



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2023 m. liepos 13 d.
(OR. en)

11718/23

Tarpinstitucinė byla:
2023/0271 (COD)

TRANS 305
CODEC 1346

PASIŪLYMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2023 m. liepos 12 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generalinei sekretorei Thérèse BLANCHET
Komisijos dok. Nr.:	COM(2023) 443 final
Dalykas:	Pasiūlymas dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumo naudojimo bendroje Europos geležinkelių erdvėje, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2012/34/ES ir panaikinamas Reglamentas (ES) Nr. 913/2010

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2023) 443 final.

Pridedama: COM(2023) 443 final



EUROPOS
KOMISIJA

Strasbūras, 2023 07 11
COM(2023) 443 final

2023/0271 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

**dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumo naudojimo bendroje Europos geležinkelių
erdvėje, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2012/34/ES ir panaikinamas Reglamentas
(ES) Nr. 913/2010**

(Tekstas svarbus EEE)

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

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

- **Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai**

Geležinkeliai yra aplinką tausojanti transporto rūšis. 2020 m. geležinkelių transportas sudarė 5,1 proc. keleivių vežimo tarp ES šalių ir 11,5 proc. krovinio transporto tarp ES šalių, bet jam teko vos 0,4 proc. ES transporto sektoriuje išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio. Taip yra todėl, kad geležinkelių transportas labai efektyviai vartoja energiją – šiame sektoriuje suvartojama tik 1,9 proc. transporto suvartojamos energijos – ir todėl, kad didžioji geležinkelių transporto eismo dalis vykdoma elektrifikuotomis linijomis. Geležinkelių transportas yra aplinką tausojantis ir pasižymi daugeliu kitų pranašumų, pavyzdžiui, aukštu saugos lygiu, todėl ES politikoje jis nuolat skatinamas.

Šis pasiūlymas yra svarbus Europos žaliojo kurso bei Darnaus ir išmanaus judumo strategijos veiksmas. Jo pagrindinis tikslas – nustatyti sistemą, pagal kurią būtų galima veiksmingiau valdyti geležinkelių infrastruktūros pajėgumą ir eismą, taip gerinant paslaugų kokybę ir užtikrinant didesnius eismo srautus geležinkelių tinkle. Norint užtikrinti, kad transporto sektorius prisidėtų prie priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo, labai svarbu pasiekti šį tikslą.

Siekdami garantuoti saugiam tinklo eksploatavimui ir veiksmingam naudojimui reikalingą aukštą koordinavimo lygį, infrastruktūros valdytojai turi veiksmingai valdyti geležinkelių eismą ir pajėgumą. Tai daugiausia daroma nacionalinių tinklų lygmeniu. Be to, tarpvalstybinės geležinkelių paslaugos visuose tinkluose turi būti koordinuojamos geriau, nei dažnai yra dabar. Šiuo tikslu pasiūlyme bus nustatyti nacionalinių infrastruktūros valdytojų ir kitų subjektų, teikiančių tarpvalstybines traukinių paslaugas, veiklos koordinavimo mechanizmai. Pasiūlymu bus sudarytos sąlygos veiksmingiau paskirstyti geležinkelių infrastruktūros pajėgumą, nes bus užtikrintas proceso lankstumas ir infrastruktūros valdytojams skirtas svarbesnis vaidmuo nustatant transporto poreikius. Pavyzdžiui, infrastruktūros valdytojai galės atidėti tam tikrą pajėgumą vėlesniam paskirstymo procesui. Tai bus naudinga krovinių vežimo geležinkeliais paslaugoms, kurias ne visada įmanoma suplanuoti iš anksto ir įtraukti į numatytą metinį tvarkaraštį. Pasiūlymu infrastruktūros valdytojai ir geležinkelio įmonės bus skatinami laikytis su pajėgumu susijusių įsipareigojimų ir išvengti pakeitimų iš anksto neįspėjus, kurie priešingu atveju turėtų neigiamų pasekmių kitiems tinklo naudotojams. Su pajėgumu susijusių procesų skaitmenizacija padės padidinti paslaugų efektyvumą ir pagerinti jų kokybę. Be to, taip infrastruktūros valdytojai įgys priemonių, kad galėtų reaguoti į nenumatytus įvykius. Pasiūlymu siekiama užtikrinti, kad skaitmenizacijos procesas valstybėse narėse būtų nuoseklus ir padėtų geriau koordinuoti geležinkelių paslaugas visoje ES.

- **Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis**

Pasiūlymu keičiamos geležinkelių infrastruktūros pajėgumo ir eismo valdymo, geležinkelių transporto veiklos rezultatų stebėsenos, suinteresuotųjų šalių veiksmų koordinavimo ir pajėgumo paskirstymo geležinkelių eismui, kuris yra įvairiarūšio vežimo grandinės dalis, taisyklės. Todėl jame daugiausia dėmesio skiriama geležinkelių rinkai ir geležinkelių operacijoms, reglamentuojamoms Direktyva 2012/34/ES. Pasiūlyme nagrinėjamas vienas pagrindinių geležinkelių operacijų aspektų – geležinkelių infrastruktūros pajėgumo planavimas ir paskirstymas, kuriam šiuo metu taikomi du teisės aktai: Direktyva 2012/34/ES ir Reglamentas (ES) Nr. 913/2010. Jame taip pat numatytas didesnis geležinkelių paslaugų

koordinavimas visoje ES ir tinkama reguliavimo priežiūra. Jis atitinka svarbius Direktyvoje 2012/34/ES nustatytus principus, kaip antai geležinkelių infrastruktūros valdytojų nepriklausomumą, infrastruktūros valdymo atskyrimą nuo geležinkelių transporto paslaugų teikimo, nediskriminacinės prieigos prie geležinkelių infrastruktūros ir geležinkelių paslaugų įrenginių palengvinimą, apmokestinimą už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ir geležinkelių rinkos stebėseną. Pasiūlymu bus panaikintas ir pakeistas Reglamentas (ES) Nr. 913/2010, o atitinkamos pajėgumo valdymo nuostatos bus perkeltos iš Direktyvos 2012/34/ES į naująjį reglamentą.

Transporto infrastruktūros planavimo aspektai, kuriems taikomas Reglamentas (ES) Nr. 913/2010, įtraukti į 2021 m. paskelbtą Komisijos pasiūlymą dėl peržiūrėto TEN-T reglamento.

Pasiūlymu papildomi keli ES geležinkelių ir bendrosios transporto politikos aspektai. Jie, be kita ko, yra Direktyvoje 2012/34/ES ir Bendrijos gairėse dėl valstybės pagalbos geležinkelio įmonėms nustatyta geležinkelių rinkos politika, TEN-T reglamentu grindžiama transporto infrastruktūros politika, Sąveikos direktyvoje nustatyta geležinkelių sąveika ir atitinkamos geležinkelių sąveikos techninės specifikacijos, taip pat įvairiarūšio vežimo politika, įgyvendinama pagal Kombinuoto krovinių vežimo direktyvą ir kitus dokumentus.

- Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis

Komunikate „Europos žaliasis kursas“ patvirtintas ES tikslas iki 2050 m. neutralizuoti poveikį klimatui ir būtinybė iki 2050 m. 90 proc. sumažinti išmetamą transporto teršalų kiekį. Jame raginama aktyviau imtis priemonių daugiarūšiam vežimui skatinti ir didelę dalį iš 75 proc. šiuo metu keliais vežamų vidaus krovinių perkelti vežti geležinkeliais ir vidaus vandenų keliais, pripažįstant, kad tam „reikės geresnio geležinkelių <...> valdymo ir pajėgumo didinimo priemonių“. Darnaus ir išmanaus judumo strategijos tarpiniuose tiksluose nustatyti siekiai iki 2030 m. 50 proc., o iki 2050 m. – 100 proc. padidinti krovinių vežimą geležinkeliais, taip pat padvigubinti greitųjų traukinių eismą iki 2030 m. ir jį patrigubinti iki 2050 m. Strategijoje nurodyta, kad reikia stiprinti tarpvalstybinį koordinavimą ir geležinkelių infrastruktūros valdytojų bendradarbiavimą, užtikrinti geresnį bendrą geležinkelių tinklo valdymą ir naudoti naujas technologijas krovinių vežimui geležinkeliais plėtoti. Strategijoje Komisija paskelbė, kad ji pasiūlys persvarstytas geležinkelių pajėgumo paskirstymo taisykles, atitinkančias vykdomas geležinkelių sektoriaus iniciatyvas. Tolimojo susisiekiimo geležinkeliais ir tarpvalstybinio keleivių vežimo geležinkeliais skatinimo veiksmų plane Komisija išsamiau išdėstė savo ketinimus, paskelbdama, kad ji parengs iniciatyvą, kuria siekiama pagerinti pajėgumo paskirstymo ir eismo valdymo procesus, kad būtų galima geriau koordinuoti pajėgumo paskirstymą visoje geležinkelių sistemoje, apimant keleivių ir krovinių vežimo paslaugas.

Iniciatyva taip pat prisidedama prie 13-ojo darnaus vystymosi tikslo (imtis skubių kovos su klimato kaita ir jos poveikiu veiksmų) įgyvendinimo, nes geresnis pajėgumo valdymas paskatins geležinkelių paslaugų plėtrą ir sudarys sąlygas geriau jas pritaikyti prie klientų poreikių. Tai padės padidinti geležinkelių, kaip aplinką tausojančios transporto rūšies, prieinamumą ir naudojimą.

Šis pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto yra krovinių vežimo žalinimo pasiūlymų rinkinio, apimančio kelias transporto rūšis, dalis. Šis rinkinys yra svarbus Darnaus ir išmanaus judumo strategijos rezultatas ir 2023 m. Komisijos metinės darbo programos dalis. Juo siekiama paspartinti krovinių vežimo priklausomybės nuo iškastinio kuro

mažinimą, skatinti įvairiarūši vežimą ir užbaigti kurti bendrą Europos geležinkelių erdvę. Be šio pasiūlymo, rinkinyje taip pat yra:

- Kombinuoto krovinių vežimo direktyvos (Tarybos direktyvos 92/106/EEB) peržiūra,
- Masės ir matmenų direktyvos (Tarybos direktyvos 96/53/EB) peržiūra,
- pasiūlymas „CountEmissions EU“ dėl išmetamųjų teršalų apskaitos suderinimo transporto sektoriuje.

Šiame pasiūlyme dėl teisėkūros procedūra priimamo akto nustatytais priemonėmis bus papildytas geležinkelių infrastruktūros pajėgumo didinimas, numatytas siūlomoje TEN-T reglamento peržiūroje. Peržiūra apima trūkstamų TEN-T geležinkelių tinklo jungčių užbaigimą, spartesnį Europos geležinkelių eismo valdymo sistemos diegimą ir geležinkelių infrastruktūros reikalavimų, taikomų įvairiarūšiam vežimui, įtraukimą. Kartu bus toliau įgyvendinami veiksmai, kuriais siekiama pašalinti sąveikos kliūtis, pagal bendros Europos geležinkelių erdvės techninį ramstį.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

• Teisinis pagrindas

Šio pasiūlymo teisinis pagrindas yra Sutarties dėl ES veikimo (SESV) 91 straipsnis. Transporto politika priklauso pasidalijamajai kompetencijai. Tai reiškia, kad ES ir jos valstybės narės gali priimti teisiškai privalomus aktus transporto srityje. Valstybės narės gali įgyvendinti savo kompetenciją tiek, kiek ES nepasinaudojo arba nusprendė nepasinaudoti savo kompetencija.

• Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)

ES jau priėmė teisės aktus dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumo ir geležinkelių eismo valdymo: Direktyvą 2012/34/ES, kuria sukurama bendra Europos geležinkelių erdvė (visų pirma IV skyrius), ir Reglamentą (ES) Nr. 913/2010 dėl krovinių vežimo geležinkeliais koridorių (visų pirma IV skyrius). Jie atitinka politikos tikslą sukurti bendrą Europos geležinkelių erdvę, kurioje geležinkelio įmonės galėtų teikti transporto paslaugas, įskaitant tarpvalstybines paslaugas, vis labiau integruotame ir sąveikiame tinkle.

ES turi imtis veiksmų, kad pašalintų ES teisės aktuose nustatytas kliūtis, trukdančias įgyvendinti sektorių iniciatyvas, kuriomis siekiama modernizuoti pajėgumo valdymą. Paskatos ir veiklos rezultatų sistemos iš esmės galėtų būti perkuriamos nacionaliniu lygmeniu, tačiau jų apimtis neapreptų spręstinių tarpvalstybinių klausimų. Veiksmingesnis tarptautinis koordinavimas neįmanomas be aiškių juridinių teisių ir pareigų, kurias reikia bent tam tikru mastu suderinti visoje ES. Galiausiai, be sprendimo ES lygmeniu skaitmeninių priemonių suderinimo ir (arba) sąveikos trūkumas galėtų lemti skirtingų, nesuderinamų sistemų diegimą įvairiose valstybėse narėse.

ES lygmens veiksmai leis įdiegti veiksmingas ir efektyvias strateginio infrastruktūros pajėgumo planavimo koordinavimo priemones, pašalinti galimas reguliavimo institucijų įgaliojimų spragas, susijusias su tarpvalstybiniu geležinkelių eismu, ir nustatyti suderintas taisykles, kuriomis būtų skatinama mažinti pajėgumo prašymų atšaukimą ir pakeitimus.

- **Proporcingumo principas**

Intervenciniu veiksniu šalinami ES pajėgumo valdymo taisyklių trūkumai, nustatyti vertinant Reglamentą (ES) Nr. 913/2010 dėl krovinių vežimo geležinkeliais koridorių (toliau – KVGK reglamentas). Šie trūkumai gali būti pašalinti tik ES lygmeniu. Politikos galimybės yra susijusios su pajėgumo ir eismo valdymo, infrastruktūros darbų ir veiklos rezultatų gerinimo sistemų koordinavimo klausimais, kurie daro poveikį tarpvalstybiniam eismui ir todėl negali būti svarstomi nacionaliniu ar dvišaliu lygmeniu, taip pat su jų reguliavimo priežiūra. Siūlomu reglamentu bus sustiprintas infrastruktūros valdytojų ir geležinkelių reguliavimo institucijų veiksmų tarpvalstybinis koordinavimas, tačiau atsakomybė už pajėgumo paskirstymą paliekama nacionaliniams infrastruktūros valdytojams. Radikalesnės politikos galimybės, kurios apimtų tam tikrų pajėgumo valdymo proceso dalių centralizavimą, atliekant poveikio vertinimą buvo atmestos.

- **Priemonės pasirinkimas**

Pasiūlymo dėl teisėkūros procedūra priimamo akto tikslas – patobulinti esamą geležinkelių pajėgumo paskirstymo sistemą ir nustatyti naujas geležinkelių infrastruktūros pajėgumo valdymo ir geležinkelių eismo valdymo taisykles ir procedūras, taikomas vidaus ir tarptautinėms geležinkelių paslaugoms, įskaitant krizių valdymą ir veiklos rezultatų valdymą. Šiuo tikslu pasiūlymu dėl teisėkūros procedūra priimamo akto bus panaikintas KVGK reglamentas ir Direktyvos 2012/34/ES nuostatos dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumo paskirstymo¹. Peržiūrėtos geležinkelių infrastruktūros pajėgumo valdymo ir geležinkelių eismo valdymo taisyklės ir procedūros bus nustatytos reglamentu.

Reglamentu, kuriuo nustatoma suderinta, tiesiogiai taikoma geležinkelių infrastruktūros pajėgumo ir geležinkelių eismo valdymo sistema, iniciatyvos tikslus galima pasiekti geriau nei direktyva. Reglamentu bus pašalinti nacionalinių taisyklių ir praktikos skirtumai, kurie šiuo metu trukdo veiksmingai naudoti geležinkelių infrastruktūros pajėgumą, visų pirma tarpvalstybinėse linijose. Juo taip pat bus užtikrintas vienodas pasiūlyme numatytų naujų priemonių įgyvendinimas bendroje Europos geležinkelių erdvėje. Tai ypač svarbu ir aktualu dėl menko tarpvalstybinių geležinkelių paslaugų (ypač krovinių vežimo geležinkeliais) patikimumo, punktualumo ir nuspėjamumo.

3. **EX POST VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI**

- **Galiojančių teisės aktų *ex post* vertinimas / tinkamumo patikrinimas**

2018 m. Komisija parengė KVGK reglamento taikymo ataskaitą², o 2021 m. – vertinimą³.

Vertinime bendrai daroma išvada, kad koridorių struktūros naudotos ribotai ir kad atskiras krovinių vežimo geležinkeliais koridorių ir likusios tinklo dalies pajėgumo valdymas nėra veiksmingas. Apskritai vertinime padaryta išvada, kad bendrai KVGK reglamento tikslai nebuvo pasiekti.

¹ Visų pirma Direktyvos 2012/34/ES IV skyriaus 3 skirsnis.

² COM(2018) 189 *final*, 2018 m. balandžio 16 d. Prieš rengiant ataskaitą buvo paskelbta Europos Audito Rūmų ataskaita (Europos Audito Rūmai „Krovininis geležinkelių transportas Europos Sąjungoje: vis dar netinkamame kelyje“, Specialioji ataskaita Nr. 8, Liuksemburgas, *Europos Sąjungos leidinių biuras*, 2016 m.).

³ SWD(2021) 134 *final*, 2021 m. birželio 2 d.

Atliekant vertinimą nustatyti keturi pagrindiniai KVGK reglamento ir jo taikymo trūkumai.

Pirma, vieno langelio principu veikiančių centrų ir iš anksto nustatytų traukinių linijų naudojimas buvo mažesnis, nei tikėtasi. Taikant vieno langelio principą nepavyko pasiekti rezultatų, nes pagal jį daugiausia dėmesio buvo skiriama tik atskirų koridorių, o ne viso geležinkelių tinklo koordinavimui. Tai reiškė, kad krovinių vežimo paslaugų teikėjai ir toliau turėjo bendrauti su atskirais infrastruktūros valdytojais, jei jie norėjo užsitikrinti traukinio liniją, kurios dalys yra už koridoriaus linijų ribų. Todėl, užuot supaprastinus procesą, vieno langelio principu veikiančios centrai sudarė papildomą administracinį lygmenį.

Antra, KVGK reglamente nebuvo atsižvelgta į poreikį suderinti nacionaliniu lygmeniu taikomas geležinkelių infrastruktūros pajėgumo valdymo priemonės ir procedūras. Tai būtų padėję pagerinti infrastruktūros pajėgumo, skirto tarpvalstybiniam krovinių vežimui geležinkeliais, valdymą. KVGK reglamentu nebuvo įpareigota naudoti konkrečias skaitmenines priemones, o geležinkelio sektoriaus suinteresuotųjų šalių sukurta taikomoji programa „Linijų koordinavimo sistema“, įdiegta siekiant palengvinti geležinkelių infrastruktūros pajėgumo prašančių pareiškėjų ir vieno langelio principu veikiančių centrų veiksmų koordinavimą, nebuvo išsamus sprendimas.

Trečia, suinteresuotieji subjektai nesugebėjo nuodugniai stebėti krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų rezultatų, kad galėtų parengti ir įgyvendinti veiksmingus veiklos gerinimo planus. KVGK reglamente aiškiai nustatyta, kad veiklos rezultatų stebėseną yra krovinių vežimo koridorių administracinių valdybų užduotis, tačiau atlikus vertinimą paaiškėjo, kad stebint veiklos rezultatus nebuvo atsižvelgta į keletą svarbių aspektų, pavyzdžiui, vežimo nuo durų iki durų punktualumą.

Galiausiai padaryta nedidelė pažanga gerinant eismo valdymą ir koordinavimą su krovinių terminalais. Kroviniams pakrauti ir iškrauti prekiniais traukiniais reikia pajėgumo specialiuose įrenginiuose, vadinamuose terminalais. Viena iš pagrindinių problemų – nepakankamas geležinkelių tinkle turimo pajėgumo ir terminalų pajėgumo koordinavimas ir suderinimas. Siekiant spręsti šią problemą, KVGK reglamentu į koridorių administracines valdybas buvo įtraukta terminalų operatorių patariamoji grupė ir buvo pavesta parengti ir įgyvendinti terminalų ir geležinkelių tinklo pajėgumo koordinavimo procedūras. Tačiau atrodo, kad terminalų operatoriai turėjo tik nedidelę įtaką koridorių administracinių valdybų sprendimams. Dėl to koordinavimas su terminalais nėra optimalus, o prekių traukinių punktualumas ir patikimumas – nepakankamas.

• **Konsultacijos su suinteresuotaisiais subjektais**

Komisija per visą poveikio vertinimo procesą aktyviai bendravo su suinteresuotaisiais subjektais ir išsamiai konsultavosi.

Konsultacijos vyko 2022 m. Jos apėmė:

- konsultacijas dėl kvietimo teikti informaciją⁴,
- atviras viešas konsultacijas⁵,
- du tikslinių grupių posėdžius, kuriuos surengė išorės rangovai,

⁴ [Tarptautinis krovinių ir keleivių vežimas – geležinkelių transporto dalies didinimas \(europa.eu\).](#)

⁵ [Tarptautinis krovinių ir keleivių vežimas – geležinkelių transporto dalies didinimas \(europa.eu\).](#)

- apklausas ir pokalbius, kuriuos surengė išorės rangovai,
- du renginius su suinteresuotaisiais subjektais: vieną su infrastruktūros valdytojais (jį organizavo Komisija per PRIME⁶) ir vieną su geležinkelio įmonėmis (jį organizavo Komisija per geležinkelio įmonių dialogo platformą⁷).

Suinteresuotieji subjektai, su kuriais konsultuotasi, buvo geležinkelių infrastruktūros valdytojai, geležinkelio įmonės (keleivių ir krovinių vežimo), krovinių vežimo geležinkeliais koridorių vykdomųjų ir administracinių valdybų nariai, terminalų operatoriai, ekspeditoriai, valstybių narių geležinkelių ministerijų atstovai, nacionalinės geležinkelių reguliavimo institucijos, nevyriausybinės organizacijos, mokslo bendruomenės atstovai ir piliečiai.

Konsultacijų rezultatai buvo naudojami siekiant įvertinti bendrą pritarimo iniciatyvai lygį ir nustatytų problemų, kurias siekiama spręsti pasiūlymu dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, aktualumą, numatomų politikos priemonių aktualumą ir pritarimo lygį, taip pat papildomą ekspertų indėlį vertinant priemonių ekonominį ir socialinį poveikį bei poveikį aplinkai.

Iš atsakymų į kvietimą teikti informaciją ir atvirų viešų konsultacijų matyti, kad dauguma respondentų sutinka su nustatytomis problemomis ir apskritai ši iniciatyva sulaukė plataus suinteresuotųjų subjektų pritarimo.

Suinteresuotieji subjektai, su kuriais konsultuotasi, taip pat iš esmės teigiamai įvertino siūlomas iniciatyvos priemones. Pavyzdžiui, dauguma suinteresuotųjų subjektų, su kuriais konsultuotasi, pritarė lankstesnių ir patikimesnių pajėgumo paskirstymo procedūrų, atitinkančių rinkos poreikius, įvedimui (šią priemonę įkvėpė Pažangiojo pajėgumų valdymo tvarkaraščių pertvarkymo projektas, vadinamasis TP projektas). Jos taip pat palankiai vertina priemonių, kuriomis skatinama kurti ir naudoti skaitmenines priemones, skirtas geležinkelių infrastruktūros pajėgumui ir eismo valdymui užtikrinti, nustatymą.

Tačiau suinteresuotųjų subjektų nuomonės apie poveikio vertinime nagrinėtas politikos galimybes labiau išsiskyrė: dauguma infrastruktūros valdytojų pirmenybę teikia politikos galimybei, pagal kurią pasiūlymo tikslai būtų pasiekti bendradarbiaujant atskiriems infrastruktūros valdytojams, o daugelis geležinkelio įmonių pirmenybę teikia politikos galimybei, pagal kurią pajėgumo ir eismo valdymą koordinuoja centrinis subjektas.

• **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Išorės rangovas atliko tyrimą pasiūlymo poveikio vertinimui pagrįsti. 2021 m. gruodžio mėn. pradėtas tyrimas buvo baigtas 2023 m. vasario mėn. Jis Komisijai suteikė vertingų įžvalgų, visų pirma apie tai, kaip geriausiai parengti politikos galimybes ir įvertinti jų tikėtiną poveikį ir kaip sužinoti tiesiogiai susijusių suinteresuotųjų subjektų nuomones.

• **Poveikio vertinimas**

Šio pasiūlymo politikos priemonės grindžiamos poveikio vertinimo rezultatais. Komisijos Reglamentavimo patikros valdyba pateikė teigiamą nuomonę⁸ apie poveikio vertinimą⁹. Savo

⁶ Geležinkelių infrastruktūros valdytojų Europoje platforma (PRIME), skirta infrastruktūros valdytojų ir Komisijos tarnybų bendradarbiavimui užtikrinti.

⁷ Geležinkelio įmonėms skirtas forumas, kuriame dalyvauja Komisijos tarnybos ir Europos Sąjungos geležinkelių agentūra.

⁸ SEC(2023) 443.

⁹ SWD(2023) 443.

nuomonėje valdyba pateikė kelias rekomendacijas dėl argumentų poveikio vertinimo ataskaitoje pateikimo. Į šias rekomendacijas atsižvelgta – poveikio vertinimo ataskaitos 1 priede glaustai aprašyta, kaip tai padaryta.

Atliekant poveikio vertinimą apsvarstytos keturios politikos galimybės.

1 politikos galimybė – tolesnis dabartinės teisinės sistemos plėtojimas, išlaikant į koridorius orientuotą požiūrį, taikomą tarpvalstybiniam pajėgumo ir eismo valdymo koordinavimui, kaip nustatyta KVGK reglamente.

2, 3 ir 4 politikos galimybės, priešingai, grindžiamos į tinklą orientuotu požiūriu, pagal kurį pajėgumo ir eismo valdymo priemonių taikymo sritis apima ne tik koridorių linijas¹⁰, bet ir visapusiškesnį pajėgumų ir eismo valdymo taisyklių ir procedūrų derinimą ir modernizavimą. Šios politikos galimybės daugiausia skiriasi reikalavimų griežtumu ir užmoju, taip pat sprendimų priėmimo proceso centralizavimo laipsniu.

2 politikos galimybė grindžiama savanorišku infrastruktūros valdytojų bendradarbiavimu, kai centralizuoto koordinavimo struktūrą ES lygmeniu nėra arba jos yra labai ribotos.

Pagal 3 politikos galimybę išplečiama 2 politikos galimybė, iš kurios perimama dauguma priemonių, patikint papildomas derinimo pareigas ES lygmens koordinavimo įstaigoms, kuo labiau pasinaudojant esamais subjektais.

4 politikos galimybė išplečiami pagal 3 politikos galimybę nustatyti koordinavimo įstaigos įgaliojimai, įtraukiant veiklos ir sprendimų priėmimo užduotis, pavyzdžiui, kompetenciją priimti galutinius sprendimus, jei infrastruktūros valdytojai nesutaria ir (arba) nesuderina veiksmų, ir sukuriant Europos eismo valdymo funkciją (krizės grupę), skirtą dideliems incidentams valdyti.

Vertinime nustatyta, kad tinkamiausia yra 3 politikos galimybė, nes ja užtikrinama geriausia siektinų tikslų, intervencinio veiksmo proporcingumo, jo sąnaudų ir naudos bei poveikio vertinimo patikimumo pusiausvyra.

Pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo teisės akto, kuriuo nustatoma suderinta, tiesiogiai taikoma geležinkelių infrastruktūros ir eismo valdymo sistema, padės siekti bendro tikslo – užtikrinti didesnius eismo srautus geležinkelių tinkle, nes tai būtų naudinga keleivių ir krovinių vežimo paslaugų klientams. Tikimasi, kad dėl pasiūlyme numatyto papildomo pajėgumo geležinkelių eismas (išreikštas traukinio nuvažiuotais kilometrais) padidės 4 proc., t. y. beveik 250 mln. papildomų traukinių nuvažiuotų kilometrų. Apskaičiuota, kad šių papildomo pajėgumo ekonominė vertė geležinkelio įmonėms sieks 2 500 mln. EUR. Galutiniams vartotojams dėl šio pasiūlymo dėl teisėkūros procedūra priimamo akto atsirandantis papildomas pajėgumas reiškia, kad keleiviams bus naudingas išplėstas susisiekimas ir didesnis esamo susisiekimo paslaugų dažnumas. Krovinių vežimo segmente didesnis pasirinkimas taip pat bus naudingas krovinių siuntėjams. Pasiūlymu taip pat bus padidintas pajėgumo paskirstymo proceso veiksmingumas, nes bus nustatytos priemonės, kurios pagerins paskirstytų traukinių linijų stabilumą ir leis geležinkelio įmonėms ir infrastruktūros valdytojams sutaupyti panašią sumą – maždaug po 420 mln. EUR. Pasiūlymu taip pat bus pagerintas laikinų pajėgumo apribojimų tarpvalstybinis koordinavimas, kad

¹⁰ Tačiau dėmesys ir toliau bus skiriamas labiausiai strateginėms linijoms, kad būtų išvengta pernelyg didelio reglamentavimo regioninės svarbos ir (arba) mažo eismo intensyvumo linijose.

geležinkelių transportas taptų patikimesnis. Taip pat tikimasi, kad įgyvendinus įvairias pasiūlymo priemones pagerės punktualumas ir geležinkelio įmonės gaus 658 mln. EUR ekonominės naudos. Dėl didesnio patikimumo ir punktualumo krovinių vežimo geležinkeliais paslaugos taps patrauklesnės ekspeditoriams, o tai padės padidinti krovinių vežimo geležinkeliais konkurencingumą, palyginti su kelių transportu. Be to, keleiviams bus naudinga tai, kad bus mažiau atšaukimo atvejų ir padidės punktualumas. Kartu su numatomu esamų jungčių padidiniu, taip bus galima pagerinti geležinkelių transporto konkurencingumą, palyginti su oro transportu keleivių vežimo segmente, visų pirma tarpvalstybiniais maršrutais, kuriuose nustačius suderintą pajėgumo ir eismo valdymo sistemą būtų sukurta didelė pridėtinė vertė. Galiausiai tikimasi, kad įgyvendinus suderintą teisinę geležinkelių pajėgumo ir eismo valdymo sistemą ir palaipsniui atsisakius krovinių vežimo geležinkeliais koridorių, nacionalinės valdžios institucijos taip pat sutaupys administracinių išlaidų. Apskaičiuota, kad bus sutaupyta 2,6 mln. EUR, išreikštų dabartine verte 2025–2050 m. laikotarpiu.

Tikimasi, kad pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto taip pat turės teigiamą poveikį užimtumui geležinkelių sektoriuje (apskaičiuota, kad per metus vidutiniškai bus sukurta apie 42 000 papildomų darbo vietų, palyginti su atskaitos scenarijumi), nes dėl priemonių padidės turimas infrastruktūros pajėgumas ir geležinkelių eismas.

Galiausiai tikimasi, kad pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto turės nedidelį, bet teigiamą poveikį klimatui ir aplinkai (numatoma, kad pasirinkus tinkamiausią galimybę išmetamas CO₂ kiekis sumažės maždaug 26 mln. t 2025–2050 m. laikotarpiu, palyginti su atskaitos scenarijumi).

- **Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas**

Šiam pasiūlymui dėl teisėkūros procedūra priimamo akto būdingas svarbus reglamentavimo kokybės aspektas, nes juo siekiama supaprastinti ir atnaujinti geležinkelių infrastruktūros pajėgumo valdymo taisykles, kad būtų geriau tenkinami įvairių geležinkelių rinkos segmentų, visų pirma tarpvalstybinio krovinių vežimo, poreikiai. Pasiūlymu dabartinė geležinkelių infrastruktūros pajėgumo ir eismo valdymo teisinė sistema, nustatyta KVGK reglamente ir Direktyvos 2012/34/ES dalyse, bus pakeista bendra, visam ES tinklui tiesiogiai taikoma sistema.

Tikimasi, kad pasirinkus tinkamiausią politikos galimybę valdžios institucijos sutaupys administracinių išlaidų, nes bus įgyvendinta suderinta geležinkelių pajėgumo ir eismo valdymo teisinė sistema ir panaikinti krovinių vežimo geležinkeliais koridoriai. Apskaičiuota, kad bus sutaupyta 2,6 mln. EUR, išreikštų dabartine verte 2025–2050 m. laikotarpiu, palyginti su atskaitos scenarijumi. Šia iniciatyva bus supaprastintos sąlygos pajėgumo prašantiems pareiškėjams, teikiantiems tarpvalstybines geležinkelių paslaugas, nes pajėgumo paskirstymas taps veiksmingesnis. Dėl jos taip pat mažės infrastruktūros valdytojų administracinės išlaidos – apskaičiuota, kad sumažėjimas sieks 8,2 mln. EUR, išreikštų dabartine verte 2025–2050 m. laikotarpiu, palyginti su atskaitos scenarijumi.

- **Pagrindinės teisės**

Šis pasiūlymas neturi poveikio pagrindinių teisių apsaugai.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Tinkamiausia galimybė turės poveikį Komisijos biudžetui.

Siūlomas reglamentas dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumo naudojimo bendroje Europos geležinkelių erdvėje papildytas trimis papildomais koordinavimo veiksmais ir jiems Komisija skirs bendrą finansavimą.

Pirma, tinklo koordinatorius teiks bendrą ES finansavimą infrastruktūros valdytojų veiklos koordinavimui remti. Pasiūlyme dėl teisėkūros procedūra priimamo akto taip pat reikalaujama, kad atskiri infrastruktūros valdytojai teiktų bendro finansavimo paramą tinklo koordinatoriaus veiklai.

Antra, Komisija teiks bendro finansavimo paramą, kad padėtų įsteigti nacionalinių reguliavimo institucijų bendradarbiavimo sekretoriata, kuriam bendrą finansavimą taip pat turės teikti šios reguliavimo institucijos.

Trečia, pasiūlyme dėl teisėkūros procedūra priimamo akto numatyta sukurti nepriklausomą geležinkelių ekspertų grupę – veiklos rezultatų apžvalgos įstaigą, kuri konsultuotų Europos Komisiją ir kurios užduotis bus peržiūrėti geležinkelių infrastruktūros ir transporto paslaugų rezultatus. Komisija teiks finansavimą visoms veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos narių dalyvavimo joje išlaidoms padengti.

Šiems trims koordinavimo veiksams kasmet skiriamas 5,5 mln. EUR biudžetas.

5. KITI ELEMENTAI

• Įgyvendinimo planai ir stebėseną, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka

Komisijos tarnybos stebės šio pasiūlymo įgyvendinimą ir veiksmingumą taikydamos tam tikras priemones ir rodiklius, pagal kuriuos bus vertinama pažanga siekiant veiklos tikslų. Šie rodikliai ir veiklos tikslai bus parengti remiantis veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos rekomendacijomis. Duomenis teiks Europos infrastruktūros valdytojų tinklas, visų pirma jo veiklą vykdanči įstaiga (tinklo koordinatorius), kuri taip pat dalyvaus nustatant veiklos tikslus.

Komisija taip pat tikisi iš Europos geležinkelių reguliavimo institucijų tinklo gauti duomenis ir analizę apie geležinkelių rinkos pokyčius ir įgyvendinimą.

Šie veiklos rodikliai bus parengti siekiant stebėti pasiūlymo priemonių poveikį. Tačiau tikimasi, kad jie taip pat gali atspindėti tam tikrą sinergiją su kitais ES transporto srities pasiūlymais ir politika, pavyzdžiui, pasiūlymu dėl TEN-T reglamento peržiūros.

Pasiūlymu bus nustatytas išsamesnių taisyklių, procedūrų ir šablonų, kurie turi būti išdėstyti ne teisėkūros procedūra priimamuose aktuose, rengimo teisinis pagrindas. Todėl įgyvendinimo laikotarpis taip pat turi apimti su pasiūlymu susijusių ne teisėkūros procedūra priimtų aktų įsigaliojimą. Praėjus penkeriems metams nuo įgyvendinimo laikotarpio pabaigos, Komisija atliks vertinimą, kad patikrintų, koku mastu buvo pasiekti iniciatyvos tikslai.

• Aiškinamieji dokumentai (direktyvoms)

Netaikoma.

• Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas

I skyriuje pateikiamos bendrosios nuostatos. Jame aprašomas siūlomo reglamento, kuriuo nustatomos taisyklės, sudarančios sąlygas geležinkelių infrastruktūros pajėgumą ir geležinkelių eismą valdyti taip, kad būtų optimizuotas tinklo naudojimas, taip pagerinant paslaugų kokybę ir užtikrinant didesnius eismo srautus, dalykas. Jame nustatoma siūlomo

reglamento taikymo sritis. Jame taip pat nustatomos bendrosios geležinkelių infrastruktūros valdytojų pareigos ir principai, kurių jie turi laikytis vykdydami savo funkcijas, ir pateikiamos siūlomam reglamentui aktualios apibrėžtys.

II skyriuje nustatomos bendrosios pajėgumo valdymo taisyklės. 1 skirsnyje dėl bendrųjų principų nustatyti trys pajėgumo planavimo ir paskirstymo proceso etapai: strateginis pajėgumo planavimas (išsamiau aptartas II skyriaus 2 skirsnyje), pajėgumo planavimas ir paskirstymas (3 skirsnis) ir pajėgumo pritaikymas bei keitimas (4 skirsnis). Šiame skyriuje infrastruktūros valdytojams nustatyti įpareigojimai bendrai parengti pajėgumo valdymo europinę sistemą. Konkrečiomis nuostatomis reglamentuojamas riboto infrastruktūros pajėgumo ir galimybių apribojimų, atsirandančių dėl infrastruktūros darbų ir pablogėjusios infrastruktūros, valdymas.

III skyriuje nustatomi įpareigojimai, susiję su eismo valdymu, sutrikdymų valdymu ir krizių valdymu, ir reikalaujama, kad infrastruktūros valdytojai kartu parengtų tarpvalstybinio koordinavimo šiais klausimais europinę sistemą. Konkrečiomis nuostatomis užtikrinama, kad krizės atveju valstybės narės, valdydamos geležinkelių pajėgumą ir eismą, galėtų taikyti neatidėliotinas priemones.

IV skyriuje pateikiamas veiklos rezultatų peržiūros planas. Siekiant pagerinti geležinkelių infrastruktūros paslaugų veiksmingumą ES, Europos infrastruktūros valdytojų tinklui (EIVT) pavesta stebėti įvairius veiklos rezultatų aspektus ir rengti metines viešas veiklos rezultatų ataskaitas. Įsteigta nauja veiklos rezultatų apžvalgos įstaiga teiks konsultacijas ir rekomendacijas su veiklos rezultatais susijusiais klausimais.

V skyriuje pateikiamos nuostatos dėl infrastruktūros valdytojų veiklos koordinavimo organizacinės struktūros. Stiprinamas pagal Direktyvą 2012/34/ES įsteigtas EIVT, o jam padės tinklo koordinatorius ir infrastruktūros valdytojams paskirti nacionaliniai ryšių punktai. Šiame skyriuje taip pat pateikiamos pajėgumo valdymo skaitmenizacijos taisyklės.

VI skyriuje pateikiamos nuostatos dėl teisės aktais nustatytos pajėgumo ir eismo valdymo priežiūros, išplečiant Europos geležinkelių reguliavimo institucijų tinklo (EGRIT) užduotis ir atsakomybę ES ir tarpvalstybiniais klausimais. Šiuo tikslu EGRIT turės reguliavimo institucijų valdybą, kuri bus sprendimus priimančias organas, ir sekretoriatą, padėsiantį valdybai.

VII skyriuje pateikiamos baigiamosios nuostatos dėl deleguotųjų aktų ir būsimo reglamento vertinimo. Juo iš dalies keičiama Direktyva 2012/34/ES ir panaikinamas KVGK reglamentas ir konkretūs Direktyvos 2012/34/ES straipsniai, kurie pakeičiami naujuoju reglamentu. Siekiant užtikrinti sklandų perėjimą prie naujos teisinės sistemos, numatytos pereinamojo laikotarpio priemonės.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumo naudojimo bendroje Europos geležinkelių erdvėje, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2012/34/ES ir panaikinamas Reglamentas (ES) Nr. 913/2010

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,
atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnį,
atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,
teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,
atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹,
atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę²,
laikydami įprastos teisėkūros procedūros,
kadangi:

- (1) Komisijos komunikate „Europos žaliasis kursas“³ nustatytas poveikio klimatui neutralumo tikslas, kurį Sąjunga turi pasiekti iki 2050 m., ir aiškus tikslas iki 2030 m. sumažinti grynąjį išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ne mažiau kaip 55 proc., palyginti su 1990 m. lygiu. Jame raginama transporto išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį sumažinti 90 proc., kartu siekiant nulinės taršos tikslo⁴ – iki 2030 m. daugiau kaip 55 proc. sumažinti oro taršos poveikį sveikatai ir 30 proc. sumažinti žmonių, kuriuos nuolat trikdo transporto triukšmas, dalį. Transporto išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis sudaro apie 25 proc. viso Sąjungoje išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio, o pastaraisiais metais šis kiekis padidėjo. Komunikate „Europos žaliasis kursas“ raginama, kad didelė dalis iš 75 proc. šiuo metu keliais vežamų vidaus krovinių prioritetine tvarka būtų perkelta vežti geležinkeliais ir vidaus vandenų keliais. Kadangi geležinkeliai yra iš esmės elektrifikuota ir efektyviai energiją vartojanti transporto rūšis, didesnis geležinkelių paslaugų naudojimas turėtų padėti sumažinti transporto išmetamų teršalų kiekį ir energijos suvartojimą;

¹ OL C , , p. .

² OL C , , p. .

³ 2019 m. gruodžio 11 d. Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Europos Vadovų Tarybai, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europos žaliasis kursas“, COM(2019) 640 *final*.

⁴ Komisijos komunikatas „Kuriame sveiką planetą visiems. ES veiksmų planas „Siekiant nulinės oro, vandens ir dirvožemio taršos“, COM(2021) 400 *final*, 2021 m. gegužės 12 d.

- (2) komunikate dėl darnaus ir išmanaus judumo strategijos⁵ nustatyti tarpiniai tikslai, kuriais vadovaujantis Sąjungos transporto sistema bus pertvarkoma siekiant darnaus, išmanaus ir atsparaus judumo tikslų. Jame numatoma, kad iki 2030 m. krovinių vežimas geležinkeliais turėtų padidėti 50 proc., o iki 2050 m. padvigubėti; iki 2030 m. greitųjų traukinių eismas turėtų padvigubėti, o iki 2050 m. – patrigubėti, o planuojamos trumpesnės nei 500 km kelionės visuomeniniu transportu Sąjungos viduje taptų neutralaus anglies dioksido poveikio iki 2030 m. Kad būtų pasiekti šie tikslai, geležinkelių transportas turi tapti įperkamesnis, patikimesnis ir jo paslaugos turi būti geriau pritaikytos prie keleivių ir krovinių siuntėjų poreikių;
- (3) Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2012/34/ES⁶ nustatytos geležinkelių infrastruktūros valdymo ir eksploatavimo taisyklės ir geležinkelių infrastruktūros pajėgumo paskirstymo vidaus ir tarptautinėms geležinkelių paslaugoms principai ir procedūros;
- (4) Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 913/2010⁷ numatyta sukurti krovinių vežimo geležinkeliais koridorius ir vieno langelio principu veikiančius centrus, siekiant palengvinti prašymų dėl infrastruktūros pajėgumo tarptautinėms krovinių vežimo geležinkeliais paslaugoms teikimą;
- (5) geležinkelių infrastruktūros pajėgumo ir eismo valdymas yra labai svarbūs geram geležinkelių sektoriaus veikimui. Geležinkelių transporto paslaugų teikimas turi būti kruopščiai planuojamas ir koordinuojamas, kad traukiniai, kurių charakteristikos, pvz., greitis ir stabdymo atstumas, labai skiriasi, galėtų saugiai važiuoti tais pačiais keliais. Optimalus pajėgumo valdymas sukuria daugiau galimybių geležinkelių paslaugoms ir didina jų patikimumą. Reglamentu infrastruktūros valdytojams turėtų būti suteikta pakankamai lankstumo, kad jie galėtų veiksmingai valdyti pajėgumą, kartu užtikrindami nediskriminacinę prieigą prie tinklo visoms geležinkelio įmonėms;
- (6) Direktyvoje 2012/34/ES pripažįstama valstybių narių teisė netaikyti geležinkelių infrastruktūros pajėgumo paskirstymo taisyklių tam tikroms geležinkelių tinklo dalims arba tam tikroms geležinkelių paslaugoms, jei tokia Sąjungos teisės taikymo išimtis neturėtų poveikio bendros Europos geležinkelių erdvės veikimui. Šios išimtys turėtų būti toliau taikomos, o valstybės narės turėtų išlaikyti teisę ateityje prašyti tokių išimčių, taip pat susijusių su šiuo reglamentu;
- (7) geležinkelių infrastruktūros pajėgumo valdymo taisyklės ir procedūros turėtų geriau atspindėti visų geležinkelių rinkos segmentų poreikius. Jomis visų pirma turėtų būti atsižvelgiama į būtinybę užtikrinti ilgalaikį esamų keleivių vežimo paslaugų pajėgumo stabilumą ir trumpalaikį krovinių vežimo lankstumą, kad būtų galima reaguoti į rinkos paklausą. Todėl pajėgumo valdymo procesas nebeturėtų būti sutelktas į metinį planavimą, bet turėtų būti organizuojamas trimis etapais: strateginio pajėgumo planavimo; geležinkelių paslaugų planavimo ir pajėgumo paskirstymo; pajėgumo pritaikymo ir tvarkaraščio keitimo. Geriau apibrėžti ir struktūruoti etapai, kuriuose būtų numatyta ilgalaikio planavimo ir trumpalaikio pajėgumo valdymo pritaikymo galimybė, būtų ypač naudingi paslaugoms, kurias sunkiau iš anksto planuoti arba

⁵ Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Darnaus ir išmanaus judumo strategija. Europos transporto kelias į ateitį“, COM(2020) 789 *final*, 2020 m. gruodžio 9 d.

⁶ 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES, kuria sukuriamą bendra Europos geležinkelių erdvė (OL L 343, 2012 12 14, p. 32).

⁷ 2010 m. rugsėjo 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 913/2010 dėl konkurencingo krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklo (OL L 276, 2010 10 20, p. 22).

sudėtingiau organizuoti, pavyzdžiui, prekinį traukinių ir tarpvalstybinių keleivinių traukinių kelionėms;

- (8) vis didesnė Sąjungos geležinkelių tinklo dalis yra perpildyta arba beveik perpildyta ir negali patenkinti visų pareiškėjų geležinkelių infrastruktūros pajėgumo poreikių ir prisidėti prie tolesnio geležinkelių transporto apimties augimo. Tikimasi, kad dėl infrastruktūros plėtros ir skaitmenizacijos, laikantis techninės sąveikos specifikacijos, parengtos pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2016/797, visų pirma naudojant Europos geležinkelių eismo valdymo sistemą (toliau – ERTMS), turimas pajėgumas vidutiniu ir ilguoju laikotarpiu didės. Nepaisant to, infrastruktūros valdytojai turės nustatyti perpildytų ruožų naudojimo prioritetus. Nedarant poveikio bendriesiems principams dėl prioritetų, kuriuos valstybės narės nustato skirstydamos infrastruktūros pajėgumą, infrastruktūros valdytojai sprendimus dėl prioritetų turėtų priimti taikydami skaidrias ir suderintas metodikas, kuriose paaiškinama, kaip buvo atsižvelgta į socialinius, ekonominius ir aplinkos veiksnius ir kaip jie daro poveikį jų sprendimui;
- (9) strateginis pajėgumo planavimas turėtų pagerinti geležinkelių infrastruktūros naudojimą numatant geležinkelių paslaugų paklausą ir atsižvelgiant į planuojamą infrastruktūros plėtrą, atnaujinimą ir techninę priežiūrą. Jis turėtų užtikrinti, kad geležinkelių infrastruktūros pajėgumas būtų paskirstomas taip, kad geležinkelių paslaugų vertė visuomenei būtų kuo didesnė. Infrastruktūros valdytojai turėtų užtikrinti, kad strateginiuose planuose būtų pateikiama vis išsamesnė informacija apie turimą pajėgumą ir kad pajėgumas būtų paskirstytas remiantis tokiais duomenimis;
- (10) siekiant užtikrinti, kad pajėgumą būtų galima paskirstyti įvairiems geležinkelių rinkos segmentams, visų pirma krovinių vežimo ir tarpvalstybinėms geležinkelių paslaugoms, infrastruktūros valdytojams turėtų būti leidžiama iš anksto planuoti pajėgumo naudojimą perpildytose arba intensyviai naudojamose geležinkelių tinklo atkarpose ir išplėsti tokį planavimą įtraukiant kitas tinklo atkarpas, jei manoma, kad tai būtina. Rengiant išankstinį pajėgumo planavimą reikėtų atsižvelgti į skirtingus pajėgumo paskirstymo metodus ir į skirtingų geležinkelių rinkos segmentų charakteristikas. Taip turėtų būti sudarytos sąlygos geriau panaudoti geležinkelių infrastruktūrą, pajėgumo paskirstymo etape grupuojant panašių eksploatacinių charakteristikų traukinius;
- (11) skirstydami pajėgumą, infrastruktūros valdytojai turėtų laikytis strateginių pajėgumo tiekimo planų ir kartu užtikrinti, kad pajėgumas būtų paskirstomas sąžiningai ir nediskriminuojant, atsižvelgiant į rinkos paklausą. Tuo tikslu kai kurie prašymai skirti pajėgumo gali būti atmesti, o pajėgumo tiekimo planas turi būti reguliariai atnaujinamas, kad atspindėtų faktinę paklausą;
- (12) skirtingų geležinkelių rinkos segmentų gebėjimas numatyti savo geležinkelių infrastruktūros pajėgumo poreikius skiriasi. Visų pirma kai kurie krovinių vežimo paslaugų teikėjai ne visada gali laiku nustatyti savo pajėgumo poreikius, kad juos būtų galima įtraukti į tarnybinį traukinių tvarkaraštį, t. y. į metinį traukinių ir riedmenų judėjimo planą, tad jų paslaugos gali neatitikti metinio tvarkaraščio. Todėl infrastruktūros valdytojai turėtų turėti galimybę siūlyti pakankamos kokybės ir apimties pajėgumą toms geležinkelių paslaugoms, kurių paklausa nestabili, kurios organizuojamos per palyginti trumpą laiką, apima daugiau nei vieną traukinio kelionę ir gali būti teikiamos kelis kartus per tokį laikotarpį, kuris gali nesutapti su tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu;
- (13) pareiškėjai, norintys gauti geležinkelių infrastruktūros pajėgumo, turėtų turėti galimybę planuoti geležinkelių infrastruktūros pajėgumą ir jo prašyti kasmet pagal

tarnybinius traukinių tvarkaraščius. Pareiškėjai taip pat turėtų turėti galimybę prašyti geležinkelių infrastruktūros pajėgumo ir labiau iš anksto planuoti stabilias, daugiametes geležinkelių paslaugas pagal pamatinius susitarimus. Galiausiai, pareiškėjai turėtų turėti galimybę prašyti pajėgumo, kuris būtų skirtas atskiriems traukiniams beveik prieš pat operaciją, pateikdami *ad hoc* prašymus skirti pajėgumo, arba pateikdami tęstinio planavimo prašymus dėl kartotinių traukinių paslaugų;

- (14) didelė krovinio geležinkelių transporto dalis yra tolimojo susisiekimo transportas, todėl būtinas tarpvalstybinis infrastruktūros valdytojų veiksmų koordinavimas. Politikos tikslas didinti geležinkelių eismą taip pat priklauso nuo tarpvalstybinių keleivių vežimo paslaugų augimo. Siekiant supaprastinti ir skatinti didėjančią tarpvalstybinį eismą bendroje Europos geležinkelių erdvėje, būtina užtikrinti didesnę geležinkelių infrastruktūros pajėgumo valdymo taisyklių ir procedūrų nuoseklumą ir suderinimą. Todėl reikėtų sustiprinti Europos infrastruktūros valdytojų tinklo vaidmenį, kad jam būtų patikėtos šio reglamento suderinto įgyvendinimo gairių dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumo valdymo procedūrų ir metodikų kūrimas ir aktyvus tarpvalstybinio pajėgumo ir eismo koordinavimas. Visų pirma Europos infrastruktūros valdytojų tinklas turėtų sukurti pajėgumo valdymo, tarpvalstybinio eismo valdymo, sutrikdymų valdymo ir krizių valdymo koordinavimo bei veiklos rezultatų peržiūros europines sistemas;
- (15) Europos infrastruktūros valdytojų tinklo sukurtose europinėse sistemose turėtų būti pateiktos gairės, kurių infrastruktūros valdytojas turėtų stengtis laikytis, kartu išlaikydamas atsakomybę už savo veiklos sprendimus. Infrastruktūros valdytojai turėtų motyvuoti bet kokią nukrypimą nuo Europos infrastruktūros valdytojų tinklo sukurtų sistemų. Manoma, kad šis metodas užtikrins koordinavimo ir suderintų požiūrių taikymo bendroje Europos geležinkelių erdvėje poreikio ir poreikio pritaikyti procedūras ir metodikas prie konkrečių geografinių vietovių ypatumų pusiausvyrą. Praėjus penkeriems metams nuo šio reglamento taikymo pradžios, Komisija turėtų įvertinti, ar atsižvelgiant į procedūrų ir metodikų konvergencijos būklę ir infrastruktūros valdytojų veiklos koordinavimo proceso veiksmingumą, taip pat į bendrą bendros Europos geležinkelių erdvės kūrimo pažangą, tikslinga priimti antrinės teisės aktus, kurie pakeistų Europos infrastruktūros valdytojų tinklo sukurtas europines sistemas;
- (16) tarpvalstybinio geležinkelių eismo valdymo įprastomis sąlygomis ir sutrikdymų atveju taisyklėmis turėtų būti skatinamas patikimas, atsparas ir sklandus geležinkelių transporto paslaugų teikimas. Jose turėtų būti numatyta infrastruktūros valdytojų ir kitų suinteresuotųjų subjektų struktūruoto veiksmų koordinavimo sistema;
- (17) geležinkelių infrastruktūros veikimui reikia ne tik glaudaus infrastruktūros valdytojų bendradarbiavimo, bet ir glaudžios sąveikos su geležinkelio įmonėmis ir kitais suinteresuotaisiais subjektais, tiesiogiai dalyvaujančiais geležinkelių ir daugiarūšio vežimo bei logistikos operacijose. Todėl būtina numatyti struktūruotą infrastruktūros valdytojų ir kitų suinteresuotųjų subjektų veiksmų koordinavimą;
- (18) geležinkelių paslaugų patikimumas yra vienas iš labiausiai geležinkelių paslaugų klientų vertinamų aspektų. Tvarkaraščių patikimumas taip pat yra labai svarbus sklandaus geležinkelių sistemos veikimo aspektas, kai esama stiprios paslaugų ir tinklo išorės veiksmų sąveikos. Dėl šios priežasties nukrypimai nuo tvarkaraščio turėtų būti kuo mažesni. Be to, siekiant skatinti infrastruktūros valdytojus, geležinkelio įmones ir kitus susijusius suinteresuotuosius subjektus vykdyti įsipareigojimus, turėtų

būti įdiegta tinkamų paskatų sistema. Tos paskatos turėtų būti ekonominio ir neekonominio pobūdžio;

- (19) nuolatinė geležinkelių infrastruktūros ir transporto paslaugų kokybės stebėseną yra būtina sąlyga siekiant pagerinti šių paslaugų teikimą. Todėl būtina sukurti skaidrią ir objektyvią rodiklių sistemą, pagal kurią būtų teikiama grįžtamoji informacija apie veiklos aspektus, kurie svarbūs įvairiems veiklą vykdančioms suinteresuotiesiems subjektams ir galutiniams geležinkelių transporto paslaugų vartotojams. Pagrindinė tos sistemos funkcija turėtų būti sutelkta į veiklą vykdančių suinteresuotųjų subjektų priimtų įsipareigojimų vykdymo ir veiklos pažangos stebėseną, kartu atsižvelgiant į skirtingas geležinkelių sektoriaus aplinkybes ir ypatumus. Siekdamas sukurti tokią sistemą ir atlikti jos rezultatų analizę, Komisija turėtų turėti galimybę pasikliauti nepriklausomais ekspertais, t. y. veiklos rezultatų apžvalgos įstaiga. Ši įstaiga turėtų teikti nepriklausomas konsultacijas Komisijai visose srityse, kurios daro poveikį geležinkelių paslaugų teikimo ir infrastruktūros valdymo veiksmingumui;
- (20) siekdamas pagerinti geležinkelių infrastruktūros paslaugų veiksmingumą bendroje Europos geležinkelių erdvėje, infrastruktūros valdytojai, glaudžiai bendradarbiaudami su Komisija, veiklos rezultatų apžvalgos įstaiga ir atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais, turėtų sukurti ir įgyvendinti bendrą veiklos rezultatų peržiūros sistemą. Šia sistema turėtų būti užtikrinta, kad visi ES infrastruktūros valdytojai taikytų bendrus veiklos rezultatų vertinimo pagal sutartus rodiklius principus ir metodikas. Sistema turėtų sudaryti sąlygas nustatyti ES geležinkelių tinklo veiklos rezultatų trūkumus. Ji turėtų užtikrinti, kad infrastruktūros valdytojai veiklos rezultatų tikslus nustatytų taip, kad būtų atsižvelgiama į jų valdomo tinklo ypatumus, tačiau kartu būtų užtikrintas nuoseklumas nustatant svarbiausius veiklos rezultatų trūkumus. Sistema turėtų sudaryti sąlygas infrastruktūros valdytojams bendradarbiauti ES lygmeniu nustatant veiklos rezultatų trūkumų šalinimo priemones ir stebėti jų poveikį. Infrastruktūros valdytojai, bendradarbiaudami Europos infrastruktūros valdytojų tinkle ir atsižvelgdami į veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos ir Komisijos nuomonę, turėtų reguliariai peržiūrėti šią sistemą, siekdamas užtikrinti, kad ji atitiktų paskirtį;
- (21) siekiant užtikrinti veiksmingą ES geležinkelių infrastruktūros valdytojų veiklos koordinavimo sistemą, Europos infrastruktūros valdytojų tinklo, įsteigto Direktyva 2012/34/ES, vaidmuo turėtų tapti aktyvesnis. Jo veikla turėtų apimti sprendimų priėmimo mechanizmus, kurie ES geležinkelių infrastruktūros valdytojams sudarytų sąlygas veiksmingai koordinuoti strateginį geležinkelių infrastruktūros pajėgumo planavimą;
- (22) geležinkelių reguliavimo institucijos turėtų bendradarbiauti Sąjungos lygmeniu, kad užtikrintų nuoseklų reguliavimo sistemos taikymą ir nuoseklų požiūrį į pareiškėjus visoje bendroje Europos geležinkelių erdvėje. Šios užduoties jos turėtų imtis per Europos geležinkelių reguliavimo institucijų tinklą, siekdamas parengti bendrą sprendimų, kuriuos priimti jos yra įgaliotos pagal šį reglamentą, priėmimo praktiką. Tuo tikslu Europos geležinkelių reguliavimo institucijų tinklas turėtų vykdyti koordinavimo užduotis ir priimti neprivalomas rekomendacijas bei nuomones, kurios neturėtų daryti poveikio geležinkelių reguliavimo institucijų ar infrastruktūros valdytojų kompetencijai;
- (23) siekiant veiksmingai valdyti geležinkelių pajėgumą ir eismą, reikia, kad infrastruktūros valdytojai, pareiškėjai ir kiti veiklą vykdančys suinteresuotieji subjektai keistųsi duomenimis ir informacija. Šis keitimasis informacija gali būti daug veiksmingesnis ir efektyvesnis, jei būtų pasitelkiamos sąveikios skaitmeninės

priemonės ir, kai įmanoma, automatizavimas. Todėl sąveikos specifikacijos turėtų būti įgyvendinamos pirmumo tvarka ir toliau plėtojamos, kad neatsiliktų nuo technologinių pokyčių ir šiame reglamente numatytų naujų procesų;

- (24) infrastruktūros valdytojai turėtų užtikrinti suderinamumą, visų pirma skaitmenizacijos srityje, su Europos geležinkelių bendrosios įmonės, įsteigtos Tarybos reglamento (ES) 2021/2085 IV antraštinėje dalyje, veikla, atsižvelgiant į 86 straipsnio 5 dalyje nurodytą pagrindinį planą ir 85 straipsnio 2 dalies c punkte nurodytą sistemos ramstį, taip pat per Reglamento (ES) 2021/2085 97 straipsnyje nurodytą diegimo grupę;
- (25) būtina numatyti infrastruktūros valdytojams skirtą ir reguliavimo priežiūros srityje taikytiną mechanizmą, pagal kurį būtų nustatomi kriterijai, principai ir procedūros, susiję su pajėgumo valdymu, geležinkelių sektoriaus suinteresuotųjų subjektų bendradarbiavimu ir koordinavimu ES lygmeniu. Pagal šį mechanizmą reikalaujama, kad infrastruktūros valdytojai ir geležinkelių reguliavimo institucijos, bendradarbiaudami su atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais, parengtų ir įgyvendintų europines sistemas ir gaires. Įvertinusi europinių sistemų kūrimą ir įgyvendinimą ir tais atvejais, kai savanoriškas sektoriaus gairių taikymas neužtikrina reikiamo reguliavimo nuoseklumo lygio, Komisija turėtų turėti priemonių tokiems reguliavimo trūkumams šalinti priimdama, kai tinkama, įgyvendinimo arba deleguotuosius aktus;
- (26) siekiant užtikrinti sklandų tarptautinių geležinkelių paslaugų pajėgumo ir eismo valdymo procesą, kuo labiau sumažinti paskirto pajėgumo panaikinimą ir geležinkelių veiklos pertrūkius dėl geležinkelių tinklo sutrikdymų ir atsižvelgti į infrastruktūros valdytojų praktikos pokyčius ir naujų pajėgumo paskirstymo metodų bei informacinių ir ryšių technologijų naudojimą, pagal Sutarties 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus. Šie įgaliojimai turėtų būti susiję su rezultatais, gautais vykdant strateginį infrastruktūros pajėgumo planavimą; strateginio pajėgumo planavimo ir pajėgumo paskirstymo proceso grafiku; paskirstyto pajėgumo pakeitimų terminais ir alternatyvių sprendimų pareiškėjams kūrimu; pajėgumo apribojimų, susijusių su infrastruktūros darbais, koordinavimo, konsultacijų ir paskelbimo grafiku; intensyviai naudojamos ir perpildytos infrastruktūros apibrėžtimi ir pajėgumo naudojimo laipsnio apskaičiavimo procedūromis bei metodais; tinklo sutrikdymo nustatymo ir paskelbimo kriterijais; veiklą vykdančioms suinteresuotiesiems subjektams teiktina informacija, o infrastruktūros valdytojai turėtų tarpusavyje derinti tokio koordinavimo veiksmus ir konkrečias priemones. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros⁸ nustatytais principais. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus turėtų gauti tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai turėtų būti suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;
- (27) siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai nustatyti techninius ir operacinius reikalavimus, kuriais būtų sudarytos palankesnės sąlygos sklandžiam bendros Europos geležinkelių erdvės veikimui nustatant vienodus infrastruktūros valdytojų reikalavimų, kuriuos jie

⁸

OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

nustato pareiškėjams, kriterijus; bendromis riboto pajėgumo valdymo, nenumatytų atvejų planavimo ir pajėgumo paskirstymo pasibaigus tarnybinio traukinių tvarkaraščio laikotarpiui procedūromis, kriterijais ir metodikomis; bendru požiūriu į kompensacijas, mokamas už paskirstyto pajėgumo pakeitimus; bendrais terminų keitimo kriterijais ir procedūromis; geležinkelių ir su geležinkeliais susijusių paslaugų rezultatų stebėsenos sistemos techninių elementų apibrėžtimis, įskaitant metodiką ir duomenų reikalavimus bei jų peržiūrą. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011⁹;

- (28) Direktyvoje 2012/34/ES nustatytos pajėgumo paskirstymo taisyklės pakeičiamos šiame reglamente nustatytomis taisyklėmis. Todėl šiame reglamente turėtų būti nustatytos infrastruktūros valdytojų bendradarbiavimo taisyklės, geležinkelių reguliavimo institucijų bendradarbiavimo taisyklės, tinklo nuostatų, kuriuose aprašomas geležinkelio įmonėms prieinamos geležinkelių infrastruktūros pobūdis, elementų reikalavimai, prieigos prie jos sąlygos ir pajėgumo paskirstymo principai bei kriterijai. Bendradarbiavimo ir koordinavimo taisyklės, taip pat tinklo nuostatų elementai, kurie nėra susiję su pajėgumo valdymu, turėtų ir toliau būti nustatomi Direktyva 2012/34/ES;
- (29) atlikus Reglamento (ES) Nr. 913/2010 *ex post* vertinimą¹⁰ padaryta išvada, kad reglamento poveikis buvo pernelyg ribotas, kad paskatintų pereiti nuo kelių transporto prie geležinkelių transporto. Be to, valstybių narių ir infrastruktūros valdytojų bendradarbiavimas geležinkelių infrastruktūros valdymo srityje vis dar buvo neveiksmingas tarpvalstybiniu požiūriu. Vertinimas taip pat parodė, kad atskiras krovinių vežimo geležinkeliais koridorių ir likusios tinklo dalies pajėgumo valdymas nėra efektyvus. Geležinkelių tinklo pajėgumas turėtų būti naudojamas taikant bendrą reguliavimo sistemą, kuria konsoliduojamos susijusios Direktyvos 2012/34/ES ir Reglamento (ES) Nr. 913/2010 nuostatos. Todėl Reglamentas (ES) Nr. 913/2010 ir Direktyvos 2012/34/ES nuostatos dėl pajėgumo paskirstymo turėtų būti panaikinti ir pakeisti šiuo reglamentu;
- (30) rengiant tarnybinį traukinių tvarkaraštį reikia parengiamųjų veiksmų likus keleriems metams iki to tvarkaraščio įsigaliojimo. Todėl perėjimas nuo Direktyva 2013/34/ES ir Reglamentu (ES) Nr. 913/2010 nustatytos reguliavimo sistemos prie šiuo reglamentu nustatytos sistemos reiškia, kad tarnybinių traukinių tvarkaraščių parengiamieji veiksmai pagal naująją sistemą turėtų prasidėti tuo pačiu metu, kai pradėdamos taikyti taisyklės pagal dabartinę sistemą. Taigi pereinamuoju etapu turi būti taikoma dvejopa tvarka, pagal kurią atitinkamo tvarkaraščio būtini parengiamieji veiksmai turėtų atitikti tam konkrečiam tarnybiniam traukinių tvarkaraščiui taikomą teisinę sistemą. Pagal dabartinę sistemą sudarytų pamatinių susitarimų pagrindu turėtų būti galimybė toliau teikti paraiškas pereinamuoju laikotarpiu pagal naująją tvarką;
- (31) pagal naująją sistemą tarnybinio traukinių tvarkaraščio parengiamieji etapai turėtų prasidėti paskelbus pajėgumo strategiją likus penkeriems metams iki tam tikro tarnybinio traukinių tvarkaraščio įsigaliojimo. Siekiant kuo anksčiau pradėti taikyti naują reguliavimo sistemą ir atsižvelgiant į sektoriuje jau atliktą parengiamąjį darbą,

⁹ 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

¹⁰ 2021 m. birželio 2 d. SWD(2021) 134 *final*.

veiksmų grafikas, pagal kurį nustatomi pirmieji du tarnybiniai traukinių tvarkaraščiai, galėtų būti sutrumpintas iki 38 mėnesių, sutrumpinus pajėgumo strategijos etapą. Todėl pirmasis tarnybinis traukinių tvarkaraštis pagal naująją reguliavimo sistemą turėtų būti tarnybinis traukinių tvarkaraštis, prasidedantis [2029 m. gruodžio 9 d.]. Visi suinteresuotieji subjektai turėtų nedelsdami pradėti būtinus parengiamuosius darbus, kad būtų laikomasi naujosios sistemos,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

I SKYRIUS BENDROSIOS NUOSTATOS

1 straipsnis

Dalykas ir taikymo sritis

1. Šiuo reglamentu nustatomi vidaus ir tarptautinių geležinkelių paslaugų geležinkelių infrastruktūros pajėgumo valdymo, koordinavimo su paslaugų įrenginiais, eismo valdymo, krizių valdymo ir paslaugų veiklos rezultatų valdymo principai, taisyklės ir procedūros. Jame taip pat nustatomos Europos infrastruktūros valdytojų ir kitų atitinkamų suinteresuotųjų subjektų koordinavimo tinklo ir pajėgumo bei eismo valdymo priežiūros taisyklės.
2. Šis reglamentas taikomas geležinkelių infrastruktūros naudojimui teikiant vidaus ir tarptautines vežimo geležinkeliais paslaugas, nurodytas Direktyvos 2012/34/ES 1 straipsnio 2 dalyje, įskaitant geležinkelių paslaugų įrenginius, apibrėžtus tos direktyvos 3 straipsnio 11 punkte.
3. Šio reglamento II–V skyriai netaikomi geležinkelių infrastruktūrai ar vežimo geležinkeliais paslaugoms, kurioms Direktyvos 2012/34/ES IV skyrius netaikomas pagal tos direktyvos 2 straipsnio 3, 3a, 4, 8, 8a ir 10 dalis atitinkamų išimčių galiojimo laikotarpiu.
4. Šis reglamentas netaikomas Kiprui ir Maltai, kol jų teritorijoje nėra geležinkelių sistemos.

2 straipsnis

Bendrosios pareigos ir principai

1. Nedarant poveikio Direktyvos 2012/34/ES 7c straipsniui, infrastruktūros valdytojai yra atsakingi už geležinkelių infrastruktūros pajėgumo valdymą ir geležinkelių eismo valdymą.
Nuorodos į infrastruktūros valdytoją visose šio reglamento nuostatose, susijusiose su geležinkelių infrastruktūros pajėgumo paskirstymu, laikomos nuorodomis į paskirstymo įstaigą, nurodytą Direktyvos 2012/34/ES 7a straipsnio 3 dalyje.
2. Siekdami sudaryti palankesnes sąlygas efektyviai ir veiksmingai užtikrinti geležinkelių infrastruktūros pajėgumo ir eismo valdymą Sąjungoje, infrastruktūros valdytojai bendradarbiauja Direktyvos 2012/34/ES 7f straipsnyje nurodytame Europos infrastruktūros valdytojų tinkle (EIVT), laikydamiesi šio reglamento nuostatų dėl bendradarbiavimo.

3. Vykdydami savo pareigas pagal 1 ir 2 dalis, infrastruktūros valdytojai:
- a) optimaliai veiksmingai panaudoja turimą infrastruktūros pajėgumą, kaip reikalaujama Direktyvos 2012/34/ES 26 straipsnyje;
 - b) kuo labiau didina geležinkelių transporto paslaugų, kurios teikiamos naudojantis geležinkelių infrastruktūra, vertę visuomenei socialiniu, ekonominiu ir aplinkos atžvilgiu;
 - c) siekdami palaikyti sąžiningą konkurenciją, užtikrina nediskriminacinį infrastruktūros pajėgumo valdymą ir skaidrią prieigą prie jo, be kita ko, vykdant infrastruktūros darbus;
 - d) sudaro sąlygas sklandžiam geležinkelių eismui daugiau nei viename tinkle;
 - e) užtikrina skaidrumą, susijusį su geležinkelių infrastruktūros pajėgumo būkle ir prieinamumu;
 - f) glaudžiai bendradarbiaudami su geležinkelių sektoriaus veiklos vykdytojais peržiūri ir gerina geležinkelių infrastruktūros ir transporto paslaugų rezultatus;
 - g) prisideda prie bendros Europos geležinkelių erdvės įgyvendinimo ir plėtojimo.

3 straipsnis

Infrastruktūros valdytojo nešališkumas eismo ir pajėgumo valdymo atžvilgiu, įskaitant techninės priežiūros planavimą

1. Infrastruktūros valdytojai vykdo eismo ir pajėgumo valdymo funkcijas, įskaitant techninės priežiūros planavimą, skaidriai ir nediskriminuodami ir joks interesų konfliktas neturi daryti poveikio asmenims, atsakingiems už sprendimų dėl tų funkcijų priėmimą.
2. Eismo valdymo srityje infrastruktūros valdytojai užtikrina, kad su geležinkelio įmonėmis susijusių sutrikimų atveju joms būtų laiku suteikta visapusiška prieiga prie atitinkamos informacijos. Kai infrastruktūros valdytojas teikia papildomą prieigą prie eismo valdymo proceso, atitinkamoms geležinkelio įmonėms jis ją suteikia skaidriai ir jų nediskriminuodamas.
3. Dėl pajėgumo valdymo ir ilgalaikio didelės apimties geležinkelių infrastruktūros techninės priežiūros, atnaujinimo ir modernizavimo planavimo infrastruktūros valdytojas pagal šį reglamentą konsultuojasi su pareiškėjais, apibrėžtais Direktyvos 2012/34/ES 3 straipsnio 19 punkte, ir kuo labiau atsižvelgia į pareikštus susirūpinimą keliančius klausimus.

4 straipsnis

Apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys nustatytos Direktyvos 2012/34/ES 3 straipsnyje.

Kitų vartojamų terminų apibrėžtys:

- 1) *force majeure* – bet kokie nenumatyti arba neįprasti įvykiai ar susiklosčiusios aplinkybės, kurių infrastruktūros valdytojas ar geležinkelio įmonė negali kontroliuoti, kuriems negalima užkirsti kelio ar jų išvengti pagrįstai numatant ir kruopščiai atliekant savo užduotis; jų negalima išspręsti priemonėmis, kurių

techniniu, finansiniu ar ekonominiu požiūriu pagrįstai gali imtis infrastruktūros valdytojas ar geležinkelio įmonė; tie įvykiai ar aplinkybės iš tikrųjų įvyko ar susiklostė ir tai galima objektyviai patikrinti, ir dėl jų infrastruktūros valdytojas laikinai arba išvis negali vykdyti pagal šį reglamentą arba Direktyvą 2012/34/ES nustatytų savo pareigų, o geležinkelio įmonė negali vykdyti savo sutartinių įsipareigojimų infrastruktūros valdytojui (-ams);

- 2) sąveika – sąveika, apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2016/797 2 straipsnio 2 punkte¹¹;
- 3) veiklą vykdančią suinteresuotą subjektą – pareiškėjas, geležinkelio įmonė, infrastruktūros valdytojas, geležinkelių paslaugų įrenginio operatorius, su geležinkeliais susijusių paslaugų teikėjas ar bet kuris kitas subjektas, tiesiogiai susijęs su geležinkelių transporto paslaugos teikimu;
- 4) Europos koordinatorius – Reglamento [... naujas TEN-T reglamentas] 51 straipsnyje nurodytas koordinatorius;
- 5) pamatinis susitarimas – pagal viešąją ar privatinę teisę sudarytas teisiškai privalomas bendro pobūdžio susitarimas, kuriuo nustatomos pareiškėjo ir infrastruktūros valdytojo teisės ir pareigos dėl infrastruktūros pajėgumo paskirstymo ir mokesčių ėmimo per ilgesnį negu vieną tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpį;
- 6) viena laikis pajėgumo paskirstymas – procesas, kai infrastruktūros valdytojui paskirsto geležinkelių infrastruktūros pajėgumą reaguodami į iki tam tikros galutinės datos gautus prašymus skirti pajėgumo ir šiuos prašymus koordinuodami, kad būtų užtikrintas kuo geresnis infrastruktūros panaudojimas ir kuo artimesnė atitiktis prašymams;
- 7) eiliškumo principas – geležinkelių infrastruktūros pajėgumo paskirstymo principas, kai paskirstymo proceso prioritetą teikiamas laikantis chronologinės prašymų pateikimo tvarkos;
- 8) traukinio linija – infrastruktūros pajėgumas, reikalingas tam, kad konkrečiu laikotarpiu traukinys galėtų važiuoti tarp dviejų vietovių, apibūdinamas to traukinio tiksliu maršrutu ir laiku, nurodant jo išvykimo ir atvykimo vietas, atvykimo laiką ir dieną, išvykimo laiką ir dieną, įskaitant visas sustojimo stotis ir susijusius išvykimo laikus;
- 9) pajėgumo specifikacija – su pajėgumu susijusi teisė, kuria nurodomos atitinkamam pareiškėjui svarbios komercinės ir eksploatacinės infrastruktūros pajėgumo charakteristikos ir kuri suteikia infrastruktūros valdytojui pakankamai informacijos, kad jis galėtų parengti konkrečias tas charakteristikas atitinkančias traukinių linijas;
- 10) keliuose tinkluose teikiama vežimo geležinkelių transportu paslauga – vidaus arba tarptautinė krovinių arba keleivių vežimo geležinkeliais paslauga, teikiama dviejuose ar daugiau tinklų, kuriuos valdo skirtingi infrastruktūros valdytojai. Traukinys gali būti performuotas ir (arba) įvairios jo dalys gali būti pradėjusios maršrutą skirtingose vietose ir vykti į skirtingas paskirties vietas su sąlyga, kad visi prekiniai ar keleiviniai vagonai pervažiuoja bent į vieną tinklą, kurį valdo kitas infrastruktūros valdytojas;
- 11) su kelių tinklų pajėgumu susijusi teisė – su pajėgumu susijusių teisių visuma, leidžianti teikti vežimo geležinkelių transportu paslaugą keliuose tinkluose;

¹¹ 2016 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/797 dėl geležinkelių sistemos sąveikos Europos Sąjungoje (OL L 138, 2016 5 26, p. 44).

- 12) infrastruktūros pajėgumo padalijimas – infrastruktūros elemento viso turimo pajėgumo dalių priskyrimas įvairių rūšių geležinkelių transporto paslaugoms ir pajėgumo apribojimams, kylantiems dėl infrastruktūros darbų;
- 13) tarnybinis traukinių tvarkaraštis – nuolat atnaujinami duomenys, atspindintys visą suplanuotą traukinių ir riedmenų eismą atitinkama infrastruktūra pagal paskirstytas su pajėgumu susijusias teises per tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpį;
- 14) tarnybinio traukinių tvarkaraščio laikotarpis – tam tikro tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpis;
- 15) infrastruktūros darbai – su geležinkelių infrastruktūra susiję intervenciniai veiksmai, kuriais siekiama plėtoti, prižiūrėti, atnaujinti ir modernizuoti geležinkelių infrastruktūrą, apibrėžtą Direktyvos 2012/34/ES 3 straipsnio 2a, 2c, 2d ir 2e punktuose;
- 16) reguliavimo institucija – Direktyvos 2012/34/ES 55 straipsnyje nurodyta reguliavimo institucija;
- 17) incidentas – bet koks įvykis ar tos pačios kilmės įvykių seka, dėl kurių sutrikdomas geležinkelių eismas.

II SKYRIUS

INFRASTRUKTŪROS PAJĖGUMO VALDYMAS

1 SKIRSNIS

Bendrieji infrastruktūros pajėgumo valdymo principai

5 straipsnis

Pajėgumo valdymas

1. Infrastruktūros valdytojai geležinkelių infrastruktūros pajėgumą valdo vykdydami planavimo ir paskirstymo procesą, kurį sudaro trys etapai:
 - a) strateginis pajėgumo planavimas, nurodytas 2 skirsnyje;
 - b) tvarkaraščių sudarymas ir infrastruktūros pajėgumo paskirstymas, nurodytas 3 skirsnyje;
 - c) paskirstyto pajėgumo pritaikymas ir tvarkaraščio keitimas, nurodytas 4 skirsnyje.
2. Be Direktyvos 2012/34/ES IV priede nustatyto turinio, infrastruktūros valdytojai į tos direktyvos 27 straipsnyje nurodytus tinklo nuostatus įtraukia skyrių, kuriame aprašoma infrastruktūra, kuria gali naudotis geležinkelio įmonės; skyrių, kuriame aprašomas pajėgumo valdymas; skyrių, kuriame aprašomos veiklos operacijos, įskaitant eismo valdymą, sutrikdymų valdymą ir krizių valdymą, ir skyrių, kuriame aprašomas veiklos rezultatų valdymas pagal IV priedą.
3. Sprendimų dėl 1 dalyje nurodyto pajėgumo valdymo priėmimas, įskaitant pajėgumo prieinamumo apibrėžtį ir vertinimą bei su pajėgumu susijusių teisių paskirstymą, yra esminė infrastruktūros valdytojo funkcija, apibrėžta Direktyvos 2012/34/ES 3 straipsnio 2f punkte. Jai taikomos toje direktyvoje nustatytos nuostatos dėl esminių funkcijų.

6 straipsnis

Pajėgumo valdymo europinė sistema

1. Infrastruktūros valdytojai siekia laikytis bendrų geležinkelių infrastruktūros pajėgumo valdymo principų ir procedūrų. Šiuo tikslu EIVT pagal II skyriaus nuostatas iki [12 mėnesių po šio reglamento įsigaliojimo] parengia ir patvirtina pajėgumo valdymo europinę sistemą.
2. Pajėgumo valdymo europinėje sistemoje apibrėžiami geležinkelių infrastruktūros pajėgumo valdymo ir infrastruktūros valdytojų, geležinkelio įmonių ir kitų pareiškėjų, geležinkelių paslaugų įrenginių operatorių ir kitų veiklą vykdančių suinteresuotųjų subjektų veiklos koordinavimo bendrieji principai ir procedūros.
3. Pajėgumo valdymo europinė sistema apima bent III priede išvardytus elementus ir prireikus atnaujinama atsižvelgiant į infrastruktūros valdytojų, geležinkelio įmonių ir kitų pareiškėjų patirtį ir remiantis EIVT veikla.
4. Infrastruktūros valdytojai, rengdami Direktyvos 2012/34/ES 27 straipsnyje nurodytus tinklo nuostatus, kuo labiau atsižvelgia į pajėgumo valdymo europinę sistemą, visų pirma į šio reglamento IV priede nurodytą turinį. Jie tinklo nuostatuose paaiškina bet kokio nukrypimo nuo bendrų principų ir procedūrų, nustatytų pajėgumo valdymo europinėje sistemoje, priežastį.

7 straipsnis

Pareiškėjai

1. Pareiškėjai teikia prašymus skirti infrastruktūros pajėgumo. Siekdami panaudoti tokį infrastruktūros pajėgumą, pareiškėjai paskiria geležinkelio įmonę sudaryti susitarimą su infrastruktūros valdytoju pagal Direktyvos 2012/34/ES 28 straipsnį. Tai nedaro poveikio pareiškėjų teisėms sudaryti pamatinius susitarimus su infrastruktūros valdytojais pagal šio reglamento 31 straipsnį.
2. Siekdamas užtikrinti, kad jo teisėti lūkesčiai dėl būsimų pajamų ir infrastruktūros panaudojimo būtų apsaugoti, infrastruktūros valdytojas gali pareiškėjams nustatyti tam tikrus reikalavimus. Tokie reikalavimai turi būti tinkami, skaidrūs ir nediskriminaciniai. Jie pateikiami tinklo nuostatuose, kaip nurodyta IV priedo 1 punkto b papunktyje. Juose gali būti numatytas tik finansinės garantijos, kuri neviršija tam tikro numatomam pareiškėjo veiklos mastui proporcingo dydžio, suteikimas ir gebėjimo parengti tinkamas paraiškas dėl infrastruktūros pajėgumo užtikrinimas.
3. Komisija gali priimti įgyvendinimo aktus, kuriuose išsamiai nustatomi 2 dalies taikymo kriterijai, kurių turi būti laikomasi taikant šią dalį. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 72 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

8 straipsnis

Riboto infrastruktūros pajėgumo valdymas

1. Infrastruktūros valdytojai užtikrina, kad ribotas infrastruktūros pajėgumas visais 5 straipsnyje nurodyto pajėgumo valdymo proceso etapais būtų valdomas pagal Direktyvos 2012/34/ES 26 straipsnyje ir šio reglamento 2 straipsnyje nustatytus principus.

2. Priimdami sprendimus dėl riboto pajėgumo, infrastruktūros valdytojai atsižvelgia į valstybių narių pagal 11 straipsnio 3 dalį pateiktas strategines infrastruktūros pajėgumo naudojimo gaires.

Nedarant poveikio valstybės pagalbos taisyklėms, valstybės narės prireikus gali skirti infrastruktūros valdytojui kompensaciją, atitinkančią prarastas pajamas, susijusias tik su poreikiu laikytis strateginių gairių dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumo naudojimo.

3. Infrastruktūros valdytojai planuoja ir ribotą pajėgumą kuo labiau paskirsto taikydami 36 straipsnyje nurodytą konfliktų sprendimo bendru sutarimu mechanizmą, kuriame dalyvauja atitinkami pareiškėjai ir kuris padeda bendru sutarimu išspręsti prieštarigus pajėgumo poreikius ir prašymus.

4. Jei taikant 3 dalyje nurodytą mechanizmą nepavyksta patenkinamai išspręsti prieštarigų pajėgumo poreikių ir prašymų, infrastruktūros valdytojai valdo ribotą pajėgumą arba sprendžia konfliktus taikydami objektyvias, skaidrias ir nediskriminacines procedūras.

Tomis procedūromis įvertinamos alternatyvios infrastruktūros pajėgumo naudojimo galimybės, remiantis šiais socialiniais, ekonominiais ir aplinkos kriterijais, atsižvelgiant į turimus duomenis:

- a) geležinkelių transporto paslaugų operatorių veiklos sąnaudomis ir su jomis susijusiu poveikiu geležinkelių transporto paslaugų klientų kainoms;
 - b) su laiku susijusiomis geležinkelių transporto paslaugų klientų išlaidomis;
 - c) junglumu ir prieinamumu žmonėms ir regionams, kuriems ir kuriuose teikiamos geležinkelių transporto paslaugos;
 - d) geležinkelių transporto paslaugų ir jų galimų alternatyvų išorinėmis išlaidomis, susijusiomis su išmetamu šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekiu, vietos oro teršalais, triukšmu ir kt.;
 - e) geležinkelių transporto paslaugų ir jų galimų alternatyvų poveikiu saugai ir visuomenės sveikatai.
5. EIVT parengia ir patvirtina 4 dalyje nurodytas procedūras ir įtraukia jas į 6 straipsnyje nurodytą ES pajėgumo valdymo sistemą. Procedūras sudaro šie etapai:
- a) alternatyvių pajėgumo paskirstymo įvairių rūšių geležinkelių transporto paslaugoms scenarijų, įskaitant, kai įmanoma, panašių charakteristikų alternatyvaus pajėgumo suteikimą kituose maršrutuose arba alternatyvaus laiko suteikimą, parengimas;
 - b) scenarijų vertinimas ir rikiavimas pagal objektyvias ir skaidrias metodikas, atsižvelgiant į 4 dalyje nustatytus socialinius, ekonominius ir aplinkos kriterijus;
 - c) geriausio scenarijaus pasirinkimas remiantis b punkte nurodytu vertinimu ir atitinkami pajėgumo modelio apibrėžties ir pajėgumo tiekimo plano pakeitimai.
6. EIVT parengia 5 dalies b punkte nurodytas metodikas. Šių metodikų parametrai turi sudaryti sąlygas atsižvelgti į vietos ar nacionalines aplinkybes, remiantis pripažintais metodais ir empiriniais patvirtinamaisiais duomenimis. Tas metodikas EIVT įtraukia į 6 straipsnyje nurodytą pajėgumo valdymo europinę sistemą.

7. Atsižvelgdama į patirtį, įgytą rengiant ir įgyvendinant 6 dalyje nurodytą sistemą, Komisija gali priimti įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos konkrečios riboto pajėgumo valdymo procedūros, kriterijai ir metodikos. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 72 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

9 straipsnis

Informacija apie infrastruktūros pajėgumą

1. Infrastruktūros valdytojai suinteresuotosioms šalims, visų pirma pareiškėjams, potencialiems pareiškėjams ir reguliavimo institucijoms, teikia tikslią ir naujausią informaciją apie turimą infrastruktūros pajėgumą viso pajėgumo valdymo proceso metu, įskaitant 2 skirsnyje nurodytą strateginio planavimo etapą, 3 skirsnyje nustatytą planavimo ir paskirstymo procesų metu ir kaskart, kai daromi paskirto pajėgumo pakeitimai, kaip nurodyta 4 skirsnyje.
Infrastruktūros valdytojai nedelsdami paskelbia 18 straipsnyje nurodyto pajėgumo tiekimo plano ir 30 straipsnyje nurodyto tarnybinio traukinių tvarkaraščio atnaujinimus.
2. Infrastruktūros valdytojai skelbia 1 dalyje nurodytą informaciją pagal 62 straipsnio 5 dalį ir padeda rengti atitinkamas specifikacijas pagal 62 straipsnio 3 dalį.
3. Pareiškėjų prašymu infrastruktūros valdytojai 1 dalyje nurodytą informaciją pateikia remdamiesi konkrečiomis komercinių ir veiklos poreikių specifikacijomis (galimybių vertinimai). Tarpvalstybinių paslaugų atveju infrastruktūros valdytojai tokius prašymus gauna ir į juos atsako vienoje vietoje ir atlikdami tik vieną operaciją arba naudodami vieną sąsają.

10 straipsnis

Pajėgumo apribojimai dėl infrastruktūros darbų ir pablogėjusios infrastruktūros

1. Nedarant poveikio Direktyvos 2012/34/ES 7, 7c ir 7e straipsniams, infrastruktūros valdytojai planuoja infrastruktūros darbus pagal verslo planą ir investicijų bei finansines programas, nurodytas Direktyvos 2012/34/ES 8 straipsnio 3 dalyje. Jeigu priėmus verslo planą tų programų pakeitimai turi arba gali turėti įtakos infrastruktūros darbų planavimui, infrastruktūros valdytojas tinklo nuostatuose pateikia tokių pakeitimų ir jų tikėtino poveikio apžvalgą.
2. Planuodamas infrastruktūros darbus, infrastruktūros valdytojas veikia pagal 2 straipsnio 3 dalį ir 3 straipsnį.
Visų pirma infrastruktūros valdytojas subalansuotai atsižvelgia į infrastruktūros darbų poveikį jo paties turto valdymui ir finansinei padėčiai, taip pat į veiklos ir finansinį poveikį visiems atitinkamiems pareiškėjams.
3. Dėl infrastruktūros darbų infrastruktūros valdytojai konsultuojasi su pareiškėjais pagal Direktyvos 2012/34/EB 7e straipsnyje nurodytus koordinavimo mechanizmus, o kai tai susiję su tarpvalstybinėmis vežimo geležinkeliais paslaugomis – pagal šio reglamento 54 straipsnį.
4. Infrastruktūros valdytojas pakankamai iš anksto planuoja, informuoja pareiškėjus ir su jais konsultuojasi dėl pajėgumo apribojimų, susijusių su infrastruktūros darbais, atsižvelgdamas į numatomą poveikį geležinkelio įmonėms. Tuo tikslu infrastruktūros valdytojai laikosi I priedo 3 skirsnyje pateikto grafiko.

Jei pajėgumo apribojimai daro didelį poveikį pareiškėjų pajėgumui, pareiškėjai gali prašyti infrastruktūros valdytojo pateikti alternatyvų pajėgumo apribojimo planą, kad būtų galima nustatyti ir pasirinkti galimybę, kuria subalansuotai atsižvelgiama į poveikį pareiškėjams ir infrastruktūros valdytojams. Infrastruktūros valdytojas tiems pareiškėjams pateikia preliminarų pajėgumo apribojimo laikotarpio turimo alternatyvaus pajėgumo planą.

Preliminarus planas apima tiek paveiktą liniją, tiek alternatyvias linijas ir atspindi 17 straipsnyje nurodytame pajėgumo modelyje ir 18 straipsnyje nurodytame pajėgumo tiekimo plane.

5. Infrastruktūros valdytojai atsižvelgia į infrastruktūros darbų poveikį tarpvalstybiniam eismui ir jį mažina. Infrastruktūros valdytojai pagal 53 straipsnį koordinuoja visus infrastruktūros darbus 53 straipsnio 3 dalyje nurodytose linijose ir visus kitus infrastruktūros darbus, turinčius rimtą tarpvalstybinį poveikį.

Koordinavimas visų pirma apima infrastruktūros darbų grafiko optimizavimą ir alternatyvaus pajėgumo suteikimą atitinkamoje linijoje ir alternatyviuose maršrutuose, atsižvelgiant į pareiškėjų veiklos ir komercinius poreikius.

6. Pajėgumo apribojimais taip pat laikomi infrastruktūros pajėgumo ar eksploatacinių savybių mažinimas žemiau jos projektinių verčių dėl turto būklės blogėjimo, pvz., leidžiamo greičio arba ašies apkrovos sumažinimas. Tokiems apribojimams taikomi 9 straipsnyje nustatyti informavimo įpareigojimai.
7. Infrastruktūros valdytojai kuo anksčiau paskelbia informaciją ir konsultuojasi su pareiškėjais apie planuojamus laikinus pajėgumo apribojimus, jų poveikį komerciniam pajėgumui ir alternatyviam pajėgumui.
8. Komisijai pagal 71 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas I priedo 3 skirsnis, siekiant sumažinti pajėgumo apribojimų, susijusių su infrastruktūros darbais, poveikį geležinkelių eismui, kartu atsižvelgiant į atitinkamų suinteresuotųjų subjektų planavimo, operacinius, techninius ir komercinius aspektus.

2 SKIRSNIS

STRATEGINIS PAJĖGUMO PLANAVIMAS

11 straipsnis

Strateginis pajėgumo planavimas

1. Strateginis pajėgumo planavimas apima visą 12–25 straipsniuose nurodytą veiklą.
2. Strateginio pajėgumo planavimo rezultatas – toliau nurodyta planavimo dokumentų, kuriuose pateikiami vis išsamesni duomenys apie turimą pajėgumą, seka:
 - a) 16 straipsnyje nurodyta pajėgumo strategija;
 - b) 17 straipsnyje nurodytas pajėgumo modelis;
 - c) 18 straipsnyje nurodytas pajėgumo tiekimo planas.

Šių rezultatų turinys ir jų parengimo grafikas nustatyti I priedo 1 ir 2 skirsniuose.

Infrastruktūros valdytojai patvirtina planavimo dokumentus kaip kito planavimo proceso etapo pagrindą.

Komisijai pagal 71 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiami I priedo 1 ir 2 skirsniai, siekiant užtikrinti veiksmingą strateginio planavimo procesą ir atspindėti infrastruktūros valdytojų ir pareiškėjų veiklos problemas, atsižvelgiant į EIVT, infrastruktūros valdytojų, pareiškėjų ir kitų veiklą vykdančių suinteresuotųjų subjektų, reguliavimo institucijų ir EGRIT šio skirsnio įgyvendinimo patirtį.

3. Laikydamosi Direktyvos 2012/34/ES 4 straipsnyje nustatyto valdymo nepriklausomumo principo, valstybės narės gali infrastruktūros valdytojui teikti strategines gaires, grindžiamas Direktyvos 2012/34/ES 8 straipsnio 1 dalyje nurodytomis orientacinėmis geležinkelių infrastruktūros plėtros strategijomis. Tos gairės visų pirma gali apimti:
 - a) bendruosius nacionalinės geležinkelių politikos tikslus, susijusius su strateginiu pajėgumo planavimu pagal šį reglamentą;
 - b) geležinkelių infrastruktūros plėtros perspektyvas, atsižvelgiant į atitinkamus nacionalinio ar regioninio lygmens planus bei strategijas ir [naujojo TEN-T reglamento] 53 straipsnyje nurodytų Europos transporto koridorių darbo organizavimo planus;
 - c) bendruosius reikalavimus ir gaires, susijusius su geležinkelių infrastruktūros pajėgumo naudojimu, į kuriuos infrastruktūros valdytojas atsižvelgia vykdydamas strateginį pajėgumo planavimą, visų pirma susijusį su 21 straipsnyje nurodyta intensyviai naudojama ir perpildyta infrastruktūra;
 - d) planuojamos geležinkelių paslaugų, teikiamų pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus, plėtros perspektyvas, prireikus atsižvelgiant į susijusių regioninių ar vietos valdžios institucijų nuomonę.Valstybės narės koordinuoja veiksmus, kad užtikrintų atitinkamų strateginių gairių, kurias jos teikia pagal šią dalį, nuoseklumą, siekdamos remti tarptautinių keleivių ir krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų plėtrą.
4. Strateginis pajėgumo planavimas neapima su pajėgumu susijusių teisių suteikimo atskiriems pareiškėjams pagal 26 straipsnį.

12 straipsnis

Bendrieji strateginio pajėgumo valdymo reikalavimai

1. Infrastruktūros valdytojai subalansuotai, sąžiningai ir nediskriminuodami atsižvelgia į visų rūšių geležinkelių transporto paslaugas, dėl kurių jie gali gauti prašymus skirti pajėgumo, neatsižvelgiant į jų apimtį, vartotojų rinkos dydį, nuoseklių tvarkaraščių stabilumą, reguliarumą ar dažnumą tam tikru tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu.
2. Planuodami pajėgumą, visų pirma 17 straipsnyje nurodytame pajėgumo modelyje ir 18 straipsnyje nurodytame pajėgumo tiekimo plane, infrastruktūros valdytojai skiria bent šių rūšių geležinkelių transporto paslaugas:
 - a) krovinių vežimo paslaugas;
 - b) keleivių vežimo tarpmiestiniais (tolimojo susisiekimo) maršrutais paslaugas;
 - c) miesto ir regioninio keleivių vežimo paslaugas.

Prireikus, atsižvelgiant į šio reglamento įgyvendinimo patirtį, EIVT gali sudaryti išsamesnį sąrašą, kuriame būtų smulkiau diferencijuojamos geležinkelių transporto paslaugų rūšys. Siekiant remti tarpvalstybinį strateginio planavimo proceso nuoseklumą, į 6 straipsnyje nurodytą pajėgumo valdymo europinę sistemą įtraukiamas suderintas sąrašas.

3. Vykdydami strateginį pajėgumo planavimą, visų pirma 17 straipsnyje nurodytame pajėgumo modelyje ir 18 straipsnyje nurodytame pajėgumo tiekimo plane, infrastruktūros valdytojai nurodo iš anksto suplanuotą pajėgumą, tinkamą transporto paslaugoms teikti keliuose tinkluose.
4. Vykdam strateginį pajėgumo planavimą taip pat atsižvelgiama į:
 - a) stebimą infrastruktūros pajėgumo paklausos struktūrą ir pokyčius, nustatytus pagal pajėgumo paskirstymą ankstesniais tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiais ir vykdam rinkos stebėseną, nurodytą Direktyvos 2012/34/ES 15 straipsnyje;
 - b) numatomą transporto poreikių raidą ir su ja susijusią geležinkelių transporto paslaugų ir infrastruktūros pajėgumo paklausą, nustatytą atlikus šio reglamento 15 straipsnyje nurodytą analizę;
 - c) per konsultacijas su dabartiniais ir potencialiais pareiškėjais pagal 13 straipsnį gautą informaciją;
 - d) numatomą arba planuojamą infrastruktūros pajėgumo plėtojimą, visų pirma kaip nustatyta Direktyvos 2012/34/ES 8 straipsnio 1 dalyje nurodytoje orientacinėje geležinkelių infrastruktūros plėtros strategijoje ir Direktyvos 2012/34/ES 8 straipsnio 3 dalyje nurodytame infrastruktūros valdytojo verslo plane;
 - e) planuojamus infrastruktūros darbus, kurie, tikėtina turės įtakos tinklui;
 - f) skirtingų geležinkelių transporto rinkų ypatumus, visų pirma susijusius su:
 - i) greičiu;
 - ii) dažniu;
 - iii) nuokrypiais nuo paskirtos traukinio linijos;
 - iv) galimybe pakeisti maršrutą, pakeisti paslaugų teikimo tvarkaraštį arba pakeisti paslaugas kitomis transporto rūšimis tinklo sutrikimų atveju;
 - v) geležinkelių transporto paklausos nepastovumu ir su juo susijusiu poreikiu planuoti geležinkelių paslaugas kitu laikotarpiu.
5. Strateginis pajėgumo planavimas atspindi pagal pamatinius susitarimus ir testinį planavimą paskirstytą pajėgumą.
6. Strateginis pajėgumo planavimas apima TEN-T pagrindinio ir išplėsto pagrindinio tinklo dalį, nurodytą [naujojo TEN-T reglamento] 6 straipsnyje ir I priede. Infrastruktūros valdytojai gali įtraukti kitas jų valdomo tinklo linijas ir mazgus.

Strateginis pajėgumo planavimas vykdomas tokiu lygmeniu, kuris yra pakankamai išsamus, kad būtų galima planuoti konkrečių tinklo atkarpų pajėgumą. Šiuo tikslu tinklas apibūdinamas mazgais ir atkarpomis, kuriuose galima atsižvelgti į atitinkamas pajėgumo paklausos ir pasiūlos charakteristikas.

Šie mazgai ir atkarpos nurodomi Direktyvos (ES) 2016/797 49 straipsnyje nurodytame infrastruktūros registre.

7. Strateginis pajėgumo planavimas apima bent penkerių metų laikotarpį. Infrastruktūros valdytojai laikotarpį gali pratęsti iki daugiau kaip penkerių metų, visų pirma siekdami remti infrastruktūros plėtrą pagal Direktyvos 2012/34/ES 8 straipsnio 1 dalyje nurodytą orientacinę geležinkelių infrastruktūros plėtros strategiją.
8. Infrastruktūros valdytojai reguliariai peržiūri ir atnaujina strateginio pajėgumo planavimo rezultatus, visų pirma atsižvelgdami į:
 - a) geležinkelių infrastruktūros plėtrą;
 - b) infrastruktūros pajėgumo rinkos paklausos pokyčius;
 - c) 3 ir 4 skirsniuose nurodytų paskirstymo procesų rezultatus ankstesniais tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiais, įskaitant pareiškėjų naudojimosi infrastruktūros pajėgumu laipsnį;
 - d) eismo valdymo pagal III skyrių įžvalgas;
 - e) sutrikdymų ir krizių valdymo pagal III skyrių rezultatus;
 - f) veiklos rezultatų peržiūros pagal IV skyrių rezultatus.
9. EIVT parengia gaires, kuriose nustatomi bendrieji strateginio pajėgumo planavimo principai, procedūros ir metodikos. Tas gaires ENIM įtraukia į šio reglamento 6 straipsnyje nurodytą pajėgumo valdymo europinę sistemą. Į tas gaires turėtų būti įtraukti bent šio reglamento III priede išvardyti elementai. Infrastruktūros valdytojai Direktyvos 2012/34/ES 27 straipsnyje nurodytuose tinklo nuostatuose kuo labiau atsižvelgia į tas gaires. Jie tinklo nuostatuose paaiškina bet kokio nukrypimo nuo bendrų principų, procedūrų ir metodikų, nustatytų gairėse, priežastį.

13 straipsnis

Konsultacijos su suinteresuotaisiais subjektais dėl strateginio pajėgumo planavimo

1. Infrastruktūros valdytojai konsultuojasi su visais veiklą vykdančiais suinteresuotaisiais subjektais dėl strateginio pajėgumo planavimo pagal Direktyvos 2012/34/ES 7e straipsnį.
2. Infrastruktūros valdytojai konsultuojasi su visais veiklą vykdančiais suinteresuotaisiais subjektais, teikiančiais vežimo geležinkelių transportu paslaugas keliuose tinkluose, dėl strateginio pajėgumo planavimo pagal 53 ir 54 straipsnius.

14 straipsnis

Infrastruktūros valdytojų strateginio pajėgumo planavimo koordinavimas

1. Su strateginiu pajėgumo planavimu susijusius savo veiksmus infrastruktūros valdytojai koordinuoja pagal 53 straipsnį.

Koordinavimu visų pirma užtikrinama:

 - a) atitinkamų tinklų strateginio planavimo nuoseklumas, visų pirma susijęs su pajėgumo strategija, pajėgumo modeliu ir pajėgumo tiekimo planu, infrastruktūros darbų planavimu ir nenumatytų atvejų planavimu;

- b) tinkamas keliuose tinkluose teikiamoms vežimo geležinkelių transportu paslaugoms reikalingo pajėgumo apsvaustymas pajėgumo strategijoje, pajėgumo modelyje ir pajėgumo tiekimo plane;
 - c) strateginio pajėgumo planavimo veiksmingumo ir rezultatų peržiūra pagal IV skyrių;
 - d) visų veiklą vykdančių suinterasuotųjų subjektų, reguliavimo institucijų ir Europos geležinkelių reguliavimo institucijų tinklo (EGRIT), Europos koordinatorių ir prireikus valstybių narių institucijų bei kitų suinterasuotųjų subjektų dalyvavimas.
2. EIVT atsižvelgia į visus atitinkamus pareiškėjų arba potencialių pareiškėjų skundus dėl 11 straipsnio 2 dalyje nurodytų planavimo dokumentų ir, prieš priimdamas nuomonę ar rekomendaciją patobulinti planavimo dokumentus, kad jie būtų nuoseklesni, paprašo koordinavimo procese dalyvaujančių subjektų pagal 53 straipsnį ir veiklą vykdančių suinterasuotųjų subjektų, su kuriais konsultuotasi pagal 54 straipsnį, pateikti papildomos informacijos. EIVT savo nuomone dėl planavimo dokumentų projektų pasidalija su EGRIT arba jį informuoja, kad nuomonė nepriimta. EGRIT veikia pagal 65 straipsnio 3 dalį.
3. Infrastruktūros valdytojai atsižvelgia į visas EIVT rekomendacijas, priimtas pagal 2 dalį. Jei infrastruktūros valdytojai nesilaiko rekomendacijos, jie paaiškina priežastis planavimo dokumentuose. EGRIT stebi koordinavimo procesą ir jo įgyvendinimą. Jis informuoja Komisiją apie savo nuomonę dėl poreikio šalinti koordinavimo proceso trūkumus.

15 straipsnis

Numatomų transporto rinkos pokyčių analizė

1. Infrastruktūros valdytojai ir EIVT reguliariai stebi ir analizuoja transporto rinkas, kad galėtų pagrįsti savo bendrą verslo strategiją, pajėgumo ir nenumatytų atvejų valdymą bei investavimo sprendimus. Infrastruktūros valdytojai apie šios analizės rezultatus panašiais tikslais praneša kitiems suinterasuotiesiems subjektams, įskaitant Europos koordinatorius.
2. Šio reglamento tikslais 1 dalyje nurodyta transporto rinkos analizė visų pirma prisidedama prie strateginio pajėgumo planavimo, nurodyto 11 straipsnyje, infrastruktūros pajėgumo paskirstymo, nurodyto 25 straipsnyje, ir pajėgumo paskirstymo remiantis 37 straipsnyje nurodytu oficialiu konfliktų sprendimo mechanizmu.
3. Ne vėliau kaip iki [2028 m. gruodžio 31 d.] EIVT atlieka Europos transporto rinkos tyrimą, apimančią daugiarūšį keleivių ir krovinių vežimą. Tyrime visų pirma nagrinėjama:
- a) visų rūšių keleivinio ir krovinio transporto paklausos Sąjungoje prognozės;
 - b) galimybių padidinti keleivių ir krovinių vežimo geležinkeliais apimtį įvertinimas ir tokiame augimui pasiekti būtinos sąlygos;
 - c) jei įmanoma, numatomų transporto srautų geografinis suskirstymas, kaip strateginio pajėgumo planavimo pradiniai duomenys.
4. EIVT konsultuojasi su pareiškėjais, geležinkelių transporto paslaugų klientais ir jų asociacijomis, nacionalinėmis ir ES valdžios institucijomis dėl tyrimo techninių

užduočių, visų pirma dėl tyrimo tikslo ir suinteresuotųjų subjektų dalyvavimo proceso.

5. Tyrimą EIVT peržiūri ir prireikus atnaujina, bet kuriuo atveju ne rečiau kaip kas penkerius metus.

16 straipsnis

Pajėgumo strategija

1. Infrastruktūros valdytojas priima pajėgumo strategiją, kurioje išdėsto savo lūkesčius dėl būsimos geležinkelių infrastruktūros pajėgumo paklausos ir pasiūlos raidos ir viziją, kaip prisitaikyti prie tų pokyčių.

Pajėgumo strategija naudojama kaip veiklą vykdančių suinteresuotųjų subjektų ryšių palaikymo, konsultacijų ir veiksmų koordinavimo priemonė.

2. Pajėgumo strategijoje pateikiama informacija apie būsimą geležinkelių infrastruktūros plėtrą, įvairių geležinkelių transporto paslaugų paklausos raidos perspektyvos ir visa kita svarbi informacija apie geležinkelių infrastruktūros prieinamumą ir naudojimą.

3. Pajėgumo strategiją sudaro strateginis maršrutų žemėlapis, kuriame apibrėžiama:

- a) 16 straipsnyje nurodytos pajėgumo strategijos, 17 straipsnyje nurodyto pajėgumo modelio ir 18 straipsnyje nurodyto pajėgumo tiekimo plano geografinė taikymo sritis;
- b) alternatyvios linijos, svarstytos 10 straipsnyje nurodytų pajėgumo apribojimų atveju ir vykdančios 19 straipsnyje nurodytą nenumatytų atvejų planavimą.

Strateginis maršrutų žemėlapis įtraukiamas į Direktyvos (ES) 2016/797 49 straipsnyje nurodytą infrastruktūros registrą.

4. Infrastruktūros valdytojas parengia, paskelbia ir reguliariai atnaujina pajėgumo strategiją pagal I priedo 2 skirsnyje nustatytą grafiką ir turinį.
5. Infrastruktūros valdytojai konsultuojasi su pareiškėjais dėl pajėgumo strategijos pagal 13 straipsnį ir koordinuoja pajėgumų strategijas su kitais infrastruktūros valdytojais pagal 14 straipsnį.

17 straipsnis

Pajėgumo modelis

1. Infrastruktūros valdytojas, remdamasis 13 ir 14 straipsniuose nurodytų konsultacijų ir koordinavimo veiksmų rezultatais, nustato pajėgumo modelį, kuriuo tobulinama pajėgumo strategija.

Pajėgumo modelis padeda proporcingai atsižvelgti į įvairių geležinkelių transporto paslaugų segmentų pajėgumo poreikius ir infrastruktūros valdytojų poreikius prižiūrėti, atnaujinti ir plėtoti (atnaujinti esamą ir statyti naują) geležinkelių infrastruktūrą. Jis naudojamas kaip veiklą vykdančių suinteresuotųjų subjektų ryšių palaikymo, konsultacijų ir strateginio pajėgumo planavimo veiksmų koordinavimo priemonė.

2. Pajėgumo modelyje pateikiama bent informacija apie bendrą turimo pajėgumo kiekį pagal tinklo atkarpas, įvairiems geležinkelių transporto paslaugų segmentams

rezervuoto pajėgumo dalis ir pajėgumo apribojimai dėl infrastruktūros darbų. Infrastruktūros valdytojai parengia ir paskelbia kiekvieno tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpio pajėgumo modelį ir reguliariai jį atnaujina pagal I priedo 1 ir 2 skirsniuose nustatytą turinį ir grafiką.

3. Infrastruktūros valdytojai dokumentuoja ir prireikus pagrindžia visus pajėgumo modelio ir pajėgumo strategijos skirtumus, susijusius su tuo pačiu tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu. Prireikus pajėgumo strategija peržiūrima atsižvelgiant į pokyčius nuo pajėgumo strategijos priėmimo arba paskutinio atnaujinimo.
4. Infrastruktūros valdytojai konsultuojasi su pareiškėjais dėl pajėgumo modelio pagal 13 straipsnį ir koordinuoja pajėgumų strategijas su kitais infrastruktūros valdytojais pagal 14 straipsnį.

18 straipsnis

Pajėgumo tiekimo planas

1. Infrastruktūros valdytojas parengia pajėgumo tiekimo planą, siekdamas pateikti išsamią informaciją apie:
 - a) infrastruktūros pajėgumą, kurį galima paskirstyti pareiškėjams;
 - b) infrastruktūros pajėgumą, kurio negalima paskirstyti.

Pajėgumo tiekimo planas yra pajėgumo paskirstymo pagrindas.

2. Infrastruktūros valdytojai paskelbia kiekvieno tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpio pajėgumo tiekimo planą ne vėliau kaip iki I priedo 2 skirsnyje nustatyto termino ir nuolat jį atnaujina iki tame plane nurodyto tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpio pabaigos. Pateikiamas kiekvienos atitinkamo tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpio dienos pajėgumo tiekimo planas.
3. Infrastruktūros valdytojai pajėgumo tiekimo planą parengia remdamiesi 11–17 straipsniuose ir I priedo 1 ir 2 skirsniuose nurodyto strateginio pajėgumo planavimo proceso rezultatais.

Infrastruktūros valdytojai dokumentuoja ir prireikus pagrindžia visus pajėgumo tiekimo plano ir pajėgumo modelio skirtumus, susijusius su tuo pačiu tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu.
4. Pajėgumo tiekimo plane infrastruktūros valdytojai gali nurodyti iš anksto suplanuotą infrastruktūros pajėgumą. Iš anksto suplanuotas pajėgumas – pajėgumas, kurio atžvilgiu infrastruktūros valdytojas apibrėžia turimo pajėgumo, į kurį gali pretenduoti pareiškėjai, charakteristikas ir apimtį, nustato tokio pajėgumo paskirstymo taisykles ir jo prašymo procesą pagal 20 straipsnį. Skirstant iš anksto suplanuotą pajėgumą atsižvelgiama į nurodytas charakteristikas, taisykles ir paskirstymo procesus.
5. Iš anksto suplanuotas pajėgumas pateikiamas pajėgumų tiekimo plane kaip pajėgumo objektai, nurodyti 20 straipsnyje, kuriuose nurodomas pajėgumo kiekis ir charakteristikos ir kurie yra susiję su paskirstymo taisyklėmis ir procesais, kuriais toks pajėgumas suteikiamas.
6. Atsižvelgiant į 7 dalį, pajėgumo tiekimo planą sudaro šie elementai:

- a) pajėgumas, kurį galima paskirstyti pareiškėjams tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu, su kuriuo susijęs pajėgumo tiekimo planas:
 - i) infrastruktūros valdytojo iš anksto nesuplanuotas pajėgumas;
 - ii) infrastruktūros valdytojo iš anksto suplanuotas pajėgumas;
- b) pajėgumas, kurio negalima paskirstyti pareiškėjams:
 - i) pajėgumas, rezervuotas infrastruktūros darbams, turintiems didelį komercinį ir veiklos poveikį pareiškėjams ir geležinkelio įmonėms, kaip nurodyta I priedo 3 skirsnyje;
 - ii) pajėgumas, rezervuotas įprastiems laiko intervalams, kad vėliau būtų galima planuoti infrastruktūros darbus, turinčius nedidelį poveikį;
 - iii) pajėgumas, jau paskirstytas pagal pamatinius susitarimus pagal 31 straipsnį arba vykdant daugiamečių tęstinį planavimą pagal 33 straipsnį;
 - iv) pajėgumas, rezervuotas kitais nei i, ii ir iii punktuose nurodytais tikslais, kuriuos aiškiai nurodo infrastruktūros valdytojas.

Pajėgumo tiekimo plane nurodomi 24 straipsnyje nurodytos specializuotos infrastruktūros naudojimo apribojimai.

7. Infrastruktūros valdytojai į pajėgumo tiekimo planą įtraukia 6 dalies b punkte išvardytus jų valdomos geležinkelių infrastruktūros elementus.

Infrastruktūros valdytojai į pajėgumo tiekimo planą įtraukia visus 6 dalyje išvardytus elementus, taikomus visoms linijoms ir mazgams, įtrauktiems į TEN-T pagrindinį ir išplėstą pagrindinį tinklą, apibrėžtą [naujajame TEN-T reglamente].

Infrastruktūros valdytojai į pajėgumo tiekimo planą gali įtraukti 6 dalyje nurodytus elementus, taikomus kitoms jų valdomo tinklo linijoms ir mazgams.

8. Iš anksto planuodami pajėgumą pagal 6 dalies a punkto ii papunktį, infrastruktūros valdytojai laikosi 8 straipsnio 4 dalyje nustatytų principų.

Infrastruktūros valdytojai iš anksto planuoja pajėgumą, remdamiesi valstybių narių strateginėmis gairėmis pagal 11 straipsnio 3 dalį, konsultacijų su pareiškėjais pagal 13 straipsnį rezultatais ir infrastruktūros valdytojų veiksmų koordinavimu pagal 14 straipsnį.

9. Reguliavimo institucija analizuoja pajėgumo tiekimo planą ir gali priimti sprendimą pareikalauti, kad infrastruktūros valdytojas jį iš dalies pakeistų. Reguliavimo institucijos sprendime atsižvelgiama į visas EIVT nuomones ar rekomendacijas, jei jos buvo pateiktos.

10. EIVT priima gaires ir įtraukia jas į 6 straipsnyje nurodytą pajėgumo valdymo europinę sistemą. Gairėse nustatoma:

- a) priemonės, kuriomis skelbiamas pajėgumo tiekimo planas, įskaitant skaitmenines paslaugas, priemones, funkcijas ir sąsajas;
- b) konsultacijų su pareiškėjais dėl pajėgumo tiekimo plano procesas.

19 straipsnis

Nenumatytų atvejų planavimas

1. Infrastruktūros valdytojai įdiegia ir įgyvendina nenutrūkstamą nenumatytų atvejų planavimo procesą, kad pasirengtų tinklo veiklos sutrikimams ir kitoms krizinėms situacijoms, darančioms poveikį geležinkelių eismui.

Nenumatytų atvejų planavimas yra eismo valdymo, sutrikdymų valdymo ir krizių valdymo pagal 42 straipsnį pagrindas, siekiant sudaryti sąlygas greitai reaguoti į tokias situacijas ir kuo labiau sumažinti jų poveikį geležinkelių eismui.

Infrastruktūros valdytojai nenumatytų atvejų planavimo rezultatus dokumentuoja nenumatytų atvejų plane.
2. Nenumatytų atvejų planavimas visų pirma apima:
 - a) alternatyvių maršrutų, kuriais būtų galima nukreipti eismą, kai pagrindinio ir išplėsto pagrindinio TEN-T tinklo, nustatyto [naujojo TEN-T reglamento] 6 straipsnyje ir I priede, linijos neprieinamos, paskyrimą;
 - b) preliminarų pagal a punktą paskirtuose alternatyviuose maršrutuose turimo infrastruktūros pajėgumo planą, kuriuo užtikrinamas tokiose linijose turimo infrastruktūros pajėgumo, kuris gali būti panaudotas įvykus incidentams ir visų pirma sutrikus tinklui pagal 46 straipsnį, skaidrumas;
 - c) eismo ir krizių valdymo taisyklių ir procedūrų, įskaitant infrastruktūros valdytojų, kitų veiklą vykdančių ir kitų suinteresuotųjų subjektų, pavyzdžiui, už geležinkelius ar saugumą ir reagavimą į ekstremalias situacijas atsakingų valdžios institucijų, dalijimąsi informacija, nustatymą, taip pat šių procedūrų aktyvinimo kriterijus;
 - d) institucijų, kurios turi būti informuotos įvykus rimtiems incidentams ar rimtiems traukinių judėjimo sutrikdymams, nustatymą ir sąrašą;
 - e) bet kokią kitą pasirengimą, būtiną sutrikdymų valdymui ir krizių valdymui pagal 42 straipsnį ir 44 straipsnyje nurodytą eismo valdymo, sutrikdymų valdymo ir krizių valdymo tarpvalstybinio koordinavimo europinę sistemą užtikrinti.
3. Infrastruktūros valdytojai užtikrina nenumatytų atvejų planavimo atitiktį strateginiam pajėgumo planavimui, visų pirma pajėgumo strategijai, pajėgumo modeliui, pajėgumo tiekimo planui ir infrastruktūros darbų planavimui, kaip nurodyta 10 straipsnyje.
4. Nenumatytų atvejų planavimo rezultatai, visų pirma alternatyvių linijų paskyrimas pagal 2 dalies a punktą ir preliminarus alternatyvių linijų pajėgumo planavimas pagal 2 dalies b punktą, įtraukiami į pajėgumo modelį ir pajėgumo tiekimo planą.
5. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais išsamiai nustatoma procedūra ir kriterijai, kurių reikia laikytis taikant 2 dalį, visų pirma tais atvejais, kurie gali turėti įtakos tarpvalstybiniam eismui. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 72 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

20 straipsnis

Iš anksto suplanuoto pajėgumo paskirstymo ir pajėgumo planavimo objektų apibrėžimo kriterijai ir procedūros

1. Infrastruktūros valdytojai iš anksto suplanuotą pajėgumą, įtrauktą į 18 straipsnyje nurodytą pajėgumo tiekimo planą, paskirsto remdamiesi skaidriais ir nediskriminaciniais kriterijais ir procedūromis.

2. Pajėgumo planavimo objektuose apibrėžiamos įvairių iš anksto suplanuoto pajėgumo tipų charakteristikos ir savybės, įskaitant turimą pajėgumą, kurio gali prašyti pareiškėjai, infrastruktūros darbams rezervuotą pajėgumą ir jau paskirtą pajėgumą. Tos charakteristikos ir savybės apima visus aspektus, susijusius su konkrečiomis iš anksto suplanuoto pajėgumo rūšimis, pvz., maršrutą, laiką, garantuotą arba reikalaujamą minimalų greitį, techninį riedmenų suderinamumą su infrastruktūra, parametrus ir laiko tarpų skaičių.
3. EIVT parengia bendrą 1 dalyje nurodytų kriterijų ir procedūrų sistemą ir įtraukia ją į 6 straipsnyje nurodytą pajėgumo valdymo europinę sistemą. Toje bendroje sistemoje pajėgumo rezervavimo konkrečių rūšių vežimo geležinkeliais paslaugoms arba paskirstymo procesams nauda turi būti subalansuota su poreikiu užtikrinti lankstumą, kad skirstant pajėgumą būtų galima atsižvelgti į rinkos poreikius. Tuo tikslu bendroje sistemoje numatoma galimybė atsižvelgti į prašymus dėl su pajėgumu susijusių teisių, neatitinkančių iš anksto suplanuoto pajėgumo, taikant 36 straipsnyje nurodytą konfliktų sprendimo bendru sutarimu mechanizmą.
4. EIVT parengia ir priima oficialias pajėgumo planavimo objektų specifikacijas žmogaus skaitomu ir kompiuterio skaitomu formatu. Tas specifikacijas EIVT įtraukia į 6 straipsnyje nurodytą pajėgumo valdymo europinę sistemą. Remdamasis patirtimi, įgyta taikant šį straipsnį, EIVT pagal šio reglamento 62 straipsnio 3 dalį teikia Komisijai informaciją apie galimus techninių sąveikos specifikacijų pakeitimus, kaip numatyta Direktyvoje (ES) 2016/797 ir pagal tą direktyvą priimtuose įgyvendinimo aktuose.

21 straipsnis

Intensyviai naudojama ir perpildyta infrastruktūra

1. Infrastruktūros valdytojai nedelsdami deklaruoja, kad infrastruktūros dalis yra intensyviai naudojama arba perpildyta, jei tenkinama bent viena iš šių sąlygų:
 - a) ankstesniu arba dabartiniu tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu II priedo 1 punkte nustatytais ataskaitiniais laikotarpiais pajėgumo naudojimas viršijo intensyviai naudojamos infrastruktūros arba perpildytos infrastruktūros ribines vertes;
 - b) pagal šį skirsnį atlikto strateginio pajėgumo planavimo rezultatai rodo, kad pajėgumo poreikiai, išreikšti strateginio pajėgumo planavimo etapais, viršija pajėgumą, kurį galima paskirstyti tam tikru tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu;
 - c) pajėgumas sumažėjo dėl infrastruktūros darbų, dėl kurių pagal 10 straipsnį suplanuoti pajėgumo apribojimai.
2. 1 dalyje nurodytoje deklaracijoje nurodomas tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpis ir infrastruktūros elementas bei konkretūs laikotarpiai, su kuriais ji susijusi.
3. Prieštaringi atskiri pajėgumo prašymai, pateikti sudarant tarnybinį traukinių tvarkaraštį, negali būti pagrindas paskelbti, kad infrastruktūros dalis yra intensyviai naudojama arba perpildyta, išskyrus atvejus, kai tenkinamos 1 dalyje nustatytos sąlygos.

4. Paskelbus, kad tam tikra infrastruktūra yra intensyviai naudojama arba perpildyta, infrastruktūros valdytojas atlieka 22 straipsnyje nurodytą pajėgumo analizę, nebent jau įgyvendinamas 23 straipsnyje nurodytas pajėgumo didinimo planas.
5. Infrastruktūros elementų, paskelbtų intensyviai naudojamais arba perpildytais, atveju infrastruktūros valdytojai 18 straipsnyje nurodytame pajėgumo tiekimo plane rezervuoja pajėgumą, atsižvelgdami į 22 straipsnyje nurodytos pajėgumo analizės rezultatus.
6. Jeigu nebuvo taikomi mokesčiai pagal Direktyvos 2012/34/ES 31 straipsnio 4 dalį arba taikant tuos mokesčius nebuvo pasiektas teigiamas rezultatas ir paskelbta, kad infrastruktūra yra perpildyta, infrastruktūros valdytojas taiko riboto infrastruktūros pajėgumo padalijimo arba paskirstymo procedūrą, remdamasis skaidriais ir objektyviais kriterijais. Ta procedūra įgyvendinama pagal šio reglamento 8 straipsnį ir kartu su taikytiniais kriterijais nustatoma tinklo nuostatuose.
7. Infrastruktūros valdytojai Direktyvos (ES) 2016/797 49 straipsnyje nurodytame infrastruktūros registre nurodo deklaruotą intensyviai naudojamą arba perpildytą infrastruktūrą.
8. Perpildytos infrastruktūros atveju taikomos procedūros ir naudojami kriterijai nurodomi tinklo nuostatuose ir laikomasi visų pagal 7 dalį priimtų priemonių ir kriterijų.
9. Komisijai pagal 71 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas II priedas, siekiant užtikrinti veiksmingą intensyviai naudojamos ir perpildytos infrastruktūros pajėgumo valdymą ir atspindėti infrastruktūros valdytojų ir pareiškėjų veiklos problemas, atsižvelgiant į EIVT, infrastruktūros valdytojų, pareiškėjų ir kitų veiklą vykdančių suinteresuotųjų šalių, reguliavimo institucijų ir EGRIT patirtį įgyvendinant šį straipsnį.

22 straipsnis

Pajėgumo analizė intensyviai naudojamos arba perpildytos infrastruktūros atveju

1. Infrastruktūros valdytojas per šešis mėnesius nuo intensyviai naudojamos arba perpildytos infrastruktūros deklaravimo dienos atlieka pajėgumo analizę.

Atliekant pajėgumo analizę nustatomi infrastruktūros pajėgumo apribojimai, dėl kurių pareiškėjų nurodyti pajėgumo poreikiai negali būti įtraukti į pajėgumo modelį arba pajėgumo tiekimo planą, arba dėl kurių negalima tinkamai patenkinti prašymų skirti infrastruktūros pajėgumo.

Į pajėgumo analizę taip pat įtraukiamas pirmas orientacinis galimų priemonių, kurių reikia imtis trumpuoju, vidutiniu ir ilguoju laikotarpiu ir kuriomis siekiama sumažinti perkrovą ir padidinti pajėgumo prieinamumą, rinkinys.
2. Atliekant pajėgumo analizę įvertinamos infrastruktūros pajėgumo, galimybių ir sąveikos charakteristikos, veiklos procedūros, įvairių teikiamų paslaugų pobūdis ir visų šių veiksmų įtaka infrastruktūros pajėgumui. Priemonės, kurias reikia įvertinti, apima visų pirma transporto paslaugų nukreipimą kitais maršrutais, kito laiko paskyrimą, traukinių judėjimo greičio pakeitimus, veiklos procedūrų derinimą ir infrastruktūros gerinimą.

3. Infrastruktūros valdytojai konsultuojasi su pareiškėjais dėl pajėgumo analizės projekto pagal Direktyvos 2012/34/ES 7e straipsnį ir, jei atitinkama infrastruktūros dalis yra Europos transporto koridoriaus dalis, pagal 54 straipsnį.

Infrastruktūros valdytojas viešai paskelbia pajėgumo analizės rezultatus. EIVT užtikrina, kad šie leidiniai būtų lengvai prieinami.

4. Infrastruktūros valdytojai, planuodami pajėgumą, visų pirma pajėgumo strategijoje, pajėgumo modelyje ir pajėgumo tiekimo plane, atsižvelgia į bet kokios pagal šį straipsnį atliktos pajėgumo analizės rezultatus.

Pajėgumo analizės rezultatai pateikiami valstybių narių institucijoms, atsakingoms už Direktyvos 2012/34/ES 8 straipsnio 1 dalyje nurodytos orientacinės geležinkelių infrastruktūros plėtros strategijos parengimą, ir Europos koordinatoriui, atsakingam už atitinkamą Europos transporto koridorių.

23 straipsnis

Infrastruktūros pajėgumo didinimo planas

1. Per šešis mėnesius nuo pajėgumo analizės pagal 22 straipsnį atlikimo infrastruktūros valdytojas parengia pajėgumo didinimo planą.

Pajėgumo didinimo plane nurodoma:

- a) infrastruktūros perpildymo priežastys;
- b) tikėtinos vežimo plėtros kryptys;
- c) infrastruktūros plėtros suvaržymai;
- d) galimybės padidinti pajėgumą ir su tuo susijusios išlaidos, įskaitant galimą prieigos prie infrastruktūros mokesčių pakeitimą.

Remiantis nustatytų galimų priemonių ekonominės naudos analize, pajėgumo didinimo plane nustatoma, kokių veiksmų būtina imtis norint padidinti infrastruktūros pajėgumą, įskaitant šių priemonių įgyvendinimo grafiką.

2. Pajėgumo didinimo planas parengiamas pasikonsultavus su atitinkamos perpildytos infrastruktūros naudotojais pagal 13 straipsnį.

Jis gali būti iš anksto teikiamas valstybei narei tvirtinti.

3. Atitinkama valstybė narė, atnaujindama Direktyvos 2012/34/ES 8 straipsnio 1 dalyje nurodytą orientacinę geležinkelių infrastruktūros plėtros strategiją, atsižvelgia į pajėgumo didinimo planus.

Atitinkamo Europos transporto koridoriaus Europos koordinatorius savo darbo plane, nurodytame [naujojo TEN-T reglamento] 53 straipsnyje, atsižvelgia į pajėgumo didinimo planą.

4. Nedarant poveikio šio reglamento 40 straipsniui, infrastruktūros valdytojas nebetaiko mokesčių už atitinkamą infrastruktūrą pagal Direktyvos 2012/34/ES 31 straipsnio 4 dalį vienu iš šių atvejų:

- a) infrastruktūros valdytojas neparengia pajėgumo didinimo plano;
- b) infrastruktūros valdytojas nedaro pažangos įgyvendindamas pajėgumo didinimo plane nustatytus veiksmus.

5. Nepaisant 4 dalies, gavęs reguliavimo institucijos pritarimą, infrastruktūros valdytojas gali toliau taikyti tuos mokesčius vienu iš nurodytų atvejų:
 - a) jei pajėgumo didinimo planas negali būti įgyvendintas dėl priežasčių, kurių infrastruktūros valdytojas negali kontroliuoti;
 - b) jei esamos pasirinkimo galimybės yra ekonomiškai arba finansiškai neperspektyvios.

24 straipsnis

Specializuotoji infrastruktūra

1. Nedarant poveikio 2 daliai, laikoma, kad infrastruktūros pajėgumu galima naudotis visų rūšių eismui, suderinamam su maršrutu, kurį ketinama eksploatuoti pagal Direktyvą (ES) 2016/797 ir pagal ją priimtuose įgyvendinimo aktuose nustatytas specifikacijas.
2. Jeigu yra tinkamų alternatyvių maršrutų ir 25 straipsnyje nustatyta tvarka galima įrodyti, kad tai pagrįsta socialiniu, ekonominiu ir aplinkos atžvilgiu, infrastruktūros valdytojas, pasikonsultavęs su suinteresuotosiomis šalimis, gali nustatyti konkrečią infrastruktūrą naudoti tam tikrų rūšių eismui. Tokiu atveju infrastruktūros valdytojas 11 straipsnio 2 dalyje nurodytuose planavimo dokumentuose nurodo paskyrimą ir pajėgumo tiekimo plane rezervuoja pajėgumą nurodytoms eismo rūšims.

Toks paskyrimas neužkerta kelio tokią infrastruktūrą naudoti kitų rūšių eismui, jeigu yra laisvo pajėgumo.
3. Pagal 2 dalį paskirta infrastruktūra nurodoma tinklo nuostatuose, Direktyvos (ES) 2016/797 49 straipsnyje nurodytame infrastruktūros registre, pajėgumo strategijoje, pajėgumo modelyje ir pajėgumo tiekimo plane.

25 straipsnis

Infrastruktūros pajėgumo paskirstymas remiantis socialiniais ir ekonominiais bei aplinkos kriterijais

1. Jeigu paskelbiama, kad infrastruktūros dalis yra intensyviai naudojama arba perpildyta būsimu tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu, infrastruktūros valdytojas paskirsto tos infrastruktūros dalies pajėgumą pagal 17 straipsnyje nurodytą pajėgumo modelį ir 18 straipsnyje nurodytą pajėgumo tiekimo planą, susijusį su atitinkamu tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu.
2. Paskirstydamas infrastruktūros pajėgumą pagal 1 dalį, infrastruktūros valdytojas veikia pagal 8 straipsnį.

Infrastruktūros valdytojas atsižvelgia į keliuose tinkluose teikiamų vežimo geležinkelių transportu paslaugų pajėgumo poreikį.

3 SKIRSNIS

Tvarkaraščių sudarymas ir pajėgumo paskirstymas

26 straipsnis

Su infrastruktūros pajėgumu susijusios teisės

1. Kaip numatyta Direktyvos 2012/34/ES IV skyriaus 2 skirsnyje, pagal viešąją arba privatinę teisę pareiškėjai gali kreiptis į infrastruktūros valdytoją sudaryti sutartį, kuria suteikiama teisė naudotis geležinkelių infrastruktūra už mokestį.

Infrastruktūros valdytojai teisę naudotis infrastruktūros pajėgumu pareiškėjams paskirsto vienu iš šių būdų:

- a) pajėgumo specifikacijomis;
- b) traukinių linijomis.

EIVT apibrėžia pajėgumo specifikacijų charakteristikas ir įtraukia jas į 6 straipsnyje nurodytą pajėgumo valdymo europinę sistemą.

2. Infrastruktūros valdytojai, laikydamiesi I priedo 4, 5 ir 6 skirsniuose nustatytų terminų, pajėgumo specifikacijos forma paskirtas teises konvertuoja į pajėgumą traukinio linijos forma iki faktinės traukinio kelionės.
3. Su infrastruktūros pajėgumu susijusios teisės kaip traukinio linija pareiškėjams gali būti suteiktos ne ilgesniam laikotarpiui, kaip vienas tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpis. Su infrastruktūros pajėgumu susijusios teisės kaip pajėgumo specifikacijos pagal 31 ir 33 straipsnius gali būti paskirstytos ilgesniam laikotarpiui nei vienas tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpis.
4. Jeigu šiame reglamente nenurodyta kitaip, infrastruktūros valdytojų ir pareiškėjų atitinkamos teisės ir pareigos dėl pajėgumo paskyrimo nustatomos sutartyse arba valstybių narių teisės aktuose.
5. Kai pareiškėjas ketina prašyti skirti infrastruktūros pajėgumo, kad galėtų teikti keleivių vežimo paslaugas valstybėje narėje, kurioje prieigos prie geležinkelių infrastruktūros teisė yra apribota pagal Direktyvos 2012/34/ES 11 straipsnį, jis likus ne mažiau kaip 18 mėnesių iki tarnybinio traukinių tvarkaraščio, su kuriuo susijęs prašymas skirti pajėgumo, įsigaliojimo dienos apie tai informuoja infrastruktūros valdytojus ir atitinkamas reguliavimo institucijas. Kad atitinkamos reguliavimo institucijos galėtų įvertinti galimą ekonominį poveikį esamoms viešojo paslaugų pirkimo sutartims, jos užtikrina, kad apie tai nepagrįstai nedelsiant ir ne vėliau kaip per 10 dienų būtų informuotos visos kompetentingos institucijos, kurios paskyrė teikti keleivių vežimo geležinkeliais tuo viešojo paslaugų pirkimo sutartyje apibrėžtu maršrutu paslaugą, kitos suinteresuotos kompetentingos institucijos, turinčios teisę apriboti prieigą pagal Direktyvos 2012/34/ES 11 straipsnį, ir geležinkelio įmonės, vykdančios viešojo paslaugų pirkimo sutartį tos keleivių vežimo paslaugos maršrutu.
6. Su infrastruktūros pajėgumu susijusias teises paskyrus pareiškėjui, jų gavėjas negali jų perduoti kitai įmonei ar kitai paslaugai.

Gavėjas, perdavęs gautas teises bet kokia forma, iš tolesnio pajėgumo paskirstymo pašalinamas.

Kai pajėgumą naudoja geležinkelio įmonė, vykdydama veiklą pareiškėjo, kuris nėra geležinkelio įmonė, tai nelaikoma pajėgumo perdavimu.

27 straipsnis

Pajėgumo paskirstymo metodai

1. Infrastruktūros valdytojai su infrastruktūros pajėgumu susijusias teises pareiškėjams suteikia vykdydami 31–34 straipsniuose nurodytus paskirstymo procesus.

Bet koks paskirstyto pajėgumo pakeitimas taip pat laikomas pajėgumo paskirstymu.

2. Pareiškėjai turi teisę prašyti su kelių tinklų pajėgumu susijusių teisių ir gauti atsakymus į tokius prašymus vienoje vietoje ir atlikdami tik vieną operaciją. Infrastruktūros valdytojai bendradarbiauja paskirstydami pajėgumą keliuose tinkluose teikiamoms vežimo geležinkelių transportu paslaugoms, įskaitant visų pirma tarptautines krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas ir tarptautines keleivių vežimo geležinkeliu paslaugas.

Infrastruktūros valdytojai paskirsto ir valdo su kelių tinklų pajėgumu susijusias teises pagal 28 straipsnį.

3. Infrastruktūros valdytojai saugo jiems suteiktos informacijos komercinį konfidencialumą.
4. Infrastruktūros valdytojai infrastruktūros pajėgumą paskirsto skaitmeninėmis priemonėmis ir skaitmeninėmis paslaugomis pagal 62 straipsnį.

Su kelių tinklų pajėgumu susijusių teisių atveju EIVT sukuria vieną sąsają arba bendrą sistemą pagal 62 straipsnį, kad galėtų valdyti pajėgumo paskirstymą vienoje vietoje ir atliekant tik vieną operaciją.

5. Prašydami pakeisti paskirtą pajėgumą arba jį keisdami pareiškėjai ir infrastruktūros valdytojai laikosi 39 straipsnio.
6. Infrastruktūros valdytojas panaikina su infrastruktūros pajėgumu susijusią teisę, kuri bent per vieną mėnesį buvo naudojama mažiau negu tinklo nuostatuose nustatyta ribinė norma, nebent ta linija buvo nenaudojama ne dėl ekonominių priežasčių, kurių pareiškėjas negalėjo kontroliuoti. EIVT nustato ribinių kvotų intervalus ir įtraukia juos į 6 straipsnyje nurodytą pajėgumo valdymo europinę sistemą.

Reguliavimo institucija stebi skaidrų ir nediskriminacinį šios dalies taikymą ir nagrinėja visus gautus skundus.

7. Jeigu infrastruktūros valdytojas pagal 6 dalį panaikina su kelių tinklų pajėgumu susijusias teises, už tą infrastruktūros valdytoją atsakinga reguliavimo institucija apie tai informuoja atitinkamas reguliavimo institucijas ir EGRIT.

28 straipsnis

Su kelių tinklų pajėgumu susijusių teisių paskirstymo koordinavimas

1. Gavęs prašymą suteikti su kelių tinklų pajėgumu susijusias teises pagal 27 straipsnio 2 dalį, infrastruktūros valdytojas koordinuoja veiksmus su kitais atitinkamais infrastruktūros valdytojais pagal 53 straipsnį.
2. Koordinavimu visų pirma užtikrinama:
 - a) vieno bendro kontaktinio punkto, atsakingo už bendravimą su pareiškėju dėl prašymo suteikti su kelių tinklų pajėgumu susijusias teises, paskyrimas, apie kurį pareiškėjui nedelsiant pranešama gavus prašymą;
 - b) su kelių tinklų pajėgumu susijusių teisių atitiktis minimaliems kokybės kriterijams, susijusiems su tinklų nuoseklumu ir tokiais aspektais kaip maršruto parinkimas, laikas, prieinamumas skirtingomis darbo dienomis ir paskirstymo būseną;
 - c) nuoseklus su kelių tinklų pajėgumu susijusių teisių paskirstymo proceso, įskaitant visų pirma 36 straipsnyje nurodytą konfliktų sprendimo bendru

sutarimu mechanizmą ir 37 straipsnyje nurodytą oficialų konfliktų sprendimo mechanizmą, vykdydamas;

- d) bet kokių paskirstytų su kelių tinklų pajėgumu susijusių teisių pakeitimų koordinavimas pagal 4 skirsnį, siekiant visada užtikrinti su kelių tinklų pajėgumu susijusių teisių vientisumą.

Jei infrastruktūros valdytojai nepaskiria vieno bendro kontaktinio punkto, infrastruktūros valdytojas, kurio tinkle yra pirmoji išvykimo vieta, veikia kaip vienas bendras kontaktinis punktas, teikiantis užklausas, susijusias su konkrečiu prašymu skirti pajėgumo.

- 3. Infrastruktūros valdytojai, reaguodami į prašymus suteikti su kelių tinklų pajėgumu susijusias teises, neteikia prastesnės kokybės su pajėgumu susijusių teisių, palyginti su prašymais suteikti su vieno tinklo pajėgumu susijusias teises.
- 4. Kalbant apie kompensaciją už 40 straipsnyje nurodytus su pajėgumu susijusių teisių pakeitimus, su kelių tinklų pajėgumu susijusi teisė laikoma viena su pajėgumu susijusia teise. Visų pirma, atšaukimas dėl *force majeure* viename tinkle laikomas pajėgumo atšaukimu dėl *force majeure* visame maršrute, kuriam jis taikomas.
- 5. EIVT nustato išsamias šio straipsnio įgyvendinimo procedūras ir metodus bei 2 dalies b punkte nurodytus minimalius kokybės reikalavimus ir įtraukia juos į 6 straipsnyje nurodytą pajėgumo valdymo europinę sistemą.

29 straipsnis

Bendradarbiavimas paskirstant geležinkelių infrastruktūros ir paslaugų įrenginių pajėgumą

- 1. Paslaugų įrenginių operatoriai, teikiantys orientacinę informaciją apie turimą paslaugų įrenginių pajėgumą pagal Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2017/2177 6 straipsnio 3 dalį¹², bendradarbiauja su infrastruktūros valdytojais, kad pastarieji siūlytų traukinių linijas, į kurias įtrauktas geležinkelių įrenginių pajėgumas. Kiti paslaugų įrenginių operatoriai gali sudaryti susitarimą su infrastruktūros valdytojais dėl bendro pajėgumo teikimo.
- 2. Infrastruktūros valdytojai tinklo nuostatuose pateikia 1 dalyje nurodytų paslaugų įrenginių sąrašą.
- 3. Infrastruktūros valdytojai užtikrina, kad pareiškėjai galėtų vienoje vietoje ir atlikdami tik vieną operaciją prašyti su pajėgumu susijusių teisių naudotis geležinkelių infrastruktūra ir paslaugų įrenginiais, nurodytų 1 dalyje.
- 4. Taikant 3 dalį, infrastruktūros valdytojai ir paslaugų įrenginių operatoriai koordinuoja pajėgumą ir suteikia su infrastruktūros pajėgumu susijusias teises, apimančias geležinkelių įrenginių pajėgumą, kuris atitinka pareiškėjo reikalavimus, arba stengiasi suteikti perspektyvią alternatyvą.
- 5. 1 dalyje nurodyti paslaugų įrenginių operatoriai, gavę prašymą arba priėmus tikruoju laiku infrastruktūros valdytojai pateikia informaciją apie turimą pajėgumą skaitmenine forma pagal 62 straipsnį.

¹² 2017 m. lapkričio 22 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2017/2177 dėl galimybės naudotis geležinkelių paslaugų įrenginiais ir su geležinkeliais susijusiomis paslaugomis (OL L 307, 2017 11 23, p. 1).

6. Šio straipsnio tikslais ir pagal 62 straipsnį EIVT pateikia funkcinių ir techninių reikalavimų, taikomų geležinkelio įrenginių operatoriams ir infrastruktūros valdytojams keičianti informacija šio straipsnio tikslais, gaires. Nedarant poveikio Įgyvendinimo reglamento (ES) 2017/2177 2 straipsniui, paslaugų įrenginių operatoriai gali prašyti netaikyti šio straipsnio. Tokie prašymai pateikiami reguliavimo institucijai ir turi būti tinkamai pagrįsti. Tinkamai pagrįstais atvejais reguliavimo institucijos gali nuspręsti pratęsti išimties taikymą.
7. EGRIT stebi, kaip taikoma 7 dalis, ir teikia rekomendacijas dėl kriterijų, naudotinių vertinant prašymus taikyti išimtis.

30 straipsnis

Tarnybinis traukinių tvarkaraštis

1. Infrastruktūros valdytojai sudaro naują tarnybinį traukinių tvarkaraštį prieš prasidedant kiekvienam tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiui. Tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpis yra vieni metai.

Infrastruktūros valdytojai, paskirstydami pajėgumą per 32 straipsnyje nurodytą metinį paskirstymo procesą, inicijuoja tarnybinio traukinių tvarkaraščio rengimą, atsižvelgdami į su infrastruktūros pajėgumu susijusias teises, paskirstytas pagal pamatinius susitarimus pagal 31 straipsnį ir vykdant 33 straipsnyje nurodytą tęstinį planavimo procesą.
2. Infrastruktūros valdytojai nuolat atnaujina tarnybinį traukinių tvarkaraštį iki tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpio pabaigos, atsižvelgdami į pajėgumą, paskirtą vykdant 33 straipsnyje nurodytą tęstinį planavimo procesą, pajėgumą, paskirtą taikant 34 straipsnyje nurodytą *ad hoc* procesą, su infrastruktūros pajėgumu susijusių teisių pakeitimus pagal 39 straipsnį ir tvarkaraščio keitimą atsižvelgiant į sutrikdymo valdymą ir krizių valdymą pagal 41 straipsnį.

31 straipsnis

Pajėgumo paskirstymas pagal pamatinius susitarimus

1. Pareiškėjas turi teisę prašyti infrastruktūros pajėgumo per laikotarpį, viršijantį vieną tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpį. Nedarant poveikio SESV 101, 102 ir 106 straipsniams, infrastruktūros valdytojas tokį pajėgumą paskirsto pagal su tuo pareiškėju sudarytus pamatinius susitarimus, laikydamasis 3 ir 4 dalių nuostatų.

Pamatinuose susitarimuose nurodomos su infrastruktūros pajėgumu susijusios teisės, suteiktos pajėgumo specifikacijų forma, kaip nurodyta 26 straipsnio 1 dalies a punkte. Jos negali apimti su infrastruktūros pajėgumu susijusių teisių traukinio linijos forma.

Valstybės narės gali reikalauti, kad pamatinius susitarimus iš anksto patvirtintų reguliavimo institucija.
2. Pareiškėjas, kuris yra pamatinio susitarimo šalis, prašo jame pateiktas pajėgumo specifikacijas pakeisti atitinkama traukinio linija pagal tą susitarimą.
3. Infrastruktūros valdytojai pamatinius susitarimus sudaro tik tais atvejais, kai prašoma su pajėgumu susijusi teisė atitinka 11 straipsnio 2 dalyje nurodyto strateginio pajėgumo planavimo dokumentus. Infrastruktūros valdytojai šiuose planavimo

dokumentuose nurodo pajėgumą, kurį jie planuoja rezervuoti pagal pamatinius susitarimus.

4. Pamatiniai susitarimai neturi trukdyti naudoti atitinkamą infrastruktūrą kitiems pareiškėjams ar teikiant kitas paslaugas. Šiuo tikslu infrastruktūros valdytojai nustato didžiausias viso pajėgumo dalis, kurios gali būti paskirstytos pagal pamatinius susitarimus, ir įtraukia jas į tinklo nuostatus.
5. Pamatiniuose susitarimuose numatoma galimybė keisti juose nustatytas sąlygas, kad būtų sudarytos sąlygos geriau panaudoti geležinkelių infrastruktūrą, nedarant poveikio 39 ir 40 straipsniams.
6. Pagal pamatinius susitarimus suteiktų su infrastruktūros pajėgumu susijusių teisių pakeitimai kompensuojami pagal 40 straipsnį, išskyrus 5 dalyje nurodytą atvejį.
7. Pamatiniai susitarimai iš esmės apima I priedo 5 skirsnyje nurodytą laikotarpį. Tam tikrais atvejais infrastruktūros valdytojas gali susitarti dėl trumpesnio arba ilgesnio laikotarpio. Bet koks ilgesnis nei I priedo 5 punkte nurodytas laikotarpis pagrindžiamas specialių investicijų būtinybe naujiems rinkos dalyviams arba esminiu paslaugos naujoviškumu.
8. Pamatiniai susitarimai dėl paslaugų, teikiamų naudojantis specializuota infrastruktūra, nurodyta 24 straipsnyje, kurioms reikia tinkamai pareiškėjo pagrįstų, didelių ir ilgalaikių investicijų, gali būti sudaryti 15 metų. Sudaryti susitarimus ilgesniam negu 15 metų laikotarpiui galima tik išimtiniais atvejais, visų pirma kai tai susiję su didelėmis ilgalaikėmis investicijomis ir kai tokios investicijos numatytos sutartiniais įsipareigojimais, įskaitant daugiamečių amortizacijos planą.
9. Infrastruktūros valdytojai pamatiniais susitarimais paskirstytą pajėgumą įtraukia į 17 straipsnyje nurodytą pajėgumo modelį ir į 18 straipsnyje nurodytą pajėgumo tiekimo planą.
10. Kiekvienai suinteresuotajai šaliai leidžiama susipažinti su kiekvieno pamatinio susitarimo turiniu, kartu išsaugant komercinį konfidencialumą.
11. Remdamasi reguliavimo institucijų, kompetentingų valdžios institucijų ir geležinkelio įmonių patirtimi ir EGRIT veikla, Komisija gali priimti įgyvendinimo aktą, kuriame išsamiai nustatoma šio straipsnio ir 33 straipsnio taikymo tvarka ir kriterijai. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 72 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

32 straipsnis

Pajėgumo paskirstymas vykdant metinį paskirstymo procesą

1. Infrastruktūros valdytojas nustato pirmąją tarnybinio traukinių tvarkaraščio versiją tam tikram tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiui, remdamasis:
 - a) per metinį paskirstymo procesą gautais prašymais dėl su infrastruktūros pajėgumu susijusių teisių;
 - b) atitinkamo tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpio su infrastruktūros pajėgumu susijusiomis teisėmis, suteiktomis pagal pamatinius susitarimus pagal 31 straipsnį;
 - c) atitinkamo tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpio su infrastruktūros pajėgumu susijusiomis teisėmis, suteiktomis vykdant tęstinį planavimą pagal 33 straipsnį.

2. Infrastruktūros valdytojas paskirsto pajėgumą taikydamas viena laikio pajėgumo paskirstymo metodą, kad, kiek įmanoma, būtų patenkinti visi 1 dalyje nurodyti prašymai skirti infrastruktūros pajėgumo, atsižvelgiant į 5 ir 6 dalis. Infrastruktūros valdytojas kiek įmanoma atsižvelgia į visus pareiškėjų patiriamus suvaržymus, įskaitant ekonominį poveikį jų veiklai.
3. Jei du ar daugiau prašymų skirti pajėgumo yra prieštaringi, infrastruktūros valdytojui pirmiausia bando išspręsti konfliktą taikydami 36 straipsnyje nurodytą konsultacijų dėl bendro sutarimo mechanizmą.
4. Jei taikant 3 dalyje nurodytą ginčų sprendimo tarpusavio sutarimu mechanizmą nesutarimas dėl pajėgumo neišsprendžiamas, infrastruktūros valdytojui taiko 37 straipsnyje nurodytą oficialų konfliktų sprendimo mechanizmą.
5. Pagal 18 ir 20 straipsnius infrastruktūros valdytojas pirmenybę teikia prašymams, atitinkantiems iš anksto suplanuotą pajėgumą, nustatytą pajėgumo tiekimo plane. Todėl infrastruktūros valdytojas gali priimti arba atmesti prašymus, kurie neatitinka pajėgumo tiekimo plano.

Priimdamas pajėgumo tiekimo plano neatitinkančius prašymus, infrastruktūros valdytojas siekia išlaikyti bendrą 18 straipsnio 6 dalyje išvardytą pajėgumo tiekimo plano elementų pusiausvyrą.

Atmesdamas pajėgumo tiekimo plano neatitinkančius prašymus, infrastruktūros valdytojas nedelsdamas informuoja atitinkamą pareiškėją apie savo ketinimą atmesti prašymą. Taikant pastarąjį galima pateikti skundą reguliavimo institucijai.
6. Per metinį paskirstymo procesą suteikiamos su infrastruktūros pajėgumu susijusios teisės gali apimti:
 - a) traukinių linijas;
 - b) pajėgumo specifikacijas.

Infrastruktūros valdytojui pajėgumo specifikacijų forma suteiktas teisės pagal I priedo 4 skirsnį pakeičia į traukinių linijas.
7. Infrastruktūros valdytojas laikosi I priedo 4 skirsnyje pateikto paskirstymo proceso grafiko.
8. Infrastruktūros valdytojas apsveria prašymus, pateiktus po pradinio termino iki I priedo 4 punkte nustatyto galutinio termino. Tokiais atvejais infrastruktūros valdytojui su infrastruktūros pajėgumu susijusias teises paskirsto pagal I priedo 4 skirsnio 2 punktą.
9. Po pradinio termino gautiems prašymams, susijusiems su tarnybiniu traukinių tvarkaraščiu, kurių negalima patenkinti nei likusiu tarnybiniam traukinių tvarkaraščiui rezervuotu pajėgumu, nei turimu nesuplanuotu pajėgumu, infrastruktūros valdytojas stengiasi pasiūlyti alternatyvų pagal kitą maršrutą.
10. Infrastruktūros valdytojas konsultuojasi su suinteresuotomis šalimis dėl tarnybinio traukinių tvarkaraščio projekto. Suinteresuotos šalys – tai visos prašymus skirti infrastruktūros pajėgumo pateikusios šalys ir kitos šalys, kurios nori turėti galimybę pareikšti savo nuomonę, kaip per tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpį minėtas tvarkaraštis gali paveikti jų galimybę pirkti geležinkelių paslaugas.
11. Infrastruktūros valdytojas imasi tinkamų priemonių, kad išspręstų visus klausimus, dėl kurių buvo pareikštas susirūpinimas.

33 straipsnis

Pajėgumo paskirstymas vykdamas tėtiniį planavimą

1. Infrastruktūros valdytojai pajėgumą paskirsto vykdydami tėtiniį planavimą, laikydamiesi I priedo 6 punkte nustatytų terminų. Infrastruktūros valdytojai šiuo tikslu rezervuoja pajėgumą 18 straipsnyje nurodytame pajėgumo tiekimo plane.
2. Vykdamas tėtiniį planavimą suteikiamos su infrastruktūros pajėgumu susijusios teisės gali apimti:
 - a) traukinių linijas arba pajėgumo specifikacijas visoms kelionių dienoms tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu, apimančiu pirmą prašyme nurodytą kelionės dieną;
 - b) pajėgumo specifikacijas visoms kelionių dienoms po tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpio, t. y. ne ilgesniam kaip I priedo 6 punkte nurodytam laikotarpiui, įskaitant pirmą prašyme nurodytą kelionės dieną.

Infrastruktūros valdytojai pajėgumo specifikacijų forma suteiktas teisės pagal I priedo 6 skirsnį pakeičia į traukinių linijas.

3. Nedarant poveikio 18 straipsnio taikymui, infrastruktūros valdytojai pajėgumą, rezervuotą tėtinio planavimo paskirstymo procesui, paskirsto remdamiesi I priedo 5 skirsnio 2 punkte nustatytu paskirstymo principu.
4. Laikydamiesi 20 straipsnyje nustatytų taisyklių ir procedūrų, infrastruktūros valdytojai gali atsisakyti skirti pajėgumą pagal nuolatinio planavimo prašymus, jei prašymai neatitinka pagal 18 straipsnį priimto pajėgumo tiekimo plano. Apie atsisakymą pareiškėjui pranešama nedelsiant. Pareiškėjas turi teisę pateikti skundą reguliavimo institucijai.
5. Infrastruktūros valdytojai informuoja reguliavimo instituciją apie visus gautus prašymus dėl pajėgumo, kuris neatitiko turimo pajėgumo parametrų, kaip apibrėžta pajėgumo tiekimo plane, nepriklausomai nuo to, ar jie buvo priimti, ar atmesti. Remdamasi šia informacija reguliavimo institucija bent kas dvejus metus pateikia nuomonę, kurioje gali rekomenduoti infrastruktūros valdytojui iš dalies pakeisti pajėgumo modelį.
6. Infrastruktūros valdytojas, pranešęs reguliavimo institucijai arba gavęs reguliavimo institucijos rekomendaciją, atmeta tėtinio planavimo prašymus, jei jie yra pasikartojančio pobūdžio ir atitinka pajėgumo, kuris paprastai skiriamas pagal pamatinius susitarimus pagal 31 straipsnį, charakteristikas. Reguliavimo institucija informuoja EGRIT apie tokius sprendimus ir rekomendacijas, o reguliavimo institucija užtikrina nuoseklų šios dalies taikymą.

34 straipsnis

Pajėgumo paskirstymas taikant *ad hoc* procesą

1. Infrastruktūros valdytojas nedelsdamas ir bet kuriuo atveju per I priedo 7 skirsnyje nustatytus terminus atsako į *ad hoc* prašymus skirti infrastruktūros pajėgumo, pateiktus bet kuriuo tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo metu. Galimybė susipažinti su informacija apie esamą neužimtą pajėgumą sudaroma visiems pasinaudoti šiuo pajėgumu norintiems pareiškėjams pagal 9 straipsnį.

Ad hoc proceso metu teisės į pajėgumą suteikiamos kaip traukinio linijos.

2. Infrastruktūros pajėgumo paskirstymas pagal *ad hoc* prašymus grindžiamas eiliškumo principu.

35 straipsnis

Pajėgumo apribojimų, susijusių su infrastruktūros darbais, tvarkaraštis

1. Infrastruktūros valdytojai kuo greičiau suplanuoja pajėgumo apribojimus dėl infrastruktūros darbų, neįtrauktų į 18 straipsnyje nurodytą pajėgumo tiekimo planą.
2. Planuodami infrastruktūros darbus, infrastruktūros valdytojai kuo labiau apriboja poveikį iš anksto suplanuotam pajėgumui, įtrauktam į pajėgumo modelį arba pajėgumo tiekimo planą.
3. Jei dėl pajėgumo apribojimo dėl infrastruktūros darbų tvarkaraštyje reikia pakeisti 39 straipsnyje apibrėžtą paskirstytą su pajėgumu susijusią teisę, atitinkamas pareiškėjas (-ai) turi teisę gauti 40 straipsnyje nurodytą kompensaciją.
4. Jeigu dėl pajėgumo apribojimo, susijusio su infrastruktūros darbais, tvarkaraštyje reikia pakeisti 39 straipsnyje apibrėžtą paskirstytą su pajėgumu susijusią teisę, infrastruktūros valdytojas deda visas pastangas, kad atitinkamiems pareiškėjams būtų suteiktas alternatyvus pajėgumas.

Tuo tikslu infrastruktūros valdytojas informuoja visus susijusius pareiškėjus apie numatomą atitinkamų su pajėgumu susijusių teisių pakeitimą. Jis atitinkamiems pareiškėjams pasiūlo alternatyvias su pajėgumu susijusias teises arba pradeda koordinuoti veiksmus su atitinkamais pareiškėjais, kad susitartų dėl alternatyvių su pajėgumu susijusių teisių.

5. Planuodami infrastruktūros darbus pagal šį straipsnį, infrastruktūros valdytojai laikosi I priedo 3 skirsnyje pateikto grafiko.
6. Infrastruktūros valdytojai visus pajėgumo apribojimus, susijusius su infrastruktūros darbais, įtraukia į pajėgumo modelį ir pajėgumo tiekimo planą, nepriklausomai nuo to, kada jie yra numatyti.

36 straipsnis

Konfliktų sprendimo bendru sutarimu mechanizmas ir prašymų derinimas

1. Jeigu vykdam vienalaikį pajėgumo paskirstymą infrastruktūros valdytojui yra pateikta prieštaringų prašymų skirti infrastruktūros pajėgumo, jis, derindamas prašymus, stengiasi užtikrinti, kad visi prašymai būtų patenkinti kuo geriau.
2. Jei reikia suderinti prašymus, infrastruktūros valdytojas turi teisę, laikydamasis pagrįstų ribų, siūlyti infrastruktūros pajėgumą, kuris skiriasi nuo to, kurio buvo prašyta. Infrastruktūros valdytojas taikytinas ribas nustato savo tinklo nuostatuose. EIVT pateikia tokių ribų nustatymo gaires ir įtraukia jas į 6 straipsnyje nurodytą pajėgumo valdymo europinę sistemą.
3. Konsultuodamasis su atitinkamais pareiškėjais, infrastruktūros valdytojas stengiasi išspręsti visus konfliktus. Tokios konsultacijos grindžiamos toliau nurodytos informacijos atskleidimu per atitinkamą laiką, nemokamai ir ją pateikiant elektroniniu formatu:
 - a) traukinių linijos, kurių paprašė visi kiti pareiškėjai tame pačiame maršrute;

- b) visiems kitiems pareiškėjams tame pačiame maršrute preliminariai paskirtos traukinių linijos;
- c) alternatyvios traukinių linijos, siūlomos atitinkamais maršrutais laikantis 2 dalies;
- d) visa informacija apie pajėgumo paskirstymo kriterijus.

Nepažeisdamas 27 straipsnio 3 dalies ir gavęs visų pareiškėjų sutikimą, infrastruktūros valdytojas gali užmegzti ryšius su visais pareiškėjais, potencialiai dalyvaujančiais sprendžiant konfliktą, kad palengvintų prašymų derinimą.

- 4. Principai, kuriais reglamentuojama prašymų skirti pajėgumo vietos geležinkelių paslaugoms teikti derinimo procedūra, nustatomi tinklo nuostatuose.
- 5. Jeigu prašymai skirti infrastruktūros pajėgumo negali būti patenkinti jų nesuderinus, infrastruktūros valdytojas stengiasi visus prašymus patenkinti juos derindamas.
- 6. Jei kyla su infrastruktūros pajėgumo paskirstymu susijusių ginčų, siekdamas tokius ginčus skubiai išspręsti, nedarant poveikio galiojančioms apeliacinėms procedūroms ir Direktyvos 2012/34/ES 56 straipsniui, valstybės narės užtikrina, kad būtų parengta ginčų sprendimo tvarka. Ta sistema nustatoma tinklo nuostatuose, susijusiuose su prašymais suteikti pajėgumo vidaus geležinkelių paslaugoms. Jei taikoma tokia tvarka, sprendimas priimamas per 10 darbo dienų.
- 7. Su kelių tinklų pajėgumu susijusių prašymų atveju 1, 2 ir 3 dalyse nustatytas konfliktų sprendimo bendru sutarimu mechanizmas vykdomas pagal 53 straipsnį ir jame dalyvauja tinklo koordinatorių.
- 8. EIVT parengia konfliktų sprendimo bendru sutarimu mechanizmo, susijusio su kelių tinklų pajėgumu susijusiais prašymais, gaires ir įtraukia jas į 6 straipsnyje nurodytą pajėgumo valdymo europinę sistemą.

37 straipsnis

Oficialus konfliktų sprendimo mechanizmas, grindžiamas socialiniais, ekonominiais ir aplinkos kriterijais

- 1. Jei taikant 36 straipsnyje nurodytus konfliktų sprendimo tarpusavio sutarimu mechanizmus nesutarimas dėl pajėgumo neišsprendžiamas, infrastruktūros valdytojui infrastruktūros pajėgumą paskirsto pagal 8 straipsnį.
- 2. Taikant oficialų konfliktų sprendimo procesą atsižvelgiama į visus prašymus suteikti su kelių tinklų pajėgumu susijusias teises. Jei pagal 8 straipsnio 6 dalį taikomi skirtingi nacionaliniai parametrai, tie parametrai naudojami atitinkamose atkarpose.
- 3. Jei prašymai dėl pajėgumo, susiję su panašių savybių ir socialinio bei ekonominio profilio geležinkelių paslaugomis, yra prieštaringi, infrastruktūros valdytojas pajėgumą skiria aukciono būdu arba taip, kad juo galėtų naudotis kuo daugiau pareiškėjų. Pastarasis metodas taikomas gavus reguliavimo institucijos patvirtinimą.

38 straipsnis

Pajėgumo paskirstymo grafikas

- 1. Infrastruktūros valdytojas ir pareiškėjai laikosi pajėgumo paskirstymo grafiko, nustatyto I priedo 4, 5, 6 ir 7 skirsniuose.

2. Infrastruktūros valdytojai gali nuspręsti dėl kitokių pajėgumo paskirstymo grafiko laikotarpių ir terminų nei nurodytieji šiame reglamente ir Direktyvos 2012/34/ES VI priedo 2 punkto b papunktyje, jei tarptautinių traukinių maršrutų nustatymas bendradarbiaujant su trečiųjų šalių infrastruktūros valdytojais tinkle, kurio vėžės plotis skiriasi nuo pagrindinio Sąjungos geležinkelių tinklo vėžės pločio, turi didelį poveikį pajėgumo paskirstymo grafikui apskritai.
3. Komisijai pagal 71 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiami I priedo 4, 5, 6 ir 7 skirsniai, siekiant užtikrinti veiksmingą paskirstymo procesą ir atsižvelgti į atitinkamų suinteresuotųjų subjektų planavimo, veiklos, techninius ir komercinius interesus, susijusius su tvarkaraščiais ir pajėgumo paskirstymu.

4 SKIRSNIS

Pritaikymas ir tvarkaraščio keitimas

39 straipsnis

Paskirstytų su pajėgumu susijusių teisių pakeitimai

1. Infrastruktūros valdytojai gali pakeisti pareiškėjui paskirtas su pajėgumu susijusias teises savo iniciatyva tik pagal šį reglamentą. Pareiškėjai gali bet kuriuo metu prašyti pakeisti paskirtą pajėgumą. Atšaukimas laikomas konkrečios rūšies pakeitimu.

Pasikeitus su paskirstytu pajėgumu susijusioms teisėms, taikomas 40 straipsnis. Infrastruktūros valdytojai nedelsdami atnaujina 30 straipsnyje nurodytą tarnybinį traukinių tvarkaraštį.
2. Infrastruktūros valdytojai ir pareiškėjai, atsižvelgdami į 2 straipsnio 3 dalyje nustatytus tikslus, kuo labiau apriboja paskirtų su pajėgumu susijusių teisių pakeitimus.
3. Su pajėgumu susijusių teisių pakeitimai apima atvejus, kai infrastruktūros valdytojas negali leisti traukiniui važiuoti pagal suteiktą su pajėgumu susijusią teisę ir turi pakankamai laiko pasiūlyti pareiškėjui alternatyvų pajėgumą iš karto po to, kai informavo pareiškėją apie pakeitimo poreikį.

Infrastruktūros valdytojai gali nurodyti skirtingus su vieno tinklo pajėgumu susijusių teisių ir su kelių tinklų pajėgumu susijusių teisių paskirstymo terminus. Infrastruktūros valdytojai tinklo nuostatuose pateikia informaciją apie laiką, reikalingą traukinio linijai sudaryti. Šis laikas negali būti ilgesnis už I priedo 8 skirsnį nurodytus terminus.
4. Taisyklėse ir procedūrose, kurios turi būti taikomos pakeičiant su pajėgumu susijusią teisę, atsižvelgiama į su pajėgumu susijusios teisės pakeitimo poveikį pareiškėjo veiklai ir komercinį poveikį. Tuo tikslu pakeitimai skirstomi į kategorijas pagal jų poveikį pagal šio straipsnio 8 dalį ir už juos skiriamos skirtingo dydžio kompensacijos, nurodytos 40 straipsnyje.
5. Jei pakeičiama su kelių tinklų pajėgumu susijusi teisė, atitinkami infrastruktūros valdytojai deda visas pagrįstas pastangas, kad užtikrintų su pajėgumu susijusių teisių nuoseklumą visos traukinio kelionės metu.

Su kelių tinklų pajėgumu susijusią teisę pakeičiantis infrastruktūros valdytojas atsako už alternatyvių kelių tinklų pajėgumo paskirstymo koordinavimo su kitais atitinkamais infrastruktūros valdytojais procesą ir informuoja pareiškėją bei visas

susijusias šalis apie koordinavimo rezultatus. Toks rezultatas gali būti arba alternatyvios su kelių tinklų pajėgumu susijusios teisės suteikimas, arba informacija, kad alternatyvių su pajėgumu susijusių teisių nėra.

6. Šiame reglamente geležinkelio įmonėms paskirtų su pajėgumu susijusių teisių nepanaudojimas prilygsta atitinkamos traukinio kelionės dienos atšaukimui.
7. Jeigu infrastruktūros valdytojas pakeičia paskirtą su pajėgumu susijusią teisę, jis nedelsdamas apie tai informuoja pareiškėją ir atitinkamą geležinkelio įmonę.

Infrastruktūros valdytojas pareiškėjui pasiūlo su alternatyviu pajėgumu susijusias teises per I priedo 8 skirsnyje nustatytus terminus. Jei tai neįmanoma, infrastruktūros valdytojas pateikia pareiškėjui atitinkamą informaciją, kad pareiškėjas galėtų pateikti naują prašymą skirti infrastruktūros pajėgumo. Kai aktualu, toje informacijoje pateikiama nuoroda į 18 straipsnyje nurodytą pajėgumo tiekimo planą ir 19 straipsnyje nurodytą nenumatytų atvejų planą.

8. EIVT parengia ir priima suderintas paskirtų su pajėgumu susijusių teisių pakeitimų valdymo procedūras ir įtraukia jas į 6 straipsnyje nurodytą pajėgumo valdymo europinę sistemą.

Šiose suderintose procedūrose skiriami pakeitimai, kurie turi didelį poveikį pareiškėjų ir geležinkelio įmonių komercinėms ir veiklos sąlygoms, ir pakeitimai, kurių poveikis nedidelis. Nustatant kriterijus, pagal kuriuos pakeitimas laikomas darančiu didelį poveikį, be kita ko, atsižvelgiama į geležinkelio įmonės gebėjimą teikti paslaugą laikantis savo sutartinių įsipareigojimų, vėlavimą išvykstant arba maršruto pakeitimus, dėl kurių padidėja atstumas, kelionės laikas, mokesčiai už naudojimąsi bėgių keliais ar kitos susijusios išlaidos, taip pat į šių pakeitimų ribas. Didelį poveikį turintiems pakeitimams taikomi griežtesni kriterijai.

9. Komisijai pagal 71 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas I priedo 8 skirsnis, siekiant užtikrinti veiksmingą pritaikymą ir tvarkaraščio keitimą atsižvelgiant į atitinkamų suinteresuotųjų subjektų planavimo, veiklos, techninius ir komercinius aspektus.

40 straipsnis

Kompensacija už su pajėgumu susijusių teisių pakeitimus

1. Jeigu infrastruktūros valdytojas arba pareiškėjas nevykdo savo įsipareigojimų, susijusių su suteikta su pajėgumu susijusia teise, ir dėl to atsiranda pakeitimas, kuris pagal 39 straipsnį laikomas darančiu didelį poveikį, pakeitimą inicijuojanti šalis sumoka kompensaciją kitai šaliai.
2. 1 dalyje nurodyta kompensacija nemokama *force majeure* atvejais.
3. Pasikonsultavęs su EGRIT, EIVT nustato suderintas kompensavimo sąlygas. Tose sąlygose atsižvelgiama į 39 straipsnio 4 ir 8 dalyse nustatytas taisykles. EIVT šias sąlygas įtraukia į 6 straipsnyje nurodytą pajėgumo valdymo europinę sistemą. EGRIT paskelbia nuomonę dėl EIVT nustatytų sąlygų.
4. Gavę reguliavimo institucijos patvirtinimą, infrastruktūros valdytojai tinklo nuostatuose nustato kompensacijos, kurią turi mokėti pareiškėjai, dydžius.

Remdamasi infrastruktūros valdytojo pasiūlymu ir pasikonsultavusi su pareiškėjais bei galimais pareiškėjais, reguliavimo institucija nustato kompensacijos, kurią turi

mokėti infrastruktūros valdytojas, dydžius. Infrastruktūros valdytojas tą informaciją paskelbia tinklo nuostatuose.

Kompensacijos turi būti tokios, kad jos veiksmingai skatintų infrastruktūros valdytoją ir pareiškėjus laikytis numatyto pajėgumo naudojimo ir kuo labiau sumažinti trikdžius. Jų dydžiai turi būti proporcingi ir nediskriminaciniai.

Infrastruktūros valdytojai ir reguliavimo institucijos gali nustatyti skirtingus kompensavimo lygius, atsižvelgdami į pakeitimo poveikį ir į tai, ar pajėgumas gali būti perskirstytas ir panaudotas kito pareiškėjo. Nustatant šiuos dydžius visų pirma atsižvelgiama į 39 straipsnio 4 ir 8 dalyse nustatytas taisykles, į laiką, likusį po to, kai buvo paprašyta atlikti pakeitimą, arba į laiką, likusį nuo tada, kai buvo paprašyta atlikti pakeitimą, iki traukinio važiavimo laiko ir į geležinkelių infrastruktūros, įtrauktos į su pajėgumu susijusią teisę, naudojimo lygį.

5. Su kelių tinklų pajėgumu susijusių teisių atveju pareiga sumokėti kompensaciją pareiškėjui taikoma infrastruktūros valdytojui (-ams), kuris (-ie) yra atsakingas (-i) už su pajėgumu susijusios teisės pakeitimą, atsižvelgiant į visą su pajėgumu susijusią teisę ir, jei atsakingas daugiau nei vienas infrastruktūros valdytojas, į jų tinklo ilgio dalį su pajėgumu susijusioje teisėje. Kompensacija už visą su pajėgumu susijusią teisę neviršija kompensacijos, mokėtinės už infrastruktūros valdytojo suteiktą su pajėgumu susijusią teisę, padaugintą iš trijų.
6. Reguliavimo institucijos sprendžia ginčus, susijusius su teisės, susijusios su pajėgumu, pakeitimo priežastimi arba vėluojančia kompensacija, ir nedelsdamos per vieną mėnesį nuo visos informacijos, būtinos pakeitimo priežasčiai įvertinti, surinkimo priima sprendimą. Reguliavimo institucijos apie tokius sprendimus informuoja EGRIT ir gali su juo konsultuotis. EGRIT užtikrina, kad tokie sprendimai būtų nuoseklūs ir grindžiami bendrai pripažintais principais.
7. Komisija gali priimti įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos kompensacijos mokėjimo sąlygos, su pajėgumu susijusių teisių pakeitimų skirstymas į kategorijas ir kompensacijos dydžio nustatymo metodika. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 72 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

41 straipsnis

Tvarkaraščio keitimas atsižvelgiant į sutrikdymų valdymą ir krizių valdymą

1. Tinklo sutrikdymo atveju, kaip nurodyta 46 straipsnyje, arba susidarius krizinei situacijai, kaip nurodyta 47 straipsnyje, atitinkamas infrastruktūros valdytojas ar valdytojai deda visas įmanomas pastangas perplanuoti sutrikdymo paveikto eismo tvarkaraštį. Tuo tikslu infrastruktūros valdytojai geležinkelių infrastruktūros pajėgumą paskirsto laikydamiesi 44 straipsnyje nurodytos tarpvalstybinio eismo valdymo, sutrikdymų valdymo ir krizių valdymo koordinavimo europinės sistemos, remdamiesi nenumatytų atvejų planais, parengtais pagal 19 straipsnį, ir glaudžiai koordinuodami veiksmus su veiklą vykdančiais suinteresuotaisiais subjektais ir, kai aktualu, su kitais atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais.
2. EIVT parengia ir priima gaires, kaip skaidriai ir nediskriminuojant valdyti ir paskirstyti infrastruktūros pajėgumą tinklo sutrikdymo atveju. Visų pirma EIVT pateikia vienalaikio pajėgumo paskirstymo ir eiliškumo principo taikymo gaires.

Kai taikomas vienalaikis paskirstymo procesas, EIVT pateikia taikytinų procedūrų gaires, įskaitant atitinkamai 36 straipsnyje nurodyto konfliktų sprendimo bendru

sutarimu proceso ir 37 straipsnyje nurodyto oficialaus konfliktų sprendimo proceso taikymą. Tas gaires EIVT įtraukia į 6 straipsnyje nurodytą pajėgumo valdymo europinę sistemą.

3. Keisdami tvarkaraščius, infrastruktūros valdytojai negali vienašališkai pakeisti ar panaikinti esamų su infrastruktūros pajėgumu susijusių teisių sutrikdymams valdyti. Tačiau, remdamasi reguliavimo institucijų, infrastruktūros valdytojų ir geležinkelio įmonių patirtimi ir EIVT bei EGRIT veikla, Komisija gali priimti įgyvendinimo aktą, kuriuo nustatomi tvarkaraščio keitimo kriterijai ir procedūros, įskaitant vienašališkus infrastruktūros valdytojų paskirtų su pajėgumu susijusių teisių pakeitimus tinklo sutrikdymų valdymo tikslais. Tas įgyvendinimo aktas priimamas laikantis 72 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.
4. Infrastruktūros valdytojai ir pareiškėjai gali savanoriškai sudaryti susitarimus dėl tam tikrų su infrastruktūros pajėgumu susijusių teisių pakeitimo tinklo sutrikdymo atveju. Tokie susitarimai nurodomi 19 straipsnyje nurodytame nenumatytų atvejų plane.
5. Jei tinklo sutrikdymas daro poveikį eismo srautui daugiau nei viename tinkle, atitinkami infrastruktūros valdytojai koordinuoja alternatyvaus pajėgumo paskirstymą pagal 53 straipsnį ir 44 straipsnyje nurodytą eismo valdymo, sutrikdymų valdymo ir krizių valdymo tarpvalstybinio koordinavimo europinę sistemą.

III SKYRIUS

EISMO, SUTRIKDYMŲ IR KRIZIŲ VALDYMAS

42 straipsnis

Eismo valdymas, sutrikdymų valdymas ir krizių valdymas

1. Infrastruktūros valdytojai valdo eismą laikydamiesi šio reglamento, Direktyvos (ES) 2016/797 ir pagal tą direktyvą priimtuose įgyvendinimo aktuose nustatytų specifikacijų.
Tuo tikslu infrastruktūros valdytojai:
 - a) valdo eismą įprastomis eksploatavimo sąlygomis, įskaitant incidentų, dėl kurių nuo tarnybinio traukinių tvarkaraščio nukrypstama nedaug, valdymą;
 - b) valdo sutrikdymus, siekdami pašalinti reikšmingus tinklo veiklos sutrikimus, dėl kurių reikia imtis suderintų veiksmų pagal 46 straipsnį;
 - c) valdo eismą krizinėse situacijose, kaip nustatyta 47 straipsnyje.
2. Didelio masto krizinėse situacijose tiek transporto sektoriuje, tiek už jo ribų valstybės narės gali įgyvendinti priemonės, kuriomis nukrypstama nuo taisyklių, taikomų įprastomis aplinkybėmis pagal 47 straipsnį. Tokiais atvejais ir kai aktualu, infrastruktūros valdytojai, laikydamiesi 47 straipsnyje nurodytų sąlygų, priima ir taiko specialias taisykles ir procedūras.
3. Valdydami eismą infrastruktūros valdytojai laikosi 2 straipsnyje nustatytų principų.
Visų pirma infrastruktūros valdytojai kuo labiau sumažina sutrikdymus ir jų poveikį geležinkelių eismui ir:
 - a) užtikrina greitą ir koordinuotą reagavimą į sutrikdymus, visų pirma tinklo sutrikdymų ir krizinių situacijų atveju;

- b) stabilizuoja ir optimizuoja geležinkelių eismą visu tinklo sutrikdymų ir krizių laikotarpiu;
- c) teikia aktualią, tikslią ir naujausią informaciją veiklą vykdančioms suinteresuotiesiems subjektams ir kitiems susijusiems subjektams, visų pirma institucijoms, atsakingoms už krizių valdymą ne geležinkelių sektoriuje. Ši informacija pateikiama tinkamomis priemonėmis, įskaitant nurodytas 62 straipsnyje.

43 straipsnis

Eismo valdymo ir sutrikdymų valdymo taisyklės ir procedūros

1. Infrastruktūros valdytojai nustato traukinių eismo nukrypimų nuo tarnybinio traukinių tvarkaraščio valdymo taisykles ir procedūras. Tos taisyklės ir procedūros skelbiamos Direktyvos 2012/34/ES 27 straipsnyje nurodytuose tinklo nuostatuose ir apima eismo valdymą šio reglamento 42 straipsnio 1 dalies a, b ir c punktuose nurodytais atvejais.
2. 1 dalyje nurodytomis taisyklėmis ir procedūromis siekiama kuo labiau sumažinti bendrą nukrypimų nuo tvarkaraščio poveikį geležinkelių eismui, atsižvelgiant į visų rūšių transporto poreikius. Šie principai gali apimti prioritetines įvairių rūšių eismo valdymo taisykles ir konkrečias procedūras, kriterijus ir tikslus, taikytinus remiantis tikslinės funkcijos optimizavimu grindžiamu metodu, pvz., kuo labiau sumažinant vėlavimo minučių skaičių arba laiką, per kurį galima grįžti prie įprastos veiklos, o ne aiškias pirmenybės taisykles.
3. Jeigu dėl techninių gedimų ar avarijos sutrinka traukinių eismas, infrastruktūros valdytojas imasi visų būtinų priemonių, kad atkurtų įprastą padėtį. Tuo tikslu jis įgyvendina nenumatytų atvejų planą pagal 19 straipsnį. Įvykus sutrikdymui, kuris gali turėti įtakos tarpvalstybiniam eismui, atitinkami infrastruktūros valdytojai bendradarbiauja siekdami atkurti įprastą tarpvalstybinį eismą pagal eismo, sutrikdymų ir krizių valdymo koordinavimo europinę sistemą, nurodytą 44 straipsnyje.
4. Nustatydami 1 dalyje nurodytas taisykles ir procedūras, infrastruktūros valdytojai kuo labiau atsižvelgia į 44 straipsnyje nurodytą eismo, sutrikdymų ir krizių valdymo koordinavimo europinę sistemą. Jie tinklo nuostatuose paaiškina bet kokio nukrypimo nuo bendrų taisyklių ir procedūrų, nustatytų eismo, sutrikdymų ir krizių valdymo koordinavimo europinėje sistemoje, priežastį.
5. Susidarius *force majeure* situacijai ir tada, kai tai besąlygiškai būtina dėl incidento, dėl kurio laikinai nebegalima naudotis infrastruktūra, paskirtos su infrastruktūros pajėgumu susijusios teisės gali būti neperspėjus panaikintos tokiam laikotarpiui, kokio reikia sistemai sutaisyti.

Infrastruktūros valdytojas gali, jei mano, kad tai būtina, pareikalauti, kad geležinkelio įmonės suteiktų jam išteklius, kurie, jo manymu, yra tinkamiausi siekiant kuo greičiau atkurti įprastą padėtį.
6. Valstybės narės gali pareikalauti, kad geležinkelio įmonės stebėtų ir kontroliuotų, kaip jos pačios laikosi saugos normų ir taisyklių.

44 straipsnis

Tarpvalstybinio eismo valdymo, sutrikdymų valdymo ir krizių valdymo koordinavimo europinė sistema

1. Ne vėliau kaip [12 mėnesių po šio reglamento įsigaliojimo] EIVT pagal 42 straipsnį parengia ir priima tarpvalstybinio eismo, sutrikdymų valdymo ir krizių valdymo koