



Bryssel, 11. kesäkuuta 2024
(OR. en)

10938/24

Toimielinten välinen asia:
2023/0271(COD)

TRANS 302
CODEC 1484

ILMOITUS

Lähtettäjä:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Neuvosto
Ed. asiak. nro:	10059/24 + ADD 1
Kom:n asiak. nro:	11718/23 + ADD 1-4
Asia:	Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi rautateiden ratakapasiteetin käytöstä yhtenäisellä eurooppalaisella rautatiealueella sekä direktiivin 2012/34/EU muuttamisesta ja asetuksen (EU) N:o 913/2010 kumoamisesta – Yleisnäkemys

I. TAUSTAA

1. Komissio toimitti 11. heinäkuuta 2023 neuvostolle ja Euroopan parlamentille ehdotuksen¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi rautateiden ratakapasiteetin käytöstä yhtenäisellä eurooppalaisella rautatiealueella sekä direktiivin 2012/34/EU muuttamisesta ja asetuksen (EU) N:o 913/2010 kumoamisesta. Ehdotuksen tavoitteena on lisätä infrastruktuurin saatavuutta parantamalla suunnittelu- ja myöntämisprosesseja sekä rajatylittävää koordinointia.
2. Asetusehdotus perustuu Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 91 artiklaan (tavallinen lainsäätämisyjärjestys).

¹ ST 11718/23 + ADD 1–4.

3. Euroopan talous- ja sosiaalikomitea² antoi lausuntonsa 6. helmikuuta 2024. Alueiden komitea³ antoi lausuntonsa 18. maaliskuuta 2024.
4. Maaliikennetyöryhmä keskusteli ehdotuksesta 20 kertaa kokouksissaan 4. syyskuuta, 27. syyskuuta, 20. lokakuuta, 6. marraskuuta, 20. marraskuuta, 27. marraskuuta ja 12. joulukuuta 2023 sekä 9. helmikuuta, 13. helmikuuta, 27. helmikuuta, 7. maaliskuuta, 14. maaliskuuta, 19. maaliskuuta, 11. huhtikuuta, 16. huhtikuuta, 23. huhtikuuta, 30. huhtikuuta, 14. toukokuuta, 21. toukokuuta ja 28. toukokuuta 2024.
5. Pysyvien edustajien komitea tarkasteli kokouksessaan 5. kesäkuuta maaliikennetyöryhmässä käytyjen keskustelujen tuloksena syntyneitä kompromissia ja hyväksyi sen suurelta osin yleisnäkemyksen muodostamiseksi. Jäsenvaltioiden kyseisessä pysyvien edustajien komitean kokouksessa esittämät kaksi lisähuomautusta on otettu huomioon tämän ilmoituksen liitteessä olevassa tekstissä. Muutokset komission ehdotukseen nähden on **lihavoitu ja alleviivattu** ja merkitty hakasulkein [...].
6. Euroopan parlamentissa asiasta vastaa liikenne- ja matkailuvaliokunta (TRAN). Tilly Metz (Vihreät, LU) nimettiin esittelijäksi. Mietintö jätettiin käsiteltäväksi 5. maaliskuuta 2024. Euroopan parlamentti hyväksyi neuvotteluvaltuutuksensa täysistunnossaan 12. maaliskuuta 2024.

II. ASIAN KÄSITTELYN TILANNE

A. Vaihtoehtoiset ratkaisut alkuperäiseen ehdotukseen

7. Jäsenvaltiot ovat tukeneet ehdotuksen tavoitteita. Valtuuskunnat ovat kuitenkin ehdottaneet tiettyjen ratakapasiteetin suunnitteluprosessien ja käyttöoikeuden myöntämisen prosessien parantamista, jäsenvaltioiden roolin vahvistamista sekä suorituskyvyn tarkastelun ja viranomaisvalvonnan yksinkertaistamista. Puheenjohtajavaltio on siten kehittänyt alkuperäiseen ehdotukseen seuraavat vaihtoehtoiset ratkaisut, joita valtuuskunnat kannattivat.

² EUVL C, C/2024/891, 6.2.2024.

³ EUVL C, C/2024/1982, 18.3.2024.

a. Asetuksen soveltamisala

8. Puheenjohtajavaltio toisti tietyt mahdollisuudet vapautuksiin tai soveltamisalan ulkopuolelle jättämisiin, joita on jo sovellettu rautateiden kapasiteetin hallintaan direktiivin 2012/34/EU nojalla, mutta jotka eivät sisältyneet komission ehdotukseen tai joita se ei kattanut kokonaisuudessaan. Näitä ovat esimerkiksi kauttakuljetuksina unionin kautta toteutettavat rautatiepalvelut tai maantiekulkuneuvojen sukkulaliikenne Kanaalitunnelin kautta (*1 artikla*). Sellaisten kansainvälisten junareittien osalta, joissa on osallisina kolmansien maiden rataverkon haltijoita, puheenjohtajavaltio otti käyttöön mahdollisuuden poiketa asetuksessa vahvistetuista kapasiteetin myöntämistä koskevista jaksoista ja määräajoista, jos tällä ei ole vaikutusta muihin, kyseisiin reitteihin osallistumattomiin unionin rataverkon haltijoihin (*38 artikla*).
9. Puheenjohtajavaltio otti johdanto-osassa huomioon unionin rautatieverkon osan, jossa kapasiteettia on jatkuvasti käytettävissä ilman todellista ylikuormittumisen riskiä, ja unionin rautatieverkon osan, joka on meren saartamana maantieteellisesti eristyksissä muusta kyseisestä verkosta ja joiden osalta jäsenvaltioiden ja rataverkon haltijoiden olisi asetusta täytäntöön pannaan voitava noudattaa käytännönläheistä ja oikeasuhteista lähestymistapaa noudattaen samalla täysimääräisesti tässä asetuksessa säädettyjä velvoitteita (*johdanto-osan 6 b kappale*). Tämä auttaa ehkäisemään liiallista hallinnollista työtaakkaa näissä erityistilanteissa.

b. Turvallisuus ja puolustus

10. Puheenjohtajavaltio otti tekstissä huomioon kaikki valtuuskuntien esiin tuomat turvallisuutta ja puolustusta koskevat huolenaiheet. Puheenjohtajavaltio korosti ensinnäkin, että asetus ei estä jäsenvaltioita hyväksymästä toimenpiteitä keskeisten turvallisuus- tai puolustusetujen turvaamiseksi ja sen varmistamiseksi, että puolustusvoimilla on mahdollisuudet käyttää rautatieinfrastruktuuria (*1 artikla*). Nämä toimenpiteet eivät enää rajoitu kriisitilanteisiin, mutta niihin sovelletaan samoja ehtoja kuin kriisitilanteissa toteutettaviin toimenpiteisiin.
11. Tämän jälkeen puheenjohtajavaltio otti käyttöön jäsenvaltioiden mahdollisuuden kieltäytyä myöntämästä ratakapasiteettioikeuksia jollekin hakijalle tai peruuttamaan jonkin hakijan ratakapasiteettioikeudet, jos ne toteavat, että oikeuksien myöntäminen aiheuttaisi vakavan riskin yleiselle järjestykselle tai yleiselle turvallisuudelle, kansallinen turvallisuus ja puolustus mukaan lukien. Tällaisen toimenpiteen, jolla olisi vaikutuksia erityisesti naapurijäsenvaltioihin, on oltava asianmukaisesti perusteltu, ehdottoman välttämätön ja oikeasuhteinen tavoitteeseen nähden, ja sitä on tarkasteltava säännöllisesti uudelleen (*10 a artikla*).

c. Rataverkon haltijoiden eurooppalaisen verkoston (ENIM) laatimat kolme eurooppalaista kehystä

12. Puheenjohtajavaltio tarkensi sääntöjä ja pidensi ENIMin määräaikaan laatia kolme eurooppalaista kehystä kapasiteetin hallintaa, liikenteenhallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan rajat ylittävää koordinoitua sekä suorituskyvyn tarkastelua varten. Puheenjohtajavaltio lisäsi myös operatiivisten sidosryhmien kuulemisen ja Euroopan rautateiden sääntelyelinten verkoston (ENRRB) suositusten ennen kehysten hyväksymistä (6, 44 ja 50 artikla).
13. Lisäksi puheenjohtajavaltio nimenomaisesti totesi johdanto-osassa, että eurooppalaisten kehysten sisältö eivät ole sitova (*johdanto-osan 15 kappale*). Tämä selvitys on tarpeen yhtäältä oikeusvarmuuden vuoksi, jotta rataverkon haltijat tietävät tämän asetuksen mukaisten velvoitteidensa laajuuden, ja toisaalta sen varmistamiseksi, ettei asiassa ole ristiriitaa *Meroni*-oikeuskäytännön⁴ kanssa, koska ENIM on kolmas taho. Jotta kuitenkin varmistetaan riittävän yhdenmukainen lähestymistapa rautatiekapasiteetin hallinnassa, tekstissä säädetään, että rataverkon haltijoiden on pyrittävä noudattamaan kyseisten kehysten sisältöä ja esitettävä perustelut kaikille poikkeamille niistä.

d. Strategiset ohjeet

14. Puheenjohtajavaltio vahvisti jäsenvaltioiden rataverkon haltijoilleen antaman strategisten ohjeiden laajuutta ja merkitystä. Jäsenvaltiot voivat erityisesti velvoittaa rataverkon haltijat suunnittelemaan ennalta ratakapasiteetin, ohjaamaan paljon käytetyn tai ylikuormittuneen ratakapasiteetin osittamista, ohjaamaan virallisen ristiriitojen ratkaisumekanismin täytäntöönpanoa tai sääntelemään kapasiteetin varaamista puitejärjestelyillä tai jatkuvalla suunnittelulla. Tällaisten ohjeiden antaminen jäsenvaltioissa on kuitenkin edelleen vapaaehtoista, samoin kuin jäsenvaltioiden mahdollisuus tehdä niistä sitovia. Puheenjohtajavaltio täydensi tätä vahvistamista asianmukaisilla suojaustoimilla, jotta vältetään hajanainen lähestymistapa rautatiekapasiteetin hallinnassa, edellyttämällä, että jäsenvaltiot koordinoivat keskenään strategisia ohjeitaan ja kunnioittavat rataverkon haltijoiden toiminnan riippumattomuutta (11, 18 ja 37 artikla).

⁴ Unionin tuomioistuimen tuomio 13.6.1958, *Meroni v. korkea viranomainen*, 9/56, EU:C:1958:7.

e. Kapasiteetin suunnittelu

15. Puheenjohtajavaltio on järjestänyt uudelleen suunnitteluasiakirjojen sisällön, joka on nyt kokonaisuudessaan lueteltu *liitteessä I*. Pienentääkseen rataverkon haltijoille kyseisiin suunnitteluasiakirjoihin liittyvää hallinnollista taakkaa puheenjohtajavaltio rajoitti tapauksia, joissa tällaisia asiakirjoja on päivitettävä. Esimerkiksi kapasiteettistrategioita päivitetään vain, jos ilmenee odottamattomia ja merkittäviä tapahtumia, ja kapasiteettimalleja päivitetään vain, jos kapasiteetin toimitussuunnitelmia, jotka ovat yksityiskohtaisempia, ei ole vielä julkaistu (*16–18 artikla*).

f. Sosioekonomiset, toiminnalliset ja ympäristöön liittyvät kriteerit

16. Valtuuskunnat totesivat, että hallinnoitaessa niukkaa kapasiteettia on tärkeää hyödyntää sosioekonomisia, toiminnallisia ja ympäristöön liittyviä kriteerejä, jotta yhteiskunnalle saataisiin mahdollisimman suuri hyöty. Tällaisia kriteereitä hyödynnetään yhtäältä arvioitaessa vaihtoehtoisia osittamisvaihtoehtoja, jotka koskevat paljon käytettyjä ja ylikuormitettuja infrastruktuurin osuuksia, jolloin rataverkon haltijalla on myös mahdollisuus ottaa huomioon paikalliset tai kansalliset olosuhteet, ja toisaalta sellaisten ristiriitojen ratkaisemiseen, joita ei ole voitu ratkaista koordinoimalla kapasiteettihakemuksia (*25 ja 37 artikla*). Komission on tarkasteltava uudelleen tällaisten kriteereiden toimivuutta kertomuksessaan tämän asetuksen täytäntöönpanosta viimeistään kymmenen vuoden kuluttua sen voimaantulosta (*73 artikla*).

g. Seuraamusmaksut

17. Puheenjohtajavaltio korvasi kapasiteettioikeuksien muutoksia koskevan ehdotetun ”*korvauksen*” (engl. compensation) sellaisissa tapauksissa, joissa osapuoli ei noudata sitoumuksiaan, ”*seuraamusmaksulla*” (engl. penalty), joka on sopivampi termi kuvaamaan tällaista taloudellista kannustinta kaikille osapuolille näiden sitoumusten noudattamiseksi. Puheenjohtajavaltio kokosi kaikki seuraamusmaksuihin liittyvät säännökset *40 artiklaan*. Puheenjohtajavaltio esitti tarkempia tietoja seuraamusmaksujen tasosta ja mukauttamisesta sekä perusteista, jotka on otettava huomioon näitä tasoja ja mukautuksia määriteltäessä. Rataverkon haltijoiden ilmoittamista ratatöistä johtuviin kapasiteettirajoituksiin ei sovelleta tällaisia seuraamusmaksuja tietyin edellytyksin. Lopuksi puheenjohtajavaltio otti käyttöön periaatteen, jonka mukaan seuraamusmaksun maksamisen vuoksi toisen osapuolen osalta muut samaan muutokseen liittyvät rahalliset vaateet raukeavat, sanotun kuitenkin rajoittamatta kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen, jäljempänä ’COTIF-yleissopimus’, soveltamista ja kansallisen ja EU:n lainsäädännön mukaista muutoksenhakuoikeutta.

h. Kriisitilanteet

18. Koska kriisinhallinta kuuluu pääasiassa jäsenvaltioiden toimivaltaan, puheenjohtajavaltio poisti komission mahdollisuuden vaatia jäsenvaltiota kumoamaan kriisitilanteen vuoksi hyväksytyt väliaikaiset toimenpiteet. Jäsenvaltioiden on kuitenkin ilmoitettava komissiolle ja ENIMille tällaisista väliaikaisista toimenpiteistä, rajoitettava niiden sisältö siihen, mikä on ehdottoman välttämätöntä kriisitilanteen ratkaisemiseksi, ja koordinoitava ne muiden jäsenvaltioiden kanssa, jos ne vaikuttavat rajat ylittävään liikenteeseen (47 artikla).

i. Jäsenvaltioiden välinen koordinointi

19. Puheenjohtajavaltio asetti jäsenvaltioille virallisen koordinoitivelvoitteen tekstin useiden näkökohtien osalta sen varmistamiseksi, että käytännöt ovat tarvittaessa riittävän yhdenmukaisia (53 a artikla). Eräät valtuuskunnat pitivät tätä erityisen tärkeänä, kun otetaan huomioon rautateiden tavaraliikennekäytäviä koskevan asetuksen⁵ kumoaminen, joka sisälsi koordinoitimekanismeja, jotka kuitenkin rajoittuivat rautateiden tavaraliikennepalveluihin. Puheenjohtajavaltio katsoo, että tämän asetuksen ja tarkistetun TEN-T-asetuksen, jolla luodaan uusia eurooppalaisia liikennekäytäviä, säännöksillä luodaan asianmukainen ohjausjärjestelmä kaikelle rautatieliikenteelle.

j. Suorituskyvyn tarkastelu

20. Puheenjohtajavaltio poisti ehdotetun ”suorituskyvyn tarkastuselimen”, koska sille olisi annettu tehtäviä, joiden asiantuntemusala olisi ollut lähellä jo olemassa olevien yksiköiden asiantuntemusala. Puheenjohtajavaltio ehdotti sen sijaan, että ENIMille ja ENRRB:lle annettaisiin tehtäväksi rataverkon haltijoiden tarjoamien palvelujen suorituskyvyn tarkastelu. Erityisesti suorituskyvyn tarkastelua koskevaa eurooppalaista kehystä ja sen pohjalta eurooppalaista suorituskyvyn tarkastelukertomusta ylläpidetään ENRRB:n panoksella ja suosituksilla (49–51 artikla).

⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 913/2010, annettu 22 päivänä syyskuuta 2010, kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisesta rautatieverkosta

k. Digitalisaatio

21. Puheenjohtajavaltio mainitsi nimenomaisesti, että jäsenvaltiot voivat jatkaa olemassa olevien kapasiteetin hallintavälineiden käyttämistä, kunhan niillä täytetään asetuksen vaatimukset, turhien digitalisaatioon tehtävien investointien välttämiseksi (62 artikla).

l. Delegoidut säädökset ja täytäntöönpanosäädökset

22. Puheenjohtajavaltio rajoitti komission vallan antaa delegoituja säädöksiä ainoastaan välttämättömiin näkökohtiin ja rajasi edelleen annetun säädösvallan siirtoa (10, 11, 21, 38, 39 ja 48 artikla). Puheenjohtajavaltio katsoo, että tämän asetuksen erityisen monimutkaisuuden vuoksi ja siksi, että kyseessä on täysin uusi tapa hallinnoida kapasiteettia alalla, oli tärkeää sallia asetuksen tiettyjen näkökohtien uudelleentarkastelu, jotta voidaan taata siinä vahvistettujen sääntöjen asianmukaisuus ajan mittaan. Puheenjohtajavaltio rajasi selkeästi osatekijät, joita voidaan muuttaa liitteissä ja lisäsi edellytyksiä komission toimille, joihin kuuluu täytäntöönpanon merkittävät vaikeudet. Puheenjohtajavaltio myös otti käyttöön delegoituihin säädöksiin liittyviä vakiolausekkeita, jotka koskevat mahdollisuutta peruuttaa säädösvallan siirto, asiantuntijoiden kuulemista ja hyväksymismenettelyä (71 artikla).
23. Puheenjohtajavaltio lisäsi lausunnosta pidättymistä koskevan lausekkeen kaikkiin tämän asetuksen perusteella hyväksyttäviin täytäntöönpanosäädöksiin, mikä tarkoittaa sitä, että komissio ei hyväksy täytäntöönpanosäädöstä, jos SERA-komitea ei anna lausuntoa (72 artikla).

m. ENIMin äänestysmenettely

24. Komissio ehdotti ENIMin nykyisen äänestysmenettelyn säilyttämistä. Siinä kunkin jäsenvaltion kaikilla rataverkon haltijoilla on yksi yhteinen ääni ja ENIM hyväksyy päätökset yksinkertaisella enemmistöllä. Ottaen huomioon ENIMin tarkistetun ja laajennetun roolin, johon sisältyy uusia kapasiteetin hallintaprosesseja muokkaavia tehtäviä, puheenjohtajavaltio katsoo, että päätöksentekoon olisi vaadittava kahden kolmasosan enemmistö noudattaen edelleen periaatetta, jonka mukaan kullakin jäsenvaltiolla on yksi ääni (55 artikla). Tämä usean valtuuskunnan kannattama äänestysmenettely takaa sen, että kaikki erilaisia operatiivisia olosuhteita edustavat äännet otetaan huomioon ja samalla varmistetaan ENIMin toiminta- ja päätöksentekokyky.

B. Rahoitus

25. Komissio arvioi vaikutustenarvioinnissaan⁶ asetuksesta vuositasona vuosina 2025–2050 kansallisille viranomaisille aiheutuvien uusien kulujen olevan 0,9 miljoonaa euroa vuodessa⁷ ja operationaalisille sidosryhmille aiheutuvien uusien kulujen olevan 79,3 miljoonaa euroa vuodessa. Vastaavasti kokonaishyödyn, ulkoisten kustannusten vähentyminen mukaan lukien, arvioidaan olevan 519,3 miljoonaa euroa vuodessa.
26. Komissio totesi säädösehdotukseensa liittyvässä rahoitus selvityksessä⁸ EU:n osarahoituksen olevan mahdollista Verkkojen Eurooppa -välineen ENIMin, myös verkon koordinaattorin, ja ENRRB:n sihteeristön toiminnalle vuosina 2025–2027 annettavan teknisen avun avustusten muodossa. Komission suunniteltu yhteisrahoitus on 5,5 miljoonaa euroa vuosittain vuosina 2025–2027⁹ ja yhteisrahoitusta voitaisiin jatkaa seuraavasta monivuotisesta rahoituskehystä käytävien keskustelujen mukaan.

III. PYSYVIEN EDUSTAJIEN KOMITEASSA ESITETYT MUUT HUOMAUTUKSET

27. Tämän ilmoituksen liitteessä esitettyssä kompromississa on otettu huomioon kaksi muuta jäsenvaltioiden pysyvien edustajien komitean kokouksessa 5. kesäkuuta esittämää huomautusta:
- Intermodaalisia kuljetuksia harjoittavat toimijat mainitaan nyt nimenomaisesti niiden operatiivisten sidosryhmien joukossa, jotka osallistuvat ENIMin työryhmien koordinointi- ja kuulemismenettelyihin (*56 artikla*);

⁶ ST 11718/23 ADD 3, erityisesti taulukot 7 ja 11.

⁷ Joka jakautuu seuraavasti: 0,3 miljoonaa euroa ENRRB:n sihteeristön toimintaan ja 1,1 miljoonaa euroa valvontakuluihin, joista vähennetään 0,5 miljoonaa euroa kustannussäästöjä.

⁸ ST 11718/23.

⁹ Mahdollisin mukautuksin, koska tähän arvioon sisältyi puheenjohtajavaltion poistama suorituskyvyn tarkastuselimen perustaminen.

- Rataverkon haltijoilla, jotka vastaavat radoista, jotka muodostavat osan EFTA-valtioiden ja liikenneyhteisön perustamista koskevan sopimuksen¹⁰ kaakkoiseurooppalaisten osapuolten TEN-T-ydinverkkoon ja laajennettuun ydinverkkoon kuuluvista radoista, olisi oltava oikeus ENIMin äänioikeudettomaan jäsenyyteen edellyttäen, että kyseiset valtiot tai osapuolet soveltavat asetusta EU:n kanssa tehdyn kansainvälisen sopimuksen perusteella (*johdanto-osan 21 a kappale ja 55 artikla*).

IV. LOPUKSI

28. Edellä esitetyn perusteella neuvostoa pyydetään muodostamaan yleisnäkemyks ehdotuksesta asetukseksi rautateiden ratakapasiteetin käytöstä yhtenäisellä eurooppalaisella rautatiealueella.

¹⁰ Neuvoston päätös (EU) 2017/1937 liikenneyhteisön perustamista koskevan sopimuksen allekirjoittamisesta Euroopan unionin puolesta ja sen väliaikaisesta soveltamisesta

2023/0271 (COD)

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

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka
ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan,
ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,
sen jälkeen, kun esitys lainsäätämisyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,
ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹¹,
ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon¹²,
noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä

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

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

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Komission tiedonannossa Euroopan vihreän kehityksen ohjelma¹³ asetetaan ilmastoneutraaliustavoite, joka unionin on saavutettava vuoteen 2050 mennessä, sekä selkeä tavoite vähentää kasvihuonekaasujen nettopäästöjä vähintään 55 prosenttia vuoteen 2030 mennessä vuoden 1990 tasoon verrattuna. **Molemmat tavoitteet on vahvistettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2021/1119. Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa** [...] todetaan, että liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä on vähennettävä 90 prosenttia, samalla kun pyritään nollapäästötavoitteeseen¹⁴, jonka tarkoitus on vähentää epäpuhtauspäästöjen terveyshaittoja yli 55 prosenttia ja kroonisesti liikennemelulle altistuvien ihmisten osuutta 30 prosenttia vuoteen 2030 mennessä. Liikenteen osuus unionin kaikista kasvihuonekaasupäästöistä on noin 25 prosenttia, ja alan päästöt ovat lisääntyneet viime vuosina. Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa asetetaan etusijalle se, että huomattava osa sisäisestä rahdista, josta 75 prosenttia kuljetetaan maanteitse, siirretään rauta- ja vesiteitse kuljetettavaksi. Koska rautatieliikenne on suurelta osin sähköistetty ja energiatehokas liikennemuoto, rautatiepalvelujen käytön lisäämisen pitäisi auttaa vähentämään liikenteen päästöjä ja energiankulutusta.
- (2) Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiaa koskevassa tiedonannossa¹⁵ asetetaan välitavoitteita, joilla osoitetaan unionin liikennejärjestelmän tie kestävän, älykkään ja häiriönsietokykyisen liikkuvuuden tavoitteiden saavuttamiseen. Sen mukaan rautateiden tavaraliikenteen pitäisi kasvaa 50 prosenttia vuoteen 2030 mennessä ja kaksinkertaistua vuoteen 2050 mennessä; suurnopeusrautatieliikenteen pitäisi kaksinkertaistua vuoteen 2030 mennessä ja kolminkertaistua vuoteen 2050 mennessä, ja alle 500 kilometrin aikataulunmukaisen joukkoliikenteen olisi oltava unionissa hiilineutraalia vuoteen 2030 mennessä. Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi rautatieliikenteestä [...] **olisi** tehtävä houkuttelevampaa. Tämä edellyttää palvelujen kohtuuhintaisuutta ja luotettavuutta sekä niiden mukauttamista paremmin matkustajien ja rahtaajien tarpeisiin.

¹³ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, Eurooppa-neuvostolle, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – Euroopan vihreän kehityksen ohjelma, COM(2019) 640 final, 11.12.2019.

¹⁴ Komission tiedonanto Terve maapallo kaikille: EU:n toimintasuunnitelma: ”Kohti ilman, veden ja maaperän saasteettomuutta”, COM(2021) 400 final, 12.5.2021.

¹⁵ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle, COM(2020) 789 final, 9.12.2020.

- (3) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2012/34/EU¹⁶ vahvistetaan rautatieinfrastruktuurin hallintoon ja käyttöön sovellettavat säännöt sekä periaatteet ja menettelytavat, joita sovelletaan rautateiden ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiseen kotimaan ja kansainvälisen rautatieliikenteen osalta.
- (4) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 913/2010¹⁷ säädetään rautateiden tavaraliikennekäytävien ja keskitettyjen palvelupisteiden perustamisesta rautateiden kansainvälisten tavaraliikennepalvelujen ratakapasiteettia koskevien hakemusten helpottamiseksi.
- (5) Ratakapasiteetin **hallinta** ja **rautatieliikenteen** hallinta ovat ratkaisevan tärkeitä rautatiealan moitteettoman toiminnan kannalta. Rautatieliikenteen harjoittamisen, **erityisesti rajat ylittävän rautatieliikenteen**, suunnittelu ja koordinointi on toteutettava huolellisesti, jotta nopeuden tai jarrutusmatkan kaltaisilta ominaisuuksiltaan toisistaan paljon poikkeavat junat voivat turvallisesti käyttää samoja ratoja. Kapasiteetin optimaalinen **ja yhdenmukaistettu** hallinta luo uusia mahdollisuuksia rautatiepalveluille ja lisää niiden luotettavuutta **ja jatkuvuutta**. **Tällä** asetuksella on tarkoitus tarjota rataverkon haltijoille riittävästi joustavuutta kapasiteetin tehokkaaseen hallintaan ja varmistaa samalla, että kaikkia [...] **hakijoita** kohdellaan **avoimesti ja** syrjimättömästi [...], **mikä varmistaa oikeudenmukaisen kilpailun**, verkon käyttömahdollisuuksien osalta.
- (6) Direktiivissä 2012/34/EU tunnustetaan jäsenvaltioiden oikeus olla soveltamatta ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevia sääntöjä rautatieverkon tiettyihin osiin tai tiettyihin rautatiepalveluihin, jos tällainen unionin oikeuden soveltamisalan ulkopuolelle jättäminen ei vaikuta yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen toimintaan. Näitä poikkeuksia olisi edelleen sovellettava, ja jäsenvaltioilla olisi oltava oikeus pyytää tällaisia poikkeuksia tulevaisuudessa myös tämän asetuksen osalta.

¹⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2012/34/EU, annettu 21 päivänä marraskuuta 2012, yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta [...] (EUVL L 343, 14.12.2012, s. 32).

¹⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 913/2010, annettu 22 päivänä syyskuuta 2010, kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisesta rautatieverkosta (EUVL L 276, 20.10.2010, s. 22).

(6 a) Kanaalin alittavan kiinteän yhteyden toimintaa säännellään erityisesti Canterburyssa 12 päivänä helmikuuta 1986 allekirjoitetulla Ranskan ja Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneen kuningaskunnan välisellä sopimuksella, joka koskee kanaalin alittavan kiinteän yhteyden rakentamista ja käyttöä yksityisten käyttöoikeusurakoitsijoiden toimesta, jäljempänä 'Canterburyn sopimus', sekä Yhdistyneen kuningaskunnan liikenneministerin, Ranskan kaupunkisuunnittelu-, asunto- ja liikenneasioista vastaavan ministerin, The Channel Tunnel Group Limitedin ja France-Manche S.A:n välillä tehdyllä käyttöoikeussopimuksella, jäljempänä 'käyttöoikeussopimus'. Näiden sopimusten mukaan käyttöoikeuden haltijoiden on hallinnoitava infrastruktuuria ja tarjottava maantieajoneuvoille sukkulaliikennepalveluja. Direktiiviä 2012/34/EU, tiettyjä artikloja lukuun ottamatta, ei sovelleta yrityksiin, joiden liiketoiminta rajoittuu yksinomaan maantieajoneuvojen sukkulaliikenteen tarjoamiseen Kanaalitunnelin kautta tai maantieajoneuvojen kuljetuksiin sukkulaliikenteen muodossa kyseisen tunnelin läpi. Myöskään tätä asetusta ei ole aiheellista soveltaa tällaisten palvelujen tarjoamiseen tarvittavan ratakapasiteetin hallinnointiin. Jollei toisin säädetä, tätä asetusta olisi sovellettava ratakapasiteetin hallinnointiin muiden palvelujen, kuten henkilö- ja tavarajunien, liikennöimiseksi.

Lisäksi Canterburyn sopimuksen ja käyttöoikeussopimuksen mukaan käyttöoikeuden haltijoilla on velvollisuus noudattaa kyseisen sopimuksen määräyksiä, Ranskassa ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa voimassa olevia lakeja ja asetuksia sekä kanaalin alittavan kiinteän yhteyden rakentamiseen ja käyttöön sovellettavia unionin sääntöjä. Ranskan ja Yhdistyneen kuningaskunnan hallituksilla on velvollisuus pyrkiä koordinoimaan keskinäistä toimintaansa ja ryhtyä sellaisiin toimiin, mukaan lukien kansainvälisiin järjestöihin sovellettavat lähestymistavat, jotka ovat tarpeen erityisesti kanaalin alittavan kiinteän yhteyden toiminnan kannalta käyttöoikeussopimuksen mukaisesti. Sen vuoksi tämän asetuksen tiettyjen säännösten soveltaminen kanaalin alittavan kiinteän yhteyden infrastruktuuriin olisi suljettava pois, jos tällainen soveltaminen aiheuttaa mahdollisen ristiriidan Yhdistyneessä kuningaskunnassa voimassa olevan lainsäädännön soveltamisen kanssa. Tämä koskee säännöstä, jossa määritetään raja-arvot paljon käytetyille tai ylikuormitetulle infrastruktuurille.

- (6 b) Pannessaan täytäntöön tätä asetusta sellaisella unionin rautatieverkon osalla, jossa kapasiteettia on jatkuvasti käytettävissä eikä ole odotettavissa merkittäviä muutoksia lyhyellä tai keskipitkällä aikavälillä, tai sellaisella unionin rautatieverkon osalla, joka on meren saartamana maantieteellisesti eristyksissä muusta unionin rautatieverkosta ja jota ei ole konkreettisesti tarpeen koordinoida muiden jäsenvaltioiden tai muissa jäsenvaltioissa sijaitsevaa infrastruktuuria hallinnoivien rataverkon haltijoiden kanssa, jäsenvaltioiden ja rataverkon haltijoiden olisi voitava noudattaa käytännönläheistä ja oikeasuhteista lähestymistapaa kohtuuttomien kustannusten ja hallinnollisen taakan välttämiseksi noudattaen samalla tässä asetuksessa säädettyjä velvoitteita.**
- (6 c) Tämä asetus ei saisi estää jäsenvaltioita toteuttamasta toimenpiteitä, jotka ovat tarpeen keskeisten turvallisuus- tai puolustusetujen turvaamiseksi ja sen varmistamiseksi, että armeijalla on riittävä pääsy rautatieinfrastruktuuriin.**
- (6 d) Liikenneinfrastruktuuri on talouden ja koko yhteiskunnan selkäranka. Jotkin rautatieinfrastruktuurit ovat ratkaisevan tärkeitä yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen toimivuuden varmistamiseksi, ja niillä on strategista merkitystä kansallisen turvallisuuden kannalta. Tietyissä tapauksissa kapasiteettioikeuksien myöntäminen hakijalle voisi vaarantaa yleisen turvallisuuden tai yleisen järjestyksen unionissa, myös jäsenvaltion tasolla, esimerkiksi silloin, kun rautatieyrittäjä aikoo kuljettaa jäsenvaltion rautatieinfrastruktuurissa unioniin laittomasti saapuneita vaarallisia tavaroita tai aseita. Sujuvan, turvallisen ja varman rautatieliikenteen takaamiseksi ja rautatieliikenneinfrastruktuurin suojaamisen varmistamiseksi jäsenvaltioiden olisi voitava vaatia rataverkon haltijoita kieltäytymään myöntämästä kapasiteettioikeuksia jollekin hakijalle tai peruuttamaan jonkin hakijan kapasiteettioikeudet, jos pääsy jäsenvaltioiden infrastruktuuriin aiheuttaa riskin yleiselle järjestykselle tai yleiselle turvallisuudelle, mukaan lukien kansallinen turvallisuus ja puolustus. Tällaisten päätösten olisi oltava asianmukaisesti perusteltuja ja ehdottoman välttämättömiä ja oikeasuhteisia tavoitteeseen nähden, ja niissä olisi otettava huomioon myös kyseisen päätöksen vaikutukset kilpailuun ja toimitusketjujen jatkuvuuteen, erityisesti kriittisten tuotantopanosten saatavuuden osalta, ja jos pyydetty kapasiteettioikeus muodostaa usean verkon kapasiteettioikeuden. Arvioidessaan yleiseen turvallisuuteen tai yleiseen järjestykseen kohdistuvaa riskiä asianomainen jäsenvaltio voi ottaa huomioon muun muassa sen, että hakijaan sovelletaan unionin hyväksymiä rajoittavia toimenpiteitä, mukaan lukien perustelut tällaisille toimenpiteille, että se on sellaisen henkilön tai yhteisön omistuksessa tai**

tosiasiallisessa määräysvallassa taikka toimii sellaisen henkilön tai yhteisön puolesta tai johdolla, johon sovelletaan unionin hyväksymiä rajoittavia toimenpiteitä, tai että hakija tai kyseinen henkilö tai yhteisö osallistuu laittomaan toimintaan tai sellaiseen kolmannen maan sotilaallisten voimavarojen kehittämistä edistävään toimintaan, joka uhkaa jäsenvaltion kansallista turvallisuutta. Jäsenvaltion olisi säännöllisesti tarkasteltava tällaisia päätöksiä uudelleen, erityisesti arvioimalla säännöllisesti, ovatko ne edelleen perusteltuja ja oikeasuhteisia. Jäsenvaltion olisi ilmoitettava tehdyistä päätöksistä ja niiden perusteluista komissiolle, sääntelyelimelle ja usean verkon kapasiteettioikeuksien kyseessä ollessa muille asianomaisille jäsenvaltioille, ja sen olisi koordinoitava näiden muiden jäsenvaltioiden kanssa siltä varalta, että niillä on esittää hyväksyttävään päätökseen liittyviä huolenaiheita.

- (7) Ratakapasiteetin hallintaa koskevilla säännöillä ja menettelyillä olisi otettava paremmin huomioon kaikkien rautatiemarkkinoiden segmenttien tarpeet. Niissä olisi erityisesti otettava huomioon henkilöliikennepalvelujen, **mukaan lukien julkisen palvelun velvoitteen mukaisesti harjoitettu liikenne**, käytettävissä olevan kapasiteetin pitkän aikavälin vakauden ja tavaraliikenteen lyhyen aikavälin joustavuuden tarve markkinoiden kysyntään vastaamiseksi. Tästä syystä kapasiteetin hallintaprosessissa ei pitäisi enää painottaa vuotuista tasoa, vaan se olisi järjestettävä kolmessa peräkkäisessä vaiheessa, jotka ovat strateginen kapasiteetin suunnittelu, rautatieliikenteen aikataulusuunnittelu ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen sekä kapasiteetin mukauttaminen ja aikataulun muuttaminen. Sellaisten paremmin määriteltyjen ja jäseneltyjen vaiheiden käyttöönotto, jotka mahdollistavat pitkän aikavälin suunnittelun ja lyhyen aikavälin mukauttamisen kapasiteetin hallinnassa, hyödyttäisi erityisesti palveluja, joita ei ole helppo suunnitella etukäteen tai joiden järjestäminen on monimutkaista. Tällaisia ovat esimerkiksi tavarajunat ja rajat ylittävät henkilöjunat.
- (8) Yhä suurempi osa unionin rautatieverkosta on joko ylikuormitettua tai lähes ylikuormitettua, eikä se pysty vastaamaan kaikkien hakijoiden ratakapasiteettitarpeisiin tai tukemaan rautatieliikenteen määrän kasvua. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/797 mukaisesti laaditun teknisen eritelmän mukaisen infrastruktuurin kehittämisen ja digitalisoinnin ja erityisesti Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (ERTMS) odotetaan lisäävän käytettävissä olevaa kapasiteettia keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä. Rataverkon haltijoiden [...] **olisi** [...] kuitenkin vahvistettava ensisijaisuusjärjestys **paljon käytettyjen tai** ylikuormitettujen osuuksien käytön osalta. **Jäsenvaltioilla olisi oltava oikeus antaa rataverkon haltijalle strategista ohjausta sen varmistamiseksi, että rautatiekapasiteetin suunnittelu ja käyttö erityisesti paljon käytetyillä tai**

ylikuormitetuilla osuuksilla on johdonmukaista niiden yleisten tavoitteiden ja poliittisten suuntaviivojen kanssa ottaen samalla huomioon rataverkon haltijan toiminnalliset velvollisuudet. Rataverkon haltijoiden olisi arvioitava rautateiden infrastruktuurikapasiteetin hyödyntämistä objektiivisten, avointen ja asianmukaisten menettelyjen ja menetelmien perusteella ottaen mahdollisimman pitkälti huomioon rataverkon haltijoiden eurooppalaisen verkoston (ENIM) kehitettäväksi tuleva yhteinen menetelmä. Komissiolle olisi siirrettävä valtaa määrittellä täytäntöönpanosäädöksellä ENIMin kehittämän menetelmän yleiset pääperiaatteet. Tätä säädöstä hyväksyessään komission olisi pidättävyttävä määrittelemästä yksityiskohtaisia osatekijöitä, joiden on määrä sisältyä kyseiseen menetelmään.

(8 a) Ratakapasiteetin optimaalisen käytön varmistamiseksi suunnittelua ja käyttöoikeuden myöntämistä koskevassa menettelyssä olisi otettava huomioon sosioekonomiset, toiminnalliset ja ympäristöön liittyvät kriteerit, erityisesti arvioitaessa vaihtoehtoisia osittamisvaihtoehtoja, jos infrastruktuurin osan on ilmoitettu olevan paljon käytössä tai ylikuormitettu, ja ristiriitojen ratkaisemiseksi. Direktiivillä 2012/34/EU perustetun ENIMin olisi pohjattava tällaisiin perusteisiin, jotta voidaan määrittellä menettelyt vaihtoehtoisten osittamisvaihtoehtojen arviointia ja ristiriitojen ratkaisua varten. Näiden menettelyjen olisi mahdollisuuksien mukaan oltava yksinkertaisia ja ne olisi määriteltävä yleisesti siten, että niitä voidaan soveltaa useimmissa olosuhteissa [...].

