lisa punkti [...] **2 alapunktile c**. Nõuded võivad hõlmata üksnes sellise finantstagatise andmist, mis ei tohi ületada asjakohast taotleja teadaoleva tegevusaktiivsusega seotud taset, ning kinnitust, et taotleja suudab koostada nõuetekohaseid taristu läbilaskevõime taotlusi.
3. Komisjon võib vastu võtta rakendusaktid, milles nähakse ette lõikes 2 osutatud nõuete [...] **kindlaksmääramise** üksikasjalikud kriteeriumid. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 72 lõikes 3 kindlaks määratud kontrollimenetlusega.

Artikkel 8

Taristu läbilaskevõime [...] haldamine

1. Taristuettevõtjad tagavad taristu [...] läbilaskevõime haldamise kooskõlas direktiivi 2012/34/EL artiklis 26 ja käesoleva määruse artiklis 2 kindlaks määratud põhimõtetega artiklis 5 osutatud läbilaskevõime haldamise protsessi kõigis etappides.
2. [...] **Taristu** läbilaskevõimet käsitlevate otsuste tegemisel võtavad taristuettevõtjad arvesse liikmesriikide poolt artikli 11 lõike 3 kohaselt antud strateegilisi suuniseid taristu läbilaskevõime kasutamise kohta [...], **kui liikmesriigid on sellised suunised esitanud, ilma et see piiraks selle lõike neljanda lõigu kohaldamist.**

Ilma et see piiraks liidu riigiabi eeskirjade kohaldamist, võivad liikmesriigid vajaduse korral maksta taristuettevõtjale hüvitist, mis katab võimaliku saamata jäänud tulu, mis on seotud eranditult [...] raudteetaristu läbilaskevõime **kasutamist käsitlevate strateegiliste suuniste järgmisega**.

3. [...] **2a.** Taristuettevõtjad planeerivad ja jaotavad [...] **läbilaskevõimet võimalikult suurel määral viisil, mille eesmärk on leida asjaomastele taotlejatele vastuvõetavaid lahendusi, tagades samal ajal raudteetaristu üldise optimaalse kasutamise asjaomases võrgustikus.**

3. Taristuettevõtjad **tegelevad läbilaskevõimega seotud vastuoludega** võimalikult suurel määral artiklis 36 osutatud konfliktide lahendamise konsensusliku mehhanismi kaudu, kaasates asjaomased taotlejad ning saavutades vastuoluliste läbilaskevõime vajaduste ja taotluste konsensusliku lahendamise.

4. Kui lõikes 3 osutatud mehhanismiga ei saavutata vastuoluliste läbilaskevõimevajaduste ja nõuete rahuldavat lahendamist, [...] **käsitlevad** taristuettevõtjad **läbilaskevõimega** seotud vastuolusid [...] **artiklis 37 osutatud konfliktide lahendamise ametliku mehhanismi alusel.**

[...]

5. [...]

6. [...]

7. [...]

Artikkel 9

Teave taristu läbilaskevõime kohta

1. Taristuettevõtjad annavad [...] taotlejatele [...] ja reguleerivatele asutustele **ning, kui see on asjakohane, muudele käitamisega seotud sidusrühmadele** täpset ja ajakohast teavet taristu läbilaskevõime kättesaadavuse kohta kogu läbilaskevõime haldamise menetluse vältel, sealhulgas 2. jaos osutatud strateegilise planeerimise etapis, 3. jaos kindlaks määratud ajakava koostamise ja jaotamismenetluste ajal ning iga kord, kui 4. jaos osutatud jaotatud läbilaskevõimet muudetakse.

Taristuettevõtjad avaldavad viivitamata kõik artiklis 18 osutatud läbilaskevõime pakkumise kava ja artiklis 30 osutatud liiklusgraafiku ajakohastatud versioonid.

2. Taristuettevõtjad avaldavad lõikes 1 osutatud teabe kooskõlas artikli 62 lõikega 5 [...].
3. Taotlejate taotlusel esitavad taristuettevõtjad lõikes 1 osutatud teabe [...] **taotlejate** konkreetsete [...] **äri- ja käitusvajaduste** alusel [...].

Artikkel 10

Taristutöödest ja halvenenud seisukorras taristust tulenevad läbilaskevõime piirangud

1. Ilma et see piiraks direktiivi 2012/34/EL artiklite 7, **7a**, 7c ja 7e kohaldamist, kavandavad taristuettevõtjad taristutöid vastavalt äriplaanile ning direktiivi 2012/34/EL artikli 8 lõikes 3 osutatud investeerimis- ja rahastamiskavadele. Kui nendesse programmidesse pärast äriplaani vastuvõtmist tehtavad muudatused mõjutavad või tõenäoliselt mõjutavad taristutööde kavandamist, esitab taristuettevõtja võrgustiku teadaandes ülevaate sellistest muudatustest ja nende tõenäolisest mõjust.
2. Taristutööde kavandamisel tegutseb taristuettevõtja vastavalt artikli 2 lõikele 3 ja artiklile 3.

Eelkõige võtab taristuettevõtja tasakaalustatult arvesse taristutööde mõju tema enda varahaldusele ja finantsseisundile ning **hinnangulist** käitus- ja finantsmõju kõigile asjaomastele taotlejatele.

3. Taristuettevõtjad konsulteerivad taotlejatega taristutööde üle direktiivi 2012/34/ [...] **EL** artiklis 7e osutatud koordineerimismehhanismide raames ning piiriüleste raudteeveoteenuste puhul kooskõlas käesoleva määruse artikliga 54.
4. Taristuettevõtja kavandab taristutöödest tulenevaid läbilaskevõime piiranguid, teavitab neist taotlejaid ja konsulteerib nendega piisavalt varakult, võttes arvesse hinnangulist mõju raudteeveo-ettevõtjatele. Selleks järgivad taristuettevõtjad I lisa 3. jaos kindlaks määratud [...] **nõudeid**.

4a. Läbilaskevõime piirangute puhul, [...] **millel on oluline mõju I lisa 3. jao punkti 0 tähenduses**, võivad taotlejad nõuda, et taristuettevõtja pakuks läbilaskevõime piirangu alternatiivset planeerimist, et teha kindlaks ja valida variant, milles võetakse tasakaalustatult arvesse mõju taotlejatele ja taristuettevõtjatele. Taristuettevõtja esitab kõnealustele taotlejatele läbilaskevõime piiramise ajal kättesaadava alternatiivse läbilaskevõime esialgse kava.

Esialgne kava hõlmab nii mõjutatud liini kui ka alternatiivseid liine, **kui sellised alternatiivsed liinid olemas on**, ning kajastub artiklis 17 osutatud läbilaskevõime mudelis ja artiklis 18 osutatud läbilaskevõime pakkumise kavas.

5. Taristuettevõtjad võtavad arvesse ja leevendavad taristutööde mõju piiriülesele liiklusele. Taristuettevõtjad koordineerivad kooskõlas artikliga 53 **vähemalt** kõik [...] **Euroopa transpordikoridoridesse kuuluvatel raudteeliinidel tehtavad** ja kõik muud märkimisväärse piiriülese mõjuga taristutööd.

Koordineerimisel käsitletakse eelkõige taristutööde ajakava optimeerimist ning alternatiivse läbilaskevõime pakkumist mõjutatud liinil ja alternatiivsetel marsruutidel, **kui sellised marsruudid olemas on**, võttes arvesse taotlejate käitus- ja äri vajadusi.

6. Läbilaskevõime piirangutena käsitatakse ka taristu läbilaskevõime või jõudluse vähenemist alla arvestuslike väärtuste, mis tuleneb varade seisukorra halvenemisest, näiteks lubatud kiiruse või teljekoormuse vähenemisest. **Selliste läbilaskevõime piirangutega ei kaasne artikli 40 kohaseid trahve**. Selliste **läbilaskevõime** piirangute suhtes kohaldatakse artiklis 9 kindlaks määratud teatamiskohustusi.

7. Taristuettevõtjad avaldavad teabe, konsulteerivad taotlejatega planeeritud ajutiste läbilaskevõime piirangute ja nende mõju kohta äriliste eesmärkide jaoks kättesaadavale läbilaskevõimele ning alternatiivse läbilaskevõime kohta võimalikult varakult.
8. Komisjonile antakse volitused võtta vastu delegeeritud õigusakte kooskõlas artikliga 71, et muuta [...]:

aa) läbilaskevõime piirangute liigitust ja mõju liiklusele, nagu on sätestatud

I lisa 3. jao **punktis 0,**

a) kõnealuse jao punktis 1 sätestatud avaldamistähtaegu,

- b) kõnealuse jao punktis 4 sätestatud läbilaskevõime piirangute koordineerimise tähtaegu; selliseid muudatusi tehakse, kui kõnealused elemendid on osutunud ebatõhusaks või on põhjastanud märkimisväärseid rakendamisprobleeme,** et vähendada **veelgi** taristutöödest tulenevate läbilaskevõime piirangute mõju raudteeliiklusele **ning taristuettevõtjate halduskoormust,** võttes samal ajal arvesse asjaomaste sidusrühmade tehnilisi, planeerimis-, käitus- ja ärikaalutlusi **ning võttes ühtlasi arvesse ENIMi kogemusi ja arvamusi.**

Artikkel 10a

Läbilaskevõimega seotud õiguste andmisest keeldumine või nende tühistamine avaliku korra või avaliku julgeoleku kaalutlustel

1. **Liikmesriik võib taristuettevõtjalt nõuda, et ta keelduks taotlejale läbilaskevõimega seotud õiguste andmisest või tühistaks sellised õigused, kui kõnealuse liikmesriigi pädevad asutused teevad kindlaks, et selliste õiguste andmine kõnealusele taotlejale kujutab endast tõsist ohtu avalikule korrale või avalikule julgeolekule, sealhulgas selle liikmesriigi julgeolekule ja kaitsele. Iga selline otsus peab olema nõuetekohaselt põhjendatud, rangelt vajalik ja taotletava eesmärgiga proportsionaalne.**

2. **Ilma et see piiraks salastatud teabe konfidentsiaalsust, teavitavad liikmesriigid kümne päeva jooksul pärast käesoleva artikli esimesel lõikel põhineva otsuse vastuvõtmist komisjoni, reguleerivat asutust ja mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õiguste puhul muid asjaomaseid liikmesriike sellise otsuse vastuvõtmisest ja selle põhjustest. Liikmesriigid vaatavad kõik sellised otsused korrapäraselt läbi.**
3. **Kui liikmesriik väljendab kahtlusi seoses teise liikmesriigi poolt käesoleva artikli esimese lõike alusel vastu võetud otsusega, koordineerivad asjaomased liikmesriigid edasist tegevust omavahel vastavalt artiklile 53a.**

2. JAGU

LÄBILASKEVÕIME STRATEEGILINE PLANEERIMINE

Artikkel 11

Läbilaskevõime strateegiline planeerimine

1. Läbilaskevõime strateegiline planeerimine hõlmab kõiki artiklites 12–25 kindlaks määratud tegevusi.
2. Läbilaskevõime strateegilise planeerimise tulemuseks on järgmine planeerimisdokumentide järjestus, milles esitatakse järjest rohkem üksikasju olemasoleva läbilaskevõime kohta:
 - a) artiklis 16 osutatud läbilaskevõime strateegia;
 - b) artiklis 17 osutatud läbilaskevõime mudel;
 - c) artiklis 18 osutatud läbilaskevõime pakkumise kava.

Nende väljundite sisu ja ettevalmistamise ajakava on esitatud I lisa 1. ja 2. jaos.

Taristuettevõtjad võtavad planeerimisdokumendid vastu planeerimise järgmise etapi alusena.

Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 71 vastu delegeeritud õigusakte

i) **I lisa 1. jaos sätestatud läbilaskevõime strateegia, läbilaskevõime mudeli ja läbilaskevõime pakkumise kava üksikasjaliku sisu osade väljajätmiseks ning**

ii) I lisa 2. jao [...] **tähtaegade** muutmiseks,

kui kõnealused elemendid on osutunud ebatõhusaks või on põhjastanud märkimisväärseid rakendamisprobleeme, et tagada tõhus strateegiline planeerimine ning kajastada taristuettevõtjate ja taotlejate tegevusega seotud probleeme, võttes arvesse ENIMi, [...] taotlejate [...], reguleerivate asutuste ja [...] **ENRRB** kogemusi **ja arvamusi seoses** käesoleva jao **rakendamisega. Komisjon ei jäta I lisa 1. jaost välja elemente, mis vastavad artiklites 16–18 osutatud elementidele.**

3. Võttes arvesse direktiivi 2012/34/EL artiklis 4 kindlaks määratud juhtimise sõltumatus põhimõtet, võivad liikmesriigid anda taristuettevõtjale strateegilisi suuniseid, mis põhinevad direktiivi 2012/34/EL artikli 8 lõikes 1 osutatud raudteetaristu arendamise suunaval strateegial. Nende suuniste puhul võetakse arvesse taristuettevõtja käitamisalaseid kohustusi, võimaldades tal optimeerida võrgustiku kasutamist ning koordineerida tulemuslikult läbilaskevõime eraldamist piiriülese liikluse jaoks.

Kõnealused suunised on kooskõlas käesoleva määruse sätetega. Suunised esitatakse õigeaegselt, et taristuettevõtjad saaksid pidada kinni I lisa sätestatud tähtaegadest, ning need võivad hõlmata või sisaldada eelkõige järgmist:

- a) riikliku raudteepoliitika üldeesmärgid, mis on seotud käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluva läbilaskevõime strateegilise planeerimisega, **näiteks rongide sõidugraafikuid käsitlevad liikmesriikide tavad;**
- b) raudteetaristu arengu väljavaade, võttes arvesse asjakohaseid riikliku või piirkondliku tasandi kavasisid ja strateegiaid ning [uue üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise määruse] artiklis [...] **[54]** osutatud Euroopa transpordikoridoride töökavasid;
- c) raudteetaristu läbilaskevõime kasutamisega seotud üld[...]suunised, **sealhulgas asjakohasel juhul poliitilised suunised, mis on seotud järgmisega:**
 - i) **artiklis 12 osutatud erinevat tüüpi liikluse mahud, mida taristuettevõtjad püüavad strateegilise planeerimise kaudu arvesse võtta;**

ii) konkreetsete graafikukavandite, näiteks integreeritud intervallgraafiku rakendamine nii kauba- kui ka reisijateveoteenuste jaoks;

iii) läbilaskevõime maht, mida saab raamlepingute või jooksva planeerimise kaudu reserveerida;

iv) artiklis 37 sätestatud konfliktilahendamismäärade rakendamine taristuettevõtjate poolt;

mida taristuettevõtja võtab **täiel määral** arvesse läbilaskevõime strateegilisel planeerimisel, eelkõige seoses artiklis 21 osutatud sagedasti kasutatava ja ülekoormatud taristuga, **ning artiklites 18 ja 20 osutatud eelplaneerimise käigus;**

- d) avaliku teenindamise kohustuse alusel osutatavate raudteeveoteenuste kavandatud arendamise väljavaade, võttes vajaduse korral arvesse asjaomaste piirkondlike või kohalike ametiasutuste seisukohti.

Liikmesriigid koordineerivad **artikli 53a kohaselt** oma tegevust, et tagada kooskõla käesoleva lõike kohaselt antavate vastavate strateegiliste suuniste vahel eesmärgiga toetada rahvusvaheliste raudtee-reisijateveo- ja kaubaveoteenuste arendamist.

Taristuettevõtjad põhjendavad mis tahes kõrvalekaldumist liikmesriikide poolt käesoleva lõike punktide c ja d kohaselt antud suunistest.

Liikmesriigid võivad sätestada, et käesoleva lõike punktis c osutatud suunised on siduvad.

Liikmesriigid avaldavad käesoleva lõike kohaselt vastu võetud strateegilised suunised, kui liikmesriigid on sellised suunised esitanud. Strateegilised suunised avaldatakse õigeaegselt, et oleks võimalik ette valmistada läbilaskevõime strateegilist planeerimist.

4. Läbilaskevõime strateegiline planeerimine ei hõlma läbilaskevõimega seotud õiguste andmist üksikutele taotlejatele kooskõlas artikliga 26.

Strateegilise [...] planeerimise üldnõuded

1. Taristuettevõtjad võtavad [...] **võrdsel, läbipaistval** ja mittediskrimineerival viisil arvesse kõiki raudteeveoteenuste liike, mille kohta nad võivad vastu võtta läbilaskevõime taotlusi, olenemata nende mahust, järgneva etapi turu suurusest, järjestikuste liiklusgraafikute stabiilsusest, regulaarsusest või sagedusest teatava liiklusgraafikuperioodi jooksul.
2. Läbilaskevõime strateegilisel planeerimisel, eelkõige artiklis 17 osutatud läbilaskevõime mudelis ja artiklis 18 osutatud läbilaskevõime pakkumise kavas, eristavad taristuettevõtjad vähemalt järgmisi raudteeveoteenuste liike:
 - a) kaubaveoteenused;
 - b) reisijateveo linnadevahelised liinid (pikamaaveod);
 - c) -reisijateveo linnaliinid või piirkondlikud liinid.

Võttes arvesse käesoleva määruse rakendamisel saadud kogemusi, võib ENIM vajaduse korral [...] **ning pidades silmas strateegilise planeerimise piiriülest järjepidevust** koostada üksikasjalikuma **ühtlustatud** loetelu, milles eristatakse täiendavalt raudteeveoteenuste liike. [...] **See loetelu** esitatakse artiklis 6 osutatud läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistikus. **Taristuettevõtjad võtavad kõnealust loetelu täiel määral arvesse.**

3. Läbilaskevõime strateegilisel planeerimisel, eelkõige artiklis 17 osutatud läbilaskevõime mudelis ja artiklis 18 osutatud läbilaskevõime pakkumise kavas, märgivad taristuettevõtjad eelnevalt planeeritud läbilaskevõime, mis sobib mitut võrgustikku hõlmavate veoteenuste, **sealhulgas piiriüleste raudteeteenuste** osutamiseks. **Taristuettevõtjad koordineerivad mitut võrgustikku hõlmavate veoteenuste osutamiseks sobivat eelnevalt planeeritud läbilaskevõimet märkides oma tegevust kooskõlas artikliga 53.**
4. Läbilaskevõime strateegilisel planeerimisel võetakse arvesse ka järgmist:

- a) taristu läbilaskevõime nõudluse täheldatud struktuur ja arengusuunad, mis on kindlaks tehtud läbilaskevõime jaotamisega eelmistel liiklusgraafikuperioodidel ja direktiivi 2012/34/EL artiklis 15 osutatud turujärelevalvega;
- b) transpordivajaduste eeldatav areng ning sellest tulenev nõudlus raudteeveoteenuste ja taristu läbilaskevõime järele, mis on kindlaks tehtud käesoleva määruse artiklis 15 osutatud analüüsi käigus;
- c) **läbilaskevõime vajadusest teatamine taotlejate poolt ja [...] käitamisega seotud sidusrühmadega** konsulteerimisel saadud teave kooskõlas artikliga 13;
- d) taristu läbilaskevõime eeldatav või planeeritav arendamine, eelkõige nagu on kindlaks määratud direktiivi 2012/34/EL artikli 8 lõikes 1 osutatud raudteetaristu arendamise suunavas strateegias ja direktiivi 2012/34/EL artikli 8 lõikes 3 osutatud taristuettevõtja äriplaanis;
- e) kavandatud taristutööd, mis eeldatavasti mõjutavad võrgustikku;
- f) [...] erinevate raudteetransporditurgude omadused, eelkõige seoses järgmisega:
 - i) kiirus;
 - ii) sagedus;
 - iii) lubatud kõrvalekalded jaotatud rongiliinist;
 - iv) võimalus raudteevõrgustiku häirete korral teenused ümber suunata, muuta nende ajakava või asendada need muude transpordiliikidega;
 - v) raudteetranspordi nõudluse volatiilsus ja sellest tulenev vajadus kavandada raudteeveoteenuseid erinevateks perioodideks.

5. Läbilaskevõime strateegiline planeerimine peab kajastama raamlepingute ja jooksva planeerimise alusel jaotatud läbilaskevõimet.

5a. Läbilaskevõime strateegiliseks planeerimiseks koostavad taristuettevõtjad strateegilise marsruudikava, milles määratakse kindlaks:

a) artiklis 16 osutatud läbilaskevõime strateegia, artiklis 17 osutatud läbilaskevõime mudeli ja artiklis 18 osutatud läbilaskevõime pakkumise kava geograafiline kohaldamisala;

b) alternatiivsed liinid, mida kaalutakse artiklis 10 osutatud läbilaskevõime piirangute korral ja artiklis 19 osutatud erandolukorra lahendamise planeerimise kontekstis.

Liikmesriigid tagavad, et strateegiline marsruudikava lisatakse direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 49 osutatud taristuregistrisse.

6. Läbilaskevõime strateegiline planeerimine hõlmab [...] TEN-T põhivõrgu [...] **raudteeliinide** osa. Taristuettevõtjad, **sealhulgas need, kes ei halda TEN-T põhivõrku ja laiendatud põhivõrku kuuluvaid liine,** võivad **otsustada** lisada **läbilaskevõime strateegilisse planeerimisse ka** nende hallatava võrgustiku muud liinid ja transpordisõlmed. **Liikmesriigid võivad kooskõlas artikli 11 lõikes 3 osutatud asjaomaste strateegiliste suunistega samuti ette näha, et taristuettevõtjad teostavad läbilaskevõime strateegilist planeerimist nende taristuettevõtjate hallatava võrgustiku muude liinide ja transpordisõlmede puhul.**

Läbilaskevõime strateegiline planeerimine tehakse tasemel, mis on piisavalt üksikasjalik, et võimaldada läbilaskevõime planeerimist võrgustiku konkreetsete lõikude jaoks. Selleks peavad võrgustikku esindama transpordisõlmed ja lõigud, mis võimaldavad arvesse võtta läbilaskevõime nõudluse ja pakkumise asjakohaseid omadusi.

Liikmesriigid tagavad, et need lõigud [...] märgitakse direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 49 osutatud taristuregistrisse.

7. Läbilaskevõime strateegiline planeerimine hõlmab ajavahemikku [...], **mis algab** viis aastat [...] **enne planeerimise objektiks oleva liiklusgraafiku muutmist.** Taristuettevõtjad võivad tähtaega pikendada pikemaks kui viis aastat, eelkõige selleks, et toetada taristu arendamist direktiivi 2012/34/EL artikli 8 lõikes 1 osutatud raudteetaristu arendamise suunava strateegia raames.
8. Taristuettevõtjad vaatavad läbilaskevõime strateegilise planeerimise tulemused [...] läbi ja ajakohastavad neid, **kui see on vajalik,** võttes eelkõige arvesse järgmist:

- a) raudteetaristu arendamine;
 - b) muutused turunõudluses taristu läbilaskevõime järele, **sealhulgas läbilaskevõime vajadusest teatamise kaudu selgunud muutused**;
 - c) **käesoleva peatüki** 3. ja 4. jaos kindlaks määratud jaotamismenetluste tulemused eelmistel liiklusgraafikuperioodidel, sealhulgas taristu läbilaskevõime kasutamise määr taotlejate poolt;
 - d) III peatüki kohaselt tehtud liikluskorralduse ülevaade;
 - e) III peatüki kohaselt tehtud häirete haldamise ja kriisiohje tulemus;
 - f) IV peatüki kohaselt tehtud tulemushindamise tulemused.
9. ENIM koostab **ja lisab käesoleva määruse artiklis 6 osutatud läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistikku** suunised, milles määratakse kindlaks läbilaskevõime strateegilise planeerimise ühised põhimõtted, menetlused ja meetodid. [...]

Taristuettevõtjad võtavad neid suuniseid direktiivi 2012/34/EL artiklis 27 osutatud võrgustiku teadaandes võimalikult suurel määral arvesse. Nad selgitavad võrgustiku teadaandes suunistes kehtestatud ühistest põhimõtetest, menetlustest ja meetoditest kõrvalekaldumise põhjust.

Artikkel 13

Sidusrühmadega konsulteerimine läbilaskevõime strateegilise planeerimise üle

1. Taristuettevõtjad konsulteerivad **direktiivi 2012/34/EL artikli 7e raames** kõigi käitamiseiga seotud sidusrühmadega, **sealhulgas mitut võrgustikku hõlmavaid raudteeteenuseid osutavate sidusrühmadega**, läbilaskevõime strateegilise planeerimise, **sealhulgas artiklites 16–18 osutatud planeerimisdokumentide** üle kooskõlas [...] **I lisa 2. jaos kindlaks määratud ajakavaga**.

2. **Kõnealuse konsulteerimise puhul võtavad** [...] taristuettevõtjad [...] **täiel määral arvesse artiklis 6 osutatud läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistikuga seotud põhimõtteid.**

[...] Mitut võrgustikku hõlmavaid raudteeteenuseid osutavate käitamisega seotud sidusrühmadega [...] **konsulteerides koordineerivad taristuettevõtjad oma tegevust** kooskõlas [...] **artikliga 53 ja Euroopa ning piiriüleste küsimuste puhul kooskõlas artikliga 54.**

Artikkel 14

Läbilaskevõime strateegilise planeerimise koordineerimine taristuettevõtjate vahel

1. Taristuettevõtjad koordineerivad **asjakohasel juhul** oma läbilaskevõime strateegilise planeerimisega seotud tegevust kooskõlas artikliga 53.

Koordineerimisega tagatakse eelkõige:

- a) strateegilise planeerimise järjepidevus asjakohastes võrkudes, eelkõige seoses läbilaskevõime strateegia, läbilaskevõime mudeli ja läbilaskevõime pakkumise kava, taristutööde kavandamise ja erandolukorra lahendamise planeerimisega;
- b) mitut võrgustikku hõlmavate raudteeteenuste, **sealhulgas piiriüleste raudteeteenuste** läbilaskevõimevajaduste asjakohane arvessevõtmine läbilaskevõime strateegias, läbilaskevõime mudelis ja läbilaskevõime pakkumise kavas;
- c) läbilaskevõime strateegilise planeerimise tulemuslikkuse ja selle tulemuste läbivaatamine kooskõlas IV peatükiga;
- d) kõigi käitamisega seotud sidusrühmade, reguleerivate asutuste ja [...] ENRRB [...], Euroopa koordinaatorite ning [...] liikmesriikide ametiasutuste ja **vajaduse korral** muude sidusrühmade kaasamine.

2. [...]

3. Taristuettevõtjad võtavad arvesse kõiki ENIMi poolt [...] **artikli 54** kohaselt vastu võetud soovitusi. Kui taristuettevõtjad soovitusi ei järgi, selgitavad nad selle põhjuseid planeerimisdokumentides.
- 4.** ENRRB jälgib kooskõlastusmenetlust ja selle rakendamist. Ta teatab komisjonile oma seisukohad vajaduse kohta kõrvaldada kooskõlastusmenetluses esinevad puudused.

Artikkel 15

Transpordituru eeldatavate arengusuundade analüüs

1. **Võrgustiku koordinaator koostab regulaarselt transpordituru-uuringu, mis käsitleb võrgustike ja turuga seotud arenguid piiriüleste raudteeteenuste puhul. Võrgustiku koordinaator edastab selle uuringu tulemused liikmesriikidele, taristuettevõtjatele ja muudele asjaomastele sidusrühmadele, sealhulgas Euroopa koordinaatoritele. Võrgustiku koordinaator vaatab transpordituru-uuringu läbi ja ajakohastab seda vastavalt vajadusele ning igal juhul vähemalt iga viie aasta järel.** Taristuettevõtjad **lähtuvad selle turu-uuringu tulemustest** oma üldise äristrateegia kujundamisel, läbilaskevõime haldamisel ja erandolukordade lahendamise juhtimisel ning investeerimisotsuste tegemisel.
2. Käesoleva määruse kohaldamisel aitab lõikes 1 osutatud transpordituru-**uuring** [...] eelkõige kaasa artiklis 11 osutatud läbilaskevõime strateegilisele planeerimisele, taristu läbilaskevõime eraldamisele, nagu on osutatud artiklis 25, ja läbilaskevõime jaotamisele artiklis 37 osutatud konfliktide lahendamise ametliku mehhanismi alusel.

3. [...]

4. [...]

5. [...]

Artikkel 16

Läbilaskevõime strateegia

1. Taristuettevõtja võtab vastu läbilaskevõime strateegia, milles esitatakse tema ootused raudteetaristu läbilaskevõime nõudluse ja pakkumise edasiste suundumuste suhtes ning visioon selle kohta, kuidas neid suundumusi arvesse võtta.

Läbilaskevõime strateegia on käitamisega seotud sidusrühmade vahelise teabevahetuse, konsulteerimise ja koordineerimise [...] **alus**.

2. Läbilaskevõime strateegia sisaldab **I lisa 1. jaos loetletud** teavet [...].

3. [...]

4. Taristuettevõtja koostab [...] ja avaldab [...] läbilaskevõime strateegia vastavalt I lisa 2. jaos kindlaks määratud ajakavale [...]. **Ettenägematute ja märkimisväärsete sündmuste korral ajakohastab taristuettevõtja läbilaskevõime strateegiat asjakohasel viisil.**
5. [...]

Artikkel 17

Läbilaskevõime mudel

1. Taristuettevõtja kehtestab läbilaskevõime mudeli, mis täpsustab läbilaskevõime strateegiat **artikli 12 lõike 4 punktis c osutatud läbilaskevõime vajadusest teatamise ning** artiklites 13 ja 14 osutatud konsultatsioonide ja koordineerimistegevuse tulemuste põhjal.

Läbilaskevõime mudel toetab raudteeveoteenuste eri segmentide läbilaskevõime vajaduste tasakaalustatud arvessevõtmist ning taristuettevõtjate vajadusi säilitada raudteetaristu ning seda uuendada ja arendada (olemasoleva raudteetaristu ajakohastamine ja uue ehitamine). See on käitamisega seotud sidusrühmade vahel toimuva läbilaskevõime strateegilise planeerimisega seotud teabevahetuse, konsulteerimise ja koordineerimise [...] **alus**.
2. Läbilaskevõime mudel [...] **sisaldab I lisa 1. jaos loetletud teavet.** Taristuettevõtjad koostavad ja avaldavad läbilaskevõime mudeli iga liiklusgraafikuperioodi kohta ning ajakohastavad läbilaskevõime mudelit [...] vastavalt I lisa [...] 2. jaos kindlaks määratud [...] ajakavale. **Läbilaskevõime mudeli ajakohastamise kohustust ei kohaldata juhul, kui on avaldatud sama liiklusgraafikuperioodi käsitlev läbilaskevõime pakkumise kava.**

3. **Asjakohasel juhul dokumenteerivad ja põhjendavad** taristuettevõtjad [...] mis tahes **märkimisväärseid** lahknevusi läbilaskevõime mudeli ja läbilaskevõime strateegia vahel seoses sama liiklusgraafikuperioodiga. [...]
4. [...]

Artikkel 18

Läbilaskevõime pakkumise kava

1. Taristuettevõtja koostab läbilaskevõime pakkumise kava, et anda põhjalikku teavet järgmise kohta:
 - a) taotlejatele jaotamiseks kättesaadav taristu läbilaskevõime;
 - b) jaotamiseks mittekättesaadav taristu läbilaskevõime.

Läbilaskevõime jaotamise aluseks on läbilaskevõime pakkumise kava.

Läbilaskevõime pakkumise kava sisaldab I lisa 1. jaos loetletud teavet.

- 1a. Taristuettevõtjad koostavad läbilaskevõime pakkumise kava kooskõlas artiklites 11–17 osutatud läbilaskevõime strateegilise planeerimise tulemustega ning vastavalt I lisa 2. jaos kindlaks määratud ajakavale.**
2. Taristuettevõtjad avaldavad läbilaskevõime pakkumise kava iga liiklusgraafikuperioodi kohta hiljemalt I lisa 2. jaos kindlaks määratud tähtajaks ning ajakohastavad seda pidevalt kuni selles kavas viidatud liiklusgraafikuperioodi lõpuni. Läbilaskevõime pakkumise kava esitatakse asjakohase liiklusgraafikuperioodi iga päeva kohta.

3. Asjakohasel juhul **dokumenteerivad ja** põhjendavad taristuettevõtjad mis tahes **märkimisväärseid** lahknevusi läbilaskevõime pakkumise kava ja läbilaskevõime mudeli vahel seoses sama liiklusgraafikuperioodiga.
4. Läbilaskevõime pakkumise kavas võivad taristuettevõtjad märkida, et taristu läbilaskevõime on eelnevalt planeeritud. Eelnevalt planeeritud läbilaskevõime tähendab läbilaskevõimet, mille kohta taristuettevõtja määrab kindlaks taotlejatele jaotamiseks kättesaadava läbilaskevõime omadused ja mahud, kehtestab sellise läbilaskevõime jaotamise normid ja määrab kindlaks menetluse, mille kaudu saab sellist läbilaskevõimet taotleda vastavalt artiklile 20. Eelnevalt planeeritud läbilaskevõime jaotamisel võetakse arvesse konkreetseid omadusi, norme ja jaotamismenetlusi. **Liikmesriigid võivad artikli 11 lõike 3 punkti c kohaste strateegiliste suuniste raames kohustada taristuettevõtjaid teatavate liinide ja transpordisõlmede puhul taristu läbilaskevõimet eelnevalt planeerima.**
5. Eelnevalt planeeritud läbilaskevõime esitatakse läbilaskevõime pakkumise kavas läbilaskevõime **planeerimise** objektidena, nagu on osutatud artiklis 20, milles täpsustatakse läbilaskevõime maht ja omadused ning mis on seotud jaotamismuudatuste ja -menetlustega, mille kaudu selline läbilaskevõime kättesaadavaks tehakse.
6. [...] **5a.** Läbilaskevõime **eelneval planeerimisel** [...] **võtavad taristuettevõtjad** [...] **arvesse artikli 25 lõike 2a punktides a–f sätestatud kriteeriume.**

[...]

[...]

7. [...]

8. [...]

Läbilaskevõime eelneval planeerimisel võtavad taristuettevõtjad arvesse artikli 13 kohase taotlejatega konsulteerimise tulemusi ning artikli 14 kohase taristuettevõtjate vahelise koordineerimise tulemusi.

9. Reguleeriv asutus analüüsib läbilaskevõime pakkumise kava ja võib **30 päeva jooksul pärast lõpliku läbilaskevõime pakkumise kava avaldamist** teha otsuse, millega nõutakse taristuettevõtjalt läbilaskevõime pakkumise kava muutmist [...], **kui analüüsi tulemusena on kindlaks tehtud, et kava ei ole kooskõlas käesoleva määruse või direktiivi 2012/34/EL sätetega või läbipaistvuse ja mittediskrimineerimise põhimõtetega.**

10. ENIM võtab vastu suunised ja lisab need artiklis 6 osutatud läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistikku, määrates kindlaks:
- a) läbilaskevõime pakkumise kava avaldamise vahendid, sealhulgas digiteenused, -vahendid, -funktsioonid ja -liidesed;
 - b) taotlejatega läbilaskevõime pakkumise kava üle konsulteerimise menetluse.

Artikkel 19

Erandolukorra lahendamise planeerimine

1. Taristuettevõtjad kehtestavad ja rakendavad erandolukorra lahendamise planeerimise pideva protsessi, et valmistuda võrgustiku tegevuse häireteks ja muudeks raudteeliiklust mõjutavateks kriisiolukordadeks.

Erandolukorra lahendamise planeerimine on aluseks liikluskorraldusele, häirete ohjamisele ja kriisiohjele kooskõlas artikliga 42, et võimaldada sellistes olukordades kiiret reageerimist ja minimeerida nende mõju raudteeliiklusele.

Taristuettevõtjad dokumenteerivad erandolukorra lahendamise planeerimise tulemused erandolukorra lahendamise plaanis.

2. Erandolukorra lahendamise planeerimine hõlmab eelkõige järgmist:
- a) alternatiivsete [...] raudteeliinide määramine, kui sellised alternatiivsed raudteeliinid olemas on, võimaldamaks liikluse ümbersuunamist, kui TEN-T põhivõrgu ja laiendatud põhivõrgu raudteeliinid ning muud läbilaskevõime strateegilise planeerimise dokumentidega hõlmatud raudteeliinid ja transpordisõlmed ei ole kättesaadavad [...];

- b) punkti a kohaselt määratud alternatiivsetel [...] **raudteeliinidel (kui sellised alternatiivsed raudteeliinid olemas on)** kättesaadava taristu läbilaskevõime esialgne kava, millega tagatakse selliste liinide taristu läbilaskevõime läbipaistvus **ning tehnilised näitajad**, mida saab kasutada vahejuhtumite ja eelkõige raudteevõrgustiku häirete korral vastavalt artiklile 46;
- c) liikluskorralduse ja kriisiohje nõuete ja tegevuskorra kindlaksmääramine, sealhulgas teabe jagamine taristuettevõtjate, muude käitamisega seotud sidusrühmade ja muude sidusrühmade, näiteks raudtee või julgeoleku ja hädaolukordadele reageerimise eest vastutavate ametiasutuste vahel, ning nende menetluste käivitamise kriteeriumid;
- d) erinevate asutuste kindlaksmääramine ja loetlemine, keda tuleb oluliste vahejuhtumite või rongiliikluse oluliste häirete puhul teavitada;
- e) muud ettevalmistused, mis on vajalikud häirete ohjamiseks ja kriisiohjeks vastavalt artiklile 42 ning artiklis 44 osutatud liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje piiriülese koordineerimise Euroopa raamistikule.
3. Taristuettevõtjad tagavad erandolukorra lahendamise planeerimise kooskõla läbilaskevõime strateegilise planeerimisega, eelkõige läbilaskevõime strateegia, läbilaskevõime mudeli, läbilaskevõime pakkumise kava ja artiklis 10 osutatud taristutööde kavandamisega.
4. Erandolukorra lahendamise planeerimise tulemused, eelkõige alternatiivsete liinide määramine, **kui sellised alternatiivsed raudteeliinid olemas on**, vastavalt lõike 2 punktile a ja soovituslik läbilaskevõime planeerimine alternatiivsetel liinidel, **kui sellised alternatiivsed raudteeliinid olemas on**, vastavalt lõike 2 punktile b, lisatakse läbilaskevõime mudelisse ja läbilaskevõime pakkumise kavasse.
5. [...]

Eelnevalt planeeritud läbilaskevõime jaotamise ja läbilaskevõime planeerimise objektide kindlaksmääramise kriteeriumid ja menetlused

1. Taristuettevõtjad jaotavad eelnevalt planeeritud läbilaskevõime, mis sisaldub artiklis 18 osutatud läbilaskevõime pakkumise kavas, **võrdsete**, läbipaistvate ja mittediskrimineerivate kriteeriumide ja menetluste kohaselt.

Taristuettevõtjad võivad konkreetse graafikukavandi koostamise eesmärgil eelneva läbilaskevõime planeerimise käigus rühmitada läbilaskevõime planeerimise objekte, näiteks eelnevalt planeeritud rongiliine, tehes seda kooskõlas artikli 11 lõikes 3 osutatud strateegiliste suunistega, kui need on esitatud, ning võttes arvesse taotlejate väljendatud turuvajadusi.

2. Läbilaskevõime planeerimise objektid määravad kindlaks eelnevalt planeeritud läbilaskevõime eri liikide andmed ja omadused, sealhulgas taotlejate taotluste jaoks kättesaadava läbilaskevõime, taristutöödeks reserveeritud läbilaskevõime ja juba jaotatud läbilaskevõime. Need andmed ja omadused hõlmavad kõiki aspekte, mis on seotud eelnevalt planeeritud läbilaskevõime konkreetsete liikidega, nagu marsruut, ajakava, tagatud või nõutav minimaalne kiirus, [...] **maksimaalne pikkus**, tehnilised [...] parameetrid ja teenindusaegade arv **nii kauba- kui ka reisijateveoteenuste puhul**.
3. ENIM töötab välja lõikes 1 osutatud kriteeriumide ja menetluste ühise raamistiku ning lisab selle artiklis 6 osutatud läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistikku. Kõnealusel ühises raamistikus tasakaalustatakse läbilaskevõime reserveerimisest saadav kasu teatavat liiki raudteeteenuste või jaotamismenetluste jaoks vajadusega tagada paindlikkus, et võtta arvesse turu vajadusi läbilaskevõime jaotamisel. Selleks nähakse ühises raamistikus ette võimalus võtta artiklis 36 osutatud konfliktide lahendamise konsensusliku mehhanismi raames arvesse eelnevalt planeeritud läbilaskevõimega vastuolus olevaid läbilaskevõimega seotud õiguste taotlusi. **Taristuettevõtjad võtavad kõnealust ühist raamistikku täiel määral arvesse.**
4. ENIM töötab välja ja võtab vastu **lõikes 2 osutatud** läbilaskevõime planeerimise objektide [...] tehnilised kirjeldused inimloetavas ja masinloetavas vormingus. ENIM lisab need

tehnilised kirjeldused artiklis 6 osutatud läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistikku.

Taristuettevõtjad võtavad neid tehnilisi kirjeldusi täiel määral arvesse.

Artikkel 21

Laialdaselt kasutatav ja ülekoormatud taristu

1. Taristuettevõtjad tunnistavad **taristu löigud või transpordisõlmed** viivitamata [...] laialdaselt kasutatavaks või ülekoormatuks, kui on täidetud vähemalt üks järgmistest tingimustest:

- a) **raudteetaristu läbilaskevõime** [...] kasutamine on ületanud laialdaselt kasutatava või ülekoormatud taristu läviväärtusi II lisas [...] kindlaks määratud võrdlusperioodidel eelmisel või praegusel liiklusgraafikuperioodil;
- b) käesoleva jao kohaselt tehtud läbilaskevõime strateegilise planeerimise tulemused näitavad, et läbilaskevõime strateegilise planeerimise etappides väljendatud läbilaskevõimevajadused ületavad teatava liiklusgraafikuperioodi jooksul jaotamiseks kättesaadavat läbilaskevõimet [...], **sealhulgas taristutööde tõttu, mille kestus on pikem kui 12 kuud ja mis põhjustavad artikli 10 kohaselt planeeritud läbilaskevõime piiranguid.**

[...]

Taristuettevõtjad hindavad raudteetaristu läbilaskevõime kasutamist objektiivsete, läbipaistvate ja asjakohaste menetluste ja meetodite alusel.

Käesoleva lõike esimese lõigu punkti a ei kohaldata La Manche'i väina püsiühenduse taristu suhtes, nagu see on määratletud 12. veebruaril 1986 Canterbury's allkirjastatud Prantsusmaa ning Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi vahelises lepingus, mis käsitleb La Manche'i väina püsiühenduse ehitamist ja käitamist eraõiguslike kontsessioonäärde poolt, ning kontsessioonilepingus, mille osalised on Secretary of State for Transport, Le Ministre de l'Urbanisme du Logement et des Transports, The Channel Tunnel Group Limited ja France-Manche S.A.

1a. ENIM töötab välja raudteetaristu läbilaskevõimsuse kasutamise ühise meetodi. See meetod esitatakse artiklis 6 osutatud läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistikus. Taristuettevõtjad võtavad seda meetodit täiel määral arvesse.

2. Lõikes 1 osutatud deklaratsioonis täpsustatakse liiklusgraafikuperiood, taristuosa ja konkreetsed ajavahemikud, millega see on seotud.
3. Liiklusgraafikuperioodil jaotamiseks esitatud konkreetsed läbilaskevõime taotlused, mis ei ole omavahel kooskõlas, ei ole taristuosa laialdaselt kasutatavaks või ülekoormatuks tunnistamise aluseks, välja arvatud juhul, kui lõikes 1 kindlaks määratud tingimused on täidetud.
4. Kui taristu on tunnistatud laialdaselt kasutatavaks või ülekoormatuks, teeb taristuettevõtja artikli 22 kohase läbilaskevõime analüüsi, välja arvatud juhul, kui [...] artiklis 23 ette nähtud läbilaskevõime suurendamise kava **on viie aasta jooksul enne taristu laialdaselt kasutatavaks või ülekoormatuks tunnistamist ellu viidud või seda juba rakendatakse.**
5. Laialdaselt kasutatavaks või ülekoormatuks tunnistatud taristuosade puhul reserveerivad taristuettevõtjad läbilaskevõime artiklis 18 osutatud läbilaskevõime pakkumise kavas, võttes arvesse artiklis 22 osutatud läbilaskevõime analüüsi tulemusi.

Taristuettevõtja võib ülekoormatuks tunnistatud taristu lõikude või transpordisõlmede suhtes kehtestada konkreetsed künnised artikli 27 lõike 6 kohaldamiseks.

6. Kui kasutustasusid ei ole kehtestatud kooskõlas direktiivi 2012/34/EL artikli 31 lõikega 4 või need ei ole andnud rahuldavat tulemust ning taristu on tunnistatud ülekoormatuks, rakendab taristuettevõtja menetlust taristu [...] läbilaskevõime eraldamiseks või jaotamiseks läbipaistvate ja objektiivsete kriteeriumide alusel. Seda menetlust rakendatakse kooskõlas käesoleva määruse artikliga [...] **25** ja see määratakse kindlaks koos kohaldatavate kriteeriumidega võrgustiku teadaandes.
7. **Liikmesriigid tagavad, et transpordisõlmed või lõigud, mis on tunnistatud** laialdaselt kasutatavaks või ülekoormatuks [...], **märgitakse** direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 49 osutatud taristuregistrisse.

8. [...]
9. Komisjonile antakse volitused võtta kooskõlas artikliga 71 vastu delegeeritud õigusakte [...] **II lisas kindlaks määratud läbilaskevõime kasutamise künniste ja võrdlusperioodide muutmiseks, kui kõnealused elemendid on osutunud ebatõhusaks või on põhjustanud märkimisväärseid rakendamisprobleeme**, et tagada laialdaselt kasutatava ja ülekoormatud taristu läbilaskevõime tõhus haldamine ning kajastada taristuettevõtjate ja taotlejate käitamisalaseid huve, võttes arvesse ENIMi, taristuettevõtjate, taotlejate ja muude käitamisega seotud sidusrühmade, reguleerivate asutuste ja [...] **ENRRB** kogemusi käesoleva artikli rakendamisel.
- 10. Komisjon võib kooskõlas artikli 72 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega võtta vastu rakendusaktid, milles sätestatakse selle meetodi peamised põhimõtted, mille ENIM peab lõike 1a kohaselt välja töötama raudteetaristu läbilaskevõime kasutamise kohta.**

Artikkel 22

Läbilaskevõime analüüs laialdaselt kasutatava või ülekoormatud taristu korral

1. Taristuettevõtja teostab läbilaskevõime analüüsi kuue kuu jooksul alates taristu laialdaselt kasutatavaks või ülekoormatuks tunnistamisest, **välja arvatud juhul, kui läbilaskevõime suurendamise kava on viie aasta jooksul enne taristu laialdaselt kasutatavaks või ülekoormatuks tunnistamist ellu viidud või seda juba rakendatakse.**

Läbilaskevõime analüüsis määratakse kindlaks taristu läbilaskevõime piirangud, mis takistavad taotlejate väljendatud läbilaskevõimevajaduste lisamist läbilaskevõime mudelisse või läbilaskevõime pakkumise kavasse või mis takistavad taristu läbilaskevõime taotluste nõuetekohast rahuldamist.

Kõnealune analüüs sisaldab ka esimesi soovituslikke võimalikke meetmeid, mida ülekoormuse leevendamiseks ja läbilaskevõime kättesaadavuse suurendamiseks võidakse võtta lühikeses, keskmises ja pikas perspektiivis.

2. Läbilaskevõime analüüsis võetakse arvesse taristu omadusi, pidades silmas läbilaskevõimet, suutlikkust ja koostalitlust, töökorda, osutatavate teenuste liikide iseloomu ning kõikide nende tegurite mõju taristu läbilaskevõimele. Kaalutavate meetmete seas on eelkõige teenuste ümbersuunamine, ümberajastamine, kiirusemuudatused, töökorra ühtlustamine ning taristu parendused.
3. Taristuettevõtjad konsulteerivad taotlejatega läbilaskevõime analüüsi kavandi üle vastavalt direktiivi 2012/34/EL artiklile 7e või vastavalt **käesoleva määruse** artiklile 54, kui asjakohane taristuosa on Euroopa transpordikoridori osa.

Taristuettevõtja avalikustab läbilaskevõime analüüsi tulemuse. [...]

4. Taristuettevõtjad võtavad läbilaskevõime strateegilisel planeerimisel, eelkõige läbilaskevõime strateegias, läbilaskevõime mudelis ja läbilaskevõime pakkumise kavas **asjakohasel juhul** arvesse käesoleva artikli kohaselt korraldatud läbilaskevõime analüüsi tulemusi.

Läbilaskevõime analüüsi tulemused esitatakse liikmesriikide ametiasutustele, kes vastutavad direktiivi 2012/34/EL artikli 8 lõikes 1 osutatud raudteetaristu arendamise suunava strateegia koostamise eest, ja asjakohase Euroopa transpordikoridori eest vastutavale Euroopa koordinaatorile.

Artikkel 23

Läbilaskevõime suurendamise kava

1. Kuue kuu jooksul pärast läbilaskevõime analüüsi lõpuleviimist kooskõlas artikliga 22 valmistab taristuettevõtja ette läbilaskevõime suurendamise kava **lõikude või transpordisõlmede jaoks, mis on tunnistatud ülekoormatuks.**

Läbilaskevõime suurendamise kavas määratakse kindlaks

- a) ülekoormuse põhjused;
- b) liikluse eeldatavad arengusuunad;
- c) taristu edasiarendamise piirangud;

- d) läbilaskevõime suurendamise võimalused ja kulud, sealhulgas **korralduslikud meetmed ja** juurdepääsutasude eeldatavad muudatused.

Võimalike kindlaks määratud meetmete tasuvusanalüüsist lähtudes määratakse läbilaskevõime suurendamise kavaga ka kindlaks meetmed, mida võetakse taristu läbilaskevõime suurendamiseks, kaasa arvatud nende meetmete rakendamise ajakava.

2. Läbilaskevõime suurendamise kava koostatakse pärast asjakohase ülekoormatud taristu kasutajatega konsulteerimist kooskõlas artikliga 13.

Liikmesriik võib **otsustada, et selle kava osas** nõutakse **liikmesriigi** eelnevat heakskiitu [...].

3. Asjaomane liikmesriik võtab direktiivi 2012/34/EL artikli 8 lõikes 1 osutatud raudteetaristu arendamise suunava strateegia uuendamisel arvesse läbilaskevõime suurendamise kavasid.

[...]

4. Ilma et see piiraks käesoleva määruse artikli 40 kohaldamist, lõpetab taristuettevõtja asjakohase taristu puhul direktiivi 2012/34/EL artikli 31 lõike 4 kohaselt kasutustasude võtmise ühel järgmistest juhtudest:

- a) taristuettevõtja ei esita läbilaskevõime suurendamise kava;
- b) taristuettevõtja ei astu samme läbilaskevõime suurendamise kavas kindlaks määratud meetmete järgimiseks.

5. Olenemata lõikest 4 võib taristuettevõtja reguleeriva asutuse nõusolekul nende tasude võtmist jätkata ühel järgmistest juhtudest:

- a) läbilaskevõime suurendamise kava ei ole võimalik ellu viia temast sõltumatutel põhjustel;
- b) olemasolevad võimalused ei ole majanduslikult või rahaliselt tasuvad.

Artikkel 24

Eriotstarbeline taristu

1. Ilma et see piiraks lõike 2 kohaldamist, on taristu läbilaskevõime kasutatav kõikide selliste liiklusliikide korral, mis ühilduvad marsruudiga, mis on ette nähtud kasutamiseks direktiivi (EL) 2016/797 ja **selle alusel** vastu võetud rakendusaktides kindlaks määratud tehniliste kirjelduste kohaselt.
2. Kui on olemas sobilikud alternatiivsed marsruudid ja kui artiklis 25 kindlaks määratud menetluse kohaselt on võimalik tõendada, et see on sotsiaalsest, majanduslikust ja keskkonnaalasest seisukohast põhjendatud, võib taristuettevõtja pärast huvitatud isikutega konsulteerimist määrata teatava taristu kasutamiseks teatavat liiki liiklusele. Sel juhul märgib taristuettevõtja selle määramise artikli 11 lõikes 2 osutatud planeerimisdokumentides ja **võrgustiku teadaandes ning** reserveerib läbilaskevõime pakkumise kavas läbilaskevõime teatavat liiki liiklusele.

Selline määramine ei takista kõnealuse taristu kasutamist muud liiki liikluseks, kui läbilaskevõime on olemas.
3. **Liikmesriigid tagavad, et** [...] lõike 2 kohaselt määratud taristu märgitakse [...] direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 49 osutatud taristuregistris [...].

Artikkel 25

Laialdaselt kasutatavaks või ülekoormatuks tunnistatud taristu [...] läbilaskevõime eraldamine

1. Kui taristuosa on tunnistatud laialdaselt kasutatavaks või ülekoormatuks tulevase liiklusgraafikuperioodi jooksul [...] **võib** taristuettevõtja **eraldada** selle taristuosa läbilaskevõime artiklis 17 osutatud läbilaskevõime mudelis ja artiklis 18 osutatud läbilaskevõime pakkumise kavas, mis on seotud asjakohase liiklusgraafikuperioodiga.

2. Raudteetaristu läbilaskevõime eraldamisel vastavalt lõikele 1 tegutseb taristuettevõtja kooskõlas [...] **artikli 11 lõikes 3 osutatud strateegiliste suunistega, kui liikmesriigid on sellised suunised esitanud ning on ette näinud, et need on siduvad, ja** võtab arvesse mitut võrgustikku hõlmavate raudteeteenuste läbilaskevõimevajadust.

2a. Taristu läbilaskevõime eraldamiseks lõike 1 kohaselt hindavad taristuettevõtjad alternatiivseid eraldamisvõimalusi, mis põhinevad järgmistel sotsiaal-majanduslikel, käitamisalastel ja keskkonnakriteeriumidel (kuid ei piirdu nendega), sõltuvalt andmete kättesaadavusest:

- a) ettevõtjate tegevuskulud ja raudteeveoteenuste tehnilised parameetrid ning sellest tulenev mõju hindadele raudteeveoteenuste klientide jaoks;**
- b) ajaga seotud kulud raudteeveoteenuste klientidele;**
- c) ühenduvus ja kättesaadavus raudteeveoteenustega teenindatavate inimeste ja piirkondade jaoks, sealhulgas ühenduste kvaliteet ning ümberistumisajad raudtee-reisijateveoteenuste puhul ja ühelt rongilt teisele ümberlaadimise ajad raudtee-kaubaveoteenuste puhul;**
- d) keskkonnamõju, näiteks kasvuhoonegaaside heide ja müra;**
- e) reisijate- ja kaubaveo maht;**
- f) taristuvõrgustiku kasutamine.**

Alternatiivsete eraldamisvõimaluste hindamisel võtavad taristuettevõtjad arvesse lõikes 2b osutatud ENIMi väljatöötatud menetlusi.

2b. ENIM valmistab ette ja võtab vastu võrdse, läbipaistva ja mittediskrimineeriva menetluse alternatiivsete eraldamisvõimaluste hindamiseks ning esitab selle artiklis 6 osutatud läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistikus. Menetlused hõlmavad järgmisi etappe:

- a) määrata kindlaks raudteeteenuste standardväärtuste vahemikud kui esialgne hindamisalus;**

- b) eri liiki raudteeveoteenuste jaoks olemasoleva läbilaskevõime jaotamise alternatiivsete stsenaariumide väljatöötamine;**
- c) stsenaariumide hindamine ja järjestamine objektiivsete, läbipaistvate ja mittediskrimineerivate meetodite alusel, võttes arvesse lõikes 2a sätestatud sotsiaal-majanduslikke, käitamisalaseid ja keskkonnaalaseid kriteeriume ning võimaldades võtta arvesse kohalikke või riiklikke olusid, tuginedes heakskiidetud lähenemisviisidele ja empiirilistele tõenditele;**
- d) punktis c osutatud hindamise põhjal paremusjärjestuses esikohal oleva stsenaariumi valimine ning läbilaskevõime pakkumise kava vastav muutmine.**

3. JAGU

Ajakava koostamine ja läbilaskevõime jaotamine

Artikkel 26

Läbilaskevõimega seotud õigused

1. Taotlejad võivad avaliku õiguse või eraõiguse alusel taotleda taristuettevõtjalt lepingu sõlmimist, mis annab direktiivi 2012/34/EL IV peatüki 2. jaos kindlaks määratud kasutustasu eest raudteetaristu [...] **läbilaskevõimega seotud** õiguse.

Taristuettevõtjad annavad [...] **raudteetaristu läbilaskevõimega seotud õigused** [...] taotlejatele ühes järgmistest vormidest:

- a) läbilaskevõime tehnilised kirjeldused;
- b) rongiliinid.

ENIM määrab kindlaks läbilaskevõime tehnilise kirjelduse omadused ja lisab need artiklis 6 osutatud läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistikku. **Taristuettevõtjad võtavad neid omadusi täiel määral arvesse.**

2. Taristuettevõtjad muudavad läbilaskevõime tehnilise kirjelduse vormis antud läbilaskevõimega seotud õigused rongiliini vormis antud läbilaskevõimega seotud õigusteks enne rongi tegelikku liikumist vastavalt I lisa 4., 5. ja 6. jaos kindlaks määratud tähtaegadele.

3. Läbilaskevõimega seotud õigused rongiliinina võib taotlejatele anda maksimaalselt üheks liiklusgraafikuperioodiks. Läbilaskevõimega seotud õigusi läbilaskevõime tehnilise kirjelduse vormis võib anda kauemaks kui üks liiklusgraafikuperiood vastavalt artiklitele 31 ja 33.
4. Kui käesolevas määruses ei ole ette nähtud teisiti, siis taristuettevõtjate ja taotlejate õigused ja kohustused, mis on seotud läbilaskevõime jaotamisega, nähakse ette lepingutega või [...] **liikmesriikide õigusega**.

5[...] 6. Pärast läbilaskevõimega seotud õiguse määramist taotlejale ei saa saaja seda teisele ettevõtjale ega üksusele üle anda.

Igasugune üleandmine toob kaasa edaspidisest läbilaskevõime jaotamisest kõrvalejätmise käesoleval ja järgmisel liiklusgraafikuperioodil.

Üleandmisena ei käsitata raudteeveo-ettevõtja poolt läbilaskevõime kasutamist sellise taotleja äritegevuse korraldamiseks, kes ei ole raudteeveo-ettevõtja. Taotleja, kes ei ole raudteeveo-ettevõtja, teatab taristuettevõtjale vähemalt kümme päeva enne läbilaskevõime kasutamist, milline raudteeveo-ettevõtja läbilaskevõimet kasutab. Kõnealune teave peab sisaldama tõendeid raudteeveo-ettevõtja heakskiidu kohta.

7. Kui taotleja kavatseb taotleda taristu läbilaskevõimet reisijateveoteenuse osutamiseks liikmesriigis, kus juurdepääs raudteetaristule on direktiivi 2012/34/EL artikli 11 kohaselt piiratud, teavitab ta sellest asjaomaseid taristuettevõtjaid ja reguleerivaid asutusi vähemalt 18 kuud enne selle liiklusgraafiku jõustumist, mille kohta läbilaskevõimet taotletakse. Selleks et asjaomased reguleerivad asutused saaksid hinnata võimalikku majanduslikku mõju olemasolevatele avaliku teenindamise lepingutele, peavad reguleerivad asutused tagama, et pädevaid asutusi, kes on sõlminud avaliku teenindamise lepingus kindlaks määratud marsruudil raudtee-reisijateveoteenuse lepingu, teisi huvitatud pädevaid asutusi, kellel on direktiivi 2012/34/EL artikli 11 alusel õigus juurdepääsu piirata, ja avaliku teenindamise lepingu alusel kõnealusel reisijateveoteenuse marsruudil tegutsevad raudteeveo-ettevõtjaid teavitatakse viivitamata, ent hiljemalt kümme päeva jooksul.

6. [...]

[...]

Artikkel 27

Läbilaskevõime jaotamise meetodid

1. Taristuettevõtjad annavad taotlejatele läbilaskevõimega seotud õigused artiklites 31–34 osutatud jaotamismenetluse kaudu.

Läbilaskevõime jaotamisena käsitatakse ka mis tahes muudatusi jaotatud läbilaskevõimes.

- 4. Taristuettevõtjad jaotavad taristu läbilaskevõimet digivahendite ja digiteenuste kaudu kooskõlas artikliga 62, tehes seda kogu edasi-tagasi reisi jaoks, kui seda taotletakse.**

- 5. Jaotatud läbilaskevõime taotlemisel või muutmisel järgivad taotlejad ja taristuettevõtjad artiklit 39.**

- 6. Taristuettevõtja tühistab läbilaskevõimega seotud õiguse, mille kasutus on vähemalt ühe kuu jooksul jäänud alla võrgustiku teadaandega kindlaks määratud künnise, välja arvatud kui selle põhjuseks on vääramatud jõud. ENIM määrab kindlaks künnise vahemikud ja lisab need artiklis 6 osutatud läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistikku. Taristuettevõtjad võtavad täiel määral arvesse ENIMI kindlaks määratud künnise vahemikke.**

Reguleeriv asutus jälgib käesoleva lõike õiglast, läbipaistvat ja mittediskrimineerivat kohaldamist ning uurib saadud kaebusi.

- 6a. Kui see on asjakohane, võib taristuettevõtja kooskõlas artikli 20 lõikes 1 osutatud kriteeriumide ja menetlustega keelduda läbilaskevõime jaotamisest, kui taotlused ei ole kooskõlas tema läbilaskevõime strateegilise planeerimisega. Sel juhul teeb taristuettevõtja kõik endast oleneva, et pakkuda taotlejale alternatiivset**

läbilaskevõimet. Keeldumine tehakse taotlejale viivitamata teatavaks. Taotlejal on õigus esitada reguleerivale asutusele kaebus vastavalt artikli 63 lõikele 2.

- 6b. Taristuettevõtjad teavitavad vähemalt kord aastas reguleerivat asutust kõikidest saadud läbilaskevõime taotlustest, mis ei vastanud läbilaskevõime pakkumise kavas kindlaks määratud olemasoleva läbilaskevõime parameetritele, olenemata sellest, kas need rahuldati või lükati tagasi. Selle teabe põhjal võib reguleeriv asutus esitada arvamuse, milles võidakse taristuettevõtjale soovitada läbilaskevõime mudelit muuta.**

Artikkel 28

Mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õiguste andmine

- 2[...]⁰. Taotlejatel on õigus taotleda mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õigusi artiklites 31–34 osutatud jaotamismenetluse kaudu, sealhulgas kogu edasi-tagasi reisi jaoks, ning saada sellistele taotlustele vastuseid ühest kohast ja ühe toiminguna[...], kooskõlas artikli 62 lõikega 5.**

Taristuettevõtjad teevad koostööd läbilaskevõime jaotamisel mitut võrgustikku hõlmavate raudteeveoteenuste, sealhulgas eelkõige rahvusvaheliste raudtee-kaubaveoteenuste ja rahvusvaheliste raudtee-reisijateveoteenuste jaoks.

[...]

3. [...]

4. [...]

5. [...]

6. [...]

7. [...]

Artikkel 28

[...]

1. Kui taristuettevõtja saab [...] mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õiguste taotluse, kooskõlastab ta oma tegevuse teiste asjaomaste taristuettevõtjatega vastavalt artiklile 53.
2. **Lõikes 1 osutatud** kooskõlastamine tagab eelkõige järgmist:
 - a) ühtse kontaktpunkti määramine, kes vastutab taotlejaga suhtlemise eest seoses mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õiguse taotlusega, millest teavitatakse taotlejat viivitamata pärast taotluse saamist;
 - b) mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õiguse vastavus kvaliteedi miinimumnõuetele, pidades silmas võrkudevahelist kooskõla ja selliseid aspekte nagu suunamine, ajakava, kättesaadavus erinevatel liiklemispäevadel ja jaotamise staatus;
 - c) mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õiguste järjepidev jaotamine, mis hõlmab eelkõige artiklis 36 osutatud konfliktide lahendamise konsensuslikku mehhanismi ja artiklis 37 osutatud konfliktide lahendamise ametlikku mehhanismi;

- d) mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud jaotatud õiguste mis tahes muudatuste koordineerimine kooskõlas **4.** [...]jaoga, et tagada mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õiguste pidev terviklikkus.

Kui taristuettevõtjad ei määra ühtset kontaktpunkti, **valib taotleja** taristuettevõtja, [...] **kes** toimib konkreetse läbilaskevõimetootlusega seotud päringute korral ühtse kontaktpunktina.

3.[...][...] **2a. Taristuettevõtja** ei tohi [...] **tühistada mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õigust artikli 27 lõike 6 alusel ilma eelneva kooskõlastamiseta teiste asjaomaste taristuettevõtjatega.**

Kui taristuettevõtja [...] **tühistab** mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õiguse [...] **kooskõlas artikli 27 lõikega 6, teavitab ta reguleerivat asutust. Kui tühistatud mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õigus hõlmab piiriülest liiklust, teavitab reguleeriv asutus asjaomaseid reguleerivaid asutusi ja ENRRBd.**

4. [...]

5. ENIM määrab kindlaks üksikasjalikud menetlused ja meetodid, et **edendada** käesoleva artikli **ühetaolist kohaldamist** ja lõike 2 punktis b osutatud kvaliteedi miinimumnõudeid, ning lisab need artiklis 6 osutatud läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistikku.

Taristuettevõtjad võtavad neid menetlusi ja meetodeid täiel määral arvesse.

Artikkel 29

Koostöö raudteetaristu läbilaskevõime ja teenindusrajatiste jaotamisel

1. [...] ²²[...]

²² [...]

1. **Taristuettevõtjad ja teenindusrajatiste käitajad, kes pakuvad raudteeveoteenuse osutamiseks vajalikke teenuseid ja kelle teenindusrajatised on [uue TEN-T määrusel II lisas täpsustatud üleeuroopalise transpordivõrgu osa, sealhulgas need, mis asuvad kõnealuse määruse artikli 3 punktis f määratletud linnatranspordisõlmedes, teevad koostööd, et vajaduse korral tagada läbilaskevõime jaotamise järjepidevus taristus ja teenindusrajatistes.**
2. Taristuettevõtjad esitavad lõikes 1 osutatud teenindusrajatiste loetelu võrgustiku teadaandes.
3. Taristuettevõtjad tagavad, et taotlejad saavad taotleda raudteetaristu ja lõikes 1 osutatud teenindusrajatiste läbilaskevõimega seotud õigusi ühest kohast ja ühe toiminguna.
4. Lõike 3 kohaldamisel koordineerivad taristuettevõtjad ja **teenindusrajatiste** käitajad läbilaskevõimet ja annavad läbilaskevõimega seotud õigused, sealhulgas läbilaskevõime **teenindusrajatises**, mis vastab taotleja nõuetele, või teevad jõupingutusi, et pakkuda otstarbekat alternatiivi.
5. Lõikes 1 osutatud teenindusrajatiste käitajad teevad taristuettevõtjale [...] digitaalselt kättesaadavaks teabe olemasoleva läbilaskevõime kohta kooskõlas artikli 62 **lõikega 5 ja kooskõlas I lisa ajakavadega.**
6. [...]

7. [...]

6. Käesolevat artiklit ei kohaldata teenindusrajatiste käitajate suhtes, kelle suhtes kohaldatakse rakendusmääruse 2017/2177 artikli 2 kohast erandit.

Artikkel 30

Liiklusgraafik

1. Taristuettevõtjad [...] **avaldavad** uue liiklusgraafiku enne iga liiklusgraafikuperioodi algust.

Taristuettevõtjad algatavad läbilaskevõime jaotamisel liiklusgraafiku koostamise artiklis 32 osutatud iga-aastase jaotamismenetluse käigus, võttes arvesse artikli 31 kohaste raamlepingute ja artikli 33 kohase jooksva planeerimise käigus jaotatud läbilaskevõimega seotud õigusi.
2. Taristuettevõtjad [...] **tagavad** kuni liiklusgraafikuperioodi lõpuni, **et liiklusgraafik on ajakohastatud**, võttes arvesse läbilaskevõimet, mis on jaotatud artiklis 33 osutatud jooksva planeerimise käigus, artiklis 34 osutatud ühekordse menetluse teel jaotatud läbilaskevõimet, artikli 39 kohaseid muudatusi läbilaskevõimega seotud õigustes ning ajakava muutmist seoses häirete ohjamise ja kriisiohjega vastavalt artiklile 41.

Artikkel 31

Läbilaskevõime jaotamine raamlepingute kaudu

1. Taotlejal on õigus taotleda taristu läbilaskevõimet ajavahemiku jooksul, mis ületab ühte liiklusgraafikuperioodi.

1a. Taristuettevõtjad märgivad läbilaskevõime strateegilise planeerimise planeerimisdokumentides läbilaskevõime, mida nad kavatsevad reserveerida jaotamiseks raamlepingute alusel. Ilma et see piiraks ELi toimimise lepingu artiklite 101, 102 või 106 kohaldamist, **jaotab** taristuettevõtja **nimetatud planeerimisdokumentides raamlepingute jaoks reserveeritud läbilaskevõime** selliste lepingute **alusel** taotlejatele, kui lõikest 3 ja lõikest 4 ei tulene teisiti. **See ei takista taristuettevõtjat jaotamast taotletud läbilaskevõimet raamlepingute alusel juhtudel, kui sellist läbilaskevõimet ei ole planeerimisdokumentides reserveeritud, kui lõikest 4 ei tulene teisiti.**

1b. Raamlepinguid võib sõlmida mitme taristuettevõtja ja ühe taotleja vahel, kui need hõlmavad rohkem kui ühte võrgustikku.

Raamlepingutes määratakse kindlaks artikli 26 lõike 1 punktis a osutatud läbilaskevõime tehnilise kirjelduse vormis antud läbilaskevõimega seotud õigused. Need ei pruugi hõlmata läbilaskevõimega seotud õigusi rongiliinina.

Liikmesriigid võivad nõuda reguleeriva asutuse eelnevat heakskiitu raamlepingutele.

Piiriülest liiklust hõlmavate raamlepingute puhul koordineerivad asjaomased reguleerivad asutused oma tegevust.

2. Raamlepingu sõlminud taotleja taotleb raamlepingus sisalduvate läbilaskevõime tehniliste kirjelduste muutmist vastavaks rongiliiniks vastavalt sellele raamlepingule. **See muudatus tehakse vastavalt artikli 26 lõikele 2.**

3. Taristuettevõtjad [...] **tagavad**, et raamlepingud [...] **on** kooskõlas artikli 11 lõikes 2 [...] osutatud läbilaskevõime strateegilise planeerimise planeerimisdokumentidega, **kui need on olemas, ja artikli 11 lõikes 3 osutatud strateegiliste suunistega, kui liikmesriigid on sellised suunised andnud ja sätestanud, et need on siduvad.**

Naabertaristuettevõtjad [...] koordineerivad läbilaskevõime strateegilist planeerimist läbilaskevõime osa suhtes, mis on kättesaadav [...] piiriüleste raamlepingute jaoks [...].

4. Raamlepingud ei tohi välistada asjakohase taristu kasutamist teiste taotlejate poolt või muudeks teenusteks. Selleks määravad taristuettevõtjad kindlaks raamlepingute alusel jaotatavad maksimaalsed osad kogu läbilaskevõimest ja lisavad need võrgustiku teadaandesse.
5. Raamlepingu tingimusi peab olema võimalik muuta, võimaldamaks raudteetaristut paremini kasutada[...]. **Neid muudatusi ei käsitata läbilaskevõimega seotud õiguste muutmistena, mille suhtes kohaldatakse artikli 40 kohast trahvi. Raamlepingute alusel jaotatud läbilaskevõimega seotud õiguste muude muutmiste eest määratakse trahv vastavalt artiklile 40.**
6. [...]
7. Raamlepingud sõlmitakse põhimõtteliselt I lisa 5. jaos osutatud ajavahemikuks. Taristuettevõtja võib erijuhtudel nõustuda lühemate või pikemate ajavahemikega. Mis tahes ajavahemikku, mis on pikem kui I lisa 5. jaos osutatud ajavahemik, põhjendatakse uute turuletulijate tõttu tehtavate sihtotstarbeliste investeeringute nõudega või teenuse olulise uudsusega, **sealhulgas teenuse kvaliteedi olulise paranemisega.**
8. Selliste teenuste korral, mille jaoks kasutatakse artiklis 24 osutatud eriotstarbelist taristut ja mis nõuavad taotlejalt nõuetekohaselt põhjendatud olulisi ja pikaajalisi investeeringuid, võib raamlepinguid sõlmida 15 aastaks. Pikem kui 15-aastane ajavahemik on lubatud üksnes erandjuhul, eelkõige suurte pikaajaliste investeeringute korral ning juhul, kui sellisele investeeringule laienevad mitmeaastast amortisatsiooniplaani sisaldavad lepingulised kohustused.
9. Taristuettevõtjad lisavad raamlepingute alusel jaotatud läbilaskevõime artiklis 17 osutatud läbilaskevõime mudelisse ja artiklis 18 osutatud läbilaskevõime pakkumise kavasse.
10. Iga raamlepingu üldine sisu tehakse kättesaadavaks kõikidele huvitatud isikutele, hoides samas ärisaladust.
11. Reguleerivate asutuste, pädevate asutuste [...] , raudteeveo-ettevõtjate, **taristuettevõtjate** ja [...] ENRRBi kogemustele toetudes võib komisjon vastu võtta rakendus**akte** [...], milles määratakse kindlaks [...] **üksikasjalikud normid, mis käsitlevad raamlepingute sõlmimise** korda **ning nende lepingute vormi ja sisu,** et **tagada** käesoleva artikli

ühetaoline kohaldamine [...]. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 72 lõikes 3 kindlaks määratud kontrollimenetlusega.

Artikkel 32

Läbilaskevõime jaotamine iga-aastase jaotamismenetluse alusel

1. Taristuettevõtja koostab **artiklis 30 osutatud** liiklusgraafiku [...] konkreetseks liiklusgraafikuperioodiks, tuginedes järgmisele:
 - a) iga-aastase jaotamismenetluse käigus saadud läbilaskevõimega seotud õiguste taotlused;
 - b) asjakohase liiklusgraafikuperioodiga seotud läbilaskevõimega seotud õigused, mis on antud raamlepingute alusel vastavalt artiklile 31;
 - c) asjakohase liiklusgraafikuperioodiga seotud läbilaskevõimega seotud õigused, mis on antud jooksva planeerimise käigus vastavalt artiklile 33.
2. Taristuettevõtja jaotab läbilaskevõimet läbilaskevõime samaaegse jaotamise teel, et võimalikult suures ulatuses rahuldada kõik lõikes 1 osutatud taristu läbilaskevõime taotlused, kui [...] **lõikest 6** ja [...] **artikli 27 lõikest 6a** ei tulene teisiti. Taristuettevõtja võtab võimaluste piires arvesse kõiki taotlejatele kehtestatavaid piiranguid, sealhulgas mõju nende äritegevusele.
3. [...]
4. [...]

5. [...]
6. Iga-aastase jaotamismenetluse käigus antud läbilaskevõimega seotud õigused võivad hõlmata järgmist:
 - a) rongiliinid;
 - b) läbilaskevõime tehnilised kirjeldused.

Taristuettevõtjad muudavad läbilaskevõime tehnilise kirjelduse vormis antud läbilaskevõimega seotud õigused rongiliinideks vastavalt I lisa 4. jaole.

7. Taristuettevõtja järgib I lisa 4. jaos kindlaks määratud jaotamisgraafikut.
8. [...]
9. [...]
10. Taristuettevõtja konsulteerib liiklusgraafiku kavandi osas huvitatud isikutega. Huvitatud isikud on kõik taristu läbilaskevõimet taotlenud isikud ja muud isikud, kes soovivad, et neil lubataks avaldada arvamust seoses liiklusgraafiku mõjuga nende võimalustele liiklusgraafikuperioodil raudteeveoteenuseid osta.

11. Taristuettevõtja võtab vajalikud meetmed võimalike esilekerkinud probleemide lahendamiseks.

Artikkel 33

Läbilaskevõime jaotamine jooksva planeerimise kaudu

1. Taristuettevõtjad jaotavad läbilaskevõimet jooksva planeerimise käigus **vähemalt raudtee-kaubaveoteenustele** vastavalt I lisa 6. jaos kindlaks määratud tähtaegadele. Taristuettevõtjad reserveerivad sel eesmärgil läbilaskevõime artiklis 18 osutatud läbilaskevõime pakkumise kavas.

Ilma et see piiraks ELi toimimise lepingu artiklite 101, 102 ja 106 kohaldamist, jaotab taristuettevõtja planeerimisdokumentides jooksvaks planeerimiseks reserveeritud läbilaskevõime taotlejatele jooksva planeerimise käigus. See ei takista taristuettevõtjat jaotamast taotletud läbilaskevõimet jooksva planeerimise käigus juhtudel, kui sellist läbilaskevõimet ei ole planeerimisdokumentides reserveeritud. Jooksev planeerimine ei tohi välistada asjakohase taristu kasutamist teiste taotlejate poolt või muudeks teenusteks.

2. Jooksva planeerimise käigus antavad läbilaskevõimega seotud õigused võivad hõlmata järgmist:
- a) rongiliinid või läbilaskevõime tehnilised kirjeldused kõigi sõidupäevade kohta liiklusgraafikuperioodi jooksul, mis hõlmab taotluses esitatud esimest liiklemispäeva;
 - b) läbilaskevõime tehnilised kirjeldused kõikide liiklusgraafikuperioodist väljapoole jäävate liiklemispäevade kohta, mis hõlmavad taotluse esimest päeva I lisa 6. **jaos** kindlaks määratud maksimaalse ajavahemiku ulatuses.

Taristuettevõtjad muudavad läbilaskevõime tehnilise kirjelduse vormis antud läbilaskevõimega seotud õigused rongiliinideks vastavalt I lisa 6. jaole.

- 2a. Taristuettevõtjad ja taotlejad võivad ühiselt otsustada, et jooksva planeerimise käigus antud läbilaskevõime tehnilist kirjeldust muudetakse, et võimaldada raudteetaristu paremat kasutamist. Neid muudatusi ei käsitata läbilaskevõimega seotud õiguste**

muutmistena, mille suhtes kohaldatakse artikli 40 kohast trahvi. Jooksva planeerimise käigus jaotatud läbilaskevõimega seotud õiguste muude muutmiste eest määratakse trahv vastavalt artiklile 40.

3. Ilma et see piiraks artikli 18 kohaldamist, jaotavad taristuettevõtjad läbilaskevõimet, mis on reserveeritud jooksvaks planeerimiseks, [...] **saabumise järjekorras teenindamise** põhimõtte alusel[...].
4. [...]
5. [...]
6. Taristuettevõtja lükkab pärast reguleerivale asutusele teatamist [...] jooksva planeerimise taotlused tagasi, kui need [...] vastavad läbilaskevõime omadustele, mis on tavaliselt jaotatud raamlepingutega vastavalt artiklile 31. Reguleeriv asutus teavitab sellistest **tagasilükkamistest** [...] ENRRBd **ning** tagab käesoleva lõike ühtse kohaldamise.

Artikkel 34

Läbilaskevõime jaotamine ühekordse menetluse alusel

1. Taristuettevõtja vastab viivitamata ja igal juhul I lisa 7. jaos kindlaks määratud tähtaja jooksul ühekordsetele taristu läbilaskevõime taotlustele, mis on esitatud liiklusgraafiku kehtivuse ajal. Olemasoleva vaba läbilaskevõime kohta esitatud teave tehakse artikli 9 kohaselt kättesaadavaks kõikidele taotlejatele, kes võivad soovida kõnealust läbilaskevõimet kasutada.

Ühekordse menetluse käigus antud läbilaskevõimega seotud õigused peavad olema antud rongiliinidena.

2. Taristu läbilaskevõime jaotamine ühekordsete taotluste alusel põhineb saabumise järjekorras teenindamise põhimõttel.

Artikkel 35

Taristutöödest tulenevate läbilaskevõime piirangute ajakava koostamine

1. [...] **0a.** Taristutööde **ajakava koostamisel vastavalt käesolevale** artiklile [...] **järgivad taristuettevõtjad I lisa 3. jaos kindlaks määratud ajakava ja nõudeid.**
2. [...] **0b.** Taristutööde ajakava koostamisel piiravad taristuettevõtjad nii palju kui võimalik mõju läbilaskevõime mudelis või läbilaskevõime pakkumise kavas sisalduvale eelnevalt planeeritud läbilaskevõimele.
3. [...] **1.** **Taristuettevõtjad koostavad võimalikult kiiresti** [...] ajakava läbilaskevõime piirangute kohta, mis tulenevad artiklis 18 osutatud läbilaskevõime **pakkumise kavaga** [...] **hõlmamata** taristutöödest.
4. Kui taristutöödest tuleneva läbilaskevõime piirangu ajakava koostamine nõuab jaotatud läbilaskevõimega seotud õiguse muutmist artikli 39 tähenduses, teeb taristuettevõtja kõik endast oleneva, et pakkuda asjaomastele taotlejatele alternatiivset läbilaskevõimet, **et võimaldada raudteevo-ettevõtjal osutada asjaomaseid teenuseid.**

Selleks teavitab taristuettevõtja kõiki asjaomaseid taotlejaid asjakohaste läbilaskevõimega seotud õiguste planeeritud muutmisest. Ta pakub asjaomastele taotlejatele alternatiivse läbilaskevõimega seotud õigusi või algatab koordineerimise asjaomaste taotlejatega, et leppida kokku alternatiivse läbilaskevõimega seotud õigustes.

5. [...]

6. Taristuettevõtjad lisavad [...] taristutöödest tulenevad läbilaskevõime piirangud **kohe pärast ajakava koostamist** läbilaskevõime mudelisse [...] **või** läbilaskevõime pakkumise kavasse, [...] **olenemata** sellest, millal nende ajakava on koostatud.

Artikkel 36

Konfliktide lahendamise konsensuslik mehhanism ja taotluste kooskõlastamine

1. Läbilaskevõime samaaegse jaotamise käigus püüab taristuettevõtja juhul, kui eri taotluste vahel tekib vastuolu, taotluste kooskõlastamise kaudu tagada kõikide nõudmiste parima ühildamise.
2. Kooskõlastamist nõudva olukorra tekkimisel **püüab** taristuettevõtja **rahuldada kõik taotlused kooskõlastamise kaudu ning tal** on õigus mõistlikes piires pakkuda taotletud läbilaskevõimest erinevat taristu läbilaskevõimet. Taristuettevõtja määrab kindlaks kohaldatavad piirangud oma võrgustiku teadaandes. ENIM esitab suunised selliste piirangute kindlaksmääramiseks ja lisab need artiklis 6 osutatud läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistikku.
3. Taristuettevõtja püüab asjaomaste taotlejatega konsulteerides kõik võimalikud vastuolud lahendada. Selliseid konsultatsioone peetakse järgmise teabe alusel, mis avalikustatakse mõistliku aja jooksul tasuta ja elektrooniliselt:
 - a) rongiliinid, mida kõik teised taotlejad on samadel marsruutidel taotlenud;
 - b) samadel marsruutidel kõigile teistele taotlejatele esialgselt jaotatud rongiliinid;
 - c) kooskõlas lõikega 2 asjakohastel marsruutidel väljapakutud alternatiivsed rongiliinid;
 - d) läbilaskevõime jaotamise käigus arvessevõetavate kriteeriumide kõik üksikasjad.

Ilma et see piiraks artikli [...] 3 **lõike 1a** kohaldamist ja kõigi taotlejate nõusolekul võib taristuettevõtja luua kontakti kõigi taotlejate vahel, kes võivad olla seotud konflikti lahendamisega, et hõlbustada taotluste kooskõlastamist.

4. Riigisiseste raudteevedude **konfliktsete** läbilaskevõime taotluste kooskõlastamist reguleerivad põhimõtted esitatakse võrgustiku teadaandes.
5. [...]
6. [...]
7. **Kui konflikt hõlmab vähemalt ühte** mitme võrgustikuga seotud läbilaskevõime [...] **taotlust**, rakendatakse lõigetes 1, 2 ja 3 kindlaks määratud konfliktide lahendamise konsensuslikku mehhanismi kooskõlas artikliga 53 ja sellesse kaasatakse võrgustiku koordinaator.
8. ENIM koostab suunised **vähemalt ühte mitme võrgustikuga seotud läbilaskevõime taotlust hõlmavate konfliktide** jaoks ettenähtud konfliktide lahendamise konsensusliku mehhanismi kohta ning lisab need artiklis 6 osutatud läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistikku. **Taristuettevõtjad võtavad neid suuniseid täiel määral arvesse.**

Artikkel 37

Konfliktide lahendamise ametlik mehhanism [...]

1. Kui artiklis 36 osutatud konfliktide lahendamise konsensusliku mehhanismiga ei ole läbilaskevõime konflikti lahendatud, [...] **eelistab taristuettevõtja taotlusi, mis on kooskõlas eelnevalt planeeritud läbilaskevõimega, mis on kindlaks määratud läbilaskevõime pakkumise kavas, millele osutatakse artiklis 18. Selle tulemusena võib taristuettevõtja kas vastu võtta või tagasi lükata taotlusi, mis ei ole kooskõlas läbilaskevõime pakkumise kavaga.**

Kui taristuettevõtja rahuldab taotlusi, mis ei ole kooskõlas läbilaskevõime pakkumise kavaga, püüab ta säilitada üldist tasakaalu I lisa 1. jaos loetletud läbilaskevõime pakkumise kava elementide vahel.

Kui taristuettevõtja lükkab tagasi taotlused, mis ei ole kooskõlas läbilaskevõime pakkumise kavaga, teavitab ta asjaomast taotlejat viivitamata oma kavatsusest taotlus tagasi lükata. Sel juhul teeb taristuettevõtja kõik endast oleneva, et pakkuda taotlejale alternatiivset läbilaskevõimet. Taotlejal on õigus esitada reguleerivale asutusele kaebus vastavalt direktiivi 2012/34/EL artikli 56 lõikele 9.

1a. Taristuettevõtjad lahendavad lõike 1 kohaselt lahendamata konfliktid õiglase, läbipaistva ja mittediskrimineeriva menetluse teel kooskõlas artikli 11 lõikes 3 osutatud strateegiliste suunistega, kui liikmesriigid on sellised suunised andnud ja sätestanud, et need on siduvad.

Kui nende suuniste kohaldamine ei võimalda konflikti lahendada, lahendavad taristuettevõtjad konfliktid õiglase, läbipaistva ja mittediskrimineeriva menetluse teel, võttes arvesse ENIMi poolt lõike 1b alusel kehtestatud menetlust.

1b. ENIM valmistab ette ja võtab vastu lõikes 1a osutatud menetlused ning lisab need artiklis 6 osutatud läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistikku. Menetlused hõlmavad järgmisi etappe:

(0) määrata kindlaks raudteeteenuste standardväärtuste vahemikud kui esialgne hindamisalus;

a) töötada välja alternatiivsed stsenaariumid eri liiki raudteeveoteenuste jaoks olemasoleva läbilaskevõime jaotamiseks, mis hõlmab võimaluse korral alternatiivse läbilaskevõime pakkumist muudel marsruutidel või võrreldavate omadustega alternatiivset ajakava;

b) hinnata ja järjestada punktis a osutatud stsenaariume objektiivsete, läbipaistvate ja mittediskrimineerivate meetodite alusel, võttes arvesse lõikes 1c sätestatud sotsiaal-majanduslikke, tegevuslikke ja keskkonnaalaseid kriteeriume ning võimaldades võtta arvesse kohalikke või riiklikke olusid, tuginedes heakskiidetud lähenemisviisidele ja empiirilistele tõenditele;

c) valida punktis b osutatud hindamise põhjal paremusjärjestuses esikohal olev stsenaarium ning muuta vastavalt läbilaskevõime pakkumise kava.

1c. Nende ENIMi poolt lõike 1b alusel kehtestatud menetlustega hinnatakse alternatiivseid võimalusi taristu läbilaskevõime kasutamiseks, tuginedes muu hulgas järgmistele sotsiaal-majanduslikele ja keskkonnaalastele kriteeriumidele, sõltuvalt lõike 1b punktis 0 osutatud andmete kättesaadavusest:

a) ettevõtjate tegevuskulud ja raudteeveoteenuste tehnilised parameetrid ning sellest tulenev mõju hindadele raudteeveoteenuste klientide jaoks;

b) ajaga seotud kulud raudteeveoteenuste klientidele;

c) ühenduvus ja kättesaadavus raudteeveoteenustega teenindatavate inimeste ja piirkondade jaoks, sealhulgas ühenduste kvaliteet ning ümberistumisajad raudtee-reisijateveoteenuste puhul ja ühelt rongilt teisele ümberlaadimise ajad raudtee-kaubaveoteenuste puhul;

d) keskkonnamõju, näiteks kasvuhooonegaaside heide ja müra;

e) reisijate- ja kaubaveo maht;

f) taristu tõhusa kasutamise tehnilised parameetrid, nagu liikluse ühtlus, rongi pikkus või liiklussagedused.

2. Konfliktide lahendamise ametliku [...] **mehhanismi** kontekstis võetakse mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õiguste taotlusi tervikuna arvesse. Kui vastavalt [...] **lõike 1b punktile b** kohaldatakse erinevaid riiklikke parameetreid, kasutatakse neid parameetreid vastavate osade kohta.

3. Sarnaste omaduste ja sotsiaal-majandusliku profiiliga raudteeveoteenuseid hõlmavate vastuoluliste läbilaskevõime taotluste korral jaotab taristuettevõtja läbilaskevõime [...] viisil, mis annab juurdepääsu suurimale arvule taotlejatele. **Selleks võivad taristuettevõtjad jaotada läbilaskevõimet enampakkumise alusel. Vastavalt käesolevale lõikele kohaldatavat läbilaskevõimsuse jaotamise** meetodit kohaldatakse reguleeriva asutuse **eelneval** nõusolekul.

Läbilaskevõime jaotamise ajakava

1. **Artiklite 31–34 rakendamisel** järgivad taristuettevõtja ja taotlejad **vastavalt** I lisa 4., 5., 6. ja 7. jaos kindlaks määratud läbilaskevõime jaotamise ajakava.
2. Taristuettevõtjad võivad määrata käesolevas määruses ja direktiivi 2012/34/EL VI lisa punkti 2 alapunktis b osutatust erinevad läbilaskevõime jaotamise ajakava ajavahemikud ja koostamise tähtajad, juhul kui [...]:
 - rahvusvaheliste rongiliinide kehtestamisel koostöös kolmandate riikide taristuettevõtjatega võrgustikus, mille rööpmelaius erineb liidu peamise raudteevõrgustiku omast, on oluline mõju läbilaskevõime jaotamise ajakavale üldiselt [...]; või
 - **rahvusvaheliste rongiliinide kehtestamisel koostöös kolmandate riikide taristuettevõtjatega on oluline mõju läbilaskevõime jaotamise ajakavale üldiselt, tingimusel et see ei mõjuta nende liidu teiste taristuettevõtjate läbilaskevõime jaotamist, kes ei ole nende rahvusvaheliste rongiliinidega seotud.**
3. Komisjonile antakse õigus võtta kooskõlas artikliga 71 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta I lisa 4., 5., 6. ja 7. jaos **sätetatud tähtaegu ja kestust ning kohandada artiklites 31–34 sätestatud raamistiku piires neis sätestatud vahe-eesmärke ja ajavahemikke, kui need elemendid on osutunud ebatõhusaks või põhjustanud suuri rakendamisraskusi, võttes arvesse taristuettevõtjate ja taotlejate kogemusi, eesmärgiga ratsionaliseerida läbilaskevõime jaotamise protsesse**, tagada tõhus jaotamismenetlus ning käsitleda asjaomaste sidusrühmade tehnilisi, planeerimis-, käitus- ja ärihuve seoses ajakava koostamise ja läbilaskevõime jaotamisega.

4. JAGU

Kohandamine ja ajakava muutmine

Artikkel 39

Läbilaskevõimega seotud õiguste muudatused pärast jaotamist

1. Taristuettevõtjad võivad muuta taotlejale jaotatud läbilaskevõimega seotud õigusi omal algatusel üksnes kooskõlas käesoleva määrusega. Taotlejad võivad igal ajal taotleda jaotatud läbilaskevõime muutmist. [...]

Jaotatud läbilaskevõimega seotud õiguste muutmise korral kohaldatakse artiklit 40. Taristuettevõtjad ajakohastavad viivitamata artiklis 30 osutatud liiklusgraafikut.

2. Taristuettevõtjad [...] piiravad läbilaskevõimega seotud õiguste muudatusi pärast jaotamist suurimal võimalikul määral kooskõlas artikli 2 lõikes 3 kindlaks määratud [...] **põhimõtetega. Taotlejad piiravad ka oma taotlust selliste õiguste muutmiseks pärast jaotamist suurimal võimalikul määral.**

3. Läbilaskevõimega seotud õiguste muutmine hõlmab juhtumeid, kus taristuettevõtja ei saa lubada rongil sõita vastavalt jaotatud läbilaskevõimega seotud õigusele ja tal on piisavalt aega pakkuda taotlejale alternatiivset läbilaskevõimet pärast seda, kui ta on taotlejat muudatuse vajadusest teavitanud.

3aa. Läbilaskevõimega seotud õiguste tühistamist käsitatakse samuti teatavat liiki muudatusena.

- 3a. Läbilaskevõimega seotud õiguste muutmise korral** [...] võivad taristuettevõtjad selliste õiguste jaotamise suhtes [...] **kohaldada lühemaid tähtaegu võrreldes [...] I lisa 8. jaos osutatud tähtaegadega.** Taristuettevõtjad esitavad võrgustiku teadaandes teabe rongiliini rajamiseks kuluva aja kohta. [...]

4. **Taristuettevõtja poolt** läbilaskevõimega seotud õiguse muutmise korral kohaldatavates nõuetes ja tegevuskorras võetakse arvesse läbilaskevõimega seotud õiguse muutmise mõju

taotleja käitus- ja äritegevusele. Sel eesmärgil **liigitab taristuettevõtja** muudatused nende mõju alusel [...] **ja määrab kindlaks olulise mõjuga muudatuste kategooria, võttes arvesse** lõike 8 alusel **ENIMi poolt vastu võetud menetlusi** [...].

5. Mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õiguse muutmise korral teevad asjaomased taristuettevõtjad kõik mõistlikud jõupingutused, et tagada kooskõla läbilaskevõimega seotud õiguste vahel kogu rongi liikumise ulatuses.

Taristuettevõtja, kes muudab mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õigust, [...] kooskõlastab mitme võrgustiku alternatiivse läbilaskevõimega seotud õiguse jaotamist teiste asjaomaste taristuettevõtjatega, ning teavitab taotlejat ja kõiki asjaosalisi kooskõlastamise tulemusest. Selleks tulemuseks võib olla kas mitme võrgustiku alternatiivse läbilaskevõimega seotud õiguse jaotamine või teave selle kohta, et alternatiivse läbilaskevõimega seotud õigus ei ole kättesaadav.

6. [...]

7. Kui taristuettevõtja muudab jaotatud läbilaskevõimega seotud õigust, teavitab ta sellest viivitamata taotlejat ja asjaomast raudteeveo-ettevõtjat.

Taristuettevõtja pakub taotlejale alternatiivse läbilaskevõimega seotud õigusi I lisa 8. jaos kindlaks määratud tähtaja jooksul. Kui see ei ole võimalik, esitab taristuettevõtja taotlejale asjakohase teabe, mis võimaldab taotlejal esitada uue taristu läbilaskevõime taotluse. Kui see on asjakohane, viidatakse kõnealuses teabes artiklis 18 osutatud läbilaskevõime pakkumise kavale ja artiklis 19 osutatud erandolukorra lahendamise planeerimisele.

8. ENIM koostab ja võtab vastu [...] **ühtsed** menetlused läbilaskevõimega seotud õiguste muudatuste haldamiseks pärast jaotamist ning lisab need artiklis 6 osutatud läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistikku.

Nendes menetlustes **kehtestatakse kriteeriumid, et** eristada muudatusi [...] **sõltuvalt nende** äri- ja käitumõjust taotlejatele ja raudteeveo-ettevõtjatele [...], **sealhulgas** kriteeriumid **olulise mõjuga muudatuste** liigitamiseks [...].

9. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 71 vastu delegeeritud õigusakte I lisa 8. jaos [...] **sätetatud kestuse** muutmiseks, et tagada tõhus kohandamine ja ajakava muutmine, võttes arvesse asjaomaste sidusrühmade tehnilisi, planeerimis-, käitus- ja ärikaalutlusi.
- Seda tehes võtab komisjon arvesse taristuettevõtjate ja taotlejate kogemusi.**

Artikkel 40

Trahvi läbilaskevõimega seotud õiguste muutmise eest

1. Kui taristuettevõtja või taotleja ei täida oma kohustusi seoses jaotatud läbilaskevõimega seotud õigusega ja kui selle tulemuseks on artikli 39 **lõike 4** kohaselt oluliseks liigitatud muutus, maksab [...] **ta** teisele poolele [...] **trahvi**.

Käesoleva artikli kohaldamisel loetakse jaotatud läbilaskevõimega seotud õiguse kasutamata jätmist raudteeveo-ettevõtjate poolt samaväärseks tühistamisega pärast asjaomase rongi väljumisaega.

2. Lõikes 1 osutatud [...] **trahvi** ei maksta vääramatu jõu korral. **Mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õiguste korral peetakse ühes võrgustikus vääramatust jõust tingitud tühistamist vääramatust jõust tingitud tühistamiseks läbilaskevõimega seotud õiguste kohta kogu sellega hõlmatud liinil.**

- 2a. Kui taristuettevõtja kooskõlas artiklitega 10 ja 35 koostab kava ja ajakava I lisa 3. jao kohaldamisalasse kuuluva läbilaskevõime piirangu jaoks ning taristuettevõtja järgib nimetatud jaos sätestatud ajakava ja nõudeide, siis lõikes 1 osutatud trahvi ei maksta.**

2b. Kui taristuettevõtja tühistab läbilaskevõimega seotud õigused kooskõlas liikmesriikide poolt artikli 10a kohaselt võetud meetmetega, siis lõikes 1 osutatud trahvi ei maksta.

3. Taristuettevõtjad lisavad oma võrgustiku teadaandesse trahvi määramise tingimused, võttes arvesse ENIMi poolt käesoleva lõike teise lõigu kohaselt vastu võetud suuniseid.

3.[...] Pärast **taotlejate ja** ENRRBga konsulteerimist [...] **võib** ENIM **võtta vastu suunised, et määrata kindlaks ühtlustatud** tingimused,[...] **mis annavad alust** hüvitise maksmiseks, võttes arvesse artikli 39 lõigete 4 ja 8 [...] **alusel** sätestatud nõudeid **ja tegevuskorda**. ENIM lisab need **suunised** artiklis 6 osutatud läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistikku. ENRRB avaldab arvamuse [...] **kõnealuste** ENIMi kindlaks määratud **suuniste** kohta.

4. Pärast reguleeriva asutuse heakskiitu esitavad taristuettevõtjad võrgustiku teadaandes taotlejate makstava [...] **trahvi** suuruse.

Reguleeriv asutus määrab taristuettevõtja ettepanekul ning pärast taotlejatega ja võimalike taotlejatega konsulteerimist kindlaks taristuettevõtja makstava [...] **trahvi** suuruse. Taristuettevõtja avaldab selle teabe võrgustiku teadaandes.

[...] **Trahvi** suurus peab olema selline, et see annab taristuettevõtjale ja taotlejatele tõhusad stiimulid läbilaskevõime planeeritud kasutamiseks ja häirete minimeerimiseks. See suurus peab olema proportsionaalne ja mittediskrimineeriv.

Kõnealuste suuruste puhul võetakse eelkõige arvesse artikli 39 lõigete 4 ja 8 alusel **kehtestatud** nõudeid **ja tegevuskorda**.

Trahvide määra kohandatakse kuni kaks korda suuremaks kui raudteekasutustasude määrad, võttes aluseks vähemalt järgmised kriteeriumid:

- a) läbilaskevõimega seotud õiguste muutmise mõju;
- b) muudatuse algatanud poole teisele poolele muudatusest teatamise aeg;
- c) kui muudatuse on põhjustanud taristuettevõtja ja kui on olemas alternatiivne läbilaskevõime, pakutud alternatiivse läbilaskevõime kvaliteet seoses marsruudi, ajakava, tehniliste omaduste ja muude asjakohaste aspektidega, või
- d) kui muudatuse on põhjustanud taotleja, kas läbilaskevõimet saab ümber jaotada ja kas seda saab kasutada teine taotleja.

Käesoleva lõike viienda lõigu kohaldamisel võib liikmesriik kindlaks määrata modulatsiooniskaalad. Need skaalad peavad vastama käesoleva lõike kolmandas lõigus sätestatud tingimustele. Liikmesriigid püüavad koordineerida oma tegevust artikli 53a kohaselt.

5. [...] Mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud [...] õigust käsitatakse ühe läbilaskevõimega seotud õigusena. Taotlejale [...] trahvi maksmise kohustus kehtib taristuettevõtja või taristuettevõtjate suhtes, kes vastutavad läbilaskevõimega seotud õiguse muutmise eest, võttes arvesse läbilaskevõimega seotud õigust tervikuna ja juhul, kui vastutab rohkem kui üks taristuettevõtja, nende võrgustike pikkuse suhet läbilaskevõimega seotud õigusega. Kogu läbilaskevõimega seotud õiguse eest makstav [...] trahv ei tohi ületada [...] taristuettevõtja poolt jaotatud läbilaskevõime eest makstavat [...] trahvi, mis on korrutatud [...] kahega.
6. [...] Asjaomased reguleerivad asutused teevad läbilaskevõimega seotud õiguse muutmise põhjusega või [...] trahvi hilinevad maksimisega seotud vaidluste kohta otsuse viivitamata ja [...] kuue nädala jooksul alates kogu vajaliku teabe kogumisest, et hinnata muudatuse põhjust. Reguleerivad asutused teavitavad sellistest otsustest ENRRBd ja võivad ENRRBga nende suhtes konsulteerida. Kui ENRRBga konsulteeritakse, nõustab ta reguleerivaid asutusi eesmärgiga tagada, et sellised otsused on sidusad ja põhinevad üldtunnustatud põhimõtetel.

Mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õiguste puhul on taotlejal õigus esitada kaebus reguleerivale asutusele, kes vastutab asjaomase artikli 28 kohaselt ühtse

kontaktpunktina toimiva taristuettevõtja eest. Kõnealune vastutav reguleeriv asutus teavitab teisi asjaomaseid reguleerivaid asutusi ja ENRRBd.

7. Ilma et see piiraks 9. mai 1980. aasta rahvusvahelise raudteeveo konventsiooni, mida on muudetud 3. juuni 1999. aasta Vilniuse protokolliga (edaspidi „COTIF“), eelkõige selle konventsiooni lisa E kohaldamist, kui see on asjakohane, ning käesoleva artikli alusel tehtud mis tahes otsuse edasikaebamise õigust riigisisese ja ELi õiguse alusel, ammendab käesoleva artikli kohaselt läbilaskevõimega seotud õiguste muutmise algatanud osalisele määratud trahvi maksmine teise poole sama muudatusega seotud muud rahalised nõuded.

Artikkel 40a

Läbilaskevõimega seotud õiguste muutmist ja trahve käsitlevad rakendusaktid

Kui ENIM ei võta vastu artikli 39 lõikes 8 osutatud menetlusi või artikli 40 lõikes 3 osutatud tingimusi [24 kuu jooksul alates artikli 77 lõike 2 sissejuhatavas osas osutatud kohaldamiskuupäevast] või kui need menetlused ja tingimused ei võimalda artikli 39 või artikli 40 ühetaolist rakendamist kõnealuste menetluste ja tingimustega seotud sisulistel põhjustel või taristuettevõtjate poolt rakendamise puudulikkuse tõttu, võib komisjon võtta vastu rakendusakte, milles määratakse kindlaks läbilaskevõimega seotud õiguste muudatuste liigitamine ja [...] **trahvide maksmise tingimused**. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 72 lõikes 3 kindlaks määratud kontrollimenetlusega.

Ajakava muutmine seoses häirete ohjamise ja kriisiohjega

1. Artiklis 46 osutatud võrguhäire või artiklis 47 osutatud kriisiolukorra korral teeb asjaomane taristuettevõtja või teevad asjaomased taristuettevõtjad kõik võimalikud jõupingutused raudteevõrgustiku häirest mõjutatud liikluse ümberkorraldamiseks. Selleks jaotavad taristuettevõtjad raudteetaristu läbilaskevõimet [...], **võttes arvesse lõikes 2 osutatud suuniseid**, tuginedes artikli 19 kohaselt koostatud erandolukorra lahendamise plaanidele ning tehes tihedat koostööd käitamisega seotud sidusrühmade ja vajaduse korral muude asjaomaste sidusrühmadega.
2. ENIM töötab välja ja võtab vastu suunised taristu läbilaskevõime haldamiseks ja jaotamiseks raudteevõrgustiku häire korral läbipaistval ja mittediskrimineerival viisil. Eelkõige esitab ENIM suunised [...] **häirete ohjamise** ja saabumise järjekorras teenindamise põhimõtte kohaldamise kohta.

[...] **Kui** kohaldatakse **häirete ohjamist**, esitab ENIM suunised kohaldatavate menetluste kohta, mis hõlmavad vajaduse korral artiklis 36 osutatud konfliktide lahendamise konsensusliku [...] **mehhanismi** ja artiklis 37 osutatud konfliktide lahendamise ametliku [...] **mehhanismi** kohaldamist. ENIM lisab need suunised artiklis [...] **44** osutatud [...] **liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje piiriülese koordineerimise** Euroopa raamistikku.
3. Ajakava muutmisel teevad taristuettevõtjad **kõik endast oleneva, et** ühepoolselt mitte muuta ega tühistada olemasolevaid läbilaskevõimega seotud õigusi häirete ohjamise eesmärgil. [...]

4. Taristuettevõtjad ja taotlejad võivad määrata kindlaks meetmed, millega nähakse raudteevõrgustiku häire korral ette teatavate läbilaskevõimega seotud õiguste asendamine. Sellised meetmed tuleb ära märkida artiklis 19 osutatud erandolukorra lahendamise plaanis.

5. Rohkem kui ühe võrgustiku liiklust mõjutava raudteevõrgustiku häire korral kooskõlastavad asjaomased taristuettevõtjad alternatiivse läbilaskevõime jaotamist kooskõlas artikliga 53 ja võttes arvesse artiklis 44 osutatud liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje piiriülese koordineerimise Euroopa raamistikku.

6. Kui ENIM ei võta vastu suuniseid taristu läbilaskevõime haldamiseks ja jaotamiseks raudteevõrgustiku häire korral [24 kuu jooksul alates artikli 77 lõike 2 sissejuhatavas osas osutatud kohaldamiskuupäevast] või kui need suunised ei võimalda käesoleva artikli ühetaolist rakendamist kõnealuste suunistega seotud sisulistel põhjustel või taristuettevõtjate poolt rakendamise puudulikkuse tõttu, võib komisjon vastu võtta rakendusakti, milles määratakse kindlaks ajakava muutmise kriteeriumid ja menetlused, sealhulgas taristuettevõtjate poolt jaotatud läbilaskevõimega seotud õiguste ühepoolsed muudatused raudteevõrgustiku häirete ohjamise eesmärgil. Kõnealune rakendusakt võetakse vastu kooskõlas artikli 72 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

4. [...]

5. [...]

III PEATÜKK

LIIKLUSKORRALDUS, HÄIRETE OHJAMINE JA KRIISIOHJE

Artikkel 42

Liikluskorraldus, häirete ohjamine ja kriisiohje

1. Taristuettevõtjad korraldavad liiklust kooskõlas käesoleva määruse ja direktiiviga (EL) 2016/797 ning kõnealuse direktiivi alusel vastu võetud rakendusaktides kindlaks määratud tehniliste kirjeldustega.

Selleks teevad taristuettevõtjad järgmist:

- a) liikluskorraldus tavapäraustes töötingimustes, mis hõlmavad vahejuhtumite ohjamist, mille tulemuseks on piiratud kõrvalekalded liiklusgraafikust;
- b) häirete ohjamine, et kõrvaldada olulised häired võrgustiku tegevuses, mis nõuab kooskõlastatud tegevust kooskõlas artikliga 46;
- c) liikluskorraldus kriisiolukordades, nagu on kindlaks määratud artiklis 47.

2. [...]

