

Briselē, 2024. gada 11. jūnijā  
(OR. en)

10938/24

---

---

**Starpiestāžu lieta:  
2023/0271(COD)**

---

---

**TRANS 302  
CODEC 1484**

## **PIEZĪME**

---

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsekretariāts
Saņēmējs:	Padome
Iepriekš. dok. Nr.:	10059/24 + ADD 1
K-jas dok. Nr.:	11718/23 + ADD 1-4
Temats:	Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Regula par dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanu vienotajā Eiropas dzelzceļa telpā un ar ko groza Direktīvu 2012/34/ES un atceļ Regulu (ES) Nr. 913/2010 – vispārēja pieeja

---

## **I. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA**

1. Komisija 2023. gada 11. jūlijā iesniedza Padomei un Eiropas Parlamentam priekšlikumu <sup>1</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanu vienotajā Eiropas dzelzceļa telpā un ar ko groza Direktīvu 2012/34/ES un atceļ Regulu (ES) Nr. 913/2010; priekšlikuma mērķis ir palielināt infrastruktūras pieejamību, izmantojot labākus plānošanas un sadales procesus un uzlabojot pārrobežu koordināciju.
2. Regulas projekta pamatā ir Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 91. pants (parastā likumdošanas procedūra).

---

<sup>1</sup> ST 11718/23 + ADD 1–4.

3. Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja <sup>2</sup> atzinumu sniedza 2024. gada 6. februārī. Reģionu komiteja <sup>3</sup> atzinumu sniedza 2024. gada 18. martā.
4. Sauszemes transporta jautājumu darba grupa priekšlikumu apsprieda 20 reizes sanāksmēs, kas notika 2023. gada 4. septembrī, 27. septembrī, 20. oktobrī, 6. novembrī, 20. novembrī, 27. novembrī un 12. decembrī, kā arī 2024. gada 9. februārī, 13. februārī, 27. februārī, 7. martā, 14. martā, 19. martā, 11. aprīlī, 16. aprīlī, 23. aprīlī, 30. aprīlī, 14. maijā, 21. maijā un 28. maijā.
5. Pastāvīgo pārstāvju komiteja 5. jūnija sanāksmē izskatīja kompromisa tekstu, kas izrietēja no diskusijām Sauszemes transporta jautājumu darba grupā, un to lielā mērā apstiprināja, lai panāktu vispārēju pieeju. Minētajā Pastāvīgo pārstāvju komitejas sanāksmē dalībvalstis nāca klajā ar diviem papildu komentāriem, kas ir atspoguļoti šīs piezīmes pielikumā izklāstītajā tekstā. Attiecīgais teksts ir izklāstīts salīdzinājumā ar Komisijas priekšlikumu (**pasvītrots treknrakstā** un ar [...]).
6. Eiropas Parlamentā galvenā atbildīgā ir Transporta un tūrisma komiteja (*TRAN*). Par referenti tika iecelta *Tilly Metz* kundze (*Verts, LU*). Ziņojums tika iesniegts 2024. gada 5. martā; Eiropas Parlaments 2024. gada 12. marta plenārsēdē pieņēma savu sarunu pilnvarojumu.

## **II. PAŠREIZĒJAIS STĀVOKLIS**

### **A. Alternatīvi risinājumi attiecībā uz sākotnējo priekšlikumu**

7. Dalībvalstis ir paidušas atbalstu priekšlikuma mērķiem. Tomēr delegācijas ir ierosinājušas uzlabot dažus infrastruktūras jaudas plānošanas un sadales procesus, stiprināt dalībvalstu lomu un vienkāršot darbības izvērtēšanu un regulatīvo uzraudzību. Tādējādi prezidentvalsts attiecībā uz sākotnējo priekšlikumu ir izstrādājusi šādus alternatīvus risinājumus, kurus delegācijas atbalstīja.

---

<sup>2</sup> OV C, C/2024/891, 6.2.2024.

<sup>3</sup> OV C, C/2024/1982, 18.3.2024.

a. Regulas darbības joma

8. Prezidentvalsts ir atkārtoti iekļāvusi dažas iespējas piemērot atbrīvojumus vai izņēmumus no darbības jomas, kuri dzelzceļa jaudas pārvaldībai jau tika piemēroti atbilstīgi Direktīvai 2012/34/ES, bet nebija iekļauti vai pilnībā nebija iekļauti Komisijas priekšlikumā, piemēram, dzelzceļa pakalpojumi, ko veic tranzītā caur Savienību, vai autotransporta līdzekļiem paredzēti pārvadājumi turp un atpakaļ pa Lamanša tuneli (*1. pants*). Attiecībā uz starptautiskiem vilcienu ceļiem, kuros iesaistīti trešo valstu infrastruktūras pārvaldītāji, prezidentvalsts ir paredzējusi iespēju novirzīties no regulā noteiktajiem jaudas sadales laikposmiem un termiņiem, ja tas neietekmē citus Savienības infrastruktūras pārvaldītājus, kas nav iesaistīti minētajos starptautiskajos vilcienu ceļos (*38. pants*).
9. Prezidentvalsts preambulā ir iekļāvusi apsvērumus attiecībā uz to Savienības dzelzceļa tīkla daļu, kurā jauda ir pastāvīgi pieejama, neradot reālu pārslodzes risku, un attiecībā uz to Savienības dzelzceļa tīkla daļu, kura no pārējā minētā tīkla ir ģeogrāfiski nošķirta jūras dēļ; attiecībā uz šīm daļām dalībvalstīm un infrastruktūras pārvaldītājiem, īstenojot regulu, būtu jāspēj ievērot pragmatisku un samērīgu pieeju, vienlaikus pilnībā ievērojot šajā regulā noteiktos pienākumus (*6.b apsvērums*). Minētajās konkrētajās situācijās tas palīdzēs novērst pārmērīgu administratīvo slogu.

b. Drošība un aizsardzība

10. Prezidentvalsts tekstā ir atspoguļojusi visas delegāciju paustās bažas attiecībā uz drošību un aizsardzību. Pirmkārt, prezidentvalsts ir uzsvērusi, ka regula neliedz dalībvalstīm pieņemt pasākumus, lai aizsargātu būtiskas drošības vai aizsardzības intereses un lai nodrošinātu piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai militārām vajadzībām (*1. pants*). Šie pasākumi vairs neattiecas tikai uz krīzes situācijām, bet tiem piemēro tādus pašus nosacījumus kā pasākumiem, ko veic krīzes situācijās.
11. Turklāt prezidentvalsts ir paredzējusi, ka dalībvalstis var atteikt infrastruktūras jaudas izmantošanas tiesību piešķiršanu pieteikuma iesniedzējam vai tās atsaukt, ja tās konstatē, ka tas radītu nopietnu un lielu risku sabiedriskajai kārtībai vai sabiedrības drošībai, tostarp valsts drošībai un aizsardzībai. Šādam pasākumam, kas jo īpaši ietekmētu kaimiņos esošās dalībvalstis, vajadzēs būt pienācīgi pamatotam, absolūti nepieciešamam un samērīgam ar izvirzīto mērķi, un tas būs regulāri jāpārskata (*10.a pants*).

c. Trīs Eiropas satvaru izstrāde, ko veic Eiropas infrastruktūras pārvaldītāju tīkls (ENIM)

12. Prezidentvalsts ir sīkāk precizējusi noteikumus un pagarinājusi laikposmu, kas paredzēts, lai *ENIM* izstrādātu trīs Eiropas satvarus – jaudas pārvaldībai, satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības pārrobežu koordinācijai un darbības izvērtēšanai. Prezidentvalsts ir arī paredzējusi apspriešanos ar iesaistītajām ieinteresētajām personām, kā arī to, ka Eiropas Dzelzceļa transporta regulatīvo iestāžu tīkls (*ENRRB*) pirms minēto satvaru pieņemšanas sniedz ieteikumu (6., 44. un 50. pants).
13. Turklāt prezidentvalsts preambulā ir skaidri norādījusi, ka Eiropas satvaru saturs nav saistošs (15. apsvērumi). Šis precizējums ir vajadzīgs, pirmkārt, juridiskās noteiktības labad, lai infrastruktūras pārvaldītāji zinātu savu pienākumu apjomu atbilstīgi šai regulai, un, otrkārt, lai nodrošinātu, ka nav pretrunas ar *Meroni* lietas judikatūru<sup>4</sup>, jo *ENIM* ir trešā persona. Tomēr, lai nodrošinātu pietiekami saskaņotu pieeju dzelzceļa jaudas pārvaldībai, tekstā ir paredzēts, ka infrastruktūras pārvaldītājiem jācenšas ievērot minēto satvaru saturu un jebkāda novirzīšanās no tā ir jāpamato.

d. Stratēģiskās norādes

14. Prezidentvalsts ir pastiprinājusi to stratēģisko norāžu darbības jomu un nozīmību, ko dalībvalstis sniedz saviem infrastruktūras pārvaldītājiem. Konkrēti, dalībvalstis var noteikt, ka infrastruktūras pārvaldītāju pienākums ir iepriekš plānot infrastruktūras jaudu, tās var sniegt norādes par intensīvi izmantotas vai pārslogotas infrastruktūras jaudas nodalīšanu, norādes par to, kā īstenojams oficiālais mehānisms pretrunu risināšanai, vai noteikt, kā, izmantojot pamatlīgumus vai mainīgo plānošanu, rezervēt jaudu. Tomēr šādu norāžu pieņemšana dalībvalstīs joprojām ir fakultatīva, tāpat kā dalībvalstu iespēja tās padarīt saistošas. Prezidentvalsts minēto pastiprināšanu ir arī papildinājusi ar atbilstīgiem aizsardzības pasākumiem, lai izvairītos no sadrumstalotas pieejas dzelzceļa jaudas pārvaldībā, prasot dalībvalstīm savstarpēji koordinēt savas attiecīgās stratēģiskās norādes un ievērot infrastruktūras pārvaldītāju darbības neatkarību (11., 18. un 37. pants).

---

<sup>4</sup> Tiesas 1958. gada 13. jūnija spriedums, *Meroni / High Authority*, 9/56, EU:C:1958:7.

e. Jaudas plānošana

15. Prezidentvalsts ir reorganizējusi plānošanas dokumentu saturu, kas tagad ir pilnībā izklāstīts *I pielikumā*. Lai mazinātu infrastruktūras pārvaldītāju administratīvo slogu saistībā ar minētajiem plānošanas dokumentiem, prezidentvalsts ir ierobežojusi gadījumus, kad šādi dokumenti ir jāatjaunina. Piemēram, jaudas stratēģijas tiek atjauninātas tikai neparedzētu un nozīmīgu notikumu gadījumā, un jaudas modeļi tiek atjaunināti tikai tad, ja vēl nav publicēti sīkāk izstrādāti jaudas nodrošinājuma plāni (*16.–18. pants*).

f. Sociālekonomiskie, darbības un vidiskie kritēriji

16. Delegācijas atzina, ka ir svarīgi nepietiekamas jaudas pārvaldībā izmantot sociālekonomiskos, darbības un vidiskos kritērijus, lai panāktu pēc iespējas lielāku labumu sabiedrībai. Šādus kritērijus izmantos, no vienas puses, lai novērtētu alternatīvas iespējas nodalīt intensīvi izmantotus un pārslogotus infrastruktūras elementus –, paredzot infrastruktūras pārvaldītājam arī iespēju ņemt vērā vietējos vai valsts apstākļus –, un, no otras puses, lai risinātu pretrunas, ko nevarēja atrisināt, koordinējot jaudas pieprasījumus (*25. un 37. pants*). Komisijai 10 gadu laikā pēc regulas stāšanās spēkā savā ziņojumā par tās īstenošanu būs jāpārskata šādu kritēriju darbība (*73. pants*).

g. Sodi

17. Prezidentvalsts ierosināto “*kompensāciju*” par jaudas izmantošanas tiesību maiņu, ja kāda puse nepilda savas saistības, ir aizstājusi ar “*sodu*”, uzskatot, ka šis termins ir piemērotāks, lai aprakstītu šādu finansiālu stimulu visām pusēm ievērot minētās saistības. Prezidentvalsts visus noteikumus, kas saistīti ar sodiem, ir apkopojusi *40. pantā*. Prezidentvalsts ir iekļāvusi sīkāku informāciju par soda līmeņiem un modulācijām un par kritērijiem, kas jāņem vērā, nosakot minētos līmeņus un modulācijas. Šādu sodu nepiemēro jaudas ierobežojumiem, kas izriet no infrastruktūras darbiem, par kuriem infrastruktūras pārvaldītāji paziņo atbilstīgi konkrētiem nosacījumiem. Visbeidzot, prezidentvalsts ir ieviesusi principu, ka, neskarot Konvenciju par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (*COTIF*) un valsts un ES tiesību aktos paredzētās pārsūdzības tiesības, ar soda samaksu otrajai pusei tiek izsmeltas citas finanšu prasības, kas saistītas ar tām pašām izmaiņām.

h. Krīzes situācijas

18. Atspoguļojot to, ka krīzes vadība galvenokārt ir dalībvalstu kompetencē, prezidentvalsts ir svītrojusi Komisijas iespēju prasīt dalībvalstij atcelt pagaidu pasākumus, kas pieņemti, reaģējot uz krīzes situāciju. Tomēr dalībvalstīm būs jāinformē Komisija un *ENIM* par šādiem pagaidu pasākumiem, jāierobežo to saturs, saglabājot tikai to, kas ir absolūti nepieciešams krīzes situācijas risināšanai, un jākoordinē tie ar citām dalībvalstīm, ja tie ietekmē pārrobežu satiksmi (47. pants).

i. Dalībvalstu koordinācija

19. Prezidentvalsts saistībā ar vairākiem aspektiem tekstā ir paredzējusi oficiālu pienākumu īstenot koordināciju starp dalībvalstīm, lai vajadzības gadījumā nodrošinātu, ka prakse ir pietiekami saskaņota (53.a pants). Dažas delegācijas to uzskatīja par īpaši svarīgu, ņemot vērā to, ka ir atcelta Dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoru regula <sup>5</sup>, kas ietvēra koordinācijas mehānismus, kaut arī tikai attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem. Prezidentvalsts uzskata, ka, kombinējot noteikumus, kuri paredzēti šajā regulā un pārskatītajā *TEN-T* regulā, kas izveido jaunus Eiropas transporta koridorus, tiks izveidots piemērots pārvaldības satvars visiem dzelzceļa pakalpojumiem.

j. Darbības izvērtēšana

20. Prezidentvalsts ir svītrojusi ierosināto “*darbības izvērtēšanas iestādi*”, jo šai struktūrai būtu uzticēti uzdevumi, kas ir cieši saistīti ar jau esošu struktūru kompetences jomu. Tā vietā prezidentvalsts ir ierosinājusi infrastruktūras pārvaldītāju sniegto pakalpojumu darbības izvērtēšanu uzticēt *ENIM* un *ENRRB*. Konkrēti, ir saglabāts Eiropas satvars darbības izvērtēšanai un – uz tā pamata – Eiropas darbības izvērtēšanas ziņojums, paredzot *ENRRB* ieguldījumu un ieteikumus (49.–51. pants).

---

<sup>5</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 913/2010 (2010. gada 22. septembris) par Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravu pārvadājumiem.

k. Digitalizācija

21. Prezidentvalsts ir skaidri norādījusi, ka, lai novērstu nevajadzīgas investīcijas digitalizācijā, dalībvalstis var turpināt izmantot esošos jaudas pārvaldības instrumentus, ciktāl tie ļauj izpildīt regulas prasības (62. pants).

l. Deleģētie akti un īstenošanas akti

22. Prezidentvalsts ir paredzējusi, ka Komisijas pilnvaras pieņemt deleģētos aktus attiecas tikai uz aspektiem, kas ir absolūti nepieciešami, un ir vēl vairāk ierobežojusi piešķirto pilnvaru deleģējumu (10., 11., 21., 38., 39. un 48. pants). Prezidentvalsts uzskata, ka, ņemot vērā šīs regulas īpašo sarežģītību un to, ka tas nozarei ir pilnīgi jauns jaudas pārvaldības veids, bija svarīgi ļaut pārskatīt dažus regulas aspektus, lai nodrošinātu, ka tajā izklāstītie noteikumi laika gaitā joprojām ir atbilstoši. Prezidentvalsts ir skaidri noteikusi elementus, kurus varētu grozīt pielikumos, un ir paredzējusi papildu nosacījumus, lai Komisija varētu rīkoties, piemēram, lielas īstenošanas grūtības. Prezidentvalsts ir arī ieviesusi standartklauzulas attiecībā uz deleģētajiem aktiem par iespēju atsaukt pilnvaru deleģējumu, par apspriešanos ar ekspertiem un par pieņemšanas procedūru (71. pants).
23. Prezidentvalsts ir iekļāvusi *klauzulu par atzinuma nesniegšanu* attiecībā uz visiem īstenošanas aktiem, kas jāpieņem, pamatojoties uz šo regulu, un tas nozīmē, ka Komisija nepieņem īstenošanas aktu, ja *SERA* komiteja nesniedz atzinumu (72. pants).

m. ENIM balsošanas kārtība

24. Komisija ierosināja saglabāt pašreizējo *ENIM* balsošanas kārtību, proti, visiem vienas dalībvalsts infrastruktūras pārvaldītājiem kopā ir viena balss un *ENIM* pieņem lēmumus ar vienkāršu balsu vairākumu. Ņemot vērā plaši pārskatīto *ENIM* lomu un daudzus jaunus uzdevumus, kas ietekmēs jauno jaudas pārvaldības procesu, prezidentvalsts uzskatīja, ka jebkura lēmuma pieņemšanai būtu vajadzīgs lielāks divu trešdaļu balsu vairākums, vienlaikus saglabājot principu, ka katrai dalībvalstij ir viena balss (55. pants). Šī balsošanas kārtība, ko atbalsta vairākas delegācijas, nodrošinās, ka tiek ņemti vērā visi balsojumi, kas atspoguļo dažādas darbības situācijas, vienlaikus nodrošinot, ka *ENIM* ir darboties spējīgs un var pieņemt lēmumus.

## **B. Finansējums**

25. Komisija savā ietekmes novērtējumā <sup>6</sup> izvērtēja jaunās izmaksas, kas regulā paredzētas valstu publiskajām iestādēm (0,9 miljoni EUR gadā laikposmā no 2025. līdz 2050. gadam <sup>7</sup>), un jaunās izmaksas iesaistītajām ieinteresētajām personām (79,3 miljoni EUR gadā).  
Salīdzinājumam – paredzams, ka kopējie ieguvumi, ieskaitot ārējo izmaksu samazinājumu, būs 519,3 miljoni EUR gadā.
26. Komisija priekšlikumam pievienotajā tiesību akta finanšu pārskatā <sup>8</sup> noteica, ka attiecībā uz *ENIM* darbību, tostarp tīkla koordinātoru, un *ENRRB* sekretariātu var izmantot ES līdzfinansējumu Eiropas infrastruktūras savienības instrumenta (EISI) tehniskās palīdzības veidā laikposmā no 2025. līdz 2027. gadam. Komisija ir paredzējusi līdzfinansējumu 5,5 miljonu EUR apmērā ik gadu no 2025. līdz 2027. gadam <sup>9</sup> un ir norādījusi, ka šā līdzfinansējuma laiku varētu pagarināt atkarībā no diskusijām par nākamo daudzgadu finanšu shēmu.

## **III. PAPILDU KOMENTĀRI, KAS SNIEGTI PASTĀVĪGO PĀRSTĀVJU KOMITEJĀ**

27. Šīs piezīmes pielikumā izklāstītais kompromiss atspoguļo vēl divus komentārus, ko dalībvalstis izteica Pastāvīgo pārstāvju komitejas 5. jūnija sanāksmē:
- intermodālo pārvadājumu operatori tagad ir skaidri minēti to iesaistīto ieinteresēto personu vidū, kas piedalīsies *ENIM* darba grupu koordinācijas un apspriešanās procesā (*56. pants*);

---

<sup>6</sup> ST 11718/23 ADD3, jo īpaši 7. un 11. tabula.

<sup>7</sup> No tiem: 0,3 miljoni EUR *ENRRB* sekretariāta darbībai, 1,1 miljons EUR kā izpildes izmaksas, mīnus 0,5 miljoni EUR izmaksu ietaupījumi.

<sup>8</sup> ST 11718/23.

<sup>9</sup> Iespējams, būs jāpielāgo, jo šajā aplēsē ir iekļauta darbības izvērtēšanas iestādes izveide, ko prezidentvalsts svītvoja.

- infrastruktūras pārvaldītājiem, kas ir atbildīgi par līnijām, kuras ietilpst EBTA valstu un Transporta kopienas dibināšanas līguma <sup>10</sup> dienviadaustrumeiropas pušu *TEN-T* pamattīklā un paplašinātajā pamattīklā, vajadzētu būt tiesībām būt *ENIM* locekļiem bez balsstiesībām ar nosacījumu, ka minētās valstis vai puses piemēro regulu, pamatojoties uz starptautisku nolīgumu, kas noslēgts ar ES (*21.a apsvēruma un 55. pants*).

#### IV. SECINĀJUMI

28. Ņemot vērā minēto, Padome tiek aicināta panākt vispārēju pieeju attiecībā uz priekšlikumu Regulai par dzelzeļa infrastruktūras jaudas izmantošanu vienotajā Eiropas dzelzeļa telpā.

---

<sup>10</sup> Padomes Lēmums (ES) 2017/1937 par to, lai Eiropas Savienības vārdā parakstītu un provizoriski piemērotu Transporta kopienas dibināšanas līgumu.

2023/0271 (COD)

Priekšlikums

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA**

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

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,  
ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. pantu,  
ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,  
pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,  
ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu <sup>11</sup>,  
ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu <sup>12</sup>,  
saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

---

<sup>11</sup> [OV C, C/2024/891, 6.2.2024.\[...\]](#)

<sup>12</sup> [OV C, C/2024/1982, 18.3.2024.\[...\]](#)

tā kā:

- (1) Komisijas paziņojumā “Eiropas zaļais kurss”<sup>13</sup> ir noteikts klimatneitralitātes mērķis, kas Savienībai jāsasniedz līdz 2050. gadam, kā arī skaidrs mērķis līdz 2030. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu neto emisijas vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni. **Abi mērķi ir noteikti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2021/1119. Eiropas zaļais kurss**[...] aicina par 90 % samazināt transporta radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas, vienlaikus strādājot, lai īstenotu nulles piesārņojuma ieceri<sup>14</sup> – līdz 2030. gadam par vairāk nekā 55 % samazināt gaisa piesārņotāju emisiju ietekmi uz veselību un panākt, ka par 30 % mazāk cilvēku pastāvīgi traucē transporta troksnis. Transports rada aptuveni 25 % no Savienības kopējām siltumnīcefekta gāzu emisijām, un pēdējos gados to apjoms ir palielinājies. Eiropas zaļajā kursā ir noteikta prioritāte būtisku daļu no 75 % iekšzemes kravu, ko patlaban pārvadā pa autoceļiem, novirzīt uz dzelzceļu un iekšzemes ūdensceļiem. Dzelzceļš lielā mērā ir elektrificēts un energoefektīvs transporta veids, tāpēc dzelzceļa pakalpojumu plašākai izmantošanai būtu jāpalīdz samazināt transporta radītās emisijas un enerģijas patēriņu.
- (2) Paziņojumā par Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju<sup>15</sup> ir noteikti starpposma mērķrādītāji, kas iezīmē Savienības transporta sistēmas virzību uz ilgtspējīgas, viedas un noturīgas mobilitātes mērķu sasniegšanu. Tajā paredzēts, ka dzelzceļa kravu pārvadājumu apjomam līdz 2030. gadam būtu jāpalielinās par 50 %, bet līdz 2050. gadam — jādivkāršojas; ātrgaitas dzelzceļa satiksmes apjomam līdz 2030. gadam būtu jādivkāršojas, bet līdz 2050. gadam — jātrīskāršojas, savukārt regulārajiem kolektīvajiem braucieniem ne vairāk kā 500 km attālumā līdz 2030. gadam Savienībā vajadzētu kļūt oglekļneitrāliem. Lai sasniegtu šos mērķus, dzelzceļa transportam [...] **būtu** jāklūst pievilcīgākam, piedāvājot cenas ziņā pieejamus un uzticamus pakalpojumus, kas labāk pielāgoti ceļotāju un kravu nosūtītāju vajadzībām.

---

<sup>13</sup> Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Eiropadomei, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Eiropas zaļais kurss”, COM(2019) 640 final, 2019. gada 11. decembris.

<sup>14</sup> Komisijas paziņojums “Ceļš uz veselīgu planētu itin visiem. ES Gaisa, ūdens un augsnes nulles piesārņojuma rīcības plāns”, COM(2021) 400 final, 2021. gada 12. maijs.

<sup>15</sup> Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija – Eiropas transporta virzība uz nākotni”, COM(2020) 789 final, 2020. gada 9. decembris.

- (3) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2012/34/ES <sup>16</sup> ir paredzēti noteikumi, kas piemērojami dzelzceļa infrastruktūras pārvaldībai un ekspluatācijai, kā arī principi un procedūras, kas piemērojamas dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadalei iekšzemes un starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem.
- (4) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 913/2010 <sup>17</sup> paredz izveidot dzelzceļa kravu pārvadājumu koridorus un vienas pieturas aģentūras, lai atvieglotu infrastruktūras jaudas pieprasīšanu starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem.
- (5) Dzelzceļa infrastruktūras jaudas **pārvaldībai** un **dzelzceļa** satiksmes pārvaldībai ir izšķiroša nozīme dzelzceļa nozares pilnvērtīgā darbībā. Dzelzceļa transporta pakalpojumu, **jo īpaši pārrobežu dzelzceļa pakalpojumu**, sniegšana ir rūpīgi jāplāno un jākoordinē, lai vilcieni ar ļoti atšķirīgiem raksturlielumiem (piemēram, ātrumu un bremsēšanas ceļu) varētu droši koplietot vienus un tos pašus sliežu ceļus. Optimāla **un saskanota** jaudas pārvaldība rada vairāk iespēju dzelzceļa pakalpojumiem un palielina to uzticamību **un nepārtrauktību**. **Šai** regulai būtu jānodrošina infrastruktūras pārvaldītājiem pietiekama elastība efektīvai jaudas pārvaldībai, vienlaikus nodrošinot **pārredzamu un** nediskriminējošu attieksmi pret visiem [...] **pieteikumu iesniedzējiem** saistībā ar to piekļuvi tīklam, **kas tādējādi nodrošina godīgu konkurenci**.
- (6) Direktīvā 2012/34/ES ir atzītas dalībvalstu tiesības nepiemērot noteikumus par dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali konkrētām dzelzceļa tīkla daļām vai konkrētiem dzelzceļa pakalpojumiem, ja šāda izslēgšana no Savienības tiesību aktu darbības jomas neietekmētu vienotās Eiropas dzelzceļa telpas darbību. Šie izņēmumi būtu jāpiemēro arī turpmāk, un dalībvalstīm būtu jāsauglabā tiesības turpmāk pieprasīt šādus izņēmumus arī saistībā ar šo regulu.

---

<sup>16</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu [...](OV L 343, 14.12.2012., 32. lpp.).

<sup>17</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 913/2010 (2010. gada 22. septembris) par Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravu pārvadājumiem (OV L 276, 20.10.2010., 22. lpp.).

**(6.a) Lamanša pastāvīgā savienojuma darbību reglamentē jo īpaši 1986. gada 12. februārī Kenterberijā parakstītais Līgums starp Franciju un Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienoto Karalisti par Lamanša pastāvīgā savienojuma būvniecību un ekspluatāciju, ko veic privāti koncesionāri (turpmāk tekstā – “Kenterberijas līgums”), un Koncesijas nolīgums starp valsts sekretāru transporta jautājumos, *Le Ministre de l'Urbanisme du Logement et des Transports, The Channel Tunnel Group Limited un France-Manche S.A.* (turpmāk tekstā – “Koncesijas nolīgums”); atbilstīgi minētajam līgumam un minētajam nolīgumam koncesionāriem ir jāpārvalda infrastruktūra un jānodrošina autotransporta līdzekļiem paredzēti pārvadājumi turp un atpakaļ. Direktīvu 2012/34/ES, izņemot dažus pantus, nepiemēro uzņēmumiem, kuri veic vienīgi autotransporta līdzekļiem paredzētus pārvadājumus turp un atpakaļ pa Lamanša tuneli vai pārvadājumu darbības autotransporta līdzekļu pārvadāšanai turp un atpakaļ pa minēto tuneli. Tāpat nav lietderīgi šo regulu piemērot infrastruktūras jaudas pārvaldībai saistībā ar šādu pakalpojumu sniegšanu. Ja vien nav paredzēts citādi, šī regula būtu jāpiemēro infrastruktūras jaudas pārvaldībai saistībā ar citu pakalpojumu sniegšanu, piemēram, pasažieru un kravas vilcieniem.**

**Turklāt atbilstīgi Kenterberijas līgumam un Koncesijas nolīgumam koncesionāriem ir pienākums ievērot minētā nolīguma noteikumus, Francijā un Apvienotajā Karalistē spēkā esošos normatīvos aktus un ES noteikumus, kas piemērojami Lamanša pastāvīgā savienojuma būvniecībai un ekspluatācijai. Francijas un Lielbritānijas valdībām ir pienākums censties savstarpēji koordinēt darbības un veikt tādus pasākumus, tostarp īstenot pieejas starptautiskām organizācijām, kas ir nepieciešami jo īpaši Lamanša pastāvīgā savienojuma ekspluatācijai saskaņā ar Koncesijas nolīgumu. Tādēļ dažu šīs regulas noteikumu piemērošana Lamanša pastāvīgā savienojuma infrastruktūrai būtu jāizslēdz, ja šāda piemērošana var būt pretrunā Apvienotajā Karalistē spēkā esošo tiesību aktu piemērošanai. Tas attiecas uz noteikumu, ar ko nosaka robežvērtības intensīvi izmantotai vai pārslogotai infrastruktūrai.**

(6.b) Īstenojot šo regulu attiecībā uz to Savienības dzelzceļa tīkla daļu, kurā jauda ir pastāvīgi pieejama un nav paredzams, ka īstermiņā vai vidējā termiņā notiks būtiskas izmaiņas, vai attiecībā uz to Savienības dzelzceļa tīkla daļu, kura no pārējā Savienības tīkla ir ģeogrāfiski nošķirta jūras dēļ un attiecībā uz kuru nav konkrētas vajadzības koordinēt darbības ar citām dalībvalstīm vai infrastruktūras pārvaldītājiem, kas pārvalda infrastruktūru, kura atrodas citās dalībvalstīs, dalībvalstīm un infrastruktūras pārvaldītājiem būtu jāspēj ievērot pragmatisku un samērīgu pieeju, lai izvairītos no nesamērīgām izmaksām un administratīvā sloga, vienlaikus ievērojot šajā regulā noteiktos pienākumus.

(6.c) Šai regulai nebūtu jāliedz dalībvalstīm pieņemt pasākumus, kas vajadzīgi, lai aizsargātu būtiskas drošības vai aizsardzības intereses un lai nodrošinātu, ka militārajiem spēkiem ir pietiekama piekļuve dzelzceļa infrastruktūrai.

(6.d) Transporta infrastruktūra ir visas ekonomikas un sabiedrības balsts. Dažas dzelzceļa infrastruktūras ir ārkārtīgi svarīgas, lai nodrošinātu sabiedrībai būtisku funkciju labu darbību, un tās ir stratēģiski nozīmīgas valsts drošības ziņā. Dažos gadījumos jaudas izmantošanas tiesību piešķiršana pieteikuma iesniedzējam varētu apdraudēt sabiedrisko drošību vai sabiedrisko kārtību Savienībā, tostarp dalībvalstu līmenī, piemēram, ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums plāno, izmantojot dalībvalsts dzelzceļa infrastruktūru, pārvadāt bīstamas preces vai ieročus, kas nelikumīgi ievesti Savienībā. Lai garantētu netraucētu, drošu un neapdraudētu dzelzceļa transporta satiksmi un lai dalībvalstis nodrošinātu savu dzelzceļa transporta infrastruktūras aizsardzību, būtu jāatļauj dalībvalstīm prasīt infrastruktūras pārvaldītājiem atteikt infrastruktūras jaudas izmantošanas tiesību piešķiršanu pieteikuma iesniedzējam vai tās atsaukt, ja piekļuve to infrastruktūrai apdraud sabiedrisko kārtību vai sabiedrisko drošību, tostarp valsts drošību un aizsardzību. Jebkuram šādam lēmumam vajadzētu būt pienācīgi pamatotam un absolūti nepieciešamam un samērīgam ar izvirzīto mērķi, nemot vērā arī minētā lēmuma ietekmi uz konkurenci un piegādes ķēžu nepārtrauktību, jo īpaši attiecībā uz kritisko izejvielu piegādi, un ja pieprasītās jaudas izmantošanas tiesības ir vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesības. Novērtējot sabiedriskās drošības vai sabiedriskās kārtības apdraudējumu, attiecīgā dalībvalsts cita starpā var nemt vērā to, ka pieteikuma iesniedzējam piemēro Savienības pieņemtos ierobežojošos pasākumus, un šādu pasākumu pieņemšanas iemeslus, to, ka pieteikuma iesniedzējs pieder personai vai vienībai, uz kuru attiecas Savienības

**pieņemtie ierobežojošie pasākumi, vai ka tas darbojas šādas personas vai vienības vārdā vai vadībā, vai ka pieteikuma iesniedzējs vai minētā persona vai vienība ir iesaistīti nelikumīgās darbībās vai darbībās, kuras veicina trešās valsts militāro spēju attīstību, kas apdraud dalībvalsts drošību. Dalībvalstij šāds lēmums būtu regulāri jāpārskata, jo īpaši, regulāri novērtējot, vai tas joprojām ir pamatots un samērīgs. Dalībvalstij par pieņemto lēmumu un tā iemesliem būtu jāinformē Komisija, regulatīvā iestāde un – vairāktiklu jaudas izmantošanas tiesību gadījumā – pārējās attiecīgās dalībvalstis un darbības būtu jākoordinē ar minētajām pārējām dalībvalstīm, ja tās pauž bažas par pieņemto lēmumu.**

- (7) Dzelzceļa infrastruktūras jaudas pārvaldības noteikumiem un procedūrām būtu labāk jāatspoguļo visu dzelzceļa tirgus segmentu vajadzības. Tajos jo īpaši būtu jāņem vērā nepieciešamība nodrošināt pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, **tostarp pakalpojumiem, kurus sniedz atbilstīgi sabiedrisko pakalpojumu saistībām**, pieejamās jaudas ilgtermiņa stabilitāti un īstermiņa elastību kravu pārvadājumiem reaģēšanai uz tirgus pieprasījumu. Tāpēc jaudas pārvaldības procesam vairs nevajadzētu būt galvenokārt ikgadējam, bet to vajadzētu organizēt trīs secīgos posmos: jaudas stratēģiskā plānošana, dzelzceļa pakalpojumu grafika plānošana un jaudas sadale, kā arī jaudas pielāgošana un pārplānošana. Labāk definētu un strukturētu posmu ieviešana, kas paredz iespēju veikt jaudas pārvaldības ilgtermiņa plānošanu un īstermiņa pielāgošanu, sevišķi nāktu par labu pakalpojumiem, kurus ir grūtāk plānot iepriekš vai kurus ir sarežģītāk organizēt, piemēram, kravas vilcienu un pārrobežu pasažieru vilcienu pakalpojumiem.
- (8) Arvien lielāka Savienības dzelzceļa tīkla daļa ir vai nu pārslogota, vai arī tuva pārslodzei, un ar to nevar nodrošināt visu pieteikumu iesniedzēju pieprasīto dzelzceļa infrastruktūras jaudu un atbalstīt dzelzceļa transporta apjoma turpmāku pieaugumu. Paredzams, ka vidējā termiņā un ilgtermiņā pieejamo jaudu palielinās infrastruktūras attīstīšana un digitalizācija atbilstīgi savstarpējas izmantojamības tehniskajai specifikācijai, kas izstrādāta saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/797, jo īpaši Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma (ERTMS). Tomēr infrastruktūras pārvaldītājiem [...] **būtu** [...] jānosaka prioritātes **intensīvi izmantoto vai pārslogoto posmu izmantošanai. Dalībvalstīm vajadzētu būt tiesībām sniegt infrastruktūras pārvaldītājam stratēģiskas norādes, lai nodrošinātu, ka dzelzceļa jaudas plānošana un izmantošana, jo īpaši intensīvi izmantotos vai pārslogotos posmos, atbilst to vispārējiem mērķiem un politikas ievirzēm, vienlaikus ievērojot attiecīgā infrastruktūras pārvaldītāja ar darbību**

saistītos pienākumus. Infrastruktūras pārvaldītājiem būtu jānovērtē dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantojums, pamatojoties uz objektīvām, pārredzamām un atbilstīgām procedūrām un metodēm un maksimāli ņemot vērā kopīgo metodi, kas jāizstrādā ENIM. Komisija būtu jāpilnvaro ar īstenošanas aktu noteikt ENIM izstrādājamās metodes vispārējos pamatprincipus. Pieņemot šo aktu, Komisijai būtu jāatturas noteikt sīki izstrādātus elementus, kas iekļaujami minētajā metodē.

(8.a) Lai nodrošinātu dzelzceļa infrastruktūras jaudas optimālu izmantošanu, plānošanas un sadales procesā būtu jāņem vērā sociālekonomiskie, darbības un vidiskie kritēriji, jo īpaši, novērtējot alternatīvas sadales iespējas, ja infrastruktūras elements ir deklarēts kā intensīvi izmantots vai pārslogots, un pretrunu risināšanas nolūkos. Jo īpaši Eiropas infrastruktūras pārvaldītāju tīklam (ENIM), kas izveidots atbilstīgi Direktīvai 2012/34/ES, būtu jābalstās uz šādiem kritērijiem, lai noteiktu procedūras alternatīvu nodalīšanas iespēju novērtēšanai un pretrunu risināšanai. Minētajām procedūrām vajadzētu būt, cik vien iespējams, vienkāršām un vispārīgi noteiktām, lai tās varētu piemērot vairumā gadījumu.[...]

(9) Jaudas stratēģiskajai plānošanai, ko veic infrastruktūras pārvaldītāji, būtu jāuzlabo dzelzceļa infrastruktūras izmantojums, prognozējot pieprasījumu pēc dzelzceļa pakalpojumiem, tostarp, analizējot paredzamo transporta tirgus attīstību, un ņemot vērā plānoto infrastruktūras attīstīšanu, atjaunošanu un apkopi. Tai būtu jānodrošina, ka dzelzceļa infrastruktūras jauda tiek sadalīta tā, lai maksimāli palielinātu dzelzceļa pakalpojumu vērtību sabiedrībai. Infrastruktūras pārvaldītājiem būtu jānodrošina, ka stratēģiskā plānošana sniedz arvien detalizētāku informāciju par pieejamo jaudu un ka tieši šī informācija ir pamats jaudas sadalei.

- (10) Lai nodrošinātu, ka jauda ir pieejama sadalei dažādiem dzelzceļa tirgus segmentiem, jo īpaši kravu pārvadājumiem un pārrobežu dzelzceļa pārvadājumiem, būtu jāļauj infrastruktūras pārvaldītājiem jau iepriekš plānot jaudas izmantošanu pārslogotos vai intensīvi izmantotos dzelzceļa tīkla posmos un vajadzības gadījumā šādu plānošanu attiecināt arī uz citiem tīkla posmiem. Šajā jaudas iepriekšējā plānošanā būtu jāņem vērā atšķirīgās jaudas sadales metodes un dažādu dzelzceļa tirgus segmentu īpatnības. Tam būtu jāļauj labāk izmantot dzelzceļa infrastruktūru, jaudas sadales posmā grupējot vilcienus ar līdzīgiem ekspluatācijas raksturlielumiem.
- (11) Sadalot jaudu, infrastruktūras pārvaldītājiem būtu jāievēro **sava** jaudas piedāvājuma stratēģiskā[...] **plānošana**, vienlaikus [...] **nodrošinot**, ka jauda tiek sadalīta taisnīgi un nediskriminējoši saskaņā ar tirgus pieprasījumu. Šajā nolūkā dažus jaudas pieprasījumus var noraidīt, **tostarp, kad piemēro mehānismus pretrunu risināšanai**, un jaudas piedāvājuma plāns [...] **būtu pastāvīgi** jāatjaunina, lai atspoguļotu [...] **pieejamo jaudu**. **Mehānismiem pretrunu risināšanai būtu jāņem vērā atšķirīgās jaudas sadales metodes un dažādu dzelzceļa tirgus segmentu īpatnības.**
- (12) Dažādiem dzelzceļa tirgus segmentiem ir atšķirīgas spējas prognozēt savas dzelzceļa infrastruktūras jaudas vajadzības. Jo īpaši daži kravu pārvadājumu pakalpojumu sniedzēji var nespēt laikus noteikt savas jaudas vajadzības, lai tās varētu iekļaut kustības grafikā, t. i., vilcienu un ritošā sastāva kustības gada plānā, un šīs vajadzības var neizdoties pielāgot gada grafikam. Tāpēc infrastruktūras pārvaldītājiem vajadzētu būt iespējai pietiekamā daudzumā piedāvāt pietiekamas kvalitātes jaudu arī tādiem dzelzceļa pakalpojumiem, pēc kuriem ir nestabils pieprasījums, kuri tiek organizēti salīdzinoši īsā laikā, ietver vairāk nekā vienu vilciena braucienu un var notikt atkārtoti laikposmā, kas var nesakrist ar kustības grafika laikposmu.

- (13) Dzelzceļa infrastruktūras jaudas pieprasījuma pieteikumu iesniedzējiem vajadzētu būt iespējai katru gadu plānot un pieprasīt dzelzceļa infrastruktūras jaudu, izmantojot kustības grafiku. Turklāt pieteikumu iesniedzējiem vajadzētu būt iespējai pieprasīt dzelzceļa infrastruktūras jaudu daudz savlaicīgāk, lai nodrošinātu stabilus daudzgadu dzelzceļa pakalpojumus, izmantojot pamatlīgumus. Visbeidzot, pieteikumu iesniedzējiem vajadzētu būt iespējai pieprasīt jaudu brīdī, kas ir tuvs atsevišķu vilcienu ekspluatācijas laikam, iesniedzot *ad hoc* jaudas pieprasījumus, vai saistībā ar atkārtoti sniegtiem vilcienu pakalpojumiem, izmantojot mainīgās plānošanas pieprasījumus. **Tā kā mainīgā plānošana ir īpaši piemērota dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem, ņemot vērā to raksturlielumus, jaudas sadalei, izmantojot mainīgās plānošanas procesu, būtu jāattiecas vismaz uz dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem.**
- (14) Ievērojama daļa dzelzceļa kravu pārvadājumu ir tālsatiksmes pārvadājumi, un tiem nepieciešama infrastruktūras pārvaldītāju pārrobežu koordinācija. Politikas mērķis palielināt dzelzceļa satiksmi ir atkarīgs arī no pārrobežu pasažieru pārvadājumu pakalpojumu attīstības. Lai atvieglotu un veicinātu pārrobežu satiksmes pieaugumu vienotajā Eiropas dzelzceļa telpā, ir jānodrošina dzelzceļa infrastruktūras jaudas pārvaldības noteikumu un procedūru lielāka konsekvence [...] **un saskaņota pieeja**. Attiecīgi būtu jāstiprina [...] **ENIM** loma, [...] uzticot **tam** izstrādāt pamatnostādnes, **lai uzlabotu saskaņotu** [...] šīs regulas īstenošanu attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras jaudas pārvaldības procedūrām un metodikām, un aktīvi koordinēt pārrobežu jaudu un satiksmi. Jo īpaši [...] **ENIM** būtu jāizstrādā Eiropas jaudas pārvaldības satvars, Eiropas satvars pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai, kā arī Eiropas satvars darbības izvērtēšanai.
- (15) [...] **ENIM** izstrādātajos Eiropas satvaros būtu jāparedz pamatnostādnes, **tostarp kopīgi principi un procedūras**, ko infrastruktūras pārvaldītājam būtu jācenšas pēc iespējas labāk ievērot. [...] **Lai gan minētajiem satvariem un tajos ietvertajiem elementiem nevajadzētu būt saistošiem un infrastruktūras pārvaldītājiem būtu jāsaģlabā** [...] atbildība par saviem ar darbību saistītajiem lēmumiem, [...] **infrastruktūras pārvaldītājiem būtu** [...] **jāpaskaidro** jebkāda novirzīšanās no **minētajiem** [...] satvariem, **kā paredzēts šajā regulā** [...]. [...] Šī pieeja **lauj** nodrošināt līdzsvaru starp koordinācijas un saskaņotu pieeju piemērošanas vajadzībām vienotajā Eiropas dzelzceļa telpā un nepieciešamību pielāgot procedūras un metodikas konkrētu ģeogrāfisko apgabalu īpašajiem apstākļiem. Pēc [...] **desmit** šīs regulas piemērošanas gadiem Komisijai **šīs regulas izvērtēšanā** būtu jānovērtē, vai procedūru un

metodiku konverģences stāvoklis un infrastruktūras pārvaldītāju koordinācijas procesa rezultativitāte, kā arī vispārējais progress virzībā uz vienotas Eiropas dzelzceļa telpas izveidi ir pietiekams pamats, lai **šo regulu grozītu** [...]  **nolūkā paredzēt saistošus noteikumus** [...] **ENIM** izstrādāto Eiropas satvaru elementu aizstāšanai.

**(15.a) ENIM būtu jāizraugās tīkla koordinators atbalsta un darbības uzdevumu veikšanai.**

**Nemot vērā RailNetEurope pieredzi un ieguldījumu dzelzceļa infrastruktūras jaudas pārvaldības uzlabošanā, ENIM būtu jāapsver iespēja šo bezpeļņas asociāciju iecelt tīkla koordinatoru.**

- (16) Noteikumiem par pārrobežu dzelzceļa satiksmes pārvaldību normālos apstākļos un traucējumu gadījumā būtu jāveicina dzelzceļa transporta pakalpojumu raita, noturīga un netraucēta darbība. Tajos būtu jāparedz sistēma strukturētai koordinācijai starp infrastruktūras pārvaldītājiem un citām ieinteresētajām personām.
- (17) Dzelzceļa infrastruktūras ekspluatācija prasa ne tikai ciešu sadarbību starp infrastruktūras pārvaldītājiem, bet arī ciešu sadarbību ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un citām ieinteresētajām personām, kas tieši iesaistītas dzelzceļa un multimodālajos pārvadājumos un loģistikas darbībās. Tāpēc ir jāparedz strukturēta koordinācija starp infrastruktūras pārvaldītājiem un citām ieinteresētajām personām.
- (18) Viens no aspektiem, ko visaugstāk vērtē dzelzceļa klienti, ir dzelzceļa pakalpojumu uzticamība. Ļoti svarīgs aspekts netraucētai dzelzceļa sistēmas darbībai ir arī grafiku uzticamība, jo dzelzceļa sistēmā pastāv cieša mijiedarbība starp pakalpojumiem un tīkla eksternalitātēm. Šā iemesla dēļ līdz minimumam būtu jāsamazina novirzes no grafika. Turklāt būtu jāievieš atbilstīgu stimulu sistēma, kuras mērķis ir veicināt infrastruktūras pārvaldītāju, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un citu attiecīgo ieinteresēto personu saistību izpildi. Šiem stimuliem vajadzētu būt gan ekonomiskiem, gan ar ekonomiku nesaistītiem.

**(18.a) Ar šo regulu būtu jāizveido sistēma attiecībā uz sodiem, kas jāmaksā, ja kāda no pusēm – vai nu infrastruktūras pārvaldītājs, vai pieteikuma iesniedzējs – nepilda savas saistības attiecībā uz piešķirtajām jaudas tiesībām. Soda apmēram, kas pusei, kura ierosina izmaiņas jaudas izmantošanas tiesībās, jāmaksā otrai pusei, vajadzētu būt tādām, lai tie efektīvi stimulētu infrastruktūras pārvaldītāju un pieteikumu iesniedzējus ievērot plānoto jaudas izmantojumu un līdz minimumam samazinātu traucējumus. Minētajiem apmēriem vajadzētu būt samērīgiem un nediskriminējošiem, un tajos būtu jāņem vērā vairāki faktori, tostarp izmaiņu ietekme, laiks, kādā izmaiņas ierosinājusī puse ir otrai pusei sniegusi paziņojumu par izmaiņām, alternatīvās jaudas kvalitāte, ja izmaiņas ir radījis infrastruktūras pārvaldītājs, vai tas, ja izmaiņas ir radījis pieteikuma iesniedzējs, – vai jaudu var pārdalīt un izmantot cits pieteikuma iesniedzējs. Neskarot 1980. gada 9. maija Konvenciju par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem, kas grozīta ar 1999. gada 3. jūnija Vilnas protokolu (“COTIF”), jo īpaši attiecīgā gadījumā minētās konvencijas E papildinājuma 8. panta 1. punkta I apakšpunktu, un tiesības pārsūdzēt lēmumus par samaksāto sodu, tās puses sodam, kas ierosina izmaiņas saskaņā ar šo regulu, būtu jāizsmel citas finansiālās prasības attiecībā uz otru pusi saistībā ar tām pašām izmaiņām, lai izvairītos no dubultas kompensācijas, vairākkārtīgas tiesvedības un ilgas, apgrūtināšanas un smagas procedūras, ko radītu prasība par zaudējumu atlīdzību, kurā tiek prasīts pilnībā atlīdzināt minētajai otrai pusei nodarīto kaitējumu.**

(19) Dzelzceļa infrastruktūras **pakalpojumu** un **dzelzceļa** transporta pakalpojumu kvalitātes pastāvīga uzraudzīšana ir priekšnoteikums šo pakalpojumu kvalitātes uzlabošanai. Tāpēc ir jāizveido pārredzama un objektīva rādītāju sistēma, kas sniedz atgriezenisko saiti par darbības aspektiem, kuri ir būtiski dažādām iesaistītajām ieinteresētajām personām un dzelzceļa transporta pakalpojumu galalietotājiem. Šīs sistēmas galvenajai funkcijai vajadzētu būt vērstai uz iesaistīto ieinteresēto personu saistību izpildes un snieguma uzlabojumu uzraudzību laika gaitā, vienlaikus ņemot vērā dažādos apstākļus un īpatnības dzelzceļa nozarē. [...]

(20) Lai uzlabotu dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumu kvalitāti vienotajā Eiropas dzelzceļa telpā, [...] **ENIM** [...] būtu **jāizveido Eiropas** satvars [...] darbības **izvērtēšanai**. Šim satvaram būtu **jātiecas nodrošināt** [...], ka visi ES infrastruktūras pārvaldītāji darbības rezultātu mērīšanai izmanto kopīgus principus un metodikas, piemērojot saskaņotus rādītājus. Ar šo satvaru būtu jāspēj noteikt ES dzelzceļu tīkla darbības trūkumus. Tam būtu **jātiecas nodrošināt** [...], ka infrastruktūras pārvaldītāji darbības mērķus nosaka tā, lai tiktu ņemtas vērā to pārvaldītā tīkla īpatnības, bet vienlaikus tiktu nodrošināta saskaņotība, nosakot būtiskākās darbības nepilnības. Satvaram būtu jāļauj infrastruktūras pārvaldītājiem sadarboties ES līmenī, lai noteiktu pasākumus, ar kuriem risināt darbības nepilnības un sekot līdz to ietekmei. [...] **ENIM** [...] būtu regulāri jāpārskata šis satvars, lai nodrošinātu tā mērķderīgumu.

**(20.a) ENIM būtu jāizstrādā Eiropas darbības izvērtēšanas ziņojums, kas aptver vismaz līnijas, kuras iekļautas Eiropas transporta koridoros, kas noteikti [jaunajā TEN-T regulā]. Eiropas Dzelzceļa transporta regulatīvo iestāžu tīklam (ENRRB) būtu jāpiedalās minētajā izvērtēšanā, sniedzot savu novērtējumu un ieteikumus par dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumu un dzelzceļa transporta pakalpojumu darbību.**

(21) Lai nodrošinātu efektīvu [...] dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju koordināciju **ES līmenī**, [...] **ENIM** [...] būtu jāsāk darboties aktīvāk. Šajā darbībā būtu jāiekļauj lēmumu pieņemšanas mehānismi, kas ļautu [...] dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem rezultatīvi koordinēt dzelzceļa infrastruktūras jaudas stratēģisko plānošanu.

**(21.a) Visiem tiem dalībvalstu infrastruktūras pārvaldītājiem, kas ir atbildīgi par līnijām, kuras ietilpst TEN-T pamattīklā un paplašinātajā pamattīklā, vajadzētu būt ENIM locekļiem. Arī citiem dalībvalstu infrastruktūras pārvaldītājiem vajadzētu būt iespējai piedalīties ENIM apspriedēs bez balsstiesībām. Turklāt Savienības interesēs ir ļaut bez balsstiesībām piedalīties ENIM tiem infrastruktūras pārvaldītājiem, kuri ir atbildīgi par līnijām TEN-T pamattīklā vai paplašinātajā pamattīklā Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācijas (EBTA) dalībvalstīs un Dienvidaustrumeiropas pusēs Transporta kopienas dibināšanas līguma pusēm, ko Savienība parakstījusi saskaņā ar Padomes Lēmumu (ES) 2017/1937, ar noteikumu, ka minētās valstīs vai puses piemēro šo regulu saskaņā ar starptautisku nolīgumu, kas noslēgts ar Savienību. Šīs valstīs un puses ir cieši saistītas ar Savienību transporta nozarē. Turklāt to ģeogrāfiskās atrašanās vietas dēļ lielākajai daļai ir svarīgi dzelzceļa savienojumi ar ES dalībvalstīm**

**vai tranzīta satiksme starp divām vai vairākām ES dalībvalstīm. Tāpēc to ieguldījums ENIM darbā ir svarīgs.**

**(21.b) Dalībvalstu pasākumi un politikas ievirzes, kas ietekmē pārrobežu dzelzceļa pakalpojumus, būtu jākoordinē starp dalībvalstīm, ciktāl tas iespējams esošo forumu kontekstā.**

- (22) Dzelzceļa transporta regulatīvajām iestādēm būtu jāsadarbojas Savienības līmenī, lai nodrošinātu tiesiskā regulējuma saskaņotu piemērošanu un konsekventu attieksmi pret pieteikumu iesniedzējiem visā vienotajā Eiropas dzelzceļa telpā. Tām minētā sadarbība būtu jāīsteno, izmantojot [...] **ENRRB**, ar mērķi izstrādāt kopīgu praksi tādu lēmumu pieņemšanai, kurus tās ir pilnvarotas pieņemt saskaņā ar šo regulu. Šajā nolūkā [...] **ENRRB** būtu jāveic koordinācijas pienākumi, un tas **var** pieņemt nesaistošus ieteikumus, [...] atzinumus **vai ziņojumus saistībā ar pārrobežu dzelzceļa pakalpojumiem un dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumu un dzelzceļa transporta pakalpojumu darbības rezultātiem** [...]. **ENRRB pieņemtajiem ieteikumiem un atzinumiem** nevajadzētu ietekmēt dzelzceļa regulatīvo iestāžu vai infrastruktūras pārvaldītāju kompetenci.
- (23) Lai efektīvi pārvaldītu dzelzceļa jaudu un satiksmi, ir nepieciešama datu un informācijas apmaiņa starp infrastruktūras pārvaldītājiem, pieteikumu iesniedzējiem un citām iesaistītajām ieinteresētajām personām. Šī apmaiņa var būt ievērojami rezultatīvāka un efektīvāka, ja tiek izmantoti sadarbspējīgi digitālie rīki un, ja iespējams, automatizācija. Tāpēc savstarpējas izmantojamības specifikācijas būtu jāīsteno prioritārā kārtā un papildus jāpilnveido, lai tās neatpaliktu no tehnoloģiju attīstības un jaunajiem procesiem, kas ierosināti šajā regulā.
- (24) Infrastruktūras pārvaldītājiem būtu jānodrošina saskaņošana, jo īpaši attiecībā uz digitalizāciju, ar darbu, ko veic ar Padomes Regulas (ES) 2021/2085 IV sadaļu izveidotais kopuzņēmums “Eiropas dzelzceļš” [...] **ar** sistēmu pīlāra **vadības grupas** starpniecību un ar [...] **izvēšanas grupas** starpniecību, kuras minētas **attiecīgi** Regulas (ES) 2021/2085 **96. un 97. pantā**.

(25) [...].

- (26) Lai nodrošinātu netraucētu jaudas un satiksmes pārvaldības procesu starptautiskajiem dzelzceļa pakalpojumiem, līdz minimumam samazinātu iedalītās jaudas anulēšanas gadījumu skaitu un dzelzceļa pārvadājumu pārtraukumus dzelzceļa tīkla darbības traucējumu dēļ un lai ņemtu vērā infrastruktūras pārvaldītāju prakses izmaiņas un jaunu jaudas sadales metožu un informācijas un komunikācijas tehnoloģiju izmantošanu, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma 290. pantu. Šīm pilnvarām būtu jāattiecas uz **konkrētiem** to nodevumu **elementiem**, kas izriet no infrastruktūras jaudas stratēģiskās plānošanas; jaudas stratēģiskās plānošanas un jaudas sadales procesa grafiku; [...] iedalītās jaudas izmaiņu veikšanas **ilgumu** un alternatīvu risinājumu izstrādi pieteikumu iesniedzējiem; [...] **konkrētiem elementiem saistībā ar** grafiku infrastruktūras darbu radīto jaudas ierobežojumu koordinēšanai, apspriešanai un publicēšanai; [...] **robežvērtībām** intensīvi izmantotas un pārslogotas infrastruktūras **jaudas izmantošanai** un [...]; [...] informāciju, kas sniedzama iesaistītajām ieinteresētajām personām [...]. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu<sup>18</sup>. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.
- (27) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs regulas īstenošanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai ieviest tehniskās un darbības prasības nolūkā veicināt Eiropas vienotās dzelzceļa telpas netraucētu darbību attiecībā uz vienotiem kritērijiem prasībām, ko infrastruktūras pārvaldītāji nosaka pieteikumu iesniedzējiem; [...] **sīki izstrādātus noteikumus par pamatlīgumu noslēgšanas procedūru, šādu līgumu formu un saturu; dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantojuma aprēķināšanas metodes galvenos principus; jaudas izmantošanas tiesību izmaiņu klasifikāciju un nosacījumus sodu maksāšanai** [...]; kopīgus pārplānošanas kritērijus un procedūras **tīkla darbības traucējumu pārvaldības nolūkā**; [...] **un konkrētus** elementus [...] **Eiropas satvarā darbības izvērtēšanai** [...]. Minētās pilnvaras būtu *jāizmanto* saskaņā ar Eiropas

---

<sup>18</sup> OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011 <sup>19</sup>. **Ja komiteja pārbaudes procedūrā nesniedz atzinumu, Komisijai īstenošanas akta projekts nebūtu jāpienem.**

- (28) Direktīvā 2012/34/ES izklāstītos noteikumus par jaudas sadali aizstāj ar šajā regulā izklāstītajiem noteikumiem. Tāpēc šajā regulā būtu jāparedz noteikumi par sadarbību starp infrastruktūras pārvaldītājiem, noteikumi par sadarbību starp dzelzceļa transporta regulatīvajām iestādēm, prasības attiecībā uz tīkla pārskata elementiem, kuros aprakstīts dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem pieejamās dzelzceļa infrastruktūras veids, piekļuves nosacījumi un jaudas sadales principi un kritēriji. Noteikumiem par sadarbību un koordināciju, kā arī tīkla pārskata elementiem, kas nav saistīti ar jaudas pārvaldību, būtu jāpaliek iekļautiem Direktīvā 2012/34/ES.
- (29) Regulas (ES) Nr. 913/2010 <sup>20</sup> *ex post* izvērtējumā secināts, ka regulas ietekme ir bijusi pārāk ierobežota, lai veicinātu modālo pārvirzi no autoceļiem uz dzelzceļu. Turklāt pārrobežu perspektīvā sadarbība starp dalībvalstīm un infrastruktūras pārvaldītājiem dzelzceļa infrastruktūras pārvaldības jomā joprojām bija nerezultatīva. Izvērtējums arī liecina, ka dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoru un pārējā tīkla jaudas atsevišķa pārvaldība nav efektīva. Dzelzceļa tīkla jaudas izmantošanai būtu jāpiemēro vienots tiesiskais regulējums, konsolidējot attiecīgos Direktīvas 2012/34/ES un Regulas (ES) Nr. 913/2010 noteikumus. Tāpēc Regula (ES) Nr. 913/2010 **būtu jāatceļ** un Direktīvas 2012/34/ES noteikumi par jaudas sadali būtu **jāsvīturo** [...] un jāaizstāj ar šo regulu, **vienlaikus nodrošinot pietiekami pārejas laiku.**

---

<sup>19</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

<sup>20</sup> SWD(2021) 134 final (2021. gada 2. jūnijs).

- (30) Lai izstrādātu kustības grafiku, gados pirms attiecīgā kustības grafika stāšanās spēkā ir jāveic sagatavošanas darbi. Tāpēc pāreja no tiesiskā regulējuma, kas izveidots ar Direktīvu 2012[...]/34/ES un Regulu (ES) Nr. 913/2010, uz tiesisko regulējumu, kas izveidots ar šo regulu, nozīmē, ka kustības grafiku sagatavošana saskaņā ar jauno regulējumu būtu jāsāk līdztekus pašreizējā regulējuma noteikumu piemērošanai. Attiecīgi pārejas posmā [...] **būtu jāpiemēro divējāds režīms, kurā nepieciešamajiem sagatavošanās pasākumiem attiecībā uz konkrētu grafiku būtu jāatbilst tiesiskajam regulējumam, kas piemērojams attiecīgajam kustības grafikam. Būtu jānodrošina iespēja pārejas periodā, kas paredzēts saskaņā ar jauno režīmu, turpināt piemērot pamata vienošanās, kuras noslēgtas atbilstīgi pašreizējam regulējumam.**
- (31) Jaunais regulējums paredz, ka kustības grafika sagatavošanas pasākumi būtu jāsāk ar jaudas stratēģijas [...] **posma sākšanu** piecus gadus pirms noteikta kustības grafika stāšanās spēkā. **Šis terminš ir saskaņā ar līgumiskajām vienošanām, kas noslēgtas starp dalībvalsti un infrastruktūras pārvaldītāju un kas ietver to maksājumu struktūru, par kuru panākta vienošanās, lai nodrošinātu finansējumu infrastruktūras pārvaldītājam, un kas aptver laikposmu, kas nav mazāks par pieciem gadiem, kā paredzēts Direktīvā 2012/34/ES.** Lai jauno tiesisko regulējumu piemērotu pēc iespējas drīzāk un ņemot vērā nozares jau veikto sagatavošanās darbus, to darbību grafiku, kuru rezultātā izveido pirmos divus kustības grafikus, varētu saīsināt līdz 38 mēnešiem, saīsinot jaudas stratēģijas izstrādes posmu. Attiecīgi pirmajam kustības grafikam, kuram piemērojams jaunais tiesiskais regulējums, vajadzētu būt kustības grafikam, ko sāk piemērot [20**31**][...] gada **13**.[...] decembrī]. Visām ieinteresētajām personām būtu nekavējoties jāsāk nepieciešamie sagatavošanās darbi, lai nodrošinātu atbilstību jaunajam regulējumam,

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

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

# I NODAĻA

## VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

### *1. pants*

#### **Priekšmets un darbības joma**

1. Ar šo regulu nosaka principus, noteikumus un procedūras, kas piemērojami dzelzceļa infrastruktūras jaudas pārvaldībai un koordinācijai ar apkalpes vietu **operatoriem**, satiksmes pārvaldībai, krīzes vadībai un darbības rezultātu pārvaldībai iekšzemes un starptautisko dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu jomā. Tajā ir paredzēti arī noteikumi par Eiropas tīklu koordinācijai starp infrastruktūras pārvaldītājiem un ar citām attiecīgajām ieinteresētajām personām, kā arī par jaudas un satiksmes pārvaldības pārraudzību.
2. Šo regulu piemēro dzelzceļa infrastruktūras izmantošanai iekšzemes un starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem, kas minēti Direktīvas 2012/34/ES 1. panta 2. punktā, tajā skaitā apkalpes vietām, kas definētas minētās direktīvas 3. panta 11. punktā.
3. Šīs regulas **I nodaļas 2. un 3. pantu un** II–V nodaļu nepiemēro dzelzceļa infrastruktūrai vai dzelzceļa pakalpojumiem, [...] kurus **kāda dalībvalsts ir** izslēgusi no Direktīvas 2012/34/ES IV nodaļas piemērošanas saskaņā ar minētās direktīvas 2. panta 3., 3.a, 4., 8., **un** 8.a [...] punktu attiecīgo izņēmumu spēkā esības laikā.

**Šo regulu nepiemēro dzelzceļa pakalpojumiem, kurus dalībvalsts ir izslēgusi no Direktīvas 2012/34/ES IV nodaļas piemērošanas saskaņā ar minētās direktīvas 2. panta 10. punktu.**

**Šo regulu nepiemēro uzņēmumiem vai pārvadājumu darbībām, kas minētas Direktīvas 2012/34/ES 2. panta 9. punktā.**

4. Šī regula neattiecas uz Kipru un Maltu, kamēr to teritorijā nav izveidota dzelzceļu sistēma.

**5. Šī regula neliedz dalībvalstīm pieņemt pasākumus, kas vajadzīgi, lai aizsargātu būtiskas drošības vai aizsardzības intereses, un pasākumus, ar ko nodrošina, ka militārajiem spēkiem ir pietiekama piekļuve dzelzceļa infrastruktūrai, jo īpaši militārām operācijām un apmācībai, tostarp 47. panta 1. punkta a)–e) apakšpunktā aprakstītos pasākumu veidus. Šādu pasākumu pieņemšanai *mutatis mutandis* piemēro 47. panta 1. punkta otro un trešo daļu un 2.–7. punktu.**

**6. Šī regula neskar dalībvalstu pienākumus attiecībā uz infrastruktūras attīstības un apkopes finansēšanu. Šajā ziņā tajā nav paredzētas nekādas finansiālas saistības.**

## *2. pants*

### **Vispārīgie pienākumi un principi**

1. Neskarot Direktīvas 2012/34/ES 7.c pantu, infrastruktūras pārvaldītāji ir atbildīgi par dzelzceļa infrastruktūras jaudas pārvaldību un dzelzceļa satiksmes pārvaldību.

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

2. Lai veicinātu efektīvu un rezultatīvu dzelzceļa infrastruktūras jaudas nodrošināšanu un satiksmes pārvaldību Savienībā, **55. panta 2. punktā minētie** infrastruktūras pārvaldītāji sadarbojas Eiropas infrastruktūras pārvaldītāju tīklā (“*ENIM*”), kas minēts Direktīvas 2012/34/ES 7.f pantā, un dara to saskaņā ar šīs regulas noteikumiem par sadarbību.

3. Infrastruktūras pārvaldītāji, pildot savus **uzdevumus un** pienākumus saskaņā ar [...] **šo regulu**:

a) efektīvi un vislabākajā veidā izmanto pieejamo infrastruktūras jaudu [...];

- b) maksimāli palielina to dzelzceļa transporta pakalpojumu vērtību sabiedrībai, kurus sociālajā, ekonomikas un vides aspektā nodrošina dzelzceļa infrastruktūra;
- c) nolūkā [...] **nodrošināt** godīgu konkurenci **un ar mērķi garantēt optimālu dzelzceļa pakalpojumu konkurētspēju** nodrošina nediskriminējošu infrastruktūras jaudas pārvaldību un pārredzamu, **taisnīgu** piekļuvi tai, arī **infrastruktūras** darbu laikā;
- d) nodrošina netraucētu dzelzceļa satiksmi vairāk nekā vienā tīklā, **jo īpaši ļaujot kravas un pasažieru vilcieniem braukt labos apstākļos un viegli pārvietoties no viena tīkla uz citu;**
- e) nodrošina dzelzceļa infrastruktūras jaudas situācijas un pieejamības pārredzamību;
- f) ciešā sadarbībā ar [...] **iesaistītajām ieinteresētajām personām** pārskata un uzlabo dzelzceļa infrastruktūras [...] darbību;
- g) veicina vienotas Eiropas dzelzceļa telpas īstenošanu un attīstīšanu.

### *3. pants*

#### **Infrastruktūras pārvaldītāja objektivitāte attiecībā uz satiksmes un jaudas pārvaldību, tajā skaitā apkopes plānošanu**

1. Infrastruktūras pārvaldītāji satiksmes un jaudas pārvaldības funkcijas – arī apkopes plānošanu – veic pārredzamā un nediskriminējošā veidā, un personas, kas atbildīgas par lēmumu pieņemšanu saistībā ar šīm funkcijām, neietekmē nekādi interešu konflikti.

#### **1.a Infrastruktūras pārvaldītāji ievēro tiem sniegtās informācijas komerciālo konfidencialitāti saskaņā ar valsts un ES tiesību aktiem, tostarp attiecīgā gadījumā anonimizējot informāciju, kura kopīgota ar citām personām.**

2. Attiecībā uz satiksmes pārvaldību infrastruktūras pārvaldītāji nodrošina, ka tādu traucējumu gadījumā, kas attiecas uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem **un apkalpes vietu operatoriem**, tiem ir pilnīga un savlaicīga piekļuve attiecīgai informācijai. Ja infrastruktūras pārvaldītājs piešķir turpmāku piekļuvi satiksmes pārvaldības procesam, tas saistībā ar attiecīgajiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem **un apkalpes vietu operatoriem** to dara pārredzamā un nediskriminējošā veidā.
3. Par jaudas pārvaldību un apjomīgu dzelzceļa infrastruktūras apkopes, atjaunošanas un modernizācijas darbu ilgtermiņa plānošanu infrastruktūras pārvaldītājs apspriežas ar pieteikumu iesniedzējiem, kas definēti Direktīvas 2012/34/ES 3. panta 19. punktā, saskaņā ar šo regulu un [...] **maksimāli** ņem vērā paustās bažas.

#### 4. pants

### Definīcijas

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

Piemēro arī šādas definīcijas:

- 1) “nepārvarama vara” ir jebkurš neparedzams [...] notikums vai situācija, ko infrastruktūras pārvaldītājs vai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nevar ietekmēt, ko nevar novērst vai pārvarēt ar pienācīgu prognozēšanu un rūpību, ko nevar atrisināt ar pasākumiem, kuri no tehniskā, finansiālā vai ekonomiskā viedokļa ir pamatoti iespējami, kas ir faktiski notikuši un ir objektīvi pārbaudāmi un kas liedz infrastruktūras pārvaldītājam uz laiku vai pastāvīgi pildīt savus pienākumus saskaņā ar šo regulu vai Direktīvu 2012/34/ES vai liedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam pildīt līgumsaistības pret infrastruktūras pārvaldītāju vai pārvaldītājiem;
- 2) “savstarpēja izmantojamība” ir savstarpēja izmantojamība, kas definēta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/797<sup>21</sup> 2. panta 2. punktā;

---

<sup>21</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/797 (2016. gada 11. maijs) par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā (*OV L 138, 26.5.2016., 44. lpp.*).