(9) Rataverkon haltijoiden harjoittamalla kapasiteetin strategisella suunnittelulla olisi parannettava rautatieinfrastruktuurin käyttöä ennakoimalla rautatiepalvelujen kysyntää, myös analysoimalla odotettavissa olevia liikennemarkkinoiden kehityssuuntauksia, ja ottamalla huomioon suunniteltu infrastruktuurin kehittäminen, uudistaminen ja kunnossapito. Sillä olisi varmistettava, että ratakapasiteetin käyttöoikeus myönnetään tavalla, joka maksimoi rautatiepalvelujen arvon yhteiskunnalle. Rataverkon haltijoiden olisi varmistettava, että strategisella suunnittelulla saadaan asteittain yksityiskohtaisemmiksi tulevia tietoja käytettävissä olevasta kapasiteetista ja että se muodostaa perustan kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiselle.

- (10) Sen varmistamiseksi, että kapasiteettia riittää eri rautatiemarkkinoiden segmenteille ja erityisesti tavaraliikenteelle ja rajat ylittävälle rautatieliikennepalveluille, rataverkon haltijoiden olisi voitava ennalta suunnitella kapasiteetin käyttöä ylikuormitetuilla ja paljon käytetyillä rataosuuksilla ja laajentaa tällainen suunnittelu tarvittaessa verkon muihin osiin. Kapasiteetin ennakkosuunnittelussa olisi otettava huomioon erilaiset kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenetelmät ja rautatiemarkkinoiden eri segmenttien ominaispiirteet. Sen pitäisi mahdollistaa rautatieinfrastruktuurin parempi käyttö ryhmittelemällä kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisvaiheessa sellaiset junat, joilla on samanlaiset suoritusominaisuudet.
- (11) Rataverkon haltijoiden olisi kapasiteetin käyttöoikeuksia myöntäessään noudatettava kapasiteetin tarjontaa koskeva aa [...] strategista [...] suunnittelua varmistaa [...] samalla, että kapasiteetin käyttöoikeudet myönnetään markkinakysynnän mukaisesti oikeudenmukaisella ja syrjimättömällä tavalla. Jotkin kapasiteettihakemukset voidaan tästä syystä hylätä, myös silloin, kun sovelletaan ristiriitojen ratkaisumekanismeja, ja kapasiteetin toimitussuunnitelmaa olisi päivitettävä jatkuvasti [...] käytettävissä olevan kapasiteetin [...] mukaisesti. Ristiriitojen ratkaisumekanismeissa olisi otettava huomioon erilaiset kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenetelmät ja rautatiemarkkinoiden eri segmenttien ominaispiirteet.
- (12) Rautatiemarkkinoiden eri segmenteillä on erilaiset valmiudet ennakoita ratakapasiteettitarpeitaan. Erityisesti jotkin tavaraliikenteen tarjoajat eivät ehkä pysty määrittämään kapasiteettitarpeitaan ajoissa, jotta ne voitaisiin sisällyttää aikatauluun eli junien ja liikkuvan kaluston liikkumista koskevaan vuotuisen suunnitelmaan, eivätkä ne välttämättä sovi vuosi- ja vuosikatauluun. Sen vuoksi rataverkon haltijoiden olisi voitava tarjota riittävän laadukasta ja määrällisesti riittävää kapasiteettia myös sellaisille rautatieliikennepalveluille, joiden kysyntä on epävakaa, jotka järjestetään suhteellisen lyhyellä varoitusaikalla, joihin sisältyy enemmän kuin yksi junan ajomatka ja joita voidaan liikennöidä toistuvasti ajan, joka ei välttämättä osu yksin aikataulukauden keston kanssa.

- (13) Ratakapasiteetin hakijoiden olisi voitava suunnitella ja hakea ratakapasiteettia vuosittain aikataulun pohjalta. Hakijoiden olisi myös voitava hakea vakaalle ja monivuotiselle rautatieliikenteelle ratakapasiteettia varhaisemmassa vaiheessa puitesopimusten avulla. Lisäksi hakijoiden olisi voitava hakea yksittäisille junille kapasiteettia lähellä niiden toiminta-aikaa ad hoc -kapasiteettihakemuksilla tai toistuville junaliikennepalveluille jatkuvan suunnittelun hakemuksilla. **Koska jatkuva suunnittelu on sopii erityisen hyvin rautateiden tavaraliikennepalveluille niiden ominaisuuksien vuoksi, jatkuvan suunnitteluprosessin kautta tapahtuvan kapasiteetin jakamisen olisi koskettava ainakin rautateiden tavaraliikennepalveluja.**
- (14) Merkittävä osa rautateiden tavaraliikenteestä on kaukoliikennettä, joka edellyttää rataverkon haltijoiden rajat ylittävää koordinoitua. Rautatieliikenteen lisäämistä koskevan politiikkatavoitteen toteutuminen riippuu myös rajat ylittävän henkilöliikenteen lisääntymisestä. Rajat ylittävän liikenteen lisääntymisen helpottamiseksi ja edistämiseksi yhtenäisellä eurooppalaisella rautatiealueella on tarpeen varmistaa, että ratakapasiteetin hallintaa koskevat säännöt ja menettelyt ovat nykyistä johdonmukaisempia, **ja lähestymistavan yhdenmukaisuus.** Tästä syystä [...] **ENIM**in roolia olisi vahvistettava [...] **antamalla sille** tehtäväksi laatia suuntaviivat, **jotta voidaan vahvistaa** [...] tämän asetuksen **yhdenmukaista** täytäntöönpanoa [...] ratakapasiteetin hallintamenettelyjen ja -menetelmien sekä rajat ylittävän kapasiteetin ja liikenteen aktiivisen koordinoinnin osalta. [...] **ENIM**in olisi erityisesti laadittava eurooppalaiset kehykset kapasiteetin hallintaa, rajat ylittävän liikenteen hallinnan koordinoitua, häiriönhallintaa ja kriisinhallintaa sekä suorituskyvyn tarkastelua varten.
- (15) [...] **ENIM**in laatimissa eurooppalaisissa kehyksissä olisi vahvistettava suuntaviivat, **mukaan lukien yhteiset periaatteet ja menettelyt,** joita rataverkon haltijoiden olisi kaikin tavoin pyrittävä noudattamaan. [...] **Kyseisten kehyksien ja niihin sisältyvien osatekijöiden ei pitäisi olla sitovia ja rataverkon haltijoiden olisi** säilytettävä vastuu operatiivista päätöksistään, [...] mutta rataverkon haltijoiden olisi [...] **selitettävä** kaikki poikkeamat **kyseisistä** [...] kehyksistä **tässä asetuksessa säädetyn mukaisesti** [...]. Tällä toimintatavalla [...] **on mahdollista löytää** tasapaino niiden tarpeiden välillä, jotka koskevat yhtäältä koordinoitua ja yhdenmukaistettujen toimintatapojen soveltamista yhtenäisellä eurooppalaisella rautatiealueella ja toisaalta menettelyjen ja menetelmien mukauttamista tiettyjen maantieteellisten alueiden erityisolosuhteisiin. [...] **Kymmenen** vuoden kuluttua tämän asetuksen soveltamisen aloittamisesta komission olisi **tämän asetuksen**

täytäntöönpanon arvioinnin yhteydessä arvioitava, ovatko menettelyjen ja menetelmien lähentymisen tilanne ja rataverkon haltijoiden välisen koordinoitiprosessin tehokkuus sekä yleinen edistyminen yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen perustamisessa sillä tasolla, että on perusteltua **muuttaa tätä asetusta[...], jotta voidaan antaa sitovia sääntöjä, joilla** korvataan [...] **ENIMin** laatimien eurooppalaisten kehysten osia.

(15 a) ENIMin olisi nimettävä verkon koordinaattori hoitamaan tuki- ja operatiivisia tehtäviä. Kun otetaan huomioon RailNetEuropen kokemus ja panos rautateiden infrastruktuurikapasiteetin hallinnoinnin parantamisessa, ENIMin olisi harkittava tätä voittoa tavoittelematonta järjestöä verkon koordinaattoriksi.

- (16) Säännöillä, jotka koskevat rajat ylittävän rautatieliikenteen hallintaa tavanomaisissa olosuhteissa ja häiriötilanteissa, olisi edistettävä rautatieliikennepalvelujen sujuvaa, häiriönsietokykyistä ja saumatonta toimintaa. Niissä olisi säädettävä jäsennellyn koordinoinnin järjestelmästä rataverkon haltijoiden ja muiden sidosryhmien välillä.
- (17) Rautatieinfrastruktuurin käyttö edellyttää tiivistä yhteistyötä rataverkon haltijoiden välillä sekä tiivistä vuorovaikutusta rautatieyritysten ja muiden rautatieliikenteeseen ja multimodaalikuljetuksiin ja logistiikkaan suoraan osallistuvien sidosryhmien kanssa. Sen vuoksi on tarpeen säätää jäsennellystä koordinoinnista rataverkon haltijoiden ja muiden sidosryhmien välillä.
- (18) Rautatiepalvelujen luotettavuus on yksi rautatieliikenteen asiakkaiden tärkeimpinä pitämistä näkökohdista. Aikataulujen luotettavuus on myös ratkaiseva tekijä rautatiejärjestelmän moitteettoman toiminnan kannalta, kun palvelujen ja verkostoulokoisvaikutusten välillä on vahva vuorovaikutus. Tästä syystä aikataulusta poikkeamiset olisi pidettävä mahdollisimman vähäisinä. Lisäksi olisi otettava käyttöön riittävien kannustinten järjestelmä, jolla kannustetaan rataverkon haltijoita, rautatieyrityksiä ja muita asiaankuuluvia sidosryhmiä täyttämään sitoumuksensa. Kannustinten olisi oltava sekä taloudellisia että muita kuin taloudellisia.

(18 a) Tässä asetuksessa olisi otettava käyttöön seuraamusjärjestelmä, jonka mukaan seuraamus tulee maksettavaksi, jos osapuoli, joko rataverkon haltija tai hakija, ei täytä myönnettyä kapasiteettioikeutta koskevia sitoumuksiaan. Kapasiteettioikeuksien muutoksen aiheuttaneen osapuolen toiselle osapuolelle maksaman seuraamuksen tason olisi oltava sellainen, että se kannustaa tehokkaasti rataverkon haltijaa ja hakijoita noudattamaan kapasiteetin suunniteltua käyttöä ja minimoimaan häiriöt. Tason olisi oltava oikeasuhteinen ja syrjimätön, ja siinä olisi otettava huomioon useita tekijöitä, kuten muutoksen vaikutus, muutoksen aiheuttaneen osapuolen toiselle osapuolelle muutoksesta toimittaman ilmoituksen ajankohta, tarjotun vaihtoehdoisen kapasiteetin laatu, jos muutoksen aiheuttaja on infrastruktuurin haltija, tai se, voidaanko kapasiteetti myöntää uudelleen toisen hakijan käytettäväksi, jos muutoksen aiheuttaja on hakija. Rajoittamatta 9 päivänä toukokuuta 1980 tehdyn kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna 3 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyllä Vilnan pöytäkirjalla, jäljempänä 'COTIF-yleissopimus', ja erityisesti sen liitteessä E olevan I osan 8 artiklan 1 kohdan soveltamista ja oikeutta hakea muutosta maksettua seuraamusta koskeviin päätöksiin, muutoksen aiheuttaneen osapuolen tämän asetuksen nojalla maksaman seuraamuksen vuoksi toisen osapuolen osalta muiden samaan muutokseen liittyvien rahallisten vaateiden olisi rauettava, jotta vältettäisiin kaksinkertaiset korvaukset, oikeudenkäyntimenettelyjen moninkertaistuminen sekä pitkät, monimutkaiset ja raskaat menettelyt, joita kyseisen toisen osapuolen kärsimän vahingon täysimääräistä korvaamista koskeva vahingonkorvauskanne edellyttäisi.

(19) Rautatieinfrastruktuuri**palvelujen** ja **rautatieliikennepalvelujen** laadun jatkuva seuranta on ennakoedellytys näiden palvelujen suorituskyvyn parantamiselle. Sen vuoksi on tarpeen luoda avoin ja objektiivinen indikaattorijärjestelmä, jonka avulla saadaan tietoa niistä suorituskykyyn liittyvistä näkökohdista, jotka ovat merkityksellisiä rautatieliikennepalvelujen eri operatiivisten sidosryhmien ja loppukäyttäjien kannalta. Järjestelmän päätehtävässä olisi keskityttävä seuraamaan operatiivisten sidosryhmien tekemien sitoumusten täyttämistä ja suorituskyvyn edistymistä ajan mittaan ottaen samalla huomioon rautatiealan erilaiset olosuhteet ja ominaispiirteet. [...]

(20) Rautateiden infrastruktuuripalvelujen suorituskyvyn parantamiseksi yhtenäisellä eurooppalaisella rautatiealueella [...] **ENIMin** olisi [...] **kehitettävä** suorituskyvyn tarkastelun **eurooppalainen** [...] kehys. Kehyksellä olisi **pyrittävä** varmistamaan [...], että kaikki EU:n rataverkon haltijat käyttävät yhteisiä periaatteita ja menetelmiä suorituskyvyn mittaamiseen sovittujen indikaattoreiden avulla. Kehyksen olisi mahdollistettava EU:n rautatieverkon suorituskyvyn puutteiden tunnistaminen. Sillä olisi **pyrittävä** varmistamaan [...], että rataverkon haltijat asettavat suorituskykytavoitteet siten, että niissä otetaan huomioon niiden hallinnoiman verkon erityispiirteet mutta samalla varmistetaan johdonmukaisuus kaikkein merkittävimpien suorituskykypuutteiden tunnistamisessa. Kehyksen olisi mahdollistettava se, että rataverkon haltijat voivat tehdä yhteistyötä EU:n tasolla määrittääkseen toimenpiteitä suorituskykypuutteiden korjaamiseksi ja niiden vaikutuksen seuraamiseksi. [...] **ENIMin** [...] olisi tarkasteltava tätä kehystä säännöllisesti uudelleen sen varmistamiseksi, että se on tarkoituksenmukainen.

(20 a) ENIMin olisi laadittava eurooppalainen suorituskyvyn tarkastelukertomus, joka kattaa ainakin [uudessa TEN-T-asetuksessa] perustettuihin eurooppalaisiin liikennekäyttöön kuuluvat radat. Euroopan rautatieliikenteen sääntelyviranomaisten verkoston olisi osallistuttava tähän uudelleentarkasteluun antamalla arviointinsa ja suosituksia rautateiden infrastruktuuripalvelujen ja rautatieliikennepalvelujen suorituskyvystä.

(21) Jotta voidaan varmistaa [...] rataverkon haltijoiden **tehokas koordinointi EU:n tasolla**, [...] **ENIMistä** [...] olisi tultava toimivampi. Siihen olisi sisällyttävä päätöksentekomekanismeja, joiden avulla [...] rataverkon haltijat voivat koordinoida tehokkaasti ratakapasiteetin strategista suunnittelua.

(21 a) Kaikkien jäsenvaltioiden rataverkon haltijoiden, jotka vastaavat TEN-T-ydinverkkoon ja laajennettuun [...] ydinverkkoon kuuluvista radoista, olisi oltava ENIMin jäseniä. Myös muiden jäsenvaltioiden rataverkon haltijoiden olisi voitava osallistua ENIMin keskusteluihin ilman äänioikeutta. Lisäksi on unionin edun mukaista sallia Euroopan vapaakauppaliiton (EFTA) jäsenvaltioiden ja Euroopan unionin puolesta neuvoston päätöksen (EU) 2017/1937 mukaisesti allekirjoitetun liikenneyhteisön perustamista koskevan sopimuksen kaakkoiseurooppalaisten osapuolten TEN-T-ydinverkkoon ja laajennettuun ydinverkkoon kuuluvista radoista vastaavien rataverkon haltijoiden äänioikeudeton osallistuminen ENIMIin edellyttäen, että kyseiset valtiot tai osapuolet

soveltavat asetusta unionin kanssa tehdyn kansainvälisen sopimuksen perusteella.
Nämä valtiot ja osapuolet ovat unionin läheisiä kumppaneita liikenteen alalla.
Maantieteellisen sijaintinsa vuoksi useimmilla niistä on merkittäviä rautatieyhteyksiä jäsenvaltioihin tai kauttakulkuliikennettä kahden tai useamman jäsenvaltion välillä.
Sen vuoksi niiden panos ENIMin työhön on tärkeä.

(21 b) Jäsenvaltioiden toimenpiteet ja poliittiset suuntaviivat, jotka vaikuttavat rajat ylittävään rautatieliikenteeseen, olisi koordinoitava jäsenvaltioiden välillä mahdollisuuksien mukaan nykyisten foorumien puitteissa.

- (22) Rautateiden sääntelyelinten olisi tehtävä yhteistyötä unionin tasolla, jotta varmistetaan sääntelykehyksen yhdenmukainen soveltaminen ja hakijoiden yhdenmukainen kohtelu yhtenäisellä eurooppalaisella rautatiealueella. Yhteistyö olisi toteutettava Euroopan rautateiden sääntelyelinten verkoston (ENRRB) kautta, jotta voidaan kehittää yhteisiä käytäntöjä niiden päätösten tekemistä varten, joihin niillä tämän asetuksen nojalla on valtuudet. Tätä varten [...] **ENRRB:n** olisi hoidettava koordinoitavia ja **se voi** antaa ei-sitovia suosituksia, [...] lausuntoja **tai raportteja rajat ylittävästä rautatieliikenteestä ja rautateiden infrastruktuuripalvelujen ja rautatieliikennepalvelujen suorituskyvystä [...]. ENRRB:n antamat suositukset ja lausunnot eivät saisi** vaikuttaa rautateiden sääntelyelinten tai rataverkon haltijoiden toimivaltaan.
- (23) Rautatiekapasiteetin ja liikenteen tehokas hallinta edellyttää datan ja tietojen vaihtoa rataverkon haltijoiden, hakijoiden ja muiden operatiivisten sidosryhmien välillä. Vaihto voi olla huomattavasti vaikuttavampaa ja tehokkaampaa yhteentoimivien digitaalisten välineiden ja mahdollisuuksien mukaan automaation avulla. Yhteentoimivuuden eritelmät olisi sen vuoksi pantava täytäntöön ensi tilassa, ja niitä olisi kehitettävä edelleen teknologian kehityksen ja tässä asetuksessa esitettyjen uusien prosessien huomioon ottamiseksi.
- (24) Rataverkon haltijoiden olisi erityisesti digitalisaation osalta varmistettava yhdenmukaisuus neuvoston asetuksen (EU) 2021/2085 IV osastolla perustetun Euroopan rautatiet - yhteisyrityksen työn kanssa [...] [...] [...] **asetuksen (EU) 2021/2085 96 artiklassa tarkoitetun järjestelmäpilarin ohjausryhmän ja 97 artiklassa tarkoitetun käyttöönotto-ryhmän avulla.**

(25) [...].

- (26) Komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä säädöksiä perussopimuksen 290 artiklan mukaisesti, jotta voidaan varmistaa kansainvälisen rautatieliikenteen kapasiteetin ja liikenteen hallinnan sujuvuus, minimoida myönnetyn kapasiteetin peruutukset ja rautatieliikenteen keskeytyminen rautatieverkossa tapahtuvien häiriöiden vuoksi sekä ottaa huomioon rataverkon haltijoiden käytäntöjen kehitys ja uusien kapasiteetin myöntämismenetelmien sekä tieto- ja viestintätekniikan käyttö. Näiden valtuuksien olisi koskettava ratakapasiteetin strategisen suunnittelun tuotosten **tiettyjä osatekijöitä**; strategisen kapasiteetin suunnittelun ja kapasiteetin käyttöoikeuksien myöntämismenettelyn aikataulua; myönnettyihin kapasiteetin käyttöoikeuksiin tehtävien muutosten ja hakijoille tarjottavien vaihtoehtoisten ratkaisujen rakentamisen [...] **kestoja**; ratatöistä johtuvien kapasiteettirajoitusten koordinoinnin, niihin liittyvän kuulemisen ja niiden julkaisemisen aikatauluun [...] **liittyviä tiettyjä osatekijöitä**; [...] paljon käytetyn ja ylikuormitetun infrastruktuurin **kapasiteetin käyttöä koskevia kynnyksarvoja** ja [...]; [...] operatiivisille sidosryhmille annettavia tietoja [...]. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa¹⁸ vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle olisi toimitettava kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.
- (27) Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovalta ottaa käyttöön teknisiä ja toiminnallisia vaatimuksia, joilla helpotetaan yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen moitteetonta toimintaa ja jotka koskevat yhdenmukaisia perusteita rataverkon haltijoiden hakijoille asettamille vaatimuksille; [...] **yksityiskohtaisia sääntöjä puitesopimusten tekemiselle sekä tällaisten sopimusten muodolle ja sisällölle; ratakapasiteetin käytön laskemismenetelmän keskeisiä periaatteita; kapasiteettioikeuksien muutosten luokittelua ja edellytyksiä, joiden perusteella korvaukset maksetaan** [...], perusteita ja menettelyjä aikataulun muuttamiselle **verkkohäiriöiden hallitsemiseksi**; [...] **ja suorituskyvyn tarkastelua**

¹⁸ OJ L 123, 12.5.2016, s. 1.

koskevan eurooppalaisen kehyksen tiettyjä osatekijöitä [...] [...]. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011¹⁹ mukaisesti. **Jos komitea ei anna lausuntoa tarkastelumenettelyn puitteissa, komission ei pitäisi hyväksyä ehdotusta täytäntöönpanosäädökseksi.**

- (28) Korvataan direktiivissä 2012/34/EU säädetyt kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevat säännöt tässä asetuksessa säädetyillä säännöillä. Sen vuoksi tässä asetuksessa olisi määriteltävä rataverkon haltijoiden välistä yhteistyötä koskevat säännöt, rautatiealan sääntelyelinten välistä yhteistyötä koskevat säännöt, vaatimukset, jotka koskevat rautatieyritysten käytettävissä olevan rautatieinfrastruktuurin luonnetta kuvaavan verkkoselostuksen osia, infrastruktuurin käyttöoikeuden ehdot sekä kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevat periaatteet ja perusteet. Yhteistyötä ja koordinointia koskevat säännöt sekä verkkoselostuksen osat, jotka eivät liity kapasiteetin hallintaan, olisi säilytettävä direktiivissä 2012/34/EU.
- (29) Asetuksen (EU) N:o 913/2010²⁰ jälkiarvioinnissa todettiin, että asetuksen vaikutus oli liian vähäinen, jotta se edistäisi liikennemuotosiirtymää maanteiltä rautateille. Lisäksi jäsenvaltioiden ja rataverkon haltijoiden välinen yhteistyö rautatieinfrastruktuurin hallinnoinnissa oli edelleen tehotonta rajat ylittävästä näkökulmasta. Arviointi on myös osoittanut, että kapasiteetin hallinnointi erikseen rautateiden tavaraliikennekäytävillä ja muualla verkossa ei ole tehokasta. Rautatieverkon kapasiteetin käyttöön olisi sovellettava yhteistä sääntelykehystä, jossa konsolidoidaan direktiivin 2012/34/EU ja asetuksen (EU) N:o 913/2010 asiaa koskevat säännökset. Sen vuoksi asetus (EU) N:o 913/2010 **olisi kumottava** ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevat direktiivin 2012/34/EU säännökset olisi kumottava ja korvattava tällä asetuksella **varmistuen samalla riittävä siirtymäkausi.**

¹⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

²⁰ SWD(2021) 134 final, 2.6.2021.

- (30) Aikataulun laatiminen edellyttää, että valmistelevat toimet toteutetaan mainitun aikataulun voimaantuloa edeltävinä vuosina. Sen vuoksi siirtyminen direktiivillä 2012[...]/34/EU ja asetuksella (EU) N:o 913/2010 perustetusta sääntelykehyksestä tällä asetuksella vahvistettuun sääntelykehykseen merkitsee sitä, että uuden kehyksen mukaisten aikataulujen valmistelu olisi aloitettava samaan aikaan kuin nykyisen kehyksen sääntöjä vielä sovelletaan. Siirtymävaiheessa **olisi** [...] tästä syystä sovellettava kaksitahoista järjestelmää, jossa tietyn aikataulun edellyttämien valmisteluvaiheiden olisi oltava kyseiseen aikatauluun sovellettavan oikeudellisen kehyksen mukaisia. Nykyisen kehyksen mukaisesti tehtyjen puitesopimusten soveltamista olisi voitava jatkaa uudessa järjestelmässä siirtymäkauden ajan.
- (31) Aikataulun valmistelu olisi uuden kehyksen mukaisesti aloitettava **käynnistämällä** [...] kapasiteettistrategia**vaihe** viisi vuotta ennen tietyn aikataulun voimaantuloa. **Tämä aikataulu on johdonmukainen jäsenvaltion ja rataverkon haltijan välillä tehtyjen sopimusjärjestelyjen aikataulun kanssa, johon sisältyy infrastruktuurin haltijalle rahoituksen myöntämiseksi sovittujen maksujen rakenne ja joka kattaa vähintään viiden vuoden ajanjakson, kuten direktiivissä 2012/34/EU säädetään.** Jotta uutta sääntelykehystä kyettäisiin soveltamaan varhaisessa vaiheessa, voitaisiin alalla jo tehty valmistelutyö huomioiden lyhentää kahden ensimmäisen aikataulun vahvistamiseen johtavien toimien aikataulua 38 kuukauteen lyhentämällä kapasiteettistrategiaa koskevaa vaihetta. Näin ollen ensimmäisen uuden sääntelykehyksen mukaisen aikataulun olisi oltava [...] **13.** joulukuuta 20**31** [...] alkava aikataulu. Kaikkien sidosryhmien olisi aloitettava viipymättä tarvittavat valmistelut uuden kehyksen noudattamiseksi.

(32) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitetta, joka on ratakapasiteetin ja liikenteen tehokkaampi hallinnointi, mikä parantaa palvelujen laatua ja mahdollistaa liikenteen lisäämisen rautatieverkossa, vaan se voidaan sen ylikansallisen luonteen vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla, joten unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

I LUKU

YLEISET SÄÄNNÖKSET

1 artikla

Kohde ja soveltamisala

1. Tässä asetuksessa vahvistetaan periaatteet, säännöt ja menettelyt, joita sovelletaan ratakapasiteetin hallintaan ja koordinointiin palvelupaikkojen **ylläpitäjien** kanssa, liikenteen hallintaan, kriisinhallintaan ja suorituskyvyn hallintaan kotimaan ja kansainvälisen rautatieliikenteen osalta. Siinä vahvistetaan myös säännöt, jotka koskevat rataverkon haltijoiden välistä ja muiden asiaankuuluvien sidosryhmien kanssa toteutettavaa eurooppalaista koordinoitiverkostoa sekä kapasiteetin ja liikenteen hallinnan valvontaa.
2. Tätä asetusta sovelletaan rautatieinfrastruktuurin käyttöön direktiivin 2012/34/EU 1 artiklan 2 kohdassa tarkoitettussa kotimaisessa ja kansainvälisessä rautatieliikenteessä, mukaan lukien mainitun direktiivin 3 artiklan 11 kohdassa määritellyt palvelupaikat.
3. Tämän asetuksen **I luvun 2 ja 3 artiklaa ja** II–V lukua ei sovelleta rautatieinfrastruktuuriin tai rautatiepalveluihin, **joihin jäsenvaltio** ei sovelleta [...] direktiivin 2012/34/EU IV lukua mainitun direktiivin 2 artiklan 3, 3 a, 4, 8 **ja** 8 a [...] kohdan mukaisesti asianomaisten poikkeusten voimassaoloaikana.

Tätä asetusta ei sovelleta rautatiepalveluihin, jotka jäsenvaltio on jättänyt direktiivin 2012/34/EU IV luvun soveltamisalan ulkopuolelle kyseisen direktiivin 2 artiklan 10 kohdan mukaisesti.

Tätä asetusta ei sovelleta direktiivin 2012/34/EU 2 artiklan 9 kohdassa tarkoitettuihin yrityksiin tai liikennepalveluihin.

4. Tätä asetusta ei sovelleta Kyprokseen eikä Maltaan niin kauan kuin niiden alueella ei ole rautatiejärjestelmää.

5. Tämä asetus ei estä jäsenvaltioita toteuttamasta toimenpiteitä, jotka ovat tarpeen keskeisten turvallisuus- tai puolustusetujen turvaamiseksi, ja toimenpiteitä, joilla varmistetaan, että puolustusvoimilla on riittävät mahdollisuudet käyttää rautatieinfrastruktuuria, erityisesti sotilasoperaatioita ja -koulutusta varten, mukaan lukien 47 artiklan 1 kohdan a–e alakohdassa kuvatut toimenpiteet. Tällaisten toimenpiteiden hyväksymiseen sovelletaan soveltuvin osin 47 artiklan 1 kohdan toista ja kolmatta alakohtaa ja 2–7 kohtaa.

6. Tämä asetus ei vaikuta infrastruktuurin kehittämisen ja ylläpidon rahoitusta koskeviin jäsenvaltioiden velvollisuuksiin. Siinä ei säädetä tältä osin mistään taloudellisesta velvoitteesta.

2 artikla

Yleiset vastualueet ja periaatteet

1. Rataverkon haltijat vastaavat ratakapasiteetin ja rautatieliikenteen hallinnasta, sanotun kuitenkaan rajoittamatta direktiivin 2012/34/EU 7 c artiklan soveltamista.

Kaikissa ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiseen liittyvissä tämän asetuksen säännöksissä olevia viittauksia rataverkon haltijaan pidetään viittauksina direktiivin 2012/34/EU 7 a artiklan 3 kohdassa tarkoitettuun käyttöoikeuksia myöntävään elimeen.
2. Tehokkaan ja toimivan ratakapasiteetin tarjonnan ja liikenteenhallinnan helpottamiseksi unionissa **55 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen** rataverkon haltijoiden on tehtävä yhteistyötä direktiivin 2012/34/EU 7 f artikkelissa tarkoitettussa rataverkon haltijoiden eurooppalaisessa verkostossa, jäljempänä 'ENIM', yhteistyötä koskevien tämän asetuksen säännösten mukaisesti.
3. Täyttäessään **tämän asetuksen** [...] mukaisia **tehtäviään ja** velvollisuuksiaan rataverkon haltijoiden on
 - a) hyödynnettävä mahdollisimman tehokkaasti käytettävissä olevaa ratakapasiteettia [...];

- b) maksimoitava rautatieinfrastruktuurin mahdollistamien rautatieliikennepalvelujen yhteiskunnallinen arvo sosiaaliselta ja taloudelliselta sekä ympäristön kannalta;
- c) varmistettava ratakapasiteetin syrjimätön hallinnointi ja avoin **ja reilu** käyttömahdollisuus, myös **infrastruktuuria koskevien** töiden aikana, tasapuolisen kilpailun [...] **mahdollistamiseksi ja rautatieliikenteen parhaan mahdollisen kilpailukyvyn varmistamiseksi**;
- d) mahdollistettava saumaton rautatieliikenne useammassa kuin yhdessä verkossa **erityisesti mahdollistamalla tavara- ja henkilöjunien liikennöiminen moitteettomissa olosuhteissa ja niiden siirtyminen verkosta toiseen**;
- e) varmistettava läpinäkyvyys ratakapasiteetin tilan ja saatavuuden suhteen;
- f) tarkasteltava ja parannettava rautateiden infrastruktuurin [...] suorituskykyä tiiviissä yhteistyössä [...] **operatiivisten sidosryhmien** kanssa;
- g) edistettävä yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen toteuttamista ja kehittämistä.

3 artikla

Rataverkon haltijan puolueettomuus liikenteen ja kapasiteetin hallinnassa sekä kunnossapidon suunnittelussa

1. Rataverkon haltijoiden on hoidettava liikenteen ja kapasiteetin hallintatehtävät, mukaan lukien kunnossapidon suunnittelu, läpinäkyvällä ja syrjimättömällä tavalla, eivätkä minkäänlaiset eturistiriidat saa vaikuttaa näitä toimintoja koskevista päätöksistä vastaaviin henkilöihin.

1 a. Rataverkon haltijan on pidettävä luottamuksellisina sille toimitettuihin tietoihin liittyviä liikesalaisuuksia kansallisen ja EU:n lainsäädännön mukaisesti, tarvittaessa myös anonymisoimalla muiden osapuolten kanssa jaetut tiedot.

2. Liikenteen hallinnan osalta rataverkon haltijoiden on varmistettava, että rautatieyrityksillä **ja palvelupaikkojen ylläpitäjillä** on niitä koskevissa häiriötilanteissa mahdollisuus saada oikea-aikaisesti käyttöönsä kaikki asiaankuuluvat tiedot. Jos rataverkon haltija myöntää lisää oikeuksia osallistua liikenteenhallintaprosessiin, sen on toimittava asianomaisten rautatieyritysten **ja palvelupaikkojen ylläpitäjien** kannalta läpinäkyvällä ja syrjimättömällä tavalla.
3. Rataverkon haltijan on kapasiteetin hallinnan ja rautatieinfrastruktuurin merkittävän kunnossapidon, uudistamisen ja parantamisen pitkän aikavälin suunnittelun osalta kuultava hakijoita, sellaisina kuin ne on määritelty direktiivin 2012/34/EU 3 artiklan 19 alakohdassa, tämän asetuksen mukaisesti ja otettava [...] [...] **mahdollisimman tarkasti** huomioon esitetyt huolenaiheet.

4 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa sovelletaan direktiivin 2012/34/EU 3 artiklan määritelmiä.

Lisäksi tässä asetuksessa tarkoitetaan:

- 1) 'ylivoimaisella esteellä' mitä tahansa ennalta arvaamatonta [...] tapahtumaa tai tilannetta, johon rataverkon haltija tai rautatieyritys ei voi vaikuttaa ja jota ei kohtuullisella ennakoinnilla ja huolellisuudella voida välttää tai estää ja jota ei voida ratkaista sellaisilla toimenpiteillä, jotka ovat tekniseltä, rahoitukselliselta tai taloudelliselta kannalta kohtuudella toteutettavissa, jotka ovat tosiasiallisesti tapahtuneet ja objektiivisesti todennettavissa ja jotka estävät rataverkon haltijaa tai haltijoita väliaikaisesti tai pysyvästi täyttämästä tämän asetuksen tai direktiivin 2012/34/EU mukaisia velvoitteitaan tai rautatieyritystä täyttämästä sopimusvelvoitteitaan rataverkon haltijaa tai haltijoita kohtaan;

- 2) 'yhteentoimivuudella' Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/797²¹ 2 artiklan 2 kohdassa määriteltyä yhteentoimivuutta;
- 3) 'operatiivisilla [...] **sidosryhmillä**' [...] **hakijoita**, [...] rautatie**yrityksiä**, [...] rataverkon **haltijoita, asetuksessa (EU) 1370/2007 tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia**, palvelupaikkojen [...] **ylläpitäjiä** ja mitä tahansa muita yksiköitä, jotka osallistuvat suoraan rautatieliikennepalvelujen tarjoamiseen;
- 4) 'eurooppalaisella koordinaattorilla' asetuksen [... uusi TEN-T-asetus] [...] **52 artiklan nojalla nimettyä**[...] koordinaattoria;
- 4 a) 'eurooppalaisilla liikennekäytävillä' asetuksen [... uusi TEN-T-asetus] 11 artiklassa tarkoitettuja käytäviä;**
- 4 b) 'kaupunkisolmukohdilla' asetuksen [uusi TEN-T-asetus] 3 artiklan 6 alakohdassa määriteltyjä kaupunkisolmukohtia;**
- 4 c) 'vdinverkolla' asetuksen [uusi TEN-T-asetus] liitteessä I määriteltyä vdinverkkoa; Sovellettaessa 55 artiklan 3 a kohtaa 'vdinverkolla' [uuden TEN-T-asetuksen] liitteessä IV määriteltyä vdinverkkoa;**
- 4 d) 'laajennetulla vdinverkolla' asetuksen [uusi TEN-T-asetus] liitteessä I määriteltyä laajennettua vdinverkkoa; Sovellettaessa 55 artiklan 3 a kohtaa 'laajennetulla vdinverkolla' [uuden TEN-T-asetuksen] liitteessä IV määriteltyä laajennettua vdinverkkoa;**
- 5) 'puitesopimuksella' julkis- tai yksityisoikeudellista oikeudellisesti sitovaa yleistä sopimusta, jossa määritetään hakijan ja rataverkon haltijan oikeudet ja velvoitteet yhtä aikataulukautta pidemmäksi ajaksi myönnettävän ratakapasiteetin ja samalta ajalta perittävien maksujen osalta;

²¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/797, annettu 11 päivänä toukokuuta 2016, rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta Euroopan unionissa (EUVL L 138, 26.5.2016, s. 44).

- 6) 'samanaikaisella kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisellä' prosessia, jossa rataverkon haltijat myöntävät ratakapasiteettia tiettyyn määräpäivään mennessä vastaanotettujen kapasiteettihakemusten perusteella ja koordinoimalla näitä hakemuksia, jotta varmistetaan, että infrastruktuuria hyödynnetään mahdollisimman hyvin ja mahdollisimman tarkasti hakemuksia vastaavalla tavalla;
- 7) 'ensin tullutta palveluaan ensin -periaatteella' ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisen periaatetta, jossa kapasiteettihakemuksia priorisoidaan myöntämismenettelyssä saapumisjärjestyksen mukaisesti;
- 8) 'reitillä' ratakapasiteettia, joka tarvitaan junan kuljettamiseen kahden paikan välillä tietynä ajanjaksona ja joka kuvataan täsmällisenä reittiosuutena, johon sisältyy kyseisen junan aikataulusuunnitelma eli lähtö- ja määräpaikka, saapumisaika ja -päivä sekä poistumisaika ja -päivä, mukaan lukien mahdollinen pysähdyspaikka ja siihen liittyvät lähtöajat;
- 9) 'kapasiteettieritelmällä' kapasiteettioikeutta, jossa täsmennetään [...] ratakapasiteetin kaupalliset ja toiminnalliset ominaisuudet, **jotka rataverkon haltijan on määrä toimittaa asianomaiselle hakijalle, siten, että mukana on** riittävästi tietoa, jotta se voi valmistella erityisiä reittejä, joissa otetaan huomioon nämä ominaisuudet;
- 10) 'usean verkon rautatiepalvelulla' kotimaan tai kansainvälistä rautateiden tavara- tai matkustajaliikennepalvelua, jota harjoitetaan kahdessa tai useammassa eri rataverkon haltijoiden hallinnoimassa verkossa. Juna voidaan yhdistää ja/tai jakaa osiin, ja eri osuuksilla voi olla eri lähtöpaikat ja määränpääät [...];
- 11) 'usean verkon kapasiteettioikeudella' kaikkia kapasiteettioikeuksia, jotka mahdollistavat usean verkon rautatiepalvelun tarjoamisen;
- 12) 'ratakapasiteetin osittamisella' osuuksien osoittamista infrastruktuurin osuuden käytettävissä olevasta kokonaiskapasiteetista erityyppisille rautatieliikennepalveluille ja ratatöistä johtuville kapasiteettirajoituksille.
- 13) 'aikataululla' jatkuvasti päivitettäviä tietoja, joissa määritellään myönnettyinä kapasiteettioikeuksina ilmaistuna kaikki suunnitellut junien ja liikkuvan kaluston liikkeet, jotka tapahtuvat aikataulukauden aikana asianomaisessa infrastruktuurissa;

14) 'aikataulukaudella' ajanjaksoa, jonka aikana tietty aikataulu on voimassa;

14 a) 'jatkuvalle suunnitteluprosessilla' menetelmää, jolla kapasiteettia jaetaan ainakin rautateiden tavaraliikennepalveluille vuotuisen myöntämismenettelyn määräaikojen ulkopuolella;

15) 'ratatöillä' rautatieinfrastruktuuriin kohdistuvaa **toimenpidettä, jonka** [...] tarkoituksena on direktiivin 2012/34/EU 3 artiklan 2 a alakohdassa määritelty rautatieinfrastruktuurin kehittäminen, mainitun direktiivin 2 c alakohdassa määritelty rautatieinfrastruktuurin kunnossapito, mainitun direktiivin 2 d alakohdassa määritelty rautatieinfrastruktuurin uudistaminen tai mainitun direktiivin 2 e alakohdassa määritelty rautatieinfrastruktuurin parantaminen;

16) 'säätelyelimellä' direktiivin 2012/34/EU 55 artiklassa tarkoitettua säätelyelintä;

17) 'poikkeamalla' **mitä tahansa** tapahtumaa tai samaa alkuperää olevaa tapahtumasarjaa, joka aiheuttaa häiriötä rautatieliikenteelle [...];

17 a) 'solmukohdalla' paikkaa, joka yhdistää vähintään kaksi rataa, joista yhtäkään ei ole tämän asetuksen 1 artiklan 3 kohdan nojalla jätetty tämän asetuksen I luvun 2 ja 3 artiklan ja II–V luvun soveltamisalan ulkopuolelle;

17 b) 'erityisellä aikataulusuunnittelulla' järjestelmää, jossa tietyn verkon osuuksilla ja solmukohdilla tai verkon osalla, mukaan lukien usean verkon liikenteen osalta, järjestetään tietyllä aikavälillä reittien yhdistelmä, joka on yleensä tarkoitus toistaa säännöllisin väliajoin ja jossa otetaan tarvittaessa huomioon yhteydet ja siirtoajat palvelujen välillä.

