



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 13. juuli 2023
(OR. en)

11718/23

Institutsioonidevaheline
dokument:
2023/0271(COD)

TRANS 305
CODEC 1346

ETTEPANEK

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	12. juuli 2023
Saaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2023) 443 final
Teema:	Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS, mis käsitleb raudteetaristu läbilaskevõime kasutamist ühtses Euroopa raudteepiirkonnas ning millega muudetakse direktiivi 2012/34/EL ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) nr 913/2010

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2023) 443 final.

Lisatud: COM(2023) 443 final



EUROOPA
KOMISJON

Strasbourg, 11.7.2023
COM(2023) 443 final

2023/0271 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

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

(EMPs kohaldatav tekst)

{SEC(2023) 443 final} - {SWD(2023) 443 final} - {SWD(2023) 444 final}

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

- **Ettepaneku põhjused ja eesmärgid**

Raudtee on keskkonnahoidlik transpordiliik. 2020. aastal moodustas raudteetransport 5,1 % ELi riikide vahelisest reisijateveost ja 11,5 % ELi riikide vahelisest kaubaveost, kuid ainult 0,4 % ELi transpordisektori kasvuhoonegaaside heitest. Seda sellespärast, et raudteetransport on väga energiatõhus (see moodustab vaid 1,9 % transpordi energiatarbimisest) ja et enamik raudteeliiklust toimub elektrifitseeritud liinidel. Raudteetransport on ka väga keskkonnahoidlik ja sellel on palju muid eeliseid (näiteks ohutuse kõrge tase), mistõttu ELi poliitika on seda järjepidevalt edendanud.

Käesolev ettepanek on Euroopa rohelise kokkuleppe ning kestliku ja aruka liikuvuse strateogia üks põhimeetmeid. Selle peamine eesmärk on kehtestada raamistik, mis võimaldab tõhusamalt hallata raudteetaristu läbilaskevõimet ja liiklust, parandades seeläbi teenuste kvaliteeti ja võimaldades raudteevõrgustikus rohkem liiklust. Selle eesmärgi saavutamine on väga oluline tagamaks, et transpordisektor aitab kaasa CO₂ heite vähendamisele.

Selleks et tagada võrgustiku ohutuks käitamiseks ja tõhusaks kasutamiseks vajalik kõrgetasemeline koordineerimine, peavad raudteeliiklust ja läbilaskevõimet tõhusalt haldama taristuettevõtjad. Seda tehakse peamiselt riiklike võrgustike tasandil. Samal ajal on piiriüleste raudteeveoteenuste jaoks vaja paremat võrkudevahelist koordineerimist kui praegu. Selleks määratakse ettepanekus kindlaks mehhanismid riiklike taristuettevõtjate ja muude piiriülese rongiliikluse korraldamisega seotud üksuste vaheliseks koordineerimiseks. Ettepanek võimaldab raudteetaristu läbilaskevõimet tõhusamalt jaotada, muutes menetluse paindlikumaks ja andes taristuettevõtjatele suurema rolli transpordivajaduste kindlaksmääramisel. Näiteks saavad taristuettevõtjad reserveerida teatava läbilaskevõime hilisemaks jaotamiseks. Sellest saavad kasu raudtee-kaubaveoteenused, mida ei ole alati võimalik planeerida piisavalt aegsasti, et need sobiksid kavandatud iga-aastasesse liiklusgraafikusse. Ettepanekuga kehtestatakse nii taristuettevõtjatele kui ka raudteeveo-ettevõtjatele stiimulid läbilaskevõimega seotud kohustuste täitmiseks ja lühikese etteteatamisajaga muudatuste vältimiseks, millel oleks muidu negatiivne mõju teistele võrgustikukasutajatele. Läbilaskevõimega seotud protsesside digitaliseerimine aitab muuta teenused tõhusamaks ja parandada nende kvaliteeti. Samuti annab see taristuettevõtjatele vahendid ootamatute sündmustega toimetulekuks. Ettepaneku eesmärk on tagada, et digitaliseerimisprotsess on kõigis liikmesriikides sidus ja selle tulemuseks on raudteeveoteenuste parem koordineerimine kogu ELis.

- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Ettepanekuga muudetakse eeskirju, mis käsitlevad taristuettevõtja läbilaskevõime haldamist ja liikluskorraldust, raudteetranspordi toimimise järelevalvet, sidusrühmade koordineerimist ja läbilaskevõime jaotamist raudteeliiklusele ühendvedude ahela osana. Seepärast keskendutakse direktiiviga 2012/34/EL reguleeritud raudteeturule ja raudteeveole. Ettepanekus käsitletakse raudteeliikluse põhiaspekti: raudteetaristu läbilaskevõime planeerimine ja jaotamine, mis on praegu reguleeritud kahe õigusaktiga: direktiiviga 2012/34/EL ja määrusega (EL) nr 913/2010. Samuti nähakse sellega ette raudteeveoteenuste parem koordineerimine kogu ELis ja nõuetekohane regulatiivne järelevalve. See on kooskõlas direktiivis 2012/34/EL kindlaks määratud oluliste põhimõtetega, nagu raudteetaristuettevõtjate sõltumatus, taristu majandamise ja raudteeveoteenuste lahusus, raudteetaristule ja teenindusrajatistele

mittediskrimineeriva juurdepääsu hõlbustamine, raudteetaristu kasutustasude määramine ja raudteeturu järelevalve. Ettepanekuga tunnistatakse kehtetuks ja asendatakse määrus (EL) nr 913/2010 ning viiakse asjakohased läbilaskevõime haldamise sätted direktiivist 2012/34/EL üle uude määrusesse.

Transporditaristu planeerimise aspektid, mida määrus (EL) nr 913/2010 hõlmab, on lisatud komisjoni ettepanekusse läbivaadatud üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise määruse kohta, mis avaldati 2021. aastal.

Ettepanek täiendab ELi raudtee- ja transpordipoliitika mitmeid aspekte. Nende hulka kuuluvad raudteeturu poliitika, mis on kindlaks määratud direktiivis 2012/34/EL ja ühenduse suunistes raudtee-ettevõtjatele antava riigiabi kohta, üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise määrusel põhinev transporditaristupoliitika, koostalitluse direktiivis kindlaks määratud raudtee koostalitlus ja raudtee koostalitluse asjakohased tehnilised kirjeldused, samuti ühendvedude poliitika, mida rakendatakse kombineeritud vedu käsitleva direktiivi ja muude õigusaktide kaudu.

- Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega

Euroopa roheline kokkuleppe teatises kinnitati ELi eesmärki saavutada 2050. aastaks kliimanetraalsus ja vajadust vähendada transpordist pärinevat heidet 2050. aastaks 90 %. Selles kutsuti üles võtma jõulisemaid meetmeid, et motiveerida mitmeliigilise transpordi kasutamist, ning praegu 75 % ulatuses mööda maanteed toimuva sisemaise kaubaveo olulise osa üleviimiseks raudteele ja siseveeteedele, tunnistades, et „[---] selleks on vaja meetmeid raudteede paremaks haldamiseks ja nende läbilaskevõime suurendamiseks [---]“. Kestliku ja aruka liikuvuse strateegia vahe-eesmärgid hõlmasid raudteekaubaveo mahu 50 % suurenemist 2030. aastaks ja 100 % suurenemist 2050. aastaks, samuti kiirreisirongiliikluse mahu kahekordistumist 2030. aastaks ja selle kolmekordistumist 2050. aastaks. Strateegias osutati vajadusele tugevdada piiriülest koordineerimist ja koostööd raudteetaristuettevõtjate vahel, parandada raudteevõrgustiku üldist haldamist ning kasutada uusi tehnoloogiaid raudtee-kaubavedude soodustamiseks. Strateegias teatas komisjon, et teeb ettepaneku raudtee läbilaskevõimsuse jaotamise eeskirjade läbivaatamise kohta kooskõlas käimasolevate raudteesektori algatustega. Pikamaa raudtee-reisijateveo ja piiriülese raudtee-reisijateveo edendamise tegevuskavas esitas komisjon üksikasjalikumalt oma kavatsused, teatades, et töötab algatusega, mille eesmärk on parandada läbilaskevõime jaotamist ja liikluskorraldust, et paremini koordineerida läbilaskevõime jaotamist kogu raudteesüsteemis, hõlmates nii reisijateveo- kui ka kaubaveoteenuseid.

Algatus aitab kaasa ka kestliku arengu eesmärgi nr 13 („Tegutseda kiirelt ja otsustavalt kliimamuutuste ja nende mõjuga võitlemiseks“) saavutamisele, sest läbilaskevõime parem haldamine hoogustab raudteeveoteenuste arendamist ja võimaldab neid klientide vajadustega paremini kohandada. See suurendab raudtee kui keskkonnahoidliku transpordiliigi kättesaadavust ja kasutamist.

Käesolev seadusandlik ettepanek on osa keskkonnahoidliku kaubaveo ettepanekute paketist, mis hõlmab mitut transpordiliiki. Pakett on kestliku ja aruka liikuvuse strateegia ning komisjoni 2023. aasta tööprogrammi oluline tulemus. Selle eesmärk on edendada kaubaveo CO₂ heite vähendamist, edendada ühendvedusid ja kujundada välja ühtne Euroopa raudteepiirkond. Peale käesoleva ettepaneku hõlmab see järgmist:

- kombineeritud vedu käsitleva direktiivi (nõukogu direktiiv 92/106/EMÜ) läbivaatamine,

- massi ja mõõtmete direktiivi (nõukogu direktiiv 96/53/EÜ) läbivaatamine,
- ELi ettepanek heitkoguste arvestamise ühtlustamise kohta transpordisektoris.

Käesoleva seadusandliku ettepanekuga kehtestatavad meetmed täiendavad üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise määruse kavandatava läbivaatamise käigus kavandatud raudteetaristu läbilaskevõime parandamist. Läbivaatamine hõlmab üleeuroopalise raudteevõrgu puuduvate ühenduste väljaehitamist, Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi kiirendatud kasutuselevõtmist ja raudteetaristu nõuete lisamist ühendvedude jaoks. Samal ajal jätkatakse koostalitluse takistuste kõrvaldamise meetmete rakendamist ühtse Euroopa raudteepiirkonna tehnilise samba osana.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

• Õiguslik alus

Ettepaneku õiguslik alus on Euroopa Liidu toimimise lepingu artikkel 91. Transport on jagatud pädevuste poliitika. See tähendab, et EL ja selle liikmesriigid saavad transpordi valdkonnas vastu võtta õiguslikult siduvaid akte. Liikmesriigid teostavad oma pädevust ainult niivõrd, kuivõrd EL oma pädevust ei teosta või on otsustanud mitte teostada.

• Subsidiaarsus (ainupädevusse mittekuuluva valdkonna puhul)

EL on juba vastu võtnud õigusaktid raudteetaristu läbilaskevõime haldamise ja raudteeliikluse juhtimise kohta – direktiiv 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond (eelkõige IV peatükk), ja määrus (EL) nr 913/2010 raudteekaubaveokoridoride kohta (eelkõige IV peatükk). See kajastab poliitika eesmärki luua ühtne Euroopa raudteepiirkond, kus raudteeveo-ettevõtjad saavad osutada veoteenuseid, sealhulgas piiriüleseid teenuseid, üha integreeritumas ja koostalitlusvõimelisemas võrgustikus.

ELi meetmed on vajalikud, et kõrvaldada ELi õigusaktidest tulenevad tõkked, mis takistavad valdkondlike algatuste rakendamist läbilaskevõime haldamise ajakohastamisel. Stiimulid ja tulemuslikkuse kavad võiks enamasti ümber kujundada riiklikul tasandil, kuid neil puuduks vajalik ulatus piiriüleste probleemide lahendamiseks. Tõhusamat rahvusvahelist koordineerimist ei ole võimalik saavutada ilma selgete seaduslike õiguste ja kohustusteta, mida tuleb vähemalt teataval määral kogu ELis ühtlustada. Kui seda ei käsitleta ELi tasandil, võib digivahendite vähenemine ühtlustamine/koostalitlus viia erinevate ühildumatute süsteemide kasutuselevõtmiseni eri liikmesriikides.

ELi meetmed võimaldavad kasutusele võtta tulemuslikud ja tõhusad vahendid taristu läbilaskevõime strateegilise planeerimise koordineerimiseks, kõrvaldada võimalikud lüngad reguleerivate asutuste volitustes seoses piiriülese raudteeliiklusega ning kehtestada ühtlustatud õigusnormid, mis kiirendavad läbilaskevõime taotluste tühistamist ja muutmist.

• Proportsionaalsus

Sekkumisega kõrvaldatakse puudused ELi läbilaskevõime haldamise eeskirjades, mis tehti kindlaks raudteekaubaveokoridore käsitleva määruse (EL) nr 913/2010 (edaspidi „raudteekaubaveokoridore käsitlev määrus“) hindamise käigus. Neid saab käsitleda ainult ELi tasandil. Poliitikavariantides käsitletakse läbilaskevõime haldamise ja liikluskorralduse piiriülese koordineerimise, taristutööde ja tulemuslikkuse kavade seotud küsimusi, mis mõjutavad piiriülest liiklust ning mida ei saa seetõttu käsitleda riiklikul ega kahepoolasel tasandil, samuti nende regulatiivset järelevalvet. Kavandatav määrus tugevdab piiriülest koordineerimist nii taristuettevõtjate kui ka raudteevaldkonda reguleerivate asutuste jaoks,

kuid jätab vastutuse läbilaskevõime jaotamise eest riiklikele taristuettevõtjatele. Mõjuhinnaangus jäeti kõrvale radikaalsemad variandid, mis oleksid hõlmanud läbilaskevõime haldamise protsessi osade tsentraliseerimist.

- **Vahendi valik**

Seadusandliku ettepaneku eesmärk on parandada olemasolevat raudtee läbilaskevõime jaotamise raamistikku ning kehtestada uued nõuded ja tegevuskord raudteetaristu läbilaskevõime haldamiseks ja raudteeliikluse juhtimiseks riigisiseste ja rahvusvaheliste raudteevedude jaoks, sealhulgas kriisiohjeks ja tulemuslikkuse haldamiseks. Selleks tunnistatakse seadusandliku ettepanekuga kehtetuks raudteekaubaveokoridore käsitlev määrus ja direktiivi 2012/34/EL sätteid raudteetaristu läbilaskevõime jaotamise kohta¹. Raudteetaristu läbilaskevõime haldamist ja raudteeliikluse juhtimist reguleerivad läbivaadatud nõuded ja tegevuskord kehtestatakse määrusega.

Et määrusega kehtestatakse ühtlustatud ja vahetult kohaldatav raamistik raudteetaristu läbilaskevõime haldamiseks ja raudteeliikluse korraldamiseks, on see algatuse eesmärkide saavutamiseks parem viis kui direktiiv. Määrusega kõrvaldatakse erinevused siseriiklikes eeskirjades ja tavades, mis praegu takistavad raudteetaristu läbilaskevõime tõhusat kasutamist, eelkõige piiriülestel liinidel. Samuti tagab see ettepanekus kavandatud uute meetmete ühetaolise rakendamise ühtses Euroopa raudteepiirkonnas. See on eriti oluline ja asjakohane, sest piiriülesed raudteeveoteenused (eelkõige raudteekaubavedu) kannatavad puuduliku usaldusväärsuse, täpsuse ja prognoositavuse all.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

- **Praegu kehtivate õigusaktide järelhindamine või toimivuse kontroll**

2018. aastal koostas komisjon aruande raudteekaubaveokoridore käsitleva määruse kohaldamise kohta,² millele järgnes 2021. aastal hindamine³.

Hindamise üldiste järelduste kohaselt on koridoride struktuure vähe kasutatud ning raudteekaubaveokoridoride ja ülejäänud võrgustiku läbilaskevõime eraldi haldamine ei ole tõhus. Kokkuvõttes jõuti hindamisel järeldusele, et üldiselt ei ole raudteekaubaveokoridore käsitleva määruse eesmärged saavutatud.

Hindamise käigus tehti kindlaks neli põhilist puudust raudteekaubaveokoridore käsitlevas määruses ja selle kohaldamises.

Esiteks kasutati universaalteenistusi ja ettevalmistatud rongiliine eeldatust vähem. Universaalteenistuste lähenemisviis ei suutnud seatud eesmärged saavutada, sest see piiras koordineerimise fookust, keskendudes üksikutele koridoridele, mitte kogu raudteevõrgustikule. See tähendas, et kaubaveoteenuste ettevõtjad peavad ikkagi suhtlema üksikute taristuettevõtjatega, kui nad soovivad tagada rongiliini, mis hõlmab ka väljaspool

¹ Eelkõige direktiivi 2012/34/EL IV peatüki 3. jagu.

² COM(2018) 189 final, 16. aprill 2018. Aruandele eelnes Euroopa Kontrollikoja aruanne (Euroopa Kontrollikoda, „ELi raudteekaubavedu ei ole ikka veel õigel teel“, eriaruanne nr 8, Luxembourg, Euroopa Liidu Väljaannete Talitus, 2016).

³ SWD(2021) 134 final, 2. juuni 2021.

koridoriliine asuvaid osi. Seetõttu moodustasid universaalteenistused protsessi lihtsustamise asemel täiendava haldustasandi.

Teiseks ei käsitletud raudteekaubaveokoridore käsitlevas määruses vajadust ühtlustada raudteetaristu läbilaskevõime haldamiseks riiklikul tasandil kasutatavaid vahendeid ja menetlusi. See oleks aidanud parandada taristu läbilaskevõime haldamist piiriülese raudteekaubaveo jaoks. Raudteekaubaveokoridore käsitlevas määruses ei nõutud konkreetsete digivahendite kasutamist ning raudteesektori sidusrühmade välja töötatud ja raudteetaristu läbilaskevõime taotlejate ja universaalteenistuste vahelise koordineerimise toetamiseks kasutusele võetud liinide koordineerimissüsteemi rakendus (Path Coordination System) on ebatäielik lahendus.

Kolmandaks ei suutnud sidusrühmad põhjalikult jälgida raudtee-kaubaveoteenuste tulemuslikkust, et töötada välja ja rakendada tõhusaid kavasid tulemuslikkuse suurendamiseks. Raudteekaubaveokoridore käsitlevas määruses nähti kaubaveokoridoride juhatuse ülesandena sõnaselgelt ette tulemuslikkuse jälgimine, kuid hindamine näitas, et tulemuslikkuse jälgimisel jäeti tähelepanuta mitmed olulised aspektid, näiteks uksest ukseni täpsus.

Lisaks sellele on piiratud edusamme tehtud ka liikluskorralduse parandamisel ja kaubaterminalidega kooskõlastamisel. Kauba peale- ja mahalaadimiseks on kaubarongide jaoks vaja tagada läbilaskevõime spetsiaalsetes rajatistes, mida nimetatakse terminalideks. Üks peamisi probleeme on raudteevõrgustikus olemasoleva läbilaskevõime ja terminalide läbilaskevõime puudulik kooskõlastamine ja vastavusse viimine. Selle probleemi lahendamiseks loodi raudteekaubaveokoridore käsitleva määrusega koridoride juhatustesse terminalikäitajate nõuanderühm ning tehti ülesandeks terminalide ja raudteevõrgustiku vahelise läbilaskevõime kooskõlastamise korra väljatöötamine ja rakendamine. Siiski näib, et terminalikäitajad mõjutasid koridoride juhatuste otsuseid vaid vähesel määral. Seetõttu ei ole kooskõlastamine terminalidega optimaalne, mille tulemuseks on kaubarongide puudulik täpsus ja usaldusväärsus.

- **Konsulteerimine sidusrühmadega**

Komisjon suhtles aktiivselt sidusrühmadega ja konsulteeris nendega põhjalikult mõju hindamise käigus.

Konsultatsioonid toimusid 2022. aastal. Need hõlmasid järgmist:

- tagasisidekorjet käsitlev konsultatsioon⁴,
- avalik konsultatsioon⁵,
- kaks teemarühma koosolekut, millele aitavad kaasa välistöövõtjad,
- küsitlused ja intervjuud, millele aitavad kaasa välistöövõtjad,
- kaks üritust sidusrühmadega: üks taristuettevõtjatega (korraldas komisjon Euroopa raudteetaristuettevõtjate platvormi kaudu⁶) ja teine raudteeveo-ettevõtjatega (korraldas komisjon raudteeveo-ettevõtjate dialoogi platvormi kaudu⁷).

⁴ [Rahvusvaheline kauba- ja reisijatevedu – raudteeliikluse osakaalu suurendamine \(europa.eu\)](#)

⁵ [Rahvusvaheline kauba- ja reisijatevedu – raudteeliikluse osakaalu suurendamine \(europa.eu\)](#)

Konsulteeritud sidusrühmade hulka kuulusid taristuettevõtjad, raudteeveo-ettevõtjad (nii reisijateveo- kui ka kaubaveoettevõtjad), raudteekaubaveokoridoride nõukogude ja juhatuste liikmed, terminalikäitajad, ekspediitorid, liikmesriikide raudteeministriumide esindajad, raudteevaldkonda reguleerivad siseriiklikud asutused, valitsusvälised organisatsioonid, teadlased ja kodanikud.

Konsultatsioonide tulemusi kasutati selleks, et hinnata algatusele antava toetuse üldist taset ja kindlaks tehtud probleemide asjakohasust, mida seadusandliku ettepanekuga soovitakse lahendada, hinnata kavandatud poliitikameetmete asjakohasust ja toetuse taset ning esitada täiendavaid ekspertide seisukohti meetmete majandusliku, sotsiaalse ja keskkonnamõju hindamiseks.

Tagasisidekorjele ja avalikule konsultatsioonile antud vastused näitasid, et enamik vastajaid nõustub kindlaks tehtud probleemidega ning sidusrühmad üldiselt toetavad algatust laialdaselt.

Üldiselt andsid konsulteeritud sidusrühmad algatuses kavandatud meetmetele positiivse hinnangu. Näiteks sidusrühmad, kellega konsulteeriti, toetasid ülekaalukalt paindlikumate ja usaldusväärsemate läbilaskevõime jaotamise menetluste kehtestamist kooskõlas turuvajadustega (see on inspireeritud sõidugraafikute muutmise projektist, mida nimetatakse ka TTR-projektiks). Samuti toetavad nad selliste meetmete kehtestamist, millega soodustatakse digivahendite väljatöötamist ja kasutamist raudteetaristu läbilaskevõime haldamise ja liikluskorralduse jaoks.

Sidusrühmade seisukohad mõjuhinnangus käsitletud poliitikavariantide kohta olid siiski mitmekesisemad: enamik taristuettevõtjaid eelistas sellise poliitikavariandi lähenemisviisi, mille puhul ettepaneku eesmärgid saavutatakse üksikute taristuettevõtjate vahelise koostöö kaudu, samas kui paljud raudteeveo-ettevõtjad eelistavad sellise poliitikavariandi lähenemisviisi, mille kohaselt läbilaskevõime haldamist ja liikluskorraldust koordineerib keskne üksus.

- **Ekspertiarvamuste kogumine ja kasutamine**

Välistöövõtja viis läbi uuringu, et toetada ettepaneku mõjuhinnangut. 2021. aasta detsembris käivitatud uuring lõppes 2023. aasta veebruaris. See andis komisjonile väärtuslikku teavet, eelkõige selle kohta, kuidas kõige paremini kavandada poliitikavariante ja hinnata nende eeldatavat mõju, ning kuidas koguda otseselt mõjutatud sidusrühmade seisukohti.

- **Mõjuhinnang**

Käesoleva ettepaneku poliitikameetmed põhinevad mõjuhinnangu tulemustel. Komisjoni õiguskontrollikomitee esitas mõjuhinnangu⁸ kohta positiivse arvamuse⁹. Komitee esitas oma arvamuses mõned soovitusel selle kohta, kuidas mõjuhinnangus argumente esitada. Neid soovitusi on arvesse võetud ning mõjuhinnangu 1. lisas on kokkuvõtlik ülevaade nende rakendamise kohta.

⁶ Euroopa raudteetaristuettevõtjate platvorm (PRIME) taristuettevõtjate ja komisjoni talituste vaheliseks koostööks.

⁷ Raudteeveo-ettevõtjate foorum, kuhu on kaasatud komisjoni talitused ja Euroopa Liidu Raudteeamet.

⁸ SWD(2023) 443.

⁹ SEC(2023) 443.

Mõjuhindangu kontekstis kaaluti nelja poliitikavarianti.

Poliitikavariant 1 kujutab endast kehtiva õigusraamistiku edasiarendust, säilitades koridoripõhise lähenemisviisi läbilaskevõime haldamise ja liikluskorralduse piiriülesele koordineerimisele, nagu on kindlaks määratud raudteekaubaveokoridore käsitlevas määruses.

Seevastu poliitikavariantide 2, 3 ja 4 puhul kasutatakse võrgustikupõhist lähenemisviisi, mille puhul läbilaskevõime haldamise ja liikluskorralduse meetmed hõlmavad enamasti kui koridoriliine,¹⁰ ning nähakse ette läbilaskevõime haldamise ja liikluskorralduse nõuete ja tegevuskorra põhjalikum ühtlustamine ja ajakohastamine. Peamine erinevus nende poliitikavariantide vahel seisneb nõuete ranguses ja ambitsioonikuses ning otsustusprotsessi tsentraliseerimise tasemes.

Poliitikavariant 2 põhineb taristuettevõtjate vabatahtlikul koostööl, mille tsentraliseeritud koordineerimisstruktuurid ELi tasandil puuduvad või on väga piiratud.

Poliitikavariandiga 3 laiendatakse poliitikavarianti 2, millest võetakse üle enamik meetmeid, delegeerides täiendavad ühtlustamisülesanded ELi tasandi koordineerivatele asutustele, kasutades võimalikult suurel määral ära olemasolevaid üksusi.

Poliitikavariandiga 4 laiendatakse poliitikavariandis 3 kasutusele võetud koordineeriva asutuse volitusi, lisades tegevus- ja otsustusülesanded, nagu pädevus teha lõplikke otsuseid taristuettevõtjate vaheliste erimeelsuste või mittekooskõlastatuse korral ning Euroopa liikluskorralduse funktsiooni väljatöötamine suurte vahejuhtumise haldamiseks (edaspidi „kriisiüksus“).

Hinnangu kohaselt eelistatakse poliitikavarianti 3, sest see pakub parima tasakaalu saavutatavate eesmärkide, sekkumise proportsionaalsustaseme, kulude ja tulude ning mõju hindamise usaldusväärsuse vahel.

Raudteetaristu majandamise ja raudteeliikluse korraldamise ühtlustatud ja vahetult kohaldatava raamistiku kehtestamisega aitab seadusandlik ettepanek saavutada üldeesmärki võtta raudteevõrgustikus vastu suurem liiklusmaht, millest saavad kasu nii raudtee reisijate kui ka kaubaveo kliendid. Ettepanekust tulenev täiendav läbilaskevõime peaks suurendama raudteeliiklust (väljendatuna rongikilomeetrites) 4 % võrra, mis tähendab peaaegu 250 miljonit rongikilomeetrit täiendavat läbilaskevõimet. See täiendav läbilaskevõime loob rahalise prognoosi kohaselt raudteeveo-ettevõtjatele 2 500 miljoni euro suuruse majandusliku väärtuse. Lõpptarbijate jaoks tähendab käesolevast seadusandlikust ettepanekust tulenev täiendav läbilaskevõime seda, et reisijad saavad kasu rohkematest ühendustest ja suurematest teenindussagedustest olemasolevate ühenduste puhul. Samuti saavad vedajad kaubaveosegmenendis rohkem valikuvõimalusi. Ettepanekuga tõhustatakse ka läbilaskevõime jaotamise menetlust, kehtestades meetmed jaotatud rongiliinide stabiilsuse parandamiseks, mis vähendab raudteeveo-ettevõtjate kulusid ligikaudu 420 miljoni euro võrra ja taristuettevõtjate kulusid umbes sama summa võrra. Ettepanekuga parandatakse ka ajutiste läbilaskevõime piirangute piiriülest koordineerimist, muutes raudteetranspordi usaldusväärsemaks. Ettepaneku erinevad meetmed suurendavad eeldatavalt ka täpsust, millest tulenev majanduslik kasu raudteeveo-ettevõtjatele on hinnanguliselt 658 miljonit eurot. Suurem usaldusväärsus ja täpsus muudavad raudtee-kaubaveoteenused ekspediitorite jaoks

¹⁰ Siiski keskendutakse jätkuvalt kõige strateegilisematele liinidele, et vältida piirkondliku tähtsusega ja/või väikese liiklustihedusega liinide ülereguleerimist.

atraktiivsemaks, mis aitab suurendada raudtee-kaubaveo konkurentsivõimet võrreldes maanteetranspordiga. Samuti saavad reisijad kasu väiksemast tühistamise arvust ja paremast täpsusest. Koos olemasolevate ühenduste arvu eeldatava suurenemisega aitavad need eelised parandada raudteetranspordi konkurentsivõimet võrreldes lennutranspordiga reisijateveo segmendis, eelkõige piiriülestel marsruutidel, kus läbilaskevõime haldamise ja liikluskorralduse ühtlustatud raamistiku kehtestamine peaks andma märkimisväärset lisaväärtust. Peale selle peaks ettepanekuga kaasnema ka riiklike ametiasutuste halduskulude kokkuhoid tänu raudtee läbilaskevõime haldamise ja liikluskorralduse ühtlustatud õigusraamistiku rakendamisele ning raudteekaubaveokoridoride järkjärgulisele kaotamisele. See kokkuhoid on aastatel 2025–2050 hinnanguliselt 2,6 miljonit eurot, väljendatuna praegustes hindades.

Eeldatakse, et seadusandlikul ettepanekul on positiivne mõju ka raudteesektori tööhõivele (hinnanguliselt umbes 42 000 täiendavat töökohta aastas võrreldes lähteolukorraga), mis tuleneb olemasoleva taristu läbilaskevõime suurenemisest ja sellega kaasnevast raudteeliikluse suurenemisest, mida meetmed eeldatavasti loovad.

Peale selle eeldatakse, et seadusandlikul ettepanekul on tagasihoidlik, kuid positiivne mõju kliimale ja keskkonnale (hinnanguliselt prognoositakse, et eelistatud poliitikavariant toob aastatel 2025–2050 kaasa CO₂ heite vähenemise ligikaudu 26 miljoni tonni võrra võrreldes lähteolukorraga).

- **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

Kõnealusel seadusandlikul ettepanekul on märkimisväärne õigusloome kvaliteedi aspekt, sest selle eesmärk on ühtlustada ja ajakohastada raudteetaristu läbilaskevõime haldamise eeskirju, et paremini rahuldada raudteeturu eri segmentide, eelkõige piiriülese kaubaveo vajadusi. Ettepanekuga asendatakse raudteetaristu läbilaskevõime haldamist ja liikluskorraldust käsitlev kehtiv õigusraamistik raudteekaubaveokoridore käsitlevas määruses ja direktiivi 2012/34/EL osades ühtse, vahetult kohaldatava raamistikuga kogu ELi võrgustiku jaoks.

Eelistatud poliitikavariant peaks tänu raudtee läbilaskevõime haldamise ja liikluskorralduse ühtlustatud õigusraamistiku rakendamisele ning raudteekaubaveokoridoride kaotamisele säästma aastatel 2025–2050 ametiasutuste halduskulusid lähteolukorraga võrreldes hinnanguliselt 2,6 miljonit eurot, väljendatuna praegustes hindades. Algatusega lihtsustatakse küsimusi piiriüleste raudteeveoteenustega seotud läbilaskevõime taotlejate jaoks, muutes läbilaskevõime jaotamise tõhusamaks. Samuti vähendab see taristuettevõtjate halduskulusid aastatel 2025–2050 hinnanguliselt 8,2 miljoni euro võrra võrreldes lähteolukorraga ja väljendatuna praegustes hindades.

- **Põhiõigused**

Ettepanek ei mõjuta põhiõiguste kaitset.

4. MÕJU EELARVELE

Eelistatud poliitikavariant mõjutab komisjoni eelarvet.

Kavandatava määrusega raudteetaristu läbilaskevõime kasutamise kohta ühtses Euroopa raudteepiirkonnas kaasnevad kolm täiendavat kooskõlastustegevust, mille jaoks komisjon annab kaasrahastust.

Esiteks antakse ELi kaasrahastust selleks, et toetada taristuettevõtjate tegevuse koordineerimist võrgustiku koordinaatori poolt. Seadusandlikus ettepanekus nõutakse ka, et üksikud taristuettevõtjad toetaksid kaasrahastamise vormis võrgustiku koordinaatori tegevust.

Teiseks annab komisjon kaasrahastamise vormis toetust, et aidata luua sekretariaat koostööks riiklike reguleerivate asutustega, kes on samuti kohustatud sekretariaati kaasrahastama.

Kolmandaks nähakse seadusandliku ettepanekuga ette sõltumatu raudtee-ekspertide rühma loomine, kes nõustaks Euroopa Komisjoni – tulemuslikkuse hindamise asutus, kelle ülesanne on vaadata läbi raudteetaristu ja veeteenuste tulemuslikkus. Komisjon tagab rahastamise, et katta kõik selles osaleva tulemuslikkuse hindamise asutuse liikmete kulud.

Nende kolme kooskõlastustegevuse jaoks on igal aastal sihtotstarbeliselt eraldatud 5,5 miljoni euro suurune eelarve.

5. MUU TEAVE

• Rakenduskavad ning järelvalve, hindamise ja aruandluse kord

Komisjoni talitused jälgivad käesoleva ettepaneku rakendamist ja tulemuslikkust mitme meetme ja näitaja abil, millega mõõdetakse tegevuseesmärkide saavutamisel tehtud edusamme. Need näitajad ja tegevuseesmärgid töötatakse välja tulemuslikkuse hindamise asutuse nõuannete põhjal. Andmeid esitab Euroopa taristuettevõtjate võrgustik, eelkõige selle tööd toetav käitusorgan (võrgustiku koordinaator), kes osaleb ka tegevuseesmärkide kindlaksmääramisel.

Samuti loodab komisjon saada raudteevaldkonda reguleerivate asutuste Euroopa võrgustikult andmeid ja analüüse raudteeturu suundumuste ja rakendamise kohta.

Need tulemusnäitajad töötatakse välja ettepaneku meetmete mõju jälgimiseks. Siiski eeldatakse, et need võivad kajastada ka teatavat koostoimet muude ELi transpordialaste ettepanekute ja poliitikavaldkondadega, nagu ettepanek üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise määruse läbivaatamise kohta.

Ettepanekuga luuakse õiguslik alus üksikasjalikumate eeskirjade, menetluste ja vormide väljatöötamiseks, mis määratakse kindlaks muudes kui seadusandlikes aktides. Seega peab rakendusperiood hõlmama ka ettepanekust tulenevate muude kui seadusandlike aktide jõustumist. Komisjon teeb viis aastat pärast rakendusperioodi lõppu hindamise, et kontrollida, mil määral on algatuse eesmärgid saavutatud.

• Selgitavad dokumendid (direktiivide puhul)

Ei kohaldata.

• Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus

I peatükk sisaldab üldsätteid. Selles kirjeldatakse kavandatava määruse reguleerimiseset, millega kehtestatakse eeskirjad, mis võimaldavad hallata raudteetaristu läbilaskevõimet ja korraldada raudteeliiklust viisil, mis optimeerib võrgustiku kasutamist, parandades seeläbi teenuste kvaliteeti ja võimaldades võtta vastu suuremat liiklusmahtu. Selles määratakse kindlaks kavandatava määruse kohaldamisala. Selles määratakse kindlaks ka taristuettevõtjate üldised kohustused ja põhimõtted, mida nad peavad oma ülesannete täitmisel järgima, ning esitatakse kavandatava määruse jaoks olulised määratlused.

II peatükis määratakse kindlaks läbilaskevõime haldamise üldeskirjad. 1. jaos, milles esitatakse üldpõhimõtted, on kindlaks määratud läbilaskevõime planeerimise ja jaotamismenetluse kolm etappi: läbilaskevõime strateegiline planeerimine (mida on üksikasjalikumalt käsitletud II peatüki 2. jaos), ajakava koostamine ja läbilaskevõime jaotamine (3. jagu) ning läbilaskevõime kohandamine ja ajakava muutmine (4. jagu). Peatükk sisaldab taristuettevõtjate kohustust töötada ühiselt välja läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistik. Erisätted käsitlevad taristu piiratud läbilaskevõime haldamist ning läbilaskevõime piiranguid, mis tulenevad taristutöödest ja halvenenud seisukorras taristust.

III peatükis kehtestatakse liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohjega seotud kohustused ning nõutakse, et taristuettevõtjad töötaksid ühiselt välja Euroopa raamistiku nende küsimuste piiriüleseks koordineerimiseks. Erisätetega tagatakse, et liikmesriigid saavad kriisiolukorras kohaldada erakorralisi meetmeid raudtee läbilaskevõime haldamiseks ja liikluse korraldamiseks.

IV peatükis kehtestatakse tulemuslikkuse hindamise raamistik. Selleks et parandada raudteetaristuteenuste tulemuslikkust ELis, on Euroopa taristuettevõtjate võrgustiku (ENIM) ülesanne jälgida tulemuslikkuse eri aspekte ja koostada iga-aastaseid avalikke aruandeid tulemuslikkuse kohta. Vastloodud tulemuslikkuse hindamise asutus annab nõu ja soovitusi tulemuslikkusega seotud küsimustes.

V peatükk sisaldab sätteid taristuettevõtjate vahelise koordineerimise organisatsioonilise struktuuri kohta. Direktiivi 2012/34/EL alusel loodud Euroopa taristuettevõtjate võrgustikku tugevdavad ning seda toetavad võrgustiku koordinaator ja taristuettevõtjatele määratud teabekeskused. Peatükk sisaldab ka sätteid läbilaskevõime haldamise digitaliseerimise kohta.

VI peatükk sisaldab sätteid läbilaskevõime haldamise ja liikluskorralduse regulatiivse järelevalve kohta, laiendades raudteevaldkonda reguleerivate asutuste Euroopa võrgustiku (ENRRB) ülesandeid ja kohustusi seoses ELi ja piiriüleste küsimustega. Selleks on ENRRB-l reguleerivate asutuste nõukogu, mis teeb otsuseid, ja seda nõukogu toetav sekretariaat.

VII peatükk sisaldab lõppsätteid, mis hõlmavad delegeeritud õigusakte ja määruse tulevast hindamist. See sisaldab direktiivi 2012/34/EL muudatusi ning sellega tunnistatakse kehtetuks raudteekaubaveokoridore käsitlev määrus ja direktiivi 2012/34/EL konkreetsed artiklid, mida uus määrus asendab. Kavandatakse üleminekumeetmed, et tagada sujuv üleminek uuele õigusraamistikule.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

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

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust¹,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust²,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

- (1) Komisjoni teatises „Euroopa roheline kokkulepe“³ on seatud kliimaneutraalsuse eesmärk, mille liit peab saavutama 2050. aastaks, ning selge eesmärk vähendada kasvuhoonegaaside netoheidet 2030. aastaks vähemalt 55 % võrreldes 1990. aasta tasemega. Selles kutsutakse üles vähendama transpordist tulenevat kasvuhoonegaaside heidet 90 % võrra, püüdes samal ajal saavutada nullsaaste eesmärgi⁴ vähendada 2030. aastaks õhusaaste mõju tervisele rohkem kui 55 % ja transpordimürast pidevalt häiritud inimeste osakaalu 30 %. Transport moodustab ligikaudu 25 % liidu kasvuhoonegaaside koguheitest ja see on viimastel aastatel suurenenud. Euroopa rohelise kokkuleppe kohaselt peaks esmajärjekorras oluline osa praegu 75 % ulatuses mööda maanteed toimuvast sisemisest kaubaveost minema üle raudteedele ja siseveeteedele. Et raudteetransport on suurel määral elektrifitseeritud ja energiatõhus transpordiliik, peaks raudteeveeteenuste suurem kasutamine aitama vähendada transpordi heitkoguseid ja energiatarbimist.

¹ ELT C ..., ..., lk ...

² ELT C ..., ..., lk ...

³ Komisjoni 11. detsembri 2019. aasta teatis Euroopa Parlamendile, Euroopa Ülemkogule, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Euroopa roheline kokkulepe“ (COM(2019) 640 final).

⁴ Komisjoni 12. mai 2021. aasta teatis „Heas seisundis planeet kõigi jaoks. ELi tegevuskava „Õhu, vee ja pinnase nullsaaste suunas““, (COM(2021) 400 final).

- (2) Säästva ja aruka liikuvuse strateegia teatistes⁵ on esitatud vahe-eesmärgid, mis kirjeldavad Euroopa transpordisüsteemi liikumist säästva, aruka ja vastupidava liikuvuse eesmärkide saavutamise suunas. Selles nähakse ette, et raudteekaubavedude maht suureneb 2030. aastaks 50 % ja kahekordistub 2050. aastaks, kiirrongiliikluse maht kahekordistub 2030. aastaks ja kolmekordistub 2050. aastaks ning alla 500 km pikkused graafikujärgsed ühisreisid on 2030. aastaks ELis süsinikuneutraalsed. Nende eesmärkide saavutamiseks peab raudteetransport muutuma atraktiivsemaks taskukohasuse, usaldusväärsuse ning reisijate ja kaubasaatjate vajadustele paremini kohandatud teenuste poolest.
- (3) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2012/34/EL⁶ on kindlaks määratud raudteetaristu majandamise ja käitamise suhtes kohaldatavad eeskirjad ning riigisiseste ja rahvusvaheliste raudteevedude jaoks raudteetaristu läbilaskevõime jaotamise suhtes kohaldatavad põhimõtted ja menetlused.
- (4) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 913/2010⁷ on ette nähtud raudteekaubaveokoridoride ja universaalteenistuste loomine, et soodustada taristu läbilaskevõimsuse taotluste rahuldamist rahvusvaheliste raudtee-kaubaveoteenuste osutamiseks.
- (5) Raudteetaristu läbilaskevõime haldamine ja liikluskorraldus on raudteesektori hea toimimise jaoks väga olulised. Raudteeveoteenuste osutamist tuleb hoolikalt kavandada ja koordineerida, et väga erinevate omadustega (näiteks kiirus ja pidurdusteed) rongidel oleks võimalik ohutult kasutada samu rööpaide. Läbilaskevõime optimaalne haldamine loob raudteeveoteenustele rohkem võimalusi ja suurendab nende usaldusväärsust. Määrus peaks andma taristuettevõtjatele piisava paindlikkuse läbilaskevõime tõhusaks haldamiseks, tagades samal ajal, et kõiki raudteeveo-ettevõtjaid koheldakse võrgustikule juurdepääsul diskrimineerimata.
- (6) Direktiivis 2012/34/EL tunnustatakse liikmesriikide õigust mitte kohaldada raudteetaristu läbilaskevõime jaotamise eeskirju raudteevõrgustiku teatavate osade või teatavate raudteeveoteenuste suhtes, kui selline väljajätmine liidu õiguse kohaldamisalast ei mõjuta ühtse Euroopa raudteepiirkonna toimimist. Neid väljajätmisi tuleks jätkuvalt kohaldada ja liikmesriikidele peaks jääma õigus tulevikus selliseid väljajätmisi taotleda ka seoses käesoleva määrusega.
- (7) Raudteetaristu läbilaskevõime haldamise nõuded ja tegevuskord peaksid paremini kajastama kõigi raudteeturu segmentide vajadusi. Eelkõige tuleks arvesse võtta vajadust reisijateveoks olemasoleva läbilaskevõime pikaajalise stabiilsuse ja kaubaveo lühiajalise paindlikkuse järele, et reageerida turunõudlusele. Seetõttu ei tohiks läbilaskevõime haldamise protsess enam keskenduda peamiselt iga-aastasele lähenemisviisile, vaid see tuleks korraldada läbilaskevõime strateegilise planeerimise kolmes järgnevas etapis: raudteeveoteenuste ajakava koostamine ja läbilaskevõime jaotamine ning läbilaskevõime kohandamine ja ajakava muutmine. Paremini määratletud ja struktureeritud etappide kehtestamine, mis võimaldavad läbilaskevõime

⁵ Komisjoni 9. detsembri 2020. aasta teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad“ (COM(2020) 789 final).

⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiiv 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond (ELT L 343, 14.12.2012, lk 32).

⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. septembri 2010. aasta määrus (EL) nr 913/2010 konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku kohta (ELT L 276, 20.10.2010, lk 22).

haldamise pikaajalist planeerimist ja lühiajalist kohandamist, oleks eelkõige kasulik teenustele, mida on raske planeerida või mida on keerulisem korraldada, näiteks kaubarongid ja piiriülesed reisirongid.

- (8) Üha suurem osa liidu raudteevõrgustikust on kas ülekoormatud või peaaegu ülekoormatud ning sellega ei saa täita kõigi taotlejate vajadusi raudteetaristu läbilaskevõime järele ega toetada raudteetranspordi mahu edasist kasvu. Taristu arendamine ja digitaliseerimine kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797 alusel välja töötatud koostalitluse tehnilise kirjeldusega, eelkõige Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem, peaks keskpikas ja pikas perspektiivis suurendama olemasolevat läbilaskevõimet. Sellest olenemata peavad taristuettevõtjad määrama prioriteedid ülekoormatud osade kasutamiseks. Ilma et see piiraks liikmesriikide poolt taristu läbilaskevõime jaotamise raamistikus kindlaks määratud prioriteetide üldpõhimõtete kohaldamist, peaksid taristuettevõtjad tegema otsuseid prioriteetide kohta, kasutades läbipaistvaid ja ühtlustatud meetodeid, mis selgitavad, kuidas on arvesse võetud sotsiaalseid, majanduslikke ja keskkonnategureid ning kuidas need mõjutavad nende otsuseid.
- (9) Läbilaskevõime strateegiline planeerimine peaks parandama raudteetaristu kasutamist, ennetades nõudlust raudteeveoteenuste järele ning võttes arvesse taristu kavandatud arendamist, uuendamist ja hooldamist. See peaks tagama raudteetaristu läbilaskevõime jaotamise viisil, mis maksimeerib raudteeveoteenuste väärtust ühiskonna jaoks. Taristuettevõtjad peaksid tagama, et strateegilises planeerimises esitatakse järjest rohkem üksikasju olemasoleva läbilaskevõime kohta ja et see on läbilaskevõime jaotamise alus.
- (10) Selleks et tagada läbilaskevõime jaotamine raudteeturu eri segmentide jaoks, eelkõige kaubaveoks ja piiriülesteks raudteeveoteenusteks, peaks taristuettevõtjatel olema lubatud eelnevalt planeerida läbilaskevõime kasutamist raudteevõrgustiku ülekoormatud või sagedasti kasutatavatel lõikudel ning laiendada sellist planeerimist vajaduse korral ka muudele võrgustiku lõikudele. Läbilaskevõime eelneval planeerimisel tuleks arvesse võtta läbilaskevõime jaotamise erinevaid meetodeid ja raudteeturu eri segmentide omadusi. See peaks läbilaskevõime jaotamise etapis sarnaste jõudlusnäitajatega rongide rühmitamise abil võimaldama raudteetaristu paremat kasutamist.
- (11) Läbilaskevõime jaotamisel peaksid taristuettevõtjad järgima läbilaskevõime pakkumise strateegilisi kavasid ning samal ajal tagama, et läbilaskevõime jaotatakse vastavalt turunõudlusele õiglasel ja mittediskrimineerival viisil. Sel eesmärgil võidakse mõned läbilaskevõime taotlused tagasi lükata ja läbilaskevõime pakkumise kava tuleb vastavalt tegelikule nõudlusele regulaarselt ajakohastada.
- (12) Raudteeturu eri segmentidel on raudteetaristu läbilaskevõime vajaduste prognoosimiseks erinevad võimed. Eelkõige ei pruugi mõned kaubaveoteenuste osutajad suuta oma läbilaskevõime vajadusi õigel ajal kindlaks määrata, et lisada need liiklusgraafikusse, s.o rongi- ja veeremiliikumiste iga-aastasesse plaani, ning need ei pruugi sobida nende aastasesse liiklusgraafikusse. Seepärast peaks taristuettevõtjatel olema võimalik pakkuda piisava kvaliteedi ja kvantiteediga läbilaskevõimet ka ebastabiilse nõudlusega raudteeveoteenuste jaoks, mida korraldatakse suhteliselt lühikese etteteatamisajaga, mis hõlmab rohkem kui ühe rongi liikumist ja mis võib korduvalt toimuda ajavahemiku jooksul, mis ei pruugi kokku langeda liiklusgraafikuperioodiga.

- (13) Raudteetaristu läbilaskevõime taotlejatel peaks olema võimalik liiklusgraafiku alusel igal aastal planeerida ja taotleda raudteetaristu läbilaskevõimet. Samuti peaks taotlejatel olema võimalik taotleda raudteetaristu läbilaskevõimet palju varem, et tagada stabiilsete mitmeaastaste raudteeveoteenuste osutamine raamlepingute alusel. Peale selle peaks taotlejatel olema võimalik läbilaskevõimet taotleda üksikute rongide jaoks sõiduaja lähedal, esitades ühekordseid läbilaskevõime taotlusi, või korduva rongiliikluse teenuse jaoks, esitades jooksva planeerimise taotlusi.
- (14) Märkimisväärne osa raudtee-kaubaveost on pikamaaveod ja see nõuab taristuettevõtjalt piiriülest koordineerimist. Poliitika eesmärk suurendada raudteeliiklust sõltub ka kasvavatest piiriülestest reisijateveoteenustest. Selleks et lihtsustada ja edendada kasvavat piiriülest liiklust ühtses Euroopa raudteepiirkonnas, on vaja tagada raudteetaristu läbilaskevõime haldamise nõuete ja tegevuskorra suurem järjepidevus ja ühtlustamine. Sellest tulenevalt tuleks tugevdada Euroopa taristuettevõtjate võrgustiku rolli, et teha sellele ülesandeks töötada välja käesoleva määruse ühtlustatud rakendamise suunised, mis käsitlevad raudteetaristu läbilaskevõime haldamise menetlusi ja meetodeid ning piiriülese läbilaskevõime ja liikluse aktiivset koordineerimist. Eelkõige peaks Euroopa taristuettevõtjate võrgustik töötama välja Euroopa raamistikud läbilaskevõime haldamiseks, piiriülese liikluskorralduse koordineerimiseks, häirete ohjamiseks ja kriisiohjeks, ning tulemuslikkuse hindamiseks.
- (15) Euroopa taristuettevõtjate võrgustiku välja töötatud Euroopa raamistikud peaksid andma suunised, mille järgimiseks taristuettevõtja peaks tegema kõik endast oleneva, säilitades samas vastutuse oma käitusotsuste eest. Taristuettevõtjad peaksid põhjendama mis tahes kõrvalekaldumist Euroopa taristuettevõtjate võrgustiku välja töötatud raamistikest. Leitakse, et selle lähenemisviisiga saavutatakse tasakaal koordineerimise ja ühtlustatud lähenemisviiside kohaldamise vajaduse vahel ühtses Euroopa raudteepiirkonnas ning vajaduse vahel kohandada menetlusi ja meetodeid vastavalt konkreetsete geograafiliste piirkondade konkreetsetele oludele. Pärast viie aasta möödumist käesoleva määruse kohaldamisest peaks komisjon hindama, kas menetluste ja meetodite ühtlustamise seis ning taristuettevõtjate vahelise koordineerimisprotsessi tulemuslikkus ning üldised edusammud ühtse Euroopa raudteepiirkonna loomisel õigustavad teiseste õigusaktide vastuvõtmist, et asendada Euroopa taristuettevõtjate võrgustiku väljatöötatud Euroopa raamistike elemendid.
- (16) Eeskirjad piiriülese raudteeliikluse korraldamise kohta tavapärastes tingimustes ja häirete korral peaksid edendama raudteeveoteenuste sujuvat, vastupidavat ja katkematut toimimist. Nendega tuleks ette näha taristuettevõtjate ja muude sidusrühmade vahelise struktureeritud koordineerimise süsteem.
- (17) Raudteetaristu käitamine nõuab tihedat koostööd taristuettevõtjate vahel ning tihedat suhtlust raudteeveo-ettevõtjate ja teiste otseselt raudtee- ja mitmeliigilise transpordi ja logistikaga seotud sidusrühmadega. Seepärast on vaja ette näha struktureeritud koordineerimine taristuettevõtjate ja muude sidusrühmade vahel.
- (18) Raudteeveoteenuste usaldusväärsus on üks raudteeklientide poolt kõige enam hinnatud aspekte. Sõiduplaanide usaldusväärsus on oluline aspekt ka raudteesüsteemi tõrgeteta tööks olukorras, kus teenuste ja võrgustiku välismõjude vahel on tugev koostoime. Seetõttu tuleks kõrvalekalded sõiduplaanist hoida võimalikult väikesed. Peale selle tuleks kehtestada piisavate stiimulite süsteem, et edendada kohustuste täitmist taristuettevõtjate, raudteeveo-ettevõtjate ja muude asjaomaste sidusrühmade poolt. Need stiimulid peaksid olema nii majanduslikud kui ka mittemajanduslikud.

- (19) Raudteetaristu ja veoteenuste kvaliteedi pidev järelevalve on nende teenuste tulemuslikkuse parandamise eeltingimus. Seepärast on vaja luua läbipaistev ja objektiivne näitajate süsteem, mis annab tagasisidet tulemuslikkuse aspektide kohta, mis on olulised erinevate käitamisega seotud sidusrühmade ja raudteeveoteenuste lõpptarbijate jaoks. Selle süsteemi peamine ülesanne peaks olema jälgida käitamisega seotud sidusrühmade võetud kohustuste täitmist ja tulemuslikkuse edenemist aja jooksul, võttes samal ajal arvesse raudteesektori erinevaid olusid ja eripärasid. Sellise süsteemi loomisel ja selle tulemuste analüüsimisel peaks komisjonil olema võimalik tugineda sõltumatutele ekspertidele tulemuslikkuse hindamise asutuse vormis. See asutus peaks andma komisjonile sõltumatuid nõuandeid kõikides raudteeveoteenuste ja taristu haldamise tulemuslikkust mõjutavates valdkondades.
- (20) Raudteetaristuteenuste tulemuslikkuse parandamiseks ühtses Euroopa raudteepiirkonnas peaksid taristuettevõtjad tihedas koostöös komisjoni, tulemuslikkuse hindamise asutuse ja asjaomaste sidusrühmadega looma tulemuslikkuse hindamiseks ühise raamistiku ja seda rakendama. See raamistik peaks tagama, et kõik ELi taristuettevõtjad kasutavad ühiseid põhimõtteid ja meetodeid tulemuslikkuse mõõtmiseks kokkulepitud näitajate abil. Raamistik peaks võimaldama kindlaks teha ELi raudteevõrgustiku toimivuse puudujäägid. See peaks tagama, et taristuettevõtjad seavad tulemuslikkuse eesmärgid viisil, mis võtab arvesse nende hallatava võrgustiku eripära, kuid tagab samal ajal sidususe kõige olulisemate tulemuslikkuse puudujääkide tuvastamisel. Raamistik peaks võimaldama taristuettevõtjatel teha ELi tasandil koostööd, et määrata kindlaks meetmed tulemuslikkuse puudujääkide kõrvaldamiseks ja jälgida nende mõju. Taristuettevõtjad, kes teevad koostööd Euroopa taristuettevõtjate võrgustikus ning võtavad arvesse tulemuslikkuse hindamise asutuse ja komisjoni arvamust, peaksid selle raamistiku regulaarselt läbi vaatama, et tagada selle eesmärgipärasus.
- (21) Selleks et tagada tõhus ELi raamistik taristuettevõtjate koordineerimiseks, peaks direktiiviga 2012/34/EL loodud Euroopa taristuettevõtjate võrgustik muutuma toimivamaks. See peaks hõlmama otsuste tegemise mehhanisme, mis võimaldavad ELi taristuettevõtjatel tõhusalt koordineerida raudteetaristu läbilaskevõime strateegilist planeerimist.
- (22) Raudteevaldkonda reguleerivad asutused peaksid tegema liidu tasandil koostööd, et tagada õigusraamistiku ühtne kohaldamine ja taotlejate ühetaoline kohtlemine kogu ühtses Euroopa raudteepiirkonnas. Nad peaksid seda tegema raudteevaldkonda reguleerivate asutuste Euroopa võrgustiku kaudu, et töötada välja ühised tavad, mida nad järgivad käesoleva määruse kohaselt neile antud otsustamisõiguse kasutamisel. Selleks peaks raudteevaldkonda reguleerivate asutuste Euroopa võrgustik täitma koordineerimisülesandeid ning võtma vastu mittesiduvaid soovitusi ja arvamusi, mis ei tohiks mõjutada raudteevaldkonda reguleerivate asutuste ega taristuettevõtjate pädevust.
- (23) Raudtee läbilaskevõime tõhusaks haldamiseks ja liikluse tõhusaks korraldamiseks on vaja vahetada andmeid ja teavet taristuettevõtjate, taotlejate ja muude käitamisega seotud sidusrühmade vahel. Selline teabevahetus võib olla märkimisväärselt tulemuslikum ja tõhusam koostalitlusvõimeliste digivahendite ja võimaluse korral automatiseerimise toel. Seepärast tuleks koostalitluse tehnilisi kirjeldusi esmajärjekorras rakendada ja edasi arendada, et pidada sammu tehnoloogia arengu ja käesolevas määruuses esitatud uute protsessidega.

- (24) Taristuettevõtjad peaksid tagama eelkõige digitaliseerimise osas kooskõla nõukogu määruse (EL) 2021/2085 IV jaotise kohaselt asutatud Euroopa raudtee ühissettevõtte tööga seoses artikli 86 lõikes 5 osutatud üldkava ja artikli 85 lõike 2 punktis c osutatud süsteemisambaga ning määruse (EL) 2021/2085 artiklis 97 osutatud kasutuselevõtu rühma kaudu.
- (25) On vaja ette näha mehhanism, mille abil kehtestada kriteeriumid, põhimõtted ja menetlused, mis on seotud läbilaskevõime haldamise, raudteesektori sidusrühmade vahelise koostöö ja koordineerimisega ELi tasandil, taristuettevõtjate jaoks ja regulatiivse järelevalve valdkonnas. See mehhanism nõuab, et taristuettevõtjad ja raudteevaldkonda reguleerivad asutused koostöös asjaomaste sidusrühmadega töotaksid välja ja rakendaksid Euroopa raamistikud ja suunised. Pärast Euroopa raamistike väljatöötamise ja rakendamise hindamist ning juhul, kui valdkondlike suuniste vabatahtliku kohaldamisega ei saavutata vajalikku regulatiivse sidususe taset, peaksid komisjonil olema vahendid selliste regulatiivsete puudujääkide kõrvaldamiseks rakendusaktide või vajaduse korral delegeeritud õigusaktide abil.
- (26) Selleks et tagada rahvusvaheliste raudteevedude läbilaskevõime haldamise ja liikluskorralduse sujuv protsess, minimeerida jaotatud läbilaskevõime tühistamist ja raudteetoimingute katkestusi raudteevõrgustiku häirete tõttu ning selleks, et võtta arvesse taristuettevõtjate tavade arengut ning uute läbilaskevõime jaotamise meetodite ning info- ja kommunikatsioonitehnoloogia kasutamist, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte. Need volitused peaksid hõlmama taristu läbilaskevõime strateegilisest planeerimisest tulenevaid väljundeid; läbilaskevõime strateegilise planeerimise ja läbilaskevõime jaotamise ajakava; jaotatud läbilaskevõime muutmise tähtaegu ja taotlejatele alternatiivsete lahenduste väljatöötamist; taristutöödest tulenevate läbilaskevõime piirangute kooskõlastamise, konsulteerimise ja avaldamise ajakava; sagedasti kasutatava ja ülekoormatud taristu määratlust ning menetlusi ja meetodeid läbilaskevõime kasutamise määra arvutamiseks; raudteevõrgustiku häirete tuvastamise ja deklareerimise kriteeriume; käitamisega seotud sidusrühmadele esitatavat teavet ning valdkondi, mida taristuettevõtjad peaksid koordineerima, ja sellise koordineerimise erikorda. Eriti oluline on, et komisjon korraldaks oma ettevalmistava töö käigus asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et need konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes⁸ kindlaks määratud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, peaksid Euroopa Parlament ja nõukogu saama kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel peaks olema pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.
- (27) Käesoleva määruse ühetaoliste rakendamistingimuste tagamiseks tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused tehniliste ja käitسنõuete kehtestamiseks, et hõlbustada ühtse Euroopa raudteepiirkonna sujuvat toimimist seoses ühtsete kriteeriumidega nõuetele, mille taristuettevõtjad on taotlejate suhtes kehtestanud; ühiste menetluste, kriteeriumide ja meetoditega piiratud läbilaskevõime haldamiseks, erandolukorra lahendamise planeerimiseks ja läbilaskevõime jaotamiseks väljaspool liiklusgraafikuga hõlmatud ajavahemikku; ühise lähenemisviisiga jaotatud

⁸ ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

läbilaskevõime muutmise eest makstavatele hüvitistele; ühiste kriteeriumide ja menetlustega ajakava muutmiseks; raudteeteenuste ja raudteega seotud teenuste tulemuslikkuse jälgimise süsteemi tehniliste elementide määratlusega, mis hõlmab ka meetodeid ja andmenõudeid ning nende läbivaatamist. Nende volituste kasutamisel tuleks järgida Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) nr 182/2011⁹.

- (28) Direktiivis 2012/34/EL kindlaks määratud läbilaskevõime jaotamise eeskirjad asendatakse käesolevas määruses kindlaks määratud eeskirjadega. Seepärast tuleks käesolevas määruses kindlaks määrata taristuettevõtjate vahelise koostöö eeskirjad, raudteevaldkonda reguleerivate asutuste vahelise koostöö eeskirjad, nõuded raudteeveo-ettevõtjatele kättesaadava raudteetaristu laadi kirjeldavate võrgustiku teadaande elementide kohta, sellele juurdepääsu tingimused ning läbilaskevõime jaotamise põhimõtted ja kriteeriumid. Koostöö ja koordineerimise eeskirjad ning võrgustiku teadaande elemendid, mis ei ole seotud läbilaskevõime haldamisega, peaksid jääma direktiivi 2012/34/EL.
- (29) Määruse (EL) nr 913/2010¹⁰ järeldamisel jõuti järeldusele, et määruse mõju oli liiga piiratud, et aidata kaasa maanteevedudelt raudteevedudele üleminekule. Peale selle oli liikmesriikide ja taristuettevõtjate vaheline koostöö raudteetaristu majandamisel piiriülesest seisukohast endiselt ebatõhus. Hindamine on näidanud ka, et raudteekaubaveokoridoride ja ülejäänud võrgustiku läbilaskevõime eraldi haldamine ei ole tõhus. Raudteevõrgustiku läbilaskevõime käitamise suhtes tuleks kohaldada ühtset õigusraamistikku, konsolideerides sellega seotud sätted direktiivis 2012/34/EL ja määruses (EL) nr 913/2010. Seepärast tuleks määrus (EL) nr 913/2010 ja direktiivi 2012/34/EL sätted läbilaskevõime jaotamise kohta kehtetuks tunnistada ja asendada käesoleva määrusega.
- (30) Liiklusgraafiku ettevalmistamiseks on vaja teha ettevalmistusi nimetatud liiklusgraafiku jõustumisele eelnevatel aastatel. Seega tähendab üleminek direktiiviga 2013/34/EL ja määrusega (EL) nr 913/2010 kehtestatud õigusraamistikult käesoleva määrusega kehtestatud õigusraamistikule, et uue raamistiku kohaste liiklusgraafikute ettevalmistamine peaks algama paralleelselt kehtiva raamistiku eeskirjade kohaldamisega. Sellest tulenevalt tuleb üleminekuetapis kohaldada kahekordset korda, mille puhul konkreetse liiklusgraafiku jaoks vajalikud ettevalmistused peaksid olema kooskõlas selle konkreetse liiklusgraafiku suhtes kohaldatava õigusraamistikuga. Praeguse raamistiku alusel sõlmitud raamlepingud peaksid saama jätkuda uuele korrale ülemineku perioodi vältel.
- (31) Uue raamistiku kohaselt peaksid liiklusgraafiku ettevalmistused algama läbilaskevõime strateegia avaldamisega viis aastat enne konkreetse liiklusgraafiku jõustumist. Uue õigusraamistiku varase kohaldamise huvides ja võttes arvesse sektori poolt juba tehtud ettevalmistavat tööd, võiks esimese kahe liiklusgraafiku koostamiseni viivate tegevuste ajakava lühendada 38 kuuni, lühendades läbilaskevõime strateegia etappi. Seega peaks esimene uue õigusraamistiku kohaldamisalasse kuuluv liiklusgraafik olema [9. detsembril 2029] algav

⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisevolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

¹⁰ SWD(2021) 134 final, 2. juuni 2021.

liiklusgraafik. Kõik sidusrühmad peaksid viivitamata alustama vajalikke ettevalmistusi, et järgida uut raamistikku,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

I PEATÜKK ÜLDSÄTTED

Artikkel 1

Reguleerimise ja kohaldamisala

1. Käesolevas määruses määratakse kindlaks põhimõtted, eeskirjad ja tegevuskord, mida kohaldatakse raudteetaristu läbilaskevõime haldamise ja teenindusrajatistega koordineerimise, liikluskorralduse, kriisiohje ja tulemuslikkuse haldamise suhtes riigisiseste ja rahvusvaheliste raudteevedude puhul. Samuti määratakse selles kindlaks eeskirjad Euroopa taristuettevõtjate vahelise ja teiste asjaomaste sidusrühmadega koordineerimise võrgustiku ning läbilaskevõime haldamise ja liikluskorralduse järelevalve kohta.
2. Käesolevat määrust kohaldatakse raudteetaristu kasutamise suhtes direktiivi 2012/34/EL artikli 1 lõikes 2 osutatud riigisisesteks ja rahvusvahelisteks raudteevedudeks, sealhulgas kõnealuse direktiivi artikli 3 lõikes 11 määratletud teenindusrajatiste suhtes.
3. Käesoleva määruse II–V peatükki ei kohaldata raudteetaristu ega raudteeveoteenuste suhtes, mille suhtes ei kohaldata direktiivi 2012/34/EL IV peatükki vastavalt kõnealuse direktiivi artikli 2 lõigetele 3, 3a, 4, 8, 8a ja 10 asjakohaste erandite kehtivusajal.
4. Käesolevat määrust ei kohaldata Küprose ja Malta suhtes seni, kuni nende territooriumil puudub raudteesüsteem.

Artikkel 2

Üldised kohustused ja põhimõtted

1. Ilma et see piiraks direktiivi 2012/34/EL artikli 7c kohaldamist, vastutavad taristuettevõtjad raudteetaristu läbilaskevõime haldamise ja raudteeliikluse juhtimise eest.
Viiteid taristuettevõtjale kõigis käesoleva määruse raudteetaristu läbilaskevõime jaotamist käsitlevates nõuetes käsitatakse viidetena direktiivi 2012/34/EL artikli 7a lõikes 3 osutatud läbilaskevõimet jaotavale asutusele.
2. Selleks et hõlbustada tõhusa ja tulemusliku raudteetaristu läbilaskevõime haldamise ja liikluskorralduse tagamist liidus, teevad taristuettevõtjad koostööd direktiivi 2012/34/EL artiklis 7f osutatud Euroopa taristuettevõtjate võrgustiku (edaspidi „ENIM“) raames ja kooskõlas käesoleva määruse koostööd käsitlevate nõuetega.
3. Täites oma kohustusi vastavalt lõigetele 1 ja 2, peavad taristuettevõtjad:
 - a) kasutama olemasolevat taristu läbilaskevõimet optimaalse tõhususega, nagu on ette nähtud direktiivi 2012/34/EL artiklis 26;

- b) maksimeerima raudteetaristu pakutavate raudteeveoteenuste väärtust ühiskonnale nii sotsiaalses, majanduslikus kui ka keskkonnavalas mõttes;
- c) tagama taristu läbilaskevõime mittediskrimineeriva haldamise ja läbipaistva juurdepääsu sellele, sealhulgas tööde ajal, et toetada ausat konkurentsi;
- d) võimaldama sujuvat raudteeliiklust rohkem kui ühes võrgustikus;
- e) tagama raudteetaristu läbilaskevõime seisundi ja kättesaadavuse läbipaistvuse;
- f) vaatama tihedas koostöös raudteesektori ettevõtjatega läbi ja parandama raudteetaristu ja veoteenuste toimivust;
- g) aitama kaasa ühtse Euroopa raudteepiirkonna rakendamisele ja arendamisele.

Artikkel 3

Taristuettevõtja erapooletus seoses liiklusjuhtimise ja läbilaskevõime haldamisega, sealhulgas hooldustööde kavandamisega

1. Taristuettevõtjad täidavad liiklusjuhtimise ja läbilaskevõime haldamisega (sealhulgas hooldustööde kavandamisega) seotud ülesandeid läbipaistvalt ja mittediskrimineerival viisil ning neid ülesandeid käsitlevate otsuste vastuvõtmise eest vastutavad isikud ei tohi olla huvide konfliktist mõjutatud.
2. Liikluskorralduse osas tagavad taristuettevõtjad, et raudteeveo-ettevõtjatel on neid puudutavate liikluse häirete korral täielik ja õigeaegne juurdepääs asjakohasele teabele. Kui taristuettevõtja võimaldab täiendavat juurdepääsu liikluskorralduse protsessile, siis teeb ta seda asjaomaste raudteeveo-ettevõtjate jaoks läbipaistval ja mittediskrimineerival viisil.
3. Läbilaskevõime ja raudteetaristu ulatuslike hooldus- ja/või uuendustööde pikaajalise kavandamise puhul konsulteerib taristuettevõtja taotlejatega, nagu on määratletud direktiivi 2012/34/EL artikli 3 lõikes 19, kooskõlas käesoleva määrusega ja võtab väljendatud muresid parimal võimalikul viisil arvesse.

Artikkel 4

Mõisted

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

Samuti kasutatakse järgmisi mõisteid:

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

- (2) „koostalitlus“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797 artikli 2 lõikes 2 määratletud koostalitlus¹¹;
- (3) „käitamisega seotud sidusrühm“ – taotleja, raudteeveo-ettevõtja, taristuettevõtja, raudteeveo teenindusrajatise käitaja, raudteega seotud teenuste osutaja ja mis tahes muu üksus, kes on otseselt seotud raudteeveoteenuse osutamisega;
- (4) „Euroopa koordinaator“ – määruse [... uus üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise määrus] artiklis 51 osutatud koordinaator;
- (5) „raamleping“ – õiguslikult siduv avalik-õiguslik või eraõiguslik üldkokkulepe, millega määratakse kindlaks taotleja ja taristuettevõtja õigused ja kohustused seoses jaotatava taristu läbilaskevõimega ning tasudega pikemaks ajaks kui üks liiklusgraafikuperiood;
- (6) „läbilaskevõime samaaegne jaotamine“ – protsess, mille käigus taristuettevõtjad jaotavad raudteetaristu läbilaskevõimet teatava tähtaja jooksul saadud läbilaskevõime taotluste põhjal ja nende taotluste kooskõlastamise teel, et tagada taristu parim võimalik kasutamine ja täpsem võimalik vastavus taotlustele;
- (7) „saabumise järjekorras teenindamise põhimõte“ – raudteetaristu läbilaskevõime jaotamise põhimõte, mille puhul määratakse jaotamismenetluses eelisõigused kindlaks vastavalt läbilaskevõime taotluste kronoloogilisele järjestusele;
- (8) „rongiliin“ – taristu läbilaskevõime, mis on vajalik rongi liikumiseks ühest punktist teise teatava ajavahemiku jooksul, mida kirjeldatakse kui täpset marsruuti koos selle rongi ajakavaga, sealhulgas lähte- ja sihtkoht, sisenemisaeg ja -päev ning väljumisaeg ja -päev, sealhulgas peatumiskoht ja sellega seotud väljumisajad;
- (9) „läbilaskevõime tehniline kirjeldus“ – läbilaskevõimega seotud õigus, milles määratakse kindlaks asjaomase taotleja jaoks olulised taristu läbilaskevõime äri- ja käitusomadused ning mis annab taristuettevõtjale piisavalt teavet, et valmistada ette konkreetsed rongiliinid, mis vastavad nendele omadustele;
- (10) „mitut võrgustikku hõlmav raudteeteenus“ – riigisisene või rahvusvaheline raudtee-kaubaveo- või -reisijateveoteenus, mida osutatakse kahes või enamas võrgustikus, mida majandavad erinevad taristuettevõtjad. Rong võib olla teisega haagitud ja/või vaguniteks jagatud ning selle eri vagunitel võib olla erinev lähte- ja sihtkoht, tingimusel et kõik vagunid ületavad vähemalt ühe erinevate taristuettevõtjate majandatava võrgustiku piiri;
- (11) „mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õigus“ – kõik läbilaskevõimega seotud õigused, mis võimaldavad osutada mitut võrgustikku hõlmavat raudteeteenust;
- (12) „taristu läbilaskevõime eraldamine“ – taristuosa kogu saadaolevast läbilaskevõimest mingite osade eraldamine eri liiki raudteeveoteenustele ja taristutöödest tulenevatele läbilaskevõime piirangutele;
- (13) „liiklusgraafik“ – pidevalt ajakohastatavad andmed kõikide kavandatud rongi- ja veeremiliikumiste kohta, mis liiklusgraafikuperioodil asjakohasel taristul toimuvad, väljendatuna jaotatud läbilaskevõimega seotud õigustes;
- (14) „liiklusgraafikuperiood“ – ajavahemik, mille jooksul konkreetne liiklusgraafik kehtib;

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

- (15) „taristutööd“ – sekkumised direktiivi 2012/34/EL artikli 3 lõigetes 2a, 2c, 2d ja 2e määratletud raudteetaristusse selle arendamiseks, hooldamiseks, uuendamiseks ja ajakohastamiseks;
- (16) „reguleeriv asutus“ – direktiivi 2012/34/EL artiklis 55 osutatud reguleeriv asutus;
- (17) „vahejuhtum“ – mis tahes juhtum või sama põhjusega juhtumite seeria, mis põhjustab raudteeliikluse häireid.

II PEATÜKK

TARISTU LÄBILASKEVÕIME HALDAMINE

1. JAGU

Taristu läbilaskevõime haldamise üldpõhimõtted

Artikkel 5

Läbilaskevõime haldamine

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

Artikkel 6

Läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistik

1. Taristuettevõtjad püüavad järgida raudteetaristu läbilaskevõime haldamise ühiseid põhimõtteid ja menetlusi. Selleks töötab ENIM II peatüki nõuete kohaselt välja ja võtab vastu läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistiku [12 kuud pärast käesoleva määruse jõustumist].
2. Läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistikus määratakse kindlaks ühised põhimõtted ja menetlused raudteetaristu läbilaskevõime haldamiseks ning taristuettevõtjate, raudteeveo-ettevõtjate ja muude taotlejate, raudteeveo teenindusrajatiste käitajate ja muude käitamisega seotud sidusrühmade vaheliseks koordineerimiseks.

3. Läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistik sisaldab vähemalt III lisas loetletud elemente ning seda ajakohastatakse vajaduse korral, et võtta arvesse taristuettevõtjate, raudteeveo-ettevõtjate ja teiste taotlejate kogemusi ning tuginedes ENIMi tegevusele.
4. Taristuettevõtjad võtavad direktiivi 2012/34/EL artiklis 27 osutatud võrgustiku teadaande koostamisel võimalikult suurel määral arvesse läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistikku, eelkõige käesoleva määruse IV lisas esitatud sisu. Nad selgitavad võrgustiku teadaandes mis tahes kõrvalekaldumist läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistikus kehtestatud ühistest põhimõtetest ja menetlustest.

Artikkel 7

Taotlejad

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

Artikkel 8

Taristu piiratud läbilaskevõime haldamine

1. Taristuettevõtjad tagavad taristu piiratud läbilaskevõime haldamise kooskõlas direktiivi 2012/34/EL artiklis 26 ja käesoleva määruse artiklis 2 kindlaks määratud põhimõtetega artiklis 5 osutatud läbilaskevõime haldamise protsessi kõigis etappides.
2. Piiratud läbilaskevõimet käsitlevate otsuste tegemisel võtavad taristuettevõtjad arvesse liikmesriikide poolt artikli 11 lõike 3 kohaselt antud strateegilisi suuniseid taristu läbilaskevõime kasutamise kohta.

Ilma et see piiraks liidu riigiabi eeskirjade kohaldamist, võivad liikmesriigid vajaduse korral maksta taristuettevõtjale hüvitist, mis katab võimaliku saamata jäänud tulu, mis on seotud eranditult vajadusega järgida strateegilisi suuniseid raudteetaristu läbilaskevõime kasutamise kohta.
3. Taristuettevõtjad planeerivad ja jaotavad piiratud läbilaskevõimet võimalikult suurel määral artiklis 36 osutatud konfliktide lahendamise konsensusliku mehhanismi kaudu, millesse on kaasatud asjaomased taotlejad ning mille tulemuseks on vastuoluliste läbilaskevõime vajaduste ja taotluste konsensuslik lahendamine.
4. Kui lõikes 3 osutatud mehhanismiga ei saavutata vastuoluliste läbilaskevõimevajaduste ja -nõuete rahuldavat lahendamist, haldavad

taristuettevõtjad piiratud läbilaskevõimet või lahendavad konflikte objektiivse, läbipaistva ja mittediskrimineeriva korra alusel.

Nende menetlustega hinnatakse alternatiivseid võimalusi taristu läbilaskevõime kasutamiseks, tuginedes järgmistele sotsiaal-majanduslikele ja keskkonnanalastele kriteeriumidele, sõltuvalt andmete kättesaadavusest:

- a) raudteeveoteenuste osutajate tegevuskulud ja sellest tulenev mõju hindadele raudteeveoteenuste klientide jaoks;
- b) ajaga seotud kulud raudteeveoteenuste klientidele;
- c) ühenduvus ja kättesaadavus raudteeveoteenustega teenindatavate inimeste ja piirkondade jaoks;
- d) kasvuhoonegaaside heide, kohalikud õhusaasteained, müra ning muud raudteeveoteenuste ja nende võimalike alternatiivide väliskulud;
- e) raudteeveoteenuste ja nende võimalike alternatiivide mõju ohutusele ja rahvastiku tervisele.

5. ENIM valmistab ette ja võtab vastu lõikes 4 osutatud menetlused ning lisab need artiklis 6 osutatud läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistikku. Menetlused hõlmavad järgmisi etappe:

- a) töötada välja alternatiivsed stsenaariumid eri liiki raudteeveoteenuste jaoks olemasoleva läbilaskevõime jaotamiseks, mis hõlmab võimaluse korral alternatiivse läbilaskevõime pakkumist muudel marsruutidel või võrreldavate omadustega alternatiivset ajakava;
- b) hinnata ja järjestada stsenaariume objektiivsete ja läbipaistvate meetodite alusel, võttes arvesse lõikes 4 kindlaks määratud sotsiaal-majanduslike ja keskkonnanalaseid kriteeriume;
- c) valida punktis b osutatud hindamise põhjal paremusjärjestuses esikohal olev stsenaarium ning muuta vastavalt läbilaskevõime mudeli määratlust ja läbilaskevõime pakkumise kava.

6. ENIM töötab välja lõike 5 punktis b osutatud meetodid. Nende meetodite parameetrid peavad võimaldama võtta arvesse kohalikke või riiklikke olusid, tuginedes heakskiidetud lähenemisviisidele ja empiirilistele tõenditele. ENIM lisab need meetodid artiklis 6 osutatud läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistikku.

7. Võttes arvesse lõikes 6 osutatud raamistiku ettevalmistamisel ja rakendamisel saadud kogemusi, võib komisjon võtta vastu rakendusakte, milles määratakse kindlaks piiratud läbilaskevõime haldamisel kohaldatavad konkreetsed menetlused, kriteeriumid ja meetodid. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 72 lõikes 3 kindlaks määratud kontrollimenetlusega.

Artikkel 9

Teave taristu läbilaskevõime kohta

1. Taristuettevõtjad annavad huvitatud pooltele, eelkõige taotlejatele, potentsiaalsetele taotlejatele ja reguleerivatele asutustele täpset ja ajakohast teavet taristu läbilaskevõime kättesaadavuse kohta kogu läbilaskevõime haldamise menetluse vältel, sealhulgas 2. jaos osutatud strateegilise planeerimise etapis, 3. jaos kindlaks

määratud ajakava koostamise ja jaotamismenetluste ajal ning iga kord, kui 4. jaos osutatud jaotatud läbilaskevõimet muudetakse.

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

2. Taristuettevõtjad avaldavad lõikes 1 osutatud teabe kooskõlas artikli 62 lõikega 5 ja aitavad kaasa asjakohaste tehniliste kirjelduste väljatöötamisele kooskõlas artikli 62 lõikega 3.
3. Taotlejate taotlusel esitavad taristuettevõtjad lõikes 1 osutatud teabe äri- ja käitusvajaduste konkreetsete tehniliste kirjelduste alusel (edaspidi „teostatavushinnang“). Piiriüleste teenuste puhul võtavad taristuettevõtjad sellised taotlused vastu ja vastavad neile ühest kohast ja ühe toiminguna või ühtse liidese kaudu.

Artikkel 10

Taristutöödest ja halvenenud seisukorras taristust tulenevad läbilaskevõime piirangud

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

Eelkõige võtab taristuettevõtja tasakaalustatult arvesse taristutööde mõju tema enda varahaldusele ja finantsseisundile ning käitus- ja finantsmõju kõigile asjaomastele taotlejatele.
3. Taristuettevõtjad konsulteerivad taotlejatega taristutööde üle direktiivi 2012/34/EL artiklis 7e osutatud koordineerimismehhanismide raames ning piiriüleste raudteeveo-teenuste puhul kooskõlas käesoleva määruse artikliga 54.
4. Taristuettevõtja kavandab taristutöödest tulenevaid läbilaskevõime piiranguid, teavitab neist taotlejaid ja konsulteerib nendega piisavalt varakult, võttes arvesse hinnangulist mõju raudteeveo-ettevõtjatele. Selleks järgivad taristuettevõtjad I lisa 3. jaos kindlaks määratud ajakava.

Läbilaskevõime piirangute puhul, mis mõjutavad oluliselt taotlejatele kättesaadavat läbilaskevõimet, võivad taotlejad nõuda, et taristuettevõtja pakuks läbilaskevõime piirangu alternatiivset planeerimist, et teha kindlaks ja valida variant, milles võetakse tasakaalustatult arvesse mõju taotlejatele ja taristuettevõtjatele. Taristuettevõtja esitab kõnealustele taotlejatele läbilaskevõime piiramise ajal kättesaadava alternatiivse läbilaskevõime esialgse kava.

Esialgne kava hõlmab nii mõjutatud liini kui ka alternatiivseid liine ning kajastub artiklis 17 osutatud läbilaskevõime mudelis ja artiklis 18 osutatud läbilaskevõime pakkumise kavas.

5. Taristuettevõtjad võtavad arvesse ja leevendavad taristutööde mõju piiriülesele liiklusele. Taristuettevõtjad kooskõlastavad kooskõlas artikliga 53 kõik taristutööd

artikli 53 lõikes 3 osutatud liinidel ja kõik muud märkimisväärse piiriülese mõjuga taristutööd.

Kooskõlastamisel käsitletakse eelkõige taristutööde ajakava optimeerimist ning alternatiivse läbilaskevõime pakkumist mõjutatud liinil ja alternatiivsetel marsruutidel, võttes arvesse taotlejate käitus- ja ärivajadusi.

6. Läbilaskevõime piirangutena käsitatakse ka taristu läbilaskevõime või jõudluse vähenemist alla arvestuslike väärtuste, mis tuleneb varade seisukorra halvenemisest, näiteks lubatud kiiruse või teljekoormuse vähenemisest. Selliste piirangute suhtes kohaldatakse artiklis 9 kindlaks määratud teatamiskohustusi.
7. Taristuettevõtjad avaldavad teabe, konsulteerivad taotlejatega planeeritud ajutiste läbilaskevõime piirangute ja nende mõju kohta äriliste eesmärkide jaoks kättesaadavale läbilaskevõimele ning alternatiivse läbilaskevõime kohta võimalikult varakult.
8. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 71 vastu delegeeritud õigusakte I lisa 3. jao muutmiseks, et vähendada taristutöödest tulenevate läbilaskevõime piirangute mõju raudteeliiklusele, võttes samal ajal arvesse asjaomaste sidusrühmade tehnilisi, planeerimis-, käitus- ja ärikaalutlusi.

2. JAGU

LÄBILASKEVÕIME STRATEEGILINE PLANEERIMINE

Artikkel 11

Läbilaskevõime strateegiline planeerimine

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

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

Taristuettevõtjad võtavad planeerimisdokumendid vastu planeerimise järgmise etapi alusena.

Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 71 vastu delegeeritud õigusakte I lisa 1. ja 2. jao muutmiseks, et tagada tõhus strateegiline planeerimine ning kajastada taristuettevõtjate ja taotlejate tegevusega seotud probleeme, võttes arvesse ENIMi, taristuettevõtjate, taotlejate ja muude käitamisega seotud sidusrühmade, reguleerivate asutuste ja ENRB kogemusi käesoleva jao rakendamisel.

3. Võttes arvesse direktiivi 2012/34/EL artiklis 4 kindlaks määratud juhtimise sõltumatus põhimõtet, võivad liikmesriigid anda taristuettevõtjale strateegilisi suuniseid, mis põhinevad direktiivi 2012/34/EL artikli 8 lõikes 1 osutatud raudteetaristu arendamise suunaval strateegial. Need suunised võivad hõlmata/sisaldada eelkõige järgmist:

- a) riikliku raudteepoliitika üldeesmärgid, mis on seotud käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluva läbilaskevõime strateegilise planeerimisega;
- b) raudteetaristu arengu väljavaade, võttes arvesse asjakohaseid riikliku või piirkondliku tasandi kavasad ja strateegiaid ning [uue üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise määruse] artiklis 53 osutatud Euroopa transpordikoridoride töökavasid;
- c) raudteetaristu läbilaskevõime kasutamise seotud üldnõuded ja suunised, mida taristuettevõtja võtab arvesse läbilaskevõime strateegilisel planeerimisel, eelkõige seoses artiklis 21 osutatud sagedasti kasutatava ja ülekoormatud taristuga;
- d) avaliku teenindamise kohustuse alusel osutatavate raudteeveoteenuste kavandatud arendamise väljavaade, võttes vajaduse korral arvesse asjaomaste piirkondlike või kohalike ametiasutuste seisukohti.

Liikmesriigid kooskõlastavad oma tegevuse, et tagada kooskõla käesoleva lõike kohaselt antavate vastavate strateegiliste suuniste vahel eesmärgiga toetada rahvusvaheliste raudtee-reisijateveo- ja kaubaveoteenuste arendamist.

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

Artikkel 12

Läbilaskevõime strateegilise haldamise üldnõuded

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

Võttes arvesse käesoleva määruse rakendamisel saadud kogemusi, võib ENIM vajaduse korral koostada üksikasjalikuma loetelu, milles eristatakse täiendavalt raudteeveoteenuste liike. Selleks et toetada strateegilise planeerimise piiriülest järjepidevust, lisatakse artiklis 6 osutatud läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistikku ühtlustatud loetelu.

- 3. Läbilaskevõime strateegilisel planeerimisel, eelkõige artiklis 17 osutatud läbilaskevõime mudelis ja artiklis 18 osutatud läbilaskevõime pakkumise kavas, märgivad taristuettevõtjad eelnevalt planeeritud läbilaskevõime, mis sobib mitut võrgustikku hõlmavate veoteenuste osutamiseks.
- 4. Läbilaskevõime strateegilisel planeerimisel võetakse arvesse ka järgmist:
 - a) taristu läbilaskevõime nõudluse täheldatud struktuur ja arengusuunad, mis on kindlaks tehtud läbilaskevõime jaotamisega eelmistel

liiklusgraafikuperioodidel ja direktiivi 2012/34/EL artiklis 15 osutatud turujärelevalvega;

- b) transpordivajaduste eeldatav areng ning sellest tulenev nõudlus raudteeveoteenuste ja taristu läbilaskevõime järele, mis on kindlaks tehtud käesoleva määruse artiklis 15 osutatud analüüsi käigus;
 - c) praeguste ja võimalike taotlejatega konsulteerimisel saadud teave kooskõlas artikliga 13;
 - d) taristu läbilaskevõime eeldatav või planeeritav arendamine, eelkõige nagu on kindlaks määratud direktiivi 2012/34/EL artikli 8 lõikes 1 osutatud raudteetaristu arendamise suunavas strateegias ja direktiivi 2012/34/EL artikli 8 lõikes 3 osutatud taristuettevõtja äriplaanis;
 - e) kavandatud taristutööd, mis eeldatavasti mõjutavad võrgustikku;
 - f) erinevate raudteetransporditurgude omadused, eelkõige seoses järgmisega:
 - i) kiirus;
 - ii) sagedus;
 - iii) lubatud kõrvalekalded jaotatud rongiliinist;
 - iv) võimalus raudteevõrgustiku häirete korral teenused ümber suunata, muuta nende ajakava või asendada need muude transpordiliikidega;
 - v) raudteetranspordi nõudluse volatiilsus ja sellest tulenev vajadus kavandada raudteeveoteenuseid erinevateks perioodideks.
5. Läbilaskevõime strateegiline planeerimine peab kajastama raamlepingute ja jooksva planeerimise alusel jaotatud läbilaskevõimet.
6. Läbilaskevõime strateegiline planeerimine hõlmab [uue üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise määruse] artiklis 6 ja I lisas osutatud TEN-T põhivõrgu ja laiendatud põhivõrgu liinide osa. Taristuettevõtjad võivad hõlmata enda hallatava võrgustiku muid liine ja transpordisõlmi.
- Läbilaskevõime strateegiline planeerimine tehakse tasemel, mis on piisavalt üksikasjalik, et võimaldada läbilaskevõime planeerimist võrgustiku konkreetsete lõikude jaoks. Selleks peavad võrgustikku esindama transpordisõlmed ja lõigud, mis võimaldavad arvesse võtta läbilaskevõime nõudluse ja pakkumise asjakohaseid omadusi.
- Need transpordisõlmed ja lõigud märgitakse direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 49 osutatud taristuregistrisse.
7. Läbilaskevõime strateegiline planeerimine hõlmab ajavahemikku vähemalt viis aastat ette. Taristuettevõtjad võivad tähtaega pikendada pikemaks kui viis aastat, eelkõige selleks, et toetada taristu arendamist direktiivi 2012/34/EL artikli 8 lõikes 1 osutatud raudteetaristu arendamise suunava strateegia raames.
8. Taristuettevõtjad vaatavad läbilaskevõime strateegilise planeerimise tulemusel regulaarselt läbi ja ajakohastavad neid, võttes eelkõige arvesse järgmist:
- a) raudteetaristu arendamine;
 - b) muutused turunõudluses taristu läbilaskevõime järele;

- c) 3. ja 4. jaos kindlaks määratud jaotamismenetluste tulemused eelmistel liiklusgraafikuperioodidel, sealhulgas taristu läbilaskevõime kasutamise määr taotlejate poolt;
 - d) III peatüki kohaselt tehtud liikluskorralduse ülevaade;
 - e) III peatüki kohaselt tehtud häirete haldamise ja kriisiohje tulemus;
 - f) IV peatüki kohaselt tehtud tulemuslikkuse hindamise tulemused.
9. ENIM koostab suunised, milles määratakse kindlaks läbilaskevõime strateegilise planeerimise ühised põhimõtted, menetlused ja meetodid. ENIM lisab need suunised käesoleva määruse artiklis 6 osutatud läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistikku. Need suunised peaksid sisaldama vähemalt käesoleva määruse III lisas loetletud elemente. Taristuettevõtjad võtavad neid suuniseid direktiivi 2012/34/EL artiklis 27 osutatud võrgustiku teadaandes võimalikult suurel määral arvesse. Nad selgitavad võrgustiku teadaandes suunistes kehtestatud ühistest põhimõtetest, menetlustest ja meetoditest kõrvalekaldumise põhjust.

Artikkel 13

Sidusrühmadega konsulteerimine läbilaskevõime strateegilise planeerimise üle

1. Taristuettevõtjad konsulteerivad läbilaskevõime strateegilise planeerimise üle kõigi käitamisega seotud sidusrühmadega kooskõlas direktiivi 2012/34/EL artikliga 7e.
2. Taristuettevõtjad konsulteerivad kõigi mitut võrgustikku hõlmavaid raudteeveoteenuseid osutavate käitamisega seotud sidusrühmadega läbilaskevõime strateegilise planeerimise üle kooskõlas artiklitega 53 ja 54.

Artikkel 14

Läbilaskevõime strateegilise planeerimise koordineerimine taristuettevõtjate vahel

1. Taristuettevõtjad koordineerivad oma läbilaskevõime strateegilise planeerimisega seotud tegevust kooskõlas artikliga 53.
Kordineerimisega tagatakse eelkõige:
 - a) strateegilise planeerimise järjepidevus asjakohastes võrkudes, eelkõige seoses läbilaskevõime strateegia, läbilaskevõime mudeli ja läbilaskevõime pakkumise kava, taristutööde kavandamise ja erandolukorra lahendamise planeerimisega;
 - b) mitut võrgustikku hõlmavate raudteeveoteenuste läbilaskevõimevajaduste asjakohane arvessevõtmine läbilaskevõime strateegias, läbilaskevõime mudelis ja läbilaskevõime pakkumise kavas;
 - c) läbilaskevõime strateegilise planeerimise tulemuslikkuse ja selle tulemuste läbivaatamine kooskõlas IV peatükiga;
 - d) kõigi käitamisega seotud sidusrühmade, reguleerivate asutuste ja raudteevaldkonda reguleerivate asutuste Euroopa võrgustiku (edaspidi „ENRRB“), Euroopa koordinaatorite ning vajaduse korral liikmesriikide ametiasutuste ja muude sidusrühmade kaasamine.
2. ENIM võtab arvesse taotlejate või võimalike taotlejate kõiki asjakohaseid kaebusi artikli 11 lõikes 2 osutatud planeerimisdokumentide kohta ning nõuab lisateavet artikli 53 kohaselt koordineerimises osalevatelt üksustelt ja artikli 54 kohaselt

konsulteeritud käitamisega seotud sidusrühmadelt enne arvamuse või soovitusel vastuvõtmist nende planeerimisdokumentide järjepidevuse parandamiseks. ENIM jagab oma arvamust planeerimisdokumentide kavandite kohta ENRRBga või teavitab viimast arvamuse vastu võtmata jätmisest. ENRRB tegutseb kooskõlas artikli 65 lõikega 3.

3. Taristuettevõtjad võtavad arvesse kõiki ENIMi poolt lõike 2 kohaselt vastu võetud soovitusi. Kui taristuettevõtjad soovitusi ei järgi, selgitavad nad selle põhjuseid planeerimisdokumentides. ENRRB jälgib kooskõlastusmenetlust ja selle rakendamist. Ta teatab komisjonile oma seisukohad vajaduse kohta kõrvaldada kooskõlastusmenetluses esinevad puudused.

Artikkel 15

Transpordituru eeldatavate arengusuundade analüüs

1. Taristuettevõtjad ja ENIM jälgivad ja analüüsivad regulaarselt transporditurge, et saada teavet oma üldise äristrateegia, läbilaskevõime ja erandolukorra lahendamise juhtimise ning investeerimisotsuste tegemiseks. Taristuettevõtjad edastavad analüüsi tulemused sarnastel eesmärkidel teistele sidusrühmadele, sealhulgas Euroopa koordinaatoritele.
2. Käesoleva määruse kohaldamisel aitab lõikes 1 osutatud transpordituru analüüs eelkõige kaasa artiklis 11 osutatud läbilaskevõime strateegilisele planeerimisele, taristu läbilaskevõime eraldamisele, nagu on osutatud artiklis 25, ja läbilaskevõime jaotamisele artiklis 37 osutatud konfliktide lahendamise ametliku mehhanismi alusel.
3. ENIM viib hiljemalt [31. detsembriks 2028] läbi Euroopa transpordituru uuringu, mis hõlmab reisijate- ja kaubavedu mitmeliigilise transpordi kontekstis. Uuringus käsitletakse eelkõige järgmist:
 - a) prognoosid reisijate- ja kaubaveo nõudluse kohta kõigi liidu transpordiliikide puhul;
 - b) hinnangulised võimalused suurendada nii reisijate- kui ka kaubaveo mahtu raudteel ning sellise kasvu saavutamiseks vajalikud tingimused;
 - c) võimaluse korral kavandatud transpordivoogude geograafiline jaotus, mis on aluseks läbilaskevõime strateegilisele planeerimisele.
4. ENIM konsulteerib taotlejate, raudteeveo teenuste klientide ja nende ühendustega, riiklike ja ELi ametiasutustega uuringu pädevusraamistiku üle, eelkõige seoses uuringu eesmärgi ja sidusrühmade kaasamise protsessiga.
5. ENIM vaatab uuringu läbi ja ajakohastab seda vastavalt vajadusele ning igal juhul vähemalt iga viie aasta järel.

Artikkel 16

Läbilaskevõime strateegia

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

Läbilaskevõime strateegia on käitamisega seotud sidusrühmade vahelise teabevahetuse, konsulteerimise ja koordineerimise vahend.

2. Läbilaskevõime strateegia sisaldab teavet raudteetaristu edasiste suundumuste kohta, erinevate raudteeveoteenuste nõudluse arenguväljavaateid ning muud asjakohast teavet raudteetaristu kättesaadavuse ja kasutamise kohta.
 3. Läbilaskevõime strateegia koosneb strateegilisest tegevuskavast, milles määratakse kindlaks:
 - a) artiklis 16 osutatud läbilaskevõime strateegia, artiklis 17 osutatud läbilaskevõime mudeli ja artiklis 18 osutatud läbilaskevõime pakkumise kava geograafiline kohaldamisala;
 - b) alternatiivsed liinid, mida kaalutakse artiklis 10 osutatud läbilaskevõime piirangute korral ja artiklis 19 osutatud erandolukorra lahendamise planeerimise kontekstis.
- Strateegiline tegevuskava lisatakse direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 49 osutatud taristuregistrisse.
4. Taristuettevõtja koostab, avaldab ja ajakohastab regulaarselt läbilaskevõime strateegia vastavalt I lisa 2. jaos kindlaks määratud ajakavale ja sisule.
 5. Taristuettevõtjad konsulteerivad taotlejatega läbilaskevõime strateegia üle kooskõlas artikliga 13 ja kooskõlastavad läbilaskevõime strateegiaid teiste taristuettevõtjatega kooskõlas artikliga 14.

Artikkel 17

Läbilaskevõime mudel

1. Taristuettevõtja kehtestab läbilaskevõime mudeli, mis täpsustab läbilaskevõime strateegiat artiklites 13 ja 14 osutatud konsultatsioonide ja koordineerimistegevuse tulemuste põhjal.

Läbilaskevõime mudel peab toetama raudteeveoteenuste eri segmentide läbilaskevõime vajaduste tasakaalustatud arvessevõtmist ning taristuettevõtjate vajadusi säilitada, uuendada ja arendada raudteetaristu (olemasoleva raudteetaristu ajakohastamine ja uue ehitamine). See on käitamisega seotud sidusrühmade vahel toimuva läbilaskevõime strateegilise planeerimisega seotud teabevahetuse, konsulteerimise ja koordineerimise vahend.
2. Läbilaskevõime mudel peab andma teavet vähemalt olemasoleva läbilaskevõime kogumahu kohta võrgustiku lõikude kaupa, raudteeveoteenuste eri segmentide jaoks reserveeritud läbilaskevõime osade ja taristutöödest tulenevate läbilaskevõime piirangute kohta. Taristuettevõtjad koostavad ja avaldavad läbilaskevõime mudeli iga liiklusgraafikuperioodi kohta ning ajakohastavad läbilaskevõime mudelit regulaarselt vastavalt I lisa 1. ja 2. jaos kindlaks määratud sisule ja ajakavale.
3. Taristuettevõtjad dokumenteerivad ja vajaduse korral põhjendavad mis tahes lahknevusi läbilaskevõime mudeli ja läbilaskevõime strateegia vahel seoses sama liiklusgraafikuperioodiga. Vajaduse korral vaadatakse läbilaskevõime strateegia läbi, võttes arvesse arengut pärast läbilaskevõime strateegia vastuvõtmist või viimast ajakohastamist.
4. Taristuettevõtjad konsulteerivad taotlejatega läbilaskevõime mudeli üle kooskõlas artikliga 13 ja kooskõlastavad läbilaskevõime strateegiaid teiste taristuettevõtjatega kooskõlas artikliga 14.

Läbilaskevõime pakkumise kava

1. Taristuettevõtja koostab läbilaskevõime pakkumise kava, et anda põhjalikku teavet järgmise kohta:
 - a) taotlejatele jaotamiseks kättesaadav taristu läbilaskevõime;
 - b) jaotamiseks mitte kättesaadav taristu läbilaskevõime.Läbilaskevõime jaotamise aluseks on läbilaskevõime pakkumise kava.
2. Taristuettevõtjad avaldavad läbilaskevõime pakkumise kava iga liiklusgraafikuperioodi kohta hiljemalt I lisa 2. jaos kindlaks määratud tähtajaks ning ajakohastavad seda pidevalt kuni selles kavas viidatud liiklusgraafikuperioodi lõpuni. Läbilaskevõime pakkumise kava esitatakse asjakohase liiklusgraafikuperioodi iga päeva kohta.
3. Taristuettevõtjad koostavad läbilaskevõime pakkumise kava artiklites 11–17 ning I lisa 1. ja 2. jaos osutatud läbilaskevõime strateegilise planeerimise tulemuste põhjal. Taristuettevõtjad dokumenteerivad ja vajaduse korral põhjendavad mis tahes lahknevusi läbilaskevõime pakkumise kava ja läbilaskevõime mudeli vahel seoses sama liiklusgraafikuperioodiga.
4. Läbilaskevõime pakkumise kavas võivad taristuettevõtjad märkida, et taristu läbilaskevõime on eelnevalt planeeritud. Eelnevalt planeeritud läbilaskevõime tähendab läbilaskevõimet, mille kohta taristuettevõtja määrab kindlaks taotlejatele jaotamiseks kättesaadava läbilaskevõime omadused ja mahud, kehtestab sellise läbilaskevõime jaotamise eeskirjad ja määrab kindlaks menetluse, mille kaudu saab sellist läbilaskevõimet taotleda vastavalt artiklile 20. Eelnevalt planeeritud läbilaskevõime jaotamisel võetakse arvesse konkreetseid omadusi, eeskirju ja jaotamismenetlusi.
5. Eelnevalt planeeritud läbilaskevõime esitatakse läbilaskevõime pakkumise kavas läbilaskevõime objektidena, nagu on osutatud artiklis 20, milles täpsustatakse läbilaskevõime maht ja omadused ning mis on seotud jaotamiseeskirjade ja -menetlustega, mille kaudu selline läbilaskevõime kättesaadavaks tehakse.
6. Lõike 7 kohaselt sisaldab läbilaskevõime pakkumise kava järgmisi elemente:
 - a) läbilaskevõime, mis on taotlejatele jaotamiseks kättesaadav läbilaskevõime pakkumise kavas osutatud liiklusgraafikuperioodiks:
 - i) läbilaskevõime, mida taristuettevõtja ei ole eelnevalt planeerinud;
 - ii) läbilaskevõime, mida taristuettevõtja on eelnevalt planeerinud;
 - b) läbilaskevõime, mis ei ole taotlejatele jaotamiseks kättesaadav:
 - i) läbilaskevõime, mis on reserveeritud taristutöödeks, millel on märkimisväärne äri- ja käitumusliku taotlejatele ja raudteeveo-ettevõtjatele, nagu on osutatud I lisa 3. jaos;
 - ii) läbilaskevõime, mis on reserveeritud regulaarsete ajavahemike jaoks, mis võimaldavad hilisemas etapis kavandada piiratud mõjuga taristutöid;
 - iii) läbilaskevõime, mis on juba jaotatud raamlepingute alusel kooskõlas artikliga 31 või mitmeaastase jooksva planeerimise käigus kooskõlas artikliga 33;

- iv) läbilaskevõime, mis on reserveeritud muudel kui alapunktides i, ii ja iii kindlaks määratud eesmärkidel ning mille taristuettevõtja peab selgelt ära näitama.

Läbilaskevõime pakkumise kavas märgitakse artiklis 24 osutatud eriotstarbelise taristu kasutamise suhtes kohaldatavad piirangud.

- 7. Taristuettevõtjad lisavad läbilaskevõime pakkumise kavas nende majandatava raudteetaristu lõike 6 punktis b loetletud elemendid.

Taristuettevõtjad lisavad läbilaskevõime pakkumise kavas kõik lõikes 6 loetletud elemendid kõigi TEN-T põhivõrgu ja laiendatud põhivõrgu liinide ja transpordisõlmede kohta, nagu on kindlaks määratud [uues üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise määruses].

Taristuettevõtjad võivad lisada läbilaskevõime pakkumise kavas lõikes 6 osutatud elemendid nende hallatava võrgustiku muude liinide ja transpordisõlmede kohta.

- 8. Läbilaskevõime eelneval planeerimisel lõike 6 punkti a alapunkti ii kohaselt järgivad taristuettevõtjad artikli 8 lõikes 4 kindlaks määratud põhimõtteid.

Taristuettevõtjad planeerivad eelnevalt läbilaskevõimet, tuginedes liikmesriikide strateegilistele suunistele kooskõlas artikli 11 lõikega 3, taotlejatega konsulteerimise tulemustele kooskõlas artikliga 13 ning taristuettevõtjate vahelisele koordineerimisele kooskõlas artikliga 14.

- 9. Reguleeriv asutus analüüsib läbilaskevõime pakkumise kava ja võib teha otsuse, millega nõutakse taristuettevõtjalt läbilaskevõime pakkumise kava muutmist. Reguleeriva asutuse otsuses võetakse arvesse kõiki ENIMi arvamusi ja soovitusi, kui need on esitatud.

- 10. ENIM võtab vastu suunised ja lisab need artiklis 6 osutatud läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistikku, määrates kindlaks:

- a) läbilaskevõime pakkumise kava avaldamise vahendid, sealhulgas digiteenused, -vahendid, -funktsioonid ja -liidesed;
- b) taotlejatega läbilaskevõime pakkumise kava üle konsulteerimise menetluse.

Artikkel 19

Erandolukorra lahendamise planeerimine

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

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

Taristuettevõtjad dokumenteerivad erandolukorra lahendamise planeerimise tulemused erandolukorra lahendamise plaanis.

- 2. Erandolukorra lahendamise planeerimine hõlmab eelkõige järgmist:

- a) alternatiivsete marsruutide määramine, mis võimaldavad liikluse ümbersuunamist, kui TEN-T põhivõrgu ja laiendatud põhivõrgu liinid ei ole

kättesaadavad, nagu on kindlaks määratud [uue üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise määruse] artiklis 6 ja I lisas;

- b) punkti a kohaselt määratud alternatiivsetel marsruutidel kättesaadava taristu läbilaskevõime esialgne kava, millega tagatakse selliste liinide taristu läbilaskevõime läbipaistvus, mida saab kasutada vahejuhtumite ja eelkõige raudteevõrgustiku häirete korral vastavalt artiklile 46;
 - c) liikluskorralduse ja kriisiohje nõuete ja tegevuskorra kindlaksmääramine, sealhulgas teabe jagamine taristuettevõtjate, muude käitamisega seotud sidusrühmade ja muude sidusrühmade, näiteks raudtee või julgeoleku ja hädaolukordadele reageerimise eest vastutavate ametiasutuste vahel, ning nende menetluste käivitamise kriteeriumid;
 - d) erinevate asutuste kindlaksmääramine ja loetlemine, keda tuleb oluliste vahejuhtumite või rongiliikluse oluliste häirete puhul teavitada;
 - e) muud ettevalmistused, mis on vajalikud häirete ohjamiseks ja kriisiohjeks vastavalt artiklile 42 ning artiklis 44 osutatud liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje piiriülese koordineerimise Euroopa raamistikule.
- 3. Taristuettevõtjad tagavad erandolukorra lahendamise planeerimise kooskõla läbilaskevõime strateegilise planeerimisega, eelkõige läbilaskevõime strateegia, läbilaskevõime mudeli, läbilaskevõime pakkumise kava ja artiklis 10 osutatud taristutööde kavandamisega.
 - 4. Erandolukorra lahendamise planeerimise tulemused, eelkõige alternatiivsete liinide määramine vastavalt lõike 2 punktile a ja soovituslik läbilaskevõime planeerimine alternatiivsetel liinidel vastavalt lõike 2 punktile b, lisatakse läbilaskevõime mudelisse ja läbilaskevõime pakkumise kavas.
 - 5. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, milles määratakse kindlaks lõike 2 kohaldamisel järgitava menetluse üksikasjad ja kriteeriumid, eelkõige olukordades, mis võivad mõjutada piiriülest liiklust. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 72 lõikes 3 kindlaks määratud kontrollimenetlusega.

Artikkel 20

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

- 1. Taristuettevõtjad jaotavad eelnevalt planeeritud läbilaskevõime, mis sisaldub artiklis 18 osutatud läbilaskevõime pakkumise kavas, läbipaistvate ja mittediskrimineerivate kriteeriumide ja menetluste kohaselt.
- 2. Läbilaskevõime planeerimise objektid määravad kindlaks eelnevalt planeeritud läbilaskevõime eri liikide andmed ja omadused, sealhulgas taotlejate taotluste jaoks kättesaadava läbilaskevõime, taristutöödeks reserveeritud läbilaskevõime ja juba jaotatud läbilaskevõime. Need andmed ja omadused hõlmavad kõiki aspekte, mis on seotud eelnevalt planeeritud läbilaskevõime konkreetsete liikidega, nagu marsruut, ajakava, tagatud või nõutav minimaalne kiirus, veeremi tehniline ühilduvus taristuga, parameetrid ja teenindusaegade arv.
- 3. ENIM töötab välja lõikes 1 osutatud kriteeriumide ja menetluste ühise raamistiku ning lisab selle artiklis 6 osutatud läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistikku. Kõnealuses ühises raamistikus tasakaalustatakse läbilaskevõime reserveerimisest

saadav kasu teatavat liiki raudteeveoteenuste või jaotamismenetluste jaoks vajadusega tagada paindlikkus, et võtta arvesse turu vajadusi läbilaskevõime jaotamisel. Selleks nähakse ühises raamistikus ette võimalus võtta artiklis 36 osutatud konfliktide lahendamise konsensusliku mehhanismi raames arvesse eelnevalt planeeritud läbilaskevõimega vastuolus olevaid läbilaskevõimega seotud õiguste taotlusi.

4. ENIM töötab välja ja võtab vastu läbilaskevõime planeerimise objektide ametlikud tehnilised kirjeldused inimloetavas ja masinloetavas vormingus. ENIM lisab need tehnilised kirjeldused artiklis 6 osutatud läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistikku. ENIM annab käesoleva artikli kohaldamisel saadud kogemustele tuginedes komisjonile teavet direktiivis (EL) 2016/797 ja selle direktiivi alusel vastu võetud rakendusaktides kindlaks määratud koostalitluse tehniliste kirjelduste võimalike muudatuste kohta kooskõlas käesoleva määruse artikli 62 lõikega 3.

Artikkel 21

Laialdaselt kasutatav ja ülekoormatud taristu

1. Taristuettevõtjad tunnistavad viivitamata taristuosa laialdaselt kasutatavaks või ülekoormatuks, kui on täidetud vähemalt üks järgmistest tingimustest:
 - a) läbilaskevõime kasutamine on ületanud laialdaselt kasutatava või ülekoormatud taristu läviväärtusi II lisa 1. jaos kindlaks määratud võrdlusperioodidel eelmisel või praegusel liiklusgraafikuperioodil;
 - b) käesoleva jao kohaselt tehtud läbilaskevõime strateegilise planeerimise tulemused näitavad, et läbilaskevõime strateegilise planeerimise etappides väljendatud läbilaskevõimevajadused ületavad teatava liiklusgraafikuperioodi jooksul jaotamiseks kättesaadavat läbilaskevõimet;
 - c) taristutööd, mille tulemuseks on artikli 10 kohaselt planeeritud läbilaskevõime piirangud, põhjustavad läbilaskevõime vähenemist.
2. Lõikes 1 osutatud deklaratsioonis täpsustatakse liiklusgraafikuperiood, taristuosa ja konkreetsed ajavahemikud, millega see on seotud.
3. Liiklusgraafiku ajal jaotamiseks esitatud konkreetsed läbilaskevõime taotlused, mis ei ole omavahel kooskõlas, ei ole taristuosa laialdaselt kasutatavaks või ülekoormatuks tunnistamise aluseks, välja arvatud juhul, kui lõikes 1 kindlaks määratud tingimused on täidetud.
4. Kui taristu on tunnistatud laialdaselt kasutatavaks või ülekoormatuks, teeb taristuettevõtja artiklis 22 osutatud läbilaskevõime analüüsi, välja arvatud juhul, kui juba rakendatakse artiklis 23 ette nähtud läbilaskevõime suurendamise kava.
5. Laialdaselt kasutatavaks või ülekoormatuks tunnistatud taristuosade puhul reserveerivad taristuettevõtjad läbilaskevõime artiklis 18 osutatud läbilaskevõime pakkumise kavas, võttes arvesse artiklis 22 osutatud läbilaskevõime analüüsi tulemusi.
6. Kui kasutustasusid ei ole kehtestatud kooskõlas direktiivi 2012/34/EL artikli 31 lõikega 4 või need ei ole andnud rahuldavat tulemust ning taristu on tunnistatud ülekoormatuks, rakendab taristuettevõtja menetlust taristu vähese läbilaskevõime eraldamiseks või jaotamiseks läbipaistvate ja objektiivsete kriteeriumide alusel. Seda

menetlust rakendatakse kooskõlas käesoleva määruse artikliga 8 ja see määratakse kindlaks koos kohaldatavate kriteeriumidega võrgustiku teadaandes.

7. Taristuettevõtjad märgivad laialdaselt kasutatavaks või ülekoormatuks tunnistatud taristu direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 49 osutatud taristuregistrisse.
8. Ülekoormatud taristu puhul kasutatav menetlus ning kriteeriumid esitatakse võrgustiku teadaandes ning need peavad arvesse võtma lõike 7 kohaselt vastu võetud meetmeid ja kriteeriume.
9. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 71 vastu delegeeritud õigusakte II lisa muutmiseks, et tagada laialdaselt kasutatava ja ülekoormatud taristu läbilaskevõime tõhus haldamine ning kajastada taristuettevõtjate ja taotlejate käitumist, võttes arvesse ENIMi, taristuettevõtjate, taotlejate ja muude käitamisega seotud sidusrühmade, reguleerivate asutuste ja ENRB kogemusi käesoleva artikli rakendamisel.

Artikkel 22

Läbilaskevõime analüüs laialdaselt kasutatava või ülekoormatud taristu korral

1. Taristuettevõtja korraldab läbilaskevõime analüüsi kuue kuu jooksul alates taristu tunnistamisest laialdaselt kasutatavaks või ülekoormatuks.

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

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

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

Taristuettevõtja avalikustab läbilaskevõime analüüsi tulemuse. ENIM tagab, et need väljaanded on kergesti kättesaadavad.

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

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

Artikkel 23

Läbilaskevõime suurendamise kava

1. Kuue kuu jooksul pärast läbilaskevõime analüüsi lõpuleviimist kooskõlas artikliga 22 valmistab taristuettevõtja ette läbilaskevõime suurendamise kava.

Läbilaskevõime suurendamise kavas määratakse kindlaks

- a) ülekoormuse põhjused;
- b) liikluse eeldatavad arengusuunad;
- c) taristu edasiarendamise piirangud;
- d) läbilaskevõime suurendamise võimalused ja kulud, sealhulgas eeldatavad muudatused juurdepääsutasudes.

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

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

Kõnealuse kava osas võib nõuda liikmesriigi eelnevat heakskiitu.

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

Asjakohase Euroopa transpordikoridori Euroopa koordinaator võtab [uue üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise määruse] artiklis 53 osutatud tööplaanis arvesse läbilaskevõime suurendamise kava.

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

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

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

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

Artikkel 24

Eriotstarbeline taristu

1. Ilma et see piiraks lõike 2 kohaldamist, on taristu läbilaskevõime kasutatav kõikide selliste liiklusliikide korral, mis ühilduvad marsruudiga, mis on ette nähtud kasutamiseks direktiivi (EL) 2016/797 ja selle alusel vastu võetud rakendusaktides kindlaks määratud tehniliste kirjelduste kohaselt.

2. Kui on olemas sobilikud alternatiivsed marsruudid ja kui artiklis 25 kindlaks määratud menetluse kohaselt on võimalik tõendada, et see on sotsiaalsest, majanduslikust ja keskkonnavalasest seisukohast põhjendatud, võib taristuettevõtja pärast huvitatud isikutega konsulteerimist määrata teatava taristu kasutamiseks teatavat liiki liiklusele. Sel juhul märgib taristuettevõtja selle määramise artikli 11 lõikes 2 osutatud planeerimisdokumentides ja reserveerib läbilaskevõime pakkumise kavas läbilaskevõime teatavat liiki liiklusele.

Selline määramine ei takista kõnealuse taristu kasutamist muud liiki liikluseks, kui läbilaskevõime on olemas.

3. Lõike 2 kohaselt määratud taristu märgitakse võrgustiku teadaandes, direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 49 osutatud taristuregistris, läbilaskevõime strateegias, läbilaskevõime mudelis ja läbilaskevõime pakkumise kavas.

Artikkel 25

Taristu läbilaskevõime eraldamine sotsiaal-majanduslike ja keskkonnavalaste kriteeriumide alusel

1. Kui taristuosa on tunnistatud laialdaselt kasutatavaks või ülekoormatuks tulevase liiklusgraafikuperioodi jooksul, eraldab taristuettevõtja selle taristuosa läbilaskevõime artiklis 17 osutatud läbilaskevõime mudelis ja artiklis 18 osutatud läbilaskevõime pakkumise kavas, mis on seotud asjakohase liiklusgraafikuperioodiga.
2. Raudteetaristu läbilaskevõime jaotamisel vastavalt lõikele 1 tegutseb taristuettevõtja kooskõlas artikliga 8.

Taristuettevõtja võtab arvesse mitut võrgustikku hõlmavate raudteeveoteenuste läbilaskevõimevajadust.

3. JAGU

Ajakava koostamine ja läbilaskevõime jaotamine

Artikkel 26

Läbilaskevõimega seotud õigused

1. Taotlejad võivad avaliku õiguse või eraõiguse alusel taotleda taristuettevõtjalt lepingu sõlmimist, mis annab õiguse kasutada direktiivi 2012/34/EL IV peatüki 2. jaos kindlaks määratud kasutustasu eest raudteetaristut.

Taristuettevõtjad annavad taristu läbilaskevõime kasutamise õiguse taotlejatele ühes järgmistest vormidest:

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

ENIM määrab kindlaks läbilaskevõime tehnilise kirjelduse omadused ja lisab need artiklis 6 osutatud läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistikku.

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

3. Läbilaskevõimega seotud õigused rongiliinina võib taotlejatele anda maksimaalselt üheks liiklusgraafikuperioodiks. Läbilaskevõimega seotud õigusi läbilaskevõime tehnilise kirjelduse vormis võib anda kauemaks kui üks liiklusgraafikuperiood vastavalt artiklitele 31 ja 33.
4. Kui käesolevas määruses ei ole ette nähtud teisiti, siis taristuettevõtjate ja taotlejate õigused ja kohustused, mis on seotud läbilaskevõime jaotamisega, nähakse ette lepingutega või liikmesriikide õigusega.
5. Kui taotleja kavatseb taotleda taristu läbilaskevõimet reisijateveoteenuse osutamiseks liikmesriigis, kus juurdepääs raudteetaristule on direktiivi 2012/34/EL artikli 11 kohaselt piiratud, teavitab ta sellest asjaomaseid taristuettevõtjaid ja reguleerivaid asutusi vähemalt 18 kuud enne selle liiklusgraafiku jõustumist, mille kohta läbilaskevõimet taotletakse. Selleks et asjaomased reguleerivad asutused saaksid hinnata võimalikku majanduslikku mõju olemasolevatele avaliku teenindamise lepingutele, peavad reguleerivad asutused tagama, et pädevaid asutusi, kes on sõlminud avaliku teenindamise lepingus kindlaks määratud marsruudil raudtee-reisijateveoteenuse lepingu, teisi huvitatud pädevaid asutusi, kellel on direktiivi 2012/34/EL artikli 11 alusel õigus juurdepääsu piirata, ja avaliku teenindamise lepingu alusel kõnealusel reisijateveoteenuse marsruudil tegutsevaid raudteeveo-ettevõtjaid teavitatakse viivitamata, ent hiljemalt kümne päeva jooksul.
6. Pärast läbilaskevõimega seotud õiguse määramist taotlejale ei saa saaja seda teisele ettevõtjale ega üksusele üle anda.

Igasugune üleandmine toob kaasa edaspidisest läbilaskevõime jaotamisest kõrvalejätmise.

Üleandmisena ei käsitata raudteeveo-ettevõtja poolt läbilaskevõime kasutamist sellise taotleja äritegevuse korraldamiseks, kes ei ole raudteeveo-ettevõtja.

Artikkel 27

Läbilaskevõime jaotamise meetodid

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

Läbilaskevõime jaotamisena käsitatakse ka mis tahes muudatusi jaotatud läbilaskevõimes.
2. Taotlejatel on õigus taotleda mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õigusi ning saada sellistele taotlustele vastuseid ühest kohast ja ühe toiminguna. Taristuettevõtjad teevad koostööd läbilaskevõime jaotamisel mitut võrgustikku hõlmavate raudteeveoteenuste, sealhulgas eelkõige rahvusvaheliste raudtee-kaubaveoteenuste ja rahvusvaheliste raudtee-reisijateveoteenuste jaoks.

Taristuettevõtjad jaotavad ja haldavad mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õigusi kooskõlas artikliga 28.
3. Taristuettevõtjad hoiavad neile esitatud teabe ärisaladust.
4. Taristuettevõtjad jaotavad taristu läbilaskevõimet digivahendite ja digiteenuste kaudu kooskõlas artikliga 62.

Mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õiguste puhul loob ENIM kooskõlas artikliga 62 ühtse liidese või ühise süsteemi, et hallata läbilaskevõime jaotamist ühest kohast ja ühe toiminguna.

5. Jaotatud läbilaskevõime taotlemisel või muutmisel järgivad taotlejad ja taristuettevõtjad artiklit 39.
6. Taristuettevõtja tühistab läbilaskevõimega seotud õiguse, mille kasutus on vähemalt ühe kuu jooksul jäänud alla võrgustiku teadaandega ette nähtud künnise, kui seda ei ole tinginud taotlejast sõltumatud mittemajanduslikud põhjused. ENIM määrab kindlaks künnise vahemikud ja lisab need artiklis 6 osutatud läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistikku.

Reguleeriv asutus jälgib käesoleva lõike läbipaistvat ja mittediskrimineerivat kohaldamist ning uurib saadud kaebusi.
7. Kui taristuettevõtja tühistab vastavalt lõikele 6 mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õigused, teavitab taristuettevõtja eest vastutav reguleeriv asutus sellest asjaomaseid reguleerivaid asutusi ja ENRRBd.

Artikkel 28

Mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õiguste andmise koordineerimine

1. Kui taristuettevõtja saab artikli 27 lõike 2 kohase mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õiguste taotluse, kooskõlastab ta oma tegevuse teiste asjaomaste taristuettevõtjatega vastavalt artiklile 53.
2. Koordineerimisega tagatakse eelkõige:
 - a) ühtse kontaktpunkti määramine, kes vastutab taotlejaga suhtlemise eest seoses mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õiguse taotlusega, millest teavitatakse taotlejat viivitamata pärast taotluse saamist;
 - b) mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õiguse vastavus kvaliteedi miinimumnõuetele, pidades silmas võrkudevahelist kooskõla ja selliseid aspekte nagu suunamine, ajakava, kättesaadavus erinevatel liiklemispäevadel ja jaotamise staatus;
 - c) mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õiguste järjepidev jaotamine, mis hõlmab eelkõige artiklis 36 osutatud konfliktide lahendamise konsensuslikku mehhanismi ja artiklis 37 osutatud konfliktide lahendamise ametlikku mehhanismi;
 - d) mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud jaotatud õiguste mis tahes muudatuste koordineerimine kooskõlas 4. jaoga, et tagada mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õiguste pidev terviklikkus.

Kui taristuettevõtjad ei määra ühtset kontaktpunkti, toimib konkreetse läbilaskevõimetootlusega seotud päringute korral ühtse kontaktpunktina taristuettevõtja, kelle võrgustikus asub esimene lähtekoht.

3. Taristuettevõtjad ei anna mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õiguste taotlustele vastamisel halvema kvaliteediga läbilaskevõimega seotud õigusi võrreldes ühe võrgustikuga seotud läbilaskevõime taotlustega.
4. Artiklis 40 osutatud läbilaskevõimega seotud õiguste muutmise eest makstava hüvitise puhul käsitatakse mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õigust ühe läbilaskevõimega seotud õigusena. Eelkõige peetakse ühes võrgustikus vääramatust jõust tingitud tühistamist vääramatust jõust tingitud tühistamiseks läbilaskevõimega seotud õiguse kohta kogu sellega hõlmatud liinil.

5. ENIM määrab kindlaks käesoleva artikli rakendamise üksikasjalikud menetlused ja meetodid ning lõike 2 punktis b osutatud kvaliteedi miinimumnõuded ning lisab need artiklis 6 osutatud läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistikku.

Artikkel 29

Koostöö raudteetaristu läbilaskevõime ja teenindusrajatiste jaotamisel

1. Teenindusrajatiste käitajad, kes esitavad soovituslikku teavet teenindusrajatise olemasoleva läbilaskevõime kohta vastavalt komisjoni rakendusmääruse (EL) 2017/2177¹² artikli 6 lõikele 3, teevad taristuettevõtjatega koostööd, et viimased pakuksid raudteerajatise läbilaskevõimet hõlmavaid rongiliine. Teised teenindusrajatiste käitajad võivad sõlmida taristuettevõtjatega lepingu läbilaskevõime ühiseks pakkumiseks.
2. Taristuettevõtjad esitavad lõikes 1 osutatud teenindusrajatiste loetelu võrgustiku teadaandes.
3. Taristuettevõtjad tagavad, et taotlejad saavad taotleda raudteetaristu ja lõikes 1 osutatud teenindusrajatiste läbilaskevõimega seotud õigusi ühest kohast ja ühe toiminguna.
4. Lõike 3 kohaldamisel koordineerivad taristuettevõtjad ja teenindusrajatiste käitajad läbilaskevõimet ja annavad läbilaskevõimega seotud õigused, sealhulgas läbilaskevõime raudteerajatistes, mis vastab taotleja nõuetele, või teevad jõupingutusi, et pakkuda otstarbekat alternatiivi.
5. Lõikes 1 osutatud teenindusrajatiste käitajad teevad taristuettevõtjale taotluse korral või vajaduse korral reaalajas digitaalselt kättesaadavaks teabe olemasoleva läbilaskevõime kohta kooskõlas artikliga 62.
6. Käesoleva artikli kohaldamisel ja kooskõlas artikliga 62 esitab ENIM suunised funktsionaalsete ja tehniliste nõuete kohta, mida kohaldatakse käesoleva artikli kohaldamisel raudteerajatiste käitajate ja taristuettevõtjate vahelise teabevahetuse suhtes. Ilma et see piiraks rakendusmääruse (EL) 2017/2177 artikli 2 kohaldamist, võivad teenindusrajatiste käitajad taotleda vabastust käesoleva artikli kohaldamisest. Sellised taotlused esitatakse reguleerivale asutusele ja neid tuleb nõuetekohaselt põhjendada. Reguleerivad asutused võivad nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel otsustada erandit pikendada.
7. ENRRB jälgib lõike 7 kohaldamist ja annab soovitusi erandite taotluste hindamisel kasutatavate kriteeriumide kohta.

Artikkel 30

Liiklusgraafik

1. Taristuettevõtjad kehtestavad uue liiklusgraafiku enne iga liiklusgraafikuperioodi algust. Liiklusgraafikuperioodi kestus on üks aasta.

Taristuettevõtjad algatavad läbilaskevõime jaotamisel liiklusgraafiku koostamise artiklis 32 osutatud iga-aastase jaotamismenetluse käigus, võttes arvesse artikli 31

¹² Komisjoni 22. novembri 2017. aasta rakendusmäärus (EL) 2017/2177 teenindusrajatistele ja raudteega seotud teenustele juurdepääsu kohta (ELT L 307, 23.11.2017, lk 1).

kohaste raamlepingute ja artikli 33 kohase jooksva planeerimise käigus jaotatud läbilaskevõimega seotud õigusi.

2. Taristuettevõtjad ajakohastavad liiklusgraafikut pidevalt kuni liiklusgraafikuperioodi lõpuni, võttes arvesse läbilaskevõimet, mis on jaotatud artiklis 33 osutatud jooksva planeerimise käigus, artiklis 34 osutatud ühekordse menetluse teel jaotatud läbilaskevõimet, artikli 39 kohaseid muudatusi läbilaskevõimega seotud õigustes ning ajakava muutmist seoses häirete ohjamise ja kriisiohjega vastavalt artiklile 41.

Artikkel 31

Läbilaskevõime jaotamine raamlepingute kaudu

1. Taotlejal on õigus taotleda taristu läbilaskevõimet ajavahemiku jooksul, mis ületab ühte liiklusgraafikuperioodi. Ilma et see piiraks ELi toimimise lepingu artiklite 101, 102 või 106 kohaldamist, jaotab taristuettevõtja sellise läbilaskevõime kõnealuse taotlejaga sõlmitud raamlepingute alusel, kui lõikest 3 ja lõikest 4 ei tulene teisiti.

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

Liikmesriigid võivad nõuda reguleeriva asutuse eelnevat heakskiitu raamlepingutele.
2. Raamlepingu sõlminud taotleja taotleb raamlepingus sisalduvate läbilaskevõime tehniliste kirjelduste muutmist vastavaks rongiliiniks vastavalt sellele raamlepingule.
3. Taristuettevõtjad sõlmivad raamlepingud üksnes juhul, kui taotletav läbilaskevõimega seotud õigus on kooskõlas artikli 11 lõikes 2 osutatud läbilaskevõime strateegilise planeerimise planeerimisdokumentidega. Taristuettevõtjad märgivad kõnealustes planeerimisdokumentides läbilaskevõime, mida nad kavatsevad reserveerida jaotamiseks raamlepingute alusel.
4. Raamlepingud ei tohi välistada asjakohase taristu kasutamist teiste taotlejate poolt või muudeks teenusteks. Selleks määravad taristuettevõtjad kindlaks raamlepingute alusel jaotatavad maksimaalsed osad kogu läbilaskevõimest ja lisavad need võrgustiku teadaandesse.
5. Raamlepingu tingimusi peab olema võimalik muuta, võimaldamaks raudteetaristut paremini kasutada, ilma et see piiraks artiklite 39 ja 40 kohaldamist.
6. Raamlepingute kaudu jaotatud läbilaskevõimega seotud õiguste muudatused hüvitatakse vastavalt artiklile 40, välja arvatud lõikes 5 osutatud juhul.
7. Raamlepingud sõlmitakse põhimõtteliselt I lisa 5. jaos osutatud ajavahemikuks. Taristuettevõtja võib erijuhtudel nõustuda lühemate või pikemate ajavahemikega. Mis tahes ajavahemikku, mis on pikem kui I lisa 5. jaos osutatud ajavahemik, põhjendatakse uute turuletulijate tõttu tehtavate sihtotstarbeliste investeeringute nõudega või teenuse olulise uudsusega.
8. Selliste teenuste korral, mille jaoks kasutatakse artiklis 24 osutatud eriotstarbelist taristut ja mis nõuavad taotlejalt nõuetekohaselt põhjendatud olulisi ja pikaajalisi investeeringuid, võib raamlepinguid sõlmida 15 aastaks. Pikem kui 15-aastane ajavahemik on lubatud üksnes erandjuhul, eelkõige suurte pikaajaliste investeeringute korral ning juhul, kui sellisele investeeringule laienevad mitmeaastast amortisatsiooniplaani sisaldavad lepingulised kohustused.

9. Taristuettevõtjad lisavad raamlepingute alusel jaotatud läbilaskevõime artiklis 17 osutatud läbilaskevõime mudelisse ja artiklis 18 osutatud läbilaskevõime pakkumise kavasse.
10. Iga raamlepingu üldine sisu tehakse kättesaadavaks kõikidele huvitatud isikutele, hoides samas ärisaladust.
11. Reguleerivate asutuste, pädevate asutuste ja raudteeveo-ettevõtjate kogemustele ning ENRRB tegevusele toetudes võib komisjon vastu võtta rakendusakti, milles määratakse kindlaks käesoleva artikli ja artikli 33 ühetaolise kohaldamise üksikasjalik kord ja kriteeriumid. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 72 lõikes 3 kindlaks määratud kontrollimenetlusega.

Artikkel 32

Läbilaskevõime jaotamine iga-aastase jaotamismenetluse alusel

1. Taristuettevõtja koostab liiklusgraafiku esimese tööversiooni konkreetseks liiklusgraafikuperioodiks, tuginedes järgmisele:
 - a) iga-aastase jaotamismenetluse käigus saadud läbilaskevõimega seotud õiguste taotlused;
 - b) asjakohase liiklusgraafikuperioodiga seotud läbilaskevõimega seotud õigused, mis on antud raamlepingute alusel vastavalt artiklile 31;
 - c) asjakohase liiklusgraafikuperioodiga seotud läbilaskevõimega seotud õigused, mis on antud jooksva planeerimise käigus vastavalt artiklile 33.
2. Taristuettevõtja jaotab läbilaskevõimet läbilaskevõime samaaegse jaotamise teel, et võimalikult suures ulatuses rahuldada kõik lõikes 1 osutatud taristu läbilaskevõime taotlused, kui lõigetest 5 ja 6 ei tulene teisiti. Taristuettevõtja võtab võimaluste piires arvesse kõiki taotlejatele kehtestatavaid piiranguid, sealhulgas mõju nende äritegevusele.
3. Kahe või enama läbilaskevõime taotluse vastuolu korral püüavad taristuettevõtjad kõigepealt konflikti lahendada artiklis 36 osutatud konfliktide lahendamise konsensusliku mehhanismi abil.
4. Kui lõikes 3 osutatud konfliktide lahendamise konsensusliku mehhanismiga ei ole läbilaskevõime konflikti lahendatud, kohaldavad taristuettevõtjad artiklis 37 osutatud konfliktide lahendamise ametlikku mehhanismi.
5. Vastavalt artiklitele 18 ja 20 eelistab taristuettevõtja taotlusi, mis on kooskõlas eelnevalt planeeritud läbilaskevõimega, mis on kindlaks määratud läbilaskevõime pakkumise kavaga. Selle tulemusena võib taristuettevõtja kas vastu võtta või tagasi lükata taotlusi, mis ei ole kooskõlas läbilaskevõime pakkumise kavaga.

Kui taristuettevõtja rahuldab taotlusi, mis ei ole kooskõlas läbilaskevõime pakkumise kavaga, püüab ta säilitada üldist tasakaalu artikli 18 lõikes 6 loetletud läbilaskevõime pakkumise kava elementide vahel.

Kui taristuettevõtja lükkab tagasi taotlused, mis ei ole kooskõlas läbilaskevõime pakkumise kavaga, teavitab ta asjaomast taotlejat viivitamata oma kavatsusest taotlus tagasi lükata. Viimasel on õigus esitada reguleerivale asutusele kaebus.
6. Iga-aastase jaotamismenetluse käigus antud läbilaskevõimega seotud õigused võivad hõlmata järgmist:

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

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

- 7. Taristuettevõtja järgib I lisa 4. jaos kindlaks määratud jaotamisgraafikut.
- 8. Taristuettevõtja vaatab läbi taotlused, mis on esitatud pärast esialgset tähtaega ja enne I lisa 4. jaos kindlaks määratud lõpptähtaega. Sel juhul jaotavad taristuettevõtjad läbilaskevõimega seotud õigused vastavalt I lisa 4. jao punktile 2.
- 9. Pärast esialgset tähtaega saadud liiklusgraafiku taotluste puhul, mida ei saa rahuldada liiklusgraafiku jaoks reserveeritud jääkläbilaskevõimega või olemasoleva planeerimata läbilaskevõimega, püüab taristuettevõtja pakkuda alternatiive teistsuguse marsruudi kaudu.
- 10. Taristuettevõtja konsulteerib liiklusgraafiku kavandi osas huvitatud isikutega. Huvitatud isikud on kõik taristu läbilaskevõimet taotlenud isikud ja muud isikud, kes soovivad, et neil lubataks avaldada arvamust seoses liiklusgraafiku mõjuga nende võimalustele liiklusgraafikuperioodil raudteeveoteenuseid osta.
- 11. Taristuettevõtja võtab vajalikud meetmed võimalike esilekerkinud probleemide lahendamiseks.

Artikkel 33

Läbilaskevõime jaotamine jooksva planeerimise kaudu

- 1. Taristuettevõtjad jaotavad läbilaskevõimet jooksva planeerimise käigus vastavalt I lisa 6. jaos kindlaks määratud tähtaegadele. Taristuettevõtjad reserveerivad sel eesmärgil läbilaskevõime artiklis 18 osutatud läbilaskevõime pakkumise kavas.
- 2. Jooksva planeerimise käigus antavad läbilaskevõimega seotud õigused võivad hõlmata järgmist:
 - a) rongiliinid või läbilaskevõime tehnilised kirjeldused kõigi sõidupäevade kohta liiklusgraafikuperioodi jooksul, mis hõlmab taotluses esitatud esimest liiklemispäeva;
 - b) läbilaskevõime tehnilised kirjeldused kõikide liiklusgraafikuperioodist väljapoole jäävate liiklemispäevade kohta, mis hõlmavad taotluse esimest päeva I lisa 6. jaos kindlaks määratud maksimaalse ajavahemiku ulatuses.

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

- 3. Ilma et see piiraks artikli 18 kohaldamist, jaotavad taristuettevõtjad läbilaskevõimet, mis on reserveeritud jooksvaks planeerimiseks, I lisa 5. jao punktis 2 kindlaks määratud jaotamispõhimõtte alusel.
- 4. Taristuettevõtjad võivad kooskõlas artiklis 20 kindlaks määratud nõuete ja tegevuskorraga keelduda läbilaskevõime jaotamisest jooksva planeerimise taotluste jaoks, kui taotlused ei ole kooskõlas artikli 18 kohaselt vastu võetud läbilaskevõime pakkumise kavaga. Keeldumine tehakse taotlejale viivitamata teatavaks. Taotlejal on õigus esitada reguleerivale asutusele kaebus.

5. Taristuettevõtjad teavitavad reguleerivat asutust kõikidest saadud läbilaskevõime taotlustest, mis ei vastanud läbilaskevõime pakkumise kavas kindlaks määratud olemasoleva läbilaskevõime parameetritele, olenemata sellest, kas need rahuldati või lükati tagasi. Selle teabe põhjal esitab reguleeriv asutus vähemalt iga kahe aasta järel arvamuse, milles võidakse taristuettevõtjale soovitada läbilaskevõime mudelit muuta.
6. Taristuettevõtja lükkab pärast reguleerivale asutusele teatamist või reguleeriva asutuse soovitusel jooksva planeerimise taotlused tagasi, kui need on korduvad ja vastavad läbilaskevõime omadustele, mis on tavaliselt jaotatud raamlepingutega vastavalt artiklile 31. Reguleeriv asutus teavitab sellistest otsustest ja soovitustest ENRRBd ning see tagab käesoleva lõike ühtse kohaldamise.

Artikkel 34

Läbilaskevõime jaotamine ühekordse menetluse alusel

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

Ühekordse menetluse käigus antud läbilaskevõimega seotud õigused peavad olema antud rongiliinidena.
2. Taristu läbilaskevõime jaotamine ühekordsete taotluste alusel põhineb saabumise järjekorras teenindamise põhimõttel.

Artikkel 35

Taristutöödest tulenevate läbilaskevõime piirangute ajakava koostamine

1. Taristuettevõtjad koostavad võimalikult kiiresti ajakava läbilaskevõime piirangute kohta, mis tulenevad artiklis 18 osutatud läbilaskevõime pakkumise kavaga hõlmamata taristutöödest.
2. Taristutööde ajakava koostamisel piiravad taristuettevõtjad nii palju kui võimalik mõju läbilaskevõime mudelis või läbilaskevõime pakkumise kavas sisalduvale eelnevalt planeeritud läbilaskevõimele.
3. Kui taristutöödest tuleneva läbilaskevõime piirangu ajakava koostamine nõuab jaotatud läbilaskevõimega seotud õiguse muutmist artikli 39 tähenduses, on asjaomastel taotlejatel õigus artiklis 40 osutatud hüvitisele.
4. Kui taristutöödest tuleneva läbilaskevõime piirangu ajakava koostamine nõuab jaotatud läbilaskevõimega seotud õiguse muutmist artikli 39 tähenduses, teeb taristuettevõtja kõik endast oleneva, et pakkuda asjaomastele taotlejatele alternatiivset läbilaskevõimet.

Selleks teavitab taristuettevõtja kõiki asjaomaseid taotlejaid asjakohaste läbilaskevõimega seotud õiguste planeeritud muutmisest. Ta pakub asjaomastele taotlejatele alternatiivse läbilaskevõimega seotud õigusi või algatab koordineerimise asjaomaste taotlejatega, et leppida kokku alternatiivse läbilaskevõimega seotud õigustes.
5. Taristutööde ajakava koostamisel vastavalt käesolevale artiklile järgivad taristuettevõtjad I lisa 3. jaos kindlaks määratud ajakava.

6. Taristuettevõtjad lisavad kõik taristutöödest tulenevad läbilaskevõime piirangud läbilaskevõime mudelisse ja läbilaskevõime pakkumise kavas, olenemata sellest, millal nende ajakava on koostatud.

Artikkel 36

Konfliktide lahendamise konsensuslik mehhanism ja taotluste kooskõlastamine

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

Ilma et see piiraks artikli 27 lõike 3 kohaldamist ja kõigi taotlejate nõusolekul võib taristuettevõtja luua kontakti kõigi taotlejate vahel, kes võivad olla seotud konflikti lahendamisega, et hõlbustada taotluste kooskõlastamist.
4. Riigisiseste raudteevõrkude läbilaskevõime taotluste kooskõlastamist reguleerivad põhimõtted esitatakse võrgustiku teadaandes.
5. Kui taristu läbilaskevõime taotlusi ei ole võimalik kooskõlastamata rahuldada, püüab taristuettevõtja rahuldada kõik taotlused kooskõlastamise kaudu.
6. Ilma et see piiraks kehtiva kaebemenetluse ning direktiivi 2012/34/EL artikli 56 kohaldamist, peavad liikmesriigid taristu läbilaskevõime jaotamisega seotud vaidluste korral tagama, et selliste vaidluste kiireks lahendamiseks on kättesaadav vaidluste lahendamise süsteem. See süsteem esitatakse võrgustiku teadaandes riigisiseste raudteevõrkude läbilaskevõime taotluste kohta. Kõnealuse süsteemi kohaldamisel tehakse otsus hiljemalt kümne tööpäeva jooksul.
7. Mitme võrgustikuga seotud läbilaskevõime taotluste korral rakendatakse lõigetes 1, 2 ja 3 kindlaks määratud konfliktide lahendamise konsensuslikku mehhanismi kooskõlas artikliga 53 ja sellesse kaasatakse võrgustiku koordinaator.
8. ENIM koostab suunised mitme võrgustikuga seotud läbilaskevõime taotluste jaoks ettenähtud konfliktide lahendamise konsensusliku mehhanismi kohta ning lisab need artiklis 6 osutatud läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistikku.

Artikkel 37

Konfliktide lahendamise ametlik mehhanism sotsiaal-majanduslike ja keskkonnaalaste kriteeriumide alusel

1. Kui artiklis 36 osutatud konfliktide lahendamise konsensusliku mehhanismiga ei ole läbilaskevõime konflikti lahendatud, jaotavad taristuettevõtjad taristu läbilaskevõime vastavalt artiklile 8.
2. Konfliktide lahendamise ametlikku mehhanismi kontekstis võetakse mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õiguste taotlusi tervikuna arvesse. Kui vastavalt artikli 8 lõikele 6 kohaldatakse erinevaid siseriiklikke parameetreid, kasutatakse neid parameetreid vastavate osade kohta.
3. Sarnaste omaduste ja sotsiaal-majandusliku profiiliga raudteeveoteenuseid hõlmavate vastuoluliste läbilaskevõime taotluste korral jaotab taristuettevõtja läbilaskevõime enampakkumise alusel või viisil, mis annab juurdepääsu suurimale arvule taotlejatele. Viimast meetodit kohaldatakse reguleeriva asutuse nõusolekul.

Artikkel 38

Läbilaskevõime jaotamise ajakava

1. Taristuettevõtja ja taotlejad järgivad I lisa 4., 5., 6. ja 7. jaos kindlaks määratud läbilaskevõime jaotamise ajakava.
2. Taristuettevõtjad võivad määrata käesolevas määruses ja direktiivi 2012/34/EL VI lisa punkti 2 alapunktis b osutatust erinevad läbilaskevõime jaotamise ajakava ajavahemikud ja koostamise tähtajad, juhul kui rahvusvaheliste rongiliinide kehtestamisel koostöös kolmandate riikide taristuettevõtjatega võrgustikus, mille rööpmelaius erineb liidu peamise raudteevõrgustiku omast, on oluline mõju läbilaskevõime jaotamise ajakavale üldiselt.
3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 71 vastu delegeeritud õigusakte I lisa 4., 5., 6. ja 7. jao muutmiseks, et tagada tõhus jaotamismenetlus ning käsitleda asjaomaste sidusrühmade tehnilisi, planeerimis-, käitus- ja ärihuve seoses ajakava koostamise ja läbilaskevõime jaotamisega.

4. JAGU

Kohandamine ja ajakava muutmine

Artikkel 39

Läbilaskevõimega seotud õiguste muudatused pärast jaotamist

1. Taristuettevõtjad võivad muuta taotlejale jaotatud läbilaskevõimega seotud õigusi omal algatusel üksnes kooskõlas käesoleva määrusega. Taotlejad võivad igal ajal taotleda jaotatud läbilaskevõime muutmist. Tühistamist käsitatakse teatavat liiki muudatusena.

Jaotatud läbilaskevõimega seotud õiguste muutmise korral kohaldatakse artiklit 40. Taristuettevõtjad ajakohastavad viivitamata artiklis 30 osutatud liiklusgraafikut.
2. Taristuettevõtjad ja taotlejad piiravad läbilaskevõimega seotud õiguste muudatusi pärast jaotamist suurimal võimalikul määral kooskõlas artikli 2 lõikes 3 kindlaks määratud eesmärkidega.

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

Taristuettevõtjad võivad märkida erinevad tähtajad ühe võrgustiku läbilaskevõimega seotud õiguste jaotamiseks ja mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õiguste jaotamiseks. Taristuettevõtjad esitavad võrgustiku teadaandes teabe rongiliini rajamiseks kuluva aja kohta. See aeg ei tohi olla pikem kui I lisa 8. jaos osutatud tähtajad.

4. Läbilaskevõimega seotud õiguse muutmise korral kohaldatavates nõuetes ja tegevuskorras võetakse arvesse läbilaskevõimega seotud õiguse muutmise mõju taotleja käitus- ja äritegevusele. Sel eesmärgil liigitatakse muudatused nende mõju alusel vastavalt käesoleva artikli lõikele 8 ja nendega kaasnevad artiklis 40 osutatud erinevad hüvitisemäärad.

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

Taristuettevõtja, kes muudab mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õigust, vastutab menetluse eest, mille eesmärk on kooskõlastada mitme võrgustiku alternatiivse läbilaskevõimega seotud õiguste jaotamist teiste asjaomaste taristuettevõtjatega, ning teavitab taotlejat ja kõiki asjaosalisi kooskõlastamise tulemustest. Selleks tulemuseks võib olla kas mitme võrgustiku alternatiivse läbilaskevõimega seotud õiguste jaotamine või teave selle kohta, et alternatiivse läbilaskevõimega seotud õigus ei ole kättesaadav.

6. Käesoleva määruse kohaldamisel loetakse jaotatud läbilaskevõimega seotud õiguse kasutamata jätmist raudteeveo-ettevõtjate poolt samaväärseks tühistamisega asjakohase rongisõidu päeval.

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

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

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

Nendes ühtlustatud menetlustes eristatakse muudatusi, millel on taotlejatele ja raudteeveo-ettevõtjatele oluline äri- ja käitumusliku, ning vähese mõjuga muudatusi. Olulise mõjuga muudatuseks liigitamiseks kasutatavate kriteeriumide puhul võetakse muu hulgas arvesse raudteeveo-ettevõtja suutlikkust osutada teenust vastavalt oma lepingulistele kohustustele, väljumisviivitusi või marsruudi muutmist, mis toob kaasa vahemaa, sõiduaja, raudteele juurdepääsu kasutustasude või muude seotud kulude suurenemise, samuti nende muudatuste künniseid. Olulise mõjuga muudatuste suhtes kohaldatakse rangemaid kriteeriume.

9. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 71 vastu delegeeritud õigusakte I lisa 8. jao muutmiseks, et tagada tõhus kohandamine ja ajakava muutmine, võttes arvesse asjaomaste sidusrühmade tehnilisi, planeerimis-, käitus- ja ärikaalutlusi.

Artikkel 40

Hüvitis läbilaskevõimega seotud õiguste muutmise eest

1. Kui taristuettevõtja või taotleja ei täida oma kohustusi seoses jaotatud läbilaskevõimega seotud õigusega ja kui selle tulemuseks on artikli 39 kohaselt oluliseks liigitatud muutus, maksab muudatuse algatanud pool teisele poolele hüvitist.
2. Lõikes 1 osutatud hüvitist ei maksta vääramatu jõu korral.
3. Pärast ENRRBga konsulteerimist määrab ENIM kindlaks ühtlustatud tingimused, mis annavad alust hüvitise maksmiseks. Nende tingimuste puhul võetakse arvesse artikli 39 lõigetes 4 ja 8 kindlaks määratud eeskirju. ENIM lisab need tingimused artiklis 6 osutatud läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistikku. ENRRB avaldab arvamuse ENIMi kindlaks määratud tingimuste kohta.
4. Pärast reguleeriva asutuse heakskiitu esitavad taristuettevõtjad võrgustiku teadaandes taotlejate makstava hüvitise suurus.

Reguleeriv asutus määrab taristuettevõtja ettepanekul ning pärast taotlejatega ja võimalike taotlejatega konsulteerimist kindlaks taristuettevõtja makstava hüvitise suurus. Taristuettevõtja avaldab selle teabe võrgustiku teadaandes.

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

Taristuettevõtjad ja reguleerivad asutused võivad kehtestada erinevaid hüvitise suursi sõltuvalt muudatuse mõjust ning sellest, kas läbilaskevõimet saab ümber jaotada ja võimaldada kasutada teisel taotlejal. Kõnealuste suuruste puhul võetakse eelkõige arvesse artikli 39 lõigete 4 ja 8 nõudeid, muudatuse taotlemisest või muutmisest kuni rongi liikumiseni jäänud aega ning läbilaskevõimega seotud õigusega hõlmatud raudteetaristu kasutusmäära.
5. Mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õiguste puhul kehtib taotlejale hüvitise maksmise kohustus taristuettevõtja või taristuettevõtjate suhtes, kes vastutavad läbilaskevõimega seotud õiguse muutmise eest, võttes arvesse läbilaskevõimega seotud õigust tervikuna ja juhul, kui vastutab rohkem kui üks taristuettevõtja, nende võrgustike pikkuse suhet läbilaskevõimega seotud õigusega. Kogu läbilaskevõimega seotud õiguse eest makstav hüvitis ei tohi ületada taristuettevõtja poolt jaotatud läbilaskevõime eest makstavat hüvitist, mis on korrutatud kolmega.
6. Reguleerivad asutused teevad läbilaskevõimega seotud õiguse muutmise või hilinenud hüvitise põhjusega seotud vaidluste kohta otsuse viivitamata ja ühe kuu jooksul alates kogu vajaliku teabe kogumisest, et hinnata muudatuse põhjust. Reguleerivad asutused teavitavad sellistest otsustest ENRRBd ja võivad ENRRBga nende suhtes konsulteerida. ENRRB tagab, et sellised otsused on sidusad ja põhinevad üldtunnustatud põhimõtetel.
7. Komisjon võib võtta vastu rakendusakte, milles määratakse kindlaks hüvitise maksmise tingimused, läbilaskevõimega seotud õiguste muudatuste liigitamine ja

hüvitise suuruste kindlaksmääramise meetodid. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 72 lõikes 3 kindlaks määratud kontrollimenetlusega.

Artikkel 41

Ajakava muutmine seoses häirete ohjamise ja kriisiohjega

1. Artiklis 46 osutatud võrguhäire või artiklis 47 osutatud kriisiolukorra korral teeb asjaomane taristuettevõtja või teevad asjaomased taristuettevõtjad kõik võimalikud jõupingutused raudteevõrgustiku häirest mõjutatud liikluse ümberkorraldamiseks. Selleks jaotavad taristuettevõtjad raudteetaristu läbilaskevõimet kooskõlas artiklis 44 osutatud liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje piiriülese koordineerimise Euroopa raamistikuga, tuginedes artikli 19 kohaselt koostatud erandolukorra lahendamise plaanidele ning tehes tihedat koostööd käitamisega seotud sidusrühmade ja vajaduse korral muude asjaomaste sidusrühmadega.
2. ENIM töötab välja ja võtab vastu suunised taristu läbilaskevõime haldamiseks ja jaotamiseks raudteevõrgustiku häire korral läbipaistval ja mittediskrimineerival viisil. Eelkõige esitab ENIM suunised läbilaskevõime samaaegse jaotamise ja saabumise järjekorras teenindamise põhimõtte kohaldamise kohta.

Kui kohaldatakse samaaegset jaotamist, esitab ENIM suunised kohaldatavate menetluste kohta, mis hõlmavad vajaduse korral artiklis 36 osutatud konfliktide lahendamise konsensusliku mehhanismi ja artiklis 37 osutatud konfliktide lahendamise ametliku mehhanismi kohaldamist. ENIM lisab need suunised artiklis 6 osutatud läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistikku.
3. Ajakava muutmisel ei tohi taristuettevõtjad ühepoolselt muuta ega tühistada olemasolevaid läbilaskevõimega seotud õigusi häirete ohjamise eesmärgil. Reguleerivate asutuste, taristuettevõtjate ja raudteeveo-ettevõtjate kogemustele ning ENIMi ja ENRRB tegevusele tuginedes võib komisjon siiski vastu võtta rakendusakti, milles määratakse kindlaks ajakava muutmise kriteeriumid ja menetlused, sealhulgas taristuettevõtjate poolt jaotatud läbilaskevõimega seotud õiguste ühepoolsed muudatused raudteevõrgustiku häirete ohjamise eesmärgil. Kõnealune rakendusakt võetakse vastu kooskõlas artikli 72 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.
4. Taristuettevõtjad ja taotlejad võivad vabatahtlikult sõlmida kokkuleppeid, millega nähakse raudteevõrgustiku häire korral ette teatavate läbilaskevõimega seotud õiguste asendamine. Sellised kokkulepped tuleb ära märkida artiklis 19 osutatud erandolukorra lahendamise plaanis.
5. Rohkem kui ühe võrgustiku liiklust mõjutava raudteevõrgustiku häire korral kooskõlastavad asjaomased taristuettevõtjad alternatiivse läbilaskevõime jaotamist kooskõlas artikliga 53 ning artiklis 44 osutatud liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje piiriülese koordineerimise Euroopa raamistikuga.

III PEATÜKK LIIKLUSKORRALDUS, HÄIRETE OHJAMINE JA KRIISIOHJE

Artikkel 42

Liikluskorraldus, häirete ohjamine ja kriisiohje

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

Selleks teevad taristuettevõtjad järgmist:

- a) liikluskorraldus tavapärastes töötingimustes, mis hõlmavad vahejuhtumite ohjamist, mille tulemuseks on piiratud kõrvalekalded liiklusgraafikust;
 - b) häirete ohjamine, et kõrvaldada olulised häired võrgustiku tegevuses, mis nõuab kooskõlastatud tegevust kooskõlas artikliga 46;
 - c) liikluskorraldus kriisiolukordades, nagu on kindlaks määratud artiklis 47.
2. Ulatuslike kriisiolukordade korral nii transpordisektoris kui ka väljaspool seda võivad liikmesriigid rakendada meetmeid, mis kalduvad kõrvale tavaolukorras kohaldatavatest eeskirjadest kooskõlas artikliga 47. Sellistel juhtudel ja kui see on asjakohane, võtavad taristuettevõtjad vastu erinõuded ja tegevuskorra ning kohaldavad neid vastavalt artiklis 47 kindlaks määratud tingimustele.
 3. Liikluse korraldamisel järgivad taristuettevõtjad artiklis 2 kindlaks määratud põhimõtteid.

Eelkõige peavad taristuettevõtjad minimeerima häireid ja nende mõju raudteeliiklusele ning

- a) tagama kiire ja koordineeritud reageerimise häiretele, eelkõige raudteevõrgustiku häirete ja kriisiolukordade korral;
- b) stabiliseerima ja optimeerima raudteeliiklust kogu raudteevõrgustiku häirete ja kriiside kestuse ajal;
- c) esitama asjakohase, täpse ja ajakohase teabe käitamisega seotud sidusrühmadele ja teistele asjaosalistele, eelkõige asutustele, kes vastutavad kriisiolukordade ohjamise eest väljaspool raudteesektorit. See teave esitatakse asjakohaste vahenditega, sealhulgas artiklis 62 osutatud vahenditega.

Artikkel 43

Liikluskorralduse ja häirete ohjamise nõuded ja tegevuskord

1. Taristuettevõtjad kehtestavad nõuded ja tegevuskorra, et hallata rongiliikluse kõrvalekaldeid liiklusgraafikust. Need nõuded ja tegevuskord avaldatakse direktiivi 2012/34/EL artiklis 27 osutatud võrgustiku teadaandes ning need hõlmavad liikluskorraldust käesoleva määruse artikli 42 lõike 1 punktides a, b ja c kindlaks määratud olukordades.
2. Lõikes 1 osutatud nõuete ja tegevuskorra eesmärk on minimeerida liiklusgraafikust kõrvalekaldumise üldist mõju raudteeliiklusele, võttes arvesse kõikide transpordiliikide vajadusi. Need põhimõtted võivad hõlmata eelisõigust käsitlevaid eeskirju erinevat tüüpi liikluse korraldamise kohta ning konkreetseid menetlusi, kriteeriume ja eesmärke, mida tuleb kohaldada optimeerimispõhises lähenemisviisis, mis põhineb sihtfunktsiooni optimeerimisel, näiteks viivitusminutite või tavapärase tegevuse juurde naasmiseks kuluva aja minimeerimine, mitte selgesõnalised eelisõigust käsitlevad eeskirjad.
3. Tehnilisest rikkest või õnnetusest tingitud rongiliikluse häirete puhul võtab taristuettevõtja kõik vajalikud meetmed tavapärase olukorra taastamiseks. Selleks

rakendab ta erandolukorra lahendamise plaani kooskõlas artikliga 19. Juhul kui häire võib mõjutada piiriülest liiklust, teevad asjaomased taristuettevõtjad koostööd tavapärase piiriülese liikluse taastamiseks kooskõlas artiklis 44 osutatud liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje piiriülese koordineerimise Euroopa raamistikuga.

4. Lõikes 1 osutatud nõuete ja tegevuskorra kehtestamisel võtavad taristuettevõtjad võimalikult suurel määral arvesse artiklis 44 osutatud liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje piiriülese koordineerimise Euroopa raamistikku. Nad selgitavad võrgustiku teadaandes mis tahes kõrvalekaldumist liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje koordineerimise Euroopa raamistikus kehtestatud üldistest nõuetest ja tegevuskorrast.
5. Vääramatu jõu korral ning taristu ajutise kasutamiskõlbmatuse viivast vahejuhtumist tuleneva äärmise vajaduse korral võib jaotatud läbilaskevõimega seotud õigused eelneva hoiatuseta ära võtta ajaks, mis on süsteemi parandamiseks vajalik.

Kui taristuettevõtja seda vajalikuks peab, võib ta nõuda, et raudteeveo-ettevõtjad teeksid talle kättesaadavaks vahendid, mida ta peab tavapärase olukorra võimalikult kiireks taastamiseks kõige sobilikumaks.
6. Liikmesriigid võivad nõuda, et raudteeveo-ettevõtjad võtaksid osa ohutusnormidele ja -eeskirjadele vastavuse tagamisest ja järelevalvest.

Artikkel 44

Liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje piiriülese koordineerimise Euroopa raamistik

1. ENIM töötab välja ja võtab vastu liikluskorralduse, liiklushäirete ohjamise ja kriisiohje piiriülese koordineerimise Euroopa raamistiku kooskõlas artikliga 42 hiljemalt [12 kuud pärast käesoleva määruse jõustumist].

ENIM töötab koostöös käitamisega seotud sidusrühmade ja huvitatud isikutega välja liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje piiriülese koordineerimise Euroopa raamistiku artiklis 54 osutatud konsultatsiooniprotsessi kaudu, võttes arvesse määruse (EL) 2012/2085 IV jaotise alusel loodud Euroopa raudtee ühisettevõtte tööd.
2. Liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje piiriülese koordineerimise Euroopa raamistik sisaldab suuniseid taristuettevõtjate, raudteeveo-ettevõtjate ja muude käitamisega seotud sidusrühmade vaheliseks koordineerimiseks.
3. Eelkõige sisaldab liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje piiriülese koordineerimise Euroopa raamistik V lisas loetletud elemente.

Artikkel 45

Liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje koordineerimine

Taristuettevõtjad koordineerivad liikluskorraldust kooskõlas artikliga 53 ning artiklis 44 osutatud liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje piiriülese koordineerimise Euroopa raamistiku alusel.

Kordineerimisega tagatakse eelkõige:

- a) minimaalsed häired rahvusvaheliste raudteeveoteenuste käitamisel nii tavapärasel käitamisel kui ka häiritud olukordades;
- b) piiriüleste lõikudega seotud konkreetsete probleemide, mis tulenevad muu hulgas piiratud koostalitlusest seoses taristuga, tehnilise varustuse ja käitamisega, personali keele- ja koolitusnõuetega ning haldus- või piiriformaalsustega, nõuetekohane arvesse võtmine;
- c) ajakohastatud ja asjakohase teabe tõhus vahetamine taristuettevõtjate, taotlejate, raudteeveo-ettevõtjate ja muude käitamisega seotud sidusrühmade vahel ning vajaduse korral ELi tasandi asjakohased kriisiohje juhtimisstruktuurid, sealhulgas kooskõlas artikliga 62.

Artikkel 46

Raudteevõrgustiku häired

1. Kui vahejuhtum toob kaasa või tõenäoliselt toob kaasa võrgustiku toimimise piirangud, mis nõuavad käitamisega seotud sidusrühmade kooskõlastatud tegevust, et tagada piirangute ajal liikluse parim võimalik korraldamine, hindavad mõjutatud taristuettevõtjad vahejuhtumi tõenäolist kestust ja mõju kogu kättesaadava teabe ja varasemate kogemuste põhjal.

Kui hinnanguline kestus ja mõju vastavad VI lisas kindlaks määratud raudteevõrgustiku häirete deklareerimise kriteeriumidele, kuulutavad asjaomased taristuettevõtjad välja raudteevõrgustiku häire ja rakendavad artiklis 43 kindlaks määratud meetmeid.
2. Kui vahejuhtumil on või tõenäoliselt on mõju rohkem kui ühele võrgustikule, teatab taristuettevõtja, kelle juures vahejuhtum toimus, mitme võrgustikuga seotud häirest ja koordineerib meetmeid kooskõlas artiklitega 44, 45 ja 53.
3. ENIM määrab kindlaks ühtlustatud meetodi raudteevõrgustiku häirete tõenäolise kestuse ja mõju hindamiseks ning lisab selle artiklis 44 osutatud liikluskorralduse ja kriisiohje koordineerimise Euroopa raamistikku.
4. Taristuettevõtja teatab huvitatud isikutele nii kiiresti kui võimalik sellest, et taristu läbilaskevõimet ei saa kasutada, eelkõige vahejuhtumi tõttu.

Kui reguleeriv asutus peab seda vajalikuks, võib ta nõuda, et taristuettevõtja teeks sellise teabe talle kättesaadavaks.
5. Võrgustiku koordinaator kogub teavet raudteevõrgustiku häirete kohta, analüüsib reageerimist, teeb järeldusi selliste vahejuhtumite haldamise tulemuslikkuse kohta ja konsulteerib käitamisega seotud sidusrühmadega vastavalt artiklile 54 ning esitab aruande ENIMile ja tulemuslikkuse hindamise asutusele.
6. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 71 vastu delegeeritud õigusakte VI lisa muutmiseks, et tagada tulemuslik ja tõhus raudteevõrgustiku häirete ohjamine, võttes arvesse asjaomaste sidusrühmade tehnilisi, planeerimis-, käitus- ja ärikaalutlusi.

Artikkel 47

Kriisiolukorrad

1. Avaliku julgeoleku, terviseepideemiade, loodusõnnetuste, keskkonna-, kaitse- ja julgeolekukriisidega seotud kriiside korral, millel on või eeldatavasti on oluline mõju

raudteeveoteenuste pakkumisele või nõudlusele, lubatakse liikmesriikidel kohaldada erakorralisi meetmeid, mis erandina käesoleva määruse eeskirjadest hõlmavad järgmist:

- a) läbilaskevõimega seotud õiguste tühistamine ilma hüvitiseta;
- b) alternatiivsed põhimõtted, nõuded ja tegevuskord läbilaskevõime haldamiseks, eelkõige taristu piiratud läbilaskevõime jaotamiseks;
- c) alternatiivsed liikluskorraldusmenetlused;
- d) alternatiivsete marsruutide kasutamine;
- e) läbilaskevõime pakkumise kavade muutmine.

Asjaomane liikmesriik tagab, et erakorraliste meetmete puhul järgitakse võimalikult suurel määral käesolevas määruses kindlaks määratud läbilaskevõime ja liikluskorralduse põhimõtteid ning kasutatakse olemasolevaid kavasid, mis on koostatud vastavalt artiklile 19. Liikmesriik koordineerib selliseid erakorralisi meetmeid teiste liikmesriikidega.

2. Asjaomane liikmesriik teavitab viivitamata komisjoni ja ENIMit oma otsusest kohaldada erakorralisi meetmeid ning esitab nende meetmete põhjenduse ja kirjelduse ning nende kohaldamise eeldatava kestuse. Vajaduse korral teavitavad liikmesriigid ka komisjoni ja teabevahetuse keskasutusi, nagu on ette nähtud [ühtse turu hädaolukorra mehhanismi määruse] artikliga 8.
3. Taristuettevõtja määrab vastavalt artiklile 60 teabekeskuse, mis annab komisjonile, ENIMile, teistele taristuettevõtjatele ja teistele huvitatud isikutele teavet erakorraliste meetmete kohta ning aitab selliseid meetmeid koordineerida.
4. Kui erakorralistel meetmetel on märkimisväärne mõju piiriülesele liiklusele, koordineerivad taristuettevõtjad oma tegevust vastavalt artiklitele 53 ja 54. Koordineerimisel spetsiaalsete koordineerimisstruktuuride kaudu kooskõlas artikli 53 lõike 2 punktiga a kaasatakse komisjon ja asjaomased liikmesriigid.
5. Komisjoni taotlusel esitavad reguleerivad asutused ja ENRRB komisjonile oma arvamuse erakorraliste meetmete kohta komisjoni määratud tähtaja jooksul. Komisjon võib vastu võtta otsuseid, millega nõutakse liikmesriigilt erakorraliste meetmete kehtetuks tunnistamist, kui neid ei peeta vajalikuks.
6. Liikmesriigid esitavad vajaduse korral või komisjoni taotluse korral ajakohastatud teavet. Liikmesriigid esitavad komisjoni määratud tähtaja jooksul kogu teabe, mida komisjon erakorraliste meetmete kohta nõuab.
7. Kriisiolukordade ohjamise eest vastutavad ametiasutused, sealhulgas sõjavägi, elanikkonnakaitseasutused ja teised võivad korraldada õppusi, mis matkivad käesoleva artikli kohaldamisalasse kuuluvaid kriisiolukordi. Sellisel juhul jaotab taristuettevõtja vajaduse korral läbilaskevõime, sealhulgas tühistab vajaduse korral jaotatud läbilaskevõimega seotud õigused. Asjaomased ametiasutused maksavad asjaomastele taotlejatele hüvitist vastavalt artiklile 40.

Artikkel 48

Liikluskorraldust käsitleva teabe vahetamine

1. Kõigil käitamisega seotud sidusrühmadel, kes on raudteeveoteenuse osutamisega otseselt seotud, on õigus tutvuda VIII lisas kindlaks määratud teabega kõnealuse raudteeveoteenuse kohta.
Asjaosalised võivad seda teavet kasutada üksnes käesoleva määruse ning direktiivi (EL) 2016/797 ja kõnealuse direktiivi alusel vastu võetud rakendusaktide kohaldamisel, kui lepingutes ei ole kindlaks määratud teisiti.
2. Teave tehakse kättesaadavaks vastavalt artiklile 62.
3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 71 vastu delegeeritud õigusakte VIII lisa muutmiseks, et tagada, et see kajastab kõiki muudatusi koostalitluse tehnilises kirjelduses, mis on kindlaks määratud direktiivi (EL) 2016/797 kohaselt vastu võetud asjakohastes rakendusaktides, ning võttes arvesse asjaomaste sidusrühmade tehnilisi, planeerimis-, käitus- ja ärikaalutlusi.

IV PEATÜKK

TULEMUSLIKKUSE HINDAMINE

Artikkel 49

Tulemuslikkuse hindamise üldpõhimõtted

1. Kooskõlas direktiivi 2012/34/EL artikli 7f punktiga d jälgib ja hindab ENIM raudteetaristuteenuste tulemuslikkust, võttes arvesse käesoleva määruse artiklis 2 kindlaks määratud üldesmärgid. Taristuettevõtjad jälgivad ka raudteeveoteenuste tulemuslikkust.
2. Selleks kehtestavad taristuettevõtjad direktiivi 2012/34/EL artikli 8 lõikes 3 osutatud kavas oma tulemuslikkuse eesmärgid, võttes arvesse kõnealuse direktiivi artiklis 30 osutatud lepingutes kindlaks määratud eesmärgid. Nad kehtestavad ja rakendavad menetlusi, et jälgida eesmärkide saavutamisel tehtud edusamme ja esitada nende kohta aruandeid, teha koos käitamisega seotud sidusrühmadega kindlaks tulemuslikkuse puudujääkide põhjused ning kavandada ja rakendada parandusmeetmeid tulemuslikkuse suurendamiseks. Nendes menetlustes võetakse arvesse käesoleva määruse artiklis 50 osutatud tulemuslikkuse hindamise Euroopa raamistikku. Taristuettevõtjad selgitavad võrgustiku teadaandes, miks nad kalduvad kõrvale tulemuslikkuse hindamise Euroopa raamistikus kehtestatud ühistest menetlustest.
3. ENIM teeb tulemuslikkuse hindamisel koostööd Euroopa koordinaatoritega vastavalt [uue üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise määruse] artiklis 18 kindlaks määratud Euroopa transpordikoridoride käituse nõuetele.

Artikkel 50

Tulemuslikkuse hindamise Euroopa raamistik

1. ENIM koostab [12 kuud pärast käesoleva määruse jõustumist] tulemuslikkuse hindamise Euroopa raamistiku ja rakendab seda. Selles raamistikus võetakse eelkõige arvesse artikli 2 lõikes 3, artikli 8 lõikes 4 ja artikli 42 lõikes 3 kindlaks määratud põhimõtteid ning [uue üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise määruse

artiklis 18] kindlaks määratud käitusnõudeid, tulemuslikkuse eesmärgi ja sihtväärtusi.

2. Euroopa raamistik hõlmab VII lisas kindlaks määratud tulemusvaldkondi. Eelkõige hõlmab see järgmist:
 - a) VII lisas kindlaks määratud tulemusvaldkondades käsitletavate esmatähtsate tulemuslikkuse küsimuste loetelu;
 - b) tulemusnäitajad, mis võimaldavad jälgida edusamme tulemuslikkuse küsimustes, sealhulgas meetodika ja andmenõuded selliste näitajate arvutamiseks;
 - c) kriteeriumid ja menetlused tulemuslikkuse eesmärkide kindlaksmääramiseks taristuettevõtjate tasandil;
 - d) menetlused punktides a kuni c nimetatud elementide jälgimiseks ja läbivaatamiseks, samuti parandusmeetmete rakendamiseks ja lõikes 4 osutatud tulemuslikkuse eesmärkide saavutamiseks.
3. Lõike 2 punkti d alusel vaatab ENIM regulaarselt läbi tulemuslikkuse hindamise Euroopa raamistiku ja selle rakendamise tulemused ning teeb ettepanekuid raamistiku asjakohaste muudatuste kohta.
4. Taristuettevõtjad võtavad oma ülesannete täitmisel võimalikult suurel määral arvesse tulemuslikkuse hindamise Euroopa raamistikku. Eelkõige lisavad taristuettevõtjad direktiivi 2012/34/EL artikli 8 lõikes 3 osutatud äriplaani käesoleva artikli lõike 2 punkti c kohaselt kindlaks määratud eesmärgid. Need eesmärgid hõlmavad [uue üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise määruse artikli 18 lõike 1 punktides a ja b] kindlaks määratud sihtväärtusi.
5. Komisjon võib kooskõlas artikli 72 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusega võtta vastu rakendusakte, milles määratakse kindlaks üksikasjalikud nõuded lõike 2 punktides b kuni d osutatud elementide kohta. Seejuures võtab komisjon arvesse ENIMi poolt lõike 3 kohaselt tehtud tööd ja tulemuslikkuse hindamise asutuse soovitusi.

Artikkel 51

Euroopa tulemuslikkuse hindamise aruanne

1. Ilma et see piiraks direktiivi 2012/34/EL artikli 15 ja komisjoni rakendusmääruse (EL) 2015/1100¹³ artikli 3 kohaldamist, koostab ja avaldab ENIM hiljemalt [24 kuud pärast käesoleva määruse jõustumist] käesoleva määruse artiklis 50 osutatud tulemuslikkuse hindamise Euroopa raamistiku alusel Euroopa tulemuslikkuse hindamise aruande ning avaldab selle igal aastal.
2. Tulemuslikkuse hindamise asutus koostab aruande eraldiseisva osa, milles antakse hinnang raudteetaristu teenuste ja raudteevee teenuste tulemuslikkusele, antakse soovitusi esmajärjekorras käsitletavate tulemuslikkusega seotud küsimuste kohta ning antakse soovitusi tulemuslikkuse suurendamiseks võetavate meetmete kohta.

¹³ Komisjoni 7. juuli 2015. aasta rakendusmäärus (EL) 2015/1100 liikmesriikide aruandekohustuste kohta raudteeturu järelevalve raames (ELT L 181, 9.7.2015, lk 1).

3. Tulemuslikkuse hindamise aruanne hõlmab vähemalt määruses [uus üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise määrus] osutatud Euroopa transpordikoridoridega hõlmatud liine ja sisaldab [artikli 53 lõike 3 punktis g] nõutud teavet. Esitav teave peab olema geograafilise kohaldamisala poolest piisavalt üksikasjalik ja hõlmama piisavalt pikka ajavahemikku, et võimaldada asjakohaseid tõlgendusi.
4. Tulemuslikkuse hindamise aruanne sisaldab eraldi osa käesoleva määruse artikli 53 kohase taristuettevõtjate vahelise koordineerimise tulemuslikkuse ja artiklis 54 osutatud konsultatsioonimehhanismi kohta.

Artikkel 52

Tulemuslikkuse hindamise asutus

1. Komisjon võib artikli 73 lõikes 3 osutatud korras luua või määrata erapooletu ja pädeva asutuse, kes tegutseb tulemuslikkuse hindamise asutusena.
2. Tulemuslikkuse hindamise asutus annab komisjoni või Euroopa koordinaatorite taotluse korral komisjonile ja Euroopa koordinaatoritele nõu raudteetaristuteenuste ja raudteeveoteenuste tulemuslikkusega seotud küsimustes.
3. Tulemuslikkuse hindamise asutus täidab järgmisi ülesandeid:
 - a) ENIMile soovitude andmine artiklis 50 osutatud tulemuslikkuse hindamise Euroopa raamistiku loomise ja läbivaatamise kohta, sealhulgas tulemusvaldkondade, igas tulemusvaldkonnas käsitletavate tulemuslikkuse küsimuste, tulemuslikkuse näitajatega seotud andmete kogumise ja analüüsimise meetodite, protsesside, kriteeriumide ja määratluste ühtlustamise kohta;
 - b) ENIMile, ENRRB-le, taristuettevõtjatele, taotlejatele, reguleerivatele asutustele, liikmesriikide ametiasutustele ja vajaduse korral muudele sidusrühmadele soovitude andmine parandusmeetmete võtmiseks läbilaskevõime haldamise, liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje kohta;
 - c) Euroopa tulemuslikkuse hindamise aruande kavandi tulemuste läbivaatamine ja artikli 51 lõikes 2 osutatud eraldiseisva osa ettevalmistamine;
 - d) arvamuste ja soovitude esitamine raudteetaristuteenuste tulemuslikkuse kohta seoses direktiivi 2012/34/EL artikli 8 lõikes 1 osutatud raudteetaristu arendamise suunava strateegiaga, artikli 8 lõikes 3 osutatud äriplaaniga, artikli 30 lõikes 2 osutatud lepingutega ja artiklis 35 osutatud tulemuslikkuse kavaga;
 - e) Euroopa koordinaatorite nõustamine raudteetaristuteenuste ja raudteeveoteenuste tulemuslikkusega seotud küsimustes.
4. Lõikes 3 osutatud arvamuste ja soovitude adressaadid esitavad tulemuslikkuse hindamise asutusele vastused viimase määratud tähtaja jooksul.
5. ENIM, võrgustiku koordinaator, taristuettevõtjad, reguleerivad asutused, ENRRB ja vajaduse korral muud sidusrühmad teevad koostööd tulemuslikkuse hindamise asutusega, eelkõige esitades tulemuslikkusega seotud teavet omal algatusel või asutuse taotluse korral, ning teevad kõik endast oleneva, et võtta tema soovitusi arvesse oma töös raudtee tulemuslikkuse haldamise valdkonnas.
6. Tulemuslikkuse hindamise asutus hoiab asjaomaste sidusrühmade või komisjoni esitatud teabe käsitlemisel ärisaladuste konfidentsiaalsust.

V PEATÜKK

EUROOPA KOORDINEERIMISVÕRGUSTIK

Artikkel 53

Taristuettevõtjate vaheline koordineerimine

1. Kui viidatakse käesolevale artiklile, koordineerivad taristuettevõtjad omavahel ja teiste asjaomaste sidusrühmadega neile käesoleva määrusega antud kohustusi ja ülesandeid.
2. Taristuettevõtjad koordineerivad vähemalt IX lisa kindlaks määratud küsimusi ja järgivad selles osutatud artiklites kindlaks määratud koordineerimise erinõudeid.

Taristuettevõtjad teevad eelkõige järgmist:

- a) kehtestavad vajaduse korral organisatsioonilised struktuurid, menetlused ja vahendid, sealhulgas artiklis 62 osutatud digivahendid;
 - b) kooskõlas subsidiaarsuse põhimõttega koordineerivad tegevust kõige sobivamal geograafilisel tasandil, kaasates üksused, kes suudavad kõige paremini saavutada tulemuslikke ja tõhusaid tulemusi;
 - c) teevad vastavalt artiklile 60 määratud teabekeskuste kaudu koostööd teiste taristuettevõtjatega;
 - d) kaasavad ENIMi või vajaduse korral võrgustiku koordinaatori liidu seisukohast olulistest küsimustes. Taristuettevõtjate vahelist koordineerimist võib rakendada rohkem kui ühel tasandil, eelkõige küsimustes, kus koordineerimine on vajalik nii liidu tasandil kui ka konkreetsema geograafilise kohaldamisala piires;
 - e) määravad juhtiva üksuse, kui koordineerimistegevus hõlmab mitut osalejat, kes esitab aruande ENIMile ja vastutab konsultatsioonide korraldamise eest vastavalt artiklile 54;
 - f) viitavad ENIMi juhtumitele, kus kokkulepitud tulemusi ei ole võimalik esimeses astmes saavutada;
 - g) vaatavad läbi koordineerimistegevuse tulemuslikkuse kooskõlas IV peatükiga.
3. Koordineerimine hõlmab kõiki liine ja transpordisõlmi, mis kuuluvad [uue üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise määruse] artiklis 7 ja III lisa kindlaks määratud Euroopa transpordikoridoridesse.

Taristuettevõtjad võivad laiendada koordineerimist täiendavatele liinidele, kui kõik asjaomased taristuettevõtjad on omavahel kokku leppinud.

4. Taristuettevõtjate vaheline koordineerimine seoses mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õiguste jaotamisega vastavalt artiklile 29 hõlmab kõiki ENIMi liikmeks olevate taristuettevõtjate võrke.
5. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 71 vastu delegeeritud õigusakte IX lisa muutmiseks, et tagada taristuettevõtjate vaheline tõhus koordineerimine, võttes arvesse kõigi asjaomaste sidusrühmade planeerimis-, käitus- ja ärikaalutlusi ning võttes arvesse käesoleva määruse rakendamisel saadud kogemusi.

Artikkel 54

Konsultatsioonimehhanism Euroopa ja piiriülestes küsimustes

1. ENIM koostab, võtab vastu ja rakendab suuniseid, et tagada asjakohane ja korrapärane konsulteerimine huvitatud isikutega, ning lisab need artiklis 6 osutatud läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistikku, artiklis 44 osutatud liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje piiriülese koordineerimise Euroopa raamistikku ning artiklis 50 osutatud tulemuslikkuse hindamise Euroopa raamistikku. Protsess töötatakse välja ja rakendatakse võrgustiku koordinaatori toetusel ja vastavalt artiklile 60 taristuettevõtjate määratud teabekeskuste osalusel.
2. Kui ENIM võtab vastu arvamuse või soovitusi, mis võib mõjutada raudteeveo-ettevõtjaid, teisi taotlejaid, muid käitamisega seotud sidusrühmi või huvitatud isikuid, avaldab ta kavandi asjaosalistega konsulteerimiseks. Asjaosalistele antakse piisavalt aega otsuse eelnõu kohta tagasiside andmiseks. Vajaduse korral kaasatakse liikmesriikide ametiasutused.
3. ENIM arvestab lõpliku arvamuse või soovitusi vastuvõtmisel asjaosaliste lõike 2 kohast tagasisidet. Kui ENIM ei võta arvesse esitatud tagasiside olulisi elemente, peab ta seda põhjendama.

Artikkel 55

Euroopa taristuettevõtjate võrgustiku töökorraldus

1. Käesoleva määruse kohaldamisel korraldatakse direktiivi 2012/34/EL artiklis 7f osutatud Euroopa taristuettevõtjate võrgustiku töö kooskõlas käesoleva artikliga.
2. Kõik taristuettevõtjad, kes vastutavad [uue üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise määruse artiklis 6 ja I lisas] osutatud TEN-T põhivõrgu ja laiendatud põhivõrgu osaks olevate liinide eest, on ENIMi liikmed. Nad määravad esindaja ja asendusliikme.
3. Taristuettevõtjad, kes ei vasta lõikes 2 kindlaks määratud kriteeriumile, võivad määrata ENIMi aruteludes osalema mitteliikmelise esindaja.
4. Pärast konsulteerimist komisjoniga ja pärast komisjonilt heakskiidu saamist võtab ENIM vastu ja avaldab oma töökorra. ENIM korraldab oma tegevust vastavalt töökorrale.
5. ENIM teeb otsused liithäälteenamuse alusel, kui töökorras ei ole kindlaks määratud teisiti. Kõigil ühe liikmesriigi liikmetel on kokku üks hääl. Liikme puudumise korral võib tema eest hääletada tema asendusliige.
6. ENIM saab korrapäraselt kokku. ENIM valib oma liikmete hulgast esimehe kahekolmandikulise häälteenamusega.
7. Komisjon on ENIMi hääleõiguseta liige. Ta toetab ENIMi tööd ning aitab koordineerimisele kaasa.
8. ENIM määrab kindlaks oma tööprogrammi. Tööprogramm hõlmab vähemalt kahte aastat. ENIM konsulteerib artiklis 54 osutatud konsultatsioonimehhanismi kaudu taotlejate ja muude käitamisega seotud sidusrühmadega tööprogrammi kavandi üle. Peale selle konsulteerib ta Euroopa Komisjoni, Euroopa Liidu Raudteeameti ja Euroopa raudtee ühisettevõttega ning vajaduse korral muude sidusrühmadega.

Artikkel 56

ENIMi kohustused

1. Peale direktiivi 2012/34/EL artiklis 7f kindlaks määratud ülesannete vastutab ENIM kõigi talle käesoleva määrusega pandud ülesannete eest. Eelkõige peab ENIM:
 - a) võtma vastu artiklis 6 osutatud läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistiku;
 - b) võtma vastu artiklis 44 osutatud liikluskorralduse ja kriisiohje koordineerimise Euroopa raamistiku;
 - c) võtma vastu artiklis 50 osutatud tulemuslikkuse hindamise Euroopa raamistiku;
 - d) võtma kooskõlas käesoleva määruse nõuetega ja omal algatusel vastu arvamusi või soovitusi taristuettevõtjatele;
 - e) võtma artikli 53 lõike 2 punktis f osutatud juhtudel vastu arvamusi või soovitusi taristuettevõtjatele;
 - f) korraldama taristuettevõtjate vahelist koordineerimist vastavalt artiklile 53.
2. Sihtotstarbeliste koordineerimisrühmade kaudu koordineerimisel määravad taristuettevõtjad selles rühmas osalevad üksused, sealhulgas taristuettevõtjate poolt vastavalt artiklile 60 määratud teabekeskused, võrgustiku koordinaatori või mõlemad.

Artikkel 57

Läbipaistvus

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

Artikkel 58

Võrgustiku koordinaator

1. Taristuettevõtjad annavad ENIMile tema ülesannete täitmiseks vajalikud vahendid. Selleks määravad nad [12 kuud pärast käesoleva määruse jõustumist] erapooletu ja pädeva üksuse, kes täidab artiklis 59 osutatud ülesandeid. Selline üksus määratakse võrgustiku koordinaatoriks.

Enne võrgustiku koordinaatori ametisse nimetamist küsivad taristuettevõtjad komisjoni nõusolekut määratud üksuse ja järgmiste aspektide kohta:

 - a) võrgustiku koordinaatori ametisse nimetamise tingimused;
 - b) ametisse nimetamise tühistamise tingimused;

- c) menetlus tema töö regulaarseks jälgimiseks ja selle hindamiseks, kas ta on oma ülesandeid tulemuslikult täitnud;
 - d) võrgustiku koordinaatori täiendavad käitamisega seotud kohustused ja ülesanded.
2. Võrgustiku koordinaator täidab oma ülesandeid erapooletult ja kulutõhusalt ning tegutseb ENIMi nimel. Selleks esitab ta ENIMile oma iga-aastase tööprogrammi seoses käesolevas määruses kindlaks määratud ülesannetega ning aastaaruande tööprogrammi rakendamise kohta.

Artikkel 59

Võrgustiku koordinaatori ülesanded ja kohustused

Võrgustiku koordinaator täidab ENIMi toetuseks järgmisi ülesandeid:

- a) toimida sekretariaadina ja valmistada ette ENIMi koosolekuid, dokumente, otsuseid ja arvamusi;
- b) aidata koostada artiklis 6 osutatud läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistikku, artiklis 44 osutatud liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje piiriülese koordineerimise Euroopa raamistikku ning artiklis 50 osutatud tulemuslikkuse hindamise Euroopa raamistikku;
- c) aidata kaasa taristuettevõtjate tegevuse koordineerimisele vastavalt artiklile 53;
- d) määrata kindlaks käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvad eeskirjad, menetlused ja vahendid, mis on vastu võetud riiklikul või taristuettevõtja tasandil ja mis takistavad mitut võrgustikku hõlmavate raudteeveoteenuste osutamist, nagu on kindlaks määratud käesolevas määruses;
- e) toimida taristuettevõtjate nimel kontaktpunktina läbilaskevõime planeerimise ja jaotamisega seotud päringute korral, eelkõige seoses võimalike läbilaskevõime või teabe taotlustega, või kontaktpunktina, mis on seotud raudteevahejuhtumitega ja ajutiste läbilaskevõime piirangutega;
- f) toimida esimese kontaktpunktina väljaspool raudteesektorit asuvate sidusrühmade jaoks, kes on huvitatud raudteeveoteenuste kasutamisest, ja vahendada kontakte taristuettevõtjate asjaomaste osaliste ja muude käitamisega seotud sidusrühmadega;
- g) toimida ENIMi nimel taotlejate ja muude käitamisega seotud sidusrühmade kontaktpunktina küsimustes, mida käesolev määrus sõnaselgelt ei hõlma, eelkõige seoses piiriüleste raudteeveoteenuste alustamise või muutmise või ühekordsete tegevuste toetamise korraldamisega, eelkõige selleks, et lahendada artiklis 47 osutatud kriisiolukordi.

Artikkel 60

Taristuettevõtjate koordineerimise teabekeskused

- 1. Selleks et tagada taristuettevõtjate vaheline koordineerimine vastavalt artiklile 53, määravad taristuettevõtjad teabekeskused. Teabekeskus toimib keskse liidesena taristuettevõtja organisatsiooni ja muude koordineerimistegevuses osalevate üksuste vahel.
- 2. Taristuettevõtjad teavitavad ENIMi viivitamata kõigist muudatustest teabekeskustes, mis lisatakse artikli 57 (Läbipaistvus) lõikes 1 osutatud väljaannetesse.

Artikkel 61

Võrgustiku teadaande ühine struktuur, sisu ja ajakava

1. ENIM koostab ja võtab vastu direktiivi 2012/34/EL artiklis 27 osutatud võrgustiku teadaande ühise struktuuri, milles võetakse arvesse kõnealuse direktiivi IV lisas ja käesoleva määruse IV lisas loetletud teavet, ning ühise ajakava, et konsulteerida huvitatud isikutega võrgustiku teadaande kavandi üle. Taristuettevõtjad võtavad seda struktuuri ja ajakava võrgustiku teadaande koostamisel võimalikult suurel määral arvesse.
2. Direktiivi 2012/34/EL artiklis 27 osutatud võrgustiku teadaande koostamisel võtab taristuettevõtja võimalikult suurel määral arvesse läbilaskevõime haldamise Euroopa raamistikku, liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje piiriülese koordineerimise Euroopa raamistikku ning tulemuslikkuse hindamise Euroopa raamistikku, millele on osutatud vastavalt käesoleva määruse artiklites 6, 44 ja 50.
3. Kui taristuettevõtja ei täida lõike 1 või 2 nõudeid, esitab ta võrgustiku teadaandes põhjenduse ning teavitab pädevat reguleerivat asutust ja ENIMi.

Artikkel 62

Läbilaskevõime haldamise ja liikluskorralduse digitaliseerimine

1. Taristuettevõtjad tagavad, et käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvaid läbilaskevõime haldamise ja liikluskorralduse protsesse rakendatakse digivahendite ja digiteenuste abil.
2. Kasutusele võetud digivahendid ja osutatavad digiteenused:
 - a) parandavad taristuettevõtjate poolt taotlejatele osutatavate teenuste tulemuslikkust ja kvaliteeti, sealhulgas täielikku koostalitlust;
 - b) parandavad raudtee läbilaskevõime haldamise ja liikluskorralduse läbipaistvust kõigis etappides;
 - c) vähendavad taotlejate halduskoormust, taotledes iga teabeühikut ainult üks kord ja esitades teavet või andmeid ühest kohast, sealhulgas seoses piiriüleste teenustega.
3. Kui läbilaskevõime haldamise või liikluskorralduse protsesside toetamiseks vajalikud digivahendid või digiteenused peavad olema hõlmatud koostalitluse tehniliste kirjeldustega või kui on vaja muuta olemasolevaid tehnilisi kirjeldusi, mis hõlmavad või osaliselt hõlmavad neid vahendeid, nagu on kindlaks määratud direktiivis (EL) 2016/797 ja selle alusel vastu võetud rakendusaktides, aitavad ENIM ja taristuettevõtjad koostöös Euroopa raudtee ühisetevõttega ning direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 5 osutatud menetluse kaudu kaasa selliste tehniliste kirjelduste väljatöötamisele ja alalhoidmisele.
4. Taristuettevõtjad aitavad kaasa Euroopa raudtee ühisetevõtte tööle küsimustes, mis kuuluvad käesoleva määruse kohaldamisalasse. Selleks taotleavad ENIM ja taristuettevõtjad asjakohast esindatust määruse (EL) 2021/2085 artiklites 96 ja 97 osutatud süsteemisamba juhrühmas ja kasutuselevõtu rühmas.
5. Taristuettevõtjad, raudteeveo-ettevõtjad, muud taotlejad ja vajaduse korral raudteeveo teenindusrajatiste käitajad vahetavad läbilaskevõime haldamise ja liikluskorraldusega seotud digiteavet digivahendite ja digiteenuste abil, mis põhinevad ühtlustatud arhitektuuril ja hõlmavad standardseid liideseid või ühiseid

süsteeme direktiivi (EL) 2016/797 ja kõnealuse direktiivi alusel vastu võetud rakendusaktides kindlaks määratud tehniliste kirjelduste kohaselt.

Mitut võrgustikku hõlmavate raudteeveoteenuste puhul osutavad taristuettevõtjad digiteenuseid ja annavad digiteavet ühtse liidese või ühiste süsteemide kaudu, mis on välja töötatud ja kasutusele võetud ENIMi koordineerimisel kooskõlas lõikega 3.

VI PEATÜKK

LÄBILASKEVÕIME HALDAMISE JA

LIIKLUSKORRALDUSE REGULATIIVNE JÄRELEVALVE

1. JAGU

Reguleerivad asutused

Artikkel 63

Reguleerivate asutuste kohustused

1. Direktiivi 2012/34/EL artiklis 56 kindlaks määratud ülesandeid ja volitusi kasutatakse ka käesoleva määrusega hõlmatud küsimustes. Eelkõige jälgib reguleeriv asutus taristuettevõtjate tegevust, nagu on kindlaks määratud II–V peatükis, ning kontrollib omal algatusel käesoleva määruse järgimist, et vältida taotlejate diskrimineerimist.
2. Raudteeveo-ettevõtjal, taotlejal, võimalikul taotlejal, transpordi eest vastutaval riiklikul, piirkondlikul või kohalikul asutusel on õigus esitada reguleerivale asutusele kaebus direktiivi 2012/34/EL artikli 56 kohaselt, kui ta leiab, et taristuettevõtja on teda ebaõiglaselt kohelnud, diskrimineerinud või muul viisil kahjustanud, kui ta teostas tegevusi, mis on kindlaks määratud käesoleva määruse II, III, IV ja V peatükis (taristu haldamine; liikluskorraldus ja kriisiohje; tulemuslikkuse hindamine ja haldamine; Euroopa koordineerimisvõrgustik).

Artikkel 64

Reguleerivate asutuste koostöö raudteevaldkonda reguleerivate asutuste Euroopa võrgustikus (ENRRB)

1. Reguleerivad asutused teevad käesolevast määrusest tulenevate kohustuste täitmiseks koostööd direktiivi 2012/34/EL artikli 57 lõikes 1 osutatud ENRRB raames, sealhulgas ühiste konsultatsioonide ja uurimiste, arvamuste või soovitude vastuvõtmise või muu asjakohase tegevuse kaudu. Reguleerivad asutused esitavad ENRRB-le kogu nõutava teabe.

Kui ENRRB toimib käesoleva määruse kohaldamisalas, on tal käesoleva peatüki 2. jaos kindlaks määratud ülesanded ja kohustused ning töökorraldus.
2. Kaebuse või omaalgatusliku uurimise korral käesoleva määruse kohaldamisalasse kuulavas küsimuses, mis mõjutab juurdepääsu raudteevõrkudele või nende kasutamist rohkem kui ühes liikmesriigis, teavitab asjaomane reguleeriv asutus kaebusest või uurimisest ENRRBd ja komisjoni.

3. Reguleeriv asutus võib edastada mis tahes asjakohase küsimuse, kaebuse või uurimise ENRRB-le seisukohtade vahetamiseks või arvamuse või soovitusel vastuvõtmiseks.
4. Kui asjaomased reguleerivad asutused teevad otsuseid küsimustes, mis mõjutavad rohkem kui ühte liikmesriiki, teevad nad ENRRB koordineerimisel koostööd oma vastavate otsuste ettevalmistamisel, et saavutada küsimuse lahendamine. Sel eesmärgil täidavad reguleerivad asutused oma ülesandeid kooskõlas käesoleva artikli lõikega 1 ja direktiivi 2012/34/EL artikliga 56. Nad võtavad arvesse kõiki asjakohaseid arvamusi ja soovitusi, mille ENRRB on vastu võtnud, ning esitavad need otsused ENRRB-le.
5. Kui reguleeriv asutus võtab vastu otsuse, mis kaldub kõrvale ENRRB asjakohasest arvamusest või soovitusel, või keeldub otsust vastu võtmast, esitab ta ENRRB-le selgituse erinevuste kohta ja põhjenduse, miks ta ei järgi ENRRB arvamusi või soovitusi.
6. Reguleerivad asutused, kellega ENRRB konsulteeris, vastavad ENRRB kehtestatud tähtaja jooksul ja esitavad viimase taotlusel kogu teabe, mida neil on siseriiklikust õigusest tulenevalt õigus küsida. Seda teavet võib kasutada üksnes reguleerivate asutuste käesoleva määruse kohaseks tegevuseks.
7. Taristuettevõtjad esitavad viivitamata kogu teabe, mida on vaja käesolevas artiklis osutatud kaebuse või uurimisega seotud küsimuste lahendamiseks või mida taotleb selle liikmesriigi reguleeriv asutus, kus taristuettevõtja asub. Reguleerivatel asutustel on õigus taotleda ENIMilt teavet nende pädevusse kuuluvate uurimiste kohta. Reguleerivatel asutustel on õigus edastada sellist teavet ENRRB-le.
8. Raudteevaldkonda reguleerivad asutused tagavad ENRRB toimimiseks vajalikud vahendid.

2. JAGU

Raudteevaldkonda reguleerivate asutuste Euroopa võrgustiku ülesanded ja kohustused

Artikkel 65

Ülesanded ja kohustused

1. Peale direktiivi 2012/34/EL kohaste ülesannete on ENRRB-l ka käesolevas määruks kindlaks määratud ülesanded ja kohustused.
2. ENRRB koordineerib raudteevaldkonda reguleerivate asutuste kogu koostööd, nagu on kirjeldatud artiklis 64, ning edendab reguleerivate asutuste otsuste ühtlustamist rahvusvaheliste raudteevee teenuste valdkonnas.
3. Taotlejate, taristuettevõtjate ja muude huvitatud isikute taotluste alusel esitab ENRRB arvamusi või soovitusi menetluses olevate või vastuvõetud otsuste kohta, mis käsitlevad raudteevaldkonda reguleerivatele asutustele esitatud kaebusi.
4. Huvitatud isikud võivad esitada ENRRB-le kaebuse küsimustes, mis kuuluvad käesoleva määruse kohaldamisalasse või mõjutavad raudteetaristule juurdepääsu või selle kasutamist rohkem kui ühes liikmesriigis. Kui ENRRB saab sellise kaebuse,

edastab ta selle viivitamata pädevale reguleerivale asutusele või pädevatele reguleerivatele asutustele.

Sellisel juhul teavitab ENRRB viivitamata asjaomaseid raudteevaldkonda reguleerivaid asutusi oma kavatsusest võtta vastu arvamus või soovitus mis tahes sellises küsimuses.

5. ENRRB esitab oma arvamuse või soovituse asjaomastele raudteevaldkonda reguleerivatele asutustele ühe kuu jooksul alates kaebusega seotud kogu asjakohase teabe saamisest. Eriti keeruliste küsimuste korral võib ENRRB seda tähtaega pikendada.
6. ENRRB töötab välja ühised põhimõtted ja tavad, mida ta järgib käesoleva määruse kohaselt reguleerivatele asutustele antud otsustamisõiguse kasutamisel.

Artikkel 66

Raudteevaldkonda reguleerivate asutuste Euroopa võrgustiku (ENRRB) korraldus ja struktuur

Käesoleva määruse kohaldamisel jaguneb ENRRB järgmiselt:

- a) reguleerivate asutuste nõukogu;
- b) sekretariaat.

Reguleerivad asutused tagavad sekretariaadi toimimise.

Artikkel 67

Reguleerivate asutuste nõukogu koosseis

1. Reguleerivate asutuste nõukogu koosneb ühest hääleõigusega liikmest igast liikmesriigist, milles on kasutusel olev raudteevõrgustik, ja ühest liikmest, kelle nimetab komisjon.
2. Hääleõigusega liikmed on direktiivi 2012/34/EL artiklis 55 osutatud reguleeriva asutuse juht või juhi asetäitja. Neil on üks asendusliige, kes esindab liiget tema puudumise korral. Asendusliikme nimetab ametisse reguleeriv asutus reguleeriva asutuse juhtorgani või juhtkonna hulgast või, kui see ei ole võimalik, selle töötajate hulgast.
3. Nõukogu liikmed ja nende asendusliikmed tegutsevad sõltumatult ja objektiivselt liidu huvides, olenemata konkreetsetest riiklikest või isiklikest huvidest. Nad ei taotle ega võta vastu juhiseid üheltki valitsuselt, institutsioonilt, isikult ega asutuselt.
4. ENRRB sekretariaat avaldab nõukogu liikmete ja nende asendusliikmete ajakohastatud nimekirja koos nende huvide deklaratsioonidega.

Artikkel 68

Nõukogu roll ja ülesanded

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

- a) võtab vastu arvamusi ja soovitusi kaebuste või uurimiste kohta, mille on talle esitanud selle esimees või reguleeriv asutus või asutused artiklis 69 kindlaks määratud nõuete kohaselt;
- b) koostab ja võtab vastu aastaaruande ENRRB tegevuse kohta;
- c) loob töörühmi ja nimetab ametisse nende esimehed.

Artikkel 69

Nõukogu töökorraldus

- 1. Nõukogu võtab pärast komisjonilt heakskiidu saamist vastu oma töökorra.
- 2. Nõukogu kohtumiste eesistuja on komisjon. Tal ei ole hääleõigust.
- 3. Sekretariaat osutab nõukogu koosolekute ja töö korraldamiseks vajalikke teenuseid.
- 4. Nõukogu teeb otsused liikmete lihthäälteenamuse alusel, kui töökorras ei ole kindlaks määratud teisiti.
- 5. Igal liikmel on üks hääl. Liikme puudumise korral võib tema eest hääletada tema asendusliige.
- 6. Töökorraga võidakse kehtestada üksikasjalikum hääletuskord, eelkõige kiireloomulistes küsimustes hääletamise kord ja raudteevaldkonda reguleerivate asutuste otsuseid käsitlevate soovitude korral rakendatav hääletamise kord.

Artikkel 70

ENRRB töörühmad

- 1. Omal algatusel või komisjoni ettepanekul ja kooskõlas nõukogu töökorraga võib nõukogu lihthäälteenamusega otsustada moodustada töörühmad, et korraldada ENRRB tööd käesoleva määruse rakendamisega seotud konkreetsetel teemadel.
- 2. Nõukogu määrab kindlaks töörühma volitused ja nimetab ametisse töörühmade esimehed, kes esindavad võimaluse korral erinevaid raudteevaldkonda reguleerivaid asutusi.
- 3. Töörühmades võivad osaleda raudteevaldkonda reguleerivate asutuste, komisjoni, käitamisega seotud sidusrühmade ja vajaduse korral muude avaliku või erasektori asutuste eksperdid.
- 4. Sekretariaat pakub töörühmadele haldustuge.
- 5. Reguleerivate asutuste nõukogu või töörühmade esimehed võivad vajaduse korral igal üksikjuhul eraldi otsustades kutsuda töörühmade koosolekutele osalema üksikuid asjakohase valdkonna tunnustatud eksperte.

VII PEATÜKK LÕPPSÄTTED

Artikkel 71

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis kindlaks määratud tingimustel.
2. Artikli 10 lõikes 8, artikli 11 lõikes 2, artikli 21 lõikes 9, artikli 38 lõikes 3, artikli 39 lõikes 9, artikli 46 lõikes 6, artikli 48 lõikes 3 ja artikli 53 lõikes 5 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates [1. jaanuarist 2026]. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist pikendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.

Artikkel 72

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab direktiivi 2012/34/EL artiklis 62 osutatud komitee. Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 4.
3. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.

Artikkel 73

Aruandlus ja läbivaatamine

Komisjon hindab [31. detsembriks 2030] käesoleva määruse mõju raudteesektorile ja esitab Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele aruande selle rakendamise kohta.

Aruandes hinnatakse eelkõige järgmist:

- a) käesoleva määruse mõju raudteetaristuteenuste tulemuslikkusele;
- b) käesoleva määruse mõju raudteeveoteenuste, eelkõige rahvusvaheliste teenuste, pikamaaveo- ja kaubaveoteenuste arengule;
- c) Euroopa taristuettevõtjate võrgustiku, võrgustiku koordinaatori, raudteevaldkonda reguleerivate asutuste Euroopa võrgustiku ja tulemuslikkuse hindamise asutuse töö üldiselt ning seoses ühiste kriteeriumide, meetodite ja menetluste väljatöötamise, vastuvõtmise ja rakendamisega;
- d) vajadus tugevdada koordineerimismehhanisme, asendades artiklites 6 ja 44 osutatud Euroopa raamistike elemendid siduvate eeskirjadega;
- e) vajadus tugevdada regulatiivset järelevalvet, luues liidu raudteevaldkonda reguleeriva asutuse.

Artikkel 74

Direktiivi 2012/34/EL muutmine

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

„c) raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja kogumise põhimõtted ja menetlused (IV peatükk).“

- b) Artikli 2 lõige 6 jäetakse välja.
 - c) Punktid 20, 22, 23, 27 ja 28 jäetakse välja.
 - d) Artikkel 7b jäetakse välja.
 - e) Artikkel 36 jäetakse välja.
 - f) Artiklid 38–54 jäetakse välja.
 - g) IV lisast jäetakse välja punktid 1 ja 3.
 - h) VII lisa jäetakse välja.
2. Viiteid direktiivi 2012/34/EL välja jäetud nõuetele käsitatakse viidetena käesolevale määrusele ja neid loetakse vastavalt X lisa 1. jaos esitatud vastavustabelile.

Artikkel 75

Üleminekusätted

1. Direktiivi 2012/34/EL artikli 42 kohaselt sõlmitud raamlepinguid kohaldatakse kuni nende kehtivusaja lõpuni.
2. Direktiivi 2012/34/EL artikli 3 punkte 20, 22, 23, 27 ja 28, artikleid 7b, 36 ja 38–54, IV lisa punkti 3 ja VII lisa ei kohaldata tegevuste ja ülesannete suhtes, mida teostatakse seoses liiklusgraafikutega, mis jõustuvad pärast [8. detsembrist 2029].

Artikkel 76

Kehtetuks tunnistamine

1. Määrus (EL) nr 913/2010 tunnistatakse kehtetuks alates [9. detsembrist 2029].
2. Viiteid kehtetuks tunnistatud määrusele käsitatakse viidetena käesolevale määrusele ning neid loetakse vastavalt X lisa 2. jaos esitatud vastavustabelile.

Artikkel 77

Jõustumine ja kohaldamine

1. Käesolev määrus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.
2. Seda kohaldatakse alates [1. jaanuarist 2026]. Sellegipoolest tuleb arvestada, et:
 - a) käesoleva määruse artikleid 1, 2 ja 3, II peatükki, välja arvatud artikli 9 lõikeid 1 ja 2 ja artikli 27 lõiget 4, ning III peatükki, välja arvatud artiklit 48, kohaldatakse üksnes selliste tegevuste ja ülesannete suhtes, mis on seotud liiklusgraafikutega, mis jõustuvad pärast [8. detsembrist 2029];
 - b) artikli 9 lõikeid 1 ja 2 kohaldatakse alates [1. jaanuarist 2028];
 - c) artikli 27 lõiget 4 kohaldatakse alates [1. märtsist 2026];
 - d) artikleid 48 ja 62 kohaldatakse alates [13. detsembrist 2026];
 - e) artiklit 74 kohaldatakse alates [9. detsembrist 2029].

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.
Strasbourgis,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja

FINANTSSELGITUS

1. ETTEPANEKU/ALGATUSE RAAMISTIK

1.1. Ettepaneku/algatuse nimetus

1.2. Asjakohased poliitikavaldkonnad

1.3. Ettepanek/algatus käsitleb

1.4. Eesmärgid

1.4.1. Üldeesmärgid

1.4.2. Erieesmärgid

1.4.3. Oodatavad tulemused ja mõju

1.4.4. Tulemusnäitajad

1.5. Ettepaneku/algatuse põhjendused

1.5.1. Lühi- või pikaajalises perspektiivis täidetavad vajadused, sealhulgas algatuse rakendamise üksikasjalik ajakava

1.5.2. ELi meetme lisaväärtus (see võib tuleneda eri teguritest, nagu kooskõlastamisest saadav kasu, õiguskindlus, suurem tõhusus või vastastikune täiendavus). Käesoleva punkti kohaldamisel tähendab „ELi meetme lisaväärtus“ väärtust, mis tuleneb liidu sekkumisest ja lisandub väärtusele, mille liikmesriigid oleksid muidu üksi loonud.

1.5.3. Samalaadsetest kogemustest saadud õppetunnid

1.5.4. Kooskõla mitmeaastase finantsraamistikuga ja võimalik koostoime muude asjakohaste vahenditega

1.5.5. Erinevate kasutada olevate rahastamisvõimaluste, sealhulgas vahendite ümberpaigutamise võimaluste hinnang

1.6. Ettepaneku/algatuse kestus ja finantsmõju

1.7. Ettenähtud eelarve täitmise viisid

2. HALDUSMEETMED

2.1. Järelevalve ja aruandluse reeglid

2.2. Haldus- ja kontrollisüsteem(id)

2.2.1. Eelarve täitmise viisi(de), rahastuse rakendamise mehhanismi(de), maksete tegemise korra ja kavandatava kontrollistrateegia selgitus

2.2.2. Teave kindlakstehtud riskide ja nende vähendamiseks kasutusele võetud sisekontrollisüsteemi(de) kohta

2.2.3. Kontrollimeetmete hinnanguline kulutõhusus (kontrollikulude suhe hallatavate vahendite väärtusse), selle põhjendus ja oodatav veariski tase (maksete tegemise ja sulgemise ajal).

2.3. Pettuste ja õigusnormide rikkumise ärahoidmise meetmed

3. ETTEPANEKU/ALGATUSE HINNANGULINE FINANTSMÕJU

3.1. Mitmeaastase finantsraamistiku rubriigid ja kulude eelarveread, millele mõju avaldub

3.2. Ettepaneku hinnanguline finantsmõju assigneeringutele

3.2.1. Hinnanguline mõju tegevusassigneeringutele – ülevaade

3.2.2. Hinnanguline tegevusassigneeringutest rahastatav väljund

3.2.3. Hinnanguline mõju haldusassigneeringutele – ülevaade

3.2.3.1. Hinnanguline personalivajadus

3.2.4. Kooskõla kehtiva mitmeaastase finantsraamistikuga

3.2.5. Kolmandate isikute rahaline osalus

3.3. Hinnanguline mõju tuludele

1. ETTEPANEKU/ALGATUSE RAAMISTIK

1.1. Ettepaneku/algatuse nimetus

Ettepanek: määrus raudteetaristu läbilaskevõime kasutamise kohta ühtses Euroopa raudteepiirkonnas.

1.2. Asjakohased poliitikavaldkonnad

Transport, ühtne Euroopa raudteepiirkond.

1.3. Ettepanek/algatus käsitleb

☒ uut meedet

☐ uut meedet, mis tuleneb katseprojektist / ettevalmistavast meetmest²⁴

☐ olemasoleva meetme pikendamist

☐ ühe või mitme meetme ümbersuunamist teise või uude meetmesse või ühendamist teise või uue meetmega

1.4. Eesmärgid

1.4.1. Üldeesmärgid

Käesoleva algatuse üldeesmärk on parandada raudteetaristu läbilaskevõime haldamist ja liikluskorraldust, et optimeerida raudteevõrgustiku kasutamist ning läbilaskevõime ja käitamise kvaliteeti ning parandada seeläbi raudteeveoteenuste tulemuslikkust ja võtta vastu suurem liiklusmaht.

1.4.2. Erieesmärgid

Käesoleva algatuse erieesmärgid on:

- võimaldada õigusraamistikus tulemuslikumaid läbilaskevõime haldamise menetlusi,
- tugevdada stiimuleid raudteetaristu ja raudteeveoteenuste tulemuslikkuse suurendamiseks,
- võtta kasutusele tulemuslikumad mehhanismid sidusrühmade vaheliseks koordineerimiseks, eelkõige piiriüleselt, ning
- toetada digivahendite kasutuselevõttu, mis võimaldavad paremini läbilaskevõimet hallata ja liiklust korraldada.

1.4.3. Oodatavad tulemused ja mõju

Märkige, milline peaks olema ettepaneku/algatuse oodatav mõju toetusesaajatele/sihtrühmale.

Raudteetaristu majandamise ja raudteeliikluse korraldamise ühtlustatud ja vahetult kohaldatava raamistiku kehtestamisega aitab ettepanek saavutada üldeesmärki võtta

²⁴

Vastavalt finantsmääruse artikli 58 lõike 2 punktile a või b.

raudteevõrgustikus vastu suurem liiklusmaht, millest saavad kasu nii reisijate- kui ka kaubaveo kliendid. Ettepanekust tulenev täiendav läbilaskevõime peaks suurendama raudteeliiklust (väljendatuna rongikilomeetrites) 4 % võrra, mis moodustab peaaegu 250 miljonit rongikilomeetrit täiendavat läbilaskevõimet. See täiendav läbilaskevõime loob rahalise prognoosi kohaselt aastatel 2025–2050 raudteeveo-ettevõtjatele ja nende klientidele 2 500 miljoni euro suuruse majandusliku väärtuse, väljendatuna nüüdispuhasväärtusena 2021. aasta hindades.

Ettepanekuga tõhustatakse läbilaskevõime jaotamise menetlust, kehtestades meetmed jaotatud rongiliinide stabiilsuse parandamiseks, mis vähendab raudteeveo-ettevõtjate kulusid aastatel 2025–2050 ligikaudu 420 miljoni euro võrra ja taristuettevõtjate kulusid umbes sama summa võrra, väljendatuna nüüdispuhasväärtusena 2021. aasta hindades.

Peale selle parandatakse ettepanekuga ajutiste läbilaskevõime piirangute piiriülest koordineerimist, muutes raudteetranspordi usaldusväärsemaks. Ettepaneku erinevad meetmed suurendavad eeldatavalt ka täpsust, millest tulenev majanduslik kasu raudteeveo-ettevõtjatele on hinnanguliselt 658 miljonit eurot.

Samuti eeldatakse, et ettepanek toob riiklike ametiasutuste jaoks kaasa halduskulude kokkuhoiu tänu raudtee läbilaskevõime haldamise ja liikluskorralduse ühtlustatud õigusraamistiku rakendamisele ning raudteekaubaveokoridoride kaotamisele. See kokkuhoid on aastatel 2025–2050 hinnanguliselt 2,6 miljonit eurot, väljendatuna nüüdisväärtusena 2021. aasta hindades.

1.4.4. Tulemusnäitajad

Märkige, milliste näitajate abil jälgitakse edusamme ja saavutusi.

Komisjon jälgib käesoleva algatuse rakendamist ja tulemuslikkust mitme meetme ja põhinäitajate kogumi abil, millega mõõdetakse tegevuseesmärkide saavutamisel tehtud edusamme. Need näitajad töötatakse välja tulemuslikkuse hindamise asutuse nõuannete põhjal, mis hõlmab raudteevaldkonnas kogemusi omavaid sõltumatuid eksperte, kes on pärit erinevatest sidusrühmadest. Andmeid esitab Euroopa taristuettevõtjate võrgustik (ENIM) ja eelkõige toetav käitusorgan – võrgustiku koordinaator. Andmete kvaliteet peaks paranema pärast andmete kogumise ja esitamise ühtsete määratluste ja meetodite kohaldamist, mille raudteevõrgustiku koordinaator peaks koostöös komisjoniga välja töötama. Konkurentsi arengut ja rakendamist käsitlevad andmed ja analüüsid peaks esitama raudteevaldkonda reguleerivate asutuste Euroopa võrgustik (ENRRB). Reguleerivate asutuste koostöö tulemusena peaks teabe kvaliteet paranema.

Tulemusnäitajad võivad tavaliselt hõlmata kvantitatiivseid näitajaid, nagu taotletud ja jaotatud läbilaskevõime maht, jaotatud rongiliinide muudatuste arv (sealhulgas tühistamiste arv), selliste sündmuste arv, mil raudteetaristu läbilaskevõime ei ole ajutiselt kättesaadav, liikumispauside kestus ja täpsuse näitajad, samuti finantsnäitajad (algatuse meetmete rakendamisest tulenevad haldus-, kohandamis- ja jõustamiskulud).

Algatusega luuakse õigusraamistik üksikasjalikumate eeskirjade, menetluste ja vormide väljatöötamiseks, mis määratakse kindlaks muudes kui seadusandlikes aktides. Seepärast peaks rakendusperiood kajastama nende õigusaktide jõustumist. Viis aastat pärast kõigi asjakohaste õigusaktide rakendamiskuupäeva (sealhulgas rakendusaktide ja delegeeritud õigusaktide vastuvõtmist ja jõustumist) peaksid

komisjoni talitused tegema hindamise, et kontrollida, mil määral on algatuse eesmärgid saavutatud.

1.5. Ettepaneku/algatuse põhjendused

1.5.1. Lühi- või pikaajalises perspektiivis täidetavad vajadused, sealhulgas algatuse rakendamise üksikasjalik ajakava

Kavandatud määrus on praegu planeeritud jõustuma 2025. aastal.

Algatusega hõlmatud kolme koordineerimistegevuse rahastamine (vt punkt 1.5.5) on juba tagatud aastateks 2025–2027 Euroopa ühendamise rahastu tehnilise abi toetustena; eesmärk on jätkata nende tegevuste rahastamist Euroopa ühendamise rahastust alates 2028. aastast.

1.5.2. ELi meetme lisaväärtus (see võib tuleneda eri teguritest, nagu kooskõlastamisest saadav kasu, õiguskindlus, suurem tõhusus või vastastikune täiendavus). Käesoleva punkti kohaldamisel tähendab „ELi meetme lisaväärtus“ väärtust, mis tuleneb liidu sekkumisest ja lisandub väärtusele, mille liikmesriigid oleksid muidu üksi loonud.

ELi tasandi meetmed on vajalikud selleks, et võtta kasutusele uued menetlused, vahendid ja stiimulid raudtee läbilaskevõime haldamiseks ja liikluskorralduseks. Peale selle on vaja ELi tasandi meetmeid, et kõrvaldada läbilaskevõime haldamise ja liikluskorralduse piiriülese koordineerimise praegused puudused.

ELi tasandi meetmeid on vaja ka tulemuslikkuse kavade kasutamisega seotud piiriüleste probleemide lahendamiseks.

Peale selle on vaja ELi tasandi meetmeid, et tegeleda digivahendite vähese ühtlustamise ja koostalitlusega, mis on endiselt raudteetaristu läbilaskevõime haldamise peamine puudus ja mida ei lahendata tõenäoliselt valdkondlike või riiklike algatustega, sest jõustamisvõimalused on ebapiisavad.

Seda algatust on vaja ka selleks, et kõrvaldada praegustes ELi õigusaktides sisalduvad takistused, mis takistavad läbilaskevõime jaotamist käsitlevate sektoripõhiste algatuste, näiteks ELi raudteesektori välja töötatud sõidugraafikute muutmise projekti täielikku rakendamist.

Õigusraamistiku vastuvõtmine ELi tasandil kõrvaldab erinevused siseriiklikes eeskirjades ja tavades, mis takistavad raudteevõrgustiku läbilaskevõime kasutamise maksimeerimist, vähendavad raudteeliikluse juhtimise tulemuslikkust ja lõppkokkuvõttes põhjustavad raudteeliikluse halva toimimise. ELi tasandi meetmed võimaldaksid kasutusele võtta ka tulemuslikud ja tõhusad vahendid taristu läbilaskevõime strateegilise planeerimise koordineerimiseks, kõrvaldada võimalikud lüngad reguleerivate asutuste volitustes seoses piiriülese raudteeliiklusega ning kehtestada ühtlustatud õigusnormid, mis kiirendaksid läbilaskevõime taotluste tühistamist ja muutmist.

1.5.3. Samalaadsetest kogemustest saadud õppetunnid

2018. aastal koostas komisjon aruande raudteekaubaveokoridore käsitleva määruse kohaldamise kohta, millele järgnes 2021. aastal hindamine.

Hindamise tulemusena jõuti järeldusele, et koridoride struktuure on kasutatud vähe ja üldiselt ei ole suudetud saavutada määruse eesmäärke. Hindamisest saadud teave näitab, et kaubarongide täpsus on väljumisel suhteliselt halb ja halveneb rongi

liikumise ajal veelgi, kusjuures täpsus sihtpunktis on veelgi halvem. See muudab raudteeveoteenused vähem atraktiivseks kui muud kaubaveoliigid.

Teiselt poolt kinnitas raudtee-kaubaveo täpsuse märkimisväärne paranemine COVID-19 pandeemia ajal, kui pärast reisijateveo kokkuvarisemist muutus kaubaveo jaoks kättesaadavaks rohkem läbilaskevõimet, et piiriüleseks raudteekaubaveoks on palju kasutamata potentsiaali.

Positiivsena leiti hindamise käigus, et raudteekaubaveokoridore käsitlev määrus aitas kaasa parema koostöö saavutamisele ning (kuid vähemal määral) raudteekaubaveo konkurentsivõime suurendamisele mitmeliigilises transpordisüsteemis. Raudteekaubaveokoridorid sillutasid teed ka algatustele, mille eesmärk on kõrvaldada tehnilised ja käitustakistused, ajakohastada liiklusgraafikute koostamist ja prognoosida rongide saabumisaegu.

1.5.4. Kooskõla mitmeaastase finantsraamistikuga ja võimalik koostoime muude asjakohaste vahenditega

Raudteetaristu läbilaskevõime kasutamise algatuse eesmärk on kasutada vahendeid Euroopa ühendamise rahastu programmist (mitmeaastase finantsraamistiku teine rubriik), et kaasrahastada kolme täiendavat koordineerimistegevust, nagu on kirjeldatud allpool punktis 1.5.5. Nende tegevuste rahastamine aitab katta tegevuskulusid, mis on seotud ekspertide koosseisu arendamisega, piiriülese koordineerimise toetamisega ja tulemuslikkuse jälgimisega.

Nimetatuist esimese tegevuse puhul (vt punkt 1.5.5) koosneb ELi kaasrahastamine eelkõige selliste tehnilise abi kavade jätkamisest, millega toetatakse ettepanekus planeeritud läbivaadatud juhtimise raames praegu raudteekaubaveokoridore ja organisatsiooni RailNetEurope.

1.5.5. Erinevate kasutada olevate rahastamisvõimaluste, sealhulgas vahendite ümberpaigutamise võimaluste hinnang

Raudteetaristu läbilaskevõime kasutamise algatuse eesmärk on pakkuda ELi kaasrahastamist järgmistele täiendavatele koordineerimistegevustele.

1) Taristuettevõtjate tegevuse koordineerimise toetamine

See seisneks tehnilise abi kavade jätkamises, millega raudteeveokoridore ja organisatsiooni RailNetEurope praegu toetatakse ettepanekus planeeritud läbivaadatud juhtimise raames, mille kohaselt nimetatakse ELi tasandil ENIMi osana ametisse võrgustiku koordinaator, asendades praegused 11 raudteeveokoridore asutust. ENIMi, sealhulgas võrgustiku koordinaatori tegevuse rahastamise kohustus lasub riiklikel taristuettevõtjatel. Taristuettevõtjaid kaasrahastatakse ELi vahenditest.

2) Toetus raudteevaldkonda reguleerivate asutuste koordineerimiseks

Ettepanekuga nõutakse, et raudteevaldkonda reguleerivad siseriiklikud asutused looksid ELi tasandil koostööd toetava sekretariaadi, mis põhineks olemasoleval raudteevaldkonda reguleerivate asutuste Euroopa võrgustikul, mis ei ole detsentraliseeritud asutus ega muu liidu aluslepingute alusel loodud organ finantsmääruse artikli 70 tähenduses. Sekretariaat saab rahastust nii riiklikelt reguleerivatelt asutustelt kui ka ELi kaasrahastamise vormis.

3) Tulemuslikkuse hindamise asutus

Ettepanek hõlmab ka sõltumatu raudtee-ekspertide rühma loomist, mida nimetatakse tulemuslikkuse hindamise asutuseks ja mis ei ole detsentraliseeritud asutus ega muu liidu aluslepingute alusel loodud organ finantsmääruse artikli 70 tähenduses. Asutus vaatab läbi raudteetaristu ja veoteenuste tulemuslikkuse ning annab raudteesektorile ja Euroopa Komisjonile nõu tulemuslikkuse võimaliku suurendamise kohta. ELi vahenditest tuleks katta rühma liikmete kulud seoses nende osalemisega asutuses (osalise tööajaga), nende reisikulud jne.

Iga sellise tegevuse puhul toimub ELi kaasrahastamine Euroopa ühendamise rahastu tehnilise abi vormis ajavahemikul 2025–2027. Euroopa ühendamise rahastu toetusi antakse toetusesaajale ilma projektikonkursita (otsetoetus), sest eespool osutatud eelnevalt kindlaksmääratud toetusesaajatele ei ole konkureerivaid alternatiivseid asutusi.

Nende tegevuste läbiviimiseks ei ole vaja suurendada Euroopa Komisjoni personaliressursse.

1.6. Ettepaneku/algatuse kestus ja finantsmõju

☐ Piiratud kestusega

- ☐ hõlmab ajavahemikku [PP/KK]AAAA–[PP/KK]AAAA
- ☐ finantsmõju kulukohustuste assigneeringutele avaldub ajavahemikul AAAA–AAAA ja maksete assigneeringutele ajavahemikul AAAA–AAAA.

☒ Piiramatult kestusega

- Rakendamise käivitumisperiood hõlmab ajavahemikku AAAA–AAAA,
- millele järgneb täieulatuslik rakendamine.

1.7. Ettenähtud eelarve täitmise viisid²⁵

☒ Otsene eelarve täitmine komisjoni poolt

- ☒ tema talituste kaudu, sealhulgas kasutades liidu delegatsioonides töötavat komisjoni personali;
- ☒ rakendusametite kaudu

☐ Jagatud eelarve täitmine koostöös liikmesriikidega

☐ Kaudne eelarve täitmine, mille puhul eelarve täitmise ülesanded on delegeeritud:

- ☐ kolmandatele riikidele või nende määratud asutustele;
- ☐ rahvusvahelistele organisatsioonidele ja nende allasutustele (nimetage);
- ☐ Euroopa Investeeringuspankale ja Euroopa Investeeringufondile;
- ☐ finantsmääruse artiklites 70 ja 71 osutatud asutustele;
- ☐ avalik-õiguslikele asutustele;
- ☐ avalikke teenuseid osutavatele eraõiguslikele asutustele, sel määral, mil neile antakse piisavad finantstagatised;
- ☐ liikmesriigi eraõigusega reguleeritud asutustele, kellele on delegeeritud avaliku ja erasektori partnerluse rakendamine ja kellele antakse piisavad finantstagatised;
- ☐ asutustele või isikutele, kellele on delegeeritud Euroopa Liidu lepingu V jaotise kohaste ühise välis- ja julgeolekupoliitika erimeetmete rakendamine ja kes on kindlaks määratud asjakohases alusaktis.
- Kui märgitud on mitu eelarve täitmise viisi, esitage üksikasjad rubriigis „Märkused“.

Märkused

/

²⁵

Eelarve täitmise viise koos viidetega finantsmäärusele on selgitatud BUDGpedia veebisaidil <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

2. HALDUSMEETMED

2.1. Järelevalve ja aruandluse reeglid

Märkige sagedus ja tingimused.

Liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi poolt otse täidetavate ülesannete puhul järgitakse komisjonis ja rakendusametites rakendatavat iga-aastast kavandamise ja järelevalve tsüklit, sealhulgas esitatakse tulemused liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi iga-aastases tegevusaruandes.

Täpsemalt nõutakse kavandatavas määruuses seoses võrgustiku koordinaatoriga (punktis 1.5.5 kirjeldatud tegevus 2), et võrgustiku koordinaatori tööprogrammi ja eelarve peab heaks kiitma taristuettevõtjate nõukogu.

2.2. Haldus- ja kontrollisüsteem(id)

2.2.1. *Eelarve täitmise viisi(de), rahastuse rakendamise mehhanismi(de), maksete tegemise korra ja kavandatava kontrollistrateegia selgitus*

Liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi alla kuuluv ühtse Euroopa raudteepiirkonna üksus jälgib kavandatava määruuse rakendamist.

Kulusid rakendatakse otsese eelarve täitmise raames, kohaldades täielikult Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2021. aasta määruuse (EL) 2021/1153 (millega luuakse Euroopa ühendamise rahastu) sätteid ja finantsmääruuse sätteid.

Rahastamine toimub eelnevalt kindlaksmääratud toetusesaajatega sõlmitud toetuslepingute kaudu (otsetoetus), nagu on selgitatud punktis 1.5.5.

Euroopa ühendamise rahastu vahenditest kaetakse ainult osa punktis 1.5.5 kirjeldatud tegevuste 1 ja 2 kuludest (kaasrahastamine), sest kavandatava määruuse kohaselt peavad sidusrühmad eraldama märkimisväärse osa nende tegevuste kulude katmiseks vajalikust rahastamisest.

Liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi hangete ja toetuste kontrollistrateegia hõlmab konkreetseid õiguslikke, tegevus- ja finantseelkontrolle menetluste ning lepingute ja kokkulepete allkirjastamise üle. Peale selle kohaldatakse kaupade ja teenuste hankimiseks tehtud kulutuste suhtes eel- ning vajaduse korral järel- ja finantskontrolli.

2.2.2. *Teave kindlakstehtud riskide ja nende vähendamiseks kasutusele võetud sisekontrollisüsteemi(de) kohta*

Eelnevalt kindlaks määratud Euroopa ühendamise rahastu tehnilise abi toetuste saajaid (vt eespool punkt 1.5.5) peetakse madala riskiga toetusesaajateks. Võimalikud riskid oleksid seega kaetud finantsmääruuse olemasolevate mehhanismidega ja neid maandaksid liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi sisekontrollid (süstemaatiline eelnev õigus- ja finantskontroll, kulude järelauditid, nagu on kindlaks määratud iga-aastastes auditi töökavades).

Samuti kehtestatakse asjakohased kontrollid, et vähendada võimalikku huvide konflikti ohtu, eelkõige seoses sellega, kas toetusesaajad täidavad neile pandud kohustusi, ning seoses eeskirjadega, millega määratakse kindlaks tulemuslikkuse hindamise asutuse toimimine.

2.2.3. *Kontrollimeetmete hinnanguline kulutõhusus (kontrollikulude suhe hallatavate vahendite väärtusse), selle põhjendus ja oodatav veariski tase (maksete tegemise ja sulgemise ajal).*

Võttes arvesse antava ELi rahastamise piiratud ulatust ja summat ning arvestades, et ELi vahenditest toetuse saajaid peetakse väikese riskiga toetusesaajateks, eeldatakse, et käesolev algatus ei põhjusta kontrollikuluseid, mis on suuremad liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi praegustest kontrollikuludest. Vearisk maksete tegemisel ja lõpetamisel jääb eeldatavasti alla 2 %.

2.3. **Pettuste ja õigusnormide rikkumise ärahoidmise meetmed**

Nimetage rakendatavad või kavandatud ennetus- ja kaitsemeetmed, nt pettustevastase võitluse strateegias esitatud meetmed.

Kohaldatakse komisjoni tavapäraseid ennetus- ja kaitsemeetmeid, eelkõige järgmiselt:

- komisjoni personal kontrollib enne makse tegemist kõiki teenuste eest maksmisele kuuluvaid summasid, võttes arvesse kõiki lepingulisi kohustusi, majanduslikke põhimõtteid ning head finants- ja juhtimistava. Pettusevastased sätted (järelvalve, aruandlusnõuded jms) lisatakse kõikidesse komisjoni ja maksesaajate vahelistesse toetuslepingutesse ning lepingutesse;

- pettuse, korruptsiooni ja muu ebaseadusliku tegevuse vastu võitlemiseks kohaldatakse piiranguteta Euroopa Pettustevastase Ameti juurdlusi käsitleva määruse (EL, Euratom) nr 883/2013 sätteid.

Liikuvuse ja transpordi peadirektoraat võttis 2020. aastal vastu läbivaadatud pettustevastase strateegia. Liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi pettustevastase võitluse strateegia põhineb komisjoni pettustevastase võitluse strateegial ja konkreetsel riskihindamisel, mis tehti asutuse sees, et selgitada välja pettuste suhtes kõige haavatavamad valdkonnad, juba kehtestatud kontrollid ning meetmed, mis on vajalikud, et parandada liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi suutlikkust pettusi ennetada, avastada ja kõrvaldada.

3. ETTEPANEKU/ALGATUSE HINNANGULINE FINANTSMÕJU

3.1. Mitmeaastase finantsraamistiku rubriigid ja kulude eelarveread, millele mõju avaldub

- Olemasolevad eelarveread

Järjestage mitmeaastase finantsraamistiku rubriigiti ja iga rubriigi sees eelarveridade kaupa

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	Eelarverida	Kulu liik	Rahaline osalus			
	Nr	Liigendatud/liigendamata ²⁶	EFTA riigid ²⁷	kandidaatriigid ja potentsiaalsed kandidaadid ²⁸	muud kolmandad riigid	muu sihtotstarbeline tulu
1	02 03 01 00 – Euroopa ühendamise rahastu transpordivaldkond	Liigendatud	EI	JAH	EI	EI

²⁶ Liigendatud = liigendatud assigneeringud / liigendamata = liigendamata assigneeringud.

²⁷ EFTA: Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsioon.

²⁸ Kandidaatriigid ja vajaduse korral Lääne-Balkani potentsiaalsed kandidaadid.

3.2. Ettepaneku hinnanguline finantsmõju assigneeringutele

3.2.1. Hinnanguline mõju tegevusassigneeringutele – ülevaade

- ☐ Ettepanek/algatus ei nõua tegevusassigneeringute kasutamist
- ☒ Ettepanek/algatus nõuab tegevusassigneeringute kasutamist, mis toimub järgmiselt:

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	01	Ühtne turg, innovatsioon ja digitaalvaldkond
---	----	--

DG: MOVE			Aasta 2025 ²⁹	Aasta 2026	Aasta 2027	Aasta 2028+ ³⁰	KOKKU (2025–2027)
Tegevusassigneeringud							
Eelarverida: ³¹ 02 03 01 00 (Euroopa ühendamise rahastu transpordivaldkond)	Kulukohustused	(1a)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Maksed	(2a)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
Liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi assigneeringud KOKKU	Kulukohustused	= 1a	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Maksed	= 2a	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
Tegevusassigneeringud KOKKU	Kulukohustused	(4)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

²⁹ 2025 on aasta, mil alustatakse ettepaneku/algatuse rakendamist. Ajavahemikul 2025–2027 kaetakse kulud Euroopa ühendamise rahastu transpordivaldkonna tehnilise abi vahenditest.

³⁰ Aastale 2028 järgnevas perioodiks esitatud summad on üksnes soovituslikud ning sõltuvad järgmise mitmeaastase finantsraamistiku üle peetavatest aruteludest ja lõplikust kokkuleppest.

³¹ Eelarve ametliku liigenduse kohaselt.

	Maksed	(5)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGI 1 assigneeringud KOKKU	Kulukohustused	= 4	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Maksed	= 5	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	7	„Halduskulud“
---	----------	---------------

Selle punkti täitmisel tuleks kasutada haldusalaste eelarveandmete tabelit, mis on esitatud õigusaktile lisatava finantssselgituse lisas (Euroopa Liidu üldeelarve komisjoni jao täitmise sise-eeskirju käsitleva komisjoni otsuse 5. lisa), ja laadida see üles DECIDE'i talitustevaheliseks konsulteerimiseks.

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

		Aasta N	Aasta N + 1	Aasta N + 2	Aasta N + 3	Aasta N + X	KOKKU
DG: <.....>							
• Personalikulud							
• Muud halduskulud							
DG <.....> KOKKU	Assigneeringud						

Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGI 7 assigneeringud KOKKU	(Kulukohustuste kogusumma = maksete kogusumma)							
---	--	--	--	--	--	--	--	--

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

		Aasta 2025 ³²	Aasta 2026	Aasta 2027	Aasta 2028+ ³³	KOKKU (2025–2027)
Mitmeaastase finantsraamistiku	Kulukohustused	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

³² 2025 on aasta, mil alustatakse ettepaneku/algatuse rakendamist.

³³ Aastale 2028 järgnevas perioodiks esitatud summad on üksnes soovituslikud ning sõltuvad järgmise mitmeaastase finantsraamistiku üle peetavatest aruteludest ja lõplikust kokkuleppest.

RUBRIIKIDE 1–7 assigneeringud KOKKU	Maksed	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
--	--------	-----	-----	-----	-----	-------------

3.2.2. Hinnanguline tegevusassigneeringutest rahastatav väljund

kulukohustuste assigneeringud miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Märkige eesmärgid ja väljundid			Aasta 2025		Aasta 2026		Aasta 2027		Aasta 2028+			KOKKU (2025–2027)	
↓			VÄLJUNDID										
	Väljundi liik	Keskmine kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu		Väljundite arv kokku	Kulud kokku
Taristuettevõtjate tegevuse koordineerimise toetamine ³⁴													
Väljund	„Kordineeritud“ piiriületuste arv	0,013 ³⁵	73	0,941	73	0,941	73	0,941	73	0,941		219	2,823
Tegevuse nr 1 vahesumma			73	0,941	73	0,941	73	0,941	73	0,941		219	2,823
Toetus raudteevaldkonda reguleerivate asutuste koordineerimiseks													
Väljund	Ei kohaldata	Ei kohaldata	Ei kohaldata	Ei kohaldata	Ei kohaldata	Ei kohaldata	Ei kohaldata	Ei kohaldata	Ei kohaldata	Ei kohaldata		Ei kohaldata	Ei kohaldata
Tegevuse nr 2 vahesumma			Ei kohaldata	Ei kohaldata	Ei kohaldata	Ei kohaldata	Ei kohaldata	Ei kohaldata	Ei kohaldata	Ei kohaldata		Ei kohaldata	Ei kohaldata
Tulemuslikkuse hindamise asutus													

³⁴ Vastavalt punktile 1.5.5 „Erinevate kasutada olevate rahastamisvõimaluste ... hinnang“

³⁵ ENIMI/võrgustiku koordinaatori iga-aastased kulud seoses taristuettevõtjate vahelise kooskõla tagamisega piiriületuspunktides (personalikulud).

Väljund	Liikmete arv	0,009 ³⁶	11	0,099	11	0,099	11	0,099	11	0,099		33	0,297
Tegevuse nr 3 vahesumma			11	0,099	11	0,099	11	0,099	11	0,099		33	0,297
KOKKU³⁷			84	1,040	84	1,040	84	1,040	84	1,040		252	3,120

³⁶ Iga-aastased kulud, mis hõlmavad tulemuslikkuse hindamise asutuse liikmete kulusid (päeva kohta).

³⁷ Arvesse tuleb võtta, et siin esitatud kogusummad näitavad üksnes tabelis esitatud väljundite kulude summat ega moodusta 1.–3. meetme kogumaksumust, mis on kaetud ELi rahastamisega.

3.2.3. Hinnanguline mõju haldusassigneeringutele – ülevaade

- ☒ Ettepanek/algatus ei nõua haldusassigneeringute kasutamist
- ☐ Ettepanek/algatus nõuab haldusassigneeringute kasutamist, mis toimub järgmiselt:

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

	Aasta N ³⁸	Aasta N + 1	Aasta N + 2	Aasta N + 3	Lisage vajalik arv aastaid, et näidata finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)	KOKKU
--	--------------------------	----------------	----------------	----------------	--	-------

Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIK 7								
Personalikulud								
Muud halduskulud								
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGI 7 kulud kokku								

Mitmeaastase finantsraamistiku³⁹ RUBRIIGIST 7 välja jäävad kulud								
Personalikulud								
Muud halduskulud								
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGIST 7 välja jäävad kulud kokku								

KOKKU								
--------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Personali ja muude halduskuludega seotud assigneeringute vajadused kaetakse assigneeringutest, mille asjaomane peadirektoraat on kõnealuse meetme haldamiseks juba andnud, ja/või peadirektoraadi sees ümberpaigutatud assigneeringutest, mida vajaduse korral võidakse täiendada nendest lisaassigneeringutest, mis haldavale peadirektoraadile eraldatakse iga-aastase vahendite eraldamise menetluse käigus, arvestades eelarvepiirangutega.

³⁸ N on aasta, mil alustatakse ettepaneku/algatuse rakendamist. „N“ asemel tuleb märkida esimene eeldatav rakendamise aasta (näiteks 2021). Sama tuleb teha ka järgnevate aastate puhul.

³⁹ Tehniline ja/või haldusabi ning ELi programmide ja/või meetmete rakendamist toetavad kulud (endised BA read), kaudne teadustegevus, otsene teadustegevus.

3.2.3.1. Hinnanguline personalivajadus

- ☒ Ettepanek/algatus ei nõua personali kasutamist
- ☐ Ettepanek/algatus nõuab personali kasutamist, mis toimub järgmiselt:

Hinnanguline väärtus täistööaja ekvivalendina

	Aasta N	Aasta N + 1	Aasta N + 2	Aasta N + 3	Lisage vajalik arv aastaid, et näidata finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)		
• Ametikohtade loeteluga ette nähtud ametikohad (ametnikud ja ajutised töötajad)							
20 01 02 01 (komisjoni peakorteris ja esindustes)							
20 01 02 03 (delegatsioonides)							
01 01 01 01 (kaudne teadustegevus)							
01 01 01 11 (otsene teadustegevus)							
Muud eelarveread (märkige)							
• Koosseisuväline personal (täistööajale taandatud töötajad) ⁴⁰							
20 02 01 (üldvahenditest rahastatavad lepingulised töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja renditööjõud)							
20 02 03 (lepingulised töötajad, kohalikud töötajad, riikide lähetatud eksperdid, renditööjõud ja noored eksperdid delegatsioonides)							
XX 01 xx yy zz ⁴¹	- peakorteris						
	- delegatsioonides						
01 01 01 02 (lepingulised töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja renditööjõud kaudse teadustegevuse valdkonnas)							
01 01 01 12 (lepingulised töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja renditööjõud otsese teadustegevuse valdkonnas)							
Muud eelarveread (märkige)							
KOKKU							

XX tähistab asjakohast poliitikavaldkonda või eelarvejaotist.

Personalivajadused kaetakse peadirektoraadi töötajatega, kes on juba määratud meedet haldama, ja/või paigutades töötajaid ümber peadirektoraadi sees. Vajaduse korral võidakse personali täiendada iga-aastase vahendite eraldamise menetluse käigus, arvestades olemasolevate eelarvepiirangutega.

Ülesannete kirjeldus:

Ametnikud ja ajutised töötajad	
Kosseisuvälised töötajad	

⁴⁰ Lepingulised töötajad, kohalikud töötajad, riikide lähetatud eksperdid, renditööjõud, noored spetsialistid delegatsioonides.

⁴¹ Tegevusassigneeringutest rahastatavate koosseisuväliste töötajate ülempiir (endised BA read).

3.2.4. Kooskõla kehtiva mitmeaastase finantsraamistikuga

Ettepanek/algatus:

- ☒ on täielikult rahastatav mitmeaastase finantsraamistiku asjakohase rubriigi sisese vahendite ümberpaigutamise kaudu.

Punktis 1.5.5 osutatud tegevuste puhul kasutatakse olemasolevaid Euroopa ühendamise rahastu tehnilise abi vahendeid (eelarverida 02 03 01 00), mis on praegu kavas eraldada taristuettevõtjatele ajavahemikul 2025–2027 Euroopa ühendamise rahastu mitmeaastase tööprogrammi käimasoleva muutmise käigus.

- ☐ tingib mitmeaastase finantsraamistiku asjakohase rubriigi mittesihotstarbelise varu ja/või mitmeaastase finantsraamistiku määrukses kindlaks määratud erivahendite kasutuselevõtu.
- ☐ nõuab mitmeaastase finantsraamistiku muutmist.

3.2.5. Kolmandate isikute rahaline osalus

Ettepanek/algatus:

- ☐ ei näe ette kolmandate isikute poolset kaasrahastamist
- ☒ näeb ette kolmandate isikute poolse kaasrahastuse, mille hinnanguline summa on järgmine⁴²:

assigneeringud miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

	Aasta 2025 ⁴³	Aasta 2026	Aasta 2027	Aasta 2028+	KOKKU (2025–2050)
Taristuettevõtjad ⁴⁴	13,667	5,312	5,312	5,312	32,606
Riiklikud reguleerivad asutused ⁴⁵	3,558	0,180	0,185	0,190	9,401
Kaasrahastatavad assigneeringud KOKKU	17,226	5,492	5,496	5,501	42,007

⁴² Kolmandate isikute arvutused arvutati asjaomase toetusesaaja poolt projektiettepanekust tulenevate meetmetega seotud hinnanguliste kulude summa (vt punkt 1.5.5) ja sellele toetusesaajale antud ELi kaasrahastamise osakaalu vahena. Hinnangulised kulud tuletati otseselt ettepaneku mõjuhinnangu jaoks tehtud arvutustest.

⁴³ 2025 on aasta, mil alustatakse ettepaneku/algatuse rakendamist.

⁴⁴ Võrgustiku koordinaatori rahastamine, vt punkti 1.5.5 alapunkti 1.

⁴⁵ ENRRB sekretariaadi loomise kulude katmiseks vt punkti 1.5.5 alapunkti 2.

3.3. Hinnanguline mõju tuludele

- ☒ Ettepanekul/algatusel puudub finantsmõju tuludele
- ☐ Ettepanekul/algatusel on järgmine finantsmõju:
 - ☐ omavahenditele
 - ☐ muudele tuludele
 - palun märkige, kas see on kulude eelarveridasid mõjutav sihtotstarbeline tulu ☐

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Tulude eelarverida	Jooksval eelarveaastal kättesaadavad assigneeringud	Ettepaneku/algatuse mõju ⁴⁶						
		Aasta N	Aasta N + 1	Aasta N + 2	Aasta N + 3	Lisage vajalik arv aastaid, et näidata finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)		
Artikkel								

Sihtotstarbeliste tulude puhul märkige, milliseid kulude eelarveridasid ettepanek mõjutab.

/

Muud märkused (nt tuludele avaldatava mõju arvutamise meetod/valem või muu teave).

⁴⁶ Traditsiooniliste omavahendite (tollimaksud ja suhkrumaksud) korral tuleb märkida netosummad, st brutosumma pärast 20 % sissenõudmiskulude mahaarvamist.