- 3) “iesaistītās [...] ieinteresētās **personas**” ir [...] pieteikumu **iesniedzēji**, dzelzceļa [...] **uzņēmumi**, infrastruktūras [...] **pārvaldītāji**, **Regulā (EK) 1370/2007 minētās kompetentās iestādes**, [...] apkalpes **vietu operatori** un jebkura cita vienība, kas tieši iesaistīta dzelzceļa transporta pakalpojumu sniegšanā;
- 4) “Eiropas koordinators” ir koordinators, kas **norīkots** Regulas [...] jaunā *TEN-T* regula] **52. pantā**;
- 4.a) “Eiropas transporta koridori” ir koridori, kas minēti [... jaunās TEN-T regulas] 11. pantā;**
- 4.b) “pilsētu mezgli” ir pilsētu mezgli, kā definēts [jaunās TEN-T regulas] 3. panta 6. punktā;**
- 4.c) “pamattīkls” ir pamattīkls, kā noteikts [jaunās TEN-T regulas] I pielikumā. Regulas 55. panta 3.a punkta nolūkā atsauce uz “pamattīklu” nozīmē pamattīklu, kā noteikts [jaunās TEN-T regulas] IV pielikumā;**
- 4.d) “paplašinātais pamattīkls” ir paplašinātais pamattīkls, kā noteikts [jaunās TEN-T regulas] I pielikumā. Regulas 55. panta 3.a punkta nolūkā atsauce uz “paplašināto pamattīklu” nozīmē paplašināto pamattīklu, kā noteikts [jaunās TEN-T regulas] VI pielikumā;**
- 5) “pamatlīgums” ir juridiski saistoša vispārīga vienošanās saskaņā ar publiskajām tiesībām vai privāttiesībām, kurā izklāstītas pieteikuma iesniedzēja un infrastruktūras pārvaldītāja tiesības un pienākumi, kas attiecas uz sadalāmo infrastruktūras jaudu un piemērojamo maksu laikposmā, kurš ir ilgāks nekā viena kustības grafika laikposms;
- 6) “vienlaicīga jaudas sadale” ir process, kurā infrastruktūras pārvaldītāji sadala dzelzceļa infrastruktūras jaudu, atbildot uz jaudas pieprasījumiem, kas saņemti līdz noteiktam robeždatumam, un koordinējot šos pieprasījumus, lai nodrošinātu pēc iespējas labāku infrastruktūras izmantojumu un iespējami precīzāku atbilstību pieprasījumiem;
- 7) “rindas kārtība” ir dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadales princips, kas paredz, ka jaudas sadales procesā prioritāti piešķir saskaņā ar jaudas pieprasījumu iesniegšanas hronoloģisko secību;

- 8) “vilciena ceļš” ir infrastruktūras jauda, kas vajadzīga vilciena kustībai starp divām vietām noteiktā laikposmā un ko apraksta kā precīzu maršrutu ar attiecīgā vilciena kustības laikiem, tajā skaitā sākumpunktu un galapunktu, iebraukšanas laiku un dienu, kā arī izbraukšanas laiku un dienu, ietverot visas pieturvietas un attiecīgos atiešanas laikus;
- 9) “jaudas specifikācija” ir jaudas izmantošanas tiesības, kas nosaka tās infrastruktūras jaudas komerciālos un ekspluatācijas raksturlielumus, kura [...] infrastruktūras pārvaldītājam **ir jāsniedz attiecīgajam pieteikuma iesniedzējam**, ar pietiekamu informāciju, lai sagatavotu konkrētus vilcienu ceļus, kas atbilst šiem raksturlielumiem;
- 10) “vairāktīklu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojums” ir iekšzemes vai starptautisks kravu vai pasažieru dzelzceļa pārvadājumu pakalpojums, ko sniedz divos vai vairākos tīklos, kurus pārvalda dažādi infrastruktūras pārvaldītāji. Vilcienu var savienot un/vai sadalīt, un dažādām sekcijām var būt atšķirīgs sākumpunkts un galapunkts [...];
- 11) “vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesības” ir visas jaudas izmantošanas tiesības, kas ļauj sniegt vairāktīklu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu;
- 12) “infrastruktūras jaudas nodalīšana” ir kāda infrastruktūras elementa kopējās pieejamās jaudas daļu piešķiršana dažādiem dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu veidiem un jaudas ierobežojumiem, kas izriet no infrastruktūras darbiem;
- 13) “kustības grafiks” ir datu kopums, ko pastāvīgi atjaunina un kas nosaka visu plānoto vilcienu un ritošo sastāvu kustību, kura kustības grafika laikposmā notiks attiecīgajā infrastruktūrā, kā norādīts piešķirtajās jaudas izmantošanas tiesībās;
- 14) “kustības grafika laikposms” ir laikposms, kurā attiecīgais kustības grafiks ir spēkā;
- 14.a) “mainīgās plānošanas process” ir metode jaudas iedalīšanai vismaz dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem ārpus ikgadējā sadales procesa termiņiem;**
- 15) “infrastruktūras darbi” ir [...] **iejaukšanās** dzelzceļa infrastruktūrā nolūkā attīstīt, veikt apkopi, atjaunot un modernizēt dzelzceļa infrastruktūru, kā definēts Direktīvas 2012/34/ES **attiecīgi** 3. panta 2.a, 2.c, 2.d un 2.e punktā;
- 16) “regulatīvā iestāde” ir Direktīvas 2012/34/ES 55. pantā minētā regulatīvā iestāde;

17) “starpgadījums” ir jebkurš atgadījums vai vienas un tās pašas izcelsmes atgadījumu virkne, kas izraisa dzelzceļa satiksmes traucējumus [...];

**17.a) “mezgls” ir vieta, kas savieno divas vai vairākas dzelzceļa līnijas, neviena no kurām nav izslēgta no šīs regulas I nodaļas 2. un 3. panta un II–V nodaļas darbības jomas, ievērojot šīs regulas 1. panta 3. punktu;**

**17.b) “specifisks kustības grafika projekts” ir shēma, kurā laika posmā, ko parasti ir paredzēts atkārtot regulāri, ir noteikts, kā tīkla vai tīkla daļas posmos un mezglos tiek apvienoti celi, tostarp vairāktīklu satiksmei un attiecīgā gadījumā ņemot vērā savienojumus un pārsēšanās un pārkraušanas laikus starp pakalpojumiem.**

## II NODAĻA INFRASTRUKTŪRAS JAUDAS PĀRVALDĪBA

### 1. IEDAĻA

#### Infrastrukturā jaudas pārvaldības vispārīgie principi

##### 5. pants

##### Jaudas pārvaldība

1. Infrastrukturā pārvaldītāji pārvalda dzelzceļa infrastruktūras jaudu plānošanas un sadales procesā, ko veido trīs posmi:
  - a) jaudas stratēģiskā plānošana, kā minēts 2. iedaļā;
  - b) grafika plānošana un infrastruktūras jaudas sadale, kā minēts 3. iedaļā;
  - c) iedalītās jaudas pielāgošana un pārplānošana, kā minēts 4. iedaļā.
2. Papildus saturam, kas noteikts Direktīvas 2012/34/ES IV pielikumā, infrastruktūras pārvaldītāji minētās direktīvas 27. pantā minētajā tīkla pārskatā iekļauj iedaļu par infrastruktūru, kas darīta pieejama dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem; iedaļu par jaudas pārvaldību; iedaļu par darbībām, tajā skaitā par satiksmes pārvaldību, traucējumu pārvaldību un krīzes vadību; un iedaļu par darbības rezultātu pārvaldību saskaņā ar IV pielikumu.
3. Lēmumu pieņemšana attiecībā uz 1. punktā minēto jaudas pārvaldību, ietverot gan pieejamības noteikšanu un novērtēšanu, gan jaudas izmantošanas tiesību piešķiršanu, ir infrastruktūras pārvaldītāja būtiska funkcija Direktīvas 2012/34/ES 3. panta 2.f punkta nozīmē. Tai piemērojami minētajā direktīvā paredzētie noteikumi par būtiskajām funkcijām.

##### 6. pants

##### Eiropas jaudas pārvaldības satvars

- 1.[...] **1. ENIM līdz [24 mēneši pēc šīs regulas stāšanās spēkā]** saskaņā ar II nodaļas noteikumiem izstrādā un pieņem “Eiropas jaudas pārvaldības satvaru”
- 2.[...] **pēc konsultēšanās ar iesaistītajām ieinteresētajām personām un tajā nosaka** kopīgus principus un procedūras dzelzceļa infrastruktūras jaudas pārvaldībai un koordinācijai starp infrastruktūras pārvaldītājiem [...] un citām iesaistītajām ieinteresētajām personām.  
**Infrastrukturā pārvaldītāji tiecas ievērot minētos kopīgus dzelzceļa infrastruktūras jaudas pārvaldības principus un procedūras.**
- 3[...] 1.a **ENIM 18 mēnešu laikā pēc šīs regulas stāšanās spēkā iesniedz Eiropas jaudas pārvaldības satvara projektu Eiropas Dzelzceļa transporta regulatīvo iestāžu tīklam (“ENRRB”). ENRRB četru mēnešu laikā pēc ENIM sagatavotā projekta saņemšanas iesniedz ENIM ieteikumu par Eiropas jaudas pārvaldības satvaru. ENIM, pieņemot Eiropas jaudas pārvaldības satvaru, maksimāli nem vērā šo ieteikumu.**
2. Eiropas jaudas pārvaldības satvarā iekļauj vismaz III pielikumā uzskaitītos elementus, un to vajadzības gadījumā atjaunina, lai ņemtu vērā infrastruktūras pārvaldītāju, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un citu pieteikumu iesniedzēju pieredzi, kā arī pamatojoties uz ENIM darbībām. **Atjauninot Eiropas jaudas pārvaldības satvaru, ENIM iesniedz projektu ENRRB ieteikuma saņemšanai.**
4. [...] Gatavojot Direktīvas 2012/34/ES 27. pantā **un** šīs regulas **5. panta 2. punktā** minēto tīkla pārskatu, [...] **infrastrukturā pārvaldītāji maksimāli nem vērā Eiropas jaudas pārvaldības satvaru.** Tie tīkla pārskatā paskaidro, kāpēc notikušas jebkādas novirzes no kopīgajiem principiem un procedūrām, kas noteiktas Eiropas jaudas pārvaldības satvarā.

## 7. pants

### Pieteikumu iesniedzēji

1. Pieteikumu iesniedzēji iesniedz infrastruktūras jaudas pieprasījumus. Lai izmantotu šādu infrastruktūras jaudu, pieteikumu iesniedzēji, **kas nav dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi**, izraugās dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu [...]. **Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums** saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 28. pantu noslēdz līgumu ar infrastruktūras pārvaldītāju. Tas neskar pieteikumu iesniedzēju tiesības noslēgt pamatlīgumus ar infrastruktūras pārvaldītājiem saskaņā ar šīs regulas 31. pantu.
2. Infrastruktūras pārvaldītājs pieteikumu iesniedzējiem var noteikt prasības, lai nodrošinātu, ka nākotnē tiek garantēti tā likumīgi sagaidāmie ieņēmumi un infrastruktūras izmantojums. Šādas prasības ir piemērotas, pārredzamas un nediskriminējošas. Prasības norāda tīkla pārskatā [...] **saskaņā ar** IV pielikuma [...] **2. punkta c) apakšpunktu**. Tās var ietvert tikai tādas finanšu garantijas sniegšanu, kas nepārsniedz attiecīgu līmeni, kurš ir proporcionāls pieteikuma iesniedzēja paredzētās aktivitātes pakāpei, un pierādījumu sniegšanu par spēju sagatavot infrastruktūras jaudai atbilstīgu piedāvājumu.
3. Komisija var pieņemt īstenošanas aktus, kuros ir sniegta sīka informācija par kritērijiem, kas jāievēro, **definējot** 2. punktā [...] **minētās prasības**. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 72. panta 3. punktā.

## 8. pants

### Infrastruktūras jaudas pārvaldība

1. Infrastruktūras pārvaldītāji nodrošina, ka visos 5. pantā minētā jaudas pārvaldības procesa posmos [...] infrastruktūras jauda tiek pārvaldīta saskaņā ar principiem, kas izklāstīti Direktīvas 2012/34/ES 26. pantā un šīs regulas 2. pantā.
2. Pieņemot lēmumus par [...] **infrastruktūras** jaudu, infrastruktūras pārvaldītāji ņem vērā stratēģiskās norādes par infrastruktūras jaudas izmantošanu, ko dalībvalstis sniedz saskaņā ar 11. panta 3. punktu [...], **ja dalībvalstis ir sniegušas šādus norādījumus, neskarot tā 4. punktu.**

Neskarot valsts atbalsta noteikumus, dalībvalstis attiecīgā gadījumā var piešķirt infrastruktūras pārvaldītājam kompensāciju, kas atbilst ieņēmumu zaudējumiem, kuri saistīti vienīgi ar [...] dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanas stratēģisko norāžu **ievērošanu**.

3. [...] **2.a** Infrastruktūras pārvaldītāji plāno un piešķir [...] **jaudu, cik vien iespējams, meklējot risinājumus, kas ir pienemami attiecīgajiem pretendentiem, vienlaikus nodrošinot dzelzceļa infrastruktūras vispārēju optimālu izmantošanu attiecīgajā tīklā.**

**3.** **Infrastruktūras pārvaldītāji jaudas pretrunas** pēc iespējas lielākā mērā **risina**, izmantojot 36. pantā minēto mehānismu pretrunu risināšanai vienošanās ceļā, iesaistot attiecīgos pieteikumu iesniedzējus un risinājumus pretrunīgām jaudas vajadzībām un pieprasījumiem panākot vienošanās ceļā.

4. Ja 3. punktā minētais mehānisms neļauj apmierinoši atrisināt pretrunīgas jaudas vajadzības un pieprasījumus, infrastruktūras pārvaldītāji [...] **jaudas** pretrunas **risina**, izmantojot [...] **37. pantā minēto oficiālo mehānismu pretrunu risināšanai.**

[...]

5. [...]

6. [...]

7. [...]

### 9. pants

#### Informācija par infrastruktūras jaudu

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

Infrastruktūras pārvaldītāji nekavējoties publicē visus 18. pantā minētā jaudas nodrošinājuma plāna un 30. pantā minētā kustības grafika atjauninājumus.

2. Infrastruktūras pārvaldītāji publicē 1. punktā minēto informāciju saskaņā ar 62. panta 5. punktu [...].
3. Pēc pieteikumu iesniedzēju pieprasījuma infrastruktūras pārvaldītāji sniedz 1. punktā minēto informāciju, pamatojoties uz konkrētām **pieteikumu iesniedzēju komerciālo un darbības vajadzībām** [...].

### *10. pants*

#### **Jaudas ierobežojumi, ko rada infrastruktūras darbi un degradēta infrastruktūra**

1. Neskarot Direktīvas 2012/34/ES 7., **7.a**, 7.c un 7.e pantu, infrastruktūras pārvaldītāji plāno infrastruktūras darbus saskaņā ar saimnieciskās darbības plānu un investīciju un finanšu programmām, kas minētas Direktīvas 2012/34/ES 8. panta 3. punktā. Ja minēto programmu grozījumi pēc saimnieciskās darbības plāna pieņemšanas ietekmē vai var ietekmēt infrastruktūras darbu plānošanu, infrastruktūras pārvaldītājs tīkla pārskatā sniedz pārskatu par šādiem grozījumiem un to iespējamo ietekmi.
2. Plānojot infrastruktūras darbus, infrastruktūras pārvaldītājs rīkojas saskaņā ar 2. panta 3. punktu un 3. pantu.

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

3. Infrastruktūras pārvaldītāji apspriežas ar pieteikumu iesniedzējiem par infrastruktūras darbiem saistībā ar koordinācijas mehānismiem, kas minēti Direktīvas 2012/34/[...] **ES** 7.e pantā, un attiecībā uz pārrobežu dzelzceļa pakalpojumiem – saskaņā ar šīs regulas 54. pantu.
4. Infrastruktūras pārvaldītājs pietiekami savlaicīgi plāno, informē un apspriežas ar pieteikumu iesniedzējiem par jaudas ierobežojumiem, kas izriet no infrastruktūras darbiem, ņemot vērā paredzamo ietekmi uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem. Šajā nolūkā infrastruktūras pārvaldītāji ievēro I pielikuma 3. iedaļā noteiktās [...] **prasības**.

**4.a** Attiecībā uz jaudas ierobežojumiem, [...] kam ir būtiska ietekme **I pielikuma 3. iedaļas 0. punkta nozīmē** [...], pieteikumu iesniedzēji var pieprasīt infrastruktūras pārvaldītājam iesniegt alternatīvu jaudas ierobežojuma plānu, lai noteiktu un izvēlētos risinājumu, kurā līdzsvarotā veidā ņemta vērā ietekme uz pieteikumu iesniedzējiem un infrastruktūras pārvaldītājiem. Infrastruktūras pārvaldītājs šiem pieteikumu iesniedzējiem iesniedz jaudas ierobežojuma laikā pieejamās alternatīvās jaudas indikatīvu plānu.

Indikatīvais plāns aptver gan ietekmēto, gan alternatīvo līniju, **ja tāda pastāv**, un to atspoguļo jaudas modelī, kas minēts 17. pantā, un jaudas nodrošinājuma plānā, kas minēts 18. pantā.

5. Infrastruktūras pārvaldītāji ņem vērā un mazina infrastruktūras darbu ietekmi uz pārrobežu satiksmi. Infrastruktūras pārvaldītāji saskaņā ar 53. pantu veic koordināciju **vismaz attiecībā uz** visiem infrastruktūras darbiem [...] **dzelzceļa** līnijās, **kas ir daļa no Eiropas transporta koridoriem**, un uz visiem citiem infrastruktūras darbiem ar būtisku pārrobežu ietekmi.

Koordinācija jo īpaši attiecas uz infrastruktūras darbu grafika optimizāciju un alternatīvas jaudas nodrošināšanu ietekmētajā līnijā un alternatīvos maršrutos, **ja tādi pastāv**, ņemot vērā pieteikumu iesniedzēju darbības vajadzības un komerciālās vajadzības.

6. Par jaudas ierobežojumiem uzskata arī infrastruktūras jaudas vai veiktspējas samazinājumus zem tās projektētajām vērtībām, kurus izraisa aktīvu degradācija, piemēram, pieļaujamā ātruma vai asslodzes samazinājumus. **Par šādiem jaudas ierobežojumiem nepiemēro sodu, ievērojot 40. pantu.** Šādiem **jaudas** ierobežojumiem piemēro 9. pantā noteiktos informēšanas pienākumus.

7. Infrastruktūras pārvaldītāji pēc iespējas drīzāk publicē informāciju un apspriežas ar pieteikumu iesniedzējiem par plānotajiem jaudas pagaidu ierobežojumiem, to ietekmi uz komerciālām vajadzībām pieejamo jaudu un alternatīvo jaudu.

8. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 71. pantu, lai grozītu [...]:

**aa) jaudas ierobežojumu klasifikāciju un ietekmi uz satiksmi, kā noteikts**

I pielikuma 3. iedaļas **0. punktā**,

**a) publicēšanas terminus, kas noteikti minētās iedaļas 1. punktā,**

**b) jaudas ierobežojumu koordinēšanas terminus, kas noteikti minētās iedaļas 4. punktā;**

**ja minētie elementi ir izrādījušies neefektīvi vai radījuši lielas īstenošanas grūtības**, lai **vēl vairāk** samazinātu infrastruktūras darbu radīto jaudas ierobežojumu ietekmi uz dzelzceļa satiksmi **un administratīvo slogu infrastruktūras pārvaldītājiem**, vienlaikus ņemot vērā attiecīgo ieinteresēto personu plānošanas, darbības, tehniskos un komerciālos apsvērumus **un nemot vērā ENIM pieredzi un atzinumus**.

### **10.a pants**

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

1. **Dalībvalsts var pieprasīt, lai infrastruktūras pārvaldītājs atsakās piešķirt jaudas izmantošanas tiesības pieteikuma iesniedzējam vai tās atsauc no pieteikuma iesniedzēja, ja minētās dalībvalsts kompetentās iestādes konstatē, ka šādu tiesību piešķiršana minētajam pieteikuma iesniedzējam rada nopietnu un būtisku apdraudējumu sabiedriskajai kārtībai vai sabiedrības drošībai, tostarp attiecīgās dalībvalsts valsts drošībai un aizsardzībai. Jebkurš šāds lēmums ir pienācīgi pamatots, absolūti nepieciešams un samērīgs ar izvirzīto mērķi.**

2. **Neskarot klasificētas informācijas konfidencialitāti, dalībvalstis 10 dienu laikā pēc lēmuma pieņemšanas, pamatojoties uz šā panta pirmo daļu, informē Komisiju, regulatīvo iestādi un – vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesību gadījumā – citas attiecīgās dalībvalstis par šāda lēmuma pieņemšanu un tā iemesliem. Dalībvalstis iebkuru šādu lēmumu regulāri pārskata.**
3. **Ja dalībvalsts pauž bažas par lēmumu, ko cita dalībvalsts pieņēmusi, pamatojoties uz šā panta pirmo daļu, attiecīgās dalībvalstis savstarpēji koordinē darbību saskaņā ar 53.a pantu.**

## 2. Iedaļa

# JAUDAS STRATĒGISKĀ PLĀNOŠANA

### *11. pants*

#### **Jaudas stratēģiskā plānošana**

1. Jaudas stratēģiskā plānošana ietver visas 12.–25. pantā izklāstītās darbības.
2. Jaudas stratēģiskās plānošanas rezultātā plānošanas dokumenti tiek sakārtoti šādā secībā, kas sniedz arvien detalizētāku informāciju par pieejamo jaudu:
  - a) šīs regulas 16. pantā minētā jaudas stratēģija;
  - b) šīs regulas 17. pantā minētais jaudas modelis;
  - c) šīs regulas 18. pantā minētais jaudas nodrošinājuma plāns.

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

Infrastrukturā pārvaldītāji pieņem plānošanas dokumentus par pamatu nākamajam plānošanas procesa posmam.

Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 71. pantu ar mērķi:

(i) **svītrot I pielikuma 1. iedalā izklāstītā jaudas stratēģijas, jaudas modeļa un jaudas nodrošinājuma plāna detalizētā satura daļas un**

(ii) grozīt I pielikuma 2. **iedaļas terminus,**

**ja minētie elementi ir izrādījušies neefektīvi vai radījuši lielas īstenošanas grūtības, nolūkā** nodrošināt efektīvu stratēģiskās plānošanas procesu un atspoguļot infrastruktūras pārvaldītāju un pieteikumu iesniedzēju darbības apsvērumus, ņemot vērā *ENIM*, [...] pieteikumu iesniedzēju, [...] regulatīvo iestāžu un *ENRRB* pieredzi **un viedokļus** šīs iedaļas īstenošanā. **Komisija no I pielikuma 1. iedaļas nesvītro elementus, kas atbilst 16.–18. pantā minētajiem elementiem.**

3. Ievērojot Direktīvas 2012/34/ES 4. pantā noteikto pārvaldības neatkarības principu, dalībvalstis var sniegt infrastruktūras pārvaldītājam stratēģiskas norādes, pamatojoties uz indikatīvajām dzelzeļa infrastruktūras attīstības stratēģijām, kas minētas Direktīvas 2012/34/ES 8. panta 1. punktā. [...] **Minētās norādes ievēro infrastruktūras pārvaldītāja ar darbību saistītos pienākumus, ļaujot tam optimizēt tīkla izmantošanu un efektīvi koordinēt jaudas piešķiršanu pārrobežu satiksmei. Minētās norādes atbilst šajā regulā paredzētajiem noteikumiem. Minētās norādes sniedz savlaicīgi, lai infrastruktūras pārvaldītāji varētu ievērot I pielikumā noteiktos terminus, un tās jo īpaši var aptvert vai ietvert:**

a) valsts dzelzeļa politikas vispārīgos mērķus, kas ir būtiski jaudas stratēģiskajai plānošanai šīs regulas darbības jomā, **piemēram, valstu praksi attiecībā uz vilcienu kustības grafikiem;**

b) dzelzeļa infrastruktūras attīstības perspektīvas, ņemot vērā attiecīgos plānus un stratēģijas valsts vai reģionālā līmenī un [jaunās *TEN-T* regulas] **[54].** pantā minētos Eiropas transporta koridoru darba plānus;

c) vispārīgas [...] vadlīnijas attiecībā uz dzelzeļa infrastruktūras jaudas izmantošanu, **tostarp attiecīgā gadījumā politikas ievirzes, kas saistītas ar:**

**i) tādu dažādu veidu satiksmes apjomus, kas minēti 12. pantā un ko infrastruktūras pārvaldītāji cenšas iekļaut stratēģiskās plānošanas procesā;**

**ii) specifisku kustības grafika projektu izstrādi gan kravu, gan pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, piemēram, integrētus pulkstena ciparnīcas grafikus;**

**iii) jaudas apjomu, ko var rezervēt, pamatojoties uz pamatlīgumiem vai mainīgo plānošanu;**

**iv) to, kā infrastruktūras pārvaldītāji īsteno 37. pantā paredzētos pretrunu risināšanas noteikumus;**

kuras infrastruktūras pārvaldītājs [...] **maksimāli** ņem vērā, veicot jaudas stratēģisko plānošanu, jo īpaši saistībā ar 21. pantā minēto intensīvi izmantoto un pārslogoto infrastruktūru, **un pirmsplānošanas procesā, kas minēts 18. un 20. pantā;**

- d) prognozes par to dzelzceļa pakalpojumu plānoto attīstību, kurus sniedz saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu saistībām, vajadzības gadījumā ņemot vērā iesaistīto reģionālo vai vietējo pašvaldību viedokli.

Dalībvalstis koordinē savu darbību **saskaņā ar 53.a pantu**, lai nodrošinātu konsekvenci starp attiecīgajām stratēģiskajām norādēm, ko tās sniedz saskaņā ar šo punktu, nolūkā atbalstīt starptautisko dzelzceļa pasažieru un kravu pārvadājumu pakalpojumu attīstību.

**Infrastruktūras pārvaldītāji pamato jebkādas novirzes no norādēm, ko dalībvalstis sniegušas, ievērojot šā punkta c) un d) apakšpunktu.**

**Dalībvalstis var noteikt, ka šā punkta c) apakšpunktā minēto norāžu elementi ir saistoši.**

**Dalībvalstis publicē stratēģiskas norādes, kas pieņemtas, ievērojot šo punktu, ja tās ir sniegušas šādas norādes. Stratēģiskās norādes publicē savlaicīgi, lai varētu sagatavot jaudas stratēģisko plānošanu.**

4. Jaudas stratēģiskā plānošana neietver jaudas izmantošanas tiesību piešķiršanu individuāliem pieteikumu iesniedzējiem saskaņā ar 26. pantu.

**Vispārīgas prasības attiecībā uz jaudas stratēģisko [...] plānošanu**

1. Infrastruktūras pārvaldītāji [...] **taisnīgā, pārredzamā** un nediskriminējošā veidā ņem vērā visus dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu veidus, par kuriem tie var saņemt jaudas pieprasījumus, neatkarīgi no to apjoma, lejupējā tirgus lieluma, secīgu kustības grafiku pastāvības, regularitātes vai biežuma konkrētā kustības grafika laikposmā.
2. Veicot jaudas stratēģisko plānošanu, jo īpaši, izstrādājot 17. pantā minēto jaudas modeli un 18. pantā minēto jaudas nodrošinājuma plānu, infrastruktūras pārvaldītāji nošķir vismaz šādus dzelzceļa transporta pakalpojumu veidus:
  - a) kravu pārvadājumu pakalpojumi;
  - b) starppilsētu pasažieru (tālsatiksmes) pārvadājumu pakalpojumi;
  - c) pilsētas un reģionālie pasažieru pārvadājumu pakalpojumi.

Vajadzības gadījumā, ņemot vērā šīs regulas īstenošanā gūto pieredzi [...], **un lai atbalstītu stratēģiskās plānošanas procesa saskanīgumu pārrobežu mērogā**, ENIM var noteikt detalizētāku **saskanoto** sarakstu, kurā dzelzceļa transporta pakalpojumu veidi nošķirti sīkāk. [...] ENIM **minēto sarakstu** iekļauj 6. pantā minētajā Eiropas jaudas pārvaldības satvarā. **Infrastruktūras pārvaldītāji maksimāli nem vērā minēto sarakstu.**

3. Veicot jaudas stratēģisko plānošanu, jo īpaši, izstrādājot 17. pantā minēto jaudas modeli un 18. pantā minēto jaudas nodrošinājuma plānu, infrastruktūras pārvaldītāji norāda iepriekš ieplānoto jaudu, kas ir piemērota vairāktīklu transporta pakalpojumu, **tostarp pārrobežu dzelzceļa pakalpojumu**, sniegšanai. **Infrastruktūras pārvaldītāji koordinē darbību saskaņā ar 53. pantu, norādot iepriekš plānoto jaudu, kas ir piemērota vairāktīklu transporta pakalpojumu sniegšanai.**
4. Jaudas stratēģiskajā plānošanā ņem vērā arī:
  - a) novēroto infrastruktūras jaudas pieprasījuma struktūru un attīstību, kas noteikta, veicot jaudas sadali iepriekšējos kustības grafika laikposmos un tirgus uzraudzību, kas minēta Direktīvas 2012/34/ES 15. pantā;

- b) paredzamo transporta vajadzību attīstību un no tās izrietošo pieprasījumu pēc dzelzceļa transporta pakalpojumiem un infrastruktūras jaudas, kā noteikts šīs regulas 15. pantā minētajā analīzē;
- c) **pieteikumu iesniedzēju pazinotās jaudas vajadzības un** rezultātus no apspriešanās ar [...] **iesaistītajām ieinteresētajām personām** saskaņā ar 13. pantu;
- d) paredzamo vai plānoto infrastruktūras jaudas attīstību, jo īpaši, kā norādīts Direktīvas 2012/34/ES 8. panta 1. punktā minētajā indikatīvajā dzelzceļa infrastruktūras attīstības stratēģijā un Direktīvas 2012/34/ES 8. panta 3. punktā minētajā infrastruktūras pārvaldītāja saimnieciskās darbības plānā;
- e) plānotos infrastruktūras darbus, kas varētu ietekmēt tīklu;
- f) [...] dažādu dzelzceļa transporta tirgu īpatnības, jo īpaši attiecībā uz:
  - i) ātrumu;
  - ii) biežumu;
  - iii) pielaidi novirzēm no iedalītā vilcienu ceļa;
  - iv) iespēju tīkla darbības traucējumu gadījumā mainīt maršrutu, pārplānot vai aizstāt pārvadājumus ar citiem transporta veidiem;
  - v) dzelzceļa transporta pieprasījuma svārstīgumu un no tā izrietošo nepieciešamība plānot dzelzceļa pakalpojumus atšķirīgā laikposmā.

5. Jaudas stratēģiskā plānošana atspoguļo jaudu, kas sadalīta saskaņā ar pamatlīgumiem un mainīgo plānošanu.

**5.a Jaudas stratēģiskās plānošanas vajadzībām infrastruktūras pārvaldītāji izstrādā stratēģisku maršruta karti, kurā nosaka:**

**a) 16. pantā minētās jaudas stratēģijas, 17. pantā minētā jaudas modeļa un 18. pantā minētā jaudas nodrošinājuma plāna ģeogrāfisko tvērumu;**

**b) alternatīvās līnijas, kas apsvērtas 10. pantā minēto jaudas ierobežojumu piemērošanas gadījumā un saistībā ar 19. pantā minēto situatīvo plānošanu.**

---

**Dalībvalstis nodrošina, ka stratēģisko ceļu karti iekļauj Direktīvas (ES) 2016/797 49. pantā minētajā infrastruktūras reģistrā.**

6. Jaudas stratēģiskā plānošana aptver **dzelzceļa** līnijas, kas ir daļa no *TEN-T* pamattīkla un paplašinātā pamattīkla [...]. Infrastruktūras pārvaldītāji, **tostarp tie, kas nepārvalda līnijas, kuras ir daļa no ietilpst TEN-T pamattīklā un paplašinātajā pamattīklā,** var **nolemt jaudas stratēģiskajā plānošanā** iekļaut citas to pārvaldītā tīkla līnijas un mezglus. **Saskaņā ar dalībvalstu attiecīgajām stratēģiskajām norādēm, kas minētas 11. panta 3. punktā, dalībvalstis var arī paredzēt, ka infrastruktūras pārvaldītāji jaudas stratēģisko plānošanu veic citās tīkla līnijās un mezglos, ko pārvalda minētie infrastruktūras pārvaldītāji.**

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

[...] **Dalībvalstis nodrošina, ka šīs** iedaļas [...] **ir** norādītas Direktīvas (ES) 2016/797 49. pantā minētajā infrastruktūras reģistrā.

7. Jaudas stratēģiskā plānošana aptver laikposmu, kas [...] **sākas** piecus gadus [...] **pirms tiek mainīts kustības grafiks, uz ko tā attiecas.** Infrastruktūras pārvaldītāji var pagarināt šo laikposmu līdz vairāk nekā pieciem gadiem, jo īpaši nolūkā atbalstīt infrastruktūras attīstību saskaņā ar indikatīvo dzelzceļa infrastruktūras attīstības stratēģiju, kas minēta Direktīvas 2012/34/ES 8. panta 1. punktā.
8. Infrastruktūras pārvaldītāji [...] pārskata un atjaunina, **ja tas nepieciešams,** jaudas stratēģiskās plānošanas rezultātus, jo īpaši ņemot vērā:

- a) dzelzceļa infrastruktūras attīstību;
  - b) izmaiņas tirgus pieprasījumā pēc infrastruktūras jaudas, **tostarp ar paziņojumiem par jaudas vajadzībām**;
  - c) **šīs nodaļas** 3. un 4. iedaļā izklāstīto sadales procesu rezultātus iepriekšējos kustības grafika laikposmos, tajā skaitā to, cik lielā mērā pieteikumu iesniedzēji izmantojuši infrastruktūras jaudu;
  - d) saskaņā ar III nodaļu veiktajā satiksmes pārvaldībā gūtās atziņas;
  - e) saskaņā ar III nodaļu veiktās traucējumu pārvaldības un krīzes vadības rezultātu;
  - f) saskaņā ar IV nodaļu veiktās darbības izvērtēšanas rezultātus.
9. **ENIM izstrādā un iekļauj šīs regulas 6. pantā minētajā Eiropas jaudas pārvaldības satvarā** vadlīnijas, kurās nosaka kopīgus jaudas stratēģiskās plānošanas principus, procedūras un metodiku. [...]

Infrastrukturā pārvaldītāji Direktīvas 2012/34/ES 27. pantā minētajā tīkla pārskatā pēc iespējas rūpīgāk ņem vērā šīs vadlīnijas. Tie tīkla pārskatā paskaidro, kāpēc notikušas novirzes no vadlīnijās noteiktajiem kopīgajiem principiem, procedūrām un metodikas.

### *13. pants*

#### **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām par jaudas stratēģisko plānošanu**

1. Infrastrukturā pārvaldītāji **saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 7.e pantu** apspriežas ar visām iesaistītajām ieinteresētajām personām, **tostarp tām, kas sniedz vairāktiklu dzelzceļa pakalpojumus**, par jaudas stratēģisko plānošanu, **tostarp 16.–18. pantā minētajiem plānošanas dokumentiem**, saskaņā ar [...] **I pielikuma 2. iedaļā noteikto grafiku**.

2. **Minētās apspriešanās vajadzībām** infrastruktūras pārvaldītājs [...] **maksimāli nem vērā principus, kas ietverti 6. pantā minētajā Eiropas jaudas pārvaldības satvarā.**

**Lai apspriestos** ar iesaistītajām ieinteresētajām personām, kas sniedz vairāktīklu dzelzceļa pakalpojumus [...], **infrastruktūras pārvaldītāji savstarpēji koordinē darbību** saskaņā ar [...] 53. **pantu** un – **Eiropas un pārrobežu jautājumos – 54. pantu.**

#### *14. pants*

### **Jaudas stratēģiskās plānošanas koordinācija starp infrastruktūras pārvaldītājiem**

1. Infrastruktūras pārvaldītāji **attiecīgā gadījumā** koordinē savas darbības, kas saistītas ar jaudas stratēģisko plānošanu, saskaņā ar 53. pantu.

Ar šo koordināciju jo īpaši nodrošina:

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

2. [...]

3. Infrastruktūras pārvaldītāji ņem vērā visus ieteikumus, ko *ENIM* pieņēmis saskaņā ar [...] **54. pantu**. Ja infrastruktūras pārvaldītāji neievēro ieteikumu, tie plānošanas dokumentos paskaidro **šādas rīcības** iemeslus.
4. *ENRRB* uzrauga koordinācijas procesu un tā īstenošanu. Tas paziņo Komisijai savu viedokli par nepieciešamību novērst koordinācijas procesa trūkumus.

### *15. pants*

#### **Paredzamās transporta tirgus attīstības analīze**

1. [...] **Tīkla koordinators regulāri veic transporta tirgus pētījumu par tīklu un tirgus attīstību pārrobežu dzelzceļa pakalpojumu jomā. Tīkla koordinators šā pētījuma rezultātus paziņo dalībvalstīm, infrastruktūras pārvaldītājiem un citām attiecīgajām ieinteresētajām personām, tostarp Eiropas koordinatoriem. Tīkla koordinators transporta tirgus pētījumu pārskata un atjaunina pēc vajadzības un jebkurā gadījumā vismaz reizi piecos gados. Infrastruktūras pārvaldītāji ņem vērā šo tirgus pētījumu**, lai pamatotu savu vispārējo saimnieciskās darbības stratēģiju, jaudas un ārkārtas situāciju pārvaldību un investīciju lēmumus.
2. Šīs regulas vajadzībām 1. punktā minētais transporta tirgus [...] **pētījums** jo īpaši sniedz ieguldījumu 11. pantā minētajā jaudas stratēģiskajā plānošanā, 25. pantā minētajā infrastruktūras jaudas nodalīšanā un jaudas sadalē, pamatojoties uz 37. pantā minēto oficiālo mehānismu pretrunu risināšanai.

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

### *16. pants*

#### **Jaudas stratēģija**

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

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

2. Jaudas stratēģijā iekļauj informāciju, [...] **kas uzskaitīta I pielikuma 1. iedalā.**
3. [...]

4. Infrastruktūras pārvaldītājs sagatavo [...] **un** publicē [...] jaudas stratēģiju saskaņā ar I pielikuma 2. iedaļā noteikto grafiku [...]. **Neparedzētu un nozīmīgu notikumu gadījumā infrastruktūras pārvaldītājs attiecīgi atjaunina jaudas stratēģiju.**
5. [...]

### *17. pants*

#### **Jaudas modelis**

1. Infrastruktūras pārvaldītājs izveido jaudas modeli, ar ko precizē jaudas stratēģiju, pamatojoties uz **12. panta 4. punkta c) apakšpunktā minēto paziņojuma par jaudas vajadzībām un** 13. un 14. pantā minēto apspriešanās un koordinācijas darbību iznākumu.

Jaudas modelis palīdz līdzsvaroti ņemt vērā dažādu dzelzceļa transporta pakalpojumu segmentu jaudas vajadzības un infrastruktūras pārvaldītāju vajadzības uzturēt, atjaunot un attīstīt (modernizēt esošo un būvēt jaunu) dzelzceļa infrastruktūru. To izmanto kā saziņas, apspriešanās un jaudas stratēģiskās plānošanas koordinācijas [...] **pamatu** starp iesaistītajām ieinteresētajām personām.

2. Jaudas modeli [...] **iekļauj informāciju, kas uzskaitīta I pielikuma 1. iedaļā.** Infrastruktūras pārvaldītāji sagatavo un publicē jaudas modeli katram kustības grafika laikposmam un [...] atjaunina jaudas modeli saskaņā ar I pielikuma [...] 2. iedaļā noteikto [...] grafiku. **Pienākums atjaunināt jaudas modeli nav spēkā, ja ir publicēts jaudas nodrošinājuma plāns tam pašam kustības grafika laikposmam.**

3. Infrastruktūras pārvaldītāji [...] attiecīgā gadījumā **dokumentē un pamato** jebkādas **būtiskas** atšķirības starp jaudas modeli un jaudas stratēģiju, kas attiecas uz vienu un to pašu kustības grafika laikposmu. [...]
4. [...]

### *18. pants*

#### **Jaudas nodrošinājuma plāns**

1. Infrastruktūras pārvaldītājs izstrādā jaudas nodrošinājuma plānu, kurā sniedz visaptverošu informāciju par:
  - a) infrastruktūras jaudu, kas pieejama sadalei pieteikumu iesniedzējiem;
  - b) infrastruktūras jaudu, kas nav pieejama sadalei.

Jaudas nodrošinājuma plāns ir pamats jaudas sadalei.

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

**1.a Infrastruktūras pārvaldītāji sagatavo jaudas nodrošinājuma plānu saskaņā ar 11.–17. pantā minētā jaudas stratēģiskās plānošanas procesa rezultātiem un ievērojot I pielikuma 2. iedaļā noteikto grafiku.**

2. Infrastruktūras pārvaldītāji vēlākais I pielikuma 2. iedaļā noteiktajā termiņā publicē jaudas nodrošinājuma plānu katram kustības grafika laikposmam un pastāvīgi atjaunina to līdz tā kustības grafika laikposma beigām, uz kuru minētais plāns attiecas. Jaudas nodrošinājuma plānu iesniedz par katru atsevišķu attiecīgā kustības grafika laikposma dienu.

3. Infrastruktūras pārvaldītāji [...] attiecīgā gadījumā **dokumentē un pamato** jebkādas **būtiskas** atšķirības starp jaudas nodrošinājuma plānu un jaudas modeli, kas attiecas uz vienu un to pašu kustības grafika laikposmu.
  
4. Jaudas nodrošinājuma plānā infrastruktūras pārvaldītāji var norādīt infrastruktūras jaudu kā iepriekš ieplānotu. Iepriekš ieplānotā jauda ir jauda, attiecībā uz kuru infrastruktūras pārvaldītājs nosaka pieteikumu iesniedzēju pieprasījumiem pieejamās jaudas raksturlielumus un apjomu, paredz šādas jaudas sadales noteikumus un nosaka procesu, kādā šādu jaudu var pieprasīt saskaņā ar 20. pantu. Sadalot iepriekš ieplānoto jaudu, ņem vērā norādītos raksturlielumus, noteikumus un sadales procesus. **Savu stratēģisko norāžu ietvaros, kuras sniegtas saskaņā ar 11. panta 3. punkta c) apakšpunktu, dalībvalstis var uzlikt infrastruktūras pārvaldītājiem pienākumu iepriekš plānot infrastruktūras jaudu konkrētās līnijās un mezglos.**
  
5. Jaudas nodrošinājuma plānā iepriekš ieplānoto jaudu norāda jaudas **plānošanas** objektu veidā, kā minēts 20. pantā, norādot jaudas apjomu un raksturlielumus, kas ir saistīti ar sadales noteikumiem un procesiem, ar kuru palīdzību šāda jauda tiek darīta pieejama.
  
6. [...] **5.a Veicot jaudas iepriekšēju plānošanu [...], infrastruktūras pārvaldītāji [...]** **nem vērā 25. panta 2.a punkta a)–f) apakšpunktā izklāstītos kritērijus.**  
  
[...]

7. [...]

8. [...]

[...] **Jaudas iepriekšējā plānošanā infrastruktūras pārvaldītāji nem vērā**, rezultātus, kas gūti, apspriežoties ar pieteikumu iesniedzējiem saskaņā ar 13. pantu, un no koordinācijas starp infrastruktūras pārvaldītājiem saskaņā ar 14. pantu.

9. Regulatīvā iestāde analizē jaudas nodrošinājuma plānu un **30 dienu laikā pēc galīgā jaudas nodrošinājuma plāna publicēšanas** var pieņemt lēmumu, kurā infrastruktūras pārvaldītājam tiek prasīts grozīt jaudas nodrošinājuma plānu [...], ja **analīzē** ir [...] **secināts, ka minētais plāns neatbilst šīs regulas vai Direktīvas 2012/34 noteikumiem vai pārredzamības un nediskriminācijas principiem.**
10. ENIM pieņem vadlīnijas un iekļauj tās 6. pantā minētajā Eiropas jaudas pārvaldības satvarā, nosakot:
- jaudas nodrošinājuma plāna publicēšanas līdzekļus, tajā skaitā digitālos pakalpojumus, rīkus, funkcijas un saskarnes;
  - procesu jaudas nodrošinājuma plāna apspriešanai ar pieteikumu iesniedzējiem.

#### *19. pants*

### **Situatīvā plānošana**

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

Situatīvā plānošana nodrošina pamatu satiksmes pārvaldībai, traucējumu pārvaldībai un krīzes vadībai saskaņā ar 42. pantu, lai šādās situācijās nodrošinātu ātru reakciju un līdz minimumam samazinātu to ietekmi uz dzelzceļa satiksmi.

Infrastruktūras pārvaldītāji situatīvās plānošanas rezultātus dokumentē ārkārtas rīcības plānā.

2. Situatīvā plānošana jo īpaši ietver:
- tādu alternatīvu [...] **dzelzceļa līniju, ja tādas alternatīvas dzelzceļa līnijas pastāv,** noteikšanu, kas ļauj novirzīt satiksmi, ja nav pieejamas *TEN-T* pamattīklā un paplašinātajā pamattīklā iekļautās **dzelzceļa līnijas** un [...]  **citas dzelzceļa līnijas un mezgli, uz kuriem attiecas jaudas stratēģiskās plānošanas dokumenti;**

- b) indikatīvu infrastruktūras jaudas plānošanu alternatīvajās [...] **dzelzceļa līnijās**, kas izraudzītas saskaņā ar a) apakšpunktu, **ja tādas alternatīvas dzelzceļa līnijas pastāv**, nodrošinot pārredzamību par šādās līnijās pieejamo infrastruktūras jaudu **un tehniskajiem raksturlielumiem**, ko var izmantot starpgadījumu un jo īpaši tīkla darbības traucējumu gadījumā saskaņā ar 46. pantu;
- c) satiksmes pārvaldības un krīzes vadības noteikumu un procedūru noteikšanu, arī attiecībā uz informācijas apmaiņu starp infrastruktūras pārvaldītājiem, citām iesaistītajām ieinteresētajām personām un citām ieinteresētajām personām, piemēram, publiskajām iestādēm, kas atbild par dzelzceļu vai drošību un reaģēšanu ārkārtas situācijās, kā arī šo procedūru aktivizēšanas kritēriju noteikšanu;
- d) to struktūru noteikšanu un uzskaitījumu, kuras jāinformē nopietnu starpgadījumu vai nopietnu vilcienu kustības traucējumu gadījumā;
- e) visus citus sagatavošanās darbus, kas vajadzīgi, lai veiktu traucējumu pārvaldības un krīzes vadības pasākumus saskaņā ar 42. pantu un 44. pantā minēto Eiropas satvaru pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai.
3. Infrastruktūras pārvaldītāji nodrošina situatīvās plānošanas saskaņošanu ar jaudas stratēģisko plānošanu, jo īpaši jaudas stratēģiju, jaudas modeli, jaudas nodrošinājuma plānu un infrastruktūras darbu plānošanu, kā norādīts 10. pantā.
4. Situatīvās plānošanas rezultātus, jo īpaši alternatīvu līniju, **ja tādas alternatīvas dzelzceļa līnijas pastāv**, noteikšanu saskaņā ar 2. punkta a) apakšpunktu un indikatīvo jaudas plānošanu alternatīvās līnijās, **ja tādas alternatīvas dzelzceļa līnijas pastāv**, saskaņā ar 2. punkta b) apakšpunktu, iekļauj jaudas modelī un jaudas nodrošinājuma plānā.
5. [...]

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

1. Infrastruktūras pārvaldītāji sadala iepriekš ieplānoto jaudu, kas iekļauta 18. pantā minētajā jaudas nodrošinājuma plānā, tālab izmantojot **taisnīgus**, pārredzamus un nediskriminējošus kritērijus un procedūras.

**Infrastruktūras pārvaldītāji var grupēt jaudas plānošanas objektus, piemēram, iepriekš plānotus vilcienu ceļus, kad tie iepriekš plāno jaudu, lai nodrošinātu specifisku kustības grafika projektu, saskaņā ar 11. panta 3. punktā minētajām stratēģiskajām norādēm, ja tādas ir sniegtas un nemot vērā pieteikumu iesniedzēju paustās tirgus vajadzības.**

2. Jaudas plānošanas objekti nosaka raksturlielumus un īpašības, kas piemīt dažādiem iepriekš ieplānotās jaudas veidiem, tajā skaitā jaudai, kas pieejama pieteikumu iesniedzēju pieprasījumiem, infrastruktūras darbiem rezervētajai jaudai un jau sadalītajai jaudai. Šie raksturlielumi un īpašības ietver visus aspektus, kas ir relevanti konkrētiem iepriekš ieplānotās jaudas veidiem, piemēram, maršrutu, laiku, garantēto vai nepieciešamo minimālo ātrumu, [...] **maksimālo garumu**, tehniskos [...] parametrus un laika nišu skaitu **gan kravas, gan pasažieru pārvadājumiem**.
3. *ENIM* izstrādā kopēju sistēmu 1. punktā minētajiem kritērijiem un procedūrām un iekļauj to 6. pantā minētajā Eiropas jaudas pārvaldības satvarā. Minētajā kopējā sistēmā priekšrocības, ko sniedz jaudas rezervēšana konkrētiem dzelzceļa pakalpojumu veidiem vai sadales procesiem, līdzsvaro ar nepieciešamību nodrošināt elastību, lai apmierinātu jaudas vajadzības tirgū. Šajā nolūkā kopējā sistēma paredz iespēju saistībā ar 36. pantā minēto mehānismu pretrunu risināšanai vienošanās ceļā ņemt vērā jaudas izmantošanas tiesību pieprasījumus, kas neatbilst iepriekš ieplānotajai jaudai. **Infrastruktūras pārvaldītāji maksimāli nem vērā minēto kopējo sistēmu.**
4. *ENIM* izstrādā un pieņem [...] specifikācijas **2. punkta minētajiem** jaudas plānošanas objektiem cilvēklasāmā un mašīnlasāmā formātā. *ENIM* šīs specifikācijas iekļauj 6. pantā minētajā Eiropas jaudas pārvaldības satvarā. [...] **Infrastruktūras pārvaldītāji maksimāli nem vērā minētās specifikācijas.**

### Intensīvi izmantota un pārslogota infrastruktūra

1. Infrastruktūras pārvaldītāji bez kavēšanās atzīst, ka infrastruktūras [...] **posmi vai mezgli** ir vai nu intensīvi izmantoti, vai pārslogoti, ja ir izpildīts vismaz viens no šādiem nosacījumiem:
  - a) atsauces periodos, kas noteikti II pielikumā [...], iepriekšējā vai pašreizējā kustības grafika laikposmā **dzelzceļa infrastruktūras jaudas** izmantojums ir pārsniedzis intensīvi izmantotai vai pārslogotai infrastruktūrai noteiktās robežvērtības;
  - b) saskaņā ar šo iedaļu veiktās jaudas stratēģiskās plānošanas rezultāti liecina, ka jaudas vajadzības, kas izteiktas jaudas stratēģiskās plānošanas posmos, pārsniedz jaudu, kas pieejama sadalei konkrētā kustības grafika laikposmā [...], **tostarp tādu saskaņā ar 10. pantu plānotu infrastruktūras darbu dēļ, kuru ilgums pārsniedz 12 mēnešus un kuru rezultātā rodas jaudas ierobežojumi.**

[...]

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

**Šā punkta pirmās daļas a) apakšpunktu nepiemēro Lamanša pastāvīgā savienojuma infrastruktūrai, kā definēts Līgumā starp Franciju un Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienoto Karalisti par Lamanša pastāvīgā savienojuma būvniecību un ekspluatāciju, ko veic privāti koncesionāri, kas parakstīts Kenterberijā 1986. gada 12. februārī, un Koncesijas nolīgumā starp valsts sekretāru transporta jautājumos, *Le Ministre de l'Urbanisme du Logement et des Transports, The Channel Tunnel Group Limited un France-Manche S.A.***

**1.a ENIM izstrādā kopīgu dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanas metodi. ENIM šo metodi iekļauj 6. pantā minētajā Eiropas jaudas pārvaldības satvarā. Infrastruktūras pārvaldītāji maksimāli nem vērā minēto metodi.**

2. Šā panta 1. punktā minētajā paziņojumā norāda kustības grafika laikposmu un infrastruktūras elementu, kā arī konkrētos laikposmus, uz kuriem tas attiecas.
3. Tas, ka atsevišķi jaudas pieprasījumi, kuri iesniegti sadalei kustības grafika **laikposmā**, ir pretrunīgi, nav par iemeslu tam, lai paziņotu, ka kāds infrastruktūras elements ir intensīvi izmantots vai pārslogots, ja vien nav izpildīti 1. punktā paredzētie nosacījumi.
4. Ja infrastruktūra atzīta par intensīvi izmantotu vai pārslogotu, infrastruktūras pārvaldītājs veic jaudas analīzi saskaņā ar 22. pantu, ja vien **piecos gados pirms infrastruktūras atzīšanas par intensīvi izmantotu vai pārslogotu nav izstrādāts** 23. pantā paredzētais jaudas palielināšanas plāns vai tas jau tiek īstenots.
5. Attiecībā uz infrastruktūras elementiem, kas atzīti par intensīvi izmantotiem vai pārslogotiem, infrastruktūras pārvaldītāji rezervē jaudu 18. pantā minētajā jaudas nodrošinājuma plānā, ņemot vērā 22. pantā minētās jaudas analīzes iznākumu.

**Attiecībā uz infrastruktūras posmiem vai mezgliem, kas atzīti par pārslogotiem, infrastruktūras pārvaldītājs var noteikt īpašas robežkvotas 27. panta 6. punkta piemērošanai.**

6. Ja nav iekasēta maksa saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 31. panta 4. punktu vai ja tā nav devusi apmierinošu rezultātu un infrastruktūra atzīta par pārslogotu, infrastruktūras pārvaldītājs piemēro procedūru, ar ko, pamatojoties uz pārredzamiem un objektīviem kritērijiem, nodalīt vai sadalīt [...] infrastruktūras jaudu. Minēto procedūru īsteno saskaņā ar šīs regulas [...] **25.** pantu un kopā ar piemērojamajiem kritērijiem izklāsta tīkla pārskatā.
7. [...] **Dalībvalstis** [...] **nodrošina, ka mezglus vai posmus**, kas atzīti **par** intensīvi izmantotiem vai pārslogotiem, **norāda** Direktīvas (ES) 2016/797 49. pantā minētajā infrastruktūras reģistrā.

8. [...]
9. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 71. pantu, lai grozītu [...] **jaudas izmantojuma robežvērtības un**

**II pielikumā noteiktos atsauces periodus, ja minētie elementi ir izrādījušies neefektīvi vai ir radījuši būtiskas īstenošanas grūtības, lai** nodrošinātu jaudas efektīvu pārvaldību attiecībā uz intensīvi izmantotu un pārslogotu infrastruktūru un atspoguļotu infrastruktūras pārvaldītāju un pieteikumu iesniedzēju darbības apsvērumus, ņemot vērā *ENIM*, infrastruktūras pārvaldītāju, pieteikumu iesniedzēju un citu iesaistīto ieinteresēto personu, regulatīvo iestāžu un [...] **ENRRB** pieredzi šā panta īstenošanā.

**10. Komisija saskaņā ar 72. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru var pieņemt īstenošanas aktus, kuros nosaka galvenos principus metodei, kas ENIM jāizstrādā saskaņā ar 1.a punktu, attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanu.**

## 22. pants

### **Jaudas analīze intensīvi izmantotas vai pārslogotas infrastruktūras gadījumā**

1. Infrastruktūras pārvaldītājs veic jaudas analīzi sešu mēnešu laikā pēc tam, kad infrastruktūra ir atzīta par intensīvi izmantotu vai pārslogotu, **ja vien piecos gados pirms infrastruktūras atzīšanas par intensīvi izmantotu vai pārslogotu nav izstrādāts jaudas palielināšanas plāns vai tas jau tiek īstenots.**

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

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

2. Jaudas analīzē aplūko infrastruktūras raksturlielumus attiecībā uz jaudu, spējām un savstarpējo izmantojamību, darbības procedūrām, dažādo piedāvāto pakalpojumu specifiku un visu šo faktoru ietekmi uz infrastruktūras jaudu. Iespējamie pasākumi jo īpaši ietver maršrutu maiņu, pakalpojuma sniegšanas laika maiņu, kustības ātruma maiņu, darbības procedūru saskaņošanu un infrastruktūras uzlabojumus.
3. Infrastruktūras pārvaldītāji apspriežas ar pieteikumu iesniedzējiem par jaudas analīzes projektu saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 7.e pantu un, ja attiecīgās infrastruktūras posms ietilpst kādā Eiropas transporta koridorā, saskaņā ar **šīs regulas** 54. pantu.

Infrastruktūras pārvaldītājs publisko jaudas analīzes rezultātus. [...]

4. Infrastruktūras pārvaldītāji jaudas stratēģiskajā plānošanā, un jo īpaši jaudas stratēģijā, jaudas modelī un jaudas nodrošinājuma plānā, **attiecīgā gadījumā** ņem vērā jebkādas saskaņā ar šo pantu veiktas jaudas analīzes rezultātus.

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

### 23. pants

#### Jaudas palielināšanas plāns

1. Sešu mēnešu laikā pēc jaudas analīzes pabeigšanas saskaņā ar 22. pantu infrastruktūras pārvaldītājs izstrādā jaudas palielināšanas plānu **posmiem un mezgliem, kas atzīti par pārslogotiem**.

Jaudas palielināšanas plānā norāda:

- a) pārslogotības iemeslus;
- b) iespējamo satiksmes attīstību nākotnē;
- c) infrastruktūras attīstības ierobežojumus;

- d) jaudas palielināšanas iespējas un izmaksas, ietverot **organizatoriskus pasākumus** **un** iespējamās piekļuves maksas izmaiņas.

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

2. Jaudas palielināšanas plānu izstrādā pēc tam, kad saskaņā ar 13. pantu veikta apspriešanās ar attiecīgās pārslogotās infrastruktūras lietotājiem.

[...] **Dalībvalsts** var **nolemt, ka uz minēto plānu** attiecas prasība par **tās** iepriekšēju apstiprinājumu [...].

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

[...]

4. Neskarot šīs regulas 40. pantu, infrastruktūras pārvaldītājs pārtrauc iekasēt maksu par attiecīgo infrastruktūru saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 31. panta 4. punktu šādos gadījumos:

- a) infrastruktūras pārvaldītājs nav izstrādājis jaudas palielināšanas plānu;
- b) infrastruktūras pārvaldītājs neveic jaudas palielināšanas plānā noteiktās darbības.

5. Neatkarīgi no 4. punkta infrastruktūras pārvaldītājs ar regulatīvās iestādes apstiprinājumu var turpināt iekasēt maksu šādos gadījumos:

- a) jaudas palielināšanas plānu nav iespējams izpildīt tādu iemeslu dēļ, ko pārvaldītājs nevar ietekmēt;
- b) pieejamās alternatīvas nav ekonomiski vai finansiāli dzīvotspējīgas.

## 24. pants

### Specializētā infrastruktūra

1. Neskarot 2. punktu, infrastruktūras jaudu uzskata par pieejamu izmantošanai visu veidu satiksmei, kas ir saderīga ar maršrutu, kurš paredzēts ekspluatācijai saskaņā ar Direktīvu (ES) 2016/797 un specifikācijām, kas noteiktas [...] **uz tās pamata** pieņemtajos īstenošanas aktos.
2. Ja ir piemēroti alternatīvi maršruti un ja saskaņā ar 25. pantā noteikto procedūru var pierādīt, ka tas ir pamatoti no sociālā, ekonomiskā un vidiskā aspekta, infrastruktūras pārvaldītājs pēc apspriešanās ar ieinteresētajām personām var izraudzīties konkrētu infrastruktūru izmantošanai konkrētiem satiksmes veidiem. Šādā gadījumā infrastruktūras pārvaldītājs 11. panta 2. punktā minētajos plānošanas dokumentos un **tīkla pārskatā** norāda, ka veikta šāda izraudzīšanās, un jaudas nodrošinājuma plānā rezervē jaudu noteiktajiem satiksmes veidiem.  
  
Šāda izraudzīšanās nekavē izmantot šādu infrastruktūru cita veida satiksmei, ja jauda ir pieejama.
3. [...] **Dalībvalstis nodrošina, ka infrastruktūra**, kas izraudzīta, ievērojot 2. punktu, [...] **ir** norādīta Direktīvas (ES) 2016/797 [...] 49. pantā minētajā infrastruktūras reģistrā.

## 25. pants

[...] Tādas infrastruktūras **jaudas nodalīšana, kura atzīta par intensīvi izmantotu vai pārslogotu**

1. Ja kāds infrastruktūras elements ir atzīts par tādu, kas nākamajā kustības grafika laikposmā tiks intensīvi izmantots vai būs pārslogots, infrastruktūras pārvaldītājs **var** [...] nodalīt attiecīgā infrastruktūras elementa jaudu 17. pantā minētajā jaudas modelī un 18. pantā minētajā jaudas nodrošinājuma plānā, kas attiecas uz attiecīgo kustības grafika laikposmu.

2. Kad infrastruktūras pārvaldītājs nodala infrastruktūras jaudu, ievērojot 1. punktu, tas rīkojas saskaņā ar [...] [...] **11. panta 3. punktā minētajām stratēģiskajām norādēm, ja dalībvalstis ir sniegušas šādas norādes un noteikušas tās par saistošām, un** ņem vērā vairāktīklu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem nepieciešamo jaudu.

**2.a** **Lai nodalītu infrastruktūras jaudu, ievērojot 1. punktu, infrastruktūras pārvaldītāji novērtē alternatīvas nodalīšanas iespējas, pamatojoties uz (bet ne tikai) šādiem sociālekonomiskiem, darbības un vides kritērijiem, atkarībā no datu pieejamības:**

- a) **darbības izmaksas dzelzceļa transporta pakalpojumu sniedzējiem un minēto pakalpojumu tehniskie parametri, un izrietošā ietekme uz cenām dzelzceļa transporta pakalpojumu klientiem;**
- b) **ar laiku saistītās izmaksas dzelzceļa transporta pakalpojumu klientiem;**
- c) **savienojamība un pieejamība cilvēkiem, kam sniedz dzelzceļa transporta pakalpojumus, un reģionos, kuros tos sniedz, tostarp savienojumu kvalitāte un pārsēšanās un pārkraušanas laiki saistībā ar dzelzceļa pasažieru un kravu pārvadājumu pakalpojumiem;**
- d) **ietekme uz vidi, piemēram, siltumnīcefekta gāzu emisijas un troksnis;**
- e) **pārvadāto cilvēku daudzums un kravu apjoms;**
- f) **infrastruktūras tīkla izmantošana.**

**Novērtējot alternatīvas nodalīšanas iespējas, infrastruktūras pārvaldītāji ņem vērā ENIM izstrādātās procedūras, kas minētas 2.b punktā.**

**2.b** **ENIM sagatavo un pieņem taisnīgu, pārredzamu un nediskriminējošu procedūru alternatīvo nodalīšanas iespēju novērtēšanai un iekļauj to 6. pantā minētajā Eiropas jaudas pārvaldības satvarā. Procedūras ietver šādas darbības:**

- a) **noteikt standarta vērtību diapazonus dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem kā sākotnējo pamatu novērtējumam;**

- b) izstrādāt alternatīvus scenārijus, lai nodalītu jaudu, kas pieejama dažādiem dzelzceļa transporta pakalpojumu veidiem;**
- c) izvērtēt un sarindot pēc ranga scenārijus, pamatojoties uz objektīvām, pārredzamām un nediskriminējošām metodikām, nemot vērā 2.a punktā noteiktos sociālekonomiskos, darbības un vidiskos kritērijus un ļaujot nemt vērā vietējos vai valsts apstākļus, pamatojoties uz pieņemtām pieejām un empīriskiem pierādījumiem;**
- d) atlasīt rangā visaugstāko scenāriju, pamatojoties uz c) apakšpunktā minēto izvērtējumu, un attiecīgi grozīt jaudas nodrošinājuma plānu.**

### 3. IEDAĻA

## Grafika plānošana un jaudas sadale

26. pants

### Jaudas izmantošanas tiesības

1. Pieteikumu iesniedzēji saskaņā ar publiskajām tiesībām vai privāttiesībām var infrastruktūras pārvaldītājam prasīt tāda līguma noslēgšanu, kas piešķir tiesības [...] uz dzelzceļa infrastruktūras **jaudu** par maksu, kā paredzēts Direktīvas 2012/34/ES IV nodaļas 2. iedaļā.

Infrastruktūras pārvaldītāji piešķir pieteikumu iesniedzējiem **tiesības** [...] **uz dzelzceļa** infrastruktūras jaudu vienā no šādiem veidiem:

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

*ENIM* nosaka jaudas specifikāciju raksturlielumus un iekļauj tos 6. pantā minētajā Eiropas jaudas pārvaldības satvarā. **Infrastruktūras pārvaldītāji maksimāli nem vērā minētos raksturlielumus.**

2. Infrastruktūras pārvaldītāji pirms faktiskās vilcienu kustības saskaņā ar termiņiem, kas noteikti I pielikuma 4., 5. un 6. iedaļā, pārveido jaudas izmantošanas tiesības, kas piešķirtas jaudas specifikācijas veidā, par jaudas izmantošanas tiesībām vilcienu ceļa veidā.
3. Jaudas izmantošanas tiesības vilcienu ceļa veidā pieteikumu iesniedzējiem var piešķirt uz laiku, kas nepārsniedz vienu kustības grafika laikposmu. Jaudas izmantošanas tiesības jaudas specifikācijas veidā var piešķirt uz laiku, kas pārsniedz vienu kustības grafika laikposmu, saskaņā ar 31. un 33. pantu.
4. Ja vien šajā regulā nav noteikts citādi, infrastruktūras pārvaldītāju un pieteikumu iesniedzēju tiesības un pienākumus, kas attiecas uz jebkādu jaudas sadali, nosaka līgumos vai [...] **valsts tiesību aktos.**

5[...] **6. Kad pieteikuma iesniedzējam ir piešķirtas jaudas izmantošanas tiesības, saņēmējs tās nenodod citam uzņēmumam vai pakalpojumam.**

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

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

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

pakalpojumu līgumu minētajā pasažieru pārvadājumu pakalpojumu maršrutā, tiktu informēti bez liekas kavēšanās un ne vēlāk kā 10 dienās.

6. [...]

## 27. pants

### Jaudas sadales metodes

1. Infrastruktūras pārvaldītāji piešķir jaudas izmantošanas tiesības pieteikumu iesniedzējiem, izmantojot 31.–34. pantā minētos sadales procesus.

Par jaudas sadali uzskata arī jebkādas iedalītās jaudas izmaiņas.

**4. Infrastruktūras pārvaldītāji infrastruktūras jaudu sadala, izmantojot digitālus rīkus un digitālus pakalpojumus saskaņā ar 62. pantu, visam braucienam turp un atpakaļ, ja tas prasīts.**

**5. Pieprasot jaudu vai veicot iedalītās jaudas izmaiņas, pieteikumu iesniedzēji un infrastruktūras pārvaldītāji ievēro 39. pantu.**

**6. Infrastruktūras pārvaldītājs anulē jaudas izmantošanas tiesības, kas vismaz vienu mēnesi ir izmantotas mazāk par robežkvotu, kuru nosaka tīkla pārskatā, ja vien tas nav noticis nepārvaramas varas dēļ. ENIM nosaka robežkvotas diapazonus un iekļauj tos 6. pantā minētajā Eiropas jaudas pārvaldības satvarā. Infrastruktūras pārvaldītāji maksimāli ņem vērā ENIM noteiktās robežkvotas diapazonus.**

**Regulatīvā iestāde uzrauga šā punkta taisnīgu, pārredzamu un nediskriminējošu piemērošanu un izmeklē visas sanemtās sūdzības.**

**6.a Attiecīgā gadījumā saskaņā ar 20. panta 1. punktā minētajiem kritērijiem un procedūrām infrastruktūras pārvaldītājs var atteikties iedalīt jaudu, ja pieprasījumi neatbilst tā jaudas stratēģiskajai plānošanai. Minētajā gadījumā infrastruktūras pārvaldītājs dara visu iespējamo, lai pieteikuma iesniedzējam nodrošinātu alternatīvu jaudu. Par atteikumu nekavējoties paziņo pieteikuma iesniedzējam. Pieteikuma iesniedzējam ir tiesības iesniegt sūdzību regulatīvajai iestādei, ievērojot 63. panta 2. punktu.**

**6.b** **Infrastrukturās pārvaldītāji vismaz katru gadu informē regulatīvo iestādi par visiem saņemtajiem jaudas pieprasījumiem, kas neatbilda pieejamās jaudas parametriem, kas noteikti jaudas nodrošinājuma plānā, neatkarīgi no tā, vai tie tika pieņemti vai noraidīti. Pamatojoties uz šo informāciju, regulatīvā iestāde var sniegt atzinumu, kurā tā var ieteikt infrastruktūras pārvaldītājam grozīt jaudas modeli.**

### **28. pants**

#### **Vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesību piešķiršana**

2[...]**0.** Pieteikumu iesniedzējiem ir tiesības pieprasīt vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesības **ar 31.–34. pantā minētā sadales procesa starpniecību, tostarp visam braucienam turp un atpakaļ**, un saņemt atbildes uz šādiem pieprasījumiem vienuviet un veicot vienotu darbību [...] **saskaņā ar 62. panta 5. punktu.**

Infrastrukturās pārvaldītāji sadarbojas saistībā ar jaudas sadali vairāktīklu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem, tajā skaitā jo īpaši starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem un starptautiskajiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem.

[...]

3. [...]

4. [...]

5. [...]
6. [...]
7. [...]

*28. pants*

*[...]*

1. Ja infrastruktūras pārvaldītājs saņem pieprasījumu par vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesībām [...], tas koordinē savas darbības ar citiem attiecīgajiem infrastruktūras pārvaldītājiem saskaņā ar 53. pantu.
2. Jo īpaši **1. punktā minētā** koordinēšana paredz:
  - a) vienota kontaktpunkta, kas atbild par saziņu ar pieteikuma iesniedzēju saistībā ar vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesību pieprasījumu, izraudzīšanos, par ko pēc pieprasījuma saņemšanas nekavējoties paziņo pieteikuma iesniedzējam;
  - b) vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesību atbilstību minimālās kvalitātes kritērijiem tīklu savstarpējās atbilstības ziņā un attiecībā uz tādiem aspektiem kā maršruts, laiks, pieejamība dažādās vilcienu kursēšanas dienās un tiesību piešķiršanas statuss;
  - c) vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesību piešķiršanas procesa konsekventu izpildi, tajā skaitā jo īpaši 36. pantā minēto mehānismu pretrunu risināšanai vienošanās ceļā un 37. pantā minēto oficiālo mehānismu pretrunu risināšanai;

- d) visu saskaņā ar 4. iedaļu veikto izmaiņu koordinēšanu attiecībā uz piešķirtajām vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesībām, lai vienmēr nodrošinātu vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesību integritāti.

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

3.[...][...] **2.a Infrastruktūras pārvaldītājs neanulē vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesības saskaņā ar 27. panta 6. punktu bez iepriekšējas saskanošanas ar citiem attiecīgajiem infrastruktūras pārvaldītājiem.**

**Ja infrastruktūras pārvaldītājs saskaņā ar [...] 27. panta 6. punktu anulē** vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesības, [...] **tas informē regulatīvo iestādi. Ja anulētās vairāktīklu jaudas tiesības ir saistītas ar pārrobežu satiksmi, regulatīvā iestāde informē attiecīgās regulatīvās iestādes un ENRRB.**

4. [...]

5. *ENIM* nosaka sīki izstrādātas procedūras un metodes šā panta [...] **vienādas piemērošanas veicināšanai** un minimālās kvalitātes prasības, kas minētas 2. punkta b) apakšpunktā, un iekļauj tās 6. pantā minētajā Eiropas jaudas pārvaldības satvarā.

**Infrastruktūras pārvaldītāji maksimāli ņem vērā minētās procedūras un metodes.**

## 29. pants

### Sadarbība dzelzceļa infrastruktūras un apkalpes vietu jaudas sadalē

1. [...] <sup>22</sup>[...]

- 1. Infrastruktūras pārvaldītāji un apkalpes vietu operatori, kuri piedāvā pakalpojumus, kas vajadzīgi dzelzceļa transporta pakalpojumu sniegšanai, un kuru apkalpes vietas ir daļa no Eiropas transporta tīkla, kā norādīts [jaunās TEN-T regulas] II pielikumā, tostarp tās, kas atrodas pilsētas mezglos, kuri definēti minētās regulas 3. panta**

---

<sup>22</sup> [...]

**f) punktā, sadarbojas, lai vajadzības gadījumā nodrošinātu, ka jaudas iedalījums infrastruktūrā un apkalpes vietās ir konsekvents.**

2. Infrastruktūras pārvaldītāji tīkla pārskatā sniedz 1. punktā minēto apkalpes vietu sarakstu.
3. Infrastruktūras pārvaldītāji nodrošina, ka pieteikumu iesniedzēji var vienuviet un ar vienu darbību pieprasīt jaudas izmantošanas tiesības dzelzceļa infrastruktūrā un 1. punktā minētajās apkalpes vietās.
4. Šā panta 3. punkta vajadzībām infrastruktūras pārvaldītāji un **apkalpes vietu** operatori koordinē jaudu un nodrošina jaudas izmantošanas tiesības, tostarp jaudu [...] **apkalpes** vietā, kuras atbilst pieteikuma iesniedzēja prasībām, vai cenšas nodrošināt piemērotu alternatīvu.
5. Šā panta 1. punktā minēto apkalpes vietu operatori digitālā formātā saskaņā ar 62. panta **5. punktu un I pielikumā noteiktajiem grafikiem** dara infrastruktūras pārvaldītājam pieejamu informāciju par pieejamo jaudu.
6. [...]

7. [...]

**6. Šo pantu nepiemēro apkalpes vietu operatoriem, uz kuriem attiecas Īstenošanas regulas 2017/2177 2. pantā paredzētais atbrīvojums.**

*30. pants*

**Kustības grafiks**

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

Infrastruktūras pārvaldītāji uzsāk kustības grafika sagatavošanu, kad tie sadala jaudu 32. pantā minētajā ikgadējā sadales procesā, ņemot vērā jaudas izmantošanas tiesības, kuras piešķirtas ar pamatlīgumiem saskaņā ar 31. pantu un mainīgās plānošanas procesā, kas minēts 33. pantā.

2. Infrastruktūras pārvaldītāji līdz kustības grafika laikposma beigām [...] nodrošina, **ka kustības grafiks ir aktuāls**, ņemot vērā jaudu, kas sadalīta 33. pantā minētajā mainīgās plānošanas procesā, jaudu, kas sadalīta 34. pantā minētajā *ad hoc* procesā, jaudas izmantošanas tiesību izmaiņas saskaņā ar 39. pantu un pārplānošanu traucējumu pārvaldības un krīzes vadības kontekstā saskaņā ar 41. pantu.

*31. pants*

**Jaudas sadale saskaņā ar pamatlīgumiem**

1. Pieteikuma iesniedzējam ir tiesības pieprasīt infrastruktūras jaudu laikposmam, kas pārsniedz vienu kustības grafika laikposmu.

**1.a Infrastruktūras pārvaldītāji jaudas stratēģiskās plānošanas dokumentos norāda jaudu, ko tie plāno rezervēt sadalei saskaņā ar pamatlīgumiem.** Neskarot LESD 101., 102. un 106. pantu, infrastruktūras pārvaldītājs **jaudu, kas minētajos plānošanas dokumentos rezervēta pamatlīgumiem, sadala pieteikumu iesniedzējiem ar šādu līgumu starpniecību,** ievērojot 3. un 4. punktu. **Tas neliedz infrastruktūras pārvaldītājam, izmantojot pamatlīgumus, sadalīt pieprasīto jaudu tajos gadījumos, kad šāda jauda plānošanas dokumentos nav rezervēta, ievērojot 4. punktu.**

**1.b Pamatlīgums var tikt noslēgtas starp vairākiem infrastruktūras pārvaldītājiem un pieteikuma iesniedzēju, ja tie aptver vairāk nekā vienu tīklu.**

Pamatlīgumos nosaka jaudas izmantošanas tiesības, kas piešķirtas jaudas specifikācijas veidā, kā minēts 26. panta 1. punkta a) apakšpunktā. Tie nedrīkst ietvert jaudas izmantošanas tiesības vilcienu ceļa veidā.

Dalībvalstis var pieprasīt, lai pamatlīgumus iepriekš apstiprina regulatīvā iestāde.

**Attiecībā uz pamatlīgumiem, kas saistīti ar pārrobežu satiksmi, koordināciju veic attiecīgās regulatīvās iestādes.**

2. Pieteikuma iesniedzējs, kas ir pamatlīguma puse, pieprasa pamatlīgumā iekļautās jaudas specifikācijas pārveidi par atbilstošu vilcienu ceļu saskaņā ar minēto pamatlīgumu. **Minēto pārveidi veic saskaņā ar 26. panta 2. punktu.**

3. Infrastruktūras pārvaldītāji [...] **nodrošina, ka** pamatlīgumi [...] atbilst 11. panta 2. punktā minētajiem jaudas stratēģiskās plānošanas dokumentiem [...] **, ja tie ir pieejami, un 11. panta 3. punktā minētajām stratēģiskajām norādēm, ja dalībvalstis šādas norādes ir sniegušas un ir paredzējušas, ka tās ir saistošas.**

**Kaimiņos esošie infrastruktūras pārvaldītāji [...] koordinē savu jaudas stratēģisko plānošanu attiecībā uz to jaudas daļu, [...] kas pieejama [...] pārrobežu pamatlīgumiem[...].**

4. Pamatlīgumi neliedz izmantot attiecīgo infrastruktūru citiem pieteikumu iesniedzējiem vai pakalpojumiem. Šajā nolūkā infrastruktūras pārvaldītāji nosaka kopējās jaudas maksimālās daļas, ko var sadalīt saskaņā ar pamatlīgumiem, un iekļauj tās tīkla pārskatā.
5. Pamatlīgumi pieļauj iespēju grozīt to noteikumus, lai labāk izmantotu dzelzeļa infrastruktūru [...]. **Minētos grozījumus neuzskata par jaudas izmantošanas tiesību izmaiņām, par kurām piemēro sodu, ievērojot 40. pantu. Par citām izmaiņām jaudas izmantošanas tiesībās, kas piešķirtas saskaņā ar pamatlīgumiem, piemēro sodu saskaņā ar 40. pantu.**
6. [...]
7. Pamatlīgumi principā attiecas uz laikposmu, kas norādīts I pielikuma 5. iedaļā. Infrastruktūras pārvaldītājs īpašos gadījumos var vienoties par īsāku vai ilgāku laikposmu. Jebkuru laikposmu, kas ilgāks par I pielikuma 5. **iedalā** [...] norādīto laikposmu, pamato ar prasību par jaunu tirgus dalībnieku īpašām investīcijām vai pakalpojuma būtisku novitāti, [...] **tostarp pakalpojuma kvalitātes būtisku uzlabošanu.**
8. Par pakalpojumiem, kuriem izmanto 24. pantā minēto specializēto infrastruktūru, kam vajadzīgas būtiskas ilgtermiņa investīcijas, kuras pieteikuma iesniedzējs pienācīgi pamatojis, pamatlīgumus var slēgt uz 15 gadiem. Par laikposmu, kas ilgāks par 15 gadiem, var vienoties tikai izņēmuma gadījumos, jo īpaši liela mēroga ilgtermiņa investīciju gadījumā un ja uz šādām investīcijām attiecas līgumsaistības, kas ietver daudzgadu amortizācijas plānu.
9. Infrastruktūras pārvaldītāji jaudu, kas sadalīta saskaņā ar pamatlīgumu, iekļauj 17. pantā minētajā jaudas modelī un 18. pantā minētajā jaudas nodrošinājuma plānā.
10. Ievērojot komercnoslēpumu, jebkura pamatlīguma vispārīgo būtību dara zināmu jebkurai ieinteresētajai personai.
11. Pamatojoties uz regulatīvo iestāžu, kompetento iestāžu [...], dzelzeļa pārvadājumu uzņēmumu, **infrastruktūras pārvaldītāju** un *ENRRB* pieredzi [...], Komisija var pieņemt [...] īstenošanas [...] **aktus**, kuros paredz [...] **detalizētus noteikumus par pamatlīgumu noslēgšanas** [...] procedūru, **šādu līgumu formu un saturu**, lai [...] **nodrošinātu** šā panta [...] vienādu piemērošanu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 72. panta 3. punktā.

### Jaudas sadale ikgadējā sadales procesā

1. Infrastruktūras pārvaldītājs nosaka **30. pantā minēto** kustības grafiku [...] konkrētam kustības grafika laikposmam, pamatojoties uz:
  - a) jaudas izmantošanas tiesību pieprasījumiem, kas saņemti ikgadējā sadales procesā;
  - b) jaudas izmantošanas tiesībām, kas attiecas uz konkrēto kustības grafika laikposmu un piešķirtas saskaņā ar pamatlīgumiem atbilstīgi 31. pantam;
  - c) jaudas izmantošanas tiesībām, kas attiecas uz konkrēto kustības grafika laikposmu un piešķirtas mainīgās plānošanas procesā atbilstīgi 33. pantam.
2. Infrastruktūras pārvaldītājs jaudu sadala vienlaicīgas jaudas sadales procesā, lai, ciktāl iespējams, izpildītu visus 1. punktā minētos infrastruktūras jaudas pieprasījumus, ievērojot [...] **6. punktu** un [...] **27. panta 6.a punktu**. Infrastruktūras pārvaldītājs iespēju robežās ņem vērā visus ierobežojumus pieteikumu iesniedzējiem, arī ekonomisko ietekmi uz to darbījumsdarbību.
3. [...]
4. [...]

5. [...]
6. Ikgadējā sadales procesā piešķirtās jaudas izmantošanas tiesības var ietvert:
  - a) vilcienu ceļus;
  - b) jaudas specifikācijas.

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

7. Infrastrukturā pārvaldītājs ievēro I pielikuma 4. iedaļā izklāstīto sadales procesa grafiku.
8. [...]
9. [...]
10. Infrastrukturā pārvaldītājs apspriežas ar ieinteresētajām personām par kustības grafika projektu. Ieinteresētās personas ietver visas personas, kas ir pieprasījušas infrastruktūras jaudu, un citas personas, kas vēlas izmantot iespēju izteikt viedokli par to, kā kustības grafiks var ietekmēt to spēju kustības grafika laikā saņemt dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus.

11. Infrastruktūras pārvaldītājs veic attiecīgus pasākumus, lai atbildētu uz visiem paustajiem apsvērumiem.

### 33. pants

#### Jaudas sadale mainīgās plānošanas procesā

1. Infrastruktūras pārvaldītāji mainīgās plānošanas procesā sadala jaudu **vismaz dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem** saskaņā ar I pielikuma 6. **iedalā** [...] noteiktajiem termiņiem. Infrastruktūras pārvaldītāji šim nolūkam rezervē jaudu 18. pantā minētajā jaudas nodrošinājuma plānā.

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

2. Jaudas izmantošanas tiesības, kas piešķirtas mainīgās plānošanas procesā, var ietvert:
- a) vilcienu ceļus vai jaudas specifikācijas visām vilcienu kursēšanas dienām kustības grafika laikposmā, kas ietver pieprasījumā norādīto pirmo vilcienu kursēšanas dienu;
  - b) jaudas specifikācijas visām vilcienu kursēšanas dienām pēc kustības grafika laikposma, kas ietver pirmo dienu, kura iekļauta pieprasījumā attiecībā uz maksimālo laikposmu, kas norādīts I pielikuma 6. **iedalā** [...].

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

**2.a Infrastruktūras pārvaldītāji un pieteikumu iesniedzēji var kopīgi nolemt grozīt jaudas specifikācijas, kas piešķirtas mainīgās plānošanas procesā, lai varētu labāk izmantot dzelzceļa infrastruktūru. Minētos grozījumus neuzskata par jaudas izmantošanas tiesību izmaiņām, par kurām piemēro sodu, ievērojot 40. pantu. Par citām izmaiņām**

**jaudas izmantošanas tiesībās, kas piešķirtas mainīgās plānošanas procesā, piemēro sodu saskaņā ar 40. pantu.**

3. Neskarot 18. pantu, infrastruktūras pārvaldītāji sadala jaudu, kas rezervēta mainīgās plānošanas [...] procesam, pamatojoties uz [...] **rindas kārtības** principu [...].
4. [...]
5. [...]
6. Infrastruktūras pārvaldītājs pēc paziņošanas regulatīvajai iestādei [...] noraida mainīgās plānošanas pieprasījumus, ja tie [...] atbilst tādas jaudas raksturlielumiem, kuru parasti sadala saskaņā ar pamatlīgumiem atbilstīgi 31. pantam. Regulatīvā iestāde informē *ENRRB* par šādu [...] **noraidīšanu un** nodrošina šā punkta saskaņotu piemērošanu.

*34. pants*

**Jaudas sadale *ad hoc* procesā**

1. Infrastruktūras pārvaldītājs nekavējoties un jebkurā gadījumā I pielikuma 7. iedaļā noteiktajos termiņos atbild uz *ad hoc* infrastruktūras jaudas pieprasījumiem, kas jebkurā brīdī iesniegti kustības grafika spēkā esības laikā. Informāciju par pieejamo neizmanto jaudu saskaņā ar 9. pantu dara pieejamu visiem pieteikumu iesniedzējiem, kuri varētu vēlēties izmantot šo jaudu.

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

2. Infrastruktūras jaudu saskaņā ar *ad hoc* pieprasījumiem sadala, pamatojoties uz rindas kārtības principu.

35. pants

**No infrastruktūras darbiem izrietošo jaudas ierobežojumu plānošana**

1. [...] **0.a Plānojot** infrastruktūras darbus [...] **saskaņā ar šo** [...] pantu [...], **infrastruktūras pārvaldītāji ievēro I pielikuma 3. iedalā noteikto grafiku un prasības.**

- 2[...]**0.b** Plānojot infrastruktūras darbus, infrastruktūras pārvaldītāji, cik vien iespējams, ierobežo ietekmi uz iepriekš ielānoto jaudu, kas iekļauta jaudas modelī vai jaudas nodrošinājuma plānā.

- 3.[...][...]**1. Infrastruktūras pārvaldītāji** jaudas ierobežojumus, kas izriet no infrastruktūras darbiem [...], **kuri nav iekļauti 18. pantā [...]** minētajā jaudas [...] **nodrošinājuma plānā, plāno pēc iespējas savlaicīgāk.**

4. Ja, plānojot jaudas ierobežojumu, kas izriet no infrastruktūras darbiem, ir jāmaina piešķirtās jaudas izmantošanas tiesības 39. panta nozīmē, infrastruktūras pārvaldītājs dara visu iespējamo, lai attiecīgajiem pieteikumu iesniedzējiem nodrošinātu alternatīvu jaudu, [...] **kas ļauj dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam sniegt attiecīgos pakalpojumus.**

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

5. [...]

6. Infrastruktūras pārvaldītāji [...] jaudas ierobežojumus, kas izriet no infrastruktūras darbiem, **tiklīdz tie ir ieplānoti**, iekļauj jaudas modelī [...] **vai** jaudas nodrošinājuma plānā [...] **neatkarīgi no tā**, kad tie ieplānoti.

### 36. pants

#### **Mehānisms pretrunu risināšanai vienošanās ceļā un pieprasījumu koordinēšana**

1. Ja saistībā ar vienlaicīgu jaudas sadali infrastruktūras pārvaldītājs saskaras ar dažādu infrastruktūras jaudas pieprasījumu pretrunīgumu, tas, koordinējot pieprasījumus, cenšas nodrošināt pēc iespējas labāku atbilstību visām prasībām.
2. Ja rodas vajadzība koordinēt pieprasījumus, infrastruktūras pārvaldītājs, **cenšoties tos izpildīt, koordinē visus pieprasījumus, un** infrastruktūras pārvaldītājam ir tiesības samērīgās robežās piedāvāt infrastruktūras jaudu, kas atšķiras no pieprasītās. Infrastruktūras pārvaldītājs piemērojamos ierobežojumus nosaka savā tīkla pārskatā. *ENIM* sniedz vadlīnijas šādu ierobežojumu definēšanai un iekļauj tās 6. pantā minētajā Eiropas jaudas pārvaldības satvarā.
3. Infrastruktūras pārvaldītājs, apspriežoties ar attiecīgajiem pieteikumu iesniedzējiem, cenšas atrisināt visas pretrunas. Šāda apspriešanās balstās uz šādu samērīgā laikā sniegtu bezmaksas informāciju elektroniskā formā:
  - a) visu citu pieteikumu iesniedzēju pieprasītie vilcienu ceļi tajos pašos maršrutos;
  - b) visiem citiem pieteikumu iesniedzējiem tajos pašos maršrutos pagaidām iedalītie vilcienu ceļi;
  - c) alternatīvi vilcienu ceļi, kas attiecīgajos maršrutos tiek piedāvāti saskaņā ar 2. punktu;
  - d) pilnīga informācija par kritērijiem, kas tiek izmantoti jaudas sadales procesā.

Neskarot 3. panta [...] **1.a punktu** un ar visu pieteikumu iesniedzēju piekrišanu, infrastruktūras pārvaldītājs nolūkā atvieglot pieprasījumu koordinēšanu var nodibināt kontaktus starp visiem pieteikumu iesniedzējiem, kas varētu būt iesaistīti pretrunas risināšanā.

4. Principus, kas reglamentē **pretrunīgu** jaudas pieprasījumu koordinēšanu iekšzemes dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem, izklāsta tīkla pārskatā.
5. [...]
6. [...]
7. **Tādas pretrunas** gadījumā, **kas saistīta ar vismaz vienu** vairāktīklu jaudas [...] **pieprasījumu**, 1., 2. un 3. punktā izklāstīto mehānismu pretrunu risināšanai vienošanās ceļā īsteno saskaņā ar 53. pantu un tajā iesaista tīkla koordinators.
8. *ENIM* sagatavo vadlīnijas par mehānismu pretrunu risināšanai vienošanās ceļā attiecībā uz [...] **tādām pretrunām, kas saistītas ar vismaz vienu vairāktīklu jaudas pieprasījumu, un iekļauj tās 6. pantā minētajā Eiropas jaudas pārvaldības satvarā. Infrastruktūras pārvaldītāji maksimāli ņem vērā minētās vadlīnijas.**

### 37. pants

#### Oficiālais mehānisms pretrunu risināšanai [...]

1. Ja jaudas nodrošinājuma pretrunu nav izdevies atrisināt ar 36. pantā minētajiem mehānismiem pretrunu risināšanai vienošanās ceļā, [...] **infrastruktūras pārvaldītājs piešķir prioritāti pieprasījumiem, kas atbilst 18. pantā minētajā jaudas nodrošinājuma plānā noteiktajai iepriekš ieplānotajai jaudai. Rezultātā infrastruktūras pārvaldītājs var vai nu pieņemt, vai arī noraidīt pieprasījumus, kas neatbilst jaudas nodrošinājuma plānam.**

Pienemot pieprasījumus, kas neatbilst jaudas nodrošinājuma plānam, infrastruktūras pārvaldītājs cenšas saglabāt vispārējo līdzsvaru starp jaudas nodrošinājuma plāna elementiem, kas uzskaitīti I pielikuma 1. iedalā.

Ja infrastruktūras pārvaldītājs noraida pieprasījumus, kas neatbilst jaudas nodrošinājuma plānam, tas nekavējoties informē attiecīgo pieteikuma iesniedzēju par savu nodomu noraidīt pieprasījumu. Minētajā gadījumā infrastruktūras pārvaldītājs dara visu iespējamo, lai pieteikuma iesniedzējam nodrošinātu alternatīvu jaudu. Pieteikuma iesniedzējam ir tiesības iesniegt sūdzību regulatīvajai iestādei saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 56. panta 9. punktu.

1.a Infrastruktūras pārvaldītāji konfliktus, kas nav atrisināti saskaņā ar 1. punktu, risina, izmantojot taisnīgu, pārredzamu un nediskriminējošu procedūru, saskaņā ar 11. panta 3. punktā minētajām stratēģiskajām norādēm, ja dalībvalstis ir sniegušas šādas norādes un ir paredzējušas, ka tās ir saistošas.

Ja minēto norāžu piemērošana nelauj atrisināt konfliktu, infrastruktūras pārvaldītāji konfliktus risina ar taisnīgas, pārredzamas un nediskriminējošas procedūras palīdzību, ņemot vērā procedūru, ko ENIM noteikusi saskaņā ar 1.b punktu.

1.b ENIM sagatavo un pieņem 1.a punktā minētās procedūras un iekļauj tās 6. pantā minētajā Eiropas jaudas pārvaldības satvarā. Procedūras ietver šādas darbības:

0) noteikt standarta vērtību diapazonus dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem kā sākotnējo pamatu novērtējumam;

a) izstrādāt alternatīvus scenārijus tādas jaudas sadalīšanai, kas pieejama dažādiem dzelzceļa transporta pakalpojumu veidiem, ja iespējams, paredzot alternatīvas jaudas nodrošināšanu citos maršrutos vai alternatīvu laika grafiku ar salīdzināmiem raksturlielumiem;

b) izvērtēt a) apakšpunktā minētos scenārijus un sarindot tos pēc ranga, pamatojoties uz objektīvām, pārredzamām un nediskriminējošām metodikām, ņemot vērā 1.c punktā noteiktos sociālekonomiskos, darbības un vidiskos kritērijus un ļaujot ņemt vērā vietējos vai valsts apstākļus, pamatojoties uz pieņemtām pieejām un empīriskiem pierādījumiem;

c) atlasīt rangā visaugstāko scenāriju, pamatojoties uz b) apakšpunktā minēto izvērtējumu, un attiecīgi grozīt jaudas nodrošinājuma plānu.

1.c Procedūrās, ko ENIM noteicis saskaņā ar 1.b punktu, novērtē alternatīvas infrastruktūras jaudas izmantošanas iespējas, cita starpā pamatojoties uz šādiem sociālekonomiskiem, darbības un vidiskajiem kritērijiem, ja par tiem ir pieejami 1.b punkta 0) apakšpunktā minētie dati:

a) darbības izmaksas dzelzceļa transporta pakalpojumu sniedzējiem un minēto pakalpojumu tehniskie parametri, un izrietošā ietekme uz cenām dzelzceļa transporta pakalpojumu klientiem;

b) ar laiku saistītās izmaksas dzelzceļa transporta pakalpojumu klientiem;

c) savienojamība un pieejamība cilvēkiem, kam sniedz dzelzceļa transporta pakalpojumus, un reģionos, kuros tos sniedz, tostarp savienojumu kvalitāte un pārsēšanās un pārkraušanas laiki saistībā ar dzelzceļa pasažieru un kravu pārvadājumu pakalpojumiem;

d) ietekme uz vidi, piemēram, siltumnīcefekta gāzu emisijas un troksnis;

e) pārvadāto cilvēku daudzums un kravu apjoms;

f) infrastruktūras efektīvas izmantošanas tehniskie parametri, piemēram, satiksmes viendabīgums, vilciena garums vai kustības biežums.

2. Saistībā ar oficiālo [...] **mehānismu** pretrunu risināšanai pilnībā ņem vērā vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesību pieprasījumus. Ja saskaņā ar [...] **1.b punkta b) apakšpunktu** piemēro atšķirīgus valsts raksturlielumus, attiecīgajās iedaļās izmanto minētos raksturlielumus.

3. Tādu pretrunīgu jaudas pieprasījumu gadījumā, kas saistīti ar dzelzceļa pakalpojumiem ar līdzīgiem raksturlielumiem un sociālekonomisko profilu, infrastruktūras pārvaldītājs piešķir jaudu [...] tādā veidā, kas nodrošina piekļuvi vislielākajam pieteikumu iesniedzēju skaitam. [...] **Minētajā nolūkā infrastruktūras pārvaldītāji var piešķirt jaudu, pamatojoties uz izsoli. Uz jaudas piešķiršanas metodi, kuru izmanto, ievērojot šo punktu,** attiecas [...] regulatīvās iestādes **iepriekšējs** apstiprinājums.

### Jaudas sadales procesu grafiks

1. **Lai īstenotu 31.–34. pantu,** [...] infrastruktūras pārvaldītājs un pieteikumu iesniedzēji ievēro jaudas sadales procesu grafiku, kas noteikts **attiecīgi** I pielikuma 4., 5., 6. un 7. iedaļā.
2. Infrastruktūras pārvaldītāji var lemt par jaudas sadales grafika laikposmiem un termiņiem, kuri ir atšķirīgi no tiem, kas minēti šajā regulā un Direktīvas 2012/34/ES VI pielikuma 2. punkta b) apakšpunktā, ja[...]:
  - \_\_\_\_\_ starptautisko vilcienu ceļu izveidei sadarbībā ar trešo valstu infrastruktūras pārvaldītājiem tīklā, kura sliežu ceļa platums ir atšķirīgs no Savienības galvenā dzelzceļa tīkla, ir būtiska vispārēja ietekme uz jaudas sadales grafiku [...]; **vai**
  - **starptautisko vilcienu ceļu izveidei sadarbībā ar citu trešo valstu infrastruktūras pārvaldītājiem ir būtiska vispārēja ietekme uz jaudas sadales grafiku, ar noteikumu, ka tas neietekmē citu Savienības infrastruktūras pārvaldītāju, kuri nav iesaistīti minētajos starptautiskajos vilcienu celos, jaudas sadales procesus.**
3. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 71. pantu, lai grozītu I pielikuma 4., 5., 6. un 7. iedaļā **noteiktos termiņus un ilgumus [...]** **un lai, ievērojot 31.–34. pantā noteikto satvaru, koriģētu tajās noteiktos atskaites punktus un laikposmus, ja minētie elementi ir izrādījušies neefektīvi vai radījuši lielas īstenošanas grūtības, nemot vērā infrastruktūras pārvaldītāju un pieteikumu iesniedzēju pieredzi, ar mērķi racionalizēt jaudas sadales procesus,** nodrošināt efektīvu sadales procesu un ņemt vērā attiecīgo ieinteresēto personu plānošanas, darbības, tehniskās un komerciālās intereses saistībā ar grafika plānošanu un jaudas sadali.

## 4. IEDAĻA

### Pielāgošana un pārplānošana

#### 39. pants

##### Jaudas izmantošanas tiesību izmaiņas pēc sadales

1. Infrastruktūras pārvaldītāji pēc savas iniciatīvas var mainīt jaudas izmantošanas tiesības, ko tie piešķirušī pieteikuma iesniedzējam, tikai saskaņā ar šo regulu. Pieteikumu iesniedzēji iedalītās jaudas izmaiņas var pieprasīt jebkurā laikā. [...]  
  
Ja tiek mainītas piešķirtās jaudas izmantošanas tiesības, piemēro 40. pantu. Infrastruktūras pārvaldītāji nekavējoties atjaunina 30. pantā minēto kustības grafiku.
2. Infrastruktūras pārvaldītāji [...], cik vien iespējams, ierobežo jaudas izmantošanas tiesību izmaiņas pēc sadales saskaņā ar 2. panta 3. punktā noteiktajiem [...] **principiem. Arī pieteikumu iesniedzēji, cik vien iespējams, ierobežo savus pieprasījumus par šādu tiesību izmaiņām pēc sadales.**
3. Jaudas izmantošanas tiesību izmaiņas ietver gadījumus, kad infrastruktūras pārvaldītājs nevar atļaut vilciena kursēšanu saskaņā ar piešķirtajām jaudas izmantošanas tiesībām un tam ir pietiekami daudz laika, lai piedāvātu pieteikuma iesniedzējam alternatīvu jaudu tūlīt pēc tam, kad pārvaldītājs ir informējis pieteikuma iesniedzēju par izmaiņu nepieciešamību.  
  
**3.aa Jaudas izmantošanas tiesību anulēšanu arī uzskata par īpašu izmaiņu veidu.**
- 3.a Jaudas izmantošanas tiesību izmaiņu gadījumā** [...] infrastruktūras pārvaldītāji var [...] **šādu** tiesību [...] piešķiršanai [...] **piemērot īsākus** termiņus **salīdzinājumā ar** [...] **I pielikuma 8. iedalā norādītajiem termiņiem.** Infrastruktūras pārvaldītāji informāciju par laiku, kas vajadzīgs vilcienam ceļa izveidei, sniedz tīkla pārskatā. [...]
4. Noteikumos un procedūrās, ko **infrastruktūras pārvaldītājs** piemēro jaudas izmantošanas tiesību izmaiņu gadījumā, ņem vērā jaudas izmantošanas tiesību izmaiņu ietekmi uz pieteikuma iesniedzēju darbības un komerciālajā ziņā. Minētajā nolūkā **infrastruktūras pārvaldītāji** izmaiņas **klasificē**, [...] pamatojoties uz to ietekmi, [...] **un nosaka to izmaiņu**

**kategoriju, kurām ir būtiska ietekme, ņemot vērā procedūras, ko ENIM pieņēmis uz**

8. punkta **pamata** [...].

5. Ja tiek mainītas vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesības, attiecīgie infrastruktūras pārvaldītāji dara visu iespējamo, lai nodrošinātu jaudas izmantošanas tiesību konsekvenci visā vilciena brauciena garumā.

Infrastruktūras pārvaldītājs, kas maina vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesības, [...] alternatīvu vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesību piešķiršanu koordinē ar citiem attiecīgajiem infrastruktūras pārvaldītājiem, un informē pieteikuma iesniedzēju un visas iesaistītās personas par koordinācijas iznākumu. Šis iznākums var būt vai nu alternatīvu vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesību piešķiršana, vai arī informācija par to, ka alternatīvas jaudas izmantošanas tiesības nav pieejamas.

6. [...]

7. Ja infrastruktūras pārvaldītājs maina piešķirtās jaudas izmantošanas tiesības, tas nekavējoties informē attiecīgo pieteikuma iesniedzēju un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu.

Infrastruktūras pārvaldītājs I pielikuma 8. iedaļā noteiktajos termiņos piedāvā pieteikuma iesniedzējam alternatīvās jaudas izmantošanas tiesības. Ja tas nav iespējams, infrastruktūras pārvaldītājs sniedz pieteikuma iesniedzējam attiecīgu informāciju, kas ļauj pieteikuma iesniedzējam iesniegt jaunu infrastruktūras jaudas pieprasījumu. Attiecīgā gadījumā minētajā informācijā iekļauj atsauci uz 18. pantā minēto jaudas nodrošinājuma plānu un 19. pantā minēto ārkārtas rīcības plānu.

8. *ENIM* sagatavo un pieņem [...] **vienotas** procedūras jaudas izmantošanas tiesību izmaiņu pārvaldībai pēc to piešķiršanas un iekļauj tās 6. pantā minētajā Eiropas jaudas pārvaldības satvarā.

[...] **Minētajās** procedūrās **nosaka kritērijus** izmaiņu diferencēšanai [...] **atkarībā no to** ietekmes uz pieteikumu iesniedzējiem un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem komerciālā un darbības ziņā, [...] **tostarp** kritērijus [...] tādu [...] **izmaiņu** klasificēšanai, **kurām ir būtiska ietekme** [...].

9. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 71. pantu, lai grozītu I pielikuma 8. iedaļā **noteiktos ilgumus** nolūkā nodrošināt efektīvus pielāgošanas un pārplānošanas procesus, ņemot vērā attiecīgo ieinteresēto personu plānošanas, darbības, tehniskos un komerciālos apsvērumus. **To darot, Komisija nem vērā infrastruktūras pārvaldītāju un pieteikumu iesniedzēju pieredzi.**

*40. pants*

**/.../ Sodš par jaudas izmantošanas tiesību izmaiņām**

1. Ja infrastruktūras pārvaldītājs vai pieteikuma iesniedzējs [...] **nepilda** [...] **savas** saistības attiecībā uz piešķirtajām jaudas izmantošanas tiesībām un ja tā rezultātā notiek izmaiņas, kas saskaņā ar 39. panta **4. punktu** tiek klasificētas kā būtiskas, [...] **tas** maksā [...] **sodu** otrai pusei.

**Šā panta nolūkā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem piešķirto jaudas izmantošanas tiesību neizmantošanu uzskata par līdzvērtīgu atcelšanai pēc attiecīgā vilciena atiešanas laika.**

2. Šā panta 1. punktā minētais [...] **sods** nav maksājams nepārvaramas varas gadījumos. **Vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesību gadījumā anulēšanu nepārvaramas varas dēļ vienā tīklā uzskata par anulēšanu nepārvaramas varas dēļ attiecībā uz jaudu visā maršrutā, uz kuru tiesības attiecas.**

**2.a Ja infrastruktūras pārvaldītājs saskaņā ar 10. un 35. pantu plāno jaudas ierobežojumu, kas ietilpst I pielikuma 3. iedaļas darbības jomā, un ievēro tajā noteikto grafiku un prasības, 1. punktā minētais sods nav maksājams.**

**2.b Ja infrastruktūras pārvaldītājs atsauc jaudas izmantošanas tiesības saskaņā ar pasākumiem, ko dalībvalstis veikušas atbilstoši 10.a pantam, 1. punktā minētais sods nav maksājams.**

**3. Infrastruktūras pārvaldītāji, ņemot vērā vadlīnijas, ko ENIM pieņēmis, ievērojot šā punkta otro daļu, savā tīkla pārskatā iekļauj nosacījumus soda piemērošanai.**

3.[...] ENIM [...] pēc apspriešanās ar **pieteikumu iesniedzējiem un ENRRB [...] var pieņemt vadlīnijas par to, kā definēt vienādus** nosacījumus [...] **soda piemērošanai, ņemot** vērā noteikumus **un procedūras**, kas izklāstīti [...] 39. panta 4. un 8. punktā. ENIM šīs [...] **vadlīnijas** iekļauj 6. pantā minētajā Eiropas jaudas pārvaldības satvarā. ENRRB publicē atzinumu par [...] **minētajām vadlīnijām**, kuras noteicis ENIM.

4. Pēc regulatīvās iestādes apstiprinājuma infrastruktūras pārvaldītāji tīkla pārskatā nosaka pieteikumu iesniedzēju maksājamā [...] **soda** apmēru.

Pēc infrastruktūras pārvaldītāja priekšlikuma un pēc apspriešanās ar pieteikumu iesniedzējiem [...] regulatīvā iestāde nosaka infrastruktūras pārvaldītāja maksājamā [...] **soda** apmēru. Infrastruktūras pārvaldītājs šo informāciju publicē tīkla pārskatā.

[...] **Sodu** nosaka tādos apmēros, kas iedarbīgi motivē infrastruktūras pārvaldītāju un pieteikumu iesniedzējus ievērot plānoto jaudas izmantojumu un līdz minimumam samazināt traucējumus. Šie apmēri ir samērīgi un nediskriminējoši.

[...] Minētajos apmēros jo īpaši ņem vērā noteikumus **un procedūras, kas paredzēti** [...] 39. panta 4. un 8. punktā [...] [...].

**Sodus modulē līdz tādām apmēram, kas divkārt pārsniedz maksu par piekļuvi sliežu ceļiem, pamatojoties vismaz uz šādiem kritērijiem:**

**a) jaudas izmantošanas tiesību izmaiņu ietekme;**

**b) laiks, kādā izmaiņas ierosinājusī puse ir otrai pusei sniegusi paziņojumu par izmaiņām;**

**c) ja izmaiņas ir radījis infrastruktūras pārvaldītājs – nodrošinātās alternatīvās jaudas kvalitāte maršruta, laika, tehnisko raksturlielumu un citu būtisku aspektu zinā, ja šāda alternatīva jauda pastāv, vai**

**d) ja izmaiņas ir radījis pieteikuma iesniedzējs – vai jaudu var pārdalīt un izmantot cits pieteikuma iesniedzējs.**

**Šā punkta piektās daļas piemērošanas nolūkā dalībvalsts var noteikt modulācijas skalas. Minētās skalas atbilst šā punkta trešajā daļā paredzētajiem nosacījumiem. Dalībvalstis cenšas veikt savstarpēju koordināciju saskaņā ar 53.a pantu.**

5. [...] Vairāktīklu jaudas izmantošanas [...] **tiesības uzskata par atsevišķām jaudas izmantošanas tiesībām.** Pienākums samaksāt [...] **sodu** pieteikuma iesniedzējam attiecas uz infrastruktūras pārvaldītāju vai pārvaldītājiem, kas ir atbildīgi par jaudas izmantošanas tiesību izmaiņām, ņemot vērā visas jaudas izmantošanas tiesības kopumā un, ja ir atbildīgs vairāk nekā viens infrastruktūras pārvaldītājs, šo pārvaldītāju tīklu garuma īpatsvaru jaudas izmantošanas tiesībās. [...] **Sods** par visu jaudas izmantošanas tiesību kopumu nepārsniedz [...] **sodu**, kas paredzēts par [...] **infrastruktūras** pārvaldītāja piešķirtajām jaudas izmantošanas tiesībām, reizinātu ar [...] **divi**.
6. [...] **Attiecīgās regulatīvās** iestādes lemj par strīdiem, kas saistīti ar jaudas izmantošanas tiesību izmaiņu iemeslu vai [...] **kas saistīti ar soda maksājumu kavējumiem**, un attiecīgu lēmumu pieņem nekavējoties un [...] **sešu nedēļu** laikā no brīža, kad savākta visa informācija, kas vajadzīga izmaiņu cēloņa novērtēšanai. Regulatīvās iestādes par šādiem lēmumiem informē *ENRRB* un var apspriesties ar to. [...] *ENRRB*, **kad pie tā vēršas, konsultē regulatīvās iestādes ar mērķi** nodrošināt, ka šādi lēmumi ir saskaņoti un ka to pamatā ir vispāratzīti principi.

**Vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesību gadījumā pieteikuma iesniedzējam ir tiesības iesniegt apelāciju regulatīvajā iestādē, kura ir atbildīga par infrastruktūras pārvaldītāju, kas saskaņā ar 28. pantu pilda vienotā kontaktpunkta funkcijas. Atbildīgā regulatīvā iestāde informē citas attiecīgās regulatīvās iestādes un ENRRB.**

7. Neskarot 1980. gada 9. maija Konvenciju par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem, kas grozīta ar 1999. gada 3. jūnija Vilnas protokolu ("COTIF"), jo īpaši attiecīgā gadījumā minētās konvencijas E papildinājumu, un valstu un ES tiesību aktos paredzētās tiesības pārsūdzēt jebkuru lēmumu, kas pieņemts, ievērojot šo pantu, ar soda samaksu, ko saskaņā ar šo pantu veic jaudas izmantošanas tiesību izmaiņas ierosinājusī puse, otrai pusei tiek izsmeltas citas finanšu prasības, kas saistītas ar tām pašām izmaiņām.

#### 40.a pants

Īstenošanas akti, kas attiecas uz jaudas izmantošanas tiesību izmaiņām un sodu  
Ja ENIM [24 mēnešu laikā no 77. panta 2. punkta ievaddaļā minētās piemērošanas  
dienas] nepieņem 39. panta 8. punktā minētās procedūras vai 40. panta 3. punktā  
minētos nosacījumus vai ja minētās procedūras un nosacījumi neļauj vienādi īstenot  
39. pantu vai 40. pantu vai nu tādu iemeslu dēļ, kas saistīti ar minēto procedūru un  
nosacījumu saturu, vai arī tādu iemeslu dēļ, kas saistīti ar to, ka infrastruktūras  
pārvaldītāji neveic īstenošanu, [...] Komisija var pieņemt īstenošanas aktus, kuros paredz  
[...] jaudas izmantošanas tiesību izmaiņu klasifikāciju un [...] nosacījumus [...] [...] sodu  
[...] maksāšanai. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas  
minēta 72. panta 3. punktā.

### Pārplānošana traucējumu pārvaldības un krīzes vadības kontekstā

1. Ja radušies tīkla darbības traucējumi, kā minēts 46. pantā, vai krīzes situācija, kā minēts 47. pantā, attiecīgais infrastruktūras pārvaldītājs vai pārvaldītāji dara visu iespējamo, lai pārplānotu traucējumu ietekmēto satiksmes plūsmu. Minētajā nolūkā infrastruktūras pārvaldītāji sadala dzelzceļa infrastruktūras jaudu, [...] **nemot vērā 2. punktā minētās vadlīnijas** un pamatojoties uz ārkārtas rīcības plāniem, kas sagatavoti saskaņā ar 19. pantu, un ciešā koordinācijā ar iesaistītajām ieinteresētajām personām un attiecīgā gadījumā citām attiecīgām ieinteresētajām personām.
2. *ENIM* izstrādā un pieņem vadlīnijas infrastruktūras jaudas pārredzamai un nediskriminējošai pārvaldībai un sadalei tīkla darbības traucējumu gadījumā. Jo īpaši *ENIM* sniedz vadlīnijas par [...] **traucējumu pārvaldības** un rindas kārtības principa piemērošanu.  
  
[...] **Kad** piemēro **traucējumu pārvaldību**, *ENIM* sniedz vadlīnijas par piemērojamajām procedūrām, kas attiecīgā gadījumā ietver to, ka tiek piemērots 36. pantā minētais [...] **mehānisms** pretrunu risināšanai vienošanās ceļā un 37. pantā minētais oficiālais [...] **mehānisms** pretrunu risināšanai. *ENIM* minētās vadlīnijas iekļauj [...] **44. pantā minētajā Eiropas satvarā [...] pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes** vadības **koordinācijai**.
3. Veicot pārplānošanu, infrastruktūras pārvaldītāji **dara visu iespējamo**, lai traucējumu pārvaldības nolūkā vienpusēji nemainītu vai neanulētu esošās jaudas izmantošanas tiesības.  
[...]

- 4. Infrastruktūras pārvaldītāji un pieteikumu iesniedzēji var noteikt pasākumus, kas paredz konkrētu jaudas izmantošanas tiesību aizstāšanu tīkla darbības traucējumu gadījumā. Šādus pasākumus norāda 19. pantā minētajā ārkārtas rīcības plānā.**
- 5. Ja rodas tīkla darbības traucējumi, kas ietekmē satiksmi vairāk nekā vienā tīklā, attiecīgie infrastruktūras pārvaldītāji koordinē alternatīvas jaudas sadali saskaņā ar 53. pantu un ņemot vērā 44. pantā minēto Eiropas satvaru pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai.**
- 6. Ja ENIM /24 mēnešu laikā no 77. panta 2. punkta ievaddaļā minētās piemērošanas dienas/ nepieņem vadlīnijas infrastruktūras jaudas pārvaldībai un sadalei tīkla darbības traucējumu gadījumā vai ja minētās vadlīnijas nelauj vienādi īstenot šo pantu vai nu tādu iemeslu dēļ, kas saistīti ar minēto vadlīniju un nosacījumu saturu, vai arī tādu iemeslu dēļ, kas saistīti ar to, ka infrastruktūras pārvaldītāji neveic īstenošanu, Komisija var pieņemt īstenošanas aktu, kurā izklāsta pārplānošanas kritērijus un procedūras, tajā skaitā infrastruktūras pārvaldītāju veiktas vienaspusējas piešķirto jaudas izmantošanas tiesību izmaiņas tīkla darbības traucējumu pārvaldības nolūkā. Minēto īstenošanas aktu pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 72. panta 3. punktā.**

4. [...]

5. [...]

# III NODAĻA

## SATIKSMEŠ PĀRVALDĪBA, TRAUCĒJUMU PĀRVALDĪBA UN KRĪZES VADĪBA

### 42. pants

#### Satiksmes pārvaldība, traucējumu pārvaldība un krīzes vadība

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

Šajā nolūkā infrastruktūras pārvaldītāji veic:

- a) satiksmes pārvaldību normālos tīkla darbības apstākļos, kas ietver tādu starpgadījumu pārvaldību, kuru rezultātā rodas nelielas novirzes no kustības grafika;
- b) traucējumu pārvaldību ar mērķi novērst būtiskus tīkla darbības traucējumus, kuru novēršanai nepieciešama saskaņota rīcība atbilstīgi 46. pantam;
- c) satiksmes pārvaldību krīzes situācijās, kā noteikts 47. pantā.

2. [...]

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

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

- a) nodrošina ātru un koordinētu reakciju uz traucējumiem, jo īpaši tīkla darbības traucējumu un krīzes situāciju gadījumā;
- b) stabilizē un optimizē dzelzceļa satiksmi visā tīkla darbības traucējumu un krīžu laikā;

- c) sniedz būtisku, precīzu un atjauninātu informāciju iesaistītajām ieinteresētajām personām un citām iesaistītajām personām, jo īpaši iestādēm, kas atbild par krīzes situāciju pārvaldību ārpus dzelzceļa nozares. Šo informāciju sniedz, izmantojot piemērotus līdzekļus, arī 62. pantā minētos līdzekļus.

### 43. pants

#### Satiksmes pārvaldības un traucējumu pārvaldības noteikumi un procedūras

1. Infrastruktūras pārvaldītāji ievieš noteikumus un procedūras, ar ko pārvaldīt vilcienu kursēšanas novirzes no kustības grafika. Minētos noteikumus un procedūras publicē tīkla pārskatā, kas minēts Direktīvas 2012/34/ES 27. pantā, un tie attiecas uz satiksmes pārvaldību šīs regulas 42. panta 1. punkta a), b) un c) apakšpunktā minētajās situācijās.
2. Šā panta 1. punktā minēto noteikumu un procedūru mērķis ir līdz minimumam samazināt kopējo ietekmi, ko **visu veidu** dzelzceļa satiksmē rada novirzes no kustības grafika, ņemot vērā visu transporta veidu vajadzības. [...] **Noteikumi un procedūras** var ietvert prioritātes noteikumus dažādu satiksmes veidu pārvaldībai un īpašas procedūras, kritērijus un mērķrādītājus, kas jāpiemēro uz optimizāciju balstītā pieejā, kuras pamatā ir mērķa funkcijas optimizācija, piemēram, kavējuma minūšu vai laika, kas vajadzīgs, lai atjaunotu normālu darbību, samazināšana līdz minimumam, nevis skaidri prioritātes noteikumi.
3. Ja rodas vilcienu kustības traucējumi, kurus izraisījusi tehniska kļūme vai negadījums, infrastruktūras pārvaldītājs veic visus vajadzīgos pasākumus, lai atjaunotu normālu stāvokli. Minētajā nolūkā tas īsteno [...] ārkārtas rīcības plānu, **kas izstrādāts** saskaņā ar 19. pantu. Ja rodas traucējumi, kas var ietekmēt pārrobežu satiksmi, attiecīgie infrastruktūras pārvaldītāji savstarpēji sadarbojas, lai atjaunotu normālu pārrobežu satiksmi saskaņā ar 44. pantā minēto Eiropas satvaru satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai.
4. Izstrādājot 1. punktā minētos noteikumus un procedūras, infrastruktūras pārvaldītāji pēc iespējas rūpīgāk ņem vērā 44. pantā minēto Eiropas satvaru satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai.[...]

5. Nepārvaramas varas gadījumos un ja tas ir noteikti nepieciešams tāda starpgadījuma dēļ, kas infrastruktūru uz laiku padara neizmantojamu, piešķirtās jaudas izmantošanas tiesības var atsaukt bez brīdinājuma uz tik ilgu laiku, cik nepieciešams sistēmas remontam.

Ja infrastruktūras pārvaldītājs to uzskata par vajadzīgu, tas var prasīt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem darīt tam pieejamus resursus, ko pārvaldītājs uzskata par vispiemērotākajiem, lai pēc iespējas drīzāk atjaunotu normālu stāvokli.

6. [...]

#### 44. pants

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

1. **Līdz [24 mēneši no šīs regulas stāšanās spēkā] ENIM izstrādā un pieņem “Eiropas satvaru pārrobežu satiksmes [...] pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes [...] vadības koordinācijai” saskaņā ar principiem, kas minēti 42. pantā [...], nosakot vadlīnijas par koordināciju starp infrastruktūras pārvaldītājiem, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un citām iesaistītajām ieinteresētajām personām. Infrastruktūras pārvaldītāji tiecas ievērot minētās vadlīnijas par pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordināciju. Tikla pārskatā tie paskaidro iemeslus jebkādam atkāpēm no minētajām vadlīnijām.**
- 1.a** ENIM Eiropas satvaru pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai izstrādā sadarbībā ar iesaistītajām ieinteresētajām personām un citām ieinteresētajām personām 54. pantā minētajā apspriešanās procesā, ņemot vērā darbu, ko veic **saskaņā ar** Regulas (ES) [...] **2021/2085** [...] **3. panta 1. punkta d) apakšpunktu** izveidotais kopuzņēmums “Eiropas dzelzceļš”.

2.[...] **1.b ENIM 18 mēnešu laikā pēc šīs regulas stāšanās spēkā iesniedz ENRRB projektu**

[...] Eiropas satvaram pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai [...]. **ENRRB četru mēnešu laikā pēc ENIM sagatavotā projekta saņemšanas iesniedz ENIM ieteikumu par Eiropas satvaru pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai. ENIM, pieņemot Eiropas satvaru pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai, maksimāli ņem vērā šo ieteikumu.**

3. [...] Eiropas satvars pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai ietver **vismaz** V pielikumā uzskaitītos elementus, **un to vajadzības gadījumā atjaunina, lai ņemtu vērā infrastruktūras pārvaldītāju, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un citu pieteikumu iesniedzēju pieredzi, kā arī pamatojoties uz ENIM darbībām. Atjauninot Eiropas satvaru pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai, ENIM iesniedz projektu ENRRB ieteikuma saņemšanai.**

45. pants

**Pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācija**

Infrastrukturā pārvaldītāji koordinē satiksmes pārvaldību saskaņā ar 53. pantu [...]. **To darot, tie maksimāli** [...] **ņem vērā** 44. pantā minēto Eiropas satvaru [...] **pārrobežu** satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai.

Ar šo koordināciju jo īpaši nodrošina:

- a) ka starptautiskie dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumi tiek sniegti ar minimāliem traucējumiem gan veicot pārvadājumus parastos apstākļos, gan traucētās situācijās;
- b) ka tiek pienācīgi ņemtas vērā konkrētās problēmas, kas saistītas ar pārrobežu posmiem un ko cita starpā izraisa ierobežota savstarpēja izmantojamība attiecībā uz infrastruktūru, tehnisko aprīkojumu un darbībām, personāla valodas prasmju un apmācības prasības, kā arī administratīvās un robežšķērsošanas formalitātes;

- c) efektīvu atjauninātas un būtiskas informācijas apmaiņu starp infrastruktūras pārvaldītājiem, pieteikumu iesniedzējiem [...] un citām iesaistītajām ieinteresētajām personām, kā arī attiecīgā gadījumā visām attiecīgajām ES līmeņa krīzes vadības pārvaldības struktūrām, arī saskaņā ar 62. pantu.

#### 46. pants

### Tīkla darbības traucējumi

1. Ja kāds starpgadījums izraisa vai var izraisīt tīkla darbības ierobežojumus, kuru dēļ ir vajadzīga iesaistīto ieinteresēto personu saskaņota rīcība, lai ierobežojumu laikā nodrošinātu vislabāko iespējamo satiksmes pārvaldību, skartie infrastruktūras pārvaldītāji, pamatojoties uz visu pieejamo informāciju un iepriekšējo pieredzi **un maksimāli nemot vērā 5.a punktā minēto kopīgo metodi**, novērtē starpgadījuma iespējamo ilgumu un ietekmi.

Ja paredzamais ilgums un ietekme atbilst VI pielikumā noteiktajiem tīkla darbības traucējumu paziņošanas kritērijiem, attiecīgie infrastruktūras pārvaldītāji paziņo par tīkla darbības traucējumiem un īsteno 43. pantā noteiktos pasākumus.

2. Ja [...] **tīkla darbības traucējumi** ietekmē vai var ietekmēt vairāk nekā vienu tīklu, tās infrastruktūras **pārvaldītājs**, [...] **kurā** notikuši [...] **tīkla darbības traucējumi**, paziņo par vairāktīklu darbības traucējumiem un koordinē darbības saskaņā ar [...] **45. un 53. pantu**, **vienlaikus maksimāli nemot vērā 44. pantā minēto Eiropas satvaru pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai**.

3. [...]

- 2.a Ja tīkla darbības traucējumi ietekmē līniju, kas ir daļa no Eiropas transporta koridora, un to rezultātā pakalpojumi tiek dalēji vai pilnībā pārtraukti uz vairāk nekā 15 dienām, infrastruktūras pārvaldītājs iespējami drīz pēc tam, kad, ievērojot 1. vai 2. punktu, ir paziņots par darbības traucējumiem, iesniedz tīkla koordinātoram starpgadījuma ziņojumu un sniedz atjauninātu informāciju ik pēc 30 dienām visā darbības traucējumu laikā.**

**Tīkla koordinators šo ziņojumu iesniedz ENIM un attiecīgajiem Eiropas koordinatoriem un – pēc pieprasījuma – attiecīgajiem pieteikumu iesniedzējiem.**

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

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

5. Tīkla koordinators vāc informāciju par tīkla darbības traucējumiem, analizē reakciju, izdara secinājumus par šādu starpgadījumu pārvaldības rezultativitāti [...], apspriežas ar iesaistītajām ieinteresētajām personām, **nemot vērā vadlīnijas, ko ENIM pieņēmis** saskaņā ar 54. panta **1. punktu**, un ziņo ENIM [...].

6. [...]

**ENIM, atjauninot 44. pantā minēto Eiropas satvaru pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai, nem vērā tīkla koordinatora secinājumus par tīkla darbības traucējumiem.**

- 5.a ENIM nosaka kopīgu metodi tam, lai aplēstu tīkla darbības traucējumu iespējamo ilgumu un ietekmi uz satiksmi, nosaka starpgadījuma ziņojuma minimālo saturu un paredz starpgadījuma ziņojuma veidni. ENIM minēto metodi, minēto minimālo saturu un minēto veidni iekļauj 44. pantā minētajā Eiropas satvarā pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai. Infrastruktūras pārvaldītāji maksimāli nem vērā minēto kopīgo metodi, minēto minimālo saturu un minēto veidni.**

### Krīzes situācijas

1. **Neskarot 1. panta 5. punktu**, gadījumos, **kad rodas vai pastāv nenovēršams risks, ka varētu rasties** tādas ar sabiedrisko drošību, epidēmijām, dabas katastrofām, [...] **vidi**, aizsardzību [...] **vai** drošību [...] saistītas krīzes, kurām ir vai varētu būt ļoti būtiska ietekme uz dzelzceļa transporta pakalpojumu piedāvājumu vai pieprasījumu, dalībvalstīm ir atļauts piemērot ārkārtas pasākumus, kas, atkāpjoties no šīs regulas noteikumiem, ietver:
  - a) jaudas izmantošanas tiesību anulēšanu, nepiemērojot [...] **soļu saskaņā ar 40. pantu**;
  - b) alternatīvus jaudas pārvaldības principus, noteikumus un procedūras [...];
  - c) alternatīvas procedūras satiksmes pārvaldībai;
  - d) alternatīvu maršrutu izmantošanu;
  - e) jaudas nodrošinājuma plānu grozīšanu.

Attiecīgā dalībvalsts nodrošina, ka ārkārtas pasākumos iespēju robežās izmanto šajā regulā noteiktos jaudas un satiksmes pārvaldības principus un ka tiek izmantoti esošie **ārkārtas rīcības** plāni, kas sagatavoti saskaņā ar 19. pantu. [...] **Tā** šādus ārkārtas pasākumus koordinē ar citām dalībvalstīm **saskaņā ar 53.a pantu**.

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

2. Attiecīgā dalībvalsts nekavējoties informē Komisiju un *ENIM* par savu lēmumu piemērot ārkārtas pasākumus **un par šādu pasākumu atcelšanu** un sniedz minēto pasākumu pamatojumu un aprakstu, kā arī to paredzamo piemērošanas ilgumu. [...] **Ja piemēro [Regulu par iekšējā tirgus ārkārtējā stāvokļa un noturības pasākumu satvara izveidi]**, [...] **attiecīgā dalībvalsts** arī informē [...] centrālo koordinācijas [...] **biroju, ko minētā dalībvalsts izraudzījusies, ievērojot minētās** regulas [...] **[5. pantu]**, [...] [...] **par pasākumiem, kas pieņemti, ievērojot šo pantu.**

3. [...] **Kontaktpunkti, kas iecelti** [...] **saskanā ar** 60. pantu, [...] sniedz Komisijai, *ENIM*, citiem infrastruktūras pārvaldītājiem un citām ieinteresētajām personām informāciju par ārkārtas pasākumiem un palīdz koordinēt šādus pasākumus.
4. Ja ārkārtas pasākumiem ir būtiska ietekme uz pārrobežu satiksmi, infrastruktūras pārvaldītāji savstarpēji koordinē savu darbību saskaņā ar [...] **53. pantu, vienlaikus nemot vērā vadlīnijas, ko ENIM pienēmis saskaņā ar 54. panta 1. punktu.** Veicot koordināciju ar īpašu koordinācijas struktūru starpniecību saskaņā ar 53. panta 2. punkta a) apakšpunktu, iesaista Komisiju un attiecīgās dalībvalstis.
5. **Ja ārkārtas pasākumiem ir būtiska ietekme uz pārrobežu satiksmi un** [...] pēc Komisijas pieprasījuma, regulatīvās iestādes un *ENRRB* Komisijas noteiktajā termiņā sniedz Komisijai atzinumu par ārkārtas pasākumiem. [...]
6. Dalībvalstis vajadzības gadījumā vai pēc Komisijas pieprasījuma sniedz atjauninātu informāciju. Dalībvalstis Komisijas noteiktajos termiņos sniedz visu Komisijas pieprasīto informāciju par ārkārtas pasākumiem.
7. Publiskās iestādes, kas atbild par krīzes situāciju pārvaldību, tajā skaitā militārās struktūras, civilās aizsardzības aģentūras un citas iestādes, var organizēt mācības, kurās simulē krīzes situācijas, uz kurām attiecas šis pants. Šādos gadījumos infrastruktūras pārvaldītājs iedala jaudu pēc vajadzības, tajā skaitā vajadzības gadījumā anulē piešķirtās jaudas izmantošanas tiesības. Attiecīgajām publiskajām iestādēm [...] **piemēro sodu par jaudas izmantošanas tiesību izmaiņām. Noteikumus, kas paredzēti** [...] 40. pantā, **šādam sodam piemēro mutatis mutandis.**

### Informācijas apmaiņa satiksmes pārvaldības jomā

1. Visām iesaistītajām ieinteresētajām personām, kas tieši iesaistītas dzelzceļa transporta pakalpojumu sniegšanā, ir tiesības piekļūt VIII pielikumā noteiktajai informācijai par attiecīgo dzelzceļa transporta pakalpojumu.

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

2. Šo informāciju dara pieejamu saskaņā ar 62. pantu.
3. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 71. pantu, lai grozītu VIII pielikumu nolūkā nodrošināt, ka tas atspoguļo visas izmaiņas savstarpējas izmantojamības tehniskajās specifikācijās, kas noteiktas attiecīgajos īstenošanas aktos, kuri pieņemti saskaņā ar Direktīvu (ES) 2016/797, un ņemot vērā attiecīgo ieinteresēto personu plānošanas, darbības, tehniskos un komerciālos apsvērumus.

## IV NODAĻA DARBĪBAS IZVĒRTĒŠANA

### Darbības izvērtēšanas vispārīgie principi

1. Saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 7.f panta d) punktu *ENIM* uzrauga un salīdzinoši novērtē **infrastruktūras pārvaldītāju sniegto** dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumu darbības rezultātus, ņemot vērā šīs regulas 2. pantā izklāstītos vispārīgos [...] **principus**. **Minētajā nolūkā** [...] ***ENIM*** [...] **sadarbojas ar** [...] **Eiropas koordinatoriem un *ENRRB***.
2. [...] **Infrastruktūras** pārvaldītāji savus darbības mērķrādītājus, **kas noteikti saskaņā ar 50. panta 2. punkta c) apakšpunktu**, izklāsta Direktīvas 2012/34/ES 8. panta 3. punktā

minētajā **saimnieciskās darbības** plānā, ņemot vērā visus [...] **mērkrādītājus**, kas izklāstīti minētās direktīvas 30. panta **2. punktā** norādītajās līgumiskajās vienošanās. [...] **Šie mērkrādītāji ietver mērkrādītāju vērtības, kas noteiktas [jaunās TEN-T regulas 19. panta 1. punkta a) un b) apakšpunktā].**

**Infrastrukturā pārvaldītāji** ievieš un izpilda procedūras, kuru mērķis ir uzraudzīt progresu mērkrādītāju sasniegšanā un ziņot par to, sadarbībā ar iesaistītajām ieinteresētajām personām noteikt nepietiekamu darbības rezultātu cēloņus un izstrādāt un īstenot korektīvus pasākumus darbības rezultātu uzlabošanai. Šajās procedūrās ņem vērā šīs regulas 50. pantā minēto Eiropas satvaru darbības izvērtēšanai. [...]

3. [...]

**3. Saistībā ar saviem darbības mērkrādītājiem infrastruktūras pārvaldītāji arī uzrauga dzelzceļa transporta pakalpojumu darbības rezultātus.**

#### 50. pants

#### Eiropas satvars darbības izvērtēšanai

1. [...] **Līdz [24 mēneši [...]] no šīs regulas stāšanās spēkā [...]] ENIM pēc apspriešanās ar iesaistītajām ieinteresētajām personām izstrādā un pieņem “Eiropas satvaru darbības [...] izvērtēšanai”, nosakot kopīgus principus un procedūras.** Šajā satvarā jo īpaši ņem vērā principus, kas noteikti 2. panta 3. punktā [...] un 42. panta 3. punktā, un darbības [...] **prioritātes**, kas noteiktas [jaunās TEN-T regulas [...] 19. pantā [...]], un īstenošanas aktus, kas pieņemti saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 15. panta 6. punktu. **Infrastrukturā pārvaldītāji tiecas ievērot minētos kopīgos principus un procedūras. Tie tīkla pārskatā paskaidro, kāpēc notikušas jebkādas novirzes no kopīgajiem principiem un procedūrām, kas noteikti Eiropas satvarā darbības izvērtēšanai.**

**1.a ENIM 18 mēnešu laikā pēc šīs regulas stāšanās spēkā iesniedz ENRRB Eiropas satvara darbības izvērtēšanai projektu. ENRRB četru mēnešu laikā pēc ENIM sagatavotā projekta saņemšanas iesniedz ENIM ieteikumu par Eiropas satvaru darbības izvērtēšanai. ENIM, pieņemot Eiropas satvaru darbības izvērtēšanai, maksimāli nem vērā šo ieteikumu.**

2. Eiropas satvars aptver **vismaz** VII pielikumā noteiktās darbības jomas. Tajā jo īpaši iekļauj:

- a) sarakstu ar prioritārajiem darbības jautājumiem, kas jārisina VII pielikumā noteiktajās darbības jomās;
- b) darbības rādītājus, kas ļauj uzraudzīt progresu darbības jautājumos, tajā skaitā metodiku un datu prasības šādu rādītāju aprēķināšanai;
- c) kritērijus un procedūras darbības [...] **mērkrādītāju** noteikšanai infrastruktūras pārvaldītāju līmenī;
- d) procedūras a)–c) apakšpunktā minēto elementu uzraudzīšanai un pārskatīšanai, kā arī korektīvo pasākumu īstenošanai un darbības [...] **mērkrādītāju** sasniegšanai.

3. Pamatojoties uz 2. punkta d) apakšpunktu, ENIM regulāri pārskata Eiropas satvaru darbības izvērtēšanai un to, kā **infrastruktūras pārvaldītāji** [...] šo satvaru īsteno, un [...] **attiecīgā** gadījumā [...] satvaru **atjaunina. Atjauninot Eiropas satvaru darbības izvērtēšanai, ENIM iesniedz projektu ENRRB ieteikuma saņemšanai.**

4. [...]

5. Komisija saskaņā ar 72. panta [...] **3. punktā** minēto [...] **pārbaudes** procedūru var pieņemt īstenošanas aktus, kuros paredz sīki izstrādātus noteikumus par 2. punkta b)–d) apakšpunktā minētajiem elementiem. Komisija, **sagatavojot īstenošanas aktu projektus**, ņem vērā darbu, ko *ENIM* veicis saskaņā ar 3. punktu [...], **kā arī 51. panta 2. punktā minēto Eiropas darbības izvērtēšanas [...] ziņojuma atsevišķo iedaļu.**

### 51. pants

#### Eiropas darbības izvērtēšanas ziņojums

1. Neskarot Direktīvas 2012/34/ES 15. pantu un [...] <sup>23</sup> **uz tā pamata pieņemtos īstenošanas aktus**, *ENIM*, pamatojoties uz šīs regulas 50. pantā minēto Eiropas satvaru darbības izvērtēšanai, līdz [...] **30** mēneši pēc šīs regulas stāšanās spēkā] sagatavo un publicē Eiropas darbības izvērtēšanas ziņojumu. *ENIM* katru gadu **sagatavo** un publicē [...] **ziņojuma atjauninājumu.**
2. [...] **ENRRB** sagatavo atsevišķu ziņojuma iedaļu, kurā sniedz dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumu un dzelzceļa transporta pakalpojumu darbības rezultātu novērtējumu, ieteikumus par prioritāri risināmajiem jautājumiem saistībā ar darbības rezultātiem un ieteikumus par darbības uzlabošanas pasākumiem. **ENIM minēto iedaļu iekļauj 1. punktā minētajā ziņojumā.**
3. **Eiropas** darbības izvērtēšanas ziņojums aptver vismaz līnijas, kas iekļautas Eiropas transporta koridoros, [...] un ietver informāciju, **kas minēta** [...] **[[jaunās TEN-T regulas [...] 54. panta 3. punkta g) apakšpunktā [...]].** Sniegtā informācija ir pietiekami detalizēta ģeogrāfiskā tvēruma ziņā un [...] aptver pietiekami ilgu laikposmu, lai būtu iespējama jēgpilna interpretācija.

---

<sup>23</sup> [...]

4. **Eiropas** darbības izvērtēšanas ziņojumā iekļauj īpašu iedaļu par infrastruktūras pārvaldītāju koordinācijas, kas veikta saskaņā ar 53. pantu, rezultātiem un par šīs regulas 54. pantā minēto apspriešanās mehānismu.

*52. pants [...]*

## V NODAĻA

# EIROPAS KOORDINĀCIJAS TĪKLS

### 53. pants

#### Koordinācija starp infrastruktūras pārvaldītājiem

1. Ja ir sniegta atsauce uz šo pantu, infrastruktūras pārvaldītāji savstarpēji un ar citām attiecīgajām ieinteresētajām personām koordinē **vismaz** tos savus pienākumus un uzdevumus, kas tiem uzticēti ar šo regulu.
  2. [...]
- 2.** Infrastruktūras pārvaldītāji jo īpaši:
- a) attiecīgā gadījumā izveido organizatoriskas struktūras, procedūras un rīkus, arī 62. pantā minētos digitālos rīkus;
  - b) koordinē darbību vispiemērotākajā ģeogrāfiskajā līmenī, **tostarp Eiropas transporta koridoru līmenī**, iesaistot vienības, kas vislabāk spēj sasniegt lietderīgu un efektīvu iznākumu, un dara to saskaņā ar subsidiaritātes principu;
  - c) sadarbojas ar citiem infrastruktūras pārvaldītājiem, izmantojot izraudzītos kontaktpunktus, kas minēti 60. pantā;
  - d) attiecīgā gadījumā iesaista *ENIM* vai tīkla koordinatoru jautājumos, kas attiecas uz Savienību [...];
  - e) ja koordinācijas darbībās ir iesaistīti vairāki dalībnieki, ieceļ vadošo vienību, kas ziņo *ENIM* un atbild par apspriešanās organizēšanu [...];

- f) nodod *ENIM* lietas, kurās nav izdevies panākt saskaņotu iznākumu;
- g) pārskata koordinācijas darbību izpildi saskaņā ar IV nodaļu.

**Koordināciju starp infrastruktūras pārvaldītājiem var īstenot vairāk nekā vienā līmenī, jo īpaši jautājumos, kuros ir nepieciešama koordinācija gan Savienības līmenī, gan specifiskākā ģeogrāfiskajā tvērumā.**

**Ja *ENIM* vai tīkla koordinators ir iesaistīti koordinācijā starp infrastruktūras pārvaldītājiem, tie nodrošina, ka tiek pienācīgi ņemti vērā pārrobežu aspekti.**

3. [...]

4. [...]

5. [...]

### **53.a pants**

#### **Koordinācija starp dalībvalstīm**

- 1. Ja ir sniegta atsauce uz šo pantu vai lai veicinātu pārrobežu satiksmi, risinot ar jaudu saistītus jautājumus, dalībvalstis veic koordināciju savā starpā. Vajadzības gadījumā tās jo īpaši nosaka procedūras un terminus to koordinācijai.**

**2. Šā panta 1. punkta nolūkos dalībvalstis jo īpaši:**

- a) koordinē darbību vispiemērotākajā ģeogrāfiskajā līmenī un, ciktāl iespējams, esošo forumu kontekstā, lai panāktu efektīvus un lietderīgus rezultātus saskaņā ar subsidiaritātes principu, jo īpaši Eiropas transporta koridoru līmenī;**
- b) attiecīgā gadījumā iesaista Eiropas koordinatorus, un jo īpaši tad, kad tiek gūts progress saistībā ar [jaunās TEN-T regulas] 19. pantā noteiktajām darbības prioritātēm;**
- c) uzaicina Eiropas Komisiju jautājumos, kam nepieciešama koordinācija Savienības līmenī, vai kad tas citā ziņā ir būtiski.**

*54. pants*

**Apspriešanās mehānisms Eiropas un pārrobežu jautājumos**

**0. Infrastruktūras pārvaldītāji [...] [...] nodrošina atbilstīgu un regulāru apspriešanos ar ieinteresētajām personām **par Eiropas un pārrobežu jautājumiem. Šajā nolūkā tie nem vērā ENIM izstrādātās vadlīnijas, kas minētas 1. punktā.****

**1. ENIM sagatavo, pieņem un īsteno vadlīnijas, kuru mērķis ir nodrošināt atbilstīgu un regulāru apspriešanos ar ieinteresētajām personām par Eiropas un pārrobežu jautājumiem,** un iekļauj tās 6. pantā minētajā Eiropas jaudas pārvaldības satvarā, 44. pantā minētajā Eiropas satvarā pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai un 50. pantā minētajā Eiropas satvarā darbības izvērtēšanai. [...] **Minētās vadlīnijas** izstrādā un īsteno ar tīkla koordinatora atbalstu un iesaistot [...] kontaktpunktus, [...] kurus infrastruktūras pārvaldītāji **izraudzījušies** [...] **saskaņā ar** 60. pantu.

2. Ja ENIM pieņem atzinumu vai ieteikumu, kas varētu [...] **būtiski** ietekmēt [...] pieteikumu iesniedzējus, citas iesaistītās ieinteresētās personas un ieinteresētās puses, tas publicē projektu apspriešanai ar attiecīgajām personām. Attiecīgajām personām tiek dotas [...] **vismaz divas nedēļas laika,** lai tās varētu sniegt atsauksmes par [...] **atzinuma vai ieteikuma** projektu. [...] **Vajadzības gadījumā** iesaista dalībvalstu iestādes.

3. *ENIM*, **sagatavojot** [...] **1.** punktā **minētās vadlīnijas** [...] **un** pieņemot **2. punktā minēto** galīgo atzinumu vai ieteikumu, ņem vērā attiecīgo personu sniegtās atsauksmes. Ja *ENIM* neņem vērā būtiskus sniegto atsauksmju elementus, tas norāda [...] **šādas rīcības** iemeslus.

#### 55. pants

### Eiropas infrastruktūras pārvaldītāju tīkla organizācija

1. Šīs regulas vajadzībām Direktīvas 2012/34/ES 7.f pantā minēto Eiropas infrastruktūras pārvaldītāju tīklu (***ENIM***) organizē saskaņā ar šo [...] **pantu**.
  2. Visi tie [...] infrastruktūras pārvaldītāji, kas ir atbildīgi par līnijām, kuras ietilpst *TEN-T* pamattīklā un paplašinātajā pamattīklā, [...] ir *ENIM* locekļi. Tie ieceļ vienu pārstāvi un vienu aizstājēju.
  3. [...] **Infrastrukturās** pārvaldītāji, kas [...] **nav** [...] **atbildīgi par** 2. punktā [...] **minētajām līnijām un kas tādējādi nav *ENIM* locekļi**, var [...] piedalīties *ENIM* apspriedēs [...] **bez balsstiesībām. Tie var iesniegt paziņojumus izskatīšanai *ENIM*.**
- 3.a Infrastrukturās pārvaldītājiem, kas ir atbildīgi par līnijām, kuras ietilpst valstu, kas ir Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācijas (EBTA) locekles, un Transporta kopienas dibināšanas līguma, ko Savienība parakstījusi saskaņā ar Padomes Lēmumu (ES) 2017/1937, Dienvidaustrumu Eiropas pušu *TEN-T* pamattīklā un paplašinātajā pamattīklā, ir tiesības klūt par *ENIM* locekļiem bez balsstiesībām, ar noteikumu, ka minētās valstis vai puses piemēro šo regulu, ievērojot starptautisku nolīgumu, kas noslēgts ar Savienību, un saskaņā ar nosacījumiem, kas paredzēti šādā nolīgumā.**
- ENIM* noslēdz darba vienošanās, kurās sīkāk nosaka attiecīgo infrastruktūras pārvaldītāju dalību.**

**3.b Neskartot 3.a punktu, ENIM var uz ad hoc pamata uzaicināt infrastruktūras pārvaldītājus no trešām valstīm piedalīties tā sanāksmēs kā novērotājus bez balsstiesībām.**

**3.c ENIM locekli nodrošina ENIM ar tā uzdevumu veikšanai nepieciešamajiem resursiem.**

4. [...] ENIM **pēc apspriešanās ar** Komisiju pieņem un publicē savu reglamentu. Tas savu darbību organizē saskaņā ar [...] **minēto** reglamentu.
5. ENIM pieņem lēmumus ar **savu locekļu divu trešdaļu balsu** [...] vairākumu, ja vien reglamentā nav noteikts citādi. Visiem locekļiem no vienas dalībvalsts kopā ir viena balsis. Ja kāds locekļa **pārstāvis** nav klāt, balsstiesības ir tiesīgs izmantot tā aizstājējs.
6. ENIM regulāri rīko sanāksmes. Tas no savu locekļu vidus ievēl priekšsēdētāju [...] **saskaņā ar 5. punktā minēto balsošanas procedūru.**
7. Komisija ir ENIM locekle bez balsstiesībām. Tā atbalsta ENIM darbību un atvieglo koordināciju **starp ENIM locekļiem.**
8. ENIM nosaka savu darba programmu. Darba programma aptver vismaz divu gadu laikposmu [...] **un maksimāli – piecu gadu laikposmu.** ENIM, **ievērojot** [...] 54. pantā minētās **vadlīnijas,** apspriežas par darba programmas projektu ar pieteikumu iesniedzējiem un citām iesaistītajām ieinteresētajām personām [...], **kā arī ar** Komisiju, Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru [...], kopuzņēmumu “Eiropas dzelzceļš” un attiecīgā gadījumā ar citām ieinteresētajām personām.

#### 56. pants

#### **ENIM pienākumi**

1. Papildus Direktīvas 2012/34/ES 7.f pantā noteiktajiem uzdevumiem ENIM atbild par visiem uzdevumiem, kas tam uzticēti ar šo regulu. **Minētos uzdevumus nevar deleģēt.** Tas jo īpaši:
  - a) pieņem 6. pantā minēto Eiropas jaudas pārvaldības satvaru;

b) pieņem 44. pantā minēto Eiropas satvaru **pārrobežu** satiksmes **pārvaldības, traucējumu pārvaldības** un krīzes vadības koordinācijai;

c) pieņem 50. pantā minēto Eiropas satvaru darbības izvērtēšanai;

**ca) pieņem 61. pantā minēto tīkla pārskata kopīgo struktūru un apspriežu kopīgo grafiku;**

d) pieņem atzinumus un ieteikumus infrastruktūras pārvaldītājiem saskaņā ar šīs regulas noteikumiem un pēc savas iniciatīvas;

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

f) [...] **ar tīkla koordinatora palīdzību organizē** koordināciju starp infrastruktūras pārvaldītājiem saskaņā ar 53. pantu.

2. [...]

**ENIM nav politikas veidošanas vai regulatīvo pilnvaru.**

**1.a ENIM izveido darba grupas, lai nodrošinātu koordināciju starp infrastruktūras pārvaldītājiem un citām iesaistītajām ieinteresētajām personām, tostarp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, apkalpes vietu operatoriem un intermodālo pārvadājumu operatoriem, un lai nodrošinātu apspriešanos ar minētajām iesaistītajām ieinteresētajām personām. Darba grupu locekli var sniegt atzinumu par jebkuru ENIM priekšlikumu, kas ietekmē iesaistītās ieinteresētās personas. Tie var arī sniegt pašiniciatīvas atzinumus, kas adresēti ENIM.**

## 57. pants

### Pārredzamība

1. *ENIM* nodrošina, ka ziņas par dalību tajā, [...] **tā darbību** un visa attiecīgā informācija par tīkla darbu ir publiski pieejamas tā tīmekļvietnē. Tas ietver infrastruktūras pārvaldītāju izveidoto īpašo koordinācijas grupu kontaktinformāciju un atsaucis uz koordinācijas instrumentiem un procedūrām saskaņā ar 53. pantu.
2. *ENIM* uz savām sanāksmēm uzaicina [...] Eiropas koordinatorus un attiecīgā gadījumā dalībvalstu pārstāvjus, lai apspriestu jautājumus, kas saistīti ar dzelzceļa infrastruktūras attīstību, un nodrošinātu sadarbību ar Eiropas koordinatoriem, kā izklāstīts [jaunajā *TEN-T* regulā]. [...]

## 58. pants

### Tīkla koordinators

1. [...] ***ENIM*** līdz [12 mēneši pēc šīs regulas stāšanās spēkā] ieceļ objektīvu un kompetentu vienību 59. pantā minēto funkciju veikšanai. Šāda vienība [...] **tiek** izraudzīta par [...] tīkla koordinatoru.

***ENIM* locekli nodrošina tīkla koordinatoru ar tā uzdevumu veikšanai nepieciešamajiem resursiem.** Pirms tīkla koordinatora iecelšanas [...]

[...] ***ENIM* locekli** [...] **apspiežas ar** Komisiju attiecībā uz izraudzīto vienību un šādiem aspektiem:

- a) tīkla koordinatora iecelšanas noteikumi un nosacījumi;
- b) iecelšanas atsaukšanas nosacījumi **un jauna koordinatora iecelšanas nosacījumi**;
- c) procedūra, ar ko regulāri pārbauda tā darbu un novērtē, vai tas ir rezultatīvi veicis savus uzdevumus;

d) jebkādi tīkla koordinators papildu darbības pienākumi un uzdevumi.

**Aspektus, uz kuriem attiecas šā punkta a) līdz c) apakšpunkts, regulē ENIM reglaments, kas pieņemts, ievērojot 55. pantu. Tīkla koordinators darbības pienākumus un uzdevumus, kas minēti šā punkta d) apakšpunktā, precīzē aktā, ar kuru ENIM iecel tīkla koordinatoru.**

2. Tīkla koordinators savus uzdevumus veic objektīvi, **pārredzami** un izmaksefektīvi [...]. Šajā nolūkā tas iesniedz ENIM savu gada darba programmu attiecībā uz šajā regulā noteiktajiem uzdevumiem, kā arī gada ziņojumu par darba programmas īstenošanu. **ENIM apstiprina gada darba programmu un gada ziņojumu pirms to pieņemšanas.**

### 59. pants

#### Tīkla koordinators uzdevumi un pienākumi

Tīkla koordinators, atbalstot ENIM, veic šādus uzdevumus:

- a) darbojas kā sekretariāts un sagatavo ENIM sanāksmes, dokumentus, lēmumus un atzinumus [...] [...], **jo īpaši, palīdzot** sagatavot 6. pantā minēto Eiropas jaudas pārvaldības satvaru, 44. pantā minēto Eiropas satvaru pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai un 50. pantā minēto Eiropas satvaru darbības izvērtēšanai;
- c) veicina infrastruktūras pārvaldītāju darbības koordināciju saskaņā ar 53. pantu;
- d) apzina noteikumus, procedūras un rīkus, kas ietilpst šīs regulas darbības jomā un ir pieņemti valsts vai infrastruktūras pārvaldītāju līmenī, un kas rada šķēršļus vairāktīklu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem, kuri noteikti šajā regulā, **un ierosina ENIM metodes pārrobežu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu veicināšanai;**

**da) sekmē koordināciju starp infrastruktūras pārvaldītājiem attiecībā uz jaudas stratēģisko plānošanu saskaņā ar 14. pantu, izstrādājot specifiskus kustības grafika projektus, kas veicina konkurētspējīgus vairāktīklu tālsatiksmes vilcienu ceļus;**

e) infrastruktūras pārvaldītāju vārdā darbojas kā kontaktpunkts [...] **informācijas sniegšanai**, jo īpaši [...] saistībā ar dzelzceļa starpgadījumiem un jaudas pagaidu ierobežojumiem;

f) darbojas kā pirmais kontaktpunkts, [...] sniedzot attiecīgajiem dalībniekiem sniedzot infrastruktūras pārvaldītāju un citu iesaistīto ieinteresēto personu kontaktus [...].

g) [...]

### 60. pants

#### **Infrastruktūras pārvaldītāju koordinācijas kontaktpunkti**

1. Lai nodrošinātu koordināciju starp infrastruktūras pārvaldītājiem saskaņā ar 53. pantu, infrastruktūras pārvaldītāji izraugās kontaktpunktus. Kontaktpunkts darbojas kā centrālā saskarne mijiedarbībai starp infrastruktūras pārvaldītāja organizāciju un citām koordinācijas darbībās iesaistītajām vienībām.

**1.a Katram Eiropas transporta koridoram infrastruktūras pārvaldītāji, kuri pārvalda šāda Eiropas transporta koridora infrastruktūras daļu, var saskaņā ar 53. panta 2. punkta a) apakšpunktu izraudzīties vienotu kontaktpunktu, kas darbojas kā centrālā saskarne mijiedarbībai starp tiem un citām koordinācijas darbībās iesaistītajām vienībām.**

**1.b Izraudzītais vienotais kontaktpunkts, kas minēts 1.a punktā, darbojas kā kontaktpunkts pieteikumu iesniedzējiem un citām iesaistītajām ieinteresētajām personām attiecībā uz pārrobežu dzelzceļa transporta pakalpojumu uzsākšanu vai izmainām vai atbalsta organizēšanu *ad hoc* darbībām, jo sevišķi 47. pantā minēto krīzes situāciju risināšanai.**

**1.c Izraudzītais vienotais kontaktpunkts, kas minēts 1.a punktā, līdz gada kustības grafika beigām uzrauga vairāktīklu pieprasījumu sadali tajās dzelzceļa līnijās, kas ir daļa no Eiropas transporta koridoriem.**

2. Infrastruktūras pārvaldītāji nekavējoties informē *ENIM* par visām ar kontaktpunktiem saistītajām izmaiņām, lai tās iekļautu 57. panta 1. punktā [...] minētajās publikācijās.

*61. pants*

**Tīkla pārskatu kopīgā struktūra, saturs un grafiks**

1. *ENIM* izstrādā un pieņem kopīgu struktūru Direktīvas 2012/34/ES 27. pantā minētajam tīkla pārskatam, kurā ņem vērā informāciju, kas uzskaitīta minētās direktīvas IV pielikumā un šīs regulas IV pielikumā, un kopīgu grafiku apspriedēm ar ieinteresētajām personām par tīkla pārskata projektu. Infrastruktūras pārvaldītāji, gatavojot tīkla pārskatu, pēc iespējas vairāk ņem vērā šo struktūru un grafiku.
2. Gatavojot Direktīvas 2012/34/ES 27. pantā minēto tīkla pārskatu, infrastruktūras pārvaldītājs [...] pēc iespējas vairāk ņem vērā **šīs regulas 6. pantā minēto** Eiropas jaudas pārvaldības satvaru, **šīs regulas 44. pantā minēto** Eiropas satvaru satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības pārrobežu koordinācijai un [...] šīs regulas 50. **pantā** minēto [...] Eiropas satvaru darbības izvērtēšanai.
3. [...] **Infrastruktūras pārvaldītāji** tīkla pārskatā [...] **paskaidro iemeslu novirzēm no 1. punktā minētās struktūras un grafika un 2. punktā minētajiem Eiropas satvariem, un par minētajiem iemesliem** informē kompetento regulatīvo iestādi un *ENIM*.

*62. pants*

**Jaudas un satiksmes pārvaldības digitalizācija**

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

**Jaudas pārvaldības rīki atbilst šīs regulas II nodaļā noteiktajām prasībām par jaudas plānošanas un sadales procesu un prasībām, kas noteiktas Direktīvā (ES) 2016/797 un uz tās pamata pieņemtajos deleģētajos un īstenošanas aktos. Infrastruktūras pārvaldītāji var turpināt izmantot jaudas pārvaldības rīkus, kuri pastāvēja pirms 77. panta 2. punkta d) apakšpunktā minētās piemērošanas dienas, ar noteikumu, ka minētie rīki ļauj infrastruktūras pārvaldītājiem izpildīt iepriekš minētās prasības.**

2. Ar ieviestajiem digitālajiem rīkiem un sniegtajiem digitālajiem pakalpojumiem:

- a) [...] **nodrošina** to pakalpojumu **efektīvu** darbību un kvalitāti, tostarp pilnīgu savstarpēju izmantojamību, kurus infrastruktūras pārvaldītāji [...] **sniedz** pieteikumu iesniedzējiem;
- b) [...] **nodrošina** dzelzceļa jaudas pārvaldības un satiksmes pārvaldības pārredzamību visos to posmos, **tostarp, izmantojot reāllaika risinājumus, kurus ievieš pakāpeniski**;
- c) samazina administratīvo slogu pieteikumu iesniedzējiem, katru informācijas vienumu pieprasot tikai vienu reizi un sniedzot informāciju vai datus vienuviet, arī attiecībā uz pārrobežu pakalpojumiem [...];
- d) nodrošina datu saskanošanu ar infrastruktūras reģistru, kas minēts Direktīvas (ES) 2016/797 49. pantā.**

3. [...]

4. Infrastruktūras pārvaldītāji sniedz ieguldījumu kopuzņēmuma “Eiropas dzelzceļš” darbā jautājumos, kas ietilpst šīs regulas darbības jomā. Šajā nolūkā *ENIM* un infrastruktūras pārvaldītāji [...] **nodrošina** pienācīgu pārstāvību sistēmu pīlāra vadības grupā un izvēršanas grupā, kas minētas attiecīgi Regulas (ES) 2021/2085 96. un 97. pantā.
5. Infrastruktūras pārvaldītāji, [...] pieteikumu iesniedzēji un attiecīgā gadījumā [...] apkalpes vietu operatori apmainās ar digitālo informāciju, kas saistīta ar jaudas pārvaldību un satiksmes pārvaldību, izmantojot digitālos rīkus un digitālos pakalpojumus, kuru pamatā ir saskaņota arhitektūra un kuri ietver standartizētas saskarnes vai kopīgas sistēmas atbilstīgi Direktīvai (ES) 2016/797 un [...] **uz tās pamata** [...] pieņemtajām specifikācijām.
- Vairāktīklu dzelzceļa pārvadājumu **pakalpojumu vai pārrobežu** pakalpojumu gadījumā infrastruktūras pārvaldītāji sniedz digitālos pakalpojumus un digitālo informāciju, izmantojot vienotu saskarni vai kopīgas sistēmas, kas izstrādātas un ieviestas *ENIM* vadībā [...], **jo īpaši nolūkā pārvaldīt jaudas sadali.**

**5.a Līdz [seši mēneši pēc 77. panta 2. punkta d) apakšpunktā minētās piemērošanas dienas] ENIM sniedz vadlīnijas par funkcionālajām un tehniskajām prasībām 5. punktā paredzētajai informācijas apmaiņai starp infrastruktūras pārvaldītājiem, pieteikumu iesniedzējiem un attiecīgā gadījumā apkalpes vietu operatoriem, nemot vērā kopuzņēmuma “Eiropas dzelzceļš” darbu.**

# VI NODAĻA JAUDAS UN SATIKSMES PĀRVALDĪBAS REGULATĪVĀ UZRAUDZĪBA

## 1. IEDAĻA

### Regulatīvās iestādes

#### 63. pants

#### Regulatīvo iestāžu pienākumi

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

## **2. IEDAĻA**

### **Eiropas Dzelzceļa transporta regulatīvo iestāžu tīkls**

#### *64. pants*

#### **Regulatīvo iestāžu sadarbība Eiropas Dzelzceļa transporta regulatīvo iestāžu tīklā (*ENRRB*)**

1. Lai izpildītu šajā regulā noteiktos pienākumus, regulatīvās iestādes sadarbojas *ENRRB* ietvaros, [...] **kurš izveidots saskaņā ar** Direktīvas 2012/34/ES 57. panta 1. punktu, tostarp, organizējot kopīgas apspriedes un izmeklēšanu, pieņemot atzinumus vai ieteikumus vai veicot citas attiecīgas darbības. Regulatīvās iestādes sniedz *ENRRB* visu vajadzīgo informāciju **saskaņā ar 6. punktu**.

Rīkojoties šīs regulas darbības jomā, *ENRRB* ir šīs nodaļas 2. iedaļā izklāstītie uzdevumi un pienākumi, un tas organizē savu darbu saskaņā ar minēto iedaļu.

2. Ja tiek iesniegta sūdzība vai veikta izmeklēšana pēc savas iniciatīvas par jautājumu, kas ietilpst šīs regulas darbības jomā un kas ietekmē piekļuvi dzelzceļa tīkliem vai to izmantošanu vairāk nekā vienā dalībvalstī, attiecīgā regulatīvā iestāde informē *ENRRB* un Komisiju par konkrēto sūdzību vai izmeklēšanu.
3. Regulatīvā iestāde visus attiecīgos jautājumus, sūdzības vai izmeklēšanas var nosūtīt *ENRRB* viedokļu apmaiņai vai atzinuma vai ieteikuma pieņemšanai.
4. Pieņemot lēmumus par jautājumiem, kas [...] **ietekmē pārrobežu dzelzceļa pakalpojumus**, attiecīgās regulatīvās iestādes sadarbojas savu attiecīgo lēmumu sagatavošanā, ko koordinē *ENRRB*, nolūkā panākt konkrētā jautājuma atrisināšanu. Šajā nolūkā attiecīgās regulatīvās iestādes veic savas funkcijas saskaņā ar šā panta 1. punktu un Direktīvas 2012/34/ES 56. pantu. Tās ņem vērā visus attiecīgos *ENRRB* pieņemtos atzinumus un ieteikumus un iesniedz šos lēmumus *ENRRB*.

**4.a Ja 4. punktā minētās sadarbības rezultātā attiecīgās regulatīvās iestādes pieņem atšķirīgus lēmumus, tās iesniedz ENRRB paskaidrojumu, kurā izklāsta atšķirības.**

5. Ja regulatīvā iestāde pieņem lēmumu, kas ir atšķirīgs no jebkura attiecīga *ENRRB* atzinuma vai ieteikuma, vai ja tā atsakās pieņemt lēmumu, tā iesniedz *ENRRB* paskaidrojumu, kurā izklāsta atšķirības un pamatojumu, kāpēc tā neievēro *ENRRB* atzinumus vai ieteikumus.
6. Regulatīvās iestādes, ar kurām apspriežas *ENRRB*, atbild *ENRRB* noteiktajos termiņos un pēc *ENRRB* pieprasījuma sniedz visu informāciju, ko tām ir tiesības pieprasīt saskaņā ar savas valsts tiesību aktiem. Šo informāciju var izmantot tikai darbībām, ko regulatīvās iestādes veic saskaņā ar šo regulu.
7. Infrastruktūras pārvaldītāji bez kavēšanās sniedz visu informāciju, kas vajadzīga, lai izskatītu šajā pantā minēto sūdzību vai veiktu izmeklēšanu, un ko pieprasa tās dalībvalsts regulatīvā iestāde, kurā atrodas infrastruktūras pārvaldītājs. Regulatīvajām iestādēm ir tiesības pieprasīt no *ENIM* informāciju par izmeklēšanām, kas ir to kompetencē. Regulatīvās iestādes ir tiesīgas šādu informāciju nosūtīt *ENRRB*.
8. Dzelzceļa transporta regulatīvās iestādes nodrošina *ENRRB* darbībai nepieciešamos resursus.

## 64.a pants

### Eiropas Dzelzceļa transporta regulatīvo iestāžu tīkla (ENRRB) organizācija un struktūra

Šīs regulas vajadzībām ENRRB organizāciju veido šādas struktūrvienības:

a) Regulatīvo iestāžu padome (“padome”);

b) sekretariāts.

Regulatīvās iestādes nodrošina sekretariāta darbību.

## 2. IEDAĻA [...]

[...]

### 65. pants

#### ENRRB uzdevumi un pienākumi

1. Papildus uzdevumiem, kas paredzēti Direktīvā 2012/34/ES, ENRRB ir arī šajā regulā noteiktie uzdevumi un pienākumi. **ENRRB publisko visus atzinumus un ieteikumus, ko tas ir pieņēmis. ENRRB nav politikas veidošanas vai regulatīvo pilnvaru.**
2. ENRRB **attiecīgā gadījumā** koordinē visus dzelzceļa transporta regulatīvo iestāžu sadarbības pasākumus, kā izklāstīts 64. pantā, un veicina regulatīvo iestāžu lēmumu saskaņošanu attiecībā uz [...] **pārrobežu** dzelzceļa pakalpojumiem.
3. [...] **4.Pieteikumu iesniedzēji var informēt ENRRB** [...]
4. [...] [...] **par jautājumiem, kuri ietilpst** šīs regulas darbības jomā [...] **un kuri var ietekmēt** piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai vai tās izmantošanu vairāk nekā vienā dalībvalstī. Ja ENRRB saņem šādu [...] **informāciju**, tas to nekavējoties nosūta kompetentajai regulatīvajai iestādei vai iestādēm.

**ENRRB var nolemt pieņemt atzinumu vai ieteikumu par šādiem jautājumiem.** Šādos gadījumos *ENRRB* nekavējoties informē attiecīgās [...] regulatīvās iestādes par savu nodomu [...] **šajā sakarā.**

- 5.[...] *ENRRB* sniedz atzinumu vai ieteikumu attiecīgajām [...] regulatīvajām iestādēm [...] **četrus nedēļus** laikā pēc tam, kad saņemta visa attiecīgā informācija, kas saistīta ar [...] **konkrēto jautājumu.** Īpaši sarežģītu jautājumu gadījumā *ENRRB* var šo termiņu pagarināt.
6. *ENRRB* izstrādā kopīgus principus un praksi tādu lēmumu [...] **pieņemšanai regulatīvajās iestādēs,** kurus [...] **minētās** iestādes ir pilnvarotas pieņemt saskaņā ar šo regulu.
- 7. *ENRRB* sniedz ieteikumus par 6. pantā minēto Eiropas jaudas pārvaldības satvaru, 44. pantā minēto Eiropas satvaru pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai un 50. pantā minēto Eiropas satvaru darbības izvērtēšanai, pirms tos pieņem *ENIM.***
- 8. *ENRRB* sagatavo 51. pantā minēto Eiropas darbības izvērtēšanas ziņojuma atsevišķo iedaļu, kurā sniedz savu novērtējumu un ieteikumus par dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumu un dzelzceļa transporta pakalpojumu darbības rezultātiem. Tas konsultē Komisiju un Eiropas koordinatorus par jautājumiem, kas saistīti ar dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumu un dzelzceļa transporta pakalpojumu darbības rezultātiem.**
- 9. *ENRRB* sniedz Komisijai savus atzinumus vai ieteikumus par jebkādiem 14. pantā minētā koordinācijas procesa trūkumiem un – pēc Komisijas pieprasījuma – par dalībvalstu pieņemtiem ārkārtas pasākumiem, kuriem ir būtiska ietekme uz pārrobežu satiksmi, kā minēts 47. panta 5. punktā.**

**10. ENRRB iesniedz ENIM savu atzinumu vai ieteikumu par ENIM izstrādātajām vadlīnijām par to, kā definēt nosacījumus soda piemērošanai, kā minēts 40. panta 3. punktā.**

*66. pants [...]*

[...]

*67. pants*

**Padomes sastāvs un organizācija [...]**

1. [...] **Padomes** locekļi **ir** regulatīvās iestādes [...] no katras dalībvalsts, kas izmanto dzelzceļa tīklu [...] [...].

**Tās padomē ieceļ vienu pārstāvi un vienu aizstājēju.**

**Pārstāvji** ir Direktīvas 2012/34/ES 55. pantā minētās regulatīvās iestādes vadītājs vai vadītāja vietnieks. [...] Aizstājēju ieceļ [...] no regulatīvās iestādes pārvaldības vai vadības amatpersonu vidus vai, ja tas nav iespējams, no tās darbinieku vidus.

3. PPadomes locekļi [...] rīkojas neatkarīgi un objektīvi un dara to Savienības interesēs neatkarīgi no konkrētām valsts vai personīgām interesēm. Viņi nelūdz un nepieņem valdību, iestāžu, personu vai jebkuru citu struktūru norādījumus.

4. *ENRRB* sekretariāts publisko padomes locekļu **pārstāvju** un viņu aizstājēju atjauninātu sarakstu, kā arī viņu interešu deklarācijas.
5. **Padome pēc apspriešanās ar Komisiju pieņem un publicē savu reglamentu. Reglamentā var paredzēt detalizētāku balsošanas kārtību, jo īpaši procedūru balsošanai steidzamos jautājumos.**
6. **Padome pieņem lēmumus ar savu locekļu divu trešdaļu balsu vairākumu, ja vien reglamentā nav paredzēts citādi. Katram loceklim ir viena balss. Ja kāds locekļa pārstāvis nav klāt, balsstiesības ir tiesīgs izmantot tā aizstājējs.**
7. **Komisija ir padomes locekle bez balsstiesībām. Tā koordinē un atbalsta padomes darbu un attiecīgā gadījumā sniedz ieteikumus padomei.**
8. **Sekretariāts nodrošina nepieciešamos pakalpojumus padomes sanāksmju un darba organizēšanai.**
9. **Saskanā ar padomes reglamentu padome var nolemt izveidot darba grupas, lai organizētu *ENRRB* darbu saistībā ar konkrētiem jautājumiem, kas attiecas uz šīs regulas īstenošanu, jo īpaši saistībā ar jautājumiem, kas attiecas uz dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumu darbības rezultātiem.**

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

*68. pants*

### **Padomes loma un uzdevumi**

1. Padome veic visus šajā regulā noteiktos uzdevumus, kas uzticēti *ENRRB*.
2. Jo īpaši padome:

- a) **saskaņā ar procedūras noteikumiem, kas paredzēti vai minēti 67. pantā,** pieņem ***ENRRB*** atzinumus vai ieteikumus par sūdzībām vai izmeklēšanām, ko [...] tam **nosūtījusi** [...] regulatīvā iestāde vai iestādes, [...] **ievērojot 64. panta 3. punktu;**
- b) izstrādā un pieņem gada ziņojumu par *ENRRB* darbību;
- c) izveido darba grupas un ieceļ to priekšsēdētājus.

*69. pants [...]*

**[...]**

*70. pants [...]*

**[...]**

## VII NODAĻA NOBEIGUMA NOTEIKUMI

### 71. pants

#### Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt 10. panta 8. punktā, 11. panta 2. punktā, 21. panta 9. punktā, 38. panta 3. punktā, 39. panta 9. punktā *[...]* un *[...]* **48. panta 3. punktā** minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no **[2029]** gada *[...]* 1. janvāra]. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.
- 3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 10. panta 8. punktā, 11. panta 2. punktā, 21. panta 9. punktā, 38. panta 3. punktā, 39. panta 9. punktā un 48. panta 3. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.**

- 4. Pirms deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar katras dalībvalsts ieceltajiem ekspertiem saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu.**
- 5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģēto aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.**
- 6. Saskaņā ar 10. panta 8. punktu, 11. panta 2. punktu, 21. panta 9. punktu, 38. panta 3. punktu, 39. panta 9. punktu un 48. panta 3. punktu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.**

72. pants

**Komiteju procedūra**

1. Komisijai palīdz Direktīvas 2012/34/ES 62. pantā minētā komiteja. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.
- 2.[...]**3.** Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 **5.** [...] pantu.
- 3.[...][...] Ja [...] **komiteja atzinumu nesniedz, Komisija īstenošanas akta projektu nepieņem, un** tiek piemērota Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. panta **4. punkta trešā daļa.**

73. pants

**Ziņošana un pārskatīšana**

[...] **Līdz [desmit gadi pēc šīs regulas stāšanās spēkā]** Komisija izvērtē šīs regulas ietekmi uz dzelzceļa nozari un iesniedz Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai ziņojumu par regulas īstenošanu.

Ziņojumā jo īpaši izvērtē:

- a) šīs regulas ietekmi uz dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumu darbības rezultātiem;
- b) šīs regulas ietekmi uz dzelzceļa **transporta** pakalpojumu – jo īpaši starptautisko pārvadājumu, tālsatiksmes pārvadājumu un kravu pārvadājumu pakalpojumu – attīstību;
- ba) šīs regulas finansiālo un administratīvo ietekmi uz infrastruktūras pārvaldītājiem un citām iesaistītajām ieinteresētajām personām, regulatīvajām iestādēm un dalībvalstu iestādēm;**

- c) [...] **ENIM**, tīkla koordinatora [...] **un** [...] [...] **ENRRB** darbu kopumā un saistībā ar kopīgu kritēriju, metodiku un procedūru izstrādi, pieņemšanu un īstenošanu [...];
- d) to, [...] cik koordinācijas mehānismi [...] ir **efektīvi** 6. **pantā** [...] minētajā Eiropas [...] **jaudas pārvaldības satvarā, 44. pantā minētajā [...] Eiropas satvarā satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības pārrobežu koordinācijai un 50. pantā minētajā Eiropas satvarā darbības izvērtēšanai;**

[...]

- e) sociālekonomisko, darbības un vidisko kritēriju darbību un vajadzību attiecīgā gadījumā iesniegt priekšlikumu par iespējamiem grozījumiem 25. un 37. pantā.**

#### *74. pants*

### **Grozījumi Direktīvā 2012/34/ES**

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

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

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

- e) direktīvas 36. pantu svītrot;
  - f) direktīvas 38.–54. pantu svītrot;
  - g) IV pielikumā svītrot 1. un 3. punktu;
  - h) VII pielikumu svītrot.
2. Atsauces uz svītrotajiem Direktīvas 2012/34/ES noteikumiem uzskata par atsaucēm uz šo regulu un lasa saskaņā ar atbilstības tabulu X pielikuma 1. iedaļā.

#### *75. pants*

#### **Pārejas noteikumi**

1. Pamatlīgumus, kas noslēgti saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 42. pantu, turpina piemērot līdz to termiņa beigām.
2. Direktīvas 2012/34/ES 3. panta 20., 22., 23., 27. un 28. punktu, 7.b, 36. un 38.–54. pantu, IV pielikuma 3. punktu un VII pielikumu nepiemēro darbībām un uzdevumiem, ko veic saistībā ar kustības grafikiem, kuri stājas spēkā [...]**2031.** gada [...]**13.** decembrī] **vai pēc** šā datuma.
- 3. Komisija līdz [divi gadi pēc 77. panta 2. punkta pirmajā daļā minētā datuma] iesniedz Padomei un Eiropas Parlamentam ziņojumu par 75. pantā minēto pārejas noteikumu uzraudzību.**

76. pants

**Atcelšana**

1. Regulu (ES) Nr. 913/2010 atceļ no [2029. gada **8.** decembra].
2. Atsauces uz atcelto regulu uzskata par atsaucēm uz šo regulu, un tās lasa saskaņā ar atbilstības tabulu X pielikuma 2. iedaļā.

77. pants

**Stāšanās spēkā un piemērošana**

1. Šī regula stājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.
2. To piemēro no [[...]2029. gada 1. janvāra]. Tomēr:
  - a) šīs regulas 1., 2. un 3. pantu, II nodaļu, izņemot 9. panta 1. un 2. punktu un 27. panta 4. punktu, un III nodaļu, izņemot 48. pantu, piemēro tikai darbībām un uzdevumiem, ko veic saistībā ar kustības grafikiem, kuri stājas spēkā [[...]2031. gada [...]13. decembrī] **vai pēc** šā datuma;
  - b) regulas 9. panta 1. un 2. punktu piemēro no [[...]2030. gada 1. janvāra];
  - c) [...] [...]
  - d) regulas **27. panta 4. punktu, 28. panta 0. punktu**, 48. un 62. pantu piemēro no [[...]2029. gada [...] 31. decembra];
  - e) regulas 74. pantu piemēro no [[...]2031. gada [...] 13. decembra].

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

[vieta], ... [datums]

*Eiropas Parlamenta vārdā –  
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā –  
priekšsēdētājs*

---

## I PIELIKUMS

### NODEVUMI UN JAUDAS PĀRVALDĪBAS GRAFIKS.

#### KAS MINĒTI 11., 16., 18. UN 38. PANTĀ

1. Šīs REGULAS 11., 16., 17. UN 18. PANTĀ MINĒTIE NODEVUMI, KAS INFRASTRUKTŪRAS PĀRVALDĪTĀJIEM JĀSAGATAVO, VEICOT JAUDAS STRATĒGISKO PLĀNOŠANU

Nodevums	Saturs
Jaudas stratēģija (16. pants)	<ul style="list-style-type: none"><li>– <b><u>Jaudas stratēģijas ģeogrāfiskais tvērums: līnijas, kas aptvertas jaudas stratēģiskajā plānošanā, ievērojot 12. panta 6. punktu;</u></b></li><li>– plānotā fiziskās infrastruktūras attīstība, tajā skaitā jaunas infrastruktūras būvniecība, modernizācija, atjaunošana un slēgšana / ekspluatācijas pārtraukšana, <b><u>sīkāk izklāstot minētās infrastruktūras raksturlielumus;</u></b></li><li>– pieprasījuma pēc dzelzceļa transporta pakalpojumiem prognozētā attīstība;</li><li>– [...] <b><u>stratēģiskas</u></b> norādes par jaudas izmantošanu dalībvalstīs, [...] <b><u>ja dalībvalstis šādas norādes ir sniegušas;</u></b></li><li>– jauda, kas sadalīta saskaņā ar pamatlīgumiem, un jauda, kas <b><u>varētu būt</u></b> vajadzīga transporta pakalpojumu sniegšanai saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumiem;</li><li>– [...] <b><u>informācija par dzelzceļa infrastruktūras pieejamību un izmantošanu, tostarp par infrastruktūru,</u></b> kas atzīta par intensīvi izmantotu vai pārslogotu;</li><li>– [...] <b><u>plānotie infrastruktūras darbi, kā rezultātā rodas jaudas ierobežojumi, [...] kam ir būtiska ietekme.</u></b></li></ul>
Jaudas modelis (17. pants)	<ul style="list-style-type: none"><li>– Visa jaudas stratēģijā iekļautā informācija, attiecīgā gadījumā atjaunināta un izklāstīta sīkāk;</li><li>– [...] pieteikumu iesniedzējiem pieejamais <b><u>kopējais jaudas apjoms, tostarp vairāktīklu jauda,</u></b> dalījumā pa <b><u>tīkla posmiem, tostarp jaudas apjoms,</u></b> kas – <b><u>attiecībā uz dažādiem dzelzceļa transporta pakalpojumu segmentiem</u></b> – pieejams dalījumā pa dzelzceļa transporta</li></ul>

	<p>tirgus segmentiem un/vai sadales procesiem;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- jaudas apjoms [...], <b><u>kas rezervēts jaudas ierobežojumiem, kuri izriet no infrastruktūras darbiem, dalījumā pēc tā ietekmes uz paredzēto satiksmes [...] [...] apjomu, kā noteikts [...] I pielikuma 3. iedalā;</u></b></li> <li>-</li> <li>- detalizēta ģeogrāfiskā informācija: sadalījums attiecīgajos plānošanas posmos, kas atspoguļo infrastruktūras un pieprasījuma raksturlielumus;</li> <li>- piemērošanas laikposms: viens kustības grafika laikposms;</li> <li>- detalizēta informācija laika griezumā: vismaz ikgadējs pārskats (jaudas ierobežojumi) un viena vai vairākas reprezentatīvas dienas (pieprasījumiem pieejamā jauda).</li> </ul>
<p>Jaudas nodrošinājuma plāns (18. pants)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Visa jaudas modelī iekļautā informācija, attiecīgā gadījumā atjaunināta <b><u>un</u></b> izklāstīta sīkāk;</li> <li>- [...] <b><u>jauda, kas pieejama sadalei pieteikumu iesniedzējiem kustības grafika laikposmā, uz kuru attiecas jaudas nodrošinājuma plāns:</u></b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b><u>i) ja piemērojams saskaņā ar 18. panta 4. punktu un saskaņā ar 18. panta 4. un 5. punktu, iepriekš</u></b> ieplānotā jauda, kas pieejama pieprasījumiem, <b><u>tostarp vairāktiklu jauda</u></b>, kas definēta jaudas objektu veidā <b><u>saskaņā ar 18. panta 5. punktu;</u></b></li> <li><b><u>ii) jauda, ko infrastruktūras pārvaldītājs nav iepriekš ieplānojis;</u></b></li> <li><b><u>iii) jauda, kas ir pieejama 29. panta 1. punktā minētajās apkalpes vietās;</u></b></li> </ul> </li> <li>- jauda, <b><u>kas nav pieejama sadalei pieteikumu iesniedzējiem:</u></b> <ul style="list-style-type: none"> <li><b><u>i) jaudas</u></b> ierobežojumi, kas noteikti kā jaudas objekti, <b><u>tostarp jaudas ierobežojumi, kas minēti šā pielikuma 1. punkta 3. iedalā;</u></b></li> <li><b><u>ii) jauda, kas jau sadalīta saskaņā ar pamatlīgumiem atbilstīgi 31. pantam vai daudzgadu mainīgās plānošanas procesu atbilstīgi 33. pantam;</u></b></li> </ul> </li> </ul>

	<p><b><u>iii) jauda, kas rezervēta mērķiem, kuri nav minēti i) un ii) punktā un kurus infrastruktūras pārvaldītājs skaidri norāda;</u></b></p> <p><b><u>iv) cita jau piešķirta jauda, kad jaudas nodrošinājuma plāns tiek atjaunināts tā kustības grafika laikā, uz kuru attiecas jaudas nodrošinājuma plāns;</u></b></p> <p>– jaudas ierobežojumu laikā pieejamā alternatīvā jauda;</p> <p>– tīkla darbības traucējumu gadījumā pieejamā alternatīvā jauda;</p> <p>– <b><u>ierobežojumi, kas piemērojami 24. pantā minētās specializētās infrastruktūras izmantošanai.</u></b></p>
--	---

**2. ŠIS REGULAS 11., 16., 17. UN 18. PANTĀ MINĒTAIS JAUDAS STRATĒGISKĀS PĀRVALDĪBAS GRAFIKS**

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

Infrastruktūras pārvaldītāji var noteikt agrākus termiņus. Šādus **agrākus** termiņus [...] **koordinē ENIM** un iekļauj 6. pantā minētajā Eiropas jaudas pārvaldības satvarā.

Apspriešanos ar ieinteresētajām personām **par Eiropas un pārrobežu jautājumiem** veic saskaņā ar 54. pantu, un tajā iesaista [...] **visas** iesaistītās ieinteresētās personas [...]. Infrastruktūras pārvaldītāji [...] **saskaņā ar 53. pantā sniegto koordinācijas procesa satvaru** pastāvīgi koordinē nodevumus.

<b>Nodevums</b>	<b>Atskaites punkts</b>	<b>Termiņš (vēlākais)</b>
Jaudas stratēģija (16. pants)	[...] Jaudas stratēģijas <b>posma sākšana</b>	X-60
	Pirmā apspriešanās ar <b>iesaistītajām</b> ieinteresētajām personām	X-58
	<b>Stratēģijas projekta publicēšana</b>	<b>X-39</b>
	[...] <b>Otrā</b> apspriešanās ar iesaistītajām ieinteresētajām personām <b>par stratēģijas projektu</b>	X [...] -38
	Galīgās jaudas stratēģijas publicēšana pēc tam, kad infrastruktūras pārvaldītāji savstarpēji veikuši tās galīgo	X-36

	koordināciju	
Jaudas modelis	Sagatavošanas sākums	X-36
(17. pants)	[...] <b>Jaudas vajadzības, ko pazinojuši</b> pieteikumu iesniedzēji un <b>potenciālie pieteikumu iesniedzēji un apspriešanās ar</b> iesaistītajām ieinteresētajām personām	X-24
	Jaudas modeļa projekta publicēšana	X-21
	Koordinācija ar pieteikumu iesniedzējiem un iesaistītajām ieinteresētajām personām	X-19
	Galīgā jaudas modeļa publicēšana pēc tam, kad infrastruktūras pārvaldītāji savstarpēji veikuši tā galīgo koordināciju	X-18
Jaudas nodrošinājuma plāns	Sagatavošanas sākums	X-18
(18. pants)	Apspriešanās ar pieteikumu iesniedzējiem un iesaistītajām ieinteresētajām personām	X-14
	Šā pielikuma 3. iedaļas 1. punktā minēto jaudas ierobežojumu publicēšana	X-12
	Galīgā jaudas nodrošinājuma plāna publicēšana pēc tam, kad infrastruktūras pārvaldītāji savstarpēji veikuši tā galīgo koordināciju	X-11
	Šā pielikuma 3. iedaļas 5. punktā minēto jaudas ierobežojumu publicēšana	X-4
	Jaudas, kas rezervēta sadalei, izmantojot kustības grafiku, pārdale citiem sadales procesiem	X-2
	Jaudas nodrošinājuma plāna atjaunināšana, lai atspoguļotu visas izmaiņas iepriekš ieplānotajā vai sadalītajā jaudā	Līdz X+12 bez kavēšanās

Piezīme.

1) "X-m" nozīmē "m" mēnešus pirms kustības grafika spēkā stāšanās dienas ("X") saskaņā ar 4. iedaļu.

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

Jaudas stratēģija (16. pants)	Stratēģijas projekta publicēšana [...]	X-38
	<b><u>Apspriešanās ar iesaistītajām ieinteresētajām personām par stratēģijas projektu</u></b>	<b><u>X-37</u></b>
	Galīgās jaudas stratēģijas publicēšana pēc tam, kad infrastruktūras pārvaldītāji savstarpēji veikuši tās galīgo koordināciju	X-36

3. **ŠIS REGULAS 10. UN 35. PANTĀ MINĒTAIS NO INFRASTRUKTŪRAS DARBIEM IZRIETOŠO JAUDAS IEROBEŽOJUMU KOORDINĒŠANAS, APSPRIEŠANAS UN PUBLICĒŠANAS GRAFIKS UN PRASĪBAS**

- 0. Jaudas ierobežojumus klasificē atkarībā no to ilguma secīgu dienu skaita izteiksmē un to ietekmes uz satiksmi (prognozētais satiksmes apjoms dzelzceļa līnijā dienā ko atceļ, novirza pa citu maršrutu vai aizstāj ar citiem transporta veidiem) saskaņā ar šo tabulu.**

	<b><u>Ilgums</u></b>	<b><u>Ietekme uz satiksmi</u></b>
<b><u>Būtiska ietekme</u></b>	<b><u>vairāk nekā 30 dienas pēc kārtas</u></b>	<b><u>vairāk nekā 50 %</u></b>
<b><u>Liela ietekme</u></b>	<b><u>vairāk nekā 7 dienas pēc kārtas</u></b>	<b><u>vairāk nekā 30 %</u></b>
<b><u>Vidēja ietekme</u></b>	<b><u>septiņas dienas pēc kārtas vai mazāk</u></b>	<b><u>vairāk nekā 50 %</u></b>
<b><u>Neliela ietekme</u></b>	<b><u>nav precizēts</u></b>	<b><u>vairāk nekā 10 %</u></b>

1. Attiecībā uz dzelzceļa līniju [...] **jaudas ierobežojumiem**, kuri noteikti tādu iemeslu dēļ kā infrastruktūras darbi, tostarp ar tiem saistītie ātruma ierobežojumi, slodze uz ass, vilciena garums, vilce vai būvju tuvinājuma gabarīts (“jaudas ierobežojumi”), un [...] **kuriem ir liela vai būtiska ietekme**, attiecīgie infrastruktūras pārvaldītāji visus jaudas ierobežojumus un provizoriskos rezultātus pēc apspriešanās ar pieteikumu iesniedzējiem publicē pirmo reizi vismaz 24 mēnešus, **ciktāl tie ir zināmi**, un otro reizi atjauninātus vismaz 12 mēnešus pirms attiecīgā kustības grafika maiņas. [...]
2. Ja jaudas ierobežojumi ietekmē vairākus tīklus, infrastruktūras pārvaldītāji **savstarpējās** koordinācijas [...] procesā [...] kopīgi apspriež minētos jaudas ierobežojumus ar ieinteresētajiem pieteikumu iesniedzējiem un galvenajiem attiecīgo apkalpes vietu operatoriem, kad jaudas ierobežojumus publicē pirmo reizi.
3. Pirmo reizi publicējot jaudas ierobežojumus saskaņā ar 1. punktu, infrastruktūras pārvaldītājs uzsāk apspriešanos par jaudas ierobežojumiem ar pieteikumu iesniedzējiem un galvenajiem attiecīgo apkalpes vietu operatoriem. Ja laikā starp jaudas ierobežojumu pirmo un otro publicēšanas reizi ir vajadzīga koordinācija saskaņā ar 4. punktu, [...] **infrastruktūras pārvaldītāji, uz kuriem attiecas šī regula**, laikā no šīs koordinācijas beigām līdz jaudas ierobežojuma otrajai publicēšanas reizei otro reizi vēlreiz apspriežas ar pieteikumu iesniedzējiem un galvenajiem attiecīgo apkalpes vietu operatoriem.
4. Ja jaudas ierobežojumi ietekmē vairākus tīklus, tad pirms jaudas ierobežojumu publicēšanas saskaņā ar 1. punktu **infrastruktūras pārvaldītāji, uz kuriem attiecas šī regula**, arī infrastruktūras pārvaldītāji, kurus varētu ietekmēt vilcienu novirzīšana pa citu maršrutu, savstarpēji koordinē jaudas ierobežojumus, kas var ietvert atcelšanu, vilcienu ceļa novirzīšanu pa citu maršrutu vai aizstāšanu ar citiem transporta veidiem.

Koordināciju pirms otrās publicēšanas pabeidz:

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

Vienības, kas veic koordināciju starp infrastruktūras pārvaldītājiem saskaņā ar 53. panta [...] 4. punktu, vajadzības gadījumā uzaicina pieteikumu iesniedzējus, kuri darbojas attiecīgajās līnijās, un galvenos attiecīgo apkalpes vietu operatorus iesaistīties minētajā koordinācijā.

5. Attiecībā uz jaudas ierobežojumiem, [...] **kuriem ir neliela ietekme**, kuri tiek ieviesti nākamajā kustības grafika laikposmā un par kuriem infrastruktūras pārvaldītājs uzzina ne vēlāk kā sešus mēnešus un 15 dienas pirms kustības grafika maiņas, infrastruktūras pārvaldītājs apspriežas ar attiecīgajiem pieteikumu iesniedzējiem par paredzētajiem jaudas ierobežojumiem un vismaz četrus mēnešus pirms kustības grafika maiņas paziņo atjauninātu informāciju par jaudas ierobežojumiem. Infrastruktūras pārvaldītājs sniedz detalizētu informāciju par pasažieru vilcieniem piedāvātajiem vilcienu ceļiem ne vēlāk kā četrus mēnešus un kravas vilcieniem piedāvātajiem vilcienu ceļiem ne vēlāk kā vienu

mēnesi pirms jaudas ierobežojuma sākuma, ja vien infrastruktūras pārvaldītājs un attiecīgie pieteikumu iesniedzēji nevienojas par īsāku sagatavošanās laiku.

6. Infrastruktūras pārvaldītāji pēc apspriešanās ar pieteikumu iesniedzējiem un apkalpes vietu operatoriem var nolemt piemērot stingrākas sliekšņvērtības jaudas ierobežojumiem, pamatojoties uz mazākām prognozētā satiksmes apjoma procentuālajām daļām vai īsākiem laikposmiem, nekā norādīts šā pielikuma 3. iedaļā, vai piemērot kritērijus papildus šajā pielikumā minētajiem kritērijiem. Tie publicē sliekšņvērtības un jaudas ierobežojumu grupēšanas kritērijus tīkla pārskatos saskaņā ar [...] IV pielikuma [...] **2.** punktu.
7. [...] **I**nfrastruktūras pārvaldītājs var nolemt nepiemērot 1.–5. punktā noteiktos termiņus, ja jaudas ierobežojums vajadzīgs drošas vilcienu kustības atjaunošanai, ja ierobežojumu ilgums nav infrastruktūras pārvaldītāja kontrolē, ja šo termiņu piemērošana būtu izmaksu ziņā nelietderīga vai nevajadzīgi kaitētu aktīvu darbmūžam vai stāvoklim vai ja tam piekrist visi attiecīgie pieteikumu iesniedzēji. Šādos gadījumos un jebkuru citu tādu jaudas ierobežojumu gadījumā, kas netiek apspriesti saskaņā ar citiem šā pielikuma noteikumiem, infrastruktūras pārvaldītājs nekavējoties apspriežas ar pieteikumu iesniedzējiem un galvenajiem attiecīgo apkalpes vietu operatoriem.
8. Informācija, ko infrastruktūras pārvaldītājs sniedz, kad rīkojas saskaņā ar 1., 5. vai 7. punktu, ietver:
  - (a) plānoto dienu;
  - (b) diennakts daļu un, tiklīdz to iespējams noteikt, stundu, kad sākas un beidzas jaudas ierobežojums;
  - (c) ierobežojuma ietekmēto dzelzceļa līnijas posmu;
  - (d) attiecīgā gadījumā to līniju jaudu, pa kurām novirzīta satiksme.

Infrastruktūras pārvaldītājs minēto informāciju vai saiti uz vietni, kur šī informācija atrodama, publicē tīkla pārskatā, kā minēts [...] IV pielikuma [...] **2.** punktā. Infrastruktūras pārvaldītājs šo informāciju regulāri atjaunina. Turklāt infrastruktūras pārvaldītāji šo informāciju publicē digitālā formātā saskaņā ar 9. un 62. pantu.

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

Par katru alternatīvu salīdzinājumā ietver vismaz:

- (a) jaudas ierobežojuma ilgumu;
- (b) gaidāmo orientējošo iekasējamo infrastruktūras lietošanas maksu;
- (c) jaudu, kas pieejama līnijās, pa kurām novirzīta satiksme;

- (d) pieejamos alternatīvos maršrutus un
- (e) orientējošo braucienu ilgumu.

Pirms infrastruktūras pārvaldītājs izvēlas kādu no jaudas ierobežojumu alternatīvām, tas apspriežas ar ieinteresētajiem pieteikumu iesniedzējiem un ņem vērā dažādu alternatīvu ietekmi uz minētajiem pieteikumu iesniedzējiem un pakalpojumu izmantotājiem.

Alternatīvu jaudas ierobežojumu analīzē iekļauj situācijas, kas attiecas uz vairākiem infrastruktūras pārvaldītājiem. Šādā gadījumā infrastruktūras pārvaldītāji koordinē jaudas ierobežojuma alternatīvas plānošanu saskaņā ar 53. pantu.

- 10. Attiecībā uz [...] jaudas ierobežojumiem, kuriem [...] **ir** [...] **būtiska ietekme**, infrastruktūras pārvaldītājs izstrādā kritērijus, pēc kuriem katra veida pārvadājumus veicoši vilcieni būtu jānovirza pa citu maršrutu, ņemot vērā pieteikuma iesniedzējam radušos komerciālos un darbības ierobežojumus, ja vien šie darbības ierobežojumi neizriet no pieteikuma iesniedzēja vadības vai organizatoriskajiem lēmumiem, un neskarot mērķi samazināt infrastruktūras pārvaldītāja izmaksas saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 30. panta 1. punktu. Infrastruktūras pārvaldītājs šos kritērijus publicē tīkla pārskatā.
- 11. ENIM savā tīmekļvietnē publicē 8. punktā prasīto informāciju.
- 12. [...]

**4. ŠIS REGULAS 32. UN 38. PANTĀ MINĒTAIS GRAFIKS JAUDAS SADALEI IKGADĒJĀ SADALES PROCESĀ**

- 1. Infrastruktūras pārvaldītājs un pieteikumu iesniedzēji ievēro šādu grafiku.

<b>Atskaites punkts vai laikposms</b>	<b>Termiņš vai ilgums<sup>(1)</sup></b>
Kustības grafika derīguma termiņš (“kustības grafika laikposms”)	[...] <b>Sākas decembra otrās sestdienas pusnaktī un ilgst līdz nākamā gada [...] decembra otrās sestdienas pusnaktij.</b>
Kustības grafika stāšanās spēkā	Decembra otrās sestdienas pusnakts
Jaudas nodrošinājuma plāna publicēšana	Saskaņā ar šā pielikuma 2. iedaļu
No infrastruktūras darbiem izrietošo jaudas ierobežojumu publicēšana	Saskaņā ar šā pielikuma 2. un 3. iedaļu
Termiņš, līdz kuram pieteikumu iesniedzējiem jāiesniedz jaudas	X–8,5

izmantošanas tiesību pieprasījumi	
Kustības grafika projekta sagatavošana	X-6,5
Infrastrukturās pārvaldītājam(-iem) noteiktais termiņš jaudas piedāvājuma projekta iesniegšanai pieteikumu iesniedzējiem	
Koordinācijas ar pieteikumu iesniedzējiem pabeigšana	X- [...] <b>5,5</b>
Infrastrukturās pārvaldītājam(-iem) noteiktais termiņš galīgā jaudas piedāvājuma iesniegšanai pieteikumu iesniedzējiem	X- [...] <b>4,5</b>
[...] Kustības grafika publicēšana	X- [...] <b>4,25</b>
Infrastrukturās pārvaldītājam(-iem) noteiktais termiņš jaudas izmantošanas tiesību sadalei pieteikumu iesniedzējiem	
Jaudas specifikāciju pārveide vilcienu ceļos	Jāprecizē [...] <b>infrastrukturās pārvaldītājiem, nemot vērā</b> 6. pantā minēto Eiropas jaudas pārvaldības satvaru
Piezīme.	
1) “X-m” nozīmē “m” mēnešus pirms kustības grafika spēkā stāšanās dienas (“X”).	

[...]

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

**5. ŠĪS REGULAS 31. UN 38. PANTĀ MINĒTAIS GRAFIKS JAUDAS SADELEI SASKAŅĀ AR PAMATLĪGUMIEM**

Infrastrukturās pārvaldītājs ievēro šādu grafiku.

Laikposms	Ilgums <sup>(1)</sup>
Pamatlīgumu spēkā esības standarta termiņš	Pieci gadi
Jaudas specifikāciju pārveide vilcienu ceļos	No X-8,5 līdz X-6,5 (kopā ar koordināciju ikgadējā sadales procesā, kas minēts 4. iedaļā)
Piezīme.	

1) "X-m" nozīmē "m" mēnešus pirms kustības grafika spēkā stāšanās dienas ("X") saskaņā ar 4. iedaļu.

**6. ŠĪS REGULAS 33. UN 38. PANTĀ MINĒTAIS GRAFIKS JAUDAS SADALEI MAINĪGĀS PLĀNOŠANAS PROCESĀ**

Infrastruktūras pārvaldītājs un pieteikumu iesniedzēji mainīgās plānošanas procesā ievēro šādu grafiku [...].

<b>Atskaites punkts vai laikposms</b>	<b>Termiņš vai ilgums<sup>(1)</sup></b>
Agrīnākais brīdis, kad pieteikumu iesniedzēji var iesniegt jaudas pieprasījumus sadalei mainīgās plānošanas procesā	4 mēneši pirms pirmā vilciena brauciena
Pēdējais brīdis, kad pieteikumu iesniedzēji var iesniegt jaudas pieprasījumus sadalei mainīgās plānošanas procesā	1 mēnesis pirms pirmā vilciena brauciena
Maksimālais ilgums jaudas izmantošanas tiesībām, kas piešķirtas sadalē mainīgās plānošanas procesā	36 mēneši, sākot no pirmā vilciena brauciena
Jaudas specifikāciju pārveide vilcienu ceļos attiecībā uz jaudas izmantošanas tiesībām, kas piešķirtas saskaņā ar 33. panta 2. punkta a) apakšpunktu	No X-8,5 līdz X-6,5 (kopā ar koordināciju ikgadējā sadales procesā, kas minēts 4. iedaļā)
Jaudas specifikāciju pārveide vilcienu ceļos attiecībā uz jaudas izmantošanas tiesībām, kas piešķirtas saskaņā ar 33. panta 2. punkta b) apakšpunktu	Jāprecizē infrastruktūras pārvaldītājiem, ņemot vērā 6. pantā minēto Eiropas jaudas pārvaldības satvaru
<b><u>Maksimālais laikposms, kurā infrastruktūras pārvaldītājiem jāsaņem jaudas izmantošanas tiesību piedāvājums saskaņā ar mainīgās plānošanas procesu</u></b>	<b><u>15 dienas</u></b>
Piezīme. 1) "X-m" nozīmē "m" mēnešus pirms kustības grafika spēkā stāšanās dienas ("X") saskaņā ar 4. iedaļu.	

4. [...]

**7. ŠĪS REGULAS 34. UN 38. PANTĀ MINĒTAIS GRAFIKS JAUDAS SADALEI AD HOC PROCESĀ**

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

<b>Laikposms</b>	<b>Ilgums</b>
Maksimālais laikposms, kurā infrastruktūras pārvaldītājiem jāsaņem jaudas izmantošanas tiesību piedāvājums attiecībā	[...] <b><u>5 dienas</u></b>

uz vienu tīklu	
Maksimālais laikposms, kurā infrastruktūras pārvaldītājiem jā sagatavo vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesību piedāvājums	[...] <b>8</b> dienas

**8. ŠIS REGULAS 39. PANTĀ MINĒTAIS IEDALĪTĀS JAUDAS IZMAIŅU GRAFIKS**

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

<b>Atskaites punkts vai laikposms</b>	<b>Termiņš vai ilgums</b>
Maksimālais laikposms, kurā infrastruktūras pārvaldītājam jā piedāvā alternatīvas jaudas izmantošanas tiesības, kas attiecas uz vienu tīklu	[...] <b><u>5 dienas</u></b>
Maksimālais laikposms, kurā attiecīgajiem infrastruktūras pārvaldītājiem jā piedāvā alternatīvas vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesības	[...] <b>8</b> dienas

## II PIELIKUMS

[...]

### Robežvērtības infrastruktūras atzišanai par intensīvi izmantotu un pārslogotu infrastruktūru, kā minēts 21. pantā

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

Lietojums	Klasifikācija	Jaudas izmantojums	Atsauces periods
Nevienbāīga satiksme	Intensīvi izmantota	> [...] <b>85</b> % no teorētiskās jaudas	Vairāk nekā 4 stundas vairāk par 200 dienām gadā
Nevienbāīga satiksme	Pārslogota	> 95 % no teorētiskās jaudas	Vairāk nekā 4 stundas vairāk par 250 dienām gadā
Viendabīga satiksme	Intensīvi izmantota	> [...] <b>90</b> % no teorētiskās jaudas	Vairāk nekā 4 stundas vairāk par 200 dienām gadā
Viendabīga satiksme	Pārslogota	> 95 % no teorētiskās jaudas	Vairāk nekā 4 stundas vairāk par 250 dienām gadā

[...]

### Lai noteiktu dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantojumu, infrastruktūras pārvaldītāji maksimāli nem vērā 21. panta 1.a punktā minēto metodi.

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

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

2. [...]

### III PIELIKUMS

#### 6. PANTĀ MINĒTĀ EIROPAS JAUDAS PĀRVALDĪBAS SATVARA SATURS

Eiropas jaudas pārvaldības satvarā, kas minēts 6. pantā, ir vismaz šādi elementi.

<b>Elements</b>	<b>Atsauce(-es)</b>
[...]	[...]
Dzelzceļa transporta pakalpojumu veidi, kas izmantojami dzelzceļa infrastruktūras jaudas stratēģiskajai plānošanai, un to apraksts.	12. panta 2. punkts
Kopīgi principi, procedūras un metodikas jaudas stratēģiskajai plānošanai, tajā skaitā saistībā ar koordināciju starp infrastruktūras pārvaldītājiem un apspriešanos ar ieinteresētajām personām [...], <b><u>tostarp attiecībā uz paziņojumiem par jaudas vajadzībām.</u></b>	12. panta <b><u>4. punkts,</u></b> <b><u>12. panta</u></b> 9. punkts, 13. pants, 14. pants, <b><u>17. panta 1. punkts,</u></b> <b><u>54. pants</u></b>
<b><u>Vadlīnijas, kurās noteiktas procedūras un metodikas, kas jāizmanto transporta tirgus analīzei.</u></b>	<b><u>15. panta 3. punkts</u></b>
Jaudas nodrošinājuma plāna publicēšanas līdzekļi un apspriešanas process ar pieteikumu iesniedzējiem.	18. panta 10. punkts
Jaudas nodrošinājuma plānā iekļautās iepriekš ieplānotās jaudas sadales noteikumi un procedūras.	20. panta 3. punkts
<b><u>Kopīga dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanas metode</u></b>	<b><u>21. panta 1.a punkts</u></b>
Jaudas specifikāciju raksturlielumi.	26. panta 1. punkts
Robežvērtības kvotu diapazoni, kas piemērojami neizmanto to jaudas izmantošanas tiesību anulēšanai.	27. panta 6. punkts
Procedūras un metodes vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesību piešķiršanas koordinēšanai, tajā skaitā minimālās kvalitātes prasības.	28. panta 5. punkts
Vadlīnijas par to, kā <b><u>definēt</u></b> ierobežojumus attiecībā uz atšķirībām starp pieteikumu iesniedzēju pieprasīto jaudu un infrastruktūras jaudu, ko infrastruktūras pārvaldītāji piedāvā procesā pretrunu risināšanai vienošanās ceļā.	36. panta 2. punkts

<b><u>Vadlīnijas par mehānismu pretrunu risināšanai vienošanās celā attiecībā uz [...] tādām pretrunām, kas saistītas ar vismaz vienu vairāktīklu jaudas pieprasījumu</u></b>	<b><u>36. panta 8. punkts</u></b>
<b><u>Procedūras un metodikas pretrunu risināšanai attiecībā uz infrastruktūras jaudu, pamatojoties uz sociālekonomiskajiem un vidiskajiem kritērijiem</u></b>	<b><u>37. panta 1.a punkts</u></b>
Procedūras jaudas izmantošanas tiesību izmaiņu pārvaldībai pēc tiesību piešķiršanas.	39. panta 8. punkts
[...] <b><u>Vadlīnijas par to, kā definēt nosacījumus [...] soda</u></b> piemērošanai par jaudas izmantošanas tiesību izmaiņām	40. panta 3. punkts
[...]	[...]

## IV PIELIKUMS

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

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

- (1) iedaļu, kurā raksturo dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem pieejamo infrastruktūru un norāda piekļuves nosacījumus. Šajā iedaļā ir atsauce uz informāciju, kas pieejama Direktīvas (ES) 2016/797 49. pantā minētajā infrastruktūras reģistrā;
- (2) iedaļu par jaudas pārvaldības principiem un kritērijiem. Tajā norāda dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem pieejamās infrastruktūras vispārīgos jaudas raksturlielumus un visus ierobežojumus, kas saistīti ar šīs infrastruktūras izmantošanu, ietverot iespējamās jaudas prasības apkopes darbiem. Tajā arī precizē ar jaudas pārvaldības procesu saistītās procedūras un termiņus. Tajā ietver īpašus kritērijus, ko pielieto minētajā procesā, jo sevišķi:
  - (a) procedūras, saskaņā ar kurām ar pieteikumu iesniedzējiem apspriežas par jaudas stratēģisko plānošanu **un sniedz paziņojumus par jaudas vajadzībām**;
  - (b) procedūras, saskaņā ar kurām pieteikumu iesniedzēji infrastruktūras pārvaldītājam var pieprasīt jaudu;
  - (c) pieteikumu iesniedzējiem piemērojamās prasības;
  - (d) jaudas stratēģiskās plānošanas grafiku, pieprasīšanas, sadales, pielāgošanas un pārplānošanas procesu grafiku un procedūras, kas jāievēro, pieprasot informāciju par kustības grafika plānošanu, kā arī procedūras plānoto un neplānoto apkopes darbu grafika sastādīšanai;
  - (e) principus, kas reglamentē 36. pantā minēto mehānismu pretrunu risināšanai vienošanās ceļā, tajā skaitā strīdu izšķiršanas sistēmu, kas darīta pieejama kā daļa no šā procesa, un 37. pantā minēto oficiālo mehānismu pretrunu risināšanai;
  - (f) jaudas izmantošanas tiesību izmaiņu gadījumā nosakāmo [...] **sodu** struktūru un līmeni;
  - (g) kārtību, kā jārikojas, un kritērijus, kas jāpiemēro intensīvi izmantotas vai pārslogotas infrastruktūras gadījumā;
  - (h) sīkas ziņas par infrastruktūras izmantošanas ierobežojumiem;
  - (i) paskaidrojumu par visām novirzēm no 6. pantā minētā Eiropas satvara.
- (3) iedaļu par darbībām, tajā skaitā par satiksmes pārvaldību, traucējumu pārvaldību un krīzes vadību. Tajā izklāsta šajā regulā un Direktīvā (ES) 2016/797, Direktīvā (ES) 2016/798 un Direktīvā 2007/59/EK noteikto prasību īstenošanu, tajā skaitā:

- (a) ekspluatācijas noteikumus, tajā skaitā satiksmes pārvaldības prioritātes noteikumus vai prioritātes principus, tehnisko, ekspluatācijas un drošuma noteikumu sarakstu vai atsauces uz tiem, kā arī atsauces uz noteikumiem, kas attiecas uz ekspluatācijas personālu;
  - (b) operacionālos pasākumus, arī noteikumus un procedūras traucējumu pārvaldībai un krīzes vadībai, ar ekspluatāciju saistītajai saziņai un datu apmaiņai ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un citām iesaistītajām ieinteresētajām personām;
  - (c) darbībās izmantoto informācijas sistēmu sarakstu un atsauces uz šīm sistēmām;
  - (d) paskaidrojumu par visām novirzēm no 44. pantā minētā Eiropas satvara.
- (4) iedaļu par darbības rezultātu pārvaldības galvenajiem elementiem, kas jo īpaši ietver:
- (a) atsauces uz darbības mērķiem, kas noteikti Direktīvas 2012/34/ES 8. panta [...] **3.** punktā minētajā saimnieciskās darbības plānā un minētās direktīvas 30. pantā norādītajā līgumiskās vienošanās dokumentā;
  - (b) procedūras, ar kurām uzrauga progresu mērķrādītāju sasniegšanā un ziņo par to, sadarbībā ar iesaistītajām ieinteresētajām personām nosaka nepietiekamu darbības rezultātu cēloņus un izstrādā un īsteno korektīvus pasākumus darbības rezultātu uzlabošanai;
  - (c) paskaidrojumu par visām novirzēm no 50. pantā minētā Eiropas satvara.

## V PIELIKUMS

### 44. PANTĀ MINĒTĀ

## EIROPAS SATVARA PĀRROBEŽU SATIKSMES PĀRVALDĪBAS, TRAUCĒJUMU PĀRVALDĪBAS UN KRĪZES VADĪBAS KOORDINĀCIJAI SATURS

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

Elements	Atsauce(-es)
Kopīgi satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības principi, kas infrastruktūras pārvaldītājiem jāņem vērā, nosakot satiksmes pārvaldības noteikumus un procedūras.	43. pants
Kopīgi noteikumi un procedūras satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai starp infrastruktūras pārvaldītājiem un ar iesaistītajām ieinteresētajām personām.	42. pants, 43. pants, <b>44. panta 2. punkts</b> , 45. pants, 46. pants [...]
Kopīgi noteikumi un procedūras jaudas pārvaldībai un sadalei tīkla darbības traucējumu gadījumā un krīzes situācijās.	41. panta 1. punkts, <b>41. panta 2. punkts</b>
Pārrobežu satiksmes pārvaldībā iesaistīto ieinteresēto personu pienākumu noteikšana, pamatojoties uz saskaņotu darbības procedūru, atskaites punktu un saskarņu kopumu.	45. pants
Procedūras, noteikumi, rīki un saskarnes, tajā skaitā saskaņoti digitālie rīki un saskarnes, saziņai un informācijas apmaiņai starp infrastruktūras pārvaldītājiem, iesaistītajām ieinteresētajām personām un citām attiecīgajām ieinteresētajām personām, jo īpaši publiskajām iestādēm.	45. pants, [...] 62. pants
[...]	[...]
[...] <b><u>Kopīga metode tam, lai aplēstu nosacījumus attiecībā uz ilgumu un iespējamo ietekmi uz satiksmi un tīkla koordinators starpgadījuma ziņojuma saturu</u></b>	[...] 47. panta <b>5.a punkts</b>
[...] <b><u>Vadlīnijas, kuru mērķis ir nodrošināt atbilstīgu un regulāru apspriešanos ar ieinteresētajām personām par Eiropas un pārrobežu jautājumiem</u></b>	[...] <b>54. panta 1. punkts</b>

## VI PIELIKUMS

### Tīkla darbības traucējumi, kas minēti 46. pantā

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

Ilguma nosacījumi un iespējamā ietekme uz satiksmi ir kumulatīvi.

## VII PIELIKUMS

[...]

### 50. PANTĀ MINĒTĀ EIROPAS SATVARĀ DARBĪBAS IZVĒRTĒŠANAI SATURS

<b>Darbības joma</b>	<b>Attiecīgie jautājumi (indikatīvi)</b>
Infrastruktūra un iekārtas	<ul style="list-style-type: none"><li>– Fiziskās infrastruktūras un tās iekārtu jauda un spējas, tajā skaitā <i>TEN-T</i> standartu ieviešana.</li><li>– Infrastruktūras jaudas vai spējas samazinājums, kas radies infrastruktūras atjaunošanas, apkopes vai remonta atlikšanas dēļ.</li></ul>
Infrastruktūras jauda	<ul style="list-style-type: none"><li>– Jaudas piedāvājums kvantitātes un kvalitātes ziņā.</li><li>– Jaudas izmantojums, neizmantotā jauda, ko var izmantot, lai pielāgotos satiksmes apjoma pieaugumam.</li><li>– Atbilstība starp pieejamo jaudu (plānoto vai neplānoto) un tirgus vajadzībām <b><u>viena tīkla un vairāktīklu līmenī</u></b>.</li><li>– Jaudas piedāvājuma stabilitāte, jo īpaši saistībā ar infrastruktūras darbiem.</li><li>– Pārslogota infrastruktūra.</li><li>– Plānotais laiks, ko vilcieni pavada robežstacijās.</li></ul>
Satiksmes pārvaldība	<ul style="list-style-type: none"><li>– Dažādu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu veidu punktualitāte/kavēšanās sākumpunktā, maršruta pieturvietās un galapunktā, kā arī ekspluatācijas ziņā svarīgās vietās.</li><li>– Vilcienu atcelšana.</li><li>– Faktiskais laiks, ko vilcieni pavada robežstacijās.</li></ul>
Traucējumu pārvaldība un krīzes vadība	<ul style="list-style-type: none"><li>– Satiksmes daļa, ko traucējumu vai krīzes laikā varētu novirzīt pa citu maršrutu vai pārplānot.</li><li>– Traucējumu ietekme uz dzelzceļa satiksmi kavēšanās un atcelšanas ziņā.</li><li>– Traucējumu ietekme uz dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem un to klientiem.</li></ul>

	– Konkrētas problēmas (kvalitātes ziņā).
Digitālo pakalpojumu, rīku un saskarņu ieviešana un darbība	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Atbalsts procesiem, kas saistīti ar jaudas pārvaldību, satiksmes pārvaldību un traucējumu pārvaldību.</li> <li>– Sniegtās informācijas un datu pilnīgums un kvalitāte.</li> <li>– Saskaņošana ar [...] <b><u>kopuzņēmumā “Eiropas dzelzceļš”</u></b> izstrādāto Eiropas arhitektūru un attiecīgajām tehniskajām specifikācijām saskaņā ar Direktīvu (ES) 2016/797.</li> </ul>
Atbilstība regulai; regulatīvā uzraudzība	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Procesa rādītāji, ar ko uzrauga atbilstību noteikumiem un procedūrām.</li> <li>– Regulatīvajām iestādēm un <i>ENRRB</i> iesniegtās sūdzības.</li> </ul>

## VIII PIELIKUMS

### 48. pantā minētā informācija, kas sniedzama iesaistītajām ieinteresētajām personām

Turpmāk minēto informāciju, kas attiecīgā gadījumā sniegta saskaņā ar Direktīvu (ES) 2016/797 un attiecīgajiem īstenošanas aktiem, [...] kas pieņemti uz tās pamata, un ņemot vērā iesaistīto personu attiecīgos pienākumus, kas minēti [Komisijas Regula (ES) Nr. 1305/2014 un Komisijas Regula (ES) Nr. 454/2011 ar grozījumiem] [...] sniedz atbilstīgi 48. pantam:

#### Infrastrukturās pārvaldītāja sniegta informācija

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

#### Citu iesaistīto ieinteresēto personu sniegta informācija

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



**IX PIELIKUMS [...]**

[...]

[...]

## X PIELIKUMS

### Atbilstības tabulas

#### 1. DIREKTĪVĀ 2012/34/ES SVĪTROTO NOTEIKUMU ATBILSTĪBAS TABULA

Direktīva 2012/34/ES	Šī regula
2. panta 6. punkts	[...] <b>38.</b> panta 2. punkts
3. panta 20. punkts	21. pants <b>un II pielikums</b>
3. panta 22. punkts	[...] 36. <b>un 37. pants</b>
3. panta 23. punkts	<b>4. panta 5. punkts un</b> 31. pants
3. panta 27. punkts	4. panta 8. punkts
3. panta 28. punkts	4. panta 13. punkts
7.b panta 1. punkts	3. panta 1. punkts
7.b panta 2. punkts	3. panta 2. punkts
7.b panta 3. punkts	3. panta 3. punkts un 2. panta 3. punkta b) apakšpunkts
36. pants	40. pants
38. panta 1. punkts	26. panta 1. punkta otrā daļa un 26. panta 6. punkts
38. panta 2. punkts	26. panta 3. punkts
38. panta 3. punkts	26. panta 4. punkts
38. panta 4. punkts	26. panta [...] <b>7.</b> punkts
39. panta 1. punkts	11. panta 3. punkts
39. panta 2. punkts	3. panta [...] <b>1.a</b> punkts
40. panta 1. punkts	14. pants, [...] <b>28. pants</b> un [...] <b>53.</b> pants
40. panta 2. punkts	55. panta 7. punkts, 57. panta 2. punkts, 63. panta 1. punkts, [...] 64. panta 1. un 7. punkts
40. panta 3. punkts	55. panta [...] 2. [...] un [...] <b>5.</b> punkts
40. panta 4. punkts	57. panta 1. punkts

40. panta 5. punkts	
41. panta 1. punkts	7. panta 1. punkts
41. panta 2. punkts	7. panta 2. punkts
41. panta 3. punkts	7. panta 3. punkts
42. panta 1. punkts	31. panta 1. punkts
42. panta 2. punkts	31. panta 4. punkts
42. panta 3. punkts	31. panta 5. punkts
42. panta 4. punkts	31. panta 5. punkts [...]
42. panta 5. punkts	31. panta 7. punkts un I pielikuma 5. iedaļa
42. panta 6. punkts	31. panta 8. punkts
42. panta 7. punkts	31. panta 10. punkts
42. panta 8. punkts	31. panta 11. punkts
43. panta 1. punkts	38. panta 1. punkts, 32. panta 6., 7., [...] 8. punkts, 33. panta 1. un 2. punkts <b><u>un I pielikums, 2., 4., 5., 6. un 7. iedala</u></b>
43. panta 2. punkts	10. panta 8. punkts, 11. panta 2. punkts, 21. panta 9. punkts, 38. panta 3 punkts un 39. panta 9. punkts
43. panta 3. punkts	[...]
44. panta 1. punkts	26. panta 1. punkts
44. panta 2. punkts	32. panta 7. un [...] 8. punkts
44. panta 3. punkts	31. panta 2. punkts
44. panta 4. punkts	28. pants <b><u>un 62. panta 5. punkts</u></b>
45. panta 1. punkts	32. panta 2. punkts
45. panta 2. punkts	[...] <b><u>25.</u></b> pants
45. panta 3. punkts	32. panta 10. punkts
45. panta 4. punkts	32. panta 11. punkts
46. panta 1. punkts	8. panta [...] <b><u>2.a punkts un</u></b> [...] 3. punkts, 20. panta 3. punkts [...] <b><u>un 36. panta 1. punkts</u></b>

46. panta 2. punkts	36. panta 2. punkts
46. panta 3. punkts	36. panta 3. punkts
46. panta 4. punkts	36. panta 4. punkts
46. panta 5. punkts	36. panta [...] <u>2.</u> punkts
46. panta 6. punkts	[...] <u>37.</u> pants
47. panta 1. punkts	21. panta 1. punkts <b><u>un II pielikums</u></b>
47. panta 2. punkts	21. panta 4. punkts
47. panta 3. punkts	21. panta [...] <u>6.</u> punkts, 25. panta 1. punkts
47. panta 4. punkts	8. panta 1. punkts [...] <b><u>un</u></b> 2. punkts un 11. panta 3. punkts
47. panta 5. punkts	8. panta [...] 1. punkts un <b><u>33. pants</u></b>
47. panta 6. punkts	21. panta 6. punkts
48. panta 1. punkts	34. panta 1. punkts
48. panta 2. punkts	18. panta 4. punkts
49. panta 1. punkts	24. panta 1. punkts
49. panta 2. punkts	24. panta 2. punkts
49. panta 3. punkts	24. panta 3. punkts
50. panta 1. punkts	22. panta 1. punkts
50. panta 2. punkts	22. panta 2. punkts
50. panta 3. punkts	22. panta 1. punkts
51. panta 1. punkts	23. panta 1. punkts
51. panta 2. punkts	23. panta 1. un 2. punkts
51. panta 3. punkts	23. panta 4. punkts
51. panta 4. punkts	23. panta 5. punkts
52. panta 1. punkts	12. panta 8. punkts

52. panta 2. punkts	27. panta 6. punkts
53. panta 1. punkts	35. panta 1. punkts
53. panta 2. punkts	10. panta 2. un 4. punkts un 35. panta 4. punkts
53. panta 3. punkts	9. panta 1. punkts
54. panta 1. punkts	43. panta 3. punkts
54. panta 2. punkts	43. panta 5. punkts
54. panta 3. punkts	43. panta 6. punkts

## 2. ATBILSTĪBAS TABULA REGULAI (ES) NR. 913/2010

Regula (ES) Nr. 913/2010	Šī regula
1.–7. pants	
8. pants	55. panta 1.–4., 6., 7. un 8. punkts un 56. panta 1. punkta a)–c) apakšpunkts, f) apakšpunkts un 2. punkts
9. panta 1. punkts	14. panta 1. punkts, 22. panta 3. un 4. punkts, 23. panta 3. punkts un 57. pants
9. panta 1. punkta a), c), d) un e) apakšpunkts un 2., 3., 4. un 5. punkts	
9. panta 1. punkta b) apakšpunkts	15. pants un 22. panta 3. un 4. punkts
10. pants	
11. pants	55. panta 1.–4. punkts, 6., 7. un 8. punkts
12.–18. pants	
19. pants	49. pants un [...] <b><u>65. panta 7. un 8. punkts</u></b>
20.–25. pants	