II LUKU RATAKAPASITEETIN HALLINTA

OSA 1

Ratakapasiteetin hallintaa koskevat yleiset periaatteet

5 artikla

Kapasiteetin hallinta

1. Rataverkon haltijoiden on hallinnoitava ratakapasiteettia toteuttamalla suunnitteluprosessi ja käyttöoikeuden myöntämismenettely, joihin kuuluu yhteensä seuraavat kolme vaihetta:
 - a) jäljempänä 2 jaksossa tarkoitettu strateginen kapasiteetin suunnittelu;
 - b) jäljempänä 3 jaksossa tarkoitettu aikataulusuunnittelu ja ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen;
 - c) jäljempänä 4 jaksossa tarkoitettu myönnetyn kapasiteetin mukauttaminen ja aikataulun muuttaminen.
2. Direktiivin 2012/34/EU liitteessä IV vahvistetun sisällön lisäksi rataverkon haltijoiden on sisällytettävä mainitun direktiivin 27 artiklassa tarkoitettuun verkkoselostukseen rautatieyritysten käyttöön annettua infrastruktuuria koskeva jakso; kapasiteetin hallintaa koskeva jakso; toimintaa koskeva jakso, jossa käsitellään muun muassa liikenteenhallintaa, häiriöiden hallintaa ja kriisinhallintaa; ja suorituskyvyn hallintaa koskeva jakso liitteen IV mukaisesti.
3. Edellä 1 kohdassa tarkoitettua kapasiteetin hallintaa koskeva päätöksenteko, mukaan lukien saatavuuden määrittely ja arviointi sekä kapasiteettioikeuksien myöntäminen, on direktiivin 2012/34/EU 3 artiklan 2 f alakohdassa tarkoitettu infrastruktuurin hallinnon olennainen toiminto. Siihen sovelletaan mainitussa direktiivissä säädettyjä olennaisia toimintoja koskevia säännöksiä.

6 artikla

Kapasiteetin hallintaa koskeva eurooppalainen kehys

- 1.[...] **1.** Tätä varten ENIM laatii ja hyväksyy **viimeistään [24 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta]** kapasiteetin hallintaa koskevan eurooppalaisen kehyksen II luvun säännösten mukaisesti [...].
- 2.[...] **Operatiivisten sidosryhmien kuulemisen jälkeen** [...] on määriteltävä yhteiset periaatteet ja menettelyt ratakapasiteetin hallintaa sekä rataverkon haltijoiden [...] ja muiden operatiivisten sidosryhmien välistä koordinointia varten. **Rataverkon haltijoiden on pyrittävä noudattamaan kyseisiä yhteisiä periaatteita ja menettelyjä ratakapasiteetin hallinnassa.**
- 3[...] **1 a.** ENIM toimittaa Euroopan rautateiden sääntelyelinten verkostolle luonnoksen **kapasiteetin hallintaa koskevaksi eurooppalaiseksi kehykseksi 18 kuukauden kuluessa tämän asetuksen voimaantulosta. Euroopan rautateiden sääntelyelinten verkosto toimittaa ENIMille suosituksen kapasiteetin hallintaa koskevaksi eurooppalaiseksi kehykseksi neljän kuukauden kuluessa siitä, kun se on vastaanottanut ENIMin valmisteleman luonnoksen. ENIM ottaa tämän suosituksen mahdollisimman tarkasti huomioon hyväksyessään kapasiteetin hallintaa koskevan eurooppalaisen kehyksen.**
- 2.** Kapasiteetin hallintaa koskevan eurooppalaisen kehyksen on sisällettävä vähintään liitteessä III luetellut seikat, ja sitä on päivitettävä tarvittaessa rataverkon haltijoiden, rautatieyritysten ja muiden hakijoiden kokemuksen huomioon ottamiseksi ja ENIMin toiminnan perusteella. **Kapasiteetin hallintaa koskevaa eurooppalaista kehystä päivittäessään ENIM toimittaa Euroopan rautateiden sääntelyelinten verkostolle luonnoksen suosituksen saamiseksi.**
4. [...] Laatiessaan direktiivin 2012/34/EU [...] 27 artiklassa [...] ja 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua verkkoselostusta **rataverkon haltijoiden on otettava mahdollisimman tarkasti huomioon kapasiteetin hallintaa koskeva eurooppalainen kehys.** Niiden on esitettävä verkkoselostuksessa selitys, jos kapasiteetin hallintaa koskevassa eurooppalaisessa kehyksessä vahvistetuista yhteisistä periaatteista ja menettelyistä poiketaan.

7 artikla

Hakijat

1. Hakijoiden on haettava ratakapasiteetin käyttöoikeutta. Ratakapasiteetin käyttöä varten hakijoiden, **jotka eivät ole rautatieyrityksiä**, on nimettävä rautatieyrittäjä [...]. **Rautatieyrityksen on tehtävä** sopimus rataverkon haltijan kanssa direktiivin 2012/34/EU 28 artiklan mukaisesti. Tämä ei rajoita hakijoiden oikeutta tehdä puitesopimuksia rataverkon haltijoiden kanssa tämän asetuksen 31 artiklan mukaisesti.
2. Rataverkon haltija voi asettaa hakijoille vaatimuksia varmistaakseen, että sen oikeutetut odotukset saatavista tuloista ja infrastruktuurin käytöstä turvataan. Vaatimusten on oltava asianmukaisia, läpinäkyviä ja syrjimättömiä. Ne on yksilöitävä verkkoselostuksessa liitteessä IV olevan **2 kohdan c alakohdan [...] mukaisesti** [...]. Ne voivat koskea ainoastaan sellaisen taloudellisen takuun antamista, joka ei ylitä hakijan suunniteltuun toiminta-asteeseen suhteutettua tarkoituksenmukaista tasoa, sekä vakuutusta kyvystä tehdä tarjouksia, jotka ovat ratakapasiteetin myöntämiseen liittyvien edellytysten kanssa yhdenmukaisia.
3. Komissio voi hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan 2 kohdassa **tarkoitettujen vaatimusten [...] määrittelyssä** noudatettavien perusteiden yksityiskohdat. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 72 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

8 artikla

Ratakapasiteetin [...] hallinta

1. Rataverkon haltijoiden on varmistettava, että [...] ratakapasiteettia hallinnoidaan direktiivin 2012/34/EU 26 artiklassa ja tämän asetuksen 2 artiklassa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti 5 artiklassa tarkoitettuna kapasiteetin hallintaprosessin kaikissa vaiheissa.
2. Tehdessään päätöksiä [...] **rata**kapasiteetista rataverkon haltijoiden on otettava huomioon 11 artiklan 3 kohdan mukaiset jäsenvaltioiden tarjoamat ratakapasiteetin käytön strategiset ohjeet [...], **jos jäsenvaltiot ovat antaneet tällaisia ohjeita, sanotun kuitenkin rajoittamatta kyseisen artiklan 4 kohdan soveltamista.**

Jäsenvaltiot voivat tarvittaessa myöntää rataverkon haltijalle korvauksen tulonmenetyksistä, jotka liittyvät yksinomaan [...] ratakapasiteetin käytön strategisten ohjeiden **noudattamiseen**, sanotun kuitenkin rajoittamatta valtioneuvostojen soveltamista.

3. [...] **2 a.** Rataverkon haltijoiden on [...] **kapasiteettia** suunnitellessaan ja myöntäessään **pyrittävä mahdollisimman pitkälti etsimään ratkaisuja, jotka asianomaiset hakijat voivat hyväksyä, varmistaen samalla rautatieinfrastruktuurin optimaalisen käytön kyseisessä verkossa.**

3. Rataverkon haltijoiden on kapasiteettia koskeviin ristiriitoihin puuttuessaan hyödynnettävä mahdollisimman pitkälti 36 artiklassa tarkoitettua sovitteluun perustuvaa ristiriitojen ratkaisumekanismia, johon asianomaiset hakijat osallistuvat ja jonka avulla saadaan aikaan sovintoratkaisuja kilpailevien kapasiteettitarpeiden ja -hakemusten osalta.

4. Jos 3 kohdassa tarkoitettu mekanismi ei johda kilpailevien kapasiteettitarpeiden ja -hakemusten tyydyttävään ratkaisuun, rataverkon haltijoiden on [...] **puututtava kapasiteettia koskeviin** ristiriitoihin [...] **artiklassa 37 tarkoitettun virallisen ristiriitojen ratkaisumekanismin** avulla.

[...]

5. [...]

6. [...]

7. [...]

Ratakapasiteettia koskevat tiedot

1. Rataverkon haltijoiden on annettava [...] hakijoille ja sääntelyelimille **sekä tarvittaessa muille operatiivisille sidosryhmille** tarkat ja ajantasaiset tiedot ratakapasiteetin saatavuudesta koko kapasiteetin hallintaprosessin ajan, myös 2 jaksossa tarkoitetussa strategisen suunnittelun vaiheessa, 3 jaksossa esitettyjen suunnitteluprosessin ja käyttöoikeuden myöntämismenettelyn aikana ja aina, kun myönnettyyn kapasiteettiin tehdään 4 jaksossa tarkoitettuja muutoksia.

Rataverkon haltijoiden on viipymättä julkaistava kaikki 18 artiklassa tarkoitetun kapasiteetin toimitussuunnitelman ja 30 artiklassa tarkoitetun aikataulun päivitykset.

2. Rataverkon haltijoiden on julkaistava 1 kohdassa tarkoitettut tiedot 62 artiklan 5 kohdan mukaisesti [...].
3. Rataverkon haltijoiden on hakijoiden pyynnöstä annettava 1 kohdassa tarkoitettut tiedot **hakijoiden** konkreettisten **kaupallisten ja operatiivisten tarpeiden** [...] perusteella.

10 artikla

Ratatöistä ja huonontuneesta infrastruktuurista johtuvat kapasiteettirajoitukset

1. Rataverkon haltijoiden on suunniteltava ratatyöt liiketoimintasuunnitelman sekä direktiivin 2012/34/EU 8 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen investointi- ja rahoitusohjelmien mukaisesti, sanotun kuitenkin rajoittamatta direktiivin 2012/34/EU **7, 7 a**, 7 c ja 7 e artiklan soveltamista. Jos kyseisiin ohjelmiin liiketoimintasuunnitelman hyväksymisen jälkeen tehdyt muutokset vaikuttavat tai todennäköisesti vaikuttavat ratatöiden suunnitteluun, rataverkon haltijan on esitettävä verkkoselostuksessa yleiskatsaus tällaisista muutoksista ja niiden todennäköisistä vaikutuksista.
2. Rataverkon haltijan on ratatöitä suunnitellessaan toimittava 2 artiklan 3 kohdan ja 3 artiklan mukaisesti.

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

3. Rataverkon haltijoiden on kuultava hakijoita ratatöistä direktiivin 2012/34/ [...] **EU** 7 e artiklassa tarkoitettujen yhteensovittamismekanismien mukaisesti ja rajat ylittävän rautatieliikenteen osalta tämän asetuksen 54 artiklan mukaisesti.
4. Rataverkon haltijan on suunniteltava ratatöistä johtuvat kapasiteettirajoitukset, tiedotettava niistä ja kuultava hakijoita niistä riittävän ajoissa ottaen huomioon arvioidut vaikutukset rautatieyrityksiin. Tätä varten rataverkon haltijoiden on noudatettava liitteessä I olevassa 3 jaksossa esitettyjä [...] **vaatimuksia**.

4 a. Jos [...] kapasiteettirajoituksilla on [...] **liitteessä I olevan 3 jakson 0 kohdassa tarkoitettu** merkittävä vaikutus [...], hakijat voivat pyytää rataverkon haltijaa esittämään kapasiteetin rajoittamista koskevan vaihtoehtoisen suunnitelman, jotta voidaan määrittää ja valita vaihtoehto, jossa hakijoihin ja rataverkon haltijoihin kohdistuvat vaikutukset otetaan tasapainoisesti huomioon. Rataverkon haltijan on toimitettava näille hakijoille alustava suunnitelma käytettävissä olevasta vaihtoehtoisesta kapasiteetista kapasiteettirajoituksen aikana.

Alustavan suunnitelman on katettava sekä asianomainen rata että vaihtoehtoiset radat, **jos tällaisia vaihtoehtoisia ratoja on olemassa**, ja se on otettava huomioon 17 artiklassa tarkoitettussa kapasiteettimallissa ja 18 artiklassa tarkoitettussa kapasiteetin toimitussuunnitelmassa.

5. Rataverkon haltijoiden on otettava huomioon ratatöiden vaikutukset rajat ylittävään liikenteeseen ja lievennettävä niitä. Rataverkon haltijoiden on 53 artiklan mukaisesti koordinoitava **ainakin** kaikki sellaisilla **radoilla** tehtävät ratatyöt, **jotka ovat osa eurooppalaisia liikennekäytäviä**, [...] ja kaikki muut ratatyöt, joilla on merkittäviä rajat ylittäviä vaikutuksia.

Koordinoinnilla on pyrittävä erityisesti optimoimaan ratatöiden aikataulut ja tarjoamaan vaihtoehtoisia kapasiteettia kyseisellä radalla ja vaihtoehtoisilla reittiosuuksilla, **jos tällaisia vaihtoehtoisia reittiosuusia on olemassa**, ottaen huomioon hakijoiden toiminnalliset ja kaupalliset tarpeet.

6. Kapasiteettirajoituksina pidetään myös infrastruktuurin kapasiteetin tai suorituskyvyn alentumista suunnitteluarvojen alle resurssien heikentymisen, kuten sallitun nopeuden tai akselikuormituksen alentamisen, vuoksi. **Tällaiset kapasiteettirajoitukset eivät saa**

johtaa 40 artiklan mukaisiin seuraamuksiin. Tällaisiin **kapasiteettirajoituksiin** sovelletaan 9 artiklassa säädettyjä tiedonantovelvollisuuksia.

7. Rataverkon haltijoiden on mahdollisimman varhaisessa vaiheessa julkaistava tiedot ja kuultava hakijoita suunnitelluista väliaikaisista kapasiteettirajoituksista, niiden vaikutuksesta kaupallisiin tarkoituksiin käytettävissä olevaan kapasiteettiin ja vaihtoehtoisesta kapasiteetista.
8. Siirretään komissiolle valta antaa 71 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan [...]

a a) liitteessä I olevan 3 jakson 0 kohdassa vahvistettuja kapasiteettirajoitusten luokittelua ja vaikutusta liikenteeseen;

a) kyseisen jakson 1 kohdassa vahvistettuja julkaisemisen määräaikoja;

b) kyseisen jakson 4 kohdassa vahvistettuja kapasiteettirajoitusten koordinoinnin määräaikoja;

jos nämä osatekijät on todettu tehottomiksi tai niistä on aiheutunut merkittävää haittaa täytäntöönpanolle, jotta voidaan **vähentää** edelleen ratatoista johtuvien kapasiteettirajoitusten vaikutusta rautatieliikenteeseen **ja rataverkon haltijoille aiheutuvaa hallinnollista taakkaa** ottaen samalla huomioon asianomaisten sidosryhmien suunnitteluun liittyvät, toiminnalliset, tekniset ja kaupalliset näkökohdat **sekä ENIMin kokemukset ja lausunnot.**

10 a artikla

Kapasiteettioikeuksien epäminen tai peruuttaminen yleiseen järjestykseen tai yleiseen turvallisuuteen liittyvistä syistä

1. **Jäsenvaltio voi vaatia rataverkon haltijaa epäämään tai peruuttamaan kapasiteettioikeudet hakijalta, jos kyseisen jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset toteavat, että tällaisten oikeuksien myöntäminen kyseiselle hakijalle aiheuttaa vakavan riskin yleiselle järjestykselle tai yleiselle turvallisuudelle, myös kyseisen jäsenvaltion kansalliselle turvallisuudelle ja puolustukselle. Tällaisten päätösten on oltava asianmukaisesti perusteltuja ja ehdottoman välttämättömiä ja oikeasuhteisia tavoitteeseen nähden.**

2. **Jäsenvaltioiden on ilmoitettava tämän artiklan ensimmäisen kohdan perusteella tehdystä päätöksestä ja sen perusteluista komissiolle, sääntelyelimelle ja usean verkon kapasiteettioikeuden kyseessä ollessa muille asianomaisille jäsenvaltioille kymmenen päivän kuluessa tällaisen päätöksen tekemisestä, sanotun kuitenkin rajoittamatta turvallisuusluokiteltujen tietojen luottamuksellisuutta. Jäsenvaltioiden on säännöllisesti tarkastettava uudelleen kaikkia tällaisia päätöksiä.**
3. **Jos jäsenvaltio ilmaisee huolenaiheita, jotka liittyvät toisen jäsenvaltion tämän artiklan ensimmäisen kohdan perusteella tekemään päätökseen, asianomaisten jäsenvaltioiden on koordinoitava toimintaansa keskenään 53 a artiklan mukaisesti.**

2 JAKSO

STRATEGINEN KAPASITEETIN SUUNNITTELU

11 artikla

Strateginen kapasiteetin suunnittelu

1. Strategisen kapasiteetin suunnittelun on katettava kaikki 12–25 artiklassa säädetyt toimet.
2. Strategisen kapasiteetin suunnittelun yhteydessä on tuotettava seuraavat suunnitteluasiakirjat, joissa annetaan asteittain yksityiskohtaisemmiksi tulevia tietoja käytettävissä olevasta kapasiteetista:
 - a) 16 artiklassa tarkoitettu kapasiteettistrategia;
 - b) 17 artiklassa tarkoitettu kapasiteettimalli;
 - c) 18 artiklassa tarkoitettu kapasiteetin toimitussuunnitelma.

Näiden suoritteiden sisältö ja valmisteluajataulu esitetään liitteessä I olevassa 1 ja 2 jaksossa.

Rataverkon haltijoiden on hyväksyttävä suunnitteluasiakirjat suunnitteluprosessin seuraavan vaiheen perustaksi.

Siirretään komissiolle valta antaa 71 artiklan mukaisesti delegeoituja säädöksiä, joilla

(i) **poistetaan osia liitteessä I olevassa 1 jaksossa vahvistetusta kapasiteettistrategian, kapasiteettimallin ja kapasiteetin toimitussuunnitelman yksityiskohtaisesta sisällöstä ja**

(ii) muutetaan [...] liitteessä I olevassa 2 **jaksossa esitetyjä määräaikoja,**

jos nämä osatekijät on todettu tehottomiksi tai niistä on aiheutunut merkittävää haittaa täytäntöönpanolle, jotta voidaan varmistaa tehokas strateginen

suunnitteluprosessi ja ottaa huomioon rataverkon haltijoiden ja hakijoiden operatiiviset huolenaiheet sekä ENIMin, [...] hakijoiden, [...] sääntelyelinten ja [...] **ENRRB:n**

kokemukset **ja lausunnot** tämän jakson täytäntöönpanosta. **Komissio ei poista liitteessä I olevasta 1 jaksosta osia, jotka vastaavat 16–18 artiklassa tarkoitettuja osia.**

3. Jollei direktiivin 2012/34/EU 4 artiklassa säädetyistä hallinnon riippumattomuuden periaatteesta muuta johdu, jäsenvaltiot voivat antaa rataverkon haltijalle strategisia ohjeita, jotka perustuvat direktiivin 2012/34/EU 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuihin viitteellisiin rautatieinfrastruktuurin kehittämissuunnitelmiin. [...] **Näissä ohjeissa on noudatettava rataverkon haltijoiden toiminnallisia velvollisuuksia, jotta nämä voivat optimoida verkon käytön, ja koordinoitava tehokkaasti kapasiteetin jakamista rajat ylittävää liikennettä varten. Ohjeiden on oltava tässä asetuksessa säädettyjen säännösten mukaisia. Ohjeet on toimitettava hyvissä ajoin, jotta rataverkon haltijat voivat noudattaa liitteessä I vahvistettuja määräaikoja, ja ne voivat kattaa tai** sisältää erityisesti seuraavat:

a) kansallisen rautatiepolitiikan yleiset tavoitteet, jotka ovat merkityksellisiä tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvan strategisen kapasiteetin suunnittelun kannalta, **kuten junien aikatauluja koskevat kansalliset käytännöt;**

b) katsaus rautatieinfrastruktuurin kehittämiseen ottaen huomioon asiaankuuluvat kansallisen tai alueellisen tason suunnitelmat ja strategiat sekä [uuden TEN-T-asetuksen] **[54]** [...] artiklassa tarkoitettujen eurooppalaisten liikennekäytävien työsuunnitelmat;

c) ratakapasiteetin käyttöä koskevat yleiset [...] suuntaviivat, **myös tarvittaessa poliittiset suuntaviivat, jotka liittyvät**

i) 12 artiklassa tarkoitettujen eri liikennetyyppien määriin, jotka rataverkon haltijoiden on pyrittävä ottamaan huomioon strategisissa suunnitteluprosessissa;

ii) sekä tavara- että henkilöliikennepalveluja koskevien erityisten aikataulusuunnitelmien, kuten yhdennettujen säännöllisten aikataulujen, toteuttamiseen;

iii) sen kapasiteetin laajuuteen, joka voidaan varata puitejärjestelyillä tai jatkuvalla suunnittelulla;

iv) 37 artiklassa säädettyjen ristiriitojen ratkaisua koskevien sääntöjen täytäntöönpanoon rataverkon haltijoiden toimesta;

jotka rataverkon haltijan on otettava [...] **mahdollisimman tarkasti** huomioon strategisessa kapasiteetin suunnittelussa, erityisesti 21 artiklassa tarkoitetun paljon käytetyn ja ylikuormitetun infrastruktuurin osalta, **sekä 18 ja 20 artiklassa tarkoitetussa ennakkosuunnitteluprosessissa;**

- d) katsaus julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti harjoitettavan rautatieliikenteen suunniteltuun kehittämiseen ottaen tarvittaessa huomioon asianomaisten alue- tai paikallisviranomaisten näkemykset.

Jäsenvaltioiden on koordinoitava toimintaansa **53 a artiklan mukaisesti** varmistaakseen tämän kohdan mukaisesti antamiensa strategisten ohjeiden johdonmukaisuuden rautateiden kansainvälisen henkilö- ja tavaraliikenteen kehittämisen tukemiseksi.

Rataverkon haltijoiden on perusteltava kaikki poikkeamat jäsenvaltioiden tämän kohdan c ja d alakohdan mukaisesti antamista ohjeista.

Jäsenvaltiot voivat säätää, että tämän kohdan c alakohdassa tarkoitetut ohjeet ovat sitovia.

Jäsenvaltioiden on julkaistava tämän kohdan nojalla hyväksytyt strategiset ohjeet, jos jäsenvaltiot ovat antaneet tällaisia ohjeita. Strategiset ohjeet on julkaistava hyvissä ajoin, jotta voidaan valmistella strategista kapasiteetin suunnittelua.

4. Strategiseen kapasiteetin suunnitteluun ei saa sisältyä kapasiteettioikeuksien myöntämistä yksittäisille hakijoille 26 artiklan mukaisesti.

Strategisen kapasiteetin [...] suunnittelun yleiset vaatimukset

1. Rataverkon haltijoiden on otettava [...] **reilulla, avoimella** ja syrjimättömällä tavalla huomioon kaikäntyyppiset rautatieliikennepalvelut, joita koskevia kapasiteettihakemuksia ne todennäköisesti saavat, riippumatta palvelujen laajuudesta, tuotantoketjun loppupään markkinoiden koosta, peräkkäisten aikataulujen välisestä vakaudesta, säännöllisyydestä tai vuorotiheydestä tietyn aikataulukauden aikana.
2. Strategisessa kapasiteetin suunnittelussa, erityisesti 17 artiklassa tarkoitettussa kapasiteettimallissa ja 18 artiklassa tarkoitettussa kapasiteetin toimitussuunnitelmassa, rataverkon haltijoiden on erotettava toisistaan vähintään seuraavat rautatieliikennepalvelutyypit:
 - a) tavaraliikennepalvelut;
 - b) kaupunkien välinen henkilöliikenne (pitkän matkan liikenne);
 - c) kaupunki- ja lähienkilöliikenne.

ENIM voi tarvittaessa tämän asetuksen täytäntöönpanosta saatujen kokemusten perusteella [...] **ja strategisen suunnitteluprosessin rajat ylittävän johdonmukaisuuden tukemiseksi** laatia yksityiskohtaisemman **yhdenmukaistetun** luettelon, jossa erotellaan tarkemmin rautatieliikennepalvelujen tyypit. [...] **Kyseinen luettelo** sisällytetään 6 artiklassa tarkoitettuun kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen. **Rataverkon haltijoiden on otettava mahdollisimman tarkasti huomioon kyseinen lista.**

3. Rataverkon haltijoiden on ilmoitettava strategisessa kapasiteetin suunnittelussa, erityisesti 17 artiklassa tarkoitettussa kapasiteettimallissa ja 18 artiklassa tarkoitettussa kapasiteetin toimitussuunnitelmassa, ennalta suunniteltu kapasiteetti, joka soveltuu usean verkon liikennepalvelujen, **mukaan lukien rajat ylittävä rautatieliikenne**, tarjoamiseen. **Rataverkon haltijoiden on koordinoitava toimintaansa 53 artiklan mukaisesti, kun ne ilmoittavat usean verkon liikennepalvelujen tarjoamiseen soveltuvan ennalta suunnitellun kapasiteetin.**
4. Strategisessa kapasiteetin suunnittelussa on otettava huomioon myös seuraavat seikat:

- a) ratakapasiteetin kysynnän havaittu rakenne ja kehitys edellisille aikataulukausille myönnetyn kapasiteetin ja direktiivin 2012/34/EU 15 artiklassa tarkoitetun markkinoiden seurannan avulla;
- b) tämän asetuksen 15 artiklassa tarkoitetussa analyysissä määritetty liikennetarpeiden ja siitä johtuvan rautatieliikennepalvelujen ja ratakapasiteetin kysynnän odotettu kehitys;
- c) **hakijoiden ilmoitukset kapasiteettitarpeista ja [...] operatiivisten sidosryhmien** kuulemisen tulokset 13 artiklan mukaisesti;
- d) ratakapasiteetin odotettu tai suunniteltu kehittäminen, erityisesti direktiivin 2012/34/EU 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun viitteellisen rautatieinfrastruktuurin kehittämisstrategian ja direktiivin 2012/34/EU 8 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun rataverkon haltijan liiketoimintasuunnitelman mukaisesti;
- e) suunnitellut ratatyöt, joiden odotetaan vaikuttavan verkkoon;
- f) [...] rautatieliikenteen eri markkinoiden ominaispiirteet erityisesti seuraavien seikkojen osalta:
 - i) nopeus;
 - ii) vuorotiheys;
 - iii) sallitut poikkeamat myönnetystä reitistä;
 - iv) mahdollisuus reitittää uudelleen, muuttaa aikataulua tai korvata palveluja muilla liikennemuodoilla verkkohäiriöiden sattuessa;
 - v) rautatieliikenteen kysynnän epävakaus ja siitä johtuva tarve suunnitella rautatiepalvelut eri aikajänteellä.

5. Strategisessa kapasiteetin suunnittelussa on otettava huomioon puitesopimusten ja jatkuvan suunnittelun yhteydessä myönnetty kapasiteetti.

5 a. Strategista kapasiteetin suunnittelua varten rataverkon haltijoiden on laadittava strateginen reittikartta, jossa määritellään seuraavat seikat:

- a) 16 artiklassa tarkoitetun kapasiteettistrategian, 17 artiklassa tarkoitetun kapasiteettimallin ja 18 artiklassa tarkoitetun kapasiteetin toimitussuunnitelman maantieteellinen soveltamisala;
- b) vaihtoehtoiset radat, joita harkitaan 10 artiklassa tarkoitettujen kapasiteettirajoitusten yhteydessä ja 19 artiklassa tarkoitetun valmiussuunnittelun yhteydessä.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että strateginen reittikartta sisällytetään direktiivin (EU) 2016/797 49 artiklassa tarkoitettuun infrastruktuurirekisteriin.

6. Strategisen kapasiteetin suunnittelun on katettava TEN-T-ydinverkkoon ja laajennettuun ydinverkkoon kuuluvat radat [...]. Rataverkon haltijat, mukaan lukien ne, jotka eivät hallinnoi TEN-T ydinverkkoon ja laajennettuun ydinverkkoon kuuluvia ratoja, voivat päättää sisällyttää strategiseen kapasiteetin suunnitteluun muita hallinnoimansa verkon ratoja ja solmukohtia. Jäsenvaltiot voivat 11 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen strategisten ohjeiden mukaisesti myös säätää, että rataverkon haltijoiden on toteutettava strategista kapasiteetin suunnittelua kyseisten rataverkon haltijoiden hallinnoiman verkon muilla radoilla ja muissa solmukohtissa.

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

[...] Jäsenvaltioiden on varmistettava, että nämä osuudet ilmoitetaan direktiivin (EU) 2016/797 49 artiklassa tarkoitetussa infrastruktuurirekisterissä.

7. Strategisen kapasiteetin suunnittelun on katettava ajanjakso, joka [...] alkaa viisi vuotta [...] ennen sen aikataulun muutosta, jota se koskee. Rataverkon haltijat voivat pidentää määrääaikaa yli viiteen vuoteen erityisesti infrastruktuurin kehittämisen tukemiseksi direktiivin 2012/34/EU 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun viitteellisen rautatieinfrastruktuurin kehittämisstrategian puitteissa.
8. Rataverkon haltijoiden on [...] tarvittaessa tarkasteltava ja päivitettävä strategisen kapasiteetin suunnittelun tuloksia ottaen huomioon erityisesti seuraavat seikat:

- a) rautatieinfrastruktuurin kehittäminen;
 - b) ratakapasiteetin markkinakysynnän muutokset, **myös kapasiteettitarpeita koskevien ilmoitusten kautta**;
 - c) **tämän luvun** 3 ja 4 jaksossa esitettyjen käyttöoikeuden myöntämismenettelyjen tulokset edellisillä aikataulukausilla, mukaan lukien ratakapasiteetin käyttöaste hakijoiden keskuudessa;
 - d) III luvun mukaisesti suoritetusta liikenteenhallinnasta saadut tiedot;
 - e) III luvun mukaisesti toteutetun häiriöiden- ja kriisinhallinnan tulos;
 - f) IV luvun mukaisen suorituskyvyn tarkastelun tulokset.
9. ENIM laatii suuntaviivat, joissa esitetään strategisen kapasiteetin suunnittelun yhteiset periaatteet, menettelyt ja menetelmät, **ja sisällyttää ne tämän asetuksen 6 artiklassa tarkoitettuun kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen.** [...]

Rataverkon haltijoiden on otettava suuntaviivat mahdollisimman tarkasti huomioon direktiivin 2012/34/EU 27 artiklassa tarkoitettussa verkkoselostuksessa. Niiden on tuotava verkkoselostuksessa esiin syyt, jos suuntaviivoissa vahvistetuista yhteisistä periaatteista, menettelyistä ja menetelmistä poiketaan.

13 artikla

Sidosryhmien kuuleminen strategisesta kapasiteetin suunnittelusta

1. Rataverkon haltijoiden on **direktiivin 2012/34/EU 7 e artiklan puitteissa** kuultava kaikkia operatiivisia sidosryhmiä, **myös usean verkon rautatiepalveluja tarjoavia operatiivisia sidosryhmiä**, strategisesta kapasiteetin suunnittelusta, **mukaan lukien 16 ja 18 artiklassa tarkoitettut suunnitteluasiakirjat, liitteessä I olevassa 2 jaksossa säädetyn aikataulun** [...] mukaisesti.

2. **Tätä kuulemista varten** [...] rataverkon haltijoiden on [...] **otettava mahdollisimman tarkasti huomioon 6 artiklassa tarkoitettuun kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen sisältyvät periaatteet.**

Usean verkon rautatiepalveluja tarjoavien operatiivisten sidosryhmien **kuulemista varten** [...] **rataverkon haltijoiden on koordinoitava toimintaansa** [...] 53 **artiklan** mukaisesti ja **eurooppalaisissa ja rajat ylittävissä asioissa artiklan** 54 mukaisesti.

14 artikla

Rataverkon haltijoiden välinen strategisen kapasiteetin suunnittelun koordinointi

1. Rataverkon haltijoiden on **tarvittaessa** koordinoitava strategiseen kapasiteetin suunnitteluun liittyviä toimiaan 53 artiklan mukaisesti.

Koordinoinnilla varmistetaan erityisesti seuraavat:

- a) strategisen suunnittelun johdonmukaisuus kaikissa asianomaisissa verkoissa, erityisesti suhteessa kapasiteettistrategiaan, kapasiteettimalliin ja kapasiteetin toimitussuunnitelmaan, ratatöiden suunnitteluun ja valmiussuunnitteluun;
- b) usean verkon rautatiepalvelujen, **myös rajat ylittävän rautatieliikenteen**, kapasiteettitarpeiden asianmukainen huomioon ottaminen kapasiteettistrategiassa, kapasiteettimallissa ja kapasiteetin toimitussuunnitelmassa;
- c) strategisen kapasiteetin suunnittelun tuloksellisuuden ja sen tulosten tarkastelu IV luvun mukaisesti;
- d) kaikkien operatiivisten sidosryhmien, sääntelyelinten ja [...] ENRRB:n [...], eurooppalaisten koordinaattoreiden ja [...] jäsenvaltioiden viranomaisten sekä **tarvittaessa** muiden sidosryhmien osallistuminen.

2. [...]

3. Rataverkon haltijoiden on otettava huomioon kaikki ENIMin [...] **54 artiklan** mukaisesti antamat suositukset. Jos rataverkon haltijat eivät noudata suositusta, niiden on esitettävä syyt **siihen** suunnitteluasiakirjoissa.
4. ENRRB seuraa koordinoitiprosessia ja sen täytäntöönpanoa. Sen on ilmoitettava komissiolle näkemyksensä tarpeesta puuttua koordinoitiprosessin mahdollisiin puutteisiin.

15 artikla

Liikennemarkkinoiden odotetun kehityksen analysointi

1. [...] **Verkon koordinaattorin on säännöllisesti toteutettava rajat ylittävän rautatieliikenteen verkkoa ja markkinoiden kehitystä koskeva liikennemarkkinatutkimus. Verkon koordinaattorin on ilmoitettava tämän tutkimuksen tulokset jäsenvaltioille, rataverkon haltijoille ja muille asiaankuuluville sidosryhmille, myös eurooppalaisille koordinaattoreille. Verkon koordinaattorin on tarkistettava ja päivitettävä liikennemarkkinatutkimusta tarpeen mukaan ja joka tapauksessa vähintään joka viides vuosi. Rataverkon haltijoiden on otettava tämä markkinatutkimus huomioon** liiketoimintastrategiansa, kapasiteetin hallinnan ja valmiussuunnittelun sekä investointipäätöksensä tueksi.[...]
2. Tämän asetuksen soveltamiseksi on 1 kohdassa tarkoitettulla liikennemarkkinatutkimuksella [...] edistettävä erityisesti 11 artiklassa tarkoitettua strategista kapasiteetin suunnittelua, 25 artiklassa tarkoitettua ratakapasiteetin osittamista sekä kapasiteetin myöntämistä 37 artiklassa tarkoitettujen virallisten ristiriitojen ratkaisumekanismin perusteella.

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

16 artikla

Kapasiteettistrategia

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

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

2. Kapasiteettistrategian on sisällettävä [...] **liitteessä I olevassa 1 jaksossa luetellut** tiedot.
3. [...]

4. Rataverkon haltijan on laadittava [...] **ja** julkaistava [...] kapasiteettistrategia liitteessä I olevassa 2 jaksossa vahvistetun [...] aikataulun mukaisesti. **Jos ilmenee odottamattomia ja merkittäviä tapahtumia, rataverkon haltijan on päivitettävä kapasiteettistrategia asianmukaisesti.**
5. [...]

17 artikla

Kapasiteettimalli

1. Rataverkon haltijan on laadittava kapasiteettimalli, jossa kapasiteettistrategiaa täsmennetään **12 artiklan 4 kohdan c alakohdassa tarkoitetun kapasiteettitarpeita koskevan ilmoituksen ja** 13 ja 14 artiklassa tarkoitettujen kuulemis- ja koordinoitintoimien tulosten perusteella.

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

2. Kapasiteettimallin on [...] **sisällettävä liitteessä I olevassa 1 jaksossa luetellut tiedot.** Rataverkon haltijoiden on laadittava ja julkaistava kapasiteettimalli kullekin aikataulukaudelle ja päivitettävä sitä [...] liitteessä I olevassa [...] 2 jaksossa esitetyn [...] aikataulun mukaisesti. **Velvollisuutta päivittää kapasiteettimallia ei sovelleta, jos samalle aikataulukaudelle on julkaistu kapasiteetin toimitussuunnitelma.**

3. Rataverkon haltijoiden on [...] tarvittaessa **dokumentoitava ja** perusteltava samaa aikataulukautta koskevan kapasiteettimallin ja kapasiteettistrategian väliset **merkittävät** erot. [...]
4. [...]

18 artikla

Kapasiteetin toimitussuunnitelma

1. Rataverkon haltijan on laadittava kapasiteetin toimitussuunnitelma, jonka tarkoituksena on antaa kattavat tiedot seuraavista:
 - a) hakijoiden käytettävissä oleva ratakapasiteetti;
 - b) ratakapasiteetti, jota ei myönnetä.

Kapasiteetin toimitussuunnitelman on muodostettava perusta kapasiteetin myöntämiselle.

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

1 a. Rataverkon haltijoiden on laadittava kapasiteetin toimitussuunnitelma 11–17 artiklassa tarkoitetun strategisen kapasiteetin suunnitteluprosessin tulosten ja liitteessä I olevassa 2 jaksossa esitetyn aikataulun mukaisesti.

2. Rataverkon haltijoiden on julkaistava kutakin aikataulukautta koskeva kapasiteetin toimitussuunnitelma viimeistään liitteessä I olevassa 2 jaksossa vahvistettuun määräaikaan mennessä ja päivitettävä sitä jatkuvasti sen aikataulukauden loppuun saakka, johon suunnitelmassa viitataan. Kapasiteetin toimitussuunnitelma on laadittava kyseisen aikataulukauden kullekin päivälle.

3. Rataverkon haltijoiden on [...]

[...] tarvittaessa **dokumentoitava ja** perusteltava samaa aikataulukautta koskevan kapasiteetin toimitussuunnitelman ja kapasiteettimallin väliset **merkittävät** erot.

4. Rataverkon haltijat voivat kapasiteetin toimitussuunnitelmassa ilmoittaa ratakapasiteetin ennalta suunnitelluksi. Ennalta suunnitellulla kapasiteetilla tarkoitetaan kapasiteettia, jonka osalta rataverkon haltija määrittelee hakijoiden hakemuksiin käytettävissä olevan kapasiteetin ominaisuudet ja määrät, vahvistaa tällaisen kapasiteetin myöntämistä koskevat säännöt ja määrittelee menettelyn, jolla tällaista kapasiteettia voidaan hakea 20 artiklan mukaisesti. Ennalta suunniteltua kapasiteettia myönnettäessä on otettava huomioon määritellyt ominaisuudet, säännöt ja myöntämismenettelyt. **Jäsenvaltiot voivat 11 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisten strategisten ohjeiden puitteissa velvoittaa rataverkon haltijat suunnittelemaan ennalta tiettyjä ratoja ja solmukohtia koskevan ratakapasiteetin.**

5. Ennalta suunniteltu kapasiteetti on esitettävä kapasiteetin toimitussuunnitelmassa 20 artiklassa tarkoitettuina kapasiteetin **suunnittelukohteina**, joissa täsmennetään kapasiteetin määrä ja ominaisuudet ja jotka liittyvät kapasiteetin myöntämistä koskeviin sääntöihin ja menettelyihin, joilla kyseinen kapasiteetti asetetaan saataville.

6. [...] **5 a. Suunnitellessaan** kapasiteettia **ennalta** [...] **rataverkon haltijoiden** on [...] **otettava huomioon 25 artiklan 2 a kohdan a–f alakohdassa tarkoitetut perusteet.**

[...]

7. [...]

8. [...]

[...] **Kapasiteetin ennakkosuunnittelua varten rataverkon haltijoiden on otettava huomioon** 13 artiklan mukaisen hakijoiden kuulemisen ja 14 artiklan mukaisen rataverkon haltijoiden välisen koordinoinnin tulokset.

9. Sääntelyelimen on analysoitava kapasiteetin toimitussuunnitelma, ja se voi tehdä päätöksen **30 päivän kuluessa siitä, kun lopullinen toimitussuunnitelma on julkaistu,** jolla rataverkon haltijaa vaaditaan muuttamaan kapasiteetin toimitussuunnitelmaa, [...] jos [...] **analyysissä on [...] todettu, että kyseinen suunnitelma ei noudata tämän asetuksen tai direktiivin 2012/34 säännöksiä tai avoimuuden ja syrjimättömyyden periaatteita.**

10. ENIM hyväksyy suuntaviivat ja sisällyttää ne 6 artiklassa tarkoitettuun kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen, jossa vahvistetaan seuraavat seikat:
- a) kapasiteetin toimitussuunnitelman julkaisukeinot, mukaan lukien digitaaliset palvelut, välineet, toiminnot ja rajapinnat;
 - b) prosessi, jonka avulla hakijoita kuullaan kapasiteetin toimitussuunnitelmasta.

19 artikla

Valmiussuunnittelu

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

Valmiussuunnittelun on muodostettava perusta 42 artiklan mukaiselle liikenteen hallinnalle, häiriönhallinnalle ja kriisinhallinnalle, jotta tällaisissa tilanteissa voidaan reagoida nopeasti ja minimoida niiden vaikutus rautatieliikenteeseen.

Rataverkon haltijoiden on dokumentoitava valmiussuunnittelun tulokset valmiussuunnitelmassa.

2. Valmiussuunnitteluun on sisällyttävä erityisesti seuraavat:
- a) sellaisten vaihtoehtoisten [...] **ratojen** nimeäminen, **jos tällaisia vaihtoehtoisia ratoja on olemassa**, jotka mahdollistavat liikenteen uudelleenreitityksen, jos TEN-T-ydinverkkoon [...] ja laajennettuun ydinverkkoon kuuluvat **radat** eivät ole käytettävissä, sekä [...] **strategisen kapasiteetin suunnitteluasiakirjojen kattamien muiden ratojen ja solmukohtien nimeäminen**;

- b) a alakohdan mukaisesti nimetyillä vaihtoehtoisilla [...] **radoilla, jos tällaisia vaihtoehtoisia ratoja on olemassa**, käytettävissä olevan ratakapasiteetin alustava suunnittelu, millä on varmistettava läpinäkyvät tiedot kyseisillä radoilla käytettävissä olevasta ratakapasiteetista **ja teknisistä ominaisuuksista**, joita voidaan käyttää poikkeamien sattuessa ja erityisesti 46 artiklassa tarkoitetuissa verkon häiriötilanteissa;
- c) liikenteen ja kriisinhallinnan sääntöjen ja menettelyjen määrittely, mukaan lukien tietojen jakaminen rataverkon haltijoiden, muiden operatiivisten sidosryhmien ja muiden sidosryhmien, kuten rautatieliikenteestä tai turvallisuudesta vastaavien viranomaisten, ja hätätilanteista vastaavien viranomaisten välillä, sekä perusteet näiden menettelyjen aktivoimiseksi;
- d) sellaisten elinten määrittäminen ja luettelointi, joille on ilmoitettava vakavista poikkeamista tai vakavista junaliikenteen häiriöistä;
- e) kaikki muut valmistelut, jotka ovat tarpeen 42 artiklan ja 44 artiklassa tarkoitetun liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan rajat ylittävää koordinoitua koskevan eurooppalaisen kehyksen mukaisen häiriön- ja kriisinhallinnan toteuttamiseksi.
3. Rataverkon haltijoiden on varmistettava valmiussuunnittelun johdonmukaisuus strategisen kapasiteetin suunnittelun kanssa, erityisesti kapasiteettistrategian, kapasiteettimallin, kapasiteetin toimitussuunnitelman ja 10 artiklassa tarkoitettujen ratatöiden suunnittelun kanssa.
4. Valmiussuunnittelun tulokset, erityisesti 2 kohdan a alakohdan mukainen vaihtoehtoisten ratojen nimeäminen, **jos tällaisia vaihtoehtoisia ratoja on olemassa**, ja 2 kohdan b alakohdan mukainen alustava kapasiteetin suunnittelu vaihtoehtoisilla radoilla, **jos tällaisia vaihtoehtoisia ratoja on olemassa**, on sisällytettävä kapasiteettimalliin ja kapasiteetin toimitussuunnitelmaan.
5. [...]

Ennalta suunnitellun kapasiteetin myöntämisestä ja kapasiteetin suunnittelukohteiden määrittelyä koskevat perusteet ja menettelyt

1. Rataverkon haltijoiden on myönnettävä 18 artiklassa tarkoitettuun kapasiteetin toimitussuunnitelmaan sisältyvä ennalta suunniteltu kapasiteetti **reilujen**, avointen ja syrjimättömien perusteiden ja menettelyjen mukaisesti.

Rataverkon haltijat voivat 11 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen strategisten ohjeiden mukaisesti, kun sellaisia on tarjolla, ryhmitellä kapasiteetin suunnittelukohteita, kuten ennalta suunniteltuja reittejä, suunnitellessaan kapasiteettia ennalta tarjotakseen erityisiä aikataulusuunnitelmia, ottaen huomioon hakijoiden ilmaisemat markkinatarpeet.

2. Kapasiteetin suunnittelukohteissa on määriteltävä ennalta suunnitellun kapasiteetin eri tyyppien ominaispiirteet ja ominaisuudet, mukaan lukien hakijoiden hakemuksiin käytettävissä oleva kapasiteetti, ratatöihin varattu kapasiteetti ja jo myönnetty kapasiteetti. Näihin ominaispiirteisiin ja ominaisuuksiin on sisällyttävä kaikki tietyntyyppisen ennalta suunnitellun kapasiteetin kannalta merkitykselliset näkökohdat, kuten reitti, aikataulusuunnitelma, taattu tai vaadittu vähimmäisnopeus, [...] **enimmäispituus**, tekniset [...] parametrit sekä lähtö- ja saapumisaikojen määrä **sekä tavara- että henkilöliikennepalvelujen osalta.**

3. ENIM kehittää yhteisen kehyksen 1 kohdassa tarkoitetuille perusteille ja menettelyille ja sisällyttää ne 6 artiklassa tarkoitettuun kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen. Yhteisessä kehyksessä on otettava huomioon toisaalta hyödyt, jotka saadaan kapasiteetin varaamisesta tietyntyyppisiä rautatiepalveluja tai kapasiteetin myöntämismenettelyjä varten, ja toisaalta tarve varmistaa joustavuus markkinoiden tarpeiden huomioon ottamiseksi kapasiteetin myöntämisessä. Tätä varten yhteisessä kehyksessä on säädettävä mahdollisuudesta ottaa 36 artiklassa tarkoitettun sovitteluun perustuvan ristiriitojen ratkaisumekanismiin yhteydessä huomioon kapasiteettioikeuksia koskevat hakemukset, jotka eivät ole ennalta suunnitellun kapasiteetin mukaisia.
Rataverkon haltijoiden on otettava mahdollisimman tarkasti huomioon yhteinen kehys.

4. ENIM laatii ja hyväksyy [...] eritelmät ihmisen luettavissa oleville ja koneellisesti luettavassa muodossa oleville **2 kohdassa tarkoitetuille** kapasiteetin suunnittelukohteille. ENIM sisällyttää nämä eritelmät 6 artiklassa tarkoitettuun kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen. [...] **Rataverkon haltijoiden on otettava mahdollisimman tarkasti huomioon kyseiset eritelmät.**

21 artikla

Paljon käytetty ja ylikuormitettu infrastruktuuri

1. Rataverkon haltijoiden on viipymättä ilmoitettava infrastruktuurin [...] **osuuksista tai solmukohdista**, joita [...] käytetään paljon tai [...] jotka **ovat** ylikuormitettuja, jos vähintään yksi seuraavista edellytyksistä täyttyy:
- a) [...] **ratakapasiteetin** käyttö on ylittänyt paljon käytetyn tai ylikuormitetun infrastruktuurin kynnyksarvot edellisen tai nykyisen aikataulukauden aikana [...] liitteessä II vahvistettujen viiteajanjaksojen aikana;
- b) tämän jakson mukaisesti toteutetun strategisen kapasiteetin suunnittelun tulokset osoittavat, että strategisen kapasiteetin suunnitteluvaiheessa ilmaistut kapasiteettitarpeet ylittävät tietyllä aikataulukaudella käytettävissä olevan kapasiteetin määrän [...], **myös johtuen yli 12 kuukautta kestävästä ratatöistä, jotka aiheuttavat 10 artiklan mukaisia suunniteltuja kapasiteettirajoituksia.**

[...]

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

Tämän kohdan ensimmäisen alakohdan a alakohtaa ei sovelleta kanaalin alittavan kiinteän yhteyden infrastruktuuriin, joka on määritelty Canterburyssa 12 päivänä helmikuuta 1986 allekirjoitetussa Ranskan ja Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneen kuningaskunnan välisessä sopimuksessa, joka koskee kanaalin alittavan kiinteän yhteyden rakentamista ja käyttöä yksityisten käyttöoikeusurakoitsijoiden toimesta, sekä Yhdistyneen kuningaskunnan liikenneministerin, Ranskan kaupunkisuunnittelu-, asunto- ja liikenneasioista vastaavan ministerin, The Channel Tunnel Group Limitedin ja France-Manche S.A:n välillä tehdyssä käyttöoikeussopimuksessa.

1 a. ENIM kehittää rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöä koskevan yhteisen menetelmän. Tämä menetelmä sisällytetään 6 artiklassa tarkoitettuun kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen. Rataverkon haltijoiden on otettava mahdollisimman tarkasti huomioon kyseinen menetelmä.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettussa ilmoituksessa on täsmennettävä aikataulukausi ja infrastruktuurin osuus sekä ajanjaksot, joita ilmoitus koskee.
3. Yksittäiset aikataulu**kauden** aikana myönnettävää kapasiteettia koskevat kilpailevat hakemukset eivät ole peruste infrastruktuurin osuuden ilmoittamiselle paljon käytetyksi tai ylikuormitetuksi, elleivät 1 kohdassa säädetty edellytykset täyty.
4. Jos infrastruktuuri on ilmoitettu [...] paljon käytetyksi tai ylikuormitetuksi, rataverkon haltijan on tehtävä 22 artiklan mukainen kapasiteettia koskeva arviointi, paitsi jos 23 artiklassa säädetty kapasiteetin vahvistamissuunnitelma **on laadittu kyseistä ilmoitusta edeltävien viiden vuoden aikana tai** jo pantu täytäntöön.
5. Niiden infrastruktuurin osuuksien osalta, joiden on ilmoitettu olevan paljon käytettyjä tai ylikuormitettuja, rataverkon haltijoiden on varattava kapasiteettia 18 artiklassa tarkoitettussa kapasiteetin toimitussuunnitelmassa ottaen huomioon 22 artiklassa tarkoitettun kapasiteettia koskevan arvioinnin tulokset.

Rataverkon haltija voi vahvistaa erityisiä kynnysmääriä sellaisille infrastruktuurin osuuksille tai solmukohdille, jotka on ilmoitettu ylikuormitetuiksi, 27 artiklan 6 kohdan soveltamiseksi.

6. Jos direktiivin 2012/34/EU 31 artiklan 4 kohdan mukaisia maksuja ei ole peritty tai ne eivät ole tuottaneet tyydyttävää tulosta ja infrastruktuurin on ilmoitettu olevan ylikuormitettu, rataverkon haltijan on sovellettava menettelyä [...] ratakapasiteetin osittamiseksi tai myöntämiseksi avointen ja puolueettomien kriteerien perusteella. Tämä menettely on pantava täytäntöön tämän asetuksen [...] **25** artiklan mukaisesti, ja se on esitettävä verkkoselostuksessa yhdessä sovellettavien perusteiden kanssa.
7. [...] **Jäsenvaltioiden** on [...] **varmistettava, että solmukohdat tai osuudet,** jotka on ilmoitettu paljon käytetyksi tai ylikuormitetuksi, **ilmoitetaan** direktiivin (EU) 2016/797 49 artiklassa tarkoitettussa infrastruktuurirekisterissä.

8. [...]
9. Siirretään komissiolle valta antaa delegeoituja säädöksiä 71 artiklan mukaisesti **liitteessä II vahvistettujen kapasiteetin käyttöä koskevien kynnyksarvojen ja viiteajanjaksojen** [...] muuttamiseksi, **jos kyseiset osatekijät on todettu tehottomiksi tai niistä on aiheutunut merkittävää haittaa täytäntöönpanolle, jotta voidaan** varmistaa paljon käytetyn ja ylikuormitetun infrastruktuurin kapasiteetin tehokas hallinta ja ottaa huomioon rataverkon haltijoiden ja hakijoiden operatiiviset huolenaiheet sekä ENIMin, rataverkon haltijoiden, hakijoiden ja muiden operatiivisten sidosryhmien, sääntelyelinten ja [...] **ENRRB:n** kokemukset tämän artiklan täytäntöönpanosta.
- 10. Komissio voi hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan ENIMin 1 a kohdan mukaisesti kehittämän, ratakapasiteetin käyttöä koskevan menetelmän keskeiset periaatteet, 72 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.**

22 artikla

Kapasiteettia koskeva arviointi tilanteessa, jossa infrastruktuuri on paljon käytettyä tai ylikuormitettua

1. Rataverkon haltijan on tehtävä kapasiteettia koskeva arviointi kuuden kuukauden kuluessa siitä, kun rataverkko on ilmoitettu paljon käytetyksi tai ylikuormitetuksi, **paitsi jos kapasiteetin vahvistamissuunnitelma on laadittu kyseistä ilmoitusta edeltävien viiden vuoden aikana tai jo pantu täytäntöön.**

Kapasiteettia koskevassa arvioinnissa on määritettävä ratakapasiteetin rajoitukset, jotka estävät hakijoiden ilmoittamien kapasiteettitarpeiden sisällyttämisen kapasiteettimalliin tai kapasiteetin toimitussuunnitelmaan tai jotka estävät sen, että ratakapasiteettia koskevat hakemukset voidaan täyttää täysimääräisesti.

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

2. Kapasiteettia koskevassa arvioinnissa on otettava huomioon infrastruktuurin ominaisuudet kapasiteetin, valmiuksien ja yhteentoimivuuden osalta, toimintamenettelyt, toiminnassa olevien eri palvelujen luonne ja kaikkien näiden tekijöiden vaikutus ratakapasiteettiin. Huomioon otettaviin toimenpiteisiin sisältyvät erityisesti liikenteen ohjaaminen toisille reittiosuiksille, liikenteen aikataulusuunnitelman uusiminen, nopeudenmuutokset, toimintamenettelyjen yhdenmukaistaminen ja infrastruktuurin parantaminen.
3. Rataverkon haltijoiden on kuultava hakijoita kapasiteettia koskevan arvioinnin luonnoksesta direktiivin 2012/34/EU 7 e artiklan mukaisesti ja, jos kyseinen infrastruktuurin osuus on osa eurooppalaista liikennekäytävää, **tämän asetuksen** 54 artiklan mukaisesti.

Rataverkon haltijan on julkistettava kapasiteettia koskevan arvioinnin tulokset.[...]

4. Rataverkon haltijoiden on **tarvittaessa** otettava tämän artiklan mukaisesti tehtyjen kapasiteettia koskevien arviointien tulokset huomioon strategisessa kapasiteetin suunnittelussa, erityisesti kapasiteettistrategiassa, kapasiteettimallissa ja kapasiteetin toimitussuunnitelmassa.

Kapasiteettia koskevan arviointien tulokset on toimitettava direktiivin 2012/34/EU 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun viitteellisen rautatieinfrastruktuurin kehittämisstrategian laatimisesta vastaaville jäsenvaltioiden viranomaisille ja asianomaisesta eurooppalaisesta liikennekäytävästä vastaavalle eurooppalaiselle koordinaattorille.

23 artikla

Kapasiteetin vahvistamissuunnitelma

1. Rataverkon haltijan on laadittava kapasiteetin vahvistamissuunnitelma **ylikuormitetuiksi ilmoitetuille osuiksille ja solmukohdille** kuuden kuukauden kuluessa siitä, kun 22 artiklan mukainen kapasiteettia koskeva arviointi on saatettu päätökseen.

Kapasiteetin vahvistamissuunnitelmassa on yksilöitävä

- a) ylikuormituksen syyt;
- b) liikenteen todennäköinen tuleva kehitys;
- c) infrastruktuurin kehittämistä koskevat rajoitteet;

- d) kapasiteetin vahvistamisen vaihtoehdot ja siitä aiheutuvat kustannukset, myös **organisatoriset toimenpiteet ja** todennäköiset käyttömaksuja koskevat muutokset.

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

2. Kapasiteetin vahvistamissuunnitelma on laadittava sen jälkeen, kun asianomaisen ylikuormitetun infrastruktuurin käyttäjiä on kuultu 13 artiklan mukaisesti.

[...] **Jäsenvaltio** voi **päätää, että tällainen suunnitelma** edellyttää kyseisen jäsenvaltion ennakkohyväksyntää [...].

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

[...]

4. Rajoittamatta tämän asetuksen 40 artiklan soveltamista, rataverkon haltijan on keskeytettävä kaikkien maksujen periminen kyseisen infrastruktuurin käytöstä direktiivin 2012/34/EU 31 artiklan 4 kohdan perusteella seuraavissa tapauksissa:

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

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

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

Erikoistunut infrastruktuuri

1. Ratakapasiteetin katsotaan olevan käytettävissä kaikentyyppiseen liikenteeseen, joka on yhteensopivaa toimintaan tarkoitettun reitin kanssa direktiivin (EU) 2016/797 ja [...] **sen perusteella** hyväksytyissä täytäntöönpanosäädöksissä vahvistettujen eritelmien mukaisesti, sanotun kuitenkin rajoittamatta 2 kohdan soveltamista.
2. Rataverkon haltija voi asianomaisia osapuolia kuultuaan nimetä tietyn infrastruktuurin tiettyjen liikennetyyppien käyttöön, jos sopivia vaihtoehtoisia reittiosuuksia on saatavilla ja 25 artiklassa säädettyä menettelyä noudattaen voidaan osoittaa, että tämä on perusteltua sosiaalisesta, taloudellisesta ja ympäristöllisestä näkökulmasta. Tässä tapauksessa rataverkon haltijan on ilmoitettava nimeämisestä 11 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuissa suunnitteluasiakirjoissa ja **verkkoselostuksessa** ja varattava kapasiteettia näille tietyille liikennetyypeille kapasiteetin toimitussuunnitelmassa.

Kyseinen nimeäminen ei saa estää kyseisen infrastruktuurin käyttöä muita liikennetyyppejä varten, kun kapasiteettia on käytettävissä.

3. [...] **Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tällainen** 2 kohdan mukaisesti nimetty **infrastruktuuri** [...] ilmoitetaan direktiivin (EU) 2016/797 [...] 49 artiklassa [...] tarkoitettuna [...] infrastruktuurirekisterissä.

[...] Paljon käytetyksi tai ylikuormitetuksi ilmoitetun ratakapasiteetin [...] osittaminen

1. Jos infrastruktuurin osuus on ilmoitettu [...] paljon käytetyksi tai ylikuormitetuksi tulevalle aikataulukaudella, rataverkon haltija [...] **voi** osittaa kyseisen infrastruktuurin osuuden kapasiteetin 17 artiklassa tarkoitettuna kapasiteettimallissa ja 18 artiklassa tarkoitettuna kapasiteetin toimitussuunnitelmassa, jotka liittyvät kyseiseen aikataulukauteen.

2. Kun ratakapasiteettia ositetaan 1 kohdan mukaisesti, rataverkon haltijan on toimittava 11 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen strategisten ohjeiden mukaisesti [...] [...],

ios jäsenvaltiot ovat antaneet tällaisia ohjeita ja todenneet ne velvoittaviksi, ja otettava huomioon usean verkon rautatiepalvelujen kapasiteetin tarve.

2 a. Ratakapasiteetin osittamiseksi 1 kohdan mukaisesti rataverkon haltijoiden on arvioitava vaihtoehtoisia osittamisvaihtoehtoja muun muassa seuraavien sosioekonomisten, toiminnallisten ja ympäristöön liittyvien kriteereiden perusteella edellyttäen, että tietoja on saatavilla:

- a) rautatieliikennepalvelujen tarjoajien toimintakustannukset ja tekniset parametrit sekä niiden vaikutus hintoihin rautatieliikennepalvelujen asiakkaille;
- b) rautatieliikennepalvelujen asiakkaille aiheutuvat aikasidonnaiset kustannukset;
- c) yhteenliitettävyyden ja saavutettavuuden rautatieliikennepalvelujen palvelemissa ihmisten ja alueiden kannalta, mukaan lukien yhteyksien laatu ja vaihtoajat rautatiematkastajien ja rahtipalvelujen kannalta;
- d) ympäristövaikutukset, kuten kasvihuonekaasujen päästöt ja melusaaste;
- e) henkilöiden ja kuljetettavan rahdin määrä;
- f) infrastruktuuriverkon käyttö.

Arvioidessaan vaihtoehtoisia osittamisvaihtoehtoja rataverkon haltijoiden on otettava huomioon 2 b kohdassa tarkoitetut ENIMin kehittämät menettelyt.

2 b. ENIM laatii ja hyväksyy reilun, avoimen ja syrjimättömän menettelyn vaihtoehtoisten osittamisvaihtoehtojen arvioimiseksi ja sisällyttää sen 6 artiklassa tarkoitettuun kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen. Menettelyihin on sisällyttävä seuraavat vaiheet:

- a) määritellään rautatiepalveluille vakioarvojen vaihteluvälit arvioinnin perustaksi;

- b) suunnitellaan vaihtoehtoisia skenaarioita erityyppisiin rautatieliikennepalveluihin käytettävissä olevan kapasiteetin osittamiseksi;**
- c) arvioidaan skenaariot ja asetetaan ne paremmuusjärjestykseen objektiivisten, avointen ja syrjimättömien menetelmien avulla ottaen huomioon 2 a kohdassa esitetyt sosioekonomiset, toiminnalliset ja ympäristöön liittyvät kriteerit sekä mahdollistaen paikallisten tai kansallisten olosuhteiden huomioiminen hyväksytyjen lähestymistapojen ja empiirisen näytön perusteella;**
- d) valitaan parhaaksi arvioitu skenaario c alakohdassa tarkoitetun arvioinnin perusteella ja muutetaan kapasiteetin toimitussuunnitelmaa vastaavasti.**

3 JAKSO

Aikataulusuunnittelu ja kapasiteetin myöntäminen

26 artikla

Kapasiteettioikeudet

1. Hakijat voivat pyytää julkis- tai yksityisoikeudellisin perustein rataverkon haltijalta sopimusta, jolla myönnetään oikeus [...] rautateiden **ratakapasiteetin** käyttöön direktiivin 2012/34/EU IV luvun 2 jaksossa säädettyä maksua vastaan.

Rataverkon haltijoiden on myönnettävä hakijoille [...] **oikeus rautateiden ratakapasiteetin käyttöön** jollakin seuraavista tavoista:

- a) kapasiteettieritelvät;
- b) reitit.

ENIM määrittelee kapasiteettieritelmien ominaisuudet ja sisällyttää ne 6 artiklassa tarkoitettuun kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen. **Rataverkon haltijoiden on otettava mahdollisimman tarkasti huomioon kyseiset ominaisuudet.**

2. Rataverkon haltijoiden on muunnettava kapasiteettieritelmän muodossa myönnetty kapasiteettioikeudet reittien muodossa oleviksi kapasiteettioikeuksiksi ennen tosiasiallista liikennöintiä liitteessä I olevassa 4, 5 ja 6 kohdassa vahvistettujen määräaikojen mukaisesti.

3. Reittien muodossa olevat kapasiteettioikeudet voidaan myöntää hakijoille enintään yhdeksi aikataulukaudeksi. Kapasiteettieritelmän muodossa olevat kapasiteettioikeudet voidaan myöntää 31 ja 33 artiklan mukaisesti yhtä aikataulukautta pidemmäksi ajaksi.
4. Jollei tässä asetuksessa toisin säädetä, rataverkon haltijoiden ja hakijoiden oikeuksista ja velvollisuuksista kapasiteetin myöntämisen osalta on määrättävä sopimuksissa tai säädettävä [...] **kansallisessa lainsäädännössä.**

5[...] 6. Kun kapasiteettioikeus on myönnetty hakijalle, vastaanottaja ei saa siirtää sitä toiselle yritykselle tai yksikölle.

Kaikenlainen siirtäminen aiheuttaa sen, ettei kapasiteettia enää myönnetä nykyisen ja seuraavan aikataulukauden aikana.

Siirtona ei pidetä sitä, että jokin rautatieyrittäjä käyttää kapasiteettia sellaisen hakijan liiketoimintaan, joka ei itse ole rautatieyrittäjä. Hakijan, joka ei ole rautatieyrittäjä, on ilmoitettava rataverkon haltijalle vähintään kymmenen päivää etukäteen, mikä rautatieyrittäjä käyttää kapasiteettia. Tähän ilmoitukseen on sisällyttävä todisteet rautatieyrityksen hyväksymisestä.

7. Jos hakija aikoo hakea ratakapasiteettia henkilöliikenteen harjoittamista varten jäsenvaltiossa, jossa oikeutta käyttää rautatieinfrastruktuuria on rajoitettu direktiivin 2012/34/EU 11 artiklan mukaisesti, sen on ilmoitettava asiasta asianomaisille rataverkon haltijoille ja sääntelyelimille vähintään 18 kuukautta ennen sen aikataulun voimaantuloa, jota kapasiteettihakemus koskee. Jotta asianomaiset sääntelyelimet voisivat arvioida mahdolliset taloudelliset vaikutukset olemassa oleviin julkisiin palveluhankintoihin koskeviin sopimuksiin, niiden on varmistettava, että kaikki toimivaltaiset viranomaiset, jotka ovat myöntäneet luvan henkilöliikenteen harjoittamiseen kyseisellä julkisilla palveluhankintoihin koskevassa sopimuksessa määritellyllä reitillä, kaikki muut asiaankuuluvat toimivaltaiset viranomaiset, joilla on oikeus rajoittaa käyttöoikeuksia direktiivin 2012/34/EU 11 artiklan mukaisesti, ja kaikki rautatieyritykset, jotka panevat täytäntöön julkisia palveluhankintoja koskevaa sopimusta kyseisen henkilöliikenteen reitillä, saavat tästä tiedon viipymättä ja viimeistään 10 päivän kuluttua.

6. [...]

27 artikla

Kapasiteetin myöntämismenettelyt

1. Rataverkon haltijoiden on myönnettävä kapasiteettioikeudet hakijoille 31–34 artiklassa tarkoitettuja käyttöoikeuden myöntämismenettelyjä noudattaen.

Myös kaikki muutokset myönnettyyn kapasiteettiin katsotaan kapasiteetin myöntämiseksi.

4. Rataverkon haltijoiden on pyydettäessä myönnettävä ratakapasiteetti digitaalisten välineiden ja digitaalisten palvelujen avulla 62 artiklan mukaisesti koko edestakaiselle matkalle.

5. Hakijoiden ja rataverkon haltijoiden on noudatettava 39 artiklaa hakiessaan kapasiteettia tai tehdessään muutoksia myönnettyyn kapasiteettiin.

6. Rataverkon haltijan on peruutettava kapasiteettioikeus, jota on vähintään kuukauden mittaisen ajanjakson aikana käytetty vähemmän kuin verkkoselostuksessa on määritelty kynnysmääräksi, ellei tämä ole johtunut ylivoimaisesta esteestä. ENIM määrittelee kynnysmäärän vaihteluvälit ja sisällyttäne 6 artiklassa tarkoitettuun kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen. Rataverkon haltijoiden on otettava mahdollisimman tarkasti huomioon ENIMin määrittelemät kynnysmäärän vaihteluvälit.

Säätelyelimen on valvottava tämän kohdan reilua, avointa ja syrjimätöntä soveltamista ja tutkittava vastaanotetut valitukset.

6 a. Rataverkon haltija voi tarvittaessa 20 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen perusteiden ja menettelyjen mukaisesti kieltäytyä myöntämästä kapasiteettia, jos hakemukset ovat ristiriidassa sen strategisen kapasiteetin suunnittelun kanssa. Tässä tapauksessa rataverkon haltijan on pyrittävä kaikin keinoin tarjoamaan hakijalle vaihtoehtoista kapasiteettia. Kieltäytymisestä on ilmoitettava hakijalle viipymättä. Hakijalla on oikeus tehdä valitus säätelyelimelle 63 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

6 b. Rataverkon haltijoiden on ilmoitettava sääntelyelimelle vähintään kerran vuodessa kaikista vastaanotetuista kapasiteettihakemuksista, jotka eivät sovi kapasiteetin toimitussuunnitelmassa määriteltyihin käytettävissä olevan kapasiteetin parametreihin, riippumatta siitä, onko ne hyväksytyt vai hylätyt. Näiden tietojen perusteella sääntelyelin voi antaa lausunnon, jossa voidaan suositella rataverkon haltijalle kapasiteettimallin muuttamista.

28 artikla

Usean verkon kapasiteettioikeuksien myöntäminen

2[...]**0.** Hakijoilla on oikeus hakea usean verkon kapasiteettioikeuksia, **myös kokonaisille edestakaisille matkoille, 31–34 artiklassa tarkoitettuja käyttöoikeuden myöntämismenettelyjä noudattaen** ja saada vastauksia tällaisiin hakemuksiin yhdessä paikassa ja yhdellä kertaa [...] **62 artiklan 5 kohdan mukaisesti**.

Rataverkon haltijoiden on tehtävä yhteistyötä myöntäessään kapasiteettia usean verkon rautatiepalveluille, mukaan lukien erityisesti rautateiden kansainvälinen tavara- ja henkilöliikenne.

[...]

3. [...]

4. [...]

5. [...]

6. [...]

7. [...]

[...]

1. Jos rataverkon haltija vastaanottaa usean verkon kapasiteettioikeuksia koskevan hakemuksen[...], sen on koordinoitava toimintaansa muiden asianomaisten rataverkon haltijoiden kanssa 53 artiklan mukaisesti.
2. **Edellä 1 kohdassa tarkoitettulla** koordinoinnilla varmistetaan erityisesti
 - a) sellaisen keskitetyn yhteyspisteen nimeäminen, joka vastaa yhteydenpidosta hakijaan usean verkon kapasiteettioikeutta koskevan hakemuksen osalta ja josta on ilmoitettava hakijalle viipymättä hakemuksen vastaanottamisen jälkeen;
 - b) se, että usean verkon kapasiteettioikeus täyttää vähimmäislaatuvaatimukset, jotka koskevat verkkojen välistä yhdenmukaisuutta sekä sellaisia seikkoja kuin reititys, aikataulusuunnitelma, käytettävyys eri liikennöintipäivinä ja myöntämisen tila;
 - c) usean verkon kapasiteettioikeuksien myöntämismenettelyn johdonmukainen toteuttaminen, mukaan lukien erityisesti 36 artiklassa tarkoitettun sovitteluun perustuvan ristiriitojen ratkaisumekanismin ja 37 artiklassa tarkoitettun virallisen ristiriitojen ratkaisumekanismin käyttö;

- d) myönnettyihin usean verkon kapasiteettioikeuksiin [...] **4** jakson mukaisesti tehtävien muutosten koordinointi, jotta voidaan varmistaa usean verkon kapasiteettioikeuksien eheys kaikkina aikoina.

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

[...][...] **2 a. Rataverkon haltija** ei voi [...] **perua usean verkon kapasiteettioikeutta 27 artiklan 6 kohdan mukaisesti sovittamatta toimintaansa ennalta yhteen muiden asiaankuuluvien rataverkon haltijoiden kanssa.**

Jos rataverkon haltija peruu [...] **27 artiklan 6 kohdan mukaisesti** usean verkon kapasiteettioikeuden [...], **sen on ilmoitettava siitä sääntelyelimelle. Jos peruttuun usean verkon kapasiteettioikeuteen sisältyy rajat ylittävää liikennettä, sääntelyelin ilmoittaa siitä asiaankuuluville sääntelyelimille ja ENRRB:lle.**

4. [...]

5. ENIM määrittelee yksityiskohtaiset menettelyt ja menetelmät tämän artiklan [...] **yhdennäköisen soveltamisen edistämiseksi** sekä 2 kohdan b alakohdassa tarkoitetut vähimmäislaatuvaatimukset ja sisällyttää ne 6 artiklassa tarkoitettuun kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen.

Rataverkon haltijoiden on otettava mahdollisimman tarkasti huomioon kyseiset menettelyt ja menetelmät.

29 artikla

Ratakapasiteetin ja palvelupaikkojen käyttöoikeuden myöntämiseen liittyvä yhteistyö

1. [...] ²²[...]

²² [...]

1. **Rataverkon haltijoiden ja palvelupaikkojen ylläpitäjien, joiden tarjoamat palvelut ovat tarpeellisia rautatieliikennepalvelujen tarjoamiseksi ja joiden palvelupaikat ovat osa liitteessä II [uusi TEN-T-asetus] määriteltyä Euroopan laajuista liikenneverkkoa, mukaan lukien kyseisen asetuksen 3 artiklan f alakohdassa määritellyissä kaupunkisolmukohdissa sijaitsevat palvelupaikat, on tehtävä yhteistyötä sen varmistamiseksi, että infrastruktuurikapasiteetin ja palvelupaikkojen kapasiteetin käyttöoikeuksia myönnetään tarvittaessa johdonmukaisesti.**
2. Rataverkon haltijoiden on esitettävä verkkoselostuksessa luettelo 1 kohdassa tarkoitetuista palvelupaikoista.
3. Rataverkon haltijoiden on varmistettava, että hakijat voivat hakea yhdessä paikassa ja yhdellä kertaa rautatieinfrastruktuuria ja 1 kohdassa tarkoitettuja palvelupaikkoja koskevia kapasiteettioikeuksia.
4. Edellä olevan 3 kohdan soveltamiseksi rataverkon haltijoiden ja [...] **palvelupaikkojen** ylläpitäjien on koordinoitava kapasiteettia ja tarjottava kapasiteettioikeuksia, mukaan lukien kapasiteetti hakijan vaatimukset täyttävässä [...] **palvelupaikassa**, tai pyrittävä tarjoamaan toteuttamiskelpoinen vaihtoehto.
5. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen palvelupaikkojen ylläpitäjien on asetettava rataverkon haltijan saataville tiedot käytettävissä olevasta kapasiteetista digitaalisessa muodossa 62 artiklan **5 kohdan** mukaisesti **sekä liitteen I aikataulujen edellyttämällä tavalla.**
6. [...]
7. [...]

6. Tätä artiklaa ei sovelleta palvelupaikkojen ylläpitäjiin, jotka hyötyvät täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2017/2177 2 artiklan mukaisesta vapautuksesta.

30 artikla

Aikataulu

1. Rataverkon haltijoiden on [...] **julkaistava** uusi aikataulu ennen kunkin aikataulukauden alkua.[...]

Rataverkon haltijoiden on aloitettava aikataulun laatiminen 32 artiklassa tarkoitetussa vuotuisessa käyttöoikeuden myöntämismenettelyssä suoritettavan kapasiteetin myöntämisen yhteydessä ottaen huomioon 31 artiklan mukaisilla puitesopimuksilla ja 33 artiklassa tarkoitetussa jatkuvassa suunnitteluprosessissa myönnetyt kapasiteettioikeudet.

2. Rataverkon haltijoiden on [...] **varmistettava** aikataulukauden loppuun saakka, **että aikataulu on ajan tasalla**, ottaen huomioon 33 artiklassa tarkoitetussa jatkuvassa suunnitteluprosessissa myönnetyn kapasiteetin, 34 artiklassa tarkoitetussa ad hoc -menettelyssä myönnetyn kapasiteetin, kapasiteettioikeuksiin 39 artiklan mukaisesti tehdyt muutokset ja 41 artiklan mukainen häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan yhteydessä tapahtuvan aikataulun muuttamisen.

31 artikla

Kapasiteetin myöntäminen puitesopimuksilla

1. Hakijalla on oikeus hakea ratakapasiteettia yhtä aikataulukautta pidemmäksi ajaksi.

1 a. Rataverkon haltijoiden on näissä strategisen kapasiteetin suunnittelun suunnitteluasiakirjoissa ilmoitettava kapasiteetti, jonka ne aikovat varata käyttöoikeuksien myöntämiseen puitesopimuksilla. Rataverkon haltijan **on myönnettävä käyttöoikeus kyseisissä suunnitteluasiakirjoissa puitesopimusta varten varatun kapasiteetin osalta** [...] hakijalle kyseisen sopimuksen mukaisesti, jollei 3 ja 4 kohdasta muuta johdu, sanotun kuitenkin rajoittamatta Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101, 102 ja 106 artiklan soveltamista. **Tämä ei estä rataverkon haltijaa myöntämästä puitesopimuksilla käyttöoikeutta haetulle kapasiteetille tapauksissa, joissa tällaista kapasiteettia ei ole varattu suunnitteluasiakirjoissa, jollei 4 kohdasta muuta johdu.**

1 b. Puitesopimukset voidaan tehdä useiden rataverkon haltijoiden ja hakijan välillä, jos sopimukset kattavat useamman kuin yhden verkon.

Puitesopimuksissa on täsmennettävä 26 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettun kapasiteettieritelmän muodossa myönnettyt kapasiteettioikeudet. Niihin ei saa sisältyä kapasiteettioikeuksia reitin muodossa.

Jäsenvaltiot voivat vaatia sääntelyelimen ennakkohyväksyntää puitesopimuksille. **Jos puitesopimukset sisältävät rajat ylittävää liikennettä, koordinoinnin suorittaa asiaankuuluva sääntelyelin.**

2. Puitesopimuksen osapuolena olevan hakijan on pyydettävä puitesopimukseen sisältyvien kapasiteettieritelmien muuntamista vastaavaksi reitiksi kyseisen sopimuksen mukaisesti. **Tämä muuntaminen suoritetaan 26 artiklan 2 kohdan mukaisesti.**

3. Rataverkon haltijoiden [...] **on varmistettava, että** puitesopimukset [...] **ovat** 11 artiklan 2 kohdassa tarkoitettun strategisen kapasiteetin suunnittelun yhteydessä laadittujen suunnitteluasiakirjojen mukaisia, **kun ne ovat saatavilla, ja 11 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen strategisten ohjeiden mukaisia, kun jäsenvaltiot ovat antaneet tällaisia ohjeita ja todenneet ne velvoittaviksi.**

Naapurirataverkkojen haltijoiden on [...] **koordinoitava strategisen kapasiteetin suunnittelunsa** sen kapasiteetin **osuuden** osalta, joka on [...] **saatavilla rajat ylittäviä** puitesopimuksia varten[...].

4. Puitesopimukset eivät saa estää muita hakijoita tai liikennepalveluja käyttämästä kyseistä infrastruktuuria. Tätä varten rataverkon haltijoiden on vahvistettava puitesopimuksilla myönnettävän kapasiteetin enimmäisosuudet kokonaiskapasiteetista ja sisällytettävä ne verkkoselostukseen.
5. Puitesopimuksia on voitava muuttaa, jotta mahdollistetaan rautatieinfrastruktuurin entistä tehokkaampi käyttö [...]. **Näitä muutoksia ei katsota kapasiteettioikeuksien muutoksiksi, joihin sovelletaan 40 artiklan mukaisia seuraamuksia. Muihin puitesopimuksilla myönnettäviin kapasiteettioikeuksiin tehtäviin muutoksiin sovelletaan seuraamuksia 40 artiklan mukaisesti.**
6. [...]
7. Puitesopimusten on periaatteessa katettava liitteessä I olevassa 5 jaksossa mainittu ajanjakso. Rataverkon haltija voi erityisissä tapauksissa hyväksyä lyhyemmän tai pidemmän keston. Liitteessä I olevassa 5 [...] **jaksossa** mainittua ajanjaksoa pidemmät ajanjaksot on perusteltava uusien tulokkaiden erityisiä investointeja koskevalla vaatimuksella tai palvelun merkittävällä uutuudella, **mukaan lukien palvelun laadun merkittävä parantaminen.**
8. Kun kyse on palveluista, joissa käytetään 24 artiklassa tarkoitettua erikoistunutta infrastruktuuria, joka edellyttää hakijan asianmukaisesti perustelemlia merkittäviä ja pitkäaikaisia investointeja, puitesopimuksia voidaan tehdä 15 vuodeksi. Pidemmästä kuin 15 vuoden kestosta voidaan sopia vain poikkeustapauksissa, erityisesti silloin, kun on kyse laajamittaisista ja pitkäaikaisista investoinneista ja tällaiset investoinnit katetaan sopimussitoumuksilla, joihin sisältyy monivuotinen kuoletussuunnitelma.
9. Rataverkon haltijoiden on sisällytettävä puitesopimuksilla myönnetty kapasiteetti 17 artiklassa tarkoitettuun kapasiteettimalliin ja 18 artiklassa tarkoitettuun kapasiteetin toimitussuunnitelmaan.
10. Jokaisen puitesopimuksen yleisten tietojen on oltava kaikkien asianosaisten saatavilla, mutta liikesalaisuudet on pidettävä luottamuksellisina.
11. Komissio voi sääntelyelinten, toimivaltaisten viranomaisten [...], rautatieyritysten, **rataverkon haltijoiden** [...] sekä ENRRB:n kokemusten perusteella hyväksyä [...] täytäntöönpano[...]**säädöksiä**, joissa vahvistetaan [...] **yksityiskohtaisia sääntöjä**

puitesopimusten tekemiselle sekä tällaisten sopimusten muodolle ja sisällölle, jotta

[...] **varmistetaan** tämän artiklan yhdenmukainen soveltaminen [...]. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 72 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

32 artikla

Kapasiteetin myöntäminen vuotuisessa myöntämismenettelyssä

1. Rataverkon haltijan on laadittava tiettyä aikataulukautta koskeva **30 artiklassa tarkoitettu** [...] aikataulu seuraavien seikkojen perusteella:
 - a) vuotuisessa käyttöoikeuksien myöntämismenettelyssä vastaanotetut kapasiteettioikeuksia koskevat hakemukset;
 - b) kyseiseen aikataulukauteen liittyvät kapasiteettioikeudet, jotka on myönnetty puitesopimuksilla 31 artiklan mukaisesti;
 - c) kyseiseen aikataulukauteen liittyvät kapasiteettioikeudet, jotka myönnetään 33 artiklan mukaisessa jatkuvassa suunnitteluprosessissa.
2. Rataverkon haltijan on myönnettävä kapasiteetti samanaikaisella kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyllä, jotta voidaan mahdollisuuksien mukaan täyttää kaikki 1 kohdassa tarkoitettut ratakapasiteettia koskevat hakemukset, jollei [...] **6 kohdasta** ja [...] **27 kohdan 6 a kohdasta** muuta johdu. Rataverkon haltijan on mahdollisuuksien mukaan otettava huomioon kaikki hakijoihin kohdistuvat rajoitteet, mukaan lukien niiden liiketoimintaan kohdistuvat taloudelliset vaikutukset.
3. [...]
4. [...]

5. [...]
6. Vuotuisessa myöntämismenettelyssä myönnettyihin kapasiteettioikeuksiin voivat kuulua seuraavat:
 - a) reitit;
 - b) kapasiteettieritelmät.

Rataverkon haltijoiden on muunnettava kapasiteettieritelmien muodossa myönnetyt kapasiteettioikeudet reiteiksi liitteessä I olevan 4 jakson mukaisesti.

7. Rataverkon haltijan on noudatettava liitteessä I olevassa 4 jaksossa esitettyä käyttöoikeuden myöntämismenettelyn aikataulua.
8. [...]
9. [...]
10. Rataverkon haltijan on kuultava asianomaisia osapuolia aikataululuonnoksesta. Asianomaisiin osapuoliin kuuluvat kaikki ratakapasiteettia hakeneet sekä muut osapuolet, jotka haluavat esittää huomautuksiaan siitä, miten aikataulu saattaa vaikuttaa niiden mahdollisuuksiin hankkia rautatiepalveluja aikataulukaudella.

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

33 artikla

Kapasiteetin myöntäminen jatkuvassa suunnitteluprosessissa

1. Rataverkon haltijoiden on myönnettävä kapasiteettia jatkuvassa suunnitteluprosessissa **ainakin rautateiden tavaraliikennepalveluille** liitteessä I olevassa 6 [...] **jaksossa** vahvistettujen määräaikojen mukaisesti. Rataverkon haltijoiden on varattava kapasiteettia tätä tarkoitusta varten 18 artiklassa tarkoitettussa kapasiteetin toimitussuunnitelmassa.

Rataverkon haltijan on myönnettävä hakijalle käyttöoikeus jatkuvassa suunnitteluprosessissa kyseisissä suunnitteluasiakirjoissa jatkuvaan suunnitteluprosessiin varatulle kapasiteetille, sanotun kuitenkin rajoittamatta SEUT 101, 102 ja 106 artiklan soveltamista. Tämä ei estä rataverkon haltijaa myöntämästä jatkuvassa suunnittelussa käyttöoikeutta pyydetylle kapasiteetille tapauksissa, joissa tällaista kapasiteettia ei ole varattu suunnitteluasiakirjoissa. Jatkuva suunnitteluprosessi ei saa estää muita hakijoita tai liikennepalveluja käyttämästä kyseistä infrastruktuuria.

2. Jatkuvassa suunnitteluprosessissa myönnettyjä kapasiteettioikeuksia voivat olla seuraavat:
- a) reitit tai kapasiteettieritelvät kaikilta liikennöintipäiviltä aikataulukaudella, joka käsittää hakemukseen sisältyvän ensimmäisen liikennöintipäivän;
 - b) kapasiteettieritelvät kaikilta aikataulukauden jälkeisiltä liikennöintipäiviltä, mukaan lukien ensimmäinen päivä, joka sisältyy liitteessä I olevassa 6 [...] **jaksossa** määritettyä enimmäisaikaa koskevaan pyyntöön.

Rataverkon haltijoiden on muunnettava kapasiteettieritelmien muodossa myönnetyt kapasiteettioikeudet reiteiksi liitteessä I olevan 6 jakson mukaisesti.

- 2 a. Rataverkon haltijat ja hakijat voivat päättää muuttaa jatkuvassa suunnitteluprosessissa myönnettyjä kapasiteettioikeuksia rautatieinfrastruktuurin paremman käytön mahdollistamiseksi. Näitä muutoksia ei katsota kapasiteettioikeuksien muutoksiksi, joihin sovelletaan 40 artiklan mukaisia**

seuraamuksia. Muihin jatkuvassa suunnitteluprosessissa myönnettäviin kapasiteettioikeuksiin tehtäviin muutoksiin sovelletaan seuraamuksia 40 artiklan mukaisesti.

3. Rataverkon haltijoiden on myönnettävä jatkuvaan suunnittelu[...]prosessiin varattu kapasiteetti [...] **ensin tullutta palvelullaan ensin** -periaatteen mukaisesti [...].
4. [...]
5. [...]
6. Rataverkon haltijan on sääntelyelimelle tehdyn ilmoituksen [...] jälkeen hylättävä jatkuvaa suunnittelua koskevat hakemukset, jos ne [...] täyttävät 31 artiklan mukaisesti puitesopimuksilla tavallisesti myönnetyn kapasiteetin ominaisuudet. Sääntelyelimen on ilmoitettava ENRRB:lle tällaisista [...] **hylkäämisistä** ja varmistettava tämän kohdan johdonmukainen soveltaminen.

34 artikla

Kapasiteetin myöntäminen ad hoc -menettelyssä

1. Rataverkon haltijan on vastattava viipymättä ja joka tapauksessa liitteessä I olevassa 7 jaksossa vahvistetuissa määräajoissa ratakapasiteettia koskeviin ad hoc -hakemuksiin, jotka on jätetty milloin tahansa aikataulun voimassaolon aikana. Käytettävissä olevaa käyttämätöntä kapasiteettia koskevat tiedot on asetettava 9 artiklan mukaisesti kaikkien niiden hakijoiden saataville, jotka mahdollisesti haluavat käyttää kyseistä kapasiteettia.

Ad hoc -menettelyssä myönnettyt kapasiteettioikeudet on myönnettävä reittien muodossa.

2. Ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen ad hoc -hakemusten perusteella perustuu ensin tullutta palveluaan ensin -periaatteeseen.

35 artikla

Ratatöistä johtuvien kapasiteettirajoitusten suunnittelu

1. [...] **0 a. Kun** ratatöitä **suunnitellaan tämän** [...] artiklan [...] **mukaisesti, rataverkon haltijoiden on noudatettava liitteessä I olevassa 3 jaksossa esitettyä aikataulua ja vaatimuksia.**

[...] 0 b. Rataverkon haltijoiden on ratatöitä suunnitellessaan rajoitettava kapasiteettimalliin tai kapasiteetin toimitussuunnitelmaan sisältyvään ennalta suunniteltuun kapasiteettiin kohdistuvaa vaikutusta siinä määrin kuin se on mahdollista.

- [...][...] **1. Rataverkon haltijoiden on suunniteltava** [...] **18** artiklassa tarkoitettuun kapasiteetin [...] **toimitussuunnitelmaan sisällyttämistä** ratatöistä johtuvat kapasiteettirajoitukset **mahdollisimman varhaisessa vaiheessa.**

4. Jos ratatöistä johtuvan kapasiteettirajoituksen suunnittelu edellyttää 39 artiklassa tarkoitettua myönnetyn kapasiteettioikeuden muutosta, rataverkon haltijan on tehtävä kaikkensa tarjotakseen asianomaisille hakijoille vaihtoehtoisia kapasiteettia [...], **joka mahdollistaa rautatieyritykselle asiaankuuluvien palvelujen tarjoamisen.**

Tätä varten rataverkon haltijan on ilmoitettava kaikille hakijoille, joita asia koskee, suunnitellusta muutoksesta kyseisiin kapasiteettioikeuksiin. Sen on tarjottava asianomaisille hakijoille vaihtoehtoisia kapasiteettioikeuksia tai käynnistettävä yhteensovittaminen asianomaisten hakijoiden kanssa, jotta voidaan sopia vaihtoehtoisista kapasiteettioikeuksista.

5. [...]

6. Rataverkon haltijoiden on sisällytettävä [...] ratatöistä johtuvat kapasiteettirajoitukset kapasiteettimalliin **viipymättä, kun niitä on suunniteltu**, [...] **tai** kapasiteetin toimitussuunnitelmaan riippumatta siitä, milloin ne on suunniteltu.

36 artikla

Sovitteluun perustuva ristiriitojen ratkaisumekanismi ja hakemusten yhteensovittaminen

1. Jos rataverkon haltija samanaikaisen kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisen yhteydessä havaitsee, että ratakapasiteettia koskevat eri hakemukset ovat keskenään ristiriidassa, sen on hakemusten yhteensovittamisen avulla pyrittävä varmistamaan, että kaikki vaatimukset sovitetaan mahdollisimman hyvin yhteen.
2. Jos tilanne edellyttää yhteensovittamista, rataverkon haltijan on **pyrittävä yhteensovittamisen avulla täyttämään kaikki pyynnöt ja hänellä** on kohtuullisissa rajoissa oikeus ehdottaa ratakapasiteettia, joka eroaa haetusta kapasiteetista. Rataverkon haltijan on määriteltävä sovellettavat rajat verkkoselostuksessaan. ENIM antaa suuntaviivat tällaisten rajojen määrittelystä ja sisällyttää ne 6 artiklassa tarkoitettuun kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen.
3. Rataverkon haltijan on pyrittävä ratkaisemaan mahdolliset ristiriidat asianomaisten hakijoiden kanssa käytävillä neuvotteluilla. Tällaisen neuvottelun on perustuttava seuraavien tietojen luovuttamiseen kohtuullisessa ajassa, maksutta ja sähköisessä muodossa:
 - a) kaikkien muiden hakijoiden samoilla reittiosuuksilla hakemat reitit;
 - b) kaikille muille hakijoille samoilla reittiosuuksilla alustavasti myönnettyt reitit;
 - c) asiaankuuluvilla reittiosuuksilla 2 kohdan mukaisesti ehdotetut vaihtoehtoiset reitit;
 - d) kaikki yksityiskohtaiset tiedot kapasiteetin myöntämismenettelyssä käytetyistä perusteista.

Rajoittamatta [...]3 artiklan **1 a** kohdan soveltamista ja edellyttäen, että kaikki hakijat suostuvat siihen, rataverkon haltija voi hakemusten yhteensovittamisen helpottamiseksi ottaa yhteyttä kaikkiin hakijoihin, jotka mahdollisesti osallistuvat ristiriidan ratkaisemiseen.

4. Kotimaan rautatieliikenteen **kilpailevien** kapasiteettihakemusten yhteensovittamista koskevat periaatteet on esitettävä verkkoselostuksessa.
5. [...]
6. [...]
7. Kun on kyse usean verkon kapasiteettia koskevasta hakemuksesta, **jolla on vähintään yksi kilpaileva hakemus**, on sovellettava 1, 2 ja 3 kohdassa tarkoitettua sovitteluun perustuvaa ristiriitojen ratkaisumekanismia 53 artiklan mukaisesti, ja verkon koordinaattorin on osallistuttava siihen.
8. ENIM laatii suuntaviivat sovitteluun perustuvasta ristiriitojen ratkaisumekanismista tapauksissa, **joissa usean verkon kapasiteettia koskevalla hakemuksella [...] on vähintään yksi kilpaileva hakemus, ja sisällyttää ne 6 artiklassa tarkoitettuun kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen. Rataverkon haltijoiden on otettava mahdollisimman tarkasti huomioon kyseiset suuntaviivat.**

37 artikla

Virallinen ristiriitojen ratkaisumekanismi [...]

1. Jos 36 artiklassa tarkoitetuilla sovitteluun perustuvilla ristiriitojen ratkaisumekanismilla ei ole ratkaistu kapasiteettiristiriitaa, [...] **rataverkon haltijan on asetettava etusijalle hakemukset, jotka ovat 18 artiklassa tarkoitetussa kapasiteetin toimitussuunnitelmassa määritellyn ennalta suunnitellun kapasiteetin mukaisia. Tämän seurauksena rataverkon haltija voi joko hyväksyä tai hylätä hakemukset, jotka eivät ole kapasiteetin toimitussuunnitelman mukaisia.**

Kun rataverkon haltija hyväksyy hakemuksia, jotka eivät ole kapasiteetin toimitussuunnitelman mukaisia, sen on pyrittävä säilyttämään yleinen tasapaino liitteessä I olevassa 1 jaksossa lueteltujen kapasiteetin toimitussuunnitelman osatekijöiden välillä.

Kun rataverkon haltija hylkää hakemuksia, jotka eivät ole kapasiteetin toimitussuunnitelman mukaisia, sen on viipymättä ilmoitettava asianomaiselle hakijalle aikomuksestaan hylätä hakemus. Tällaisessa tapauksessa rataverkon haltijan on pyrittävä kaikin keinoin tarjoamaan hakijalle vaihtoehtoista kapasiteettia. Hakijalla on oikeus tehdä valitus sääntelyelimelle direktiivin 2012/34/EU 56 artiklan 9 kohdan mukaisesti.

1 a. Rataverkon haltijoiden on ratkaistava riitatilanteet, joita ei ole ratkaistu 1 kohdan mukaisesti reilun, läpinäkyvän ja syrjimättömän menettelyn avulla, 11 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen strategisten ohjeiden mukaisesti silloin, kun jäsenvaltiot ovat antaneet tällaisia ohjeita ja todenneet ne velvoittaviksi.

Jos kyseisten ohjeiden soveltamisella ei ratkaista riitatilannetta, rataverkon haltijoiden on ratkaistava riitatilanne reilun, läpinäkyvän ja syrjimättömän menettelyn avulla ottaen huomioon 1 b kohdan mukainen ENIMin perustama menettely.

1 b. ENIM valmistelee ja hyväksyy 1 a kohdassa tarkoitetut menettelyt ja sisällyttää ne 6 artiklassa tarkoitettuun kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen. Menettelyihin on sisällyttävä seuraavat vaiheet:

0) määritellään rautatiepalveluille vakioarvojen vaihteluvälit arvioinnin perustaksi;

a) suunnitellaan vaihtoehtoisia skenaarioita erityyppisiin rautatieliikennepalveluihin käytettävissä olevan kapasiteetin myöntämiselle, mukaan lukien mahdollisuuksien mukaan vaihtoehtoisen kapasiteetin tarjoaminen muilla reiteillä tai vaihtoehtoinen aikataulusuunnitelma, jolla on vastaavat ominaisuudet;

b) arvioidaan a alakohdassa tarkoitetut skenaariot objektiivisten, avointen ja syrjimättömien menetelmien avulla ottaen huomioon 1 c kohdassa esitetyt sosioekonomiset, operationaaliset ja ympäristöön liittyvät kriteerit sekä mahdollistaen paikallisten tai kansallisten olosuhteiden huomioiminen hyväksytyjen lähestymistapojen ja empiirisen näytön perusteella;

c) valitaan parhaaksi arvioitu skenaario b alakohdassa tarkoitetun arvioinnin perusteella ja muutetaan kapasiteetin toimitussuunnitelmaa vastaavasti.

1 c. Edellä 1 b kohdan mukaisissa ENIMin perustamissa menettelyissä on arvioitava ratakapasiteetille vaihtoehtoisia käyttötapoja muun muassa saatavilla olevan 1 b kohdan 0 alakohdassa tarkoitetun datan perusteella ja seuraavin sosioekonomisin, operationaalisin ja ympäristöön liittyvin kriteerein:

a) rautatieliikennepalvelujen tarjoajien toimintakustannukset ja tekniset parametrit sekä niiden vaikutus hintoihin rautatieliikennepalvelujen asiakkaille;

b) rautatieliikennepalvelujen asiakkaille aiheutuvat aikasidonnaiset kustannukset;

c) yhteenliitettävvyys ja saavutettavuus rautatieliikennepalvelujen palvelemien ihmisten ja alueiden kannalta, mukaan lukien yhteyksien laatu ja vaihtoajat rautateiden henkilö- ja tavaraliikennepalvelujen kannalta;

d) ympäristövaikutukset, kuten kasvihuonekaasujen päästöt ja melusaaste;

e) henkilö- ja tavaraliikenteen määrä;

f) tekniset parametrit rataverkon tehokkaalle käytölle, kuten liikenteen yhdenmukaisuus, junan pituus tai liikenteen tiheys.

2. Virallisen ristiriitojen ratkaisu[...]**mekanismin** yhteydessä usean verkon kapasiteettioikeuksia koskevat hakemukset on otettava huomioon kokonaisuudessaan. Jos [...] **1 b kohdan b alakohdan** mukaisesti sovelletaan erilaisia kansallisia parametreja, kyseisiä parametreja on käytettävä kyseisten osuuksien osalta.

3. Jos kilpailevat kapasiteettihakemukset koskevat ominaisuuksiltaan ja sosioekonomiselta profiililtaan samanlaisia rautatieliikennepalveluja, rataverkon haltijan on myönnettävä kapasiteetti [...] siten, että mahdollisimman moni hakija saa käyttöoikeuden. [...]

Rataverkon haltijat voivat tätä tarkoitusta varten myöntää kapasiteettia huutokaupan perusteella. Tämän kohdan mukaisesti haetun kapasiteetin myöntämismenettely [...] edellyttää sääntelyelimen **ennakko**hyväksyntää.

Kapasiteetin myöntämismenettelyjen aikataulu

1. **Jotta voidaan panna täytäntöön 31–34 artikla**, rataverkon haltijan ja hakijoiden on noudatettava liitteessä I olevassa 4, 5, 6 ja 7 jaksossa **vastaavasti** esitettyä kapasiteetin myöntämismenettelyn aikataulua.
2. Rataverkon haltijat voivat päättää kapasiteetin myöntämistä koskevan aikataulun jaksoista ja määräajoista, jotka poikkeavat tässä asetuksessa ja direktiivin 2012/34/EU liitteessä VI olevan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitetuista jaksoista ja määräajoista, jos [...]
 - _____ kansainvälisten reittien perustamisella yhteistyössä kolmansien maiden rataverkon haltijoiden kanssa verkossa, jonka raideleveys poikkeaa unionin pääasiallisen rataverkon raideleveydestä, on merkittävä vaikutus kapasiteetin myöntämismenettelyn aikatauluun yleensä[...]; **tai**
 - **kansainvälisten reittien perustamisella yhteistyössä muiden kolmansien maiden rataverkon haltijoiden kanssa on merkittävä vaikutus kapasiteetin myöntämismenettelyn aikatauluun yleensä edellyttäen, että tällä ei ole vaikutusta muiden, kyseisiin kansainvälisiin reitteihin osallistumattomien, unionin rataverkon haltijoiden kapasiteetin myöntämismenettelyihin.**
3. Siirretään komissiolle valta antaa 71 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitteessä I[...] olevassa 4, 5, 6 ja 7 jaksossa **vahvistettuja määräaikoja ja kestoja ja joilla mukautetaan 31–34 artiklassa säädettyjä välitavoitteita ja ajanjaksoja kyseisissä artikloissa säädettyissä puitteissa silloin, kun nämä osatekijät on todettu tehottomiksi tai niistä on aiheutunut merkittävää haittaa täytäntöönpanolle, ottaen huomioon rataverkon haltijoiden ja hakijoiden kokemukset**, jotta voidaan **järkeistää ja** varmistaa tehokas **kapasiteetin** myöntämismenettely ja ottaa huomioon asianomaisten sidosryhmien suunnittelua koskevat, toiminnalliset, tekniset ja kaupalliset edut, jotka liittyvät aikataulusuunnitteluun ja kapasiteetin myöntämiseen.

4 JAKSO

Mukauttaminen ja aikataulun muuttaminen

39 artikla

Kapasiteetin käyttöoikeuden muutokset myöntämisen jälkeen

1. Rataverkon haltijat voivat muuttaa hakijalle myönnettyjä kapasiteettioikeuksia omasta aloitteestaan ainoastaan tämän asetuksen mukaisesti. Hakijat voivat milloin tahansa pyytää muutoksia myönnettyyn kapasiteettiin. [...]

Jos myönnettyjä kapasiteettioikeuksia muutetaan, sovelletaan 40 artiklaa. Rataverkon haltijoiden on viipymättä saatettava 30 artiklassa tarkoitettu aikataulu ajan tasalle.

2. Rataverkon haltijoiden [...] on rajoitettava kapasiteetin käyttöoikeuksiin niiden myöntämisen jälkeen tehtäviä muutoksia niin pitkälti kuin mahdollista 2 artiklan 3 kohdassa vahvistettujen **periaatteiden** [...] mukaisesti. **Niin ikään hakijoiden on rajoitettava tällaisiin myönnettyihin käyttöoikeuksiin tehtäviä muutospyyntöjään niin pitkälti kuin mahdollista.**
3. Kapasiteettioikeuksiin tehtäviin muutoksiin on sisällyttävä tapaukset, joissa rataverkon haltija ei voi sallia junan liikennöimistä myönnetyn kapasiteettioikeuden mukaisesti ja sillä on riittävästi aikaa tarjota hakijalle vaihtoehtoinen kapasiteettioikeus heti ilmoitettuaan hakijalle muutoksen tarpeesta.

3 aa. Myös kapasiteettioikeuksien peruutusta pidetään tietynvyppisenä muutoksena.

- 3 a. Kun kapasiteettioikeuksiin tehdään muutoksia,** rataverkon haltijat voivat **soveltaa tällaisten kapasiteettioikeuksien myöntämiseen lvhyempiä** määräaikoja [...] **kuin mitä on määritelty liitteessä I olevassa 8 jaksossa.** Rataverkon haltijoiden on annettava verkkoselostuksessa tiedot reitin rakentamiseen tarvittavasta ajasta. [...]

4. Kapasiteettioikeuden muuttuessa **rataverkon haltijan** soveltamissa säännöissä ja menettelyissä on otettava huomioon kapasiteettioikeuden muutoksen toiminnallinen ja kaupallinen vaikutus hakijaan. Tätä varten **rataverkon haltijan on luokiteltava** muutokset [...] niiden vaikutuksen perusteella [...] **sekä tunnistettava merkittäviä vaikutuksia**

aiheuttavien muutosten laatu ottaen huomioon ENIMin 8 kohdan nojalla hyväksymät menettelyt [...].

5. Jos usean verkon kapasiteettioikeutta muutetaan, asianomaisten rataverkon haltijoiden on pyrittävä kaikin kohtuullisin keinoin varmistamaan kapasiteettioikeuksien keskinäinen johdonmukaisuus koko liikennöinnin ajan.

Usean verkon kapasiteettioikeuteen muutoksen tekevä rataverkon haltija [...] koordinoi vaihtoehtoisen verkon kapasiteettioikeuden myöntämistä muiden asianomaisten rataverkon haltijoiden kanssa, ja sen on ilmoitettava hakijalle ja kaikille asianomaisille osapuolille koordinoinnin tuloksesta. Tuloksena voi olla joko vaihtoehtoisen usean verkon kapasiteettioikeuden myöntäminen tai tieto siitä, että vaihtoehtoista kapasiteettioikeutta ei ole käytettävissä.

6. [...]

7. Jos rataverkon haltija muuttaa myönnettyä kapasiteettia koskevaa oikeutta, sen on ilmoitettava asiasta viipymättä hakijalle ja asianomaiselle rautatieyrittäjälle.

Rataverkon haltijan on tarjottava hakijalle vaihtoehtoisia kapasiteettioikeuksia liitteessä I olevassa 8 jaksossa vahvistetuissa määräajoissa. Jos tämä ei ole mahdollista, rataverkon haltijan on toimitettava hakijalle asiaankuuluvat tiedot, joiden perusteella hakija voi tehdä uuden ratakapasiteettia koskevan hakemuksen. Tiedoissa on tarvittaessa viitattava 18 artiklassa tarkoitettuun kapasiteetin toimitussuunnitelmaan ja 19 artiklassa tarkoitettuun valmiussuunnitelmaan.

8. ENIMin on laadittava ja hyväksyttävä [...] **yhdenmukaiset** menettelyt kapasiteettioikeuksiin myöntämisen jälkeen tehtävien muutosten hallinnoimiseksi ja sisällytettävä ne 6 artiklassa tarkoitettuun kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen.

[...] **Kyseisissä** menettelyissä on **vahvistettava kriteerit**, joilla tunnistetaan hakijoihin ja rautatieyrittäjiin vaikuttavat kaupalliset ja toiminnalliset muutokset [...], **mukaan lukien** kriteerit **merkittäviä vaikutuksia aiheuttavien muutosten** [...] luokittelumiseksi [...].

9. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 71 artiklan mukaisesti liitteessä I olevassa 8 jaksossa **vahvistetun keston** muuttamiseksi, jotta voidaan varmistaa mukauttamisen ja aikataulun muuttamisen tehokkuus ottaen huomioon asianomaisten sidosryhmien suunnitteluun liittyvät, toiminnalliset, tekniset ja kaupalliset näkökohdat. **Näin toimiessaan komission olisi otettava huomioon rataverkon haltijoiden ja hakijoiden kokemukset.**

40 artikla

[...] Seuraamukset kapasiteettioikeuksien muutoksista

1. Jos rataverkon haltija tai hakija [...] **ei** täytä myönnettyä kapasiteettioikeutta koskevia sitoumuksiaan ja jos tämä johtaa 39 artiklan **4 kohdan** [...] mukaisesti merkittäväksi luokiteltuun muutokseen, [...] **sen** on maksettava toiselle osapuolelle [...] **seuraamusmaksu.**

Tätä artiklaa sovellettaessa katsotaan, että jos rautatieyritys ei käytä myönnettyä kapasiteettioikeutta, se rinnastetaan peruuttamiseen kyseisen junan lähtöajankohdan jälkeen.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettua [...] **seuraamusmaksua** ei makseta ylivoimaisen esteen sattuessa. **Usean verkon kapasiteettioikeuksia koskevasta ylivoimaisesta esteestä johtuvaa peruutusta on pidettävä ylivoimaisesta esteestä johtuvana peruutuksena koko sen kattaman reitin kapasiteettioikeuksien osalta.**

- 2 a. Kun rataoikeuden haltija 10 ja 35 artiklan mukaisesti laatii suunnitelman ja aikataulun kapasiteettirajoitukselle, joka kuuluu liitteessä I olevan 3 jakson soveltamisalaan ja rataoikeuden haltija noudattaa kyseisessä jaksossa määriteltyjä aikatauluja ja vaatimuksia, 1 kohdassa tarkoitettua seuraamusmaksua ei makseta.**

2 b. Kun rataoikeuden haltija peruuttaa kapasiteettioikeudet jäsenvaltioiden 10 a artiklan mukaisesti toteuttamien toimenpiteiden nojalla, 1 kohdassa tarkoitettua seuraamusmaksua ei makseta.

3. Rataverkon haltijoiden on liitettävä verkkoselostukseensa seuraamusmaksun määräytymistä koskevat ehdot tämän kohdan toisen alakohdan mukaisesti ottaen huomioon ENIMin antamat suuntaviivat.

3.[...] **Kuultuaan hakijoita ja ENRRB:tä ENIM [...] voi hyväksyä suuntaviivat seuraamusmaksujen määräytymistä koskevien yhdenmukaistettujen ehtojen määrittelylle** ottaen huomioon [...] 39 artiklan 4 ja 8 kohdassa vahvistetut säännöt **ja menettelyt**. ENIM sisällyttää nämä[...]suuntaviivat 6 artiklassa tarkoitettuun kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen. ENRRB julkaisee lausunnon **kyseisistä** ENIMin määrittelemistä [...] **suuntaviivoista**.

4. Kun sääntelyelin on antanut hyväksyntänsä, rataverkon haltijoiden on vahvistettava verkkoselostuksessa niiden [...]seuraamusmaksujen tasot, jotka hakijoiden on maksettava.

Sääntelyelimen on rataverkon haltijan ehdotuksesta ja hakijoita [...] kuultuaan vahvistettava rataverkon haltijan maksettavaksi tulevien [...]seuraamusmaksujen tasot. Rataverkon haltijan on julkaistava nämä tiedot verkkoselostuksessa.

[...]Seuraamusmaksujen tasojen on oltava sellaiset, että ne tarjoavat rataverkon haltijalle ja hakijoille tehokkaita kannustimia noudattaen kapasiteetin suunniteltua käyttöä ja minimoida häiriöt. Tasojen on oltava oikeasuhteisia ja syrjimättömiä.

Näissä [...]tasoissa on erityisesti otettava huomioon 39 artiklan 4 ja 8 kohdassa vahvistetut säännöt ja menettelyt.

Seuraamusmaksujen tasoja mukautetaan enintään kaksi kertaa suuremmaksi kuin radan käyttömaksujen tasot vähintään seuraavien kriteerien perusteella:

a) muutoksen vaikutus kapasiteettioikeuksiin,

b) muutoksen aiheuttavan osapuolen toiselle osapuolelle antaman muutosilmoituksen ajoitus,

c) kun muutoksen aiheuttaa rataoikeuden haltija ja vaihtoehtoista kapasiteettia on saatavilla, tarjotun vaihtoehtoisen kapasiteetin laatu reitityksen, aikataulusuunnitelman, teknisten ominaisuuksien ja muiden asiaankuuluvien osatekijöiden osalta, tai

d) kun muutoksen aiheuttaa hakija, kapasiteetin mahdollinen uudelleenkohdentaminen ja käyttö toisen hakijan toimesta.

Tämän kohdan viidennen alakohdan soveltamiseksi jäsenvaltio voi määritellä muutostaulukoita. Kyseisten taulukoiden on oltava tämän kohdan kolmannessa alakohdassa vahvistettujen edellytysten mukaisia. Jäsenvaltioiden on pyrittävä koordinoimaan toimia keskenään 53 a artiklan mukaisesti.

5. [...] Usean verkon kapasiteetti[...]**oikeus katsotaan yhdeksi kapasiteettioikeudeksi.** Velvollisuus maksaa [...] **seuraamusmaksu** hakijalle koskee yhtä tai useampaa rataverkon haltijaa, joka on tai jotka ovat vastuussa kapasiteettioikeuden muutoksesta, ottaen huomioon kapasiteettioikeus kokonaisuudessaan ja, jos vastuussa on useampi kuin yksi rataverkon haltija, niiden verkkojen pituuden osuus kapasiteettioikeudesta. [...] **Seuraamusmaksu** koko kapasiteettioikeudesta ei saa ylittää [...] **rataverkon** haltijan myöntämästä kapasiteettioikeudesta maksettavaa [...] **seuraamusmaksua** kerrottuna [...] **kahdella**.
6. **Asiaankuuluvien sääntelyelinten** on päätettävä erimielisyyksistä, jotka koskevat kapasiteettioikeuden muutoksen syytä tai [...] **seuraamusmaksun maksamisen** viivästyminen, ja niiden on tehtävä päätös viipymättä ja [...] **kuuden viikon** kuluessa kaikkien tarvittavien tietojen keräämisestä muutoksen syyn arvioimiseksi. Sääntelyelinten on tiedotettava tällaisista päätöksistä ENRRB:lle ja ne voivat kuulla sitä. [...] ENRRB **antaa ohjeita** sääntelyelimille **niiden pyynnöstä ja pyrkii siten** varmistamaan, että tällaiset päätökset ovat johdonmukaisia ja perustuvat yhteisesti tunnustettuihin periaatteisiin.

Usean verkon kapasiteettioikeuksien osalta hakijalla on oikeus tehdä valitus sääntelyelimelle, joka vastaa kyseisestä 28 artiklan mukaisesti keskitettynä yhteyspisteinä toimivasta rataverkon haltijasta. Kyseisen vastaavan sääntelyelimen on ilmoitettava asiasta muille asianomaisille sääntelyelimille ja ENRRB:lle.

7. Rajoittamatta 9 päivänä toukokuuta 1980 tehdyn kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna 3 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyllä Vilnan pöytäkirjalla, jäljempänä 'COTIF-yleissopimus', ja erityisesti kyseisen yleissopimuksen liitteen E soveltamista sekä oikeutta hakea kansallisen ja unionin oikeuden mukaan muutosta tämän artiklan nojalla tehtyyn päätökseen, kapasiteettioikeuksiin muutoksen aiheuttavan osapuolen tämän artiklan mukaisesti määräytyvän seuraamusmaksun maksaminen raukeaa toisen osapuolen samaan muutokseen liittyvien muiden rahoitussaatavien osalta.

40 a artikla

Kapasiteettioikeuksien muutoksia ja seuraamuksia koskevat täytäntöönpanosäädökset

Jos ENIM ei hyväksy 39 artiklan 8 kohdassa tarkoitettuja menettelyjä tai 40 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja ehtoja [24 kuukauden kuluessa 77 artiklan 2 kohdan johdantokappaleessa tarkoitettua soveltamispäivästä] tai jos kyseiset menettelyt ja ehdot eivät mahdollista 39 tai 40 artiklan yhdenmukaista täytäntöönpanoa joko menettelyihin ja ehtoihin liittyvistä sisällöllisistä syistä tai rataverkon haltijoiden toteuttaman täytäntöönpanon puutteiden vuoksi, [...]komissio voi hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan [...] kapasiteettioikeuksien muutosten luokittelu [...] sekä edellytykset [...] seuraamusmaksujen [...] maksamiselle. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 72 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

Aikataulun muuttaminen häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan yhteydessä

1. Jos kyseessä on 46 artiklassa tarkoitettu verkon häiriö tai 47 artiklassa tarkoitettu kriisitilanne, asianomaisen rataverkon haltijan tai asianomaisten rataverkon haltijoiden on pyrittävä kaikin mahdollisin tavoin aikatauluttamaan uudelleen liikenne, johon häiriö vaikuttaa. Tätä varten rataverkon haltijoiden on myönnettävä ratakapasiteettia [...] **ottaen huomioon 2 kohdassa tarkoitettut suuntaviivat**, 19 artiklan mukaisesti laadittujen valmiussuunnitelmien perusteella ja tiiviissä yhteistyössä operatiivisten sidosryhmien ja tarvittaessa muiden asianomaisten sidosryhmien kanssa.

2. ENIMin on laadittava ja hyväksyttävä suuntaviivat ratakapasiteetin hallinnoimiseksi ja myöntämiseksi verkon häiriötilanteessa avoimella ja syrjimättömällä tavalla. ENIMin on erityisesti annettava suuntaviivat [...] **häiriönhallinnan** ja ensin tullutta palvelaan ensin -periaatteen soveltamisesta.

[...] **Kun** sovelletaan **häiriönhallintaa**, ENIM antaa suuntaviivat sovellettavista menettelyistä, joihin kuuluu tarvittaessa 36 artiklassa tarkoitettua sovitteluun perustuvan ristiriitojen ratkaisu[...] **mekanismin** ja 37 artiklassa tarkoitettua virallisen ristiriitojen ratkaisu[...] **mekanismin** soveltaminen. ENIM sisällyttää nämä suuntaviivat [...] **44** artiklassa tarkoitettuun [...] **liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan rajat ylittävää koordinaointia** koskevaan eurooppalaiseen kehykseen.

3. Aikataulun muuttamisen yhteydessä rataverkon haltijoiden **on tehtävä parhaansa etteivät ne** [...] yksipuolisesti muuta tai peruuta olemassa olevia kapasiteettioikeuksia häiriöitä hallitakseen. [...]

- 4. Rataverkon haltijat ja hakijat voivat määrittää toimenpiteet tiettyjen kapasiteettioikeuksien korvaamiseksi verkon häiriötilanteessa. Tällaiset toimenpiteet on mainittava 19 artiklassa tarkoitetussa valmiussuunnitelmassa.**
- 5. Jos verkkohäiriö vaikuttaa useamman kuin yhden verkon liikenteeseen, asianomaisten rataverkon haltijoiden on koordinoitava vaihtoehdoisen kapasiteetin myöntämistä 53 artiklan mukaisesti sekä ottaen huomioon 44 artiklassa tarkoitetun liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan rajat ylittävää koordinoitua koskevan eurooppalaisen kehityksen.**
- 6. Jos ENIM ei hyväksy suuntaviivoja ratakapasiteetin hallinnoimiselle ja myöntämiselle verkon häiriötilanteessa [24 kuukauden kuluessa 77 artiklan 2 kohdan johdantokappaleessa tarkoitetusta soveltamispäivästä] tai jos kyseiset suuntaviivat eivät mahdollista tämän artiklan yhdenmukaista täytäntöönpanoa joko kyseisten suuntaviivojen ja ehtojen sisällöllisistä syistä tai rataoikeuden haltijoiden toteuttaman täytäntöönpanon puutteiden vuoksi, komissio voi hyväksyä täytäntöönpanosäädöksen, jossa vahvistetaan perusteet ja menettelyt aikataulun muuttamiselle, johon lukeutuvat myös yksipuoliset muutokset rataverkon haltijoiden myöntämiin kapasiteettioikeuksiin verkkohäiriöiden hallitsemiseksi. Kyseinen täytäntöönpanosäädös hyväksytään 72 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.**

4. [...]

5. [...]

III LUKU

LIIKENTEEN, HÄIRIÖIDEN JA KRIISIEN HALLINTA

42 artikla

Liikenteenhallinta, häiriönhallinta ja kriisinhallinta

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

Tätä varten rataverkon haltijoiden on toteutettava

- a) liikenteenhallinta tavanomaisissa toimintaolosuhteissa, joihin kuuluu sellaisten poikkeamien hallinta, joiden vuoksi aikataulusta poiketaan vain vähän;
- b) häiriönhallinta yhteensovittua toimintaa edellyttävien verkkotoimintojen merkittävien häiriöiden käsittelemiseksi 46 artiklan mukaisesti;
- c) liikenteenhallinta kriisitilanteissa 47 artiklan mukaisesti.

2. [...]

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

Rataverkon haltijoiden on erityisesti minimoitava häiriöt ja niiden vaikutukset rautatieliikenteeseen ja

- a) varmistettava nopea ja koordinoitu reagointi häiriöihin erityisesti verkkohäiriöiden ja kriisitilanteiden yhteydessä;
- b) vakautettava ja optimoitava rautatieliikennettä koko verkon häiriöiden ja kriisien keston ajan;

- c) tarjottava merkityksellisiä, tarkkoja ja ajantasaisia tietoja operatiivisille sidosryhmille ja muille asianomaisille osapuolille, erityisesti viranomaisille, jotka vastaavat kriisitilanteiden hallinnasta rautatiealan ulkopuolella. Nämä tiedot on annettava asianmukaisin keinoin, mukaan lukien 62 artiklassa tarkoitetut keinot.

43 artikla

Liikenteenhallintaa ja häiriönhallintaa koskevat säännöt ja menettelyt

1. Rataverkon haltijoiden on otettava käyttöön säännöt ja menettelyt, joilla hallitaan junaliikenteen poikkeamia aikataulusta. Nämä säännöt ja menettelyt on julkaistava direktiivin 2012/34/EU 27 artiklassa tarkoitetussa verkkoselostuksessa, ja niiden on katettava liikenteenhallinta tämän asetuksen 42 artiklan 1 kohdan a, b ja c alakohdassa tarkoitetuissa tilanteissa.
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitetuilla säännöillä ja menettelyillä on pyrittävä minimoimaan aikataulusta poikkeamisen kokonaisvaikutus **kaikentyypiseen** rautatieliikenteeseen ottaen huomioon kaikentyypisen liikenteen tarpeet. [...] **Sääntöihin ja menettelyihin** voivat kuulua eri liikennetyyppien välisen hallinnan ensisijaisuussäännöt sekä menettelyt, kriteerit ja tavoitteet, joita on sovellettava optimointiin perustuvassa lähestymistavassa, joka perustuu kohdetoiminnon optimointiin, esimerkkinä viivästysminuuttien tai normaaliin toimintaan palaamiseen kuluvan ajan minimointi, eksplisiittisten ensisijaisuussääntöjen sijaan.
3. Jos tekninen vika tai onnettomuus aiheuttaa junaliikenteen häiriön, rataverkon haltijan on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet tilanteen palauttamiseksi ennalleen. Tätä varten sen on pantava täytäntöön 19 artiklan mukaisesti **kehitetty** valmiussuunnitelma. Jos ilmenee häiriö, jolla voi olla vaikutusta rajat ylittävään liikenteeseen, asianomaisten rataverkon haltijoiden on tehtävä yhteistyötä rajat ylittävän liikenteen palauttamiseksi normaaliksi 44 artiklassa tarkoitetun liikenteen, häiriöiden ja kriisien hallinnan koordinoitua koskevan eurooppalaisen kehyksen mukaisesti.
4. Vahvistaessaan 1 kohdassa tarkoitettuja sääntöjä ja menettelyjä rataverkon haltijoiden on otettava mahdollisimman tarkasti huomioon 44 artiklassa tarkoitettu liikenteen, häiriöiden ja kriisien hallinnan koordinoitua koskeva eurooppalainen kehys.[...]

5. Myönnetyt kapasiteettioikeudet voidaan peruuttaa ilman varoitusta ylivoimaisen esteen sattuessa ja jos se on ehdottoman välttämätöntä infrastruktuurin tilapäisesti käyttökelvottomaksi tekevän poikkeaman vuoksi niin pitkäksi aikaa kuin on tarpeen järjestelmän korjaamiseksi.

Rataverkon haltija voi tarpeelliseksi katsoessaan vaatia rautatieyrityksiä antamaan sen käyttöön resurssit, joita se pitää sopivimpina tilanteen palauttamiseksi ennalleen mahdollisimman pian.

6. [...]

44 artikla

Eurooppalainen kehys rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinoimiseksi

1. **Viimeistään** ... päivänä ...kuuta ... **[24 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta]** ENIM kehittää ja hyväksyy 42 artiklassa **tarkoitettujen periaatteiden** mukaisesti rajat ylittävän liikenteen **hallinnan**, [...] häiriön**hallinnan** ja kriisin [...] **hallinnan** koordinoitua koskevan eurooppalaisen kehyksen, **jossa vahvistetaan suuntaviivat rataverkon haltijoiden, rautatieyritysten ja muiden operationaalisten sidosryhmien koordinoimiseksi. Rataverkon haltijoiden on pyrittävä noudattamaan kyseisiä suuntaviivoja, joilla koordinoidaan rajat ylittävän liikenteen hallintaa, häiriönhallintaa ja kriisinhallintaa. Niiden on selitettävä verkkoselostuksessa syvt, joiden vuoksi näistä suuntaviivoista on poikettu.**

- 1 a.** ENIM kehittää yhteistyössä operatiivisten sidosryhmien ja asianomaisten osapuolten kanssa eurooppalaisen kehyksen rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinoimiseksi 54 artiklassa tarkoitetun kuulemismenettelyn avulla ottaen huomioon asetuksen (EU) [...] **2021/2085** [...] **3 kohdan 1 alakohdan d alakohdassa** perustetun Euroopan rautatiet -yhteisyrityksen työn.

- 2.[...] **1 b. ENIM toimittaa ENRRB:lle luonnoksen** rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinointia koskevaksi eurooppalaiseksi kehykseksi [...] **18 kuukauden kuluessa tämän asetuksen voimaantulosta. ENRRB toimittaa ENIMille suosituksen rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinointia koskevasta eurooppalaisesta kehyksestä neljän kuukauden kuluessa siitä, kun se on vastaanottanut ENIMin valmisteleman luonnoksen. ENIM ottaa mahdollisimman tarkasti huomioon tämän suosituksen hyväksyessään eurooppalaisen kehyksen rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinoinnille.**
3. [...] Rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinointia koskevan eurooppalaisen kehyksen on sisällettävä **vähintään** liitteessä V luetellut seikat, ja sitä on päivitettävä tarvittaessa rataverkon haltijoiden, rautatieyritysten ja muiden hakijoiden kokemusten huomioon ottamiseksi sekä ENIMin toiminnan perusteella. **Kun ENIM päivittää rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinointia koskevaa eurooppalaista kehystä, se esittää ENRRB:lle suositusehdotuksen.**

45 artikla

Rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinointi

Rataverkon haltijoiden on koordinoitava liikenteen hallintaa 53 artiklan mukaisesti [...]. **Näin toimiessaan niiden on otettava mahdollisimman tarkasti huomioon** 44 artiklassa tarkoitettu **rajat ylittävä** liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan [...] koordinointia koskeva eurooppalainen kehys [...].

Koordinoinnilla varmistetaan erityisesti seuraavat:

- a) kansainvälisen rautatieliikenteen toiminta häiriintyy mahdollisimman vähän sekä säännöllisessä liikenteessä että häiriötilanteissa;
- b) rajat ylittäviin osuuksiin liittyvät erityishaasteet, jotka johtuvat muun muassa rajallisesta yhteentoimivuudesta infrastruktuurin, teknisten laitteiden ja toimintojen, henkilöstöön liittyvien kieli- ja koulutusvaatimusten sekä hallinnollisten tai rajamuodollisuuksien osalta, otetaan asianmukaisesti huomioon;

- c) tehokas ajantasaisten ja merkityksellisten tietojen vaihto rataverkon haltijoiden, hakijoiden, [...] ja muiden operatiivisten sidosryhmien välillä sekä tarvittaessa kaikkien asiaankuuluvien EU:n tason kriisinhallintarakenteiden välillä, myös 62 artiklan mukaisesti.

46 artikla

Verkon häiriöt

1. Jos poikkeama johtaa tai todennäköisesti johtaa verkon toiminnan rajoituksiin, jotka edellyttävät operatiivisilta sidosryhmiltä yhteisiä toimia liikenteen parhaan mahdollisen hallinnan varmistamiseksi rajoitusten aikana, asianomaisten rataverkon haltijoiden on arvioitava poikkeaman todennäköinen kesto ja vaikutus kaikkien saatavilla olevien tietojen ja aiemman kokemuksen perusteella **ottaen mahdollisimman tarkasti huomioon 5 a kohdassa tarkoitettu yhteinen menetelmä.**

Jos arvioitu kesto ja vaikutus täyttävät liitteessä VI esitetyt verkon häiriöiden ilmoittamista koskevat kriteerit, asianomaisten rataverkon haltija on ilmoitettava verkkohäiriöstä ja toteutettava 43 artiklassa säädetyt toimenpiteet.

2. Jos [...] **verkkohäiriöllä** on tai todennäköisesti on vaikutuksia useampaan kuin yhteen verkkoon, sen rataverkon haltijan, jonka verkossa [...] **verkkohäiriö** tapahtui, on ilmoitettava usean verkon häiriöstä ja koordinoitava toimia [...] **45 ja 53 artiklan mukaisesti samalla, kun se ottaa mahdollisimman tarkasti huomioon 44 tarkoitettun rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinoitua koskevan eurooppalaisen kehyksen.**

3. [...]

- 2 a. Jos verkkohäiriöllä on vaikutuksia osuuteen, joka on osa eurooppalaista liikennekäytävää, ja se johtaa palvelujen osittaiseen tai täydelliseen keskeytymiseen yli 15 päivän ajaksi, rataverkon haltijan on toimitettava verkon koordinaattorille ilmoitus poikkeamasta mahdollisimman pian 1 tai 2 kohdan mukaisesti annetun häiriöilmoituksen jälkeen ja annettava tilannekatsaus 30 päivän välein häiriön koko keston ajan.**

Verkon koordinaattori toimittaa tämän ilmoituksen ENIMille ja asiaankuuluville eurooppalaisille koordinaattoreille sekä pyynnöstä asianomaisille hakijoille.

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

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

5. Verkon koordinaattori kerää tietoja verkon häiriöistä, analysoi reagointia, tekee johtopäätöksiä tällaisten poikkeamien hallinnan tehokkuudesta [...], kuulee operatiivisia sidosryhmiä [...] **ottaen huomioon ENIMin** 54 artiklan **1 kohdan** mukaisesti **hyväksymät suuntaviivat** ja raportoi ENIMille [...].

6. [...]

Kun ENIM päivittää 44 artiklassa tarkoitettua rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinointia koskevaa eurooppalaista kehystä, sen on otettava huomioon verkon koordinaattorin päätelmät verkkohäiriöistä.

- 5 a. ENIMin on määriteltävä yhteinen menetelmä, jonka avulla arvioidaan verkkohäiriöiden todennäköinen kesto ja niiden mahdolliset vaikutukset liikenteeseen, ja määriteltävä vähimmäissisältö poikkeamaa koskevalle ilmoitukselle sekä esitettävä malli-ilmoitus. ENIM liittyy kyseisen menetelmän, kyseisen vähimmäissisällön ja kyseisen mallin 44 artiklassa tarkoitettuun rajat ylittävää liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinointia koskevaan eurooppalaiseen kehykseen. Rataverkon haltijoiden on otettava kyseinen yhteinen menetelmä, kyseinen vähimmäissisältö ja kyseinen malli mahdollisimman tarkasti huomioon.**

Kriisitilanteet

1. Kun kyse on yleiseen turvallisuuteen liittyvistä kriiseistä, terveysepidemioista, luonnonkatastrofeista tai ympäristö-, puolustus- [...] **tai** turvallisuuskriiseistä, joilla on tai odotetaan olevan ratkaiseva vaikutus rautatieliikennepalvelujen tarjontaan tai kysyntään, **tai kun on olemassa tällaisen kriisin välitön vaara**, jäsenvaltiot voivat soveltaa, **sanotun kuitenkin rajoittamatta 1 artiklan 5 kohdan i alakohdan soveltamista**, kiireellisiä toimenpiteitä, joihin tämän asetuksen säännöistä poiketen kuuluvat seuraavat:
 - a) kapasiteettioikeuksien peruuttaminen ilman [...] **seuraamusta 40 artiklan mukaisesti**;
 - b) kapasiteetin hallintaa [...] koskevat vaihtoehtoiset periaatteet, säännöt ja menettelyt;
 - c) liikenteenhallinnan vaihtoehtoiset menettelyt;
 - d) vaihtoehtoisten reittiosuoksien käyttö;
 - e) kapasiteetin toimitussuunnitelmien muuttaminen.

Asianomaisen jäsenvaltion on varmistettava, että kiireelliset toimenpiteet ovat mahdollisuuksien mukaan tässä asetuksessa säädettyjen kapasiteetin ja liikenteen hallinnan periaatteiden mukaisia ja että niissä hyödynnetään olemassa olevia 19 artiklan mukaisesti laadittuja **valmiussuunnitelmia**. [...] **Sen** on koordinoitava tällaiset kiireelliset toimenpiteet muiden jäsenvaltioiden kanssa **53 a artiklan mukaisesti**.

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

2. Asianomaisen jäsenvaltion on viipymättä ilmoitettava komissiolle ja ENIMille päätöksestään soveltaa kiireellisiä toimenpiteitä **sekä tällaisten toimenpiteiden kumoamisesta** ja esitettävä perustelut ja kuvaus kyseisistä toimenpiteistä ja niiden soveltamisen odotetusta kestosta. [...] **Sovellettaessa [sisämarkkinoiden hätätilaa ja häiriönsietokykyä koskevan toimenpidekehityksen perustamisesta annettua asetusta] asiaankuuluvan jäsen[...]valtion on [...] ilmoitettava tämän artiklan mukaisesti**

hyväksytyistä toimenpiteistä myös [...] **kyseisen jäsenvaltion mainitun** asetuksen [5] artiklan mukaisesti **nimeämälle** [...] keskusyhteys[...]**toimistolle**.

3. [...] **Yhteisyksiköt, jotka on nimetty** [...] 60 artiklan **mukaisesti**, [...] tiedottavat kiireellisistä toimenpiteistä komissiolle, ENIMille, muille rataverkon haltijoille ja muille asianomaisille osapuolille ja auttavat koordinoimaan tällaisia toimenpiteitä.
4. Jos hätätoimenpiteillä on merkittävä vaikutus rajat ylittävään liikenteeseen, rataverkon haltijoiden on koordinoitava toimintaansa keskenään [...] **53 artiklan mukaisesti, ottaen samalla huomioon ENIMin 54 artiklan 1 kohdan mukaisesti hyväksymät suuntaviivat**. Komissio ja asianomaiset jäsenvaltiot osallistuvat koordinointiin 53 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaisten erityisten koordinointirakenteiden kautta.
5. **Kun kiireelliset toimenpiteet aiheuttavat merkittäviä vaikutuksia rajat ylittävään liikenteeseen ja** kun komissio sitä pyytää, sääntelyelinten ja ENRRB:n on annettava komissiolle lausuntonsa kiireellisistä toimenpiteistä komission asettamassa määräajassa. [...]
6. Jäsenvaltioiden on toimitettava päivitetty tiedot tarvittaessa tai komission pyynnöstä. Jäsenvaltioiden on toimitettava kaikki komission vaatimat tiedot kiireellisistä toimenpiteistä komission asettamissa määräajoissa.
7. Kriisitilanteiden hallinnasta vastaavat viranomaiset, mukaan lukien sotilas-, pelastuspalvelu- ja muut viranomaiset, voivat järjestää harjoituksia, joissa simuloidaan tämän artiklan soveltamisalaan kuuluvia kriisitilanteita. Tällaisissa tapauksissa rataverkon haltijan on myönnettävä kapasiteettia tarpeen mukaan ja tarvittaessa peruutettava myönnettyjä kapasiteettioikeuksia. Asianomaisiin viranomaisiin [...] **sovelletaan kapsiteettioikeuksien muutoksia koskevia seuraamuksia**. [...] **Edellä** 40 artiklassa **vahvistettuja sääntöjä sovelletaan soveltuvin osin tällaisiin seuraamuksiin**.

Liikenteenhallintaa koskeva tietojenvaihto

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

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

2. Tiedot on asetettava saataville 62 artiklan mukaisesti.
3. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 71 artiklan mukaisesti liitteen VIII muuttamiseksi sen varmistamiseksi, että siinä otetaan huomioon direktiivin (EU) 2016/797 mukaisesti hyväksytyissä asiaankuuluvissa täytäntöönpanosäädöksissä vahvistettuihin yhteentoimivuuden teknisiin eritelmiin mahdollisesti tehtävät muutokset ja että siinä otetaan huomioon asianomaisten sidosryhmien suunnitteluun liittyvät, toiminnalliset, tekniset ja kaupalliset näkökohdat.

IV LUKU SUORITUSKYVYN TARKASTELU

Suorituskyvyn tarkastelua koskevat yleiset periaatteet

1. ENIM seuraa ja vertailee **rataverkon haltijoiden tarjoamien** rautateiden infrastruktuuripalvelujen suorituskykyä direktiivin 2012/34/EU 7 f artiklan d alakohdan mukaisesti ottaen huomioon tämän asetuksen 2 artiklassa vahvistetut yleiset [...] **periaatteet**. [...] **ENIM** tekee [...] **tätä varten yhteistyötä** [...] **eurooppalaisten koordinaattoreiden ja ENRRB:n kanssa**.
2. [...] **Rataverkon** haltijoiden on vahvistettava [...] **50 artiklan 2 kohdan c alakohdan mukaisesti määritellyt** omat suorituskykytavoitteensa direktiivin 2012/34/EU 8 artiklan 3

kohdassa tarkoitettussa **liiketoiminta**suunnitelmassa ottaen huomioon kyseisen direktiivin 30 artiklan **2 kohdassa** tarkoitetuissa sopimuksissa asetetut tavoitteet. [...] **Näihin tavoitteisiin sisältyvät [uuden TEN-T-asetuksen 19 artiklan 1 kohdan a ja b alakohdassa] vahvistetut tavoitearvot.**

Rataverkon haltijoiden on otettava käyttöön ja toteutettava menettelyt, joilla seurataan edistymistä tavoitteiden saavuttamisessa ja raportoidaan siitä, määritetään operatiivisten sidosryhmien osalta suorituskykypuutteiden syyt sekä suunnitellaan ja toteutetaan korjaavia toimenpiteitä suorituskyvyn parantamiseksi. Näissä menettelyissä on otettava huomioon tämän asetuksen 50 artiklassa tarkoitettu suorituskyvyn tarkastelua koskeva eurooppalainen kehys. [...]

3. [...]

3. Rataverkon haltijoiden on myös seurattava rautatieliikennepalvelujen suorituskykyä, jos ne liittyvät niiden omiin suorituskykytavoitteisiin.

50 artikla

Suorituskyvyn tarkastelua koskeva eurooppalainen kehys

1. **ENIM kehittää ja hyväksyy [...] viimeistään [24 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta] [...] operatiivisia sidosryhmiä kuultuaan 'suorituskyvyn tarkastelua koskevan eurooppalaisen kehyksen', jossa vahvistetaan yhteiset periaatteet ja menettelyt. Kehyksessä on otettava huomioon erityisesti 2 artiklan 3 kohdassa [...] **ja** 42 artiklan 3 kohdassa määritellyt periaatteet sekä [uuden TEN-T-asetuksen [...] **19** artiklassa] **ja direktiivin 2012/34/EU 15 artiklan 6 kohdan mukaisesti hyväksytyissä täytäntöönpanosäädöksissä** vahvistetut operatiiviset [...] **prioriteetit** [...]. **Rataverkon haltijoiden on pyrittävä noudattamaan kyseisiä yhteisiä periaatteita ja menettelyjä. Niiden on esitettävä verkkoselostuksessa syv, jos suorituskyvyn tarkastelua koskevassa eurooppalaisessa kehyksessä vahvistetuista yhteisistä periaatteista ja menettelyistä poiketaan.****

- 1 a. ENIM toimittaa ENRRB:lle luonnoksen suorituskyvyn tarkastelua koskevaksi eurooppalaiseksi kehykseksi 18 kuukauden kuluessa tämän asetuksen voimaantulosta. ENRRB toimittaa ENIMille suosituksen suorituskyvyn tarkastelua koskevasta eurooppalaisesta kehyksestä neljän kuukauden kuluessa siitä, kun se on vastaanottanut ENIMin valmisteleman luonnoksen. ENIM ottaa tämän suosituksen mahdollisimman tarkasti huomioon hyväksyessään suorituskyvyn tarkastelua koskevan eurooppalaisen kehyksen.**
2. Eurooppalaisen kehyksen on katettava **vähintään** liitteessä VII esitetyt suorituskyvyn osa-alueet. Tämä koskee erityisesti seuraavia tietoja:
- luettelo liitteessä VII esitetyillä suorituskyvyn osa-alueilla käsiteltävistä ensisijaisista suorituskykyyn liittyvistä kysymyksistä;
 - suorituskykyindikaattorit, joiden avulla voidaan seurata edistymistä suorituskykykysymyksissä, mukaan lukien menetelmät ja tietovaatimukset tällaisten indikaattoreiden laskemiseksi;
 - perusteet ja menettelyt suorituskyky**tavoitteiden**[...] määrittelemiseksi rataverkon haltijoiden tasolla;
 - menettelyt, joilla seurataan ja tarkastellaan a–c alakohdan osatekijöitä sekä korjaavien toimenpiteiden toteuttamista sekä 4 kohdassa tarkoitettujen suorituskyky**tavoitteiden**[...] saavuttamista.
3. ENIM tarkastelee 2 kohdan d alakohdan perusteella säännöllisesti suorituskyvyn tarkastelua koskevaa eurooppalaista kehystä [...] **ja sitä, miten rataverkon haltijat ovat panneet sen täytäntöön, ja [...] päivittää kehystä** tarvittaessa. **Suorituskyvyn tarkastelua koskevaa eurooppalaista kehystä päivittäessään ENIM toimittaa ENRRB:lle luonnoksen suosituksen saamiseksi.**
4. [...]

5. Komissio voi hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan 2 kohdan b–d alakohdassa tarkoitettuja seikkoja koskevat yksityiskohtaiset säännöt, 72 artiklan [...] **3** kohdassa tarkoitettua [...] **tarkastelumenettelyä** noudattaen. **Valmistellessaan ehdotuksia täytäntöönpanosäädöksiksi** komissio ottaa huomioon ENIMin 3 kohdan mukaisesti tekemän työn [...] **sekä 51 artiklan 2 kohdassa tarkoitettun, eurooppalaisen** [...] suorituskyvyn tarkastelu**kertomuksen erillisen osan.**

51 artikla

Eurooppalainen suorituskyvyn tarkastelukertomus

1. ENIM laatii ja julkaisee viimeistään [...] **30** kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta] tämän asetuksen 50 artiklassa tarkoitettun suorituskyvyn tarkastelua koskevan eurooppalaisen kehyksen perusteella eurooppalaisen suorituskyvyn tarkastuskertomuksen ja julkaisee sen vuosittain, sanotun kuitenkin rajoittamatta direktiivin 2012/34/EU²³ 15 artiklan ja [...] **sen perusteella hyväksytyjen täytäntöönpanosäädösten** soveltamista. **ENIM laatii** ja julkaisee [...] **päivitetyn kertomuksen** vuosittain.
2. [...] **ENRRB:n** on laadittava kertomukseen erillinen osa, jossa se arvioi rautateiden infrastruktuuripalvelujen ja rautatieliikennepalvelujen suorituskykyä, antaa ensisijaisesti käsiteltävät suorituskykykysymyksiä koskevat suositukset ja antaa suosituksia suorituskyvyn parantamiseen tähtäävistä toimenpiteistä. **ENIM sisällyttää kyseisen osan 1 kohdassa tarkoitettuun kertomukseen.**
3. **Eurooppalaisen** suorituskyvyn tarkastelukertomuksen on katettava vähintään [...] eurooppalaiseen liikennekäytäviin sisältyvät radat ja sisällettävä [...] **juuden TEN-T-asetuksen** [...] **54** artiklan 3 kohdan g alakohdassa [...] **tarkoitettut** tiedot. Esitettävien tietojen on oltava maantieteellisesti riittävän yksityiskohtaisia, ja niiden olisi katettava riittävän pitkä ajanjakso, jotta niitä voidaan tulkita mielekkäällä tavalla.

²³ [...]

4. **Eurooppalaiseen** suorituskyvyn tarkastelukertomukseen on sisällytettävä erityinen osa, joka koskee 53 artiklassa tarkoitetun rataverkon haltijoiden välisen koordinoinnin ja 54 artiklassa tarkoitetun kuulemismekanismin suorituskykyä.

52 artikla [...]

V LUKU

EUROOPPALAINEN KOORDINOINTIVERKOSTO

53 artikla

Rataverkon haltijoiden välinen koordinointi

1. Tähän artiklaan viitattaessa rataverkon haltijoiden on koordinoitava toimintaansa keskenään ja muiden asiaankuuluvien sidosryhmien kanssa **vähintään** niille tässä asetuksessa annettujen vastuiden ja tehtävien osalta.
 2. [...]
- 2.** Rataverkon haltijoiden on erityisesti
- a) vahvistettava tarvittaessa organisaatorakenteet, menettelyt ja välineet, mukaan lukien 62 artiklassa tarkoitetut digitaaliset välineet;
 - b) koordinoitava tarkoituksenmukaisimmalla maantieteellisellä tasolla, **muun muassa eurooppalaisten liikennekäytävien tasolla**, ottamalla mukaan yksiköt, joilla on parhaat edellytykset saavuttaa vaikuttavia ja tehokkaita tuloksia, toissijaisuusperiaatteen mukaisesti;
 - c) tehtävä yhteistyötä muiden rataverkon haltijoiden kanssa 60 artiklassa tarkoitettujen nimettyjen yhteyspisteiden kautta;
 - d) otettava ENIM tai verkon koordinaattori tarvittaessa mukaan unionin kannalta merkityksellisiin asioihin;
 - e) jos koordinointitoimiin osallistuu useita toimijoita, nimettävä johtava taho, joka raportoi ENIMille ja vastaa kuulemistoimien järjestämisestä [...];

- f) toimitettava ENIMille tapaukset, joissa sovittuja tuloksia ei voida saavuttaa;
- g) tarkasteltava koordinoititoimien toteuttamista IV luvun mukaisesti.

Rataverkon haltijoiden välinen koordinointi voidaan toteuttaa useammalla kuin yhdellä tasolla erityisesti asioissa, joissa koordinointia tarvitaan sekä unionin tasolla että täsmällisemmällä maantieteellisellä soveltamisalalla.

Jos ENIM tai verkon koordinaattori osallistuu rataverkon haltijoiden väliseen koordinointiin, niiden on varmistettava, että rajat ylittävät näkökohdat otetaan asianmukaisesti huomioon.

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

53 a artikla

Jäsenvaltioiden välinen koordinointi

- 1. Tähän artiklaan viitattaessa tai rajat ylittävän liikenteen edistämiseksi käsittelemällä kapasiteettia koskevia kysymyksiä jäsenvaltioiden on koordinoitava toimintaansa keskenään. Niiden on tarvittaessa määriteltävä erityisesti menettelyt ja määräajat niiden koordinointia varten.**

2. Jäsenvaltioiden on 1 kohdan soveltamiseksi erityisesti

- a) koordinoitava tarkoituksenmukaisimmalla maantieteellisellä tasolla ja mahdollisuuksien mukaan olemassa olevien foorumien puitteissa saavuttaakseen vaikuttavia ja tehokkaita tuloksia toissijaisuusperiaatteen mukaisesti, erityisesti eurooppalaisten liikennekäytävien tasolla;
- b) otettava tarvittaessa mukaan eurooppalaiset koordinaattorit ja erityisesti edistyttäessä [uuden TEN-T-asetuksen] 19 artiklassa vahvistettujen operatiivisten prioriteettien osalta;
- c) kutsuttava Euroopan komissio mukaan, kun kyse on asioista, joissa tarvitaan unionin tason koordinointia tai kun se on muutoin tarkoituksenmukaista.

54 artikla

Kuulemismenettely eurooppalaisissa ja rajat ylittävissä asioissa

- 0. Rataverkon haltijoiden on [...] [...] varmistettava asianomaisten osapuolten asianmukainen ja säännöllinen kuuleminen eurooppalaisissa ja rajat ylittävissä asioissa. Tätä varten niiden on otettava huomioon 1 kohdassa tarkoitettut ENIMin laatimat suuntaviivat.
- 1. ENIM valmistelee, hyväksyy ja panee täytäntöön suuntaviivat, joilla varmistetaan asianomaisten osapuolten asianmukainen ja säännöllinen kuuleminen eurooppalaisissa ja rajat ylittävissä asioissa, ja sisällyttää ne 6 artiklassa tarkoitettuun kapasiteetin hallinnan eurooppalaiseen kehykseen, 44 artiklassa tarkoitettuun liikenteenhallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan rajat ylittävää koordinointia koskevaan eurooppalaiseen kehykseen ja 50 artiklassa tarkoitettuun suorituskyvyn tarkastelua koskevaan eurooppalaiseen kehykseen. [...] Kyseiset suuntaviivat on kehitettävä ja pantava täytäntöön verkon koordinaattorin tuella ja [...] rataverkon haltijoiden [...] 60 artiklan mukaisesti nimeämien yhteyspisteiden myötävaikutuksella.
- 2. Jos ENIM antaa lausunnon tai suosituksen, jolla on todennäköisesti [...] merkittävää vaikutusta [...] hakijoihin, muihin operatiivisiin sidosryhmiin ja asianomaisiin osapuoliin, sen on julkaistava luonnos asianomaisten osapuolten kuulemista varten. Asianomaisille

osapuolille on annettava [...] **vähintään kaksi viikkoa** aikaa antaa palautetta [...] **lausunnosta tai suosituksesta**. Jäsenvaltioiden viranomaiset ovat **tarvittaessa** mukana.

3. ENIM ottaa huomioon asianomaisten osapuolten antaman palautteen **valmistellessaan** [...] **1** kohdassa [...] **tarkoitettuja suuntaviivoja ja** antaessaan 2 kohdassa tarkoitetun lopullisen lausunnon tai suosituksen. Jos ENIM ei ota huomioon merkittäviä osia annetusta palautteesta, sen on [...] **esitettävä syvt siihen**.

55 artikla

Rataverkon haltijoiden eurooppalaisen verkoston organisointi

1. Tätä asetusta sovellettaessa direktiivin 2012/34/EU 7 f artiklassa tarkoitettu rataverkon haltijoiden eurooppalainen verkosto (**ENIM**) on organisoitava tämän artiklan mukaisesti.
 2. Kaikkien rataverkon haltijoiden, jotka vastaavat TEN-T-ydinverkkoon ja laajennettuun [...] ydinverkkoon kuuluvista radoista, on oltava ENIMin jäseniä. Ne nimeävät edustajan ja varaedustajan.
 3. Rataverkon haltijat, jotka eivät [...] **ole vastuussa** 2 kohdassa **tarkoitetuista radoista eivätkä näin ollen ole ENIMin jäseniä**, voivat [...] osallistua ENIMin keskusteluihin **ilman äänioikeutta. Ne voivat toimittaa huomautuksia ENIMin tarkasteltavaksi.**
- 3 a. Rataverkon haltijoilla, jotka ovat vastuussa Euroopan vapaakauppaliiton (EFTA) jäsenenä olevien valtioiden ja unionin neuvoston päätöksen (EU) 2017/1937 mukaisesti allekirjoittaman liikenneyhteisön perustamissopimuksen osapuolina olevien kaakkoiseurooppalaisten osapuolten radoista, jotka ovat osa ydinverkkoa ja laajennettua TEN-T-ydinverkkoa, on oikeus liittyä ENIMin jäseniksi ilman äänioikeutta edellyttäen, että kyseiset valtiot tai osapuolet soveltavat tätä asetusta unionin kanssa tehdyn kansainvälisen sopimuksen nojalla ja tällaisessa sopimuksessa vahvistettujen ehtojen mukaisesti.**

ENIM sopii työjärjestelvistä, joissa määritellään asianomaisten rataverkon haltijoiden osallistumisen yksityiskohdat.

3 b. Rajoittamatta 3 a kohdan soveltamista ENIM voi tapauskohtaisesti kutsua kolmansien maiden rataverkon haltijoita osallistumaan sen kokouksiin tarkkailijoina ilman äänioikeutta.

3 c. ENIMin jäsenten on annettava ENIMille sen tehtävien suorittamiseen tarvittavat resurssit.

4. **Kuultuaan** komissiota [...] ENIM vahvistaa ja julkaisee työjärjestyksensä. Se järjestää toimintansa **kyseisen** työjärjestyksen mukaisesti.
5. ENIM tekee päätöksensä [...] **jäsentensä kahden kolmasosan** enemmistöllä, jollei työjärjestyksessä toisin määrätä. Kaikilla samaa jäsenvaltiota edustavilla jäsenillä on yhteensä yksi ääni. Jäsenen **edustajan** poissa ollessa varaedustajalla on oikeus käyttää äänioikeutta.
6. ENIM kokoontuu säännöllisin väliajoin. Se valitsee jäsentensä keskuudesta puheenjohtajan [...] **5 kohdassa tarkoitetun äänestysmenettelyn mukaisesti.**
7. Komissio on ENIMin äänioikeudeton jäsen. Se tukee ENIMin työtä ja helpottaa koordinointia **ENIMin jäsenten kesken.**
8. ENIM määrittelee työohjelmansa. Työohjelman on katettava vähintään kahden [...] **ja enintään viiden** vuoden jakso. ENIM kuulee [...] työohjelmaluonnoksesta 54 artiklassa tarkoitettujen **suuntaviivojen** [...] **mukaisesti** hakijoita ja muita operatiivisia sidosryhmiä [...] **samoin kuin** komissiota, Euroopan unionin rautatievirastoa, [...], Euroopan rautatiet -yhteisyritystä ja tarvittaessa muita sidosryhmiä.

56 artikla

ENIMin vastualueet

1. Direktiivin 2012/34/EU 7 f artiklassa säädettyjen tehtävien lisäksi ENIM vastaa kaikista sille tässä asetuksessa annetuista tehtävistä. **Kyseisiä tehtäviä ei saa delegoida.** Sen on erityisesti
- a) hyväksyttävä 6 artiklassa tarkoitettu kapasiteetin hallinnan eurooppalainen kehys;
 - b) hyväksyttävä 44 artiklassa tarkoitettu eurooppalainen kehys **rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan** ja kriisinhallinnan koordinoimiseksi;
 - c) hyväksyttävä 50 artiklassa tarkoitetun suorituskyvyn tarkastelua koskeva eurooppalainen kehys;
- c a) hyväksyttävä 61 artiklassa tarkoitettu yhteinen rakenne verkkoselostukselle ja yhteinen aikataulu kuulemiselle;**
- d) annettava lausuntoja ja suosituksia rataverkon haltijoille tämän asetuksen säännösten mukaisesti ja omasta aloitteestaan;
 - e)[...][...]
 - f) [...] **järjestettävä verkon koordinaattorin myötävaikutuksella** rataverkon haltijoiden välinen koordinointi 53 artiklan mukaisesti.

2. [...]

ENIMillä ei ole päätöksenteko- eikä sääntelyvaltaa.

1 a. ENIM perustaa työryhmiä varmistaakseen rataverkon haltijoiden ja muiden operatiivisten sidosryhmien, mukaan lukien rautatieyritysten, palvelupaikkojen ylläpitäjien ja intermodaalikuljetusten toiminnanharjoittajien, välisen koordinoinnin ja kyseisten operatiivisten sidosryhmien kuulemisen. Työryhmien jäsenet voivat antaa lausunnon mistä tahansa ENIMin ehdotuksesta, jolla on vaikutuksia operatiivisiin sidosryhmiin. Ne voivat antaa myös omasta aloitteestaan ENIMille osoitettuja lausuntoja.

57 artikla

Avoimuus

1. ENIMin on varmistettava, että sen jäsenyys, [...] **toiminta** ja kaikki sen työtä koskevat olennaiset tiedot ovat julkisesti saatavilla sen verkkosivustolla. Siinä on oltava rataverkon haltijoiden perustamien erityisten koordinoitiryhmien yhteystiedot ja viittaukset 53 artiklan mukaisiin koordinoitivälineisiin ja -menettelyihin.
2. ENIM kutsuu [...] eurooppalaiset koordinaattorit ja tarvittaessa jäsenvaltioiden edustajat, kokouksiinsa, jotta voidaan keskustella rautatieinfrastruktuurin kehittämiseen liittyvistä kysymyksistä ja varmistaa yhteistyö eurooppalaisten koordinaattoreiden kanssa [uuden TEN-T-asetuksen] mukaisesti.[...]

58 artikla

Verkon koordinaattori

1. [...] **ENIM** nimittää viimeistään [12 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta] puolueettoman ja toimivaltaisen elimen hoitamaan 59 artiklassa tarkoitettuja tehtäviä. Tällainen yksikkö [...] **on nimettävä** [...] verkon koordinaattoriksi.

ENIMin jäsenten on annettava verkon koordinaattorille sen tehtävien suorittamiseen tarvittavat resurssit. Ennen verkon koordinaattorin nimittämistä [...] **ENIMin jäsenten** on [...] **kuultava** komissiota nimitetystä tahosta ja seuraavista näkökohdista:

- a) verkon koordinaattorin nimitystä koskevat ehdot;
- b) nimityksen peruuttamisen **ja uuden koordinaattorin nimityksen** edellytykset;
- c) menettely, jolla seurataan säännöllisesti sen työtä ja arvioidaan, onko se suorittanut tehtävänsä tehokkaasti;

d) mahdolliset verkon koordinaattorin operatiiviset lisävelvoitteet ja -tehtävät.

Tämän kohdan a–c alakohdan kattamia näkökohtia säännellään 55 artiklan mukaisesti hyväksytyn ENIMin työjärjestyksen välityksellä. Tämän kohdan d alakohdassa tarkoitettut verkon koordinaattorin operatiiviset velvoitteet ja tehtävät täsmennetään asiakirjassa, jolla ENIM nimittää verkon koordinaattorin.

2. Verkon koordinaattorin on suoritettava tehtävänsä puolueettomasti, **avoimesti** ja kustannustehokkaasti [...]. Tätä varten se toimittaa ENIMille vuotuisen työohjelmansa tässä asetuksessa säädettyjen tehtävien osalta sekä vuosikertomuksen työohjelman täytäntöönpanosta. **ENIM antaa hyväksyntänsä vuotuiselle työohjelmalle ja vuosikertomukselle ennen niiden hyväksymistä.**

59 artikla

Verkon koordinaattorin tehtävät ja vastualueet

Verkon koordinaattori toteuttaa ENIMin tukemiseksi seuraavia tehtäviä:

- a) toimii sihteeristönä ja valmistelee ENIMin kokoukset, asiakirjat, päätökset ja lausunnot [...] [...] **edistämällä erityisesti** 6 artiklassa tarkoitetun kapasiteetin hallintaa koskevan eurooppalaisen kehyksen, 44 artiklassa tarkoitetun rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinointia koskevan eurooppalaisen kehyksen ja 50 artiklassa tarkoitetun suorituskyvyn tarkastelua koskevan eurooppalaisen kehyksen valmistelua;
- c) edistää rataverkon haltijoiden välistä operatiivista koordinointia 53 artiklan mukaisesti;
- d) yksilöi säännöt, menettelyt ja välineet, jotka kuuluvat tämän asetuksen soveltamisalaan ja jotka on hyväksytty kansallisella tai rataverkon haltijan tasolla ja jotka luovat esteitä tässä asetuksessa säädettyille usean verkon rautatiepalveluille, **sekä ehdottaa ENIMille menettelyjä rajat ylittävän rautatieliikenteen helpottamiseksi;**

d a) edistää 14 artiklan mukaista rataverkon haltijoiden välistä strategisen kapasiteetin suunnittelun koordinointia laatimalla erityisiä aikataulusuunnitelmia, joilla helpotetaan kilpailukykyisiä usean verkon kaukoliikenteen junareittejä;

e) toimii yhteyspisteenä rataverkon haltijoiden puolesta [...] erityisesti [...] rautatieliikenteen poikkeamiin ja väliaikaisiin kapasiteettirajoituksiin liittyvien **tietojen antamisessa**;

f) toimii ensimmäisenä yhteyspisteenä [...], ja tarjoaa yhteyksiä rataverkon haltijoiden asiaankuuluville toimijoille ja muille operatiivisille sidosryhmille [...].

g) [...]

60 artikla

Rataverkon haltijoiden koordinoinnin yhteyspisteet

1. Rataverkon haltijoiden on nimettävä yhteyspisteet rataverkon haltijoiden välisen koordinoinnin varmistamiseksi 53 artiklan mukaisesti. Yhteyspiste toimii keskitettynä yhteystahona rataverkon haltijan organisaation ja muiden koordinointitoimiin osallistuvien tahojen välillä.

1 a. Kunkin eurooppalaisen liikennekäytävän osalta rataverkon haltijat, jotka hallinnoivat tällaiseen eurooppalaiseen liikennekäytävään kuuluvaa infrastruktuuria, voivat 53 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaisesti nimetä yhteisen yhteyspisteen toimimaan keskitettynä yhteystahona niiden ja muiden koordinointitoimiin osallistuvien tahojen välillä.

1 b. Edellä 1 a kohdassa tarkoitetun nimetyn yhteisen yhteyspisteen on toimittava yhteyspisteenä hakijoille ja muille operatiivisille sidosryhmille rajat ylittävien rautatieliikennepalvelujen käynnistämässä tai muutoksissa tai ad hoc -toimien tukemisessa, erityisesti 47 artiklassa tarkoitettujen kriisitilanteiden ratkaisemiseksi.

1 c. Edellä 1 a kohdassa tarkoitettujen nimettyjen yhteisten yhteyspisteiden on seurattava usean verkon kapasiteetin myöntämistä koskevia hakemuksia eurooppalaiseen liikennekäytävään kuuluvilla radoilla vuotuisen aikataulun loppuun asti.

2. Rataverkon haltijoiden on viipymättä ilmoitettava ENIMille kaikista yhteyspisteistä koskevista muutoksista, jotka sisällytetään 57 artiklan 1 kohdassa [...] tarkoitettuihin julkaisuihin.

61 artikla

Verkkoselostusten yhteinen rakenne, sisältö ja aikataulu

1. ENIM laatii ja hyväksyy direktiivin 2012/34/EU 27 artiklassa tarkoitettulle verkkoselostukselle yhteisen rakenteen, jossa otetaan huomioon kyseisen direktiivin liitteessä IV ja tämän asetuksen liitteessä IV luetellut tiedot sekä yhteinen aikataulu asianomaisten osapuolten kuulemiseksi verkkoselostuksen luonnoksesta. Rataverkon haltijoiden on otettava tämä rakenne ja aikataulu mahdollisimman tarkasti huomioon verkkoselostusta laatiessaan.
2. Laatiessaan direktiivin 2012/34/EU 27 artiklassa tarkoitettua verkkoselostusta rataverkon haltijan on otettava mahdollisimman tarkasti huomioon tämän asetuksen 6 [...] artiklassa **tarkoitettu** kapasiteetin hallinnan eurooppalainen kehys, **tämän asetuksen 44 artiklassa tarkoitettu** liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan rajat ylittävää koordinoitua koskeva eurooppalainen kehys **sekä tämän asetuksen 50 artiklassa tarkoitettu** suorituskyvyn tarkastelua koskeva eurooppalainen kehys.
3. [...] **Rataverkon haltijoiden** on esitettävä verkkoselostuksessa **syv poikkeamiselle 1 kohdassa tarkoitettua rakenteesta ja aikataulusta ja 2 kohdassa tarkoitetuista eurooppalaisista kehyksistä** ja ilmoitettava **nämä syyt** toimivaltaiselle sääntelyelimelle ja ENIMille.

62 artikla

Kapasiteetin hallinnan ja liikenteen hallinnan digitalisointi

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

Kapasiteetin hallintavälineiden on täytettävä tämän asetuksen luvussa II säädetyt kapasiteetin suunnitteluprosessia ja myöntämismenettelyä koskevat vaatimukset sekä direktiivissä (EU) 2016/797 ja sen perusteella hyväksytyissä delegoiduissa ja täytäntöönpanosäädöksissä määritellyt vaatimukset. Rataverkon haltijat voivat jatkaa niiden kapasiteetin hallintavälineiden käyttöä, jotka olivat olemassa ennen 77 artiklan 2 kohdan d alakohdassa tarkoitettua soveltamispäivää, edellyttäen että rataverkon haltijat voivat kyseisten välineiden avulla noudattaa edellä mainittuja vaatimuksia.

2. Käyttöön otetuilla digitaalisilla välineillä ja tarjotuilla digitaalisilla palveluilla on
 - a) [...] **varmistettava** hakijoille tarjottavien rataverkon haltijoiden palvelujen **tehokas** suorituskyky ja laatu, mukaan lukien täysi yhteentoimivuus;
 - b) [...] **varmistettava** rautateiden kapasiteetin ja liikenteen hallinnan avoimuus niiden kaikissa vaiheissa, **muun muassa reaaliaikaisilla ratkaisuilla, joita otetaan käyttöön asteittain**;
 - c) vähennettävä hakijoille aiheutuvaa hallinnollista taakkaa pyytämällä kutakin tietoa vain kerran ja toimittamalla tiedot yhdessä paikassa, myös rajat ylittävien palvelujen osalta [...];
 - d) varmistettava tietojen yhdenmukaisuus direktiivin (EU) 2016/797 49 artiklassa tarkoitetun infrastruktuurirekisterin kanssa.**

3. [...]

4. Rataverkon haltijoiden on osallistuttava Euroopan rautatiet -yhteisyrityksen työhön tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvissa asioissa. Tätä varten ENIMin ja rataverkon haltijoiden [...] on **varmistettava** asianmukainen edustus asetuksen (EU) 2021/2085 96 artiklassa tarkoitetussa järjestelmäpilarin ohjausryhmässä ja 97 artiklassa tarkoitetussa käyttöönotto-ryhmässä.
5. Rataverkon haltijoiden, [...] hakijoiden ja tarvittaessa [...] palvelupaikkojen ylläpitäjien on vaihdettava kapasiteetin hallintaan ja liikenteen hallintaan liittyviä digitaalisia tietoja sellaisten digitaalisten välineiden ja digitaalisten palvelujen avulla, jotka perustuvat yhdenmukaistettuun arkkitehtuuriin ja joihin liittyy standardoituja rajapintoja tai yhteisiä järjestelmiä direktiivin (EU) 2016/797 ja [...] **sen perusteella** [...] hyväksytyjen eritelmien mukaisesti.

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

5 a. ENIM antaa viimeistään [kuuden kuukauden kuluttua 77 artiklan 2 kohdan d alakohdassa tarkoitetusta soveltamispäivästä] suuntaviivat toiminnallisista ja teknisistä vaatimuksista rataverkon haltijoiden, hakijoiden ja tarvittaessa palvelupaikkojen ylläpitäjien väliselle 5 kohdan mukaiselle tiedonvaihdolle ottaen huomioon Euroopan rautatiet -yhteisyrityksen työn.

LUKU VI KAPASITEETINHALLINNAN JA LIIKENTEENHALLINNAN VIRANOMAISVALVONTA

1 JAKSO

Säätelyelimet

63 artikla

Säätelyelinten vastualueet

1. **Jäsenvaltioiden on varmistettava, että** [...] direktiivin 2012/34/EU 56 artiklassa säädettyjä toimintoja ja valtuuksia [...] **toteutetaan** myös tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvissa asioissa. Säätelyelimen on erityisesti valvottava rataverkon haltijoiden toimintaa **tämän asetuksen** II–V luvun mukaisesti ja tarkistettava omasta aloitteestaan tämän asetuksen noudattaminen hakijoiden syrjinnän estämiseksi.
2. [...] **Hakijalla** sekä **rautatieliikennepalveluista** vastaavalla kansallisella, alueellisella tai paikallisella viranomaisella on oikeus valittaa säätelyelimelle direktiivin 2012/34/EU 56 [...] **artiklassa säädetyn menettelyn** mukaisesti, jos se katsoo, että rataverkon haltija on kohdellut sitä epäoikeudenmukaisesti, syrjinyt sitä tai muulla tavoin loukannut sitä suorittaessaan toimintoja, joista säädetään tämän asetuksen II, III, IV ja V luvussa [...].

2 JAKSO

Euroopan rautatieliikenteen sääntelyviranomaisten verkosto

64 artikla

Sääntelyelinten yhteistyö Euroopan rautatieliikenteen sääntelyviranomaisten verkostossa (ENRRB)

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

Toimiessaan tämän asetuksen soveltamisalalla ENRRB:llä on tämän luvun 2 jaksossa määritellyt tehtävät ja vastuut ja se organisoii työnsä.

2. Jos tehdään valitus tai oma-aloitteinen tutkimus tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvasta asiasta, joka vaikuttaa rautatieverkkojen käyttömahdollisuuksiin tai niiden käyttöön useammassa kuin yhdessä jäsenvaltiossa, asianomaisen sääntelyelimen on ilmoitettava valituksesta tai tutkimuksesta ENRRB:lle ja komissiolle.
3. Sääntelyelin voi toimittaa minkä tahansa asian, valituksen tai tutkimuksen ENRRB:lle näkemysten vaihtoa tai lausunnon tai suosituksen antamista varten.
4. Kun asianomaiset sääntelyelimet tekevät päätöksiä [...] **rajat ylittävään rautatieliikenteeseen vaikuttavista** asioista, niiden on tehtävä yhteistyötä omien päätöstensä valmistelussa ENRRB:n koordinoimana asian ratkaisemiseksi. Tätä varten asianomaisten sääntelyelinten on hoidettava tehtävänsä tämän artiklan 1 kohdan ja direktiivin 2012/34/EU 56 artiklan mukaisesti. Niiden on otettava huomioon kaikki ENRRB:n antamat asiaa koskevat lausunnot ja suositukset ja toimitettava nämä päätökset ENRRB:lle.

4 a. Jos 4 kohdassa tarkoitettu yhteistyö johtaa asianomaisten sääntelyelinten tekemiin toisistaan eroaviin päätöksiin, niiden on annettava ENRRB:lle selvitys eroista.

5. Jos sääntelyelin tekee päätöksen, joka poikkeaa jostakin asiaa koskevasta ENRRB:n lausunnosta tai suosituksesta tai kieltäytyy antamasta päätöstä, sen on annettava ENRRB:lle selvitys eroista ja perusteluista, joiden vuoksi se ei noudata ENRRB:n lausuntoja tai suosituksia.
6. ENRRB kuulemien sääntelyelinten on vastattava ENRRB:n asettamissa määräajoissa ja annettava sen pyynnöstä kaikki tiedot, joita niillä on oikeus pyytää kansallisen lainsäädäntönsä nojalla. Näitä tietoja voidaan käyttää ainoastaan sääntelyelinten tämän asetuksen mukaisesti suorittamiin toimiin.
7. Rataverkon haltijoiden on toimitettava viipymättä kaikki tässä artiklassa tarkoitetun valituksen tai tutkimuksen käsittelemiseksi tarvittavat tiedot, joita rataverkon haltijan sijaintijäsenvaltion sääntelyelin pyytää. Sääntelyelimillä on oikeus pyytää ENIMiltä tietoja toimivaltaansa kuuluvista tutkimuksista. Sääntelyelimillä on oikeus siirtää tällaiset tiedot ENRRB:lle.
8. Rautateiden sääntelyelinten on tarjottava ENRRB:n toimintaa varten tarvittavat resurssit.

64 a artikla

Euroopan rautatiealan sääntelyelinten verkoston (ENRRB) organisaatio ja rakenne

Tätä asetusta sovellettaessa ENRRB on organisoitava seuraavasti:

a) sääntelyelinten lautakunta, jäljempänä 'lautakunta';

b) sihteeristö.

Sääntelyelinten on varmistettava sihteeristön toiminta.

2 JAKSO[...]

[...]

65 artikla

ENRRB:n tehtävät ja vastualueet

1. Direktiivin 2012/34/EU mukaisten tehtäviensä lisäksi ENRRB:llä on myös tässä asetuksessa säädetyt tehtävät ja vastualueet. **ENRRB julkistaa kaikki antamansa lausunnot ja suositukset. ENRRB:llä ei ole päätöksenteko- eikä sääntelyvaltaa.**
2. ENRRB koordinoi **tarvittaessa** kaikkia 64 artiklassa tarkoitettuja rautatiealan sääntelyelinten yhteistyötoimia ja edistää sääntelyelinten [...] **rajat ylittävää rautatieliikennettä** koskevien päätösten yhdenmukaistamista.
3. [...] **4. Hakijat voivat ilmoittaa** ENRRB:lle [...]

4. [...] [...] tämän asetuksen soveltamisalaan **kuuluvista seikoista**, [...] **jotka voivat vaikuttaa** rautatieinfrastruktuurin käyttömahdollisuuksiin tai käyttöön useammassa kuin yhdessä jäsenvaltiossa. Jos ENRRB saa [...] **tällaisia tietoja**, sen on toimitettava [...] ne viipymättä toimivaltaiselle sääntelyelimelle tai toimivaltaisille sääntelyelimille.

ENRRB voi päättää antaa tällaisista seikoista lausunnon tai suosituksen. Tällaisissa tapauksissa ENRRB ilmoittaa välittömästi asianomaisille [...] sääntelyelimille **asiaa koskevasta** aiheestaan [...].

5.[...] ENRRB antaa lausuntonsa tai suosituksensa asianomaisille [...] sääntelyelimille [...] **neljän viikon** kuluessa siitä, kun se on vastaanottanut kaikki [...] **kyseessä olevaan seikkaan** liittyvät merkitykselliset tiedot. ENRRB voi pidentää määräaikaa erityisen monimutkaisissa asioissa.

6. ENRRB kehittää yhteisiä periaatteita ja käytäntöjä sellaisten päätösten [...] **hyväksymiseksi sääntelyelinten toimesta**, joiden osalta [...] **kyseisillä** elimillä on valtuudet tämän asetuksen nojalla.

7. ENRRB antaa suosituksia 6 artiklassa tarkoitettusta kapasiteetin hallintaa koskevasta eurooppalaisesta kehyksestä, 44 artiklassa tarkoitettusta liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan rajat ylittävää koordinoitua koskevasta eurooppalaisesta kehyksestä ja 50 artiklassa tarkoitettua suorituskyvyn tarkastelua koskevasta eurooppalaisesta kehyksestä ennen kuin ENIM hyväksyy ne.

8. ENRRB valmistelee 51 artiklassa tarkoitetun eurooppalaisen suorituskyvyn tarkastelukertomuksen erillisen osan ja antaa arvionsa ja suosituksensa rautateiden infrastruktuuripalvelujen ja rautatieliikennepalvelujen suorituskyvystä. Se antaa komissiolle ja eurooppalaisille koordinaattoreille neuvoja asioissa, jotka liittyvät rautateiden infrastruktuuripalvelujen ja rautatieliikennepalvelujen suorituskykyyn.

9. ENRRB antaa komissiolle lausuntoja tai suosituksia 14 artiklassa tarkoitetuista koordinoituprosessin mahdollisista puutteista ja komission pyynnöstä 47 artiklan 5 kohdassa tarkoitetuista jäsenvaltioiden toteuttamista hätätoimenpiteistä, joilla on merkittävä vaikutus rajat ylittävään liikenteeseen.

10. ENRRB toimittaa ENIMille lausuntoja tai suosituksia 40 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuista ENIMin laatimista suuntaviivoista niiden edellytysten määrittelemiseksi, jotka johtavat seuraamukseen.

66 artikla [...]

[...]

67 artikla

Lautakunnan kokoonpano ja organisointi

1. [...] sääntelyelimet [...] kustakin jäsenvaltiosta, jolla on käytössä rautatieverkko [...]
2.[...][...]**ovat lautakunnan jäseniä.**

Ne nimeävät lautakuntaan edustajan ja varaedustajan.

Edustajan on oltava direktiivin 2012/34/EU 55 artiklassa tarkoitetun sääntelyelimen johtaja tai varajohtaja. [...] Varaedustaja nimitetään [...] sääntelyelimen hallinnon tai johdon keskuudesta tai, jos tämä ei ole mahdollista, sen henkilöstön keskuudesta.

3. Lautakunnan jäsenten [...] on toimittava riippumattomasti, puolueettomasti ja unionin edun mukaisesti riippumatta tietyistä kansallisista tai henkilökohtaisista eduista. He eivät saa pyytää eivätkä ottaa vastaan ohjeita miltään hallitukselta, toimielimeltä, henkilöltä tai elimeltä.

4. ENRRB:n sihteeristö julkistaa ajantasaisen luettelon lautakunnan jäsenten **edustajista** ja heidän vara**edustajistaan** sekä heidän sidonnaisuuksiaan koskevat ilmoitukset.
- 5. Kuultuaan komissiota lautakunta vahvistaa ja julkaisee työjärjestyksensä. Työjärjestyksessä voidaan vahvistaa yksityiskohtaisemmat äänestysmenettelyt, erityisesti kiireellisiä asioita koskevat äänestysmenettelyt.**
- 6. Lautakunta tekee päätöksensä jäsentensä kahden kolmasosan enemmistöllä, jollei työjärjestyksessä toisin määrätä. Kullakin jäsenellä on yksi ääni. Jäsenen edustajan poissa ollessa varaedustajalla on oikeus käyttää äänioikeutta.**
- 7. Komissio on lautakunnan äänioikeudeton jäsen. Se sovittaa yhteen ja tukee lautakunnan toimintaa ja antaa lautakunnalle tarvittaessa suosituksia.**
- 8. Sihteeristö tarjoaa tarvittavat palvelut kokousten ja lautakunnan työskentelyn järjestämiseksi.**
- 9. Lautakunnan työjärjestyksen mukaisesti lautakunta voi päättää perustaa työryhmiä organisoimaan ENRRB:n työskentelyä tämän asetuksen täytäntöönpanoon liittyvissä erityiskysymyksissä, erityisesti asioissa, jotka liittyvät rautateiden infrastruktuuripalvelujen suorituskykyyn.**
- Työryhmiin voivat osallistua rautateiden sääntelyelinten ja komission asiantuntijat. Operatiivisten sidosryhmien ja muiden julkisten tai yksityisten elinten asiantuntijoita voidaan kutsua osallistumaan näihin työryhmiin tapauskohtaisesti.**

68 artikla

Lautakunnan rooli ja tehtävät

1. Lautakunta suorittaa kaikki tässä asetuksessa säädetyt ENRRB:n tehtävät.
2. Lautakunta erityisesti

- a) antaa **67 artiklassa säädettyjen tai tarkoitettujen menettelysääntöjen mukaisesti ENRBB:tä koskevia** lausuntoja tai suosituksia valituksista tai tutkimuksista, [...] joita [...] sääntelyelin tai sääntelyelimet [...] **ovat toimittaneet** sille **64 artiklan 3 kohdan nojalla**;
- b) laatii ja hyväksyy ENRRB:n toimintaa koskevan vuosikertomuksen;
- c) perustaa työryhmiä ja nimittää niiden puheenjohtajat.

69 artikla [...]

[...]

70 artikla [...]

[...]

VII LUKU LOPPUSÄÄNNÖKSET

71 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegeoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetty edellytykset.
2. Siirretään komissiolle [1 päivästä tammikuuta [...] **2029**] alkaen viiden vuoden ajaksi 10 artiklan 8 kohdassa, 11 artiklan 2 kohdassa, 21 artiklan 9 kohdassa, 38 artiklan 3 kohdassa, 39 artiklan 9 kohdassa [...] ja [...] **48 artiklan 3 kohdassa** tarkoitettu valta antaa delegeoituja säädöksiä. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.
3. **Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 10 artiklan 8 kohdassa, 11 artiklan 2 kohdassa, 21 artiklan 9 kohdassa, 38 artiklan 3 kohdassa, 39 artiklan 9 kohdassa ja 48 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegeoitujen säädösten pätevyYTEEN.**

- 4. Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.**
- 5. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.**
- 6. Edellä olevien 10 artiklan 8 kohdan, 11 artiklan 2 kohdan, 21 artiklan 9 kohdan, 38 artiklan 3 kohdan, 39 artiklan 9 kohdan sekä 48 artiklan 3 kohdan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaika jatketaan kahdella kuukaudella.**

72 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa direktiivin 2012/34/EU 62 artiklassa tarkoitettu komitea. Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.
- 2[...]3. Tähän kohtaan viitattaessa sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 [...] 5 artiklaa.
- 3.[...]Jos [...] **komitea ei anna lausuntoa, komissio ei hyväksy ehdotusta täytäntöönpanosäädökseksi, ja** tuolloin sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklan **4 kohdan kolmatta alakohtaa.**

73 artikla

Kertomus ja uudelleentarkastelu

Komissio arvioi **viimeistään [kymmenen vuoden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta]** [...] tämän asetuksen vaikutusta rautatiealaan ja antaa Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle kertomuksen sen täytäntöönpanosta.

Kertomuksessa arvioidaan erityisesti

- a) tämän asetuksen vaikutusta rautateiden infrastruktuuripalvelujen suorituskykyyn;
 - b) tämän asetuksen vaikutusta rautatie**liikenne**palvelujen, erityisesti kansainvälisten palvelujen, kaukoliikennepalvelujen ja tavaraliikenteen kehittämiseen;
- b a) tämän asetuksen taloudellisia ja hallinnollisia vaikutuksia rataverkon haltijoihin ja muihin operatiivisiin sidosryhmiin, sääntelyelimiin ja jäsenvaltioiden viranomaisiin;**

- c) [...] **ENIMin**, verkon koordinaattorin [...] **ja** [...] [...] **ENRRB:n** työtä yleisesti sekä niiden yhteisten perusteiden, menetelmien ja menettelyjen kehittämiseen, hyväksymiseen ja täytäntöönpanoon liittyvää työtä[...];
- d) [...] **6 artiklassa** tarkoitetun [...] **kapasiteetin hallintaa koskevan** eurooppalaisen **kehymisen**, **44 artiklassa** tarkoitetun **liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan rajat ylittävää koordinointia koskevan eurooppalaisen kehymisen** [...] **ja 50 artiklassa** tarkoitetun **suorituskyvyn tarkastelua koskevan eurooppalaisen kehymisen** koordinointimekanismien **tehokkuutta**;

[...]

- e) sosioekonomisten, operationaalisten ja ympäristöön liittyvien kriteerien toimintaa ja tarvetta toimittaa tarvittaessa ehdotus mahdolliseksi muutoksiksi 25–37 artiklaan.**

74 artikla

Direktiiviin 2012/34/EU muuttaminen

1. Muutetaan direktiivi 2012/34/EU seuraavasti:
 - a) korvataan 1 artiklan c alakohta seuraavasti:

’c) jäljempänä IV luvussa vahvistetuista rautatieinfrastruktuurin käyttömaksujen määrittämiseen ja perimiseen sovellettavista periaatteista ja menettelytavoista.’
 - b) kumotaan 2 artiklan 6 kohta;
 - c) kumotaan **3 artiklan** 20, 22, 23, 27 ja 28 alakohta;
 - d) kumotaan 7 b artikla;
 - d a) korvataan 27 artiklan 2 kohta seuraavasti:**

”2. Verkkoselostukseen on sisällyttävä tietoja kyseisen

rautatieinfrastruktuurin käyttöoikeutta koskevista edellytyksistä.

Verkkoselostuksessa on oltava tietoja myös edellytyksistä, jotka koskevat

rataverkon haltijan rataverkkoon liitettyjen palvelupaikkojen käyttöoikeutta ja

palvelujen tarjoamista kyseisissä palvelupaikoissa, tai siinä on ilmoitettava

verkkosivusto, jolla kyseiset tiedot ovat maksutta saatavilla sähköisessä

muodossa. Verkkoselostuksen sisältö vahvistetaan liitteessä IV.”

- e) kumotaan 36 artikla;
- f) kumotaan 38–54 artikla;
- g) kumotaan liitteessä IV oleva 1 ja 3 kohta;
- h) kumotaan liite VII.

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

75 artikla

Siirtymäsäännökset

1. Direktiivin 2012/34/EU 42 artiklan mukaisesti tehtyjä puitesopimuksia sovelletaan niiden voimassaolon päättymiseen saakka.
2. Direktiivin 2012/34/EU 3 artiklan 20, 22, 23, 27 ja 28 kohtaa, 7 b, 36 ja 38–54 artiklaa, liitteessä IV olevaa 3 kohtaa ja liitettä VII ei sovelleta [[...] **13 päivänä** joulukuuta [...] **2031**] **tai** sen jälkeen voimaan tulleisiin aikatauluihin liittyviin toimiin ja tehtäviin.
3. **Komissio antaa viimeistään [kahden vuoden kuluttua 77 artiklan 2 kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetusta päivästä] neuvostolle ja Euroopan parlamentille kertomuksen 75 artiklassa tarkoitettujen siirtymäsäännösten seurannasta.**

76 artikla

Kumoaminen


1. Kumotaan asetus (EU) N:o 913/2010 [[...] **8** päivästä joulukuuta 2029].
2. Viittauksia kumottuun asetukseen pidetään viittauksina tähän asetukseen liitteessä X olevassa 2 jaksossa olevan vastaavuustaulukon mukaisesti.

77 artikla

Voimaantulo ja soveltaminen

1. Tämä asetus tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.
2. Sitä sovelletaan 1 päivästä tammikuuta [...] **2029**. Edellisestä huolimatta
 - a) tämän asetuksen 1, 2 ja 3 artiklaa, II lukua, lukuun ottamatta 9 artiklan 1 ja 2 kohtaa ja 27 artiklan 4 kohtaa, ja III lukua, lukuun ottamatta 48 artiklaa, sovelletaan ainoastaan [[...] **13 päivänä** joulukuuta [...] **2031**] **tai** sen jälkeen voimaan tulleisiin aikatauluihin liittyviin toimiin ja tehtäviin;
 - b) 9 artiklan 1 ja 2 kohtaa sovelletaan [1 päivästä tammikuuta [...] **2030**];
 - c) [...] [...]
 - d) **27 artiklan 4 kohtaa, 28 artiklan 0 kohtaa**, 48 ja 62 artiklaa sovelletaan [[...] **31** päivästä joulukuuta [...] **2029**];
 - e) 74 artiklaa sovelletaan [[...] **13** päivästä joulukuuta [...] **2031**].

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

Tehty [...] 

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

LIITE I

EHDOTETUN ASETUKSEN 11, 16, 18 JA 38 ARTIKLASSA TARKOITETUT KAPASITEETIN HALLINNAN SUORITTEET JA AIKATAULU

**1. SUORITTEET, JOTKA RATAVERKON HALTIJOIDEN ON LAADITTAVA 11, 16, 17 JA 18
ARTIKLASSA TARKOITETUN STRATEGISEN KAPASITEETIN SUUNNITTELUN YHTEYDESSÄ**

Suorite	Sisälllys
Kapasiteettistrategia (16 artikla)	<ul style="list-style-type: none">– <u>Kapasiteettistrategian maantieteellinen soveltamisala: radat, jotka kuuluvat 12 artiklan 6 kohdan mukaisen strategisen kapasiteetin suunnittelun piiriin;</u>– Fyysisen infrastruktuurin suunniteltu kehittäminen, mukaan lukien uudisrakentaminen, parannukset, uusiminen ja sulkeminen / käytöstä poistaminen, <u>esittäen yksityiskohtaisesti kyseisen infrastruktuurin ominaispiirteet;</u>– Rautatieliikennepalvelujen kysynnän ennustettu kehitys– [...] <u>Strategiset ohjeet kapasiteetin käytöstä jäsenvaltioissa, [...] jos jäsenvaltiot ovat antaneet tällaisia ohjeita;</u>– Puitesopimuksilla myönnetty kapasiteetti ja <u>kapasiteetti, joka saatetaan tarvita</u> liikennepalvelujen tarjoamiseen julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten mukaisesti– [...] <u>Tiedot rautatieinfrastruktuurin saatavuudesta ja käytöstä, mukaan lukien infrastruktuuri,</u> jonka on ilmoitettu olevan paljon käytetty tai ylikuormitettu– [...] <u>Suunnitellut ratatyöt, jotka aiheuttavat [...] vaikutuksiltaan merkittäviä</u> kapasiteettirajoituksia.
Kapasiteettimalli (17 artikla)	<ul style="list-style-type: none">– Kaikki kapasiteettistrategiaan sisältyvät tiedot, tarvittaessa päivitetty ja yksityiskohtaisemmat tiedot– [...] Hakijoiden käytettävissä olevan kapasiteetin <u>kokonaismäärä, mukaan lukien usean verkon kapasiteetti, verkko-osuuksittain, mukaan lukien käytettävissä olevan kapasiteetin määrä</u> rautatieliikennemarkkinoiden segmentteittäin <u>rautatieliikennepalvelujen eri segmenttien osalta ja/tai</u>

	<p>myöntämismenettelyittäin</p> <ul style="list-style-type: none"> - [...] <u>Ratatöistä johtuviin kapasiteettirajoituksiin varatun</u> kapasiteetin määrä [...] [...] <u>arvioitunut liikennemäärään</u> kohdistuvan, <u>liitteessä I olevassa 3 jaksossa vahvistetun</u> vaikutuksen mukaan. - - Maantieteellinen tarkkuus: infrastruktuurin ja kysynnän ominaispiirteiden mukainen jaottelu asianmukaisissa suunnitteluosissa - Ajallinen soveltamisala: yksi aikataulukausi - Ajallinen tarkkuus: vähintään vuosikatsaus (kapasiteettirajoitukset) ja yksi tai useampi edustava päivä (haettavissa oleva kapasiteetti)
<p>Kapasiteetin toimitussuunnitelma (18 artikla)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Kaikki kapasiteettimalliin sisältyvät tiedot, tarvittaessa päivitettyt <u>ja</u> yksityiskohtaisemmat tiedot - [...] <u>Hakijoiden käytettävissä oleva kapasiteetti aikataulukaudella, johon kapasiteetin toimitussuunnitelmassa viitataan:</u> <ul style="list-style-type: none"> - <u>i) Tarvittaessa 18 artiklan 4 kohdan nojalla ja 18 artiklan 4 ja 5 kohdan mukaisesti haettavissa oleva ennalta suunniteltu kapasiteetti, mukaan lukien usean verkon kapasiteetti, joka määritellään kapasiteettikohteiden muodossa 18 artiklan 5 kohdan mukaisesti;</u> - <u>ii) kapasiteetti, jota rataverkon haltija ei ole ennalta suunnitellut;</u> - <u>iii) kapasiteetti, joka on käytettävissä 29 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuissa palvelupaikoissa.</u> - Kapasiteetti, <u>jota ei myönnetä hakijoille:</u> <ul style="list-style-type: none"> - <u>i) kapasiteettirajoitukset, jotka määritellään kapasiteettikohteiden muodossa, mukaan lukien tämän liitteen 3 jakson 1 kohdassa tarkoitettut kapasiteettirajoitukset;</u> - <u>ii) kapasiteetti, joka on jo myönnetty puitesopimuksilla 31 artiklan mukaisesti tai monivuotisessa jatkuvassa suunnitteluprosessissa 33 artiklan mukaisesti;</u>

	<p><u>iii) muihin kuin i ja ii alakohdassa mainittuihin tarkoituksiin varattu kapasiteetti, joka rataverkon haltijan on ilmoitettava selvästi;</u></p> <p><u>iv) muu jo myönnetty kapasiteetti, päivitettäessä kapasiteetin toimitussuunnitelmaa aikataulukaudella, jota kapasiteetin toimitussuunnitelmassa tarkoitetaan.</u></p> <p>– Kapasiteettirajoitusten aikana käytettävissä oleva vaihtoehtoinen kapasiteetti</p> <p>– Verkkohäiriöiden varalta käytettävissä oleva vaihtoehtoinen kapasiteetti</p> <p>– <u>24 artiklassa tarkoitettujen erikoistuneen infrastruktuurin käyttöön sovellettavat rajoitukset.</u></p>
--	---

2. AIKATAULU 11, 16, 17 JA 18 ARTIKLASSA TARKOITETULLE STRATEGISELLE KAPASITEETIN HALLINNALLE

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

Rataverkon haltijat voivat määritellä aikaisemmat määräajat. **ENIM koordinoi** tällaisia **aikaisempia** määräaikoja [...], ja ne on sisällytettävä 6 artiklassa tarkoitettuun kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen.

Sidosryhmien kuuleminen **eurooppalaisissa ja rajat ylittävissä asioissa** on toteutettava 54 artiklan mukaisesti, ja siihen on otettava mukaan [...] **kaikki** operatiiviset sidosryhmät. Rataverkon haltijoiden on koordinoitava suoritteita jatkuvasti [...] 53 artiklassa **säädetyin koordinointiprosessin puitteissa.**

Suorite	Välitavoite	Määräaika (viimeistään)
Kapasiteettistrategia (16 artikla)	[...] Kapasiteettistrategia <u>vaiheen aloitus</u>	X-60
	<u>Operatiivisten</u> sidosryhmien ensimmäinen kuuleminen	X-58
	<u>Strategialuonnoksen julkaiseminen</u>	<u>X-39</u>
	[...] <u>Operatiivisten</u> sidosryhmien <u>toinen</u> kuuleminen <u>strategialuonnoksesta</u>	X [...] =38
	Lopullisen kapasiteettistrategian julkaiseminen rataverkon haltijoiden	X-36

	välisen lopullisen koordinoinnin jälkeen	
Kapasiteettimalli (17 artikla)	Valmistelun aloittaminen	X-36
	[...] Hakijoiden ja <u>mahdollisten hakijoiden antamat kapasiteettitarpeita koskevat ilmoitukset ja</u> operatiivisten sidosryhmien <u>kuuleminen</u>	X-24
	Kapasiteettimalliluonnoksen julkaiseminen	X-21
	Koordinointi hakijoiden ja operatiivisten sidosryhmien kanssa	X-19
	Lopullisen kapasiteettimallin julkaiseminen rataverkon haltijoiden välisen lopullisen koordinoinnin jälkeen	X-18
Kapasiteetin toimitussuunnitelma (18 artikla)	Valmistelun aloittaminen	X-18
	Hakijoiden ja operatiivisten sidosryhmien kuuleminen	X-14
	Tämän liitteen 3 jakson 1 kohdassa tarkoitettujen kapasiteettirajoitusten julkaiseminen	X-12
	Lopullisen kapasiteetin toimitussuunnitelman julkaiseminen rataverkon haltijoiden välisen lopullisen koordinoinnin jälkeen	X-11
	Tämän liitteen 3 jakson 5 kohdassa tarkoitettujen kapasiteettirajoitusten julkaiseminen	X-4
	Myönnettäväksi varatun kapasiteetin käyttötarkoituksen muuttaminen aikataulussa muita myöntämismenettelyjä varten	X-2
	Kapasiteetin toimitussuunnitelman päivittäminen ennalta suunniteltuun tai myönnettyyn kapasiteettiin mahdollisesti tehtävien muutosten huomioon ottamiseksi	X+12 saakka viipymättä
Huomautus: 1) 'X-m' tarkoittaa m:ää kuukautta ennen aikataulun voimaantulopäivää, jäljempänä 'X', 4 jakson mukaisesti.		

2. Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, joulukuussa [...] **2030** ja joulukuussa [...] **2031** alkavilla aikataulukausilla toteutettavaan ”Kapasiteettistrategiaan” sovelletaan seuraavaa yksinkertaistettua ja lyhennettyä aikataulua:

Kapasiteettistrategia (16 artikla)	Strategialuonnoksen julkaiseminen [...]	X-38
	<u>Operatiivisten sidosryhmien kuuleminen strategialuonnoksesta</u>	<u>X-37</u>
	Lopullisen kapasiteettistrategian julkaiseminen rataverkon haltijoiden välisen lopullisen koordinoinnin jälkeen	X-36

3. **AIKATAULU JA VAATIMUKSET 10 JA 35 ARTIKLASSA TARKOITETTUIEN RATATÖISTÄ JOHTUVIEN KAPASITEETTIRAJOITUSTEN KOORDINOINNILLE, NIIHIN LIITTYVÄLLE KUULEMISELLE JA NIIDEN JULKAISEMISELLE**

0. **Kapasiteettirajoitukset luokitellaan sen mukaan, mikä on niiden kesto peräkkäisten päivien lukumääränä ja niiden vaikutus liikenteeseen (radan arvioitu päiväkohtainen liikennemäärä, joka peruutetaan, uudelleenreititetään tai korvataan muilla liikennemuodoilla) seuraavan taulukon mukaisesti.**

	<u>Kesto</u>	<u>Vaikutus liikenteeseen</u>
<u>Merkittävä vaikutus</u>	<u>Yli 30 peräkkäistä päivää</u>	<u>Yli 50 %</u>
<u>Suuri vaikutus</u>	<u>Yli 7 peräkkäistä päivää</u>	<u>Yli 30 %</u>
<u>Kohtalainen vaikutus</u>	<u>Enintään 7 peräkkäistä päivää</u>	<u>Yli 50 %</u>
<u>Vähäinen vaikutus</u>	<u>Ei määritelty</u>	<u>Yli 10 %</u>

1. Kun [...] kyse on muun muassa ratatöihin liittyvistä syistä, joihin lasketaan mukaan niihin liittyvät nopeuden, akselipainon, junan pituuden, vetovoiman tai aukean tilan ulottuman rajoitukset, tehtävistä ratojen **kapasiteetin rajoituksista** (”kapasiteettirajoitukset”) [...], **joilla on suuri tai merkittävä vaikutus**, asianomaisten rataverkon haltijoiden on julkaistava kaikki kapasiteettirajoitukset ja hakijoiden kuulemisen alustavat tulokset ensimmäisen kerran, **siltä osin kuin ne ovat tiedossa**, vähintään 24 kuukautta ennen kyseessä olevaa aikataulumuutosta ja toisen kerran päivitettyssä muodossa vähintään 12 kuukautta ennen kyseessä olevaa aikataulumuutosta. [...]

2. Jos kapasiteettirajoitusten vaikutus ei rajoitu yhteen verkkoon, [...] rataverkon haltijoiden [...] **on osana keskinäistä koordinointiaan** [...] keskusteltava kyseisistä kapasiteettirajoituksista yhdessä sellaisten hakijoiden, joihin rajoitukset vaikuttavat, ja asianomaisten keskeisten palvelupaikkojen ylläpitäjien kanssa, kun rajoitukset julkaistaan ensimmäistä kertaa.
3. Kun rataverkon haltija julkistaa kapasiteettirajoitukset ensimmäisen kerran 1 kohdan mukaisesti, sen on aloitettava hakijoiden ja asianomaisten palvelupaikkojen tärkeimpien ylläpitäjien kuuleminen kapasiteettirajoituksista. Kun kapasiteettirajoitusten ensimmäisen ja toisen julkaisemisen välissä edellytetään 4 kohdan mukaista koordinointia, [...] **tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvien rataverkon haltijoiden** on kuultava hakijoita ja keskeisten palvelupaikkojen ylläpitäjiä toisen kerran koordinoinnin päättymisen ja kapasiteettirajoitusten toisen julkaisun välissä.
4. Jos kapasiteettirajoitusten vaikutus ei rajoitu yhteen verkkoon, asianomaisten rataverkon haltijoiden, mukaan lukien [...] **tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvat rataverkon haltijat**, joihin junien ohjaaminen toisille reiteille voi vaikuttaa, on koordinoitava keskenään kapasiteettirajoituksia, joihin voi liittyä peruutus, junan ohjaaminen toiselle reitille tai junaliikenteen korvaaminen muilla liikennemuodoilla, ennen kuin kapasiteettirajoitukset julkaistaan 1 kohdan mukaisesti.

Ennen toista julkistamista toteutettava koordinointi on saatettava päätökseen

- a) viimeistään 18 kuukautta ennen aikataulumuutosta [...], **jos kapasiteettirajoituksilla on merkittävä vaikutus.**
- b) viimeistään 13 kuukautta ja 15 päivää ennen aikataulukauden muutosta [...], jos **kapasiteettirajoituksilla on [...] suuri vaikutus.**
- c) viimeistään 13 kuukautta ja 15 päivää ennen aikataulukauden muutosta [...], **jos kapasiteettirajoituksilla on kohtalainen vaikutus.**

Rataverkon haltijoiden välistä koordinointia 53 artiklan [...] **4** kohdan mukaisesti suorittavien yksiköiden on tarvittaessa kutsuttava kyseisillä radoilla toimivat hakijat ja keskeiset palvelupaikkojen ylläpitäjät osallistumaan koordinointiin.

5. Rataverkon haltijan on kuultava asianomaisia hakijoita suunnitelluista kapasiteettirajoituksista ja ilmoitettava päivitetystä kapasiteettirajoituksista vähintään neljä kuukautta ennen aikataulumuutosta niiden kapasiteettirajoitusten osalta, [...] **joilla on vähäinen vaikutus** ja jotka toteutetaan seuraavalla aikataulukaudella ja joista rataverkon haltija saa tiedon viimeistään kuusi kuukautta ja 15 päivää ennen aikataulumuutosta. Rataverkon haltijan on annettava yksityiskohtaiset tiedot matkustajajunille tarjotuista reiteistä viimeistään neljä kuukautta ja tavarajunille tarjotuista reiteistä viimeistään kuukausi ennen kapasiteettirajoituksen alkua, elleivät rataverkon haltija ja asianomaiset hakijat sovi lyhyemmästä ajasta.

6. Rataverkon haltijat voivat päättää soveltaa kapasiteettirajoituksiin tiukempia kynnysarvoja, jotka perustuvat arvioitujen liikennemäärien pienempiin prosenttiosuuksiin tai lyhyempiin kestoihin kuin tämän liitteen 3 jaksossa esitetään, tai soveltaa tässä liitteessä mainittujen perusteiden lisäksi perusteita hakijoiden ja palvelupaikkojen ylläpitäjien kuulemisen perusteella. Niiden on julkaistava kynnysarvot ja kapasiteettirajoitusten ryhmittämistä koskevat kriteerit verkkoselostuksissaan liitteessä IV olevan [...] **2** kohdan mukaisesti [...].
7. Rataverkon haltija voi päättää olla soveltamatta 1–5 kohdassa vahvistettuja määräaikoja, jos kapasiteettirajoitus on välttämätön turvallisen junaliikenteen palauttamiseksi, jos rataverkon haltija ei voi vaikuttaa rajoitusten ajoitukseen, jos määräaikojen soveltaminen olisi kustannustehotonta tai se aiheuttaisi tarpeetonta vahinkoa hyödykkeen pitoajan tai kunnan kannalta tai jos kaikki asianomaiset hakijat hyväksyvät sen [...]. Tällaisessa tapauksessa ja muiden sellaisten kapasiteettirajoitusten tapauksessa, joista ei järjestetä kuulemista tämän liitteen muiden säännösten mukaisesti, rataverkon haltijan on kuultava asianomaisia hakijoita ja keskeisiä palvelupaikkojen ylläpitäjiä viipymättä.
8. Tietoihin, jotka rataverkon haltijan on toimitettava toimiessaan 1, 5 tai 7 kohdan mukaisesti, on sisällyttävä seuraavat:
- a) suunniteltu päivä;
 - b) kellonaika ja, heti kun mahdollista, kapasiteettirajoituksen alkamis- ja päättymistunti;
 - c) rataosuus, johon rajoitus vaikuttaa;
 - d) mahdollisten korvaavien ratojen kapasiteetti.

Rataverkon haltijan on julkaistava nämä tiedot tai linkki, josta tiedot löytyvät, [...] liitteessä IV olevassa [...] **2** kohdassa tarkoitettussa verkkoselostuksessaan. Rataverkon haltijan on pidettävä nämä tiedot ajan tasalla. Lisäksi rataverkon haltijoiden on julkaistava nämä tiedot digitaalisessa muodossa 9 ja 62 artiklan mukaisesti.

9. Kun kyse on kapasiteettirajoituksista, [...] joilla on [...] **merkittävä vaikutus, rataverkon** haltijan on annettava hakijoille pyynnöstä ensimmäisen kuulemiskierroksen aikana vertailutiedot olosuhteista, jotka vallitsisivat vähintään kahdessa kapasiteettirajoitusten vaihtoehdossa. Rataverkon haltijan on suunniteltava **vaihtoehdot** sen palautteen pohjalta, jota hakijat ovat esittäneet pyyntöjensä yhteydessä, ja yhdessä niiden kanssa.

Vertailuun on sisällyttävä kunkin vaihtoehdon osalta vähintään

- a) kapasiteettirajoituksen kesto,
- b) odotettavissa olevat suuntaa antavat infrastruktuurimaksut,
- c) korvaavilla radoilla käytettävissä oleva kapasiteetti,
- d) käytettävissä olevat vaihtoehtoiset reittiosuudet ja
- e) suuntaa antavat matka-ajat.

Ennen kuin rataverkon haltija tekee valinnan kapasiteettirajoitusten vaihtoehtojen välillä, sen on kuultava asiasta kiinnostuneita hakijoita ja otettava huomioon eri vaihtoehtojen vaikutukset näihin hakijoihin ja palvelujen käyttäjiin.

Vaihtoehtoisten kapasiteettirajoitusten analyysin on katettava tilanteet, jotka koskevat useampaa kuin yhtä rataverkon haltijaa. Tällöin rataverkon haltijoiden on koordinoitava kapasiteettirajoituksen vaihtoehdon suunnittelua 53 artiklan mukaisesti.

10. Kun kyse on kapasiteettirajoituksista, [...] **joilla on merkittävä vaikutus**, rataverkon haltijan on vahvistettava perusteet, joiden mukaisesti kunkin palvelutyypin junia olisi ohjattava uudelleen, ottaen huomioon hakijan kaupalliset ja toiminnalliset rajoitteet, paitsi jos kyseiset toiminnalliset rajoitteet johtuvat hakijan johdon tai organisaation päätöksistä, ja rajoittamatta tavoitetta vähentää rataverkon haltijan kustannuksia direktiivin 2012/34/EU 30 artiklan 1 kohdan mukaisesti. Rataverkon haltijan on julkaistava nämä perusteet verkkoselostuksessa.
11. ENIM julkaisee 8 kohdassa vaaditut tiedot verkkosivustollaan.
12. [...]

4. KAPASITEETIN MYÖNTÄMISEN AIKATAULU 32 JA 38 ARTIKLASSA TARKOITETUSSA VUOTUISESSA MYÖNTÄMISMENETTELYSSÄ

1. Rataverkon haltijan ja hakijoiden on noudatettava seuraavaa aikataulua:

Välitavoite tai ajanjakso	Määräaika tai kesto ⁽¹⁾
Aikataulun voimassaoloaika ('aikataulukausi')	[...] <u>Alkaen keskiyöllä joulukuun toisena lauantaina ja päättyen keskiyöhön seuraavan vuoden joulukuun toiseen lauantaihin.</u>

Aikataulun voimaantulo	Joulukuun toisena lauantaina keskiyöllä
Kapasiteetin toimitussuunnitelman julkaiseminen	Tässä liitteessä olevan 2 jakson mukaisesti
Ratatöistä johtuvien kapasiteettirajoitusten julkaiseminen	Tämän liitteen 2 ja 3 jakson mukaisesti
Määräaika, johon mennessä hakijoiden on jätettävä kapasiteettioikeuksia koskevat hakemukset	X-8,5
Aikataululuonnoksen laatiminen	X-6,5
Määräaika, johon mennessä rataverkon haltijoiden on toimitettava kapasiteettitarjousluonnos hakijoille	
Hakijoiden kanssa tehtävän koordinoinnin loppuun saattaminen	X-[...]5,5
Määräaika, johon mennessä rataverkon haltijoiden on toimitettava lopullinen kapasiteettitarjous hakijoille	X-[...]4,5
Lopullisen aikataulun julkaiseminen	X-[...]4,25
Määräaika, johon mennessä rataverkon haltijan on myönnettävä kapasiteettioikeudet hakijoille	
Kapasiteettieritelmien muuntaminen reiteiksi	[...] Rataverkon haltijat määrittelevät ottaen huomioon 6 artiklassa tarkoitetun kapasiteetin hallintaa koskevan eurooppalaisen kehyksen
Huomautus:	
1) ”X-m” tarkoittaa m kuukautta ennen aikataulun voimaantulopäivää, jäljempänä ’X’	

[...]

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

5. AIKATAULU KAPASITEETIN MYÖNTÄMISELLE PUITESOPIMUKSILLA 31 JA 38 ARTIKLAN MUKAISESTI

Rataverkon haltijan on noudatettava seuraavaa aikataulua:

Ajanjakso	Kesto⁽¹⁾
Puitesopimusten vakiovoimassaoloaika	5 vuotta
Kapasiteettieritelmien muuntaminen reiteiksi	Välillä X-8,5–X-6,5 (yhdessä 4 kohdassa tarkoitetun vuotuisen myöntämismenettelyn yhteydessä toteutettavan koordinoinnin kanssa)
Huomautus: 1) 'X-m' tarkoittaa m:ää kuukautta ennen aikataulun voimaantulopäivää, jäljempänä 'X', 4 jakson mukaisesti.	

6. AIKATAULU 33 JA 38 ARTIKLASSA TARKOITETULLE JATKUVASSA SUUNNITTELUPROSESSISSA TOTEUTETTAVALLE KAPASITEETIN MYÖNTÄMISELLE

Rataverkon haltijan ja hakijoiden on noudatettava seuraavaa aikataulua jatkuvan suunnitteluprosessin aikana [...]:

Välitavoite tai ajanjakso	Määräaika tai kesto⁽¹⁾
Aikaisin ajankohta, jolloin hakijat voivat jättää kapasiteettihakemuksia jatkuvassa myöntämismenettelyssä	4 kuukautta ennen ensimmäistä junamatkaa
Viimeinen ajankohta, johon mennessä hakijoiden on toimitettava kapasiteettihakemukset jatkuvassa myöntämismenettelyssä	Kuukautta ennen ensimmäistä junamatkaa
Jatkuvassa myöntämismenettelyssä myönnettyjen kapasiteettioikeuksien enimmäiskesto	36 kuukautta ensimmäisestä junamatkasta
Reittien kapasiteettieritelmien muuntaminen 33 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaisesti myönnettyiksi kapasiteettioikeuksiksi	Välillä X-8,5–X-6,5 (yhdessä 4 kohdassa tarkoitetun vuotuisen myöntämismenettelyn yhteydessä toteutettavan koordinoinnin kanssa)
Reittien kapasiteettieritelmien muuntaminen 33 artiklan 2 kohdan b alakohdan mukaisesti myönnettyiksi kapasiteettioikeuksiksi	Rataverkon haltijat määrittelevät 6 artiklassa tarkoitetun kapasiteetin hallintaa koskevan eurooppalaisen kehyksen huomioon ottaen

<u>Enimmäisaika, jonka kuluessa rataverkon haltijoiden on laadittava tarjous kapasiteettioikeuksista jatkuvassa suunnitteluprosessissa</u>	<u>15 päivää</u>
Huomautus: 1) 'X-m' tarkoittaa m:ää kuukautta ennen aikataulun voimaantulopäivää, jäljempänä 'X', 4 jakson mukaisesti.	

4. [...]

7. AIKATAULU KAPASITEETIN MYÖNTÄMISELLE 34 JA 38 ARTIKLASSA TARKOITETUSSA AD HOC -MENETTELYSSÄ

Myöntäessään ratakapasiteettia ad hoc -menettelyssä rataverkon haltijan on noudatettava seuraavaa aikataulua:

Ajanjakso	Kesto
Enimmäisaika, jonka kuluessa rataverkon haltijoiden on laadittava tarjous yhtä verkkoa koskevista kapasiteettioikeuksista	[...] <u>5 päivää</u>
Enimmäisaika, jonka kuluessa rataverkon haltijoiden on laadittava tarjous usean verkon kapasiteettioikeuksista	[...] <u>8 päivää</u>

8. AIKATAULU 39 ARTIKLASSA TARKOITETUILLE MUUTOKSILLE MYÖNNETTYYN KAPASITEETTIIN

Ratakapasiteettioikeuksia muutettaessa rataverkon haltijan on noudatettava seuraavaa aikataulua:

Välitavoite tai ajanjakso	Määräaika tai kesto
Enimmäisaika, jonka kuluessa rataverkon haltija voi tarjota vaihtoehtoisen yhtä verkkoa koskevan kapasiteettioikeuden	[...] <u>5 päivää</u>
Enimmäisaika, jonka kuluessa rataverkon haltijat voivat tarjota vaihtoehtoisen usean verkon kapasiteettioikeuden	[...] <u>8 päivää</u>

LIITE II

[...]

Asetuksen 21 artiklassa tarkoitetun paljon käytetyn ja ylikuormitetun infrastruktuurin ilmoittamista koskevat kynnyksarvot

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

Käyttö	Luokittelu	Kapasiteetin käyttöaste	Viitejakso
Heterogeeninen liikenne	Paljon käytetty	> [...] teoreettisesta kapasiteetista 85 %	Yli 4 tuntia yli 200 päivän ajan vuodessa
Heterogeeninen liikenne	Ylikuormitettu	> 95 % teoreettisesta kapasiteetista	Yli 4 tuntia yli 250 päivän ajan vuodessa
Homogeeninen liikenne	Paljon käytetty	> [...] teoreettisesta kapasiteetista 90 %	Yli 4 tuntia yli 200 päivän ajan vuodessa
Homogeeninen liikenne	Ylikuormitettu	> 95 % teoreettisesta kapasiteetista	Yli 4 tuntia yli 250 päivän ajan vuodessa

[...]

Rataverkon haltijoiden on otettava mahdollisimman tarkasti huomioon 21 artiklan 1 a kohdassa tarkoitettu menetelmä ratakapasiteetin käytön määrittämiseksi.

'Homogeenisellä liikenteellä' tarkoitetaan sitä, että kyseisellä osuudella olevilla junilla on yleensä samanlaiset kapasiteetin käytön kannalta merkitykselliset ominaisuudet, erityisesti nopeus, pysäytysmalli ja kiihtyvyys.

'Heterogeenisellä liikenteellä' tarkoitetaan sitä, että kyseisellä osuudella olevilla junilla on erilaiset kapasiteetin käytön kannalta merkitykselliset ominaisuudet, erityisesti nopeus, pysäytysmalli ja kiihtyvyys.

2. [...]

LIITE III

ASETUKSEN 6 ARTIKLASSA TARKOITETUN KAPASITEETIN HALLINTAA KOSKEVAN EUROOPPALAISEN KEHYKSEN SISÄLTÖ

Edellä 6 artiklassa tarkoitettua kapasiteetin hallintaa koskevan eurooppalaisen kehyksen on sisällettävä vähintään seuraavat osatekijät:

Osatekijä	Viite (viitteet)
[...]	[...]
Ratakapasiteetin strategisessa suunnittelussa käytettävien rautatieliikennepalvelujen tyypit ja kuvaus.	12 artiklan 2 kohta
Strategisen kapasiteetin suunnittelun yhteiset periaatteet, menettelyt ja menetelmät, mukaan lukien rataverkon haltijoiden välinen koordinointi ja sidosryhmien kuuleminen [...], <u>myös kapasiteettitarpeita koskevien ilmoitusten osalta.</u>	12 artiklan 4 kohta, <u>12 artiklan</u> 9 kohta, 13 artikla, 14 artikla, <u>17 artiklan 1 kohta ja 54 artikla</u>
<u>Suuntaviivat, joissa esitetään liikennemarkkina-analyysissä käytettävät menettelyt ja menetelmät</u>	<u>15 artiklan 3 kohta</u>
Kapasiteetin toimitussuunnitelman julkaisukeinot ja hakijoiden kuulemismenettely	18 artiklan 10 kohta
Kapasiteetin toimitussuunnitelmaan sisältyvän ennalta suunnitellun kapasiteetin myöntämistä koskevat säännöt ja menettelyt.	20 artiklan 3 kohta
<u>Ratakapasiteetin käyttöä koskeva yhteinen menetelmä</u>	<u>21 artiklan 1 a kohta</u>
Kapasiteettieritelmien ominaisuudet	26 artiklan 1 kohta
Käyttämättömien kapasiteettioikeuksien peruuttamiseen sovellettavien kynnyksmäerien vaihteluvälit	27 artiklan 6 kohta
Menettelyt ja menetelmät, joilla koordinoidaan usean verkon kapasiteettioikeuksien myöntämistä, mukaan lukien laatua koskevat vähimmäisvaatimukset.	28 artiklan 5 kohta
Suuntaviivat, jotka koskevat hakijoiden jättämien kapasiteettihakemusten ja rataverkon haltijoiden ehdottaman ratakapasiteetin <u>välisiä eroja koskevien rajojen määrittelyä</u> sovitteluun perustuvassa ristiriitojen ratkaisumenettelyssä.	36 artiklan 2 kohta

<u>Suuntaviivat sovitteluun perustuvasta ristiriitojen ratkaisumekanismista, mukaan lukien vähintään yksi usean verkon kapasiteettia koskeva hakemus</u>	<u>36 artiklan 8 kohta</u>
<u>Menettelyt ja menetelmät ratakapasiteettia koskevien ristiriitojen ratkaisemiseksi sosioekonomisten ja ympäristöön liittyvien kriteerien perusteella.</u>	<u>37 artiklan 1 b kohta</u>
Menettelyt kapasiteettioikeuksiin tehtävien muutosten hallinnoimiseksi myöntämisen jälkeen.	39 artiklan 8 kohta
[...] <u>Suuntaviivat</u> kapasiteettioikeuksien muutoksia koskeviin <u>seuraamuksiin</u> johtavien <u>edellytysten määrittämiseksi</u>	40 artiklan 3 kohta
[...]	[...]

LIITE IV

Direktiivin 2012/34/EU 27 artiklassa tarkoitetun verkkoselostuksen sisältö – kapasiteetin hallintaa ja liikenteen hallintaa koskeva osio

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

- 1) Jakso, jossa esitetään rautatieyritysten käytettävissä olevan infrastruktuurin luonne ja sen käyttöoikeuden ehdot. Jaksossa on viitattava direktiivin (EU) 2016/797 49 artiklassa tarkoitetussa infrastruktuurirekisterissä saatavilla oleviin tietoihin.
- 2) Jakso, jossa käsitellään kapasiteetin hallinnan periaatteita ja perusteita. Siinä on esitettävä rautatieyritysten käytettävissä olevan infrastruktuurin yleiset kapasiteettiominaisuudet ja sen käyttöön liittyvät mahdolliset rajoitukset, mukaan lukien todennäköiset kunnossapitokapasiteetin vaatimukset. Siinä on myös täsmennettävä kapasiteetin hallintaprosessiin liittyvät menettelyt ja määräajat. Siinä on oltava erityiset perusteet, joita käytetään prosessin aikana, erityisesti seuraavat:
 - a) menettelyt, joiden mukaisesti hakijoita kuullaan strategisesta kapasiteetin suunnittelusta, **ja siinä on annettava kapasiteettitarpeita koskevia ilmoituksia**;
 - b) menettelyt, joiden mukaisesti hakijat voivat hakea kapasiteetin käyttöoikeutta rataverkon haltijalta;
 - c) hakijoita koskevat vaatimukset;
 - d) aikataulu strategiselle kapasiteetin suunnittelulle sekä haku-, myöntämis- ja mukauttamismenettelyille ja aikataulun muuttamiselle sekä menettelyt, joita on noudatettava tietojen pyytämiseksi aikatauluista sekä suunniteltujen ja ennakoimattomien kunnossapitotöiden aikataulusta;
 - e) 36 artiklassa tarkoitettua sovitteluun perustuvaa ristiriitojen ratkaisumekanismia koskevat periaatteet, mukaan lukien osana tätä prosessia käyttöön annettu riidanratkaisujärjestelmä ja 37 artiklassa tarkoitettu virallinen ristiriitojen ratkaisumekanismi;
 - f) kapasiteettioikeuksien muutoksista maksettavien [...] **seuraamusten** rakenne ja taso;
 - g) menettelyt ja perusteet, joita on noudatettava, jos rataverkko on paljon käytetty tai ylikuormitettu;
 - h) yksityiskohtaiset tiedot rataverkon käytön rajoituksista;
 - i) selvitys mahdollisista poikkeamista 6 artiklassa tarkoitetusta eurooppalaisesta kehyksestä.

- 3) Jakso, jossa käsitellään muun muassa liikenteenhallinnan, häiriöiden hallinnan ja kriisinhallinnan toimintoja. Siinä on vahvistettava tässä asetuksessa sekä direktiivissä (EU) 2016/797, direktiivissä (EU) 2016/798 ja direktiivissä 2007/59/EY säädettyjen vaatimusten täytäntöönpano, mukaan lukien
- a) toimintasäännöt, mukaan lukien liikenteenhallinnan ensisijaisuussäännöt tai ensisijaisuusperiaatteet, luettelo teknisistä, operatiivisista ja turvallisuussäännöistä sekä operatiivista henkilöstöä koskevista säännöistä tai viittaukset niihin;
 - b) operatiiviset toimenpiteet, mukaan lukien häiriöiden hallintaa ja kriisinhallintaa koskevat säännöt ja menettelyt sekä operatiivinen viestintä ja tiedonvaihto rautatieyritysten ja muiden operatiivisten sidosryhmien kanssa;
 - c) luettelo toiminnoissa käytetyistä tietojärjestelmistä ja viittaukset niihin;
 - d) selvitys mahdollisista poikkeamista 44 artiklassa tarkoitettusta eurooppalaisesta kehyksestä.
- 4) Jakso, jossa käsitellään suorituskyvyn hallinnan keskeisiä osatekijöitä, mukaan lukien erityisesti seuraavat:
- a) viittaukset suoritustavoitteisiin, jotka on vahvistettu direktiivin 2012/34/EU 8 artiklan [...] **3** kohdassa tarkoitettussa liiketoimintasuunnitelmassa ja kyseisen direktiivin 30 artiklassa tarkoitettussa sopimuksessa;
 - b) menettelyt, joilla seurataan edistymistä tavoitteiden saavuttamisessa ja raportoidaan siitä, määritetään suorituskykypuutteiden syyt operatiivisten sidosryhmien kanssa sekä suunnitellaan ja toteutetaan korjaavia toimenpiteitä suorituskyvyn parantamiseksi;
 - c) selvitys mahdollisista poikkeamista 50 artiklassa tarkoitettusta eurooppalaisesta kehyksestä.

LIITE V

ASETUKSEN 44 ARTIKLASSA TARKOITETUN LIIKENTEEN HALLINNAN, HÄIRIÖIDEN HALLINNAN JA KRIISINHALLINNAN RAJAT YLITTÄVÄÄ KOORDINOINTIA KOSKEVAN EUROOPPALAISEN KEHYKSEN SISÄLTÖ

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

Osatekijä	Viite (viitteet)
Liikenteen hallintaa, häiriöiden hallintaa ja kriisinhallintaa koskevat yhteiset periaatteet, jotka rataverkon haltijoiden on otettava huomioon liikenteen hallintaa koskevia sääntöjä ja menettelyjä laatiessaan.	43 artikla
Yhteiset säännöt ja menettelyt liikenteen hallinnan, häiriöiden hallinnan ja kriisinhallinnan koordinoimiseksi rataverkon haltijoiden välillä ja operatiivisten sidosryhmien kanssa.	42 artikla, 43 artikla, <u>44 artiklan 2 kohta</u> , 45 artikla ja 46 artikla [...]
Yhteiset säännöt ja menettelyt kapasiteetin hallinnoimiseksi ja myöntämiseksi verkon häiriö- ja kriisitilanteissa.	41 artiklan 1 kohta, <u>41 artiklan 2 kohta</u>
Rajat ylittävän liikenteen hallintaan osallistuvien operatiivisten sidosryhmien vastuualueiden määrittely sovittujen operatiivisten menettelyjen, välitavoitteiden ja rajapintojen pohjalta.	45 artikla
Menettelyt, säännöt, välineet ja rajapinnat, joita käytetään rataverkon haltijoiden, operatiivisten sidosryhmien ja muiden asianomaisten sidosryhmien, erityisesti viranomaisten, välisessä viestinnässä ja tietojenvaihdossa, mukaan lukien yhdenmukaistetut digitaaliset välineet ja rajapinnat.	45 artikla, [...] 62 artikla
[...]	[...]
[...] <u>Yhteinen menetelmä, jolla arvioidaan kestoja koskevia edellytyksiä ja liikenteelle todennäköisesti aiheutuvaa vaikutusta, sekä verkon koordinaattorin poikkeamaa koskevien ilmoitusten sisältö</u>	[...] 47 artiklan <u>5 a</u> kohta

[...] Suuntaviivat, joilla pyritään varmistamaan asianomaisten osapuolten asianmukainen ja säännöllinen kuuleminen eurooppalaisissa ja rajat ylittävissä asioissa

54 artiklan 1[...] kohta

LIITE VI

Edellä 46 artiklassa tarkoitetut verkon häiriöt

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

Kestoa koskevat olosuhteet ja todennäköiset vaikutukset liikenteeseen ovat kumulatiivisia.

LIITE VII

[...]

ASETUKSEN 50 ARTIKLASSA TARKOITETUN SUORITUSKYVYN TARKASTELUA KOSKEVAN EUROOPPALAISEN KEHYKSEN SISÄLTÖ

Suorituskyvyn osa- alue	Merkitykselliset kysymykset (suuntaa antava)
Infrastruktuuri ja laitteet	<ul style="list-style-type: none">– Fyysisen infrastruktuurin ja sen laitteiden kapasiteetti ja valmiudet, mukaan lukien TEN-T-standardien käyttöönotto– Ratakapasiteetin tai valmiuksien heikkeneminen infrastruktuurin uudistamisen, kunnossapidon tai korjauksen lykkäämisen vuoksi
Ratakapasiteetti	<ul style="list-style-type: none">– Kapasiteettitarjouksen määrä ja laatu– Kapasiteetin käyttöaste, käyttämätön kapasiteetti liikenteen kasvuun vastaamiseksi– Käytettävissä olevan (suunnitellun tai suunnittelemattoman) kapasiteetin ja markkinoiden tarpeiden kohtaaminen <u>yhden verkon ja usean verkon tasolla</u>– Kapasiteettitarjonnan vakaus, erityisesti ratatöiden osalta– Ylikuormitettu infrastruktuuri– Junien suunnitellut seisonta-ajat raja-aseilla
Liikenteen hallinta	<ul style="list-style-type: none">– Erityyppisten rautatieliikennepalvelujen täsmällisyys/viivästykset lähtöpaikassa, välipysähdyksissä ja määränpäässä sekä toiminnallisesti merkittävässä paikoissa– Junien peruutukset– Junien todelliset seisonta-ajat raja-aseilla
Häiriöiden hallinta ja kriisinhallinta	<ul style="list-style-type: none">– Sellaisen liikenteen osuus, jonka reittiä tai aikataulua voitaisiin muuttaa häiriön tai kriisin aikana– Rautatieliikenteen häiriöiden vaikutus viivästyksiin ja peruutuksiin– Häiriöiden vaikutus rautatieliikenteen harjoittajiin ja

	<p>niiden asiakkaisiin</p> <p>– Havaitut erityiskysymykset (laadulliset)</p>
<p>Digitaalisten palvelujen, välineiden ja rajapintojen käyttöönotto ja suorituskyky</p>	<p>– Kapasiteetin hallintaan, liikenteenhallintaan ja häiriöiden hallintaan liittyvien prosessien tukeminen</p> <p>– Toimitettujen tietojen täydellisyys ja laatu</p> <p>– Mukauttaminen [...] <u>Euroopan rautatiet - yhteisvityksessä</u> kehitettyyn eurooppalaiseen arkkitehtuuriin ja direktiivin (EU) 2016/797 mukaisiin asiaankuuluviin teknisiin eritelmiin</p>
<p>Sääntelyn noudattaminen; viranomaisvalvonta</p>	<p>– Prosessi-indikaattorit, joilla seurataan sääntöjen ja menettelyjen noudattamista</p> <p>– Sääntelyelimille ja ENRRB:lle tehdyt valitukset</p>

LIITE VIII

Asetuksen 48 artiklassa tarkoitetuille operatiivisille sidosryhmille annettavat tiedot

Seuraavat direktiivin (EU) 2016/797 ja kyseisen direktiivin nojalla annettujen täytäntöönpanosäädöksen mukaisesti tarvittaessa toimitetut tiedot [...], jollei [komission asetuksessa (EU) N:o 1305/2014 ja komission asetuksessa (EU) N:o 454/2011, sellaisena kuin se on muutettuna] tarkoitetuista sidosryhmien vastuista muuta johdu, on toimitettava 48 artiklan nojalla:

Rataverkon haltijan toimittamat tiedot

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

Muiden operatiivisten sidosryhmien toimittamat tiedot:

- Rahtikirjan tiedot
- Reittipyynnöt [...]
- Junan valmistelu
- Junan kulkua koskevat tiedot ja ennusteet
- Ilmoitukset liikennehäiriöistä
- Lähetysten arvioitu lähtöaika (ETD), arvioitu vaihtoaika (ETI), arvioitu saapumisaika (ETA)
- Vaunujen liikkeet
- Laadun parantamiseen pyrkivä tiedonvaihto

LIITE IX [...]

[...]

[...]

LIITE X

Vastaavuustaulukot

1. DIREKTIIVISTÄ 2012/34/EU POISTETTUIJEN SÄÄNNÖSTEN VASTAAVUUSTAULUKKO

Direktiivi 2012/34/EU	Tämä asetus
2 artiklan 6 kohta	[...] 38 artiklan 2 kohta
3 artiklan 20 kohta	21 artikla ja liite II
3 artiklan 22 kohta	[...] 36 ja 37 artikla
3 artiklan 23 kohta	4 artiklan 5 kohta ja 31 artikla
3 artiklan 27 kohta	4 artiklan 8 alakohta
3 artiklan 28 kohta	4 artiklan 13 alakohta
7 b artiklan 1 kohta	3 artiklan 1 kohta
7 b artiklan 2 kohta	3 artiklan 2 kohta
7 b artiklan 3 kohta	3 artiklan 3 kohta ja 2 artiklan 3 kohdan b alakohta
36 artikla	40 artikla
38 artiklan 1 kohta	26 artiklan 1 kohdan toinen alakohta ja 26 artiklan 6 kohta
38 artiklan 2 kohta	26 artiklan 3 kohta
38 artiklan 3 kohta	26 artiklan 4 kohta
38 artiklan 4 kohta	26 artiklan [...] 7 kohta
39 artiklan 1 kohta	11 artiklan 3 kohta
39 artiklan 2 kohta	[...] 3 artiklan 1 a kohta
40 artiklan 1 kohta	14 artikla, [...] 28 artikla ja [...] 53 artikla
40 artiklan 2 kohta	55 artiklan 7 kohta, 57 artiklan 2 kohta, 63 artiklan 1[...] kohta, 64 artiklan 1 ja 7 kohta
40 artiklan 3 kohta	55 artiklan [...] 2 ja [...] 5 [...] kohta
40 artiklan 4 kohta	57 artiklan 1 kohta

40 artiklan 5 kohta	
41 artiklan 1 kohta	7 artiklan 1 kohta
41 artiklan 2 kohta	7 artiklan 2 kohta
41 artiklan 3 kohta	7 artiklan 3 kohta
42 artiklan 1 kohta	31 artiklan 1 kohta
42 artiklan 2 kohta	31 artiklan 4 kohta
42 artiklan 3 kohta	31 artiklan 5 kohta
42 artiklan 4 kohta	31 artiklan 5 kohta [...]
42 artiklan 5 kohta	31 artiklan 7 kohta ja liitteessä I oleva 5 jakso
42 artiklan 6 kohta	31 artiklan 8 kohta
42 artiklan 7 kohta	31 artiklan 10 kohta
42 artiklan 8 kohta	31 artiklan 11 kohta
43 artiklan 1 kohta	38 artiklan 1 kohta, 32 artiklan 6, 7 ja [...] 8 kohta, 33 artiklan 1 ja 2 kohta <u>sekä liitteessä I oleva 2, 4, 5, 6 ja 7 jakso</u>
43 artiklan 2 kohta	10 artiklan 8 kohta, 11 artiklan 2 kohta, 21 artiklan 9 kohta, 38 artiklan 3 kohta ja 39 artiklan 9 kohta
43 artiklan 3 kohta	[...]
44 artiklan 1 kohta	26 artiklan 1 kohta
44 artiklan 2 kohta	32 artiklan 7 ja [...] 8 kohta
44 artiklan 3 kohta	31 artiklan 2 kohta
44 artiklan 4 kohta	28 artikla <u>ja 62 artiklan 5 kohta</u>
45 artiklan 1 kohta	32 artiklan 2 kohta
45 artiklan 2 kohta	<u>25</u> [...]artikla
45 artiklan 3 kohta	32 artiklan 10 kohta
45 artiklan 4 kohta	32 artiklan 11 kohta
46 artiklan 1 kohta	8 artiklan <u>2 a ja</u> 3 kohta, 20 artiklan 3 kohta [...] <u>ja 36</u> artiklan <u>1</u> kohta

46 artiklan 2 kohta	36 artiklan 2 kohta
46 artiklan 3 kohta	36 artiklan 3 kohta
46 artiklan 4 kohta	36 artiklan 4 kohta
46 artiklan 5 kohta	36 artiklan [...] 2 kohta
46 artiklan 6 kohta	37 [...] artikla
47 artiklan 1 kohta	21 artiklan 1 kohta ja liite II
47 artiklan 2 kohta	21 artiklan 4 kohta
47 artiklan 3 kohta	21 artiklan [...] 6 kohta, 25 artiklan 1 kohta
47 artiklan 4 kohta	8 artiklan 1 [...] ja 2 [...] kohta ja 11 artiklan 3 kohta
47 artiklan 5 kohta	8 artiklan 1 [...] kohta ja 33 artikla
47 artiklan 6 kohta	21 artiklan 6 kohta
48 artiklan 1 kohta	34 artiklan 1 kohta
48 artiklan 2 kohta	18 artiklan 4 kohta
49 artiklan 1 kohta	24 artiklan 1 kohta
49 artiklan 2 kohta	24 artiklan 2 kohta
49 artiklan 3 kohta	24 artiklan 3 kohta
50 artiklan 1 kohta	22 artiklan 1 kohta
50 artiklan 2 kohta	22 artiklan 2 kohta
50 artiklan 3 kohta	22 artiklan 1 kohta
51 artiklan 1 kohta	23 artiklan 1 kohta
51 artiklan 2 kohta	23 artiklan 1 ja 2 kohta
51 artiklan 3 kohta	23 artiklan 4 kohta
51 artiklan 4 kohta	23 artiklan 5 kohta
52 artiklan 1 kohta	12 artiklan 8 kohta
52 artiklan 2 kohta	27 artiklan 6 kohta

53 artiklan 1 kohta	35 artiklan 1 kohta
53 artiklan 2 kohta	10 artiklan 2 ja 4 kohta ja 35 artiklan 4 kohta
53 artiklan 3 kohta	9 artiklan 1 kohta
54 artiklan 1 kohta	43 artiklan 3 kohta
54 artiklan 2 kohta	43 artiklan 5 kohta
54 artiklan 3 kohta	43 artiklan 6 kohta

2. ASETUKSEN (EU) N:o 913/2010 VASTAAVUUSTAUUKKO

Asetus (EU) N:o 913/2010	Tämä asetys
1–7 artikla	
8 artikla	55 artiklan 1–4, 6, 7 ja 8 kohta sekä 56 artiklan 1 kohdan a–c ja f alakohta ja 2 kohta
9 artiklan 1 kohta	14 artiklan 1 kohta, 22 artiklan 3 ja 4 kohta, 23 artiklan 3 kohta ja 57 artikla
9 artiklan 1 kohdan a, c, d, e ja 2, 3, 4 ja 5 alakohta	
9 artiklan 1 kohdan b alakohta	15 artikla ja 22 artiklan 3 ja 4 kohta
10 artikla	
11 artikla	55 artiklan 1–4, 6, 7 ja 8 kohta
12–18 artikla	
19 artikla	49 artikla ja [...] <u>65 artiklan 7 ja 8 kohta</u>
20–25 artikla	