3. Liikluse korraldamisel järgivad taristuettevõtjad artiklis 2 kindlaks määratud põhimõtteid.

Eelkõige peavad taristuettevõtjad minimeerima häireid ja nende mõju raudteeliiklusele ning

- a) tagama kiire ja koordineeritud reageerimise häiretele, eelkõige raudteevõrgustiku häirete ja kriisiolukordade korral;
- b) stabiliseerima ja optimeerima raudteeliiklust kogu raudteevõrgustiku häirete ja kriiside kestuse ajal;

- c) esitama asjakohase, täpse ja ajakohase teabe käitamisega seotud sidusrühmadele ja teistele asjaosalistele, eelkõige asutustele, kes vastutavad kriisiolukordade ohjamise eest väljaspool raudteesektorit. See teave esitatakse asjakohaste vahenditega, sealhulgas artiklis 62 osutatud vahenditega.

Artikkel 43

Liikluskorralduse ja häirete ohjamise nõuded ja tegevuskord

1. Taristuettevõtjad kehtestavad nõuded ja tegevuskorra, et hallata rongiliikluse kõrvalekaldeid liiklusgraafikust. Need nõuded ja tegevuskord avaldatakse direktiivi 2012/34/EL artiklis 27 osutatud võrgustiku teadaandes ning need hõlmavad liikluskorraldust käesoleva määruse artikli 42 lõike 1 punktides a, b ja c kindlaks määratud olukordades.
2. Lõikes 1 osutatud nõuete ja tegevuskorra eesmärk on minimeerida liiklusgraafikust kõrvalekaldumise üldist mõju **igat liiki** raudteeliiklusele, võttes arvesse kõikide transpordiliikide vajadusi. Need **nõuded ja tegevuskord** võivad hõlmata eelisõigust käsitlevaid eeskirju erinevat tüüpi liikluse korraldamise kohta ning konkreetseid menetlusi, kriteeriume ja eesmärke, mida tuleb kohaldada optimeerimispõhises lähenemisviisis, mis põhineb sihtfunktsiooni optimeerimisel, näiteks viivitusminutite või tavapärase tegevuse juurde naasmiseks kuluva aja minimeerimine, mitte selgesõnalised eelisõigust käsitlevad eeskirjad.
3. Tehnilisest rikkest või õnnetusest tingitud rongiliikluse häirete puhul võtab taristuettevõtja kõik vajalikud meetmed tavapärase olukorra taastamiseks. Selleks rakendab ta kooskõlas artikliga 19 [...] **välja töötatud** erandolukorra lahendamise plaani. Juhul kui häire võib mõjutada piiriülest liiklust, teevad asjaomased taristuettevõtjad koostööd tavapärase piiriülese liikluse taastamiseks kooskõlas artiklis 44 osutatud liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje piiriülese koordineerimise Euroopa raamistikuga.
4. Lõikes 1 osutatud nõuete ja tegevuskorra kehtestamisel võtavad taristuettevõtjad täiel määral arvesse artiklis 44 osutatud liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje piiriülese koordineerimise Euroopa raamistikku.

5. Vääramatü jõu korral ning taristu ajutise kasutamiskõlbmatuse viivast vahejuhtumist tuleneva äärmise vajaduse korral võib jaotatud läbilaskevõimega seotud õigused eelneva hoiatuseta ära võtta ajaks, mis on süsteemi parandamiseks vajalik.

Kui taristuettevõtja seda vajalikuks peab, võib ta nõuda, et raudteeveo-ettevõtjad teeksid talle kättesaadavaks vahendid, mida ta peab tavapärase olukorra võimalikult kiireks taastamiseks kõige sobilikumaks.

6. [...]

Artikkel 44

Liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje piiriülese koordineerimise Euroopa raamistik

1. **Hiljemalt [24 kuud pärast käesoleva määruse jõustumist] II** töötab ENIM välja ja võtab vastu liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje piiriülese koordineerimise Euroopa raamistiku koosõlas artiklis 42 osutatud põhimõtetega, **kehtestades suuniseid taristuettevõtjate, raudteeveo-ettevõtjate ja muude käitamisega seotud sidusrühmade vaheliseks koordineerimiseks. Taristuettevõtjad püüavad neid suuniseid järgida liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje piiriülese koordineerimiseks. Nad selgitavad võrgustiku teadaandes kõnealustest suunistest kõrvalekaldumise põhjuseid.**
- 1a.** ENIM töötab koostöös käitamisega seotud sidusrühmade ja huvitatud isikutega välja liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje piiriülese koordineerimise Euroopa raamistiku artiklis 54 osutatud konsultatsiooniprotsessi kaudu, võttes arvesse määruse (EL) **2021/2085** [...] **artikli 3 lõike 1 punkti d alusel** loodud Euroopa raudtee ühissettevõtte tööd.

- 2.[...] **1b. ENIM esitab** [...] liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje piiriülese koordineerimise Euroopa raamistiku[...] **kavandi Euroopa ENRRB-le 18 kuu jooksul pärast käesoleva määruse jõustumist. ENRRB esitab ENIMile soovitusel liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje piiriülese koordineerimise Euroopa raamistiku kohta nelja kuu jooksul pärast ENIMi koostatud kavandi kättesaamist. ENIM võtab seda soovitusel täiel määral arvesse liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje piiriülese koordineerimise Euroopa raamistiku vastuvõtmisel.**
3. Liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje piiriülese koordineerimise Euroopa raamistik sisaldab **vähemalt** V lisas loetletud elemente **ning seda ajakohastatakse vajaduse korral, et võtta arvesse taristuettevõtjate, raudteeveo-ettevõtjate ja teiste taotlejate kogemusi ning tuginedes ENIMi tegevusele. Liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje piiriülese koordineerimise Euroopa raamistiku ajakohastamisel esitab ENIM kavandi ENRRB-le, et saada soovitus.**

Artikkel 45

Liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje piiriülene koordineerimine

Taristuettevõtjad koordineerivad liikluskorraldust kooskõlas artikliga 53[...]. **Seda tehes võtavad nad** [...] **täiel määral arvesse** artiklis 44 osutatud liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje **piiriülese** koordineerimise Euroopa raamistikku.

Koordineerimisega tagatakse eelkõige:

- a) minimaalsed häired rahvusvaheliste raudteeveoteenuste käitamisel nii tavapärasel käitamisel kui ka häiritud olukordades;
- b) piiriüleste lõikudega seotud konkreetsete probleemide, mis tulenevad muu hulgas piiratud koostalitlusest seoses taristuga, tehnilise varustuse ja käitamisega, personali keele- ja koolitusnõuetega ning haldus- või piiriformaalsustega, nõuetekohane arvesse võtmine;

- c) ajakohastatud ja asjakohase teabe tõhus vahetamine taristuettevõtjate, taotlejate [...] ja muude käitamisega seotud sidusrühmade vahel ning vajaduse korral ELi tasandi asjakohased kriisiohje juhtimisstruktuurid, sealhulgas kooskõlas artikliga 62.

Artikkel 46

Raudteevõrgustiku häired

1. Kui vahejuhtum toob kaasa või tõenäoliselt toob kaasa võrgustiku toimimise piirangud, mis nõuavad käitamisega seotud sidusrühmade kooskõlastatud tegevust, et tagada piirangute ajal liikluse parim võimalik korraldamine, hindavad mõjutatud taristuettevõtjad vahejuhtumi tõenäolist kestust ja mõju kogu kättesaadava teabe ja varasemate kogemuste põhjal, **võttes täiel määral arvesse lõikes 5a osutatud ühist meetodit.**

Kui hinnanguline kestus ja mõju vastavad VI lisas kindlaks määratud raudteevõrgustiku häirete deklareerimise kriteeriumidele, kuulutavad asjaomased taristuettevõtjad välja raudteevõrgustiku häire ja rakendavad artiklis 43 kindlaks määratud meetmeid.

2. Kui [...] **raudteevõrgustiku häirel** on või tõenäoliselt on mõju rohkem kui ühele võrgustikule, teatab taristuettevõtja, **kelle juures** [...] **raudteevõrgustiku häire** aset leidis, mitme võrgustikuga seotud häirest ja koordineerib meetmeid kooskõlas artiklitega [...] **45 ja 53, võttes täiel määral arvesse artiklis 44 osutatud liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje piiriülese koordineerimise Euroopa raamistikku.**

3. [...]

- 2a. Kui raudteevõrgustiku häire mõjutab liini, mis on Euroopa transpordikoridori osa, ja selle tulemuseks on teenuste osaline või täielik katkemine rohkem kui 15 päevaks, esitab taristuettevõtja võrgustiku koordinaatorile juhtumiaruande niipea kui võimalik pärast lõike 1 või 2 kohast häire väljakuulutamist ning esitab iga 30 päeva järel ajakohastatud teabe kogu häire kestuse jooksul.**

Võrgustiku koordinaator esitab selle aruande ENIMile ja asjaomastele Euroopa koordinaatoritele ning taotluse korral asjaomastele taotlejatele.

4. Taristuettevõtja teatab huvitatud isikutele nii kiiresti kui võimalik sellest, et taristu läbilaskevõimet ei saa kasutada[...].

Kui reguleeriv asutus peab seda vajalikuks, võib ta nõuda, et taristuettevõtja teeks sellise teabe talle kättesaadavaks.

5. Võrgustiku koordinaator kogub teavet raudteevõrgustiku häirete kohta, analüüsib reageerimist, teeb järeldusi selliste vahejuhtumite haldamise tulemuslikkuse kohta [...], konsulteerib käitamisega seotud sidusrühmadega, [...] **võttes arvesse ENIMI poolt** artikli 54 lõike 1 kohaselt **vastu võetud suuniseid**, ning esitab aruande ENIMile.

6. [...]

Artiklis 44 osutatud liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje piiriülese koordineerimise Euroopa raamistiku ajakohastamisel võtab ENIM arvesse võrgustiku koordinaatori järeldusi võrguhäirete kohta.

- 5a. ENIM määrab kindlaks ühise meetodi raudteevõrgustiku häirete tõenäolise kestuse ja mõju hindamiseks liiklusele, määrab kindlaks juhtumiaruande miinimumsisu ja esitab juhtumiaruande vormi. ENIM lisab kõnealuse meetodi, kõnealuse miinimumsisu ja kõnealuse vormi artiklis 44 osutatud liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje piiriülese koordineerimise Euroopa raamistikku. Taristuettevõtjad võtavad kõnealust ühist meetodit, kõnealust miinimumsisu ja kõnealust vormi täiel määral arvesse.**

Kriisiolukorrad

1. **Ilma et see piiraks artikli 1 lõike 5 kohaldamist**, lubatakse liikmesriikidel avaliku julgeoleku, terviseepideemiate, loodusõnnetuste, **keskkonna-**, kaitse- [...] **või** julgeolekukriisidega seotud kriiside **või vahetu kriisiohu** korral, millel on või eeldatavasti on oluline mõju raudteeveoteenuste pakkumisele või nõudlusele, kohaldada erakorralisi meetmeid, mis erandina käesoleva määruse eeskirjadest hõlmavad järgmist:
 - a) läbilaskevõimega seotud õiguste tühistamine ilma [...] **trahvita kooskõlas artikliga 40**;
 - b) alternatiivsed põhimõtted, nõuded ja tegevuskord läbilaskevõime haldamiseks [...];
 - c) alternatiivsed liikluskorraldusmenetlused;
 - d) alternatiivsete marsruutide kasutamine;
 - e) läbilaskevõime pakkumise kavade muutmine.

Asjaomane liikmesriik tagab, et erakorraliste meetmete puhul järgitakse võimalikult suurel määral käesolevas määruses kindlaks määratud läbilaskevõime ja liikluskorralduse põhimõtteid ning kasutatakse olemasolevaid **erandolukorra lahendamise** plaane, mis on koostatud vastavalt artiklile 19. Ta koordineerib selliseid erakorralisi meetmeid teiste liikmesriikidega **kooskõlas artikliga 53a**.

Erakorraliste meetmete sisu ja kestus piirduvad sellega, mis on rangelt vajalik konkreetse kriisiolukorra lahendamiseks.

2. Asjaomane liikmesriik teavitab viivitamata komisjoni ja ENIMit oma otsusest kohaldada erakorralisi meetmeid **ja selliste meetmete tühistamisest** ning esitab nende meetmete põhjenduse ja kirjelduse ning nende kohaldamise eeldatava kestuse. [...] **Kui kohaldatakse [määrust, millega luuakse siseturu hädaolukorra ja vastupanuvõime meetmete raamistik]**, teavitab **asjaomane** [...] liikmesriik **käesoleva artikli kohaselt vastu võetud meetmetest** ka [...] **asjaomase** liikmesriigi poolt **nimetatud** määruse artikli [...] **5 kohaselt määratud** teabevahetuse [...] **keskasutust**.

3. [...] Artikli 60 [...] **kohaselt määratud teabekeskused** annavad komisjonile, ENIMile, teistele taristuettevõtjatele ja teistele huvitatud isikutele teavet erakorraliste meetmete kohta ning aitab selliseid meetmeid koordineerida.
4. Kui erakorralistel meetmetel on märkimisväärne mõju piiriülesele liiklusele, koordineerivad taristuettevõtjad oma tegevust vastavalt [...] **artiklile 53, võttes arvesse ENIMi poolt artikli 54 lõike 1 kohaselt vastu võetud suuniseid**. Koordineerimisel spetsiaalsete koordineerimisstruktuuride kaudu kooskõlas artikli 53 lõike 2 punktiga a kaasatakse komisjon ja asjaomased liikmesriigid.
5. **Kui erakorralistel meetmetel on märkimisväärne mõju piiriülesele liiklusele ja kui** [...] komisjon seda taotleb, esitavad reguleerivad asutused ja ENRRB komisjonile oma arvamuse erakorraliste meetmete kohta komisjoni määratud tähtaja jooksul. [...]
6. Liikmesriigid esitavad vajaduse korral või komisjoni taotluse korral ajakohastatud teavet. Liikmesriigid esitavad komisjoni määratud tähtaja jooksul kogu teabe, mida komisjon erakorraliste meetmete kohta nõuab.
7. Kriisiolukordade ohjamise eest vastutavad ametiasutused, sealhulgas sõjavägi, elanikkonnakaitseasutused ja teised võivad korraldada õppusi, mis matkivad käesoleva artikli kohaldamisalasse kuuluvaid kriisiolukordi. Sellisel juhul jaotab taristuettevõtja vajaduse korral läbilaskevõime, sealhulgas tühistab vajaduse korral jaotatud läbilaskevõimega seotud õigused. Asjaomastele ametiasutustele [...] **kohaldatakse trahvi läbilaskevõimega seotud õiguste muutmise eest. Sellise trahvi suhtes kohaldatakse artiklis 40 kindlaks määratud reegleid *mutatis mutandis*.**

Artikkel 48

Liikluskorraldust käsitleva teabe vahetamine

1. Kõigil käitamise seotud sidusrühmadel, kes on raudteeveoteenuse osutamisega otseselt seotud, on õigus tutvuda VIII lisas kindlaks määratud teabega kõnealuse raudteeveoteenuse kohta.

Asjaosalised võivad seda teavet kasutada üksnes käesoleva määruse ning direktiivi (EL) 2016/797 ja kõnealuse direktiivi alusel vastu võetud rakendusaktide kohaldamisel, kui lepingutes ei ole kindlaks määratud teisiti.

2. Teave tehakse kättesaadavaks vastavalt artiklile 62.
3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 71 vastu delegeeritud õigusakte VIII lisa muutmiseks, et tagada, et see kajastab kõiki muudatusi koostalitluse tehnilises kirjelduses, mis on kindlaks määratud direktiivi (EL) 2016/797 kohaselt vastu võetud asjakohastes rakendusaktides, ning võttes arvesse asjaomaste sidusrühmade tehnilisi, planeerimis-, käitus- ja ärikaalutlusi.

**IV PEATÜKK
TULEMUSLIKKUSE HINDAMINE**

Artikkel 49

Tulemuslikkuse hindamise üldpõhimõtted

1. Kooskõlas direktiivi 2012/34/EL artikli 7f punktiga d jälgib ja hindab ENIM **taristuettevõtjate pakutavate** raudteetaristuteenuste tulemuslikkust, võttes arvesse käesoleva määruse artiklis 2 kindlaks määratud üld**põhimõtteid** [...]. **Sel eesmärgil teeb** [...] **ENIM koostööd** [...] **Euroopa koordinaatoritega ja ENRRBga**.
2. [...] **Taristu**ettevõtjad kehtestavad oma tulemuslikkuse eesmärgid, **mis määratletakse vastavalt artikli 50 lõike 2 punktile c** äriplaanis, millele on osutatud direktiivi 2012/34/EL artikli 8 lõikes 3, võttes arvesse kõnealuse direktiivi artikli 30 **lõikes 2**

osutatud lepingutes kindlaks määratud [...] eesmäärke. [...] Need eesmärgid hõlmavad [uue TEN-T määruse artikli 19 lõike 1 punktides a ja b] kindlaks määratud sihtväärtusi.

Taristuettevõtjad kehtestavad ja rakendavad menetlusi, et jälgida eesmärkide saavutamisel tehtud edusamme ja esitada nende kohta aruandeid, teha koos käitamisega seotud sidusrühmadega kindlaks tulemuslikkuse puudujääkide põhjused ning kavandada ja rakendada parandusmeetmeid tulemuslikkuse suurendamiseks. Nendes menetlustes võetakse arvesse käesoleva määruse artiklis 50 osutatud tulemuslikkuse hindamise Euroopa raamistikku. [...]

3. [...]

3. Kui see on seotud nende endi tulemuslikkuse eesmärkidega, jälgivad taristuettevõtjad ka raudteeveoteenuste tulemuslikkust.

Artikkel 50

Tulemuslikkuse hindamise Euroopa raamistik

1. Pärast käitamisega seotud sidusrühmadega konsulteerimist töötab ENIM [24 kuud [...] alates käesoleva määruse jõustumisest [...] välja „tulemuslikkuse hindamise Euroopa raamistiku“ **ja võtab selle vastu, kehtestades ühised põhimõtted ja menetlused.** Selles raamistikus võetakse eelkõige arvesse artikli 2 lõikes 3 [...] **ja** artikli 42 lõikes 3 kindlaks määratud põhimõtteid ning [uue TEN-T määruse artiklis **19**] kindlaks määratud käitamissalaseid [...] **prioriteete ning direktiivi 2012/34/EL artikli 15 lõike 6 kohaselt vastu võetud rakendusakte. Taristuettevõtjad püüavad neid ühiseid põhimõtteid ja menetlusi järgida. Nad selgitavad võrgustiku teates tulemuslikkuse hindamise Euroopa raamistikus kehtestatud ühistest põhimõtetest ja menetlustest kõrvale kaldumise põhjuseid.**

- 1a. ENIM esitab tulemuslikkuse hindamise Euroopa raamistiku kavandi Euroopa ENRRB-le 18 kuu jooksul pärast käesoleva määruse jõustumist. ENRRB esitab ENIMile soovitusel tulemuslikkuse hindamise Euroopa raamistiku kohta nelja kuu jooksul pärast ENIMI koostatud kavandi kättesaamist. ENIM võtab seda soovitusel tulemuslikkuse hindamise Euroopa raamistiku vastuvõtmisel täiel määral arvesse.**
2. Euroopa raamistik hõlmab **vähemalt** VII lisas kindlaks määratud tulemusvaldkondi. Eelkõige hõlmab see järgmist:
- a) VII lisas kindlaks määratud tulemusvaldkondades käsitletavate esmatähtsate tulemuslikkusega seotud küsimuste loetelu;
 - b) tulemusnäitajad, mis võimaldavad jälgida edusamme tulemuslikkuse küsimustes, sealhulgas meetodika ja andmenõuded selliste näitajate arvutamiseks;
 - c) kriteeriumid ja menetlused tulemuslikkuse [...] **eesmärkide** kindlaksmääramiseks taristuettevõtjate tasandil;
 - d) menetlused punktides a kuni c nimetatud elementide jälgimiseks ja läbivaatamiseks, samuti parandusmeetmete rakendamiseks ja [...] tulemuslikkuse **eesmärkide** saavutamiseks.
3. Lõike 2 punkti d alusel vaatab ENIM regulaarselt läbi tulemuslikkuse hindamise Euroopa raamistiku ja [...] selle rakendamise **taristuettevõtjate** poolt ning [...] **ajakohastab** asjakohasel juhul [...] raamistikku. **Tulemuslikkuse hindamise Euroopa raamistiku ajakohastamisel esitab ENIM kavandi ENRRB-le, et saada soovitus.**
4. [...]

5. Komisjon võib kooskõlas artikli 72 lõikes **3** osutatud [...] **kontrollimenetlusega** võtta vastu rakendusakte, milles määratakse kindlaks üksikasjalikud nõuded lõike 2 punktides b kuni d osutatud elementide kohta. **Rakendusaktide eelnõude koostamisel** võtab komisjon arvesse ENIMi poolt lõike 3 kohaselt tehtud tööd [...] **ja artikli 51 lõikes 2 osutatud Euroopa tulemuslikkuse hindamise aruande eraldiseisvat osa.**

Artikkel 51

Euroopa tulemuslikkuse hindamise aruanne

1. Ilma et see piiraks direktiivi 2012/34/EL artikli 15 ja [...] ²³ **selle alusel vastu võetud rakendusmääruste** kohaldamist, koostab ja avaldab ENIM hiljemalt [...] **30** kuud pärast käesoleva määruse jõustumist] käesoleva määruse artiklis 50 osutatud tulemuslikkuse hindamise Euroopa raamistiku alusel Euroopa tulemuslikkuse hindamise aruande. **ENIM koostab** ja avaldab [...] igal aastal **aruande ajakohase versiooni.**
2. [...] **ENRRB** koostab aruande eraldiseisva osa, milles antakse hinnang raudteetaristu teenuste ja raudteeveoteenuste tulemuslikkusele, antakse soovitusi esmajärjekorras käsitletavate tulemuslikkusega seotud küsimuste kohta ning antakse soovitusi tulemuslikkuse parandamiseks võetavate meetmete kohta. **ENIM lisab selle osa lõikes 1 osutatud aruandesse.**
3. **Euroopa** tulemuslikkuse hindamise aruanne hõlmab vähemalt Euroopa transpordikorridoridega hõlmatud liine [...] ja sisaldab **juue TEN-T määruse** [artikli [...] **54** lõike 3 punktis g] **osutatud** teavet. Esitatav teave peab olema geograafilise kohaldamisala poolest piisavalt üksikasjalik ja [...] hõlmama piisavalt pikka ajavahemikku, et võimaldada asjakohaseid tõlgendusi.

²³ [...]

4. **Euroopa** tulemuslikkuse hindamise aruanne sisaldab eraldi osa käesoleva määruse artikli 53 kohase taristuettevõtjate vahelise koordineerimise tulemuslikkuse ja artiklis 54 osutatud konsultatsioonimehhanismi kohta.

Artikkel 52 [...]

[...]

[...]

V PEATÜKK

EUROOPA KOORDINEERIMISVÕRGUSTIK

Artikkel 53

Taristuettevõtjate vaheline koordineerimine

1. Kui viidatakse käesolevale artiklile, koordineerivad taristuettevõtjad omavahel ja teiste asjaomaste sidusrühmadega tegevust **vähemalt** neile käesoleva määrusega antud kohustuste ja ülesannete osas.
2. [...]
- 2.** Taristuettevõtjad teevad eelkõige järgmist:
 - a) kehtestavad vajaduse korral organisatsioonilised struktuurid, menetlused ja vahendid, sealhulgas artiklis 62 osutatud digivahendid;
 - b) kooskõlas subsidiaarsuse põhimõttega koordineerivad tegevust kõige sobivamal geograafilisel tasandil, **muu hulgas Euroopa transpordikoridoride tasandil**, kaasates üksused, kes suudavad kõige paremini saavutada tulemuslikke ja tõhusaid tulemusi;
 - c) teevad artiklis 60 osutatud teabekeskuste kaudu koostööd teiste taristuettevõtjatega;
 - d) kaasavad liidu seisukohast olulistes küsimustes ENIMi või vajaduse korral võrgustiku koordinaatori [...];
 - e) määravad juhtiva üksuse, kui koordineerimistegevus hõlmab mitut osalejat, kes esitab aruande ENIMile ja vastutab konsultatsioonide korraldamise eest [...];

- f) pöörduvad ENIMi poole juhtudel, kus kokkulepitud tulemusi ei ole võimalik saavutada;
- g) vaatavad läbi koordineerimistegevuse tulemuslikkuse kooskõlas IV peatükiga.

Taristuettevõtjate vahelist koordineerimist võib rakendada rohkem kui ühel tasandil, eelkõige küsimustes, kus koordineerimine on vajalik nii liidu tasandil kui ka konkreetsema geograafilise kohaldamisala piires.

Kui taristuettevõtjate vahelisesse koordineerimisse on kaasatud ENIM või võrgustiku koordinaator, tagavad nad, et piiriüleseid aspekte võetakse hästi arvesse.

- 3. [...]
- 4. [...]
- 5. [...]

Artikkel 53a

Liikmesriikidevaheline koordineerimine

- 1. Kui viidatakse käesolevale artiklile või selleks, et edendada piiriülest liiklust läbilaskevõimsusega seotud küsimuste käsitlemise kaudu, koordineerivad liikmesriigid omavahel oma tegevust. Eelkõige määravad nad vajaduse korral kindlaks oma koordineerimise korra ja ajakava.**

2. Lõike 1 kohaldamiseks teevad liikmesriigid eelkõige järgmist:

- a) koordineerivad tegevust võimalikult sobival geograafilisel tasandil ja võimaluste piires olemasolevate foorumite raames, et saavutada kooskõlas subsidiaarsuse põhimõttega tulemuslikud ja tõhusad tulemused, eelkõige Euroopa transpordikoridoride tasandil;**
- b) kaasavad vajaduse korral Euroopa koordinaatoreid, eelkõige [uue TEN-T määruse] artiklis 19 sätestatud tegevusprioriteetide osas tehtavate edusammude puhul;**
- c) kutsuvad Euroopa Komisjoni osalema küsimuste puhul, mis vajavad koordineerimist liidu tasandil või kui see on muul viisil asjakohane.**

Artikkel 54

Konsultatsioonimehhanism Euroopa tasandi ja piiriülestes küsimustes

- 0. Taristuettevõtjad** [...] tagavad asjakohase ja korrapärase konsulteerimise huvitatud isikutega **Euroopa tasandi ja piiriülestes küsimustes**. **Selleks võtavad nad arvesse lõikes 1 osutatud ENIMi väljatöötatud suuniseid.**
- 1. ENIM koostab, võtab vastu ja rakendab suuniseid eesmärgiga tagada asjakohane ja korrapärane konsulteerimine huvitatud isikutega Euroopa tasandi ja piiriülestes küsimustes** ning lisab need artiklis 6 osutatud läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistikku, artiklis 44 osutatud liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje piiriülese koordineerimise Euroopa raamistikku ning artiklis 50 osutatud tulemuslikkuse hindamise Euroopa raamistikku. [...] **Need suunised** töötatakse välja ja neid rakendatakse võrgustiku koordinaatori toetusel ja artikli 60 [...] **kohaselt** taristuettevõtjate **määratud** [...] teabekeskuste [...] osalusel.
2. Kui ENIM võtab vastu arvamuse või soovitusel, mis võib [...] **oluliselt** mõjutada [...] teisi taotlejaid, muid käitamise seotud sidusrühmi või huvitatud isikuid, avaldab ta kavandi asjaosalistega konsulteerimiseks. Asjaosalistele antakse [...] **vähemalt kaks nädalat** aega [...] **arvamuse või soovitusel** kavandi kohta tagasiside andmiseks. **Vajaduse korral** [...] kaasatakse liikmesriikide ametiasutused.

3. [...] Lõikes [...] **1 osutatud suuniste koostamisel ja lõikes 2 osutatud** lõpliku arvamuse või soovitusel vastuvõtmisel arvestab ENIM asjaosaliste tagasisidet. Kui ENIM ei võta arvesse esitatud tagasiside olulisi elemente, peab ta [...] **seda** põhjendama.

Artikkel 55

Euroopa taristuettevõtjate võrgustiku töökorraldus

1. Käesoleva määruse kohaldamisel korraldatakse direktiivi 2012/34/EL artiklis 7f osutatud Euroopa taristuettevõtjate võrgustiku **(ENIM)** töö kooskõlas käesoleva [...] **artikliga**.
 2. Kõik taristuettevõtjad, kes vastutavad [...] TEN-T põhivõrgu ja laiendatud põhivõrgu osaks olevate liinide eest, on ENIMi liikmed. Nad määravad esindaja ja asendusliikme.
 3. Taristuettevõtjad, kes [...] ei **ole** [...] vastutavad [...] lõikes 2 **osutatud liinide** eest **ja kes seega ei ole ENIMi liikmed**, võivad [...] osaleda ENIMi aruteludes [...] **ilma hääleõigusega. Nad võivad esitada ENIMile kaalumiseks seisukohti.**
- 3a. Taristuettevõtjatel, kes vastutavad selliste liinide eest, mis moodustavad osa Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsiooni (EFTA) liikmsriikide ja Euroopa Liidu poolt nõukogu otsuse (EL) 2017/1937 kohaselt allkirjastatud transpordiühenduse asutamislepingu Kagu-Euroopa osalisriikide TEN-T põhivõrgust ja laiendatud põhivõrgust, on õigus saada ENIMi hääleõigusega liikmeks, tingimusel et need riigid või osalised kohaldavad käesolevat määrust vastavalt liiduga sõlmitud rahvusvahelisele lepingule ja sellises lepingus sätestatud tingimustele.**

ENIM sõlmib töökorra, milles määratakse kindlaks asjaomaste taristuettevõtjate osalemise üksikasjad.

3b. Mõjutamata lõike 3a kohaldamist võib ENIM vajaduse korral kutsuda kolmandate riikide taristuettevõtjaid oma koosolekutel hääleõiguseta vaotlejatena osalema.

3c. ENIMi liikmed annavad ENIMile tema ülesannete täitmiseks vajalikud vahendid.

4. [...] **Pärast konsulteerimist** komisjoniga võtab ENIM vastu ja avaldab oma töökorra. ENIM korraldab oma tegevust vastavalt [...] **sellele** töökorrale.
5. ENIM teeb otsused [...] **liikmete häälte kahekolmandikulise** enamuse alusel, kui töökorras ei ole kindlaks määratud teisiti. Kõigil ühe liikmesriigi liikmetel on kokku üks hääl. Liikme **esindaja** puudumise korral võib tema eest hääletada tema asendusliige.
6. ENIM saab korrapäraselt kokku. See valib oma liikmete hulgast esimehe [...] **vastavalt lõikes 5 osutatud hääletuskorrale.**
7. Komisjon on ENIMi hääleõiguseta liige. Ta toetab ENIMi tööd ning aitab kaasa **ENIMi liikmete vahelisele** koordineerimisele.
8. ENIM määrab kindlaks oma tööprogrammi. Tööprogramm hõlmab vähemalt kahte aastat [...] **ja maksimaalselt viit aastat.** ENIM konsulteerib artiklis 54 osutatud **suuniseid** [...] **järgides** tööprogrammi kavandi üle taotlejate ja muude käitamisega seotud sidusrühmadega [...] **ning** komisjoni, Euroopa Liidu Raudteeameti [...], Euroopa raudtee ühisettevõttega ning vajaduse korral muude sidusrühmadega.

Artikkel 56

ENIMi kohustused

1. Peale direktiivi 2012/34/EL artiklis 7f kindlaks määratud ülesannete vastutab ENIM kõigi talle käesoleva määrusega pandud ülesannete eest. **Neid ülesandeid ei tohi delegeerida.** Eelkõige peab ENIM:

a) võtma vastu artiklis 6 osutatud läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistiku;

b) võtma vastu artiklis 44 osutatud **piiriülese liikluskorralduse, häirete ohjamise** ja kriisiohje koordineerimise Euroopa raamistiku;

c) võtma vastu artiklis 50 osutatud tulemuslikkuse hindamise Euroopa raamistiku;

ca) võtma vastu võrgustiku teadaande ühise struktuuri ja ühise konsultatsioonikava, millele on osutatud artiklis 61;

d) võtma kooskõlas käesoleva määruse nõuetega ja omal algatusel vastu arvamusi või soovitusi taristuettevõtjatele;

e)[...][...]

f) [...] **korraldama võrgustiku koordinaatori abiga** artikli 53 kohase taristuettevõtjate vahelise koordineerimise.

2. [...]

ENIMil ei ole poliitika kujundamise ega regulatiivseid volitusi.

1a. ENIM loob töörühmad, et tagada taristuettevõtjate ja muude käitamisega seotud sidusrühmade, eelkõige raudteeveo-ettevõtjate, teenindusrajatiste käitajate ja ühendvedude ettevõtjate vaheline koordineerimine ning konsulteerimine käitamisega seotud sidusrühmadega. Töörühmade liikmed võivad esitada arvamuse iga ENIMi ettepaneku kohta, mis mõjutab käitamisega seotud sidusrühmi. Nad võivad samuti esitada ENIMile suunatud arvamusi omal algatusel.

Artikkel 57

Läbipaistvus

1. ENIM tagab, et tema koosseis, [...] **toimimine** ja kogu asjakohane teave tema töö kohta tehakse avalikult kättesaadavaks tema veebisaidil. See sisaldab taristuettevõtjate loodud spetsiaalsete koordineerimisrühmade kontaktandmeid ning viiteid koordineerimisvahenditele ja -menetlustele kooskõlas artikliga 53.
2. ENIM kutsub [...] Euroopa koordinaatorid ja vajaduse korral liikmesriikide esindajad oma koosolekutele, et arutada raudteetaristu arendamisega seotud küsimusi ja tagada koostöö Euroopa koordinaatoritega, nagu on kindlaks määratud [uues üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise määruses].[...]

Artikkel 58

Võrgustiku koordinaator

1. [...] **ENIM** määrab [12 kuud pärast käesoleva määruse jõustumist] erapooletu ja pädeva üksuse, kes täidab artiklis 59 osutatud ülesandeid. Selline üksus [...] määratakse [...] võrgustiku koordinaatoriks.

ENIMi liikmed annavad võrgustiku koordinaatorile tema ülesannete täitmiseks

vajalikud vahendid. Enne võrgustiku koordinaatori ametisse nimetamist [...]

konsulteerivad ENIMi liikmed komisjoniga [...] seoses määratud üksuse ja järgmiste aspektidega:

- a) võrgustiku koordinaatori ametisse nimetamise tingimused;
- b) ametisse nimetamise tühistamise **ja uue koordinaatori ametisse nimetamise tingimused;**
- c) menetlus tema töö regulaarseks jälgimiseks ja selle hindamiseks, kas ta on oma ülesandeid tulemuslikult täitnud;

d) võrgustiku koordinaatori täiendavad käitamisega seotud kohustused ja ülesanded.

Käesoleva lõike punktidega a-c hõlmatud aspekte reguleeritakse artikli 55 kohaselt vastu võetud ENIMi töökorraga. Käesoleva lõike punktis d osutatud võrgustiku koordinaatori töökohustused ja ülesanded täpsustatakse dokumendis, millega ENIM nimetab ametisse võrgustiku koordinaatori.

2. Võrgustiku koordinaator täidab oma ülesandeid erapooletult, **läbipaistvalt** ja kulutõhusalt [...]. Selleks esitab ta ENIMile oma iga-aastase tööprogrammi seoses käesolevas määruses kindlaks määratud ülesannetega ning aastaaruande tööprogrammi rakendamise kohta. **ENIM kiidab iga-aastase tööprogrammi ja aastaaruande heaks enne nende vastuvõtmist.**

Artikkel 59

Võrgustiku koordinaatori ülesanded ja kohustused

Võrgustiku koordinaator täidab ENIMi toetuseks järgmisi ülesandeid:

- a) toimib sekretariaadina ja valmistab ette ENIMi koosolekuid, dokumente, otsuseid ja arvamusi[...][...], **eelkõige aidates** koostada artiklis 6 osutatud läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistikku, artiklis 44 osutatud liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje piiriülese koordineerimise Euroopa raamistikku ning artiklis 50 osutatud tulemuslikkuse hindamise Euroopa raamistikku;
- c) aitab kaasa taristuettevõtjate tegevuse koordineerimisele vastavalt artiklile 53;
- d) määrab kindlaks käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvad eeskirjad, menetlused ja vahendid, mis on vastu võetud riiklikul või taristuettevõtja tasandil ja mis takistavad mitut võrgustikku hõlmavate raudteeveoteenuste osutamist, nagu on kindlaks määratud käesolevas määruses, **ning esitab ENIMile ettepanekuid meetodite kohta piiriüleste raudteeteenuste hõlbustamiseks;**

- da) aitab kaasa taristuettevõtjate tegevuse koordineerimisele seoses läbilaskevõime strateegilise planeerimisega vastavalt artiklile 14, töötades välja konkreetsed graafikukavandid, mis hõlbustavad konkurentsivõimeliste mitut võrgustikku hõlmavate pikamaarongiiniide kasutamist;**
- e) toimib kontaktpunktina taristuettevõtjate nimel [...] **teabe esitamise** korral, eelkõige seoses [...] raudteevahejuhtumitega ja ajutiste läbilaskevõime piirangutega;
- f) toimib esimese kontaktpunktina, [...] vahendades kontakte taristuettevõtjate asjaomaste osaliste ja muude käitamisega seotud sidusrühmadega [...].
- g) [...]

Artikkel 60

Taristuettevõtjate koordineerimise teabekeskused

1. Selleks et tagada taristuettevõtjate vaheline koordineerimine vastavalt artiklile 53, määravad taristuettevõtjad teabekeskused. Teabekeskus toimib keskse liidesena taristuettevõtja organisatsiooni ja muude koordineerimistegevuses osalevate üksuste vahel.
- 1a. Iga Euroopa transpordikoridori jaoks võivad sellise Euroopa transpordikoridori taristuosa haldavad taristuettevõtjad määrata ühtse teabekeskuse, mis toimiks keskse liidesena nende ja teiste koordineerimistegevusse kaasatud üksuste vahel vastavalt artikli 53 lõike 2 punktile a.**
- 1b. Lõikes 1a osutatud määratud ühtne teabekeskus tegutseb taotlejate ja muude käitamisega seotud sidusrühmade kontaktpunktina piiriüleste raudteeveoteenuste alustamisel või muutmisel või ühekordsete tegevuste toetamise korraldamisel, eelkõige artiklis 47 osutatud kriisiolukordadega tegelemiseks.**

1c. Lõikes 1a osutatud määratud ühtne teabekeskus jälgib mitut võrgustikku hõlmavate taotluste jaotamist Euroopa transpordikoridoride raudteeliinidel kuni iga-aastase liiklusgraafiku lõpuni.

2. Taristuettevõtjad teavitavad ENIMi viivitamata kõigist muudatustest teabekeskustes, mis lisatakse artikli 57 [...] lõikes 1 osutatud väljaannetesse.

Artikkel 61

Võrgustiku teadaande ühine struktuur, sisu ja ajakava

1. ENIM koostab ja võtab vastu direktiivi 2012/34/EL artiklis 27 osutatud võrgustiku teadaande ühise struktuuri, milles võetakse arvesse kõnealuse direktiivi IV lisas ja käesoleva määruse IV lisas loetletud teavet, ning ühise ajakava, et konsulteerida huvitatud isikutega võrgustiku teadaande kavandi üle. Taristuettevõtjad võtavad seda struktuuri ja ajakava võrgustiku teadaande koostamisel võimalikult suurel määral arvesse.
2. Direktiivi 2012/34/EL artiklis 27 osutatud võrgustiku teadaande koostamisel võtab taristuettevõtja täiel määral arvesse **käesoleva määruse artiklis 6 osutatud** läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistikku, **käesoleva määruse artiklis 44 osutatud** liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje piiriülese koordineerimise Euroopa raamistikku ning tulemuslikkuse hindamise Euroopa raamistikku, millele on osutatud käesoleva määruse **artiklis** [...] 50.
3. **Taristuettevõtjad selgitavad** võrgustiku teadaandes **lõikes 1 osutatud struktuurist ja ajakavast ja lõikes 2 osutatud Euroopa raamistikest kõrvalekaldumise põhjusi ning teavitavad pädevat reguleerivat asutust ja ENIMit** **nendest põhjustest.**

Artikkel 62

Läbilaskevõime haldamise ja liikluskorralduse digitaliseerimine

1. Taristuettevõtjad tagavad, et käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvaid läbilaskevõime haldamise ja liikluskorralduse protsesse rakendatakse digivahendite ja digiteenuste abil.

Läbilaskevõime haldamise vahendid peavad vastama käesoleva määruse II peatükis sätestatud läbilaskevõime planeerimise ja jaotamise protsessi nõuetele ning direktiivis (EL) 2016/797 ning selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktides ja rakendusaktides määratletud nõuetele. Taristuettevõtjad võivad jätkata läbilaskevõime haldamise vahendite kasutamist, mis olid olemas enne artikli 77 lõike 2 punktis d osutatud kohaldamise alguskuupäeva, tingimusel et need vahendid võimaldavad taristuettevõtjatel eespool nimetatud nõudeid täita.

2. Kasutusele võetud digivahendid ja osutatavad digiteenused:
 - a) [...] **tagavad** taristuettevõtjate poolt taotlejatele **osutatavate** teenuste **tulemusliku** osutamise ja kvaliteedi, sealhulgas täieliku koostalitluse;
 - b) [...] **tagavad** raudtee läbilaskevõime haldamise ja liikluskorralduse läbipaistvuse kõigis etappides, **muu hulgas järk-järgult kasutusele võetavate reaalajas toimivate lahenduste abil**;
 - c) vähendavad taotlejate halduskoormust, taotledes iga teabeühikut ainult üks kord ja esitades teavet või andmeid ühest kohast, sealhulgas seoses piiriüleste teenustega [...];
 - d) tagavad andmete kooskõla direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 49 osutatud taristuregistriga.**

3. [...]

4. Taristuettevõtjad aitavad kaasa Euroopa raudtee ühissettevõtte tööle küsimustes, mis kuuluvad käesoleva määruse kohaldamisalasse. Selleks [...] **tagavad** ENIM ja taristuettevõtjad asjakohase esindatuse määruse (EL) 2021/2085 artiklites 96 ja 97 osutatud süsteemisamba juhtrühmas ja kasutuselevõtu rühmas.
5. Taristuettevõtjad, [...] taotlejad ja vajaduse korral [...] teenindusrajatiste käitajad vahetavad läbilaskevõime haldamise ja liikluskorraldusega seotud digiteavet digivahendite ja digiteenuste abil, mis põhinevad ühtlustatud arhitektuuril ja hõlmavad standardseid liideseid või ühiseid süsteeme vastavalt direktiivile (EL) 2016/797 ja **selle alusel** [...] vastu võetud tehnilistele kirjeldustele.

Mitut võrgustikku hõlmavate raudteeveo**teenuste või piiriüleste** teenuste puhul osutavad taristuettevõtjad digiteenuseid ja annavad digiteavet ühtse liidese või ühiste süsteemide kaudu, mis on välja töötatud ja kasutusele võetud ENIMi koordineerimisel [...], **eelkõige selleks, et hallata läbilaskevõime jaotamist.**

5a. Hiljemalt [6 kuud pärast artikli 77 lõike 2 punktis d osutatud kohaldamise alguskuupäeva] esitab ENIM suunised funktsionaalsete ja tehniliste nõuete kohta lõike 5 kohaseks teabevahetuseks taristuettevõtjate, taotlejate ja vajaduse korral teenindusrajatiste käitajate vahel, võttes arvesse Euroopa raudtee ühissettevõtte tööd.

VI PEATÜKK LÄBILASKEVÕIME HALDAMISE JA LIIKLUSKORRALDUSE REGULATIIVNE JÄRELEVALVE

1. JAGU

Reguleerivad asutused

Artikkel 63

Reguleerivate asutuste kohustused

1. **Liikmesriigid tagavad, et d**[...]irektiivi 2012/34/EL artiklis 56 kindlaks määratud ülesandeid ja volitusi kasutatakse ka käesoleva määrusega hõlmatud küsimustes. Eelkõige jälgib reguleeriv asutus taristuettevõtjate tegevust, nagu on kindlaks määratud **käesoleva määruse** II–V peatükis, ning kontrollib omal algatusel käesoleva määruse järgimist, et vältida taotlejate diskrimineerimist.
2. [...] **Taotlejal ning raudteetranspordi teenuste** eest vastutaval riiklikul, piirkondlikul või kohalikul asutusel on õigus esitada reguleerivale asutusele kaebus direktiivi 2012/34/EL artiklis 56 [...] **sätetatud menetluse kohaselt**, kui ta leiab, et taristuettevõtja on teda ebaõiglaselt kohelnud, diskrimineerinud või muul viisil kahjustanud, kui ta teostas tegevusi, mis on kindlaks määratud käesoleva määruse II, III, IV ja V peatükis [...].

2. JAGU

Euroopa raudteevaldkonda reguleerivate asutuste võrgustik

Artikkel 64

Reguleerivate asutuste koostöö raudteevaldkonda reguleerivate asutuste Euroopa võrgustikus (ENRRB)

1. Reguleerivad asutused teevad käesolevast määrusest tulenevate kohustuste täitmiseks koostööd direktiivi 2012/34/EL artikli 57 lõike 1 [...] **kohaselt loodud** ENRRB raames, sealhulgas ühiste konsultatsioonide ja uurimiste, arvamuste või soovitude vastuvõtmise või muu asjakohase tegevuse kaudu. Reguleerivad asutused esitavad **vastavalt lõikele 6** ENRRB-le kogu nõutava teabe.

Kui ENRRB toimib käesoleva määruse kohaldamisalas, on tal käesoleva peatüki 2. jaos kindlaks määratud ülesanded ja kohustused ning töökorraldus.

2. Kaebuse või omaalgatusliku uurimise korral käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvas küsimuses, mis mõjutab juurdepääsu raudteevõrkudele või nende kasutamist rohkem kui ühes liikmesriigis, teavitab asjaomane reguleeriv asutus kaebusest või uurimisest ENRRBd ja komisjoni.
3. Reguleeriv asutus võib edastada mis tahes asjakohase küsimuse, kaebuse või uurimise ENRRB-le seisukohtade vahetamiseks või arvamuse või soovitude vastuvõtmiseks.
4. Kui asjaomased reguleerivad asutused teevad otsuseid küsimustes, mis [...] **mõjutavad piiriüleseid raudteeteenuseid**, teevad nad ENRRB koordineerimisel koostööd oma vastavate otsuste ettevalmistamisel, et saavutada küsimuse lahendamine. Sel eesmärgil täidavad reguleerivad asutused oma ülesandeid kooskõlas käesoleva artikli lõikega 1 ja direktiivi 2012/34/EL artikliga 56. Nad võtavad arvesse kõiki asjakohaseid arvamusi ja soovitusi, mille ENRRB on vastu võtnud, ning esitavad need otsused ENRRB-le.

4a. Kui lõikes 4 osutatud koostöö tulemuseks on asjaomaste reguleerivate asutuste erinevad otsused, esitavad nad ENRRB-le erinevuste selgituse.

5. Kui reguleeriv asutus võtab vastu otsuse, mis kaldub kõrvale ENRRB asjakohasest arvamusest või soovituselt, või keeldub otsust vastu võtmast, esitab ta ENRRB-le selgituse erinevuste kohta ja põhjenduse, miks ta ei järgi ENRRB arvamusi või soovitusi.
6. Reguleerivad asutused, kellega ENRRB konsulteeris, vastavad ENRRB kehtestatud tähtaja jooksul ja esitavad viimase taotlusel kogu teabe, mida neil on siseriiklikust õigusest tulenevalt õigus küsida. Seda teavet võib kasutada üksnes reguleerivate asutuste käesoleva määruse kohaseks tegevuseks.
7. Taristuettevõtjad esitavad viivitamata kogu teabe, mida on vaja käesolevas artiklis osutatud kaebuse või uurimisega seotud küsimuste lahendamiseks või mida taotleb selle liikmesriigi reguleeriv asutus, kus taristuettevõtja asub. Reguleerivatel asutustel on õigus taotleda ENIMilt teavet nende pädevusse kuuluvate uurimiste kohta. Reguleerivatel asutustel on õigus edastada sellist teavet ENRRB-le.
8. Raudteevaldkonda reguleerivad asutused tagavad ENRRB toimimiseks vajalikud vahendid.

Artikkel 64a

Raudteevaldkonda reguleerivate asutuste Euroopa võrgustiku (ENRRB) korraldus ja struktuur

Käesoleva määruse kohaldamisel jaguneb ENRRB järgmiselt:

a) reguleerivate asutuste nõukogu (edaspidi „nõukogu“);

b) sekretariaat.

Reguleerivad asutused tagavad sekretariaadi toimimise.

2. JAGU [...]

[...]

Artikkel 65

ENRRB ülesanded ja kohustused

1. Peale direktiivi 2012/34/EL kohaste ülesannete on ENRRB-l ka käesolevas määruses kindlaks määratud ülesanded ja kohustused. **ENRRB avalikustab kõik vastuvõetud arvamused ja soovitused. ENRRB-l ei ole poliitika kujundamise ega regulatiivseid volitusi.**
2. **Asjakohasel juhul** koordineerib ENRRB raudteevaldkonda reguleerivate asutuste kogu koostööd, nagu on kirjeldatud artiklis 64, ning edendab reguleerivate asutuste otsuste ühtlustamist **piiriüleste** raudteeveoteenuste valdkonnas.
3. [...] **4. Taotlejad võivad teavitada** ENRRB-d [...]

4. [...] [...] **probleemidest, mis kuuluvad** käesoleva määruse kohaldamisalasse ja **võivad mõjutada** raudteetaristule juurdepääsu või selle kasutamist rohkem kui ühes liikmesriigis. Kui ENRRB saab sellist [...] **teavet**, edastab ta selle viivitamata pädevale reguleerivale asutusele või pädevatele reguleerivatele asutustele.

ENRRB võib otsustada võtta sellistes küsimustes vastu arvamuse või soovituse.

Sellisel juhul teavitab ENRRB viivitamata [...] reguleerivaid asutusi oma **vastavast** kavatsusest [...].

5.[...] ENRRB esitab oma arvamuse või soovituse asjaomastele [...] reguleerivatele asutustele [...] **nelja nädala** jooksul alates [...] **asjaomase küsimusega** seotud kogu asjakohase teabe saamisest. Eriti keeruliste küsimuste korral võib ENRRB seda tähtaega pikendada.

6. ENRRB töötab välja ühised põhimõtted ja korra [...] **reguleerivate asutuste selliste otsuste vastuvõtmiseks**, mille vastuvõtmiseks on [...] **neil** asutustel käesoleva määruse kohaselt õigus.

7. ENRRB esitab soovitusi artiklis 6 osutatud läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistiku, artiklis 44 osutatud liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje piiriülese koordineerimise Euroopa raamistiku ning artiklis 50 osutatud tulemuslikkuse hindamise Euroopa raamistiku kohta, enne nende vastuvõtmist ENIMi poolt.

8. ENRRB koostab artiklis 51 osutatud Euroopa tulemuslikkuse hindamise aruande eraldiseisva osa, milles annab oma hinnangu ja soovitused raudteetaristu teenuste ja raudteeveoteenuste tulemuslikkuse kohta. ENRRB annab nõu komisjonile ja Euroopa koordinaatoritele raudteetaristuteenuste ja raudteeveoteenuste tulemuslikkusega seotud küsimustes.

9. ENRRB esitab komisjonile oma arvamused või soovitused artiklis 14 osutatud koordineerimisprotsessi puuduste kohta ning komisjoni taotluse korral liikmesriikide võetud erakorraliste meetmete kohta, millel on märkimisväärne mõju piiriülesele liiklusele, nagu on osutatud artikli 47 lõikes 5.

10. ENRRB esitab ENIMile oma arvamuse või soovituse artikli 40 lõikes 3 osutatud suuniste kohta, mille ENIM on välja töötanud trahvi määramise tingimuste määratlemise kohta.

Artikkel 66 [...]

[...]

Artikkel 67

Nõukogu koosseis ja töökorraldus [...]

1. [...] **Nõukogu** liikmeteks **on** [...] reguleerivad asutused [...] igast liikmesriigist, milles on kasutusel olev raudteevõrgustik.

Nad määravad nõukogu esindaja ja asendusliikme.

Esindajad on direktiivi 2012/34/EL artiklis 55 osutatud reguleeriva asutuse juht või juhi asetäitja. [...] Asendusliige nimetatakse [...] ametisse reguleeriva asutuse juhtorgani või juhtkonna hulgast või, kui see ei ole võimalik, selle töötajate hulgast.

3. Nõukogu liikmed [...] tegutsevad sõltumatult ja objektiivselt liidu huvides, olenemata konkreetsetest riiklikest või isiklikest huvidest. Nad ei taotle ega võta vastu juhiseid üheltki valitsuselt, institutsioonilt, isikult ega asutuselt.

4. ENRRB sekretariaat avaldab nõukogu liikmete esindajate ja nende asendusliikmete ajakohastatud nimekirja koos nende huvide deklaratsioonidega.
 5. Pärast konsulteerimist komisjoniga võtab nõukogu vastu ja avaldab oma töökorra. Töökorraga võidakse kehtestada üksikasjalikum hääletuskord, eelkõige kiireloomulistes küsimustes hääletamise kord.
 6. Nõukogu teeb otsused liikmete häälte kahekolmandikulise enamuse alusel, kui töökorras ei ole kindlaks määratud teisiti. Igal liikmel on üks hääl. Liikme esindaja puudumise korral võib tema eest hääletada tema asendusliige.
 7. Komisjon on nõukogu hääleõiguseta liige. Ta koordineerib ja toetab nõukogu tööd ning annab nõukogule soovitusi, kui see on asjakohane.
 8. Sekretariaat osutab nõukogu koosolekute ja töö korraldamiseks vajalikke teenuseid.
 9. Kooskõlas nõukogu töökorraga võib nõukogu otsustada luua töörühmad, kes korraldavad ENRRB tööd konkreetsel käesoleva määruse rakendamisega seotud teemadel, eelkõige raudteetaristuteenuste tulemuslikkusega seotud küsimustes.
- Töörühmades võivad osaleda raudteevaldkonda reguleerivate asutuste ja komisjoni eksperdid. Käitamisega seotud sidusrühmade ja muude avaliku või erasektori asutuste eksperte võib kutsuda nendes töörühmades ajutiselt osalema.

Artikkel 68

Nõukogu roll ja ülesanded

1. Nõukogu täidab kõiki käesolevas määruses kindlaks määratud ENRRB ülesandeid.
2. Eelkõige teeb nõukogu järgmist:

- a) võtab **vastavalt artiklis 67 sätestatud või osutatud menetlusnormidele** vastu **ENRRB** arvamusi ja soovitusi [...] reguleeriva asutuse poolt artikli **64 lõike 3 kohaselt** talle [...] **edastatud** kaebuste ja uurimiste kohta [...];
- b) koostab ja võtab vastu aastaaruande ENRRB tegevuse kohta;
- c) loob tööühmi ja nimetab ametisse nende esimehed.

Artikkel 69 [...]

[...]

Artikkel 70 [...]

[...]

[...]

VII PEATÜKK LÕPPSÄTTED

Artikkel 71

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis kindlaks määratud tingimustel.
2. Artikli 10 lõikes 8, artikli 11 lõikes 2, artikli 21 lõikes 9, artikli 38 lõikes 3, artikli 39 lõikes 9 [...] ja artikli **48 lõikes 3** osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates [1. jaanuarist [...] **2029**]. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist pikendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.
3. **Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 10 lõikes 8, artikli 11 lõikes 2, artikli 21 lõikes 9, artikli 38 lõikes 3, artikli 39 lõikes 9 ja artikli 48 lõikes 3 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist Euroopa Liidu Teatajas või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.**

- 4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.**
- 5. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.**
- 6. Artikli 10 lõike 8, artikli 11 lõike 2, artikli 21 lõike 9, artikli 38 lõike 3, artikli 39 lõike 9 ja artikli 48 lõike 3 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväiteid või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväiteid. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.**

Artikkel 72

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab direktiivi 2012/34/EL artiklis 62 osutatud komitee. Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.
- 2[...]**3**. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit [...] **5**.
- 3.[...]Kui [...] **komitee arvamust ei esita, ei võta komisjon rakendusakti eelnõud vastu ning** kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artikli 5 **lõike 4 kolmandat punkti**.

Artikkel 73

Aruandlus ja läbivaatamine

[...] Komisjon hindab [**10 aastat alates käesoleva määruse jõustumisest**] käesoleva määruse mõju raudteesektorile ja esitab Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele aruande selle rakendamise kohta.

Aruandes hinnatakse eelkõige järgmist:

- a) käesoleva määruse mõju raudteetaristuteenuste tulemuslikkusele;
- b) käesoleva määruse mõju raudteeveoteenuste, eelkõige rahvusvaheliste teenuste, pikamaaveo- ja kaubaveoteenuste arengule;
- ba) käesoleva määruse finants- ja haldusmõju taristuettevõtjatele ja muudele käitamisega seotud sidusrühmadele, reguleerivatele asutustele ja liikmesriikide asutustele;**

- c) **ENIMI**, võrgustiku koordinaatori [...] ja [...] **ENRRB** [...] töö üldiselt ning seoses ühiste kriteeriumide, meetodite ja menetluste väljatöötamise, vastuvõtmise ja rakendamisega [...];
- d) **artiklis 6 osutatud läbilaskevõime haldamise** [...] Euroopa **raamistikku kuuluvate** koordineerimismehhanismide **tõhusus, artiklis 44 osutatud liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje piiriülese koordineerimise Euroopa raamistikku** [...] ning **artiklis 50 osutatud tulemuslikkuse hindamise Euroopa raamistikku**;

[...]

- e) **sotsiaal-majanduslike, käitamisalaste ja keskkonnakriteeriumide toimimine ning vajadus esitada asjakojasel juhul ettepanek artiklite 25 ja 37 võimaliku muutmise kohta.**

Artikkel 74

Direktiivi 2012/34/EL muutmine

1. Direktiivi 2012/34/EL muudetakse järgmiselt.
 - a) Artikli 1 punkt c asendatakse järgmisega:

„c) raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja kogumise põhimõtted ja menetlused (IV peatükk).“
 - b) Artikli 2 lõige 6 jäetakse välja.
 - c) **Artikli 3** punktid 20, 22, 23, 27 ja 28 jäetakse välja.
 - d) Artikkel 7b jäetakse välja.
 - da) artikli 27 lõige 2 asendatakse järgmisega:**

„2. Võrgustiku teadaanne sisaldab teavet asjaomasele raudteetaristule juurdepääsu tingimuste kohta. Samuti sisaldab võrgustiku teadaanne teavet raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võrgustikuga ühendatud teenindusrajatistele juurdepääsu tingimuste kohta ning nendes rajatistes osutatavate teenuste kohta või viitab veebisaidile, millel kõnealune teave on elektroonilises vormingus tasuta kättesaadav. Võrgustiku teadaande sisu on esitatud IV lisas.“

- e) Artikkel 36 jäetakse välja.
 - f) Artiklid 38–54 jäetakse välja.
 - g) IV lisast jäetakse välja punktid 1 ja 3.
 - h) VII lisa jäetakse välja.
2. Viiteid direktiivi 2012/34/EL välja jäetud nõuetele käsitatakse viidetena käesolevale määrusele ja neid loetakse vastavalt X lisa 1. jaos esitatud vastavustabelile.

Artikkel 75

Üleminekusätted

1. Direktiivi 2012/34/EL artikli 42 kohaselt sõlmitud raamlepinguid kohaldatakse kuni nende kehtivusaja lõpuni.
2. Direktiivi 2012/34/EL artikli 3 punkte 20, 22, 23, 27 ja 28, artikleid 7b, 36 ja 38–54, IV lisa punkti 3 ja VII lisa ei kohaldata tegevuste ja ülesannete suhtes, mida teostatakse seoses liiklusgraafikutega, mis jõustuvad [[...] 13. detsembril [...] 2031] või pärast seda kuupäeva.
3. Komisjon esitab [kaks aastat pärast artikli 77 lõike 2 esimeses lõigus osutatud kuupäeva] nõukogule ja Euroopa Parlamendile aruande artiklis 75 osutatud üleminekusätete toimimise jälgimise kohta.

Artikkel 76

Kehtetuks tunnistamine

1. Määrus (EL) nr 913/2010 tunnistatakse kehtetuks alates [...] **8. detsembrist 2029**].
2. Viiteid kehtetuks tunnistatud määrusele käsitatakse viidetena käesolevale määrusele ning neid loetakse vastavalt X lisa 2. jaos esitatud vastavustabelile.

Artikkel 77

Jõustumine ja kohaldamine

1. Käesolev määrus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.
2. Seda kohaldatakse alates [1. jaanuarist [...] **2029**]. Sellegipoolest tuleb arvestada, et:
 - a) käesoleva määruse artikleid 1, 2 ja 3, II peatükki, välja arvatud artikli 9 lõikeid 1 ja 2 ja artikli 27 lõiget 4, ning III peatükki, välja arvatud artiklit 48, kohaldatakse üksnes selliste tegevuste ja ülesannete suhtes, mis on seotud liiklusgraafikutega, mis jõustuvad [...] **13. detsembril [...] 2031**] yõi pärast seda kuupäeva;
 - b) artikli 9 lõikeid 1 ja 2 kohaldatakse alates [1. jaanuarist [...] **2030**];
 - c) [...] [...]
 - d) artikli **27 lõiget 4, artikli 28 lõiget 0**, artiklit 48 ja artiklit 62 kohaldatakse alates [...] **31. detsembrist [...] 2029**];
 - e) artiklit 74 kohaldatakse alates [...] **13. detsembrist [...] 2031**].

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

[koht], [...] ...

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja

ILISA

ARTIKLITES 11, 16, 18 JA 38 OSUTATUD LÄBILASKEVÕIME HALDAMISE VÄLJUNDID JA AJAKAVA

1. TARISTUETTEVÕTJATE KOOSTATAVAD VÄLJUNDID ARTIKLITES 11, 16, 17 JA 18 OSUTATUD LÄBILASKEVÕIME STRATEEGILISEL PLANEERIMISEL

Väljund	Sisukord
Läbilaskevõime strateegia (artikkel 16)	<ul style="list-style-type: none">– <u>Läbilaskevõime strateegia geograafiline ulatus: artikli 12 lõike 6 kohased läbilaskevõime strateegilise planeerimise alla kuuluvad liinid.</u>– Füüsilise taristu kavakohane arendamine, sealhulgas uusehitused, ajakohastamised, uuendamised ja sulgemised / kasutuselt kõrvaldamised, <u>tuues üksikasjalikult välja taristu omadused.</u>– Raudteeveoteenuste nõudluse prognoositud areng.– [...] <u>Strateegilised</u> suunised läbilaskevõime kasutamise kohta liikmesriikides, [...], <u>kui liikmesriigid on selliseid suuniseid andnud.</u>– Raamlepingute alusel jaotatud läbilaskevõime ja avaliku teenindamise lepingute alusel veoteenuse osutamise võime, <u>kui nõutakse.</u>– [...] <u>Teave raudteetaristu, sealhulgas</u> laialdaselt kasutatavaks või ülekoormatuks tunnistatud <u>taristu kättesaadavuse ja kasutamise kohta.</u>– [...] <u>Kavandatud taristutööd, mis toovad kaasa [...] olulise mõjuga</u> läbilaskevõimepiirangud.
Läbilaskevõime mudel (artikkel 17)	<ul style="list-style-type: none">– Kogu läbilaskevõime strateegias sisalduv teave, mida on vajaduse korral ajakohastatud ja esitatud üksikasjalikumalt.– [...] Taotlejatele kättesaadava läbilaskevõime (<u>k.a mitme võrgustiku läbilaskevõime</u>) <u>kogumaht võrgustiku lõikude kaupa, sealhulgas raudteeveoteenuste eri segmentide puhul kättesaadava läbilaskevõime maht</u> raudteetranspordi turusegmendi kaupa ja/või jaotamismenetluse kaupa.

	<ul style="list-style-type: none"> – Taristutöödest <u>tulenevatele läbilaskevõime piirangutele[...]</u> <u>reserveeritud</u> läbilaskevõime maht <u>eeldatavale</u> liiklusmahule avalduva mõju kaupa [...]. – <u>I lisa 3. jao [...]</u> <u>kohane [...]</u> <u>maht.</u> – Geograafilised üksikasjad: jaotus asjakohastes planeerimislõikudes, mis kajastavad taristu ja nõudluse näitajaid. – Ajaline ulatus: üks liiklusgraafikuperiood. – Ajalised üksikasjad: vähemalt iga-aastane ülevaade (läbilaskevõime piirangud) ja üks või mitu esinduslikku päeva (taotluste jaoks kättesaadav läbilaskevõime).
<p>Läbilaskevõime pakkumise kava (artikkel 18)</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Kogu läbilaskevõime mudelis sisalduv teave, mida on vajaduse korral ajakohastatud <u>ja</u> esitatud üksikasjalikumalt. – <u>[...] Läbilaskevõime, mis on taotlejatele jaotamiseks kättesaadav läbilaskevõime pakkumise kavas osutatud liiklusgraafikuperioodiks:</u> <ul style="list-style-type: none"> – <u>i) kui see on kohaldatav artikli 18 lõike 4 alusel ning koosõlas artikli 18 lõigetega 4 ja 5, taotluste jaoks kättesaadav eelnevalt planeeritud läbilaskevõime (k.a mitme võrgustiku läbilaskevõime), mis on kindlaks määratud läbilaskevõime objektidena vastavalt artikli 18 lõikele 5;</u> – <u>ii) läbilaskevõime, mida taristuettevõtja ei ole eelnevalt planeerinud;</u> – <u>iii) läbilaskevõime, mis on kättesaadav artikli 29 lõikes 1 osutatud teenindusrajatistes.</u> – Läbilaskevõime, <u>mis ei ole taotlejatele jaotamiseks kättesaadav:</u> <ul style="list-style-type: none"> – <u>i) läbilaskevõime piirangud, mis on kindlaks määratud läbilaskevõime objektidena, sealhulgas käesoleva lisa 3. jao punktis 1 osutatud läbilaskevõime piirangud;</u> – <u>ii) läbilaskevõime, mis on juba jaotatud raamlepingute alusel koosõlas artikliga 31 või mitmeaastase jooksu planeerimise käigus koosõlas artikliga 33;</u>

	<p><u>iii) läbilaskevõime, mis on reserveeritud muudel kui alapunktides i ja ii kindlaks määratud eesmärkidel ning mille taristuettevõtja peab selgelt ära näitama.</u></p> <p><u>iv) muu juba jaotatud läbilaskevõime, kui läbilaskevõime pakkumise kava ajakohastatakse liiklusgraafiku ajal, millele läbilaskevõime pakkumise kavas viidatakse.</u></p> <p>– Alternatiivne läbilaskevõime, mis on kättesaadav läbilaskevõime piirangute ajal.</p> <p>– Alternatiivne läbilaskevõime, mis on kättesaadav raudteevõrgustiku häirete korral.</p> <p>– <u>Artiklis 24 osutatud eritaristu kasutamise suhtes kohaldatavad piirangud.</u></p>
--	---

2. ARTIKLITES 11, 16, 17 JA 18 OSUTATUD LÄBILASKEVÕIME STRATEEGILISE HALDAMISE AJAKAVA

1. Läbilaskevõime strateegilise planeerimise väljundite ettevalmistamisel konkreetseks liiklusgraafikuperioodiks järgivad taristuettevõtjad käesolevas jaos kindlaks määratud ajakava.

Taristuettevõtjad võivad määrata varasemad tähtajad. Sellised **varasemad** tähtajad **kooskõlastatakse ENIMis** ja lisatakse artiklis 6 osutatud läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistikku.

Konsulterimine sidusrühmadega toimub **Euroopa tasandi ja piiriülestes küsimustes** artikli 54 kohaselt ning hõlmab [...] [...] **kõiki** käitamisega seotud sidusrühmi [...]. Artikli 53 **kohase [...] koordineerimisprotsessi raamistikus** koordineerivad taristuettevõtjad väljundeid pidevalt.

Väljund	Eesmärk	Tähtaeg (hiljemalt)
Läbilaskevõime strateegia (artikkel 16)	Läbilaskevõime strateegia [...] <u>etapi algus.</u>	X-60
	Esimene konsulterimine sidusrühmadega. <u>käitamisega seotud</u>	X-58
	Strateegia eelnõu avaldamine.	X-39
	[...] Teine konsulterimine sidusrühmadega strateegia eelnõu teemal.	X[...]38

	Lõpliku läbilaskevõime strateegia avaldamine pärast taristuettevõtjate vahelist lõplikku koordineerimist.	X-36
Läbilaskevõime mudel (artikkel 17)	Ettevalmistuse algus.	X-36
	[...] Läbilaskevõime vajadusest teatamine taotlejate ja võimalike taotlejate poolt ja käitamisega seotud sidusrühmadega konsulteerimine.	X-24
	Läbilaskevõime mudeli kavandi avaldamine.	X-21
	Koordineerimine taotlejatega ja käitamisega seotud sidusrühmadega.	X-19
	Lõpliku läbilaskevõime mudeli avaldamine pärast taristuettevõtjate vahelist lõplikku koordineerimist.	X-18
Läbilaskevõime pakkumise kava (artikkel 18)	Ettevalmistuse algus.	X-18
	Konsulteerimine taotlejatega ja käitamisega seotud sidusrühmadega.	X-14
	Käesoleva lisa 3. jao punktis 1 osutatud läbilaskevõime piirangute avaldamine.	X-12
	Lõpliku läbilaskevõime pakkumise kava avaldamine pärast taristuettevõtjate vahelist lõplikku koordineerimist.	X-11
	Käesoleva lisa 3. jao punktis 5 osutatud läbilaskevõime piirangute avaldamine.	X-4
	Jaotamiseks reserveeritud läbilaskevõime kasutusotstarbe muutmine liiklusgraafiku alusel muude jaotamismenetluste jaoks.	X-2
	Läbilaskevõime pakkumise kava ajakohastamine, et võtta arvesse kõiki muudatusi eelnevalt kavandatud või jaotatud läbilaskevõimes.	Viivitamata, kuni X+12ni
<p>Märkus</p> <p>(1) „X-m“ tähendab m kuud enne liiklusgraafiku jõustumise kuupäeva (X) vastavalt 4. jaole.</p>		

2. Erandina punktist 1 kohaldatakse [...] **2030.** aasta detsembris ja [...] **2031.** aasta detsembris algavate liiklusgraafikuperioodide puhul väljundi „Läbilaskevõime strateegia“ suhtes järgmist lihtsustatud ja lühendatud ajakava.

Läbilaskevõime strateegia (artikkel 16)	Strateegia eelnõu avaldamine [...].	X-38
	<u>[...] Käitamisega seotud sidusrühmadega strateegia eelnõu teemal konsulteerimine.</u>	<u>X-37</u>
	Lõpliku läbilaskevõime strateegia avaldamine pärast taristuettevõtjate vahelist lõplikku koordineerimist.	X-36

3. **ARTIKLITES 10 JA 35 OSUTATUD TARISTUTÖÖDEST TULENEVATE LÄBILASKEVÕIME PIIRANGUTE KOOSKÕLASTAMISE, KONSULTEERIMISE JA AVALDAMISE AJAKAVA JA NÕUDED.**

- 0. Läbilaskevõime piirangud liigitatakse olenevalt kestusest järjestikuste päevade arvu ja mõju järgi liiklusele (hinnanguline liiklusmaht raudteeliinil päevas, mis tühistatakse, suunatakse ümber või asendatakse muude transpordiliikidega) vastavalt järgmisele tabelile.**

	<u>Kestus</u>	<u>Mõju liiklusele</u>
<u>Väga suur mõju</u>	<u>Üle 30 järjestikuse päeva</u>	<u>Üle 50 %</u>
<u>Suur mõju</u>	<u>Üle 7 järjestikuse päeva</u>	<u>Üle 30 %</u>
<u>Keskmine mõju</u>	<u>Kuni seitse järjestikust päeva</u>	<u>Üle 50 %</u>
<u>Väike mõju</u>	<u>Täpsustamata</u>	<u>Üle 10 %</u>

1. Kui rongiliinide **läbilaskevõimet piiratakse** [...] sellistel põhjustel nagu taristutööd ja nendest tulenevad kiiruspiirangud, piirangud teljekoormusele, rongi pikkusele ja kontaktvõrgu kasutusele või ehitusgabariidist tulenevad piirangud (läbilaskevõime piirangud), **[...]millel on suur või väga suur mõju,** avaldavad asjaomased taristuettevõtjad kõik läbilaskevõime piirangud ja taotlejatega toimunud konsulteerimise esialgsed tulemused esimest korda **teadaolevas ulatuses** vähemalt 24 kuud ja teist korda ajakohastatud kujul vähemalt 12 kuud enne asjaomase liiklusgraafiku muutmist. [...]

2. Kui läbilaskevõime piirangute mõju ei piirdu ühe võrgustikuga, siis osana [...] **omavahelisest** koordineerimisest arutavad taristuettevõtjad nende piirangute esmakordsel avaldamisel [...] neid läbilaskevõime piiranguid ühiselt ka huvitatud taotlejate ja asjakohaste teenindusrajatiste põhikäitajatega.
3. Läbilaskevõime piirangute esmakordsel avaldamisel vastavalt punktile 1 algatab taristuettevõtja taotlejate ja asjakohaste teenindusrajatiste põhikäitajatega konsultatsiooni läbilaskevõime piirangute kohta. Kui tegevust on vaja vastavalt punktile 4 kooskõlastada läbilaskevõime piirangute esmakordse ja teistkordse avaldamise vahepeal, konsulteerivad [...] **käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvad taristuettevõtjad** taotlejate ja asjakohaste teenindusrajatiste põhikäitajatega teist korda kõnealuse kooskõlastamise lõpu ja läbilaskevõime piirangute teistkordse avaldamise vahepeal.
4. Kui läbilaskevõime piirangute mõju ei piirdu ühe võrgustikuga, koordineerivad [...] **käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvad taristuettevõtjad**, sealhulgas need taristuettevõtjad, keda võib rongide ümbersuunamine mõjutada, omavahel läbilaskevõime piiranguid, mis võivad kaasa tuua tühistamise, ümbersuunamise või muu transpordiliigiga asendamise, enne läbilaskevõime piirangute avaldamist vastavalt punktile 1.

Läbilaskevõime piirangute teistkordse avaldamise eelne kooskõlastamine peab olema tehtud:

- a) **väga suure mõjuga läbilaskevõimepiirangute korral** [...] hiljemalt 18 kuud enne liiklusgraafiku muutmist
- b) **suure mõjuga läbilaskevõimepiirangute korral** [...] hiljemalt 13 kuud ja 15 päeva enne liiklusgraafiku muutmist.
- c) **keskmise mõjuga läbilaskevõimepiirangute korral** [...] hiljemalt 13 kuud ja 15 päeva enne liiklusgraafiku muutmist.

Artikli 53 lõike [...]4 kohast taristuettevõtjate vahelist koordineerimist teostavad üksused kutsuvad vajaduse korral koordineerimises osalema asjakohastel liinidel tegutsevad taotlejad ja asjakohaste teenindusrajatiste põhikäitajad.

5. Selliste [...] **väikese mõjuga** läbilaskevõimepiirangute puhul, mis leiavad aset järgmise liiklusgraafikuperioodi jooksul ja millest taristuettevõtja saab teada hiljemalt 6 kuud ja 15 päeva enne liiklusgraafiku muutmist, konsulteerib taristuettevõtja asjaomaste taotlejatega läbilaskevõime kavandatavate piirangute üle ja edastab läbilaskevõime ajakohastatud piirangud vähemalt neli kuud enne liiklusgraafiku muutmist. Taristuettevõtja esitab üksikasjad pakutavate rongiliinide kohta reisirongide puhul hiljemalt neli kuud ja kaubarongide puhul hiljemalt üks kuu enne läbilaskevõime piirangute algust, välja arvatud juhul, kui taristuettevõtja ja asjaomased taotlejad lepivad kokku lühemas etteteatamisajas.
6. Taristuettevõtja võib otsustada kohaldada rangemaid läbilaskevõime piirangute künniseid, võttes aluseks käesoleva lisa 3. jaos osutatud eeldatavast liiklusmahu määrast väiksema määra või lühema kestuse, või kohaldada käesolevas lisas osutatud kriteeriumidele lisaks täiendavaid kriteeriume taotlejate ja rajatiste käitajatega peetud konsultatsioonidest lähtuvalt. Taristuettevõtjad avaldavad oma võrgustiku teadaannetes künnised ja kriteeriumid läbilaskevõime piirangute koondamise kohta vastavalt [...] IV lisa punktile [...]2.
7. [...] Taristuettevõtja võib otsustada punktides 1–5 osutatud perioode mitte kohaldada, kui läbilaskevõimet piiratakse rongide ohutu käitamise tagamiseks, kui piirangu ajastus ei sõltu taristuettevõtjast või kui kõnealuste perioodide järgimine ei oleks majanduslikult mõttekas või kahjustaks vara põhjendamatult, võttes arvesse vara kasutusiga või seisukorda, või kui kõik asjaomased taotlejad sellega nõustuvad. Sel juhul ja muude selliste läbilaskevõime piirangute puhul, milles ei tule konsulteerida käesoleva lisa muude nõuete kohaselt, konsulteerib taristuettevõtja asjaomaste taotlejate ja asjaomaste teenindusrajatiste põhikäitajatega viivitamata.
8. Kui taristuettevõtja tegutseb vastavalt punktile 1, 5 või 7, esitab ta järgmise teabe:
- kavandatav kuupäev;
 - orienteeruv kellaeg ja, niipea kui see on võimalik kindlaks määrata, läbilaskevõime piirangu alguse ja lõpu kellaeg;
 - piiranguga hõlmatud raudteeliini lõik;
 - vajaduse korral ümbersõiduliinide läbilaskevõime.

Taristuettevõtja avaldab kõnealuse teabe või lingi sellele võrgustiku teadaandes, nagu on sätestatud [...] IV lisa punktis([...]2). Taristuettevõtja ajakohastab seda teavet. Peale selle avaldavad taristuettevõtjad selle teabe digitaalselt kooskõlas artiklitega 9 ja 62.

9. [...] **Väga suure mõjuga läbilaskevõimepiirangute korral** [...] esitab taristuettevõtja taotlejatele vastava taotluse korral kooskõlastamise esimeses voorus võrdluse, milles näidatakse vähemalt kahe läbilaskevõime piiramise alternatiivi tingimusi. Taristuettevõtja koostab need **alternatiivid** [...] koos taotlejatega ja võtab aluseks sisendi, mille taotlejad taotlemise ajal andsid.

Võrdlus sisaldab iga alternatiivi puhul vähemalt järgmist:

- a) läbilaskevõime piirangu kestus;
- b) ligikaudsed makstavad taristu kasutustasud;
- c) ümbersõiduliinide saadaolev läbilaskevõime;
- d) olemasolevad alternatiivsed marsruudid;
- e) ligikaudsed sõiduajad.

Enne läbilaskevõime piiramise alternatiivide vahel valimist konsulteerib taristuettevõtja huvitatud taotlejatega ning võtab arvesse alternatiivide mõju kõnealustele taotlejatele ja teenuste kasutajatele.

Alternatiivsete läbilaskevõime piirangute analüüs hõlmab olukordi, mis on seotud rohkem kui ühe taristuettevõtjaga. Sel juhul koordineerivad taristuettevõtjad läbilaskevõime piirangu alternatiivi kavandamist vastavalt artiklile 53.

10. **Väga suure mõjuga läbilaskevõimepiirangute korral** [...] kehtestab taristuettevõtja kriteeriumid selle kohta, millised iga liiki teenust osutavad rongid tuleks ümber suunata, võttes arvesse taotleja äri- ja käituspiiranguid, v.a juhul, kui need käituspiirangud tulenevad taotleja juhtimis- või korralduslikest otsustest, ilma et see mõjutaks eesmärki vähendada taristuettevõtja kulutusi vastavalt direktiivi 2012/34/EL artikli 30 lõikele 1. Taristuettevõtja avaldab need kriteeriumid võrgustiku teadaandes.
11. ENIM avaldab punktis 8 nõutava teabe oma veebisaidil.

12. [...]

4. LÄBILASKEVÕIME JAOTAMISE AJAKAVA ARTIKLITES 32 JA 38 OSUTATUD IGA-AASTASE JAOTAMISMENETLUSE ALUSEL

1. Taristuettevõtja ja taotlejad järgivad järgmist ajakava.

Vahe-eesmärk või ajavahemik	Tähtaeg või kestus¹
Liiklusgraafiku kehtivusaeg (edaspidi „liiklusgraafikuperiood“).	[...] <u>Alates detsembri teise laupäeva keskööst kuni järgneva aasta detsembri teise laupäeva kesköö.</u>

Liiklusgraafiku jõustumine.	Detsembrikuu teise laupäeva kesköö.
Läbilaskevõime pakkumise kava avaldamine.	Käesoleva lisa 2. jao kohaselt.
Taristutöödest tulenevate läbilaskevõime piirangute avaldamine.	Käesoleva lisa 2. ja 3. jao kohaselt.
Taotlejatele läbilaskevõimega seotud õiguste taotluste esitamise tähtaeg.	X–8,5
Liiklusgraafiku kavandi ettevalmistamine. Tähtaeg, mille jooksul taristuettevõtja(d) peab (peavad) esitama taotlejatele läbilaskevõime pakkumise kavandi.	X–6,5
Taotlejatega kooskõlastamise lõpuleviimine.	X–[...]5,5
Tähtaeg, mille jooksul taristuettevõtja(d) peab (peavad) esitama taotlejatele lõpliku läbilaskevõime pakkumise.	X–[...]4,5
[...] Liiklusgraafiku avaldamine. Tähtaeg, mille jooksul taristuettevõtja peab jaotama taotlejatele läbilaskevõimega seotud õigused.	X–[...]4,25
Läbilaskevõime kirjelduste muutmine rongiliinideks.	Täpsustavad [...] taristuettevõtjad, võttes arvesse artiklis 6 osutatud läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistikku.
Märkus (1) „X–m“ tähendab m kuud enne liiklusgraafiku jõustumise kuupäeva (X).	

[...]

3. Punkti 1 tabelis esitatud tähtaeg, mille jooksul taotlejad peavad esitama läbilaskevõimega seotud õiguste taotlused, on direktiivi 2012/34/EL artikli 27 lõikes 4 osutatud taristu läbilaskevõime taotluste esitamise tähtpäev.

5. LÄBILASKEVÕIME JAOTAMISE AJAKAVA ARTIKLITES 31 JA 38 OSUTATUD RAAMLEPINGUTE ALUSEL

Taristuettevõtja järgib järgmist ajakava.

Ajavahemik	Kestus(1)
Raamlepingute standardne kehtivusaeg.	5 aastat.
Läbilaskevõime kirjelduste muutmine rongiliinideks.	X–8,5 ja X–6,5 vahel (koos koordineerimisega 4. jaos osutatud iga-aastase jaotamismenetluse raames).
Märkus	
(1) „X-m“ tähendab m kuud enne liiklusgraafiku jõustumise kuupäeva (X) vastavalt 4. jaole.	

6. ARTIKLITES 33 JA 38 OSUTATUD JOOKSVAKS PLANEERIMISEKS RESERVEERITUD LÄBILASKEVÕIME JAOTAMISE AJAKAVA

Taristuettevõtja ja taotlejad järgivad jooksva planeerimise käigus järgmist ajakava [...].

Vahe-eesmärk või ajavahemik	Tähtaeg või kestus1
Varaseim aeg, mil taotlejad saavad esitada läbilaskevõime taotlusi jooksva planeerimise jaotamismenetluse raames.	4 kuud enne esimest rongisõitu.
Hiliseim aeg, mil taotlejad saavad esitada läbilaskevõime taotlusi jooksva planeerimise jaotamismenetluse raames.	1 kuu enne esimest rongisõitu.
Jooksva planeerimise jaoks reserveeritud läbilaskevõime jaotamise käigus antud läbilaskevõimega seotud õiguste maksimaalne kestus.	36 kuud alates esimesest rongisõidust.
Läbilaskevõime kirjelduste muutmine rongiliinideks läbilaskevõimega seotud õiguste jaoks, mis on antud kooskõlas artikli 33 lõike 2 punktiga a.	X–8,5 ja X–6,5 vahel (koos koordineerimisega 4. jaos osutatud iga-aastase jaotamismenetluse raames).
Läbilaskevõime kirjelduste muutmine rongiliinideks läbilaskevõimega seotud õiguste jaoks, mis on antud kooskõlas artikli 33 lõike 2 punktiga b.	Täpsustavad taristuettevõtjad, võttes arvesse artiklis 6 osutatud läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistikku.
<u>Maksimaalne ajavahemik, mille jooksul taristuettevõtjad peavad ette valmistama jooksva planeerimisprotsessi läbilaskevõimega seotud õiguste pakkumise.</u>	<u>15 päeva</u>

Märkus

(1) „X-m“ tähendab m kuud enne liiklusgraafiku jõustumise kuupäeva (X) vastavalt 4. jaole.

4. [...]

7. LÄBILASKEVÕIME JAOTAMISE AJAKAVA ARTIKLITES 34 JA 38 OSUTATUD ÜHEKORDSE MENETLUSE ALUSEL

Taristu läbilaskevõime jaotamisel ühekordse menetluse käigus järgib taristuettevõtja järgmist ajakava.

Ajavahemik	Kestus
Maksimaalne ajavahemik, mille jooksul taristuettevõtjad peavad ette valmistama ühe võrgustiku läbilaskevõimega seotud õiguste pakkumise.	[...] 5 päeva
Maksimaalne ajavahemik, mille jooksul taristuettevõtjad peavad valmistama ette mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õiguste pakkumise.	[...] 8 päeva

8. ARTIKLIS 39 OSUTATUD JAOTATUD LÄBILASKEVÕIME MUUTMISE AJAKAVA

Taristu läbilaskevõimega seotud õiguste muutmisel järgib taristuettevõtja järgmist ajakava.

Vahe-eesmärk või ajavahemik	Tähtaeg või kestus
Maksimaalne aeg, mille jooksul taristuettevõtja saab pakkuda alternatiivset läbilaskevõimega seotud õigust, mis hõlmab ühte võrgustikku.	[...] 5 päeva
Maksimaalne aeg, mille jooksul asjaomased taristuettevõtjad saavad pakkuda alternatiivset läbilaskevõimega seotud õigust, mis hõlmab mitut võrgustikku.	[...] 8 päeva

II LISA

[...]

Artiklis 21 osutatud suure kasutusega või ülekoormatud taristuks tunnistamise künnised

1. [...][...]

Kasutamine	Klassifikatsioon	Läbilaskevõime kasutamine	Võrdlusperiood
Ebaühtlane liiklus	Suure kasutusega	> [...] 85 % teoreetilisest läbilaskevõimest	Üle 4 tunni rohkem kui 200 päeva jooksul aastas.
Ebaühtlane liiklus	Ülekoormatud	> 95 % teoreetilisest läbilaskevõimest	Üle 4 tunni rohkem kui 250 päeva jooksul aastas.
Ühtlane liiklus	Suure kasutusega	> [...] 90 % teoreetilisest läbilaskevõimest	Üle 4 tunni rohkem kui 200 päeva jooksul aastas.
Ühtlane liiklus	Ülekoormatud	> 95 % teoreetilisest läbilaskevõimest	Üle 4 tunni rohkem kui 250 päeva jooksul aastas.

[...]

Taristuettevõtjad võtavad raudteetaristu läbilaskevõime kasutamise kindlaksmääramisel täiel määral arvesse artikli 21 lõikes 1a osutatud meetodit.

„Ühtlane liiklus“ – rongidel, mis asuvad asjakohasel lõigul, on üldiselt sarnased läbilaskevõime kasutamise seisukohast olulised omadused, eelkõige kiiruse, peatumismustri ja kiirenduse poolest.

„Ebaühtlane liiklus“ – rongid, mis asuvad asjakohasel lõigul, erinevad läbilaskevõime kasutamise seisukohast oluliste omaduste poolest, eelkõige kiiruse, peatumismustri ja kiirenduse poolest.

2. [...]

[...]

III LISA

LÄBILASKEVÕIME HALDAMISE EUROOPA RAAMISTIKU SISU, MILLELE ON OSUTATUD ARTIKLIS 6

Artiklis 6 osutatud läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistik sisaldab vähemalt järgmisi elemente.

Element	Viide (viited)
[...]	[...]
Raudteetaristu läbilaskevõime strateegiliseks planeerimiseks kasutatavate raudteeveeteenuste liigid ja kirjeldus.	Artikli 12 lõige 2.
Ühised põhimõtted, menetlused ja meetodid läbilaskevõime strateegiliseks planeerimiseks, sealhulgas taristuettevõtjate vaheliseks koordineerimiseks ja sidusrühmadega konsulteerimiseks, [...] <u>sealhulgas läbilaskevõime vajadusest teatamine.</u>	Artikli 12 <u>lõiked 4 ja 9, artiklid 13 ja 14, artikli 17 lõige 1 ja artikkel 54.</u>
<u>Suunised, milles sätestatakse transpordituru analüüsiks kasutatavad menetlused ja meetodid</u>	<u>Artikli 15 lõige 3.</u>
Läbilaskevõime pakkumise kava avaldamise vahendid ja taotlejatega konsulteerimise protsess.	Artikli 18 lõige 10.
Läbilaskevõime pakkumise kavas esitatud eelnevalt planeeritud läbilaskevõime jaotamise nõuded ja tegevuskord.	Artikli 20 lõige 3.
<u>Ühine raudteetaristu läbilaskevõimsuse kasutamise meetod.</u>	<u>Artikli 21 lõige 1a</u>
Läbilaskevõime kirjelduse omadused.	Artikli 26 lõige 1.
Kasutamata läbilaskevõimega seotud õiguste tühistamise suhtes kohaldatavad künnise vahemikud.	Artikli 27 lõige 6.
Mitut võrgustikku hõlmavate läbilaskevõimega seotud õiguste (sh kvaliteedi miinimumnõuded) jaotamise koordineerimise menetlused ja meetodid.	Artikli 28 lõige 5.
Suunised <u>selliste</u> piirangute <u>määratlemise</u> kohta, mis on seotud taotlejate esitatud läbilaskevõime taotluste ja taristuettevõtjate poolt konfliktide lahendamise konsensusliku mehhanismi rakendamise käigus pakutud taristu läbilaskevõime erinevustega.	Artikli 36 lõige 2.

<u>Suunised konfliktide konsensusliku lahendamise mehhanismi kohta, mis hõlmab vähemalt ühte mitme võrgustikuga seotud läbilaskevõime taotlust</u>	<u>Artikli 36 lõige 8.</u>
<u>Menetlused ja meetodid taristu haldamise konfliktide lahendamiseks sotsiaal-majanduslike ja keskkonnaalaste kriteeriumide alusel.</u>	<u>Artikli 37 lõige 1b</u>
Menetlused pärast jaotamist tehtud läbilaskevõimega seotud õiguste muudatuste haldamiseks.	Artikli 39 lõige 8.
[...] Läbilaskevõimega seotud õiguste muutmise eest <u>trahvi</u> maksmise aluseks olevate <u>tingimuste</u> [...] <u>määratlemise suunised.</u>	Artikli 40 lõige 3.
[...]	[...]

IV LISA

Direktiivi 2012/34/EL artiklis 27 osutatud võrgustiku teadaande sisu: läbilaskevõime haldamine ja liikluskorraldus

Lisaks direktiivi 2012/34/EL artikli 27 lõikes 2 osutatud elementidele sisaldab [...] nimetatud artiklis osutatud võrgustiku teadaanne järgmist teavet.

- (1) Jagu, milles kirjeldatakse taristuettevõtjatele pakutava taristu omadusi ning sellele juurdepääsu tingimusi. Selles jaos viidatakse teabele, mis on kättesaadav direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 49 osutatud taristuregistris.
- (2) Jagu läbilaskevõime haldamise põhimõtete ja kriteeriumide kohta. Selles määratakse kindlaks põhinäitajad taristuo-ettevõtjatele pakutava taristu läbilaskevõime ning selle kasutuspiirangute kohta, sealhulgas eeldatav hoolduseks vajalik läbilaskevõime. Selles määratakse kindlaks ka läbilaskevõime haldamisega seotud menetlus ja tähtajad. See sisaldab läbilaskevõime haldamise menetluses kasutatavaid konkreetseid kriteeriume, eelkõige:
 - a) menetlust, mille kohaselt taotlejatega konsulteeritakse läbilaskevõime strateegilisel planeerimisel **ning esitatakse võrgustiku teadaandeid**;
 - b) menetlust, mida kasutades taotlejad saavad taristuettevõtjalt läbilaskevõimet taotleda;
 - c) taotlejate suhtes kehtivaid nõudeid;
 - d) läbilaskevõime strateegilise planeerimise, taotlemise, jaotamise, kohandamise ja ümberkorraldamise ajakava ning menetlust, mida järgitakse ajakava kohta teabe taotlemisel, ning menetlust kavandatud ja erakorraliste hooldustööde ajakava koostamiseks;
 - e) artiklis 36 osutatud konfliktide lahendamise konsensusliku mehhanismi reguleerivaid põhimõtteid, sealhulgas selle menetluse raames kättesaadavaks tehtavat vaidluste lahendamise süsteemi ja artiklis 37 osutatud konfliktide lahendamise ametlikku mehhanismi;
 - f) läbilaskevõimega seotud õiguste muutmise eest makstava [...] **trahvi** struktuuri ja suurust;
 - g) taristu suure kasutuse või ülekoormuse korral kasutatavat menetlust ja kriteeriume;
 - h) üksikasjalikke andmeid taristu kasutuspiirangute kohta;
 - i) selgitust artiklis 6 osutatud Euroopa raamistikust kõrvalekaldumise kohta.
- (3) Jagu käitamise, sealhulgas liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje kohta. Selles määratakse kindlaks käesolevas määruses ning direktiivides (EL) 2016/797, (EL) 2016/798 ja 2007/59/EÜ esitatud nõuete rakendamine, sealhulgas:

- a) käituseeskirjad, sealhulgas eelisõigust käsitlevad eeskirjad või eelisõiguse põhimõtted liikluskorralduse jaoks, tehniliste, käitus- ja ohutuseeskirjade ning käituspõhiste seotud eeskirjade loetelu või viited nendele;
 - b) rakendusmeetmed, sealhulgas nõuded ja tegevuskord häirete ohjamiseks ja kriisiohjeks, käitamisega seotud teabevahetuseks ja andmevahetuseks taristuettevõtjate ja muude käitamisega seotud sidusrühmadega;
 - c) toimingutes kasutatavate infosüsteemide loetelu ja viited neile;
 - d) selgitust artiklis 44 osutatud Euroopa raamistikust kõrvalekaldumise kohta.
- (4) Jagu tulemuslikkuse haldamise põhielementide kohta, sealhulgas eelkõige:
- a) viited tulemuslikkuse eesmärkidele, mis on kindlaks määratud direktiivi 2012/34/EL artikli 8 ([...]lõikes **3**) osutatud äriplaanis ja kõnealuse direktiivi artiklis 30 osutatud lepingus;
 - b) menetlused eesmärkide saavutamisel tehtud edusammude jälgimiseks ja nende kohta aruannete esitamiseks, tulemuslikkuse puudujääkide põhjuste väljaselgitamiseks koostöös käitamisega seotud sidusrühmadega ning tulemuslikkuse suurendamise parandusmeetmete kavandamiseks ja rakendamiseks;
 - c) selgitust artiklis 50 osutatud Euroopa raamistikust kõrvalekaldumise kohta.

V LISA

ARTIKLIS 44 OSUTATUD LIIKLUSKORRALDUSE, HÄIRETE OHJAMISE JA KRIISIOHJE PIIRIÜLESE KOORDINEERIMISE EUROOPA RAAMISTIKU SISU,

Liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje piiriülese koordineerimise Euroopa raamistik peab sisaldama vähemalt järgmist.

Element	Viide (viited)
Liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje ühised põhimõtted, mida taristuettevõtjad peavad liikluskorralduse nõuete ja tegevuskorra kehtestamisel arvesse võtma.	Artikkel 43.
Ühised nõuded ja tegevuskord liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje koordineerimiseks taristuettevõtjate vahel ning käitamisega seotud sidusrühmadega.	Artiklid 42, 43, artikli 44 lõige 2 , artikkel 45 , artikli 46 [...].
Ühised nõuded ja tegevuskord läbilaskevõime haldamiseks ja jaotamiseks raudteevõrgustiku häirete ja kriisiolukordade korral.	Artikli 41 lõige 1, artikli 41 lõige 2 .
Piiriülese liikluse korraldamisega seotud käitamisega seotud sidusrühmade kohustuste kindlaksmääramine kokkulepitud töökorralduse, vahe-eesmärkide ja liideste kogumi alusel.	Artikkel 45.
Taristuettevõtjate, käitamisega seotud sidusrühmade ja muude asjaomaste sidusrühmade, eelkõige ametiasutuste vahelise suhtluse ja teabevahetuse menetlused, eeskirjad, vahendid ja liidesed, sealhulgas ühtlustatud digivahendid ja -liidesed.	Artiklid 45 ja [...] 62.
[...]	[...]
<u>Ühine meetod kestuse ja liiklusele avalduva tõenäolise mõju tingimuste prognoosimiseks ning võrgustiku koordinaatori juhtumiaruande sisu</u>	[...] Artikli 47 lõige 5a

Suunised, mille eesmärk on [...] tagada asjakohane ja korrapärane konsulteerimine huvitatud isikutega Euroopa tasandi ja piiriülestes küsimustes.

Artikli [...] **54 lõige 1.**

VI LISA

Artiklis 46 osutatud raudteevõrgustiku häired

Vahejuhtumi liik	Hinnanguline tõenäoline kestus	Hinnanguline tõenäoline mõju
Raudteevõrgustiku häire	Rongide kasutamiseks vajaliku olemasoleva läbilaskevõime vahejuhtumi eelse taseme taastamiseks kulub kolm või enam päeva.	– 50 % või enam rongidest mõjutatud lõigul, mida käitatakse ühes võrgustikus, vajab käitamisega seotud käsitlemist. – Vähem kui 50 % rongidest mõjutatud lõigul, mida käitatakse rohkem kui ühes võrgustikus, vajab või eeldatavasti vajab käitamisega seotud käsitlemist.
Mitme võrgustikuga seotud häire	Rongide kasutamiseks vajaliku olemasoleva läbilaskevõime vahejuhtumi eelse taseme taastamiseks kulub kolm või enam päeva.	– 50 % või enam rongidest mõjutatud lõigul, mida käitatakse rohkem kui ühes võrgustikus, vajab või eeldatavasti vajab käitamisega seotud käsitlemist.

Kestuse tingimused ja tõenäoline mõju liiklusele on kumulatiivsed.

VII LISA

[...]

EUROOPA TULEMUSHINDAMISE RAAMISTIKU SISU MILLELE ON OSUTATUD ARTIKLIS 50

Tulemusvaldkond	Asjakohased küsimused (soovituslik)
Taristu ja seadmed	<ul style="list-style-type: none">– Füüsilise taristu ja selle seadmete läbilaskevõime ja suutlikkus, sealhulgas TEN-T standardite kasutuselevõtt.– Taristu läbilaskevõime või suutlikkuse vähenemine taristu uuendamise, hoolduse või remondi edasilükkamise tõttu.
Taristu läbilaskevõime	<ul style="list-style-type: none">– Läbilaskevõime pakkumine kvantiteedi ja kvaliteedi osas.– Läbilaskevõime kasutamine, vaba läbilaskevõime liikluse kasvuga toimetulekuks.– Kooskõla olemasoleva (kavandatud või planeerimata) läbilaskevõime ja turuvajaduste vahel <u>ühe võrgustiku ja mitut võrgustikku hõlmaval tasandil.</u>– Läbilaskevõime pakkumise stabiilsus, eelkõige seoses taristutöödega.– Ülekoormatud taristu.– Rongide kavandatud liikumispausid piirijaamades.
Liikluskorraldus	<ul style="list-style-type: none">– Eri liiki raudteeveoteenuste täpsus/hilinemine lähtekohas, vahepeatustes ja sihtkohas ning käitamise seisukohast olulistes kohtades.– Rongi tühistamised.– Rongide tegelikud liikumispausid piirijaamades.
Häirete ohjamine ja kriisiohje	<ul style="list-style-type: none">– Sellise liikluse osakaal, mille marsruuti saab häire või kriisi ajal ümber suunata või ümber korraldada.– Raudteeliikluse häirete mõju, mis avaldub hilinemiste ja tühistamistena.– Häirete mõju raudteeveoteenuste osutajatele ja nende klientidele.– Tekkinud konkreetsed probleemid (kvalitatiivne).

<p>Digiteenuste, -vahendite ja -liideste kasutuselevõtt ja toimivus</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Läbilaskevõime haldamise, liikluskorralduse ja häirete ohjamisega seotud menetluste toetamine. – Esitatud teabe ja andmete täielikkus ja kvaliteet. – Sobivus Euroopa arhitektuuriga, mis on kujundatud [...] <u>Euroopa raudtee ühisetevõttes</u>, ja asjakohaste tehniliste kirjeldustega vastavalt direktiivile (EL) 2016/797.
<p>Vastavus määrusele, regulatiivne järelevalve</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Protsessinäitajad, millega jälgitakse nõuete ja tegevuskorra järgimist. – Reguleerivatele asutustele ja ENRRB-le esitatud kaebused.

VIII LISA

Artikli 48 kohane käitamisega seotud sidusrühmadele esitatav teave

Artikli 48 kohaselt esitatakse järgmine teave, mis on **vajaduse korral** esitatud kooskõlas direktiiviga (EL) 2016/797 ja selle alusel [...] **vastu võetud asjakohaste rakendusaktidega ning võttes arvesse sidusrühmade vastavaid kohustusi, millele on osutatud [komisjoni määruses (EL) nr 1305/2014 ja komisjoni muudetud määruses (EL) nr 454/2011].**

Taristuettevõtja esitatav teave

- rongi [...]number
- rongi käsitlev aruandlus,
- **liini eraldamine**
- **rongi sõiduandmed ja rongi sõiduprognoos,**
- **teave teenuse häirete kohta**
- **andmevahetus kvaliteedi parandamiseks**

Muude käitamisega seotud sidusrühmade esitatav teave

- saatekirja andmed
- liinitaotlus[...]
- rongi ettevalmistamine
- rongi sõiduandmed ja rongi sõiduprognoos
- teave teenuse häirete kohta
- saadetise eeldatav väljumisaeg (ETD), eeldatav vahetusaeg (ETI), eeldatav saabumisaeg (ETA)
- vaguni liikumine
- andmevahetus kvaliteedi parandamiseks

IX LISA [...]

[...]

[...]

[...]

X LISA

Vastavustabelid

1. DIREKTIIVIST 2012/34/EL VÄLJA JÄETUD SÄTETE VASTAVUSTABEL

Direktiiv 2012/34/EL	Käesolev määrus
artikli 2 lõige 6	artikli [...]38 lõige 2
artikli 3 punkt 20	artikkel 21 ja II lisa
artikli 3 punkt 22	[...]artiklid 36 ja 37
artikli 3 punkt 23	artikli 4 punkt 5 ja artikkel 31
artikli 3 punkt 27	artikli 4 punkt 8
artikli 3 punkt 28	artikli 4 punkt 13
artikli 7b lõige 1	artikli 3 lõige 1
artikli 7b lõige 2	artikli 3 lõige 2
artikli 7b lõige 3	artikli 3 lõige 3 ja artikli 2 lõike 3 punkt b
artikkel 36	artikkel 40
artikli 38 lõige 1	artikli 26 lõike 1 teine lõik ja artikli 26 lõige 6
artikli 38 lõige 2	artikli 26 lõige 3
artikli 38 lõige 3	artikli 26 lõige 4
artikli 38 lõige 4	artikli 26 ([...]lõige 7).
artikli 39 lõige 1	artikli 11 lõige 3
artikli 39 lõige 2	artikli [...]3 lõige 1a
artikli 40 lõige 1	artikkel 14[...], artikkel 28 ja artikkel [...]53
artikli 40 lõige 2	artikli 55 lõige 7, artikli 57 lõige 2, artikli 63 lõige 1 [...], artikli 64 lõiked 1 ja 7
artikli 40 lõige 3	artikli 55 [...]lõiked 2[...] ja [...]5
artikli 40 lõige 4	artikli 57 lõige 1
artikli 40 lõige 5	

artikli 41 lõige 1	artikli 7 lõige 1
artikli 41 lõige 2	artikli 7 lõige 2
artikli 41 lõige 3	artikli 7 lõige 3
artikli 42 lõige 1	artikli 31 lõige 1
artikli 42 lõige 2	artikli 31 lõige 4
artikli 42 lõige 3	artikli 31 lõige 5
artikli 42 lõige 4	artikli 31 lõige 5[...]
artikli 42 lõige 5	artikli 31 lõige 7 ja I lisa 5. jagu
artikli 42 lõige 6	artikli 31 lõige 8
artikli 42 lõige 7	artikli 31 lõige 10
artikli 42 lõige 8	artikli 31 lõige 11
artikli 43 lõige 1	artikli 38 lõige 1, artikli 32 lõiked 6, 7 ja 8[...], artikli 33 lõiked 1 ja 2 <u>ning I lisa 2., 4., 5., 6. ja 7. jagu</u>
artikli 43 lõige 2	artikli 10 lõige 8, artikli 11 lõige 2, artikli 21 lõige 9, artikli 38 lõige 3 ja artikli 39 lõige 9
artikli 43 lõige 3	[...]
artikli 44 lõige 1	artikli 26 lõige 1
artikli 44 lõige 2	artikli 32 lõiked 7 ja [...] ⁸
artikli 44 lõige 3	artikli 31 lõige 2
artikli 44 lõige 4	artikkel 28 <u>ja artikli 62 lõige 5</u>
artikli 45 lõige 1	artikli 32 lõige 2
artikli 45 lõige 2	artikkel [...] ²⁵
artikli 45 lõige 3	artikli 32 lõige 10
artikli 45 lõige 4	artikli 32 lõige 11
artikli 46 lõige 1	artikli 8 <u>lõiked 2a ja 3</u> [...], artikli 20 lõige 3 [...] <u>ja artikli [...] 36 lõige 1</u>
artikli 46 lõige 2	artikli 36 lõige 2

artikli 46 lõige 3	artikli 36 lõige 3
artikli 46 lõige 4	artikli 36 lõige 4
artikli 46 lõige 5	artikli 36 lõige [...]2
artikli 46 lõige 6	artikkel [...]37
artikli 47 lõige 1	artikli 21 lõige 1 ja II lisa
artikli 47 lõige 2	artikli 21 lõige 4
artikli 47 lõige 3	artikli 21 lõige [...]6, artikli 25 lõige 1
artikli 47 lõige 4	artikli 8 lõiked 1[...] ja 2[...] ja artikli 11 lõige 3
artikli 47 lõige 5	artikli 8 lõige 1 ja [...]artikkel 33
artikli 47 lõige 6	artikli 21 lõige 6
artikli 48 lõige 1	artikli 34 lõige 1
artikli 48 lõige 2	artikli 18 lõige 4
artikli 49 lõige 1	artikli 24 lõige 1
artikli 49 lõige 2	artikli 24 lõige 2
artikli 49 lõige 3	artikli 24 lõige 3
artikli 50 lõige 1	artikli 22 lõige 1
artikli 50 lõige 2	artikli 22 lõige 2
artikli 50 lõige 3	artikli 22 lõige 1
artikli 51 lõige 1	artikli 23 lõige 1
artikli 51 lõige 2	artikli 23 lõiked 1 ja 2
artikli 51 lõige 3	artikli 23 lõige 4
artikli 51 lõige 4	artikli 23 lõige 5
artikli 52 lõige 1	artikli 12 lõige 8
artikli 52 lõige 2	artikli 27 lõige 6
artikli 53 lõige 1	artikli 35 lõige 1

artikli 53 lõige 2	artikli 10 lõiked 2 ja 4 ning artikli 35 lõige 4
artikli 53 lõige 3	artikli 9 lõige 1
artikli 54 lõige 1	artikli 43 lõige 3
artikli 54 lõige 2	artikli 43 lõige 5
artikli 54 lõige 3	artikli 43 lõige 6

2. VASTAVUSTABEL MÄÄRUSE (EL) NR 913/2010 KOHTA

Määrus (EL) nr 913/2010	Käesolev määrus
artiklid 1–7	
artikkel 8	artikli 55 lõiked 1–4, 6, 7 ja 8 ning artikli 56 lõike 1 punktid a–c ja f ning lõige 2
artikli 9 lõige 1	artikli 14 lõige 1, artikli 22 lõiked 3 ja 4, artikli 23 lõige 3 ja artikkel 57
artikli 9 lõike 1 punktid a, c, d, e ning lõiked 2, 3, 4 ja 5	
artikli 9 lõike 1 punkt b	artikkel 15 ning artikli 22 lõiked 3 ja 4
artikkel 10	
artikkel 11	artikli 55 lõiked 1–4, 6, 7 ja 8
artiklid 12–18	
artikkel 19	artikkel 49 ning artikli [...] 65 lõiked 7 ja 8
artiklid 20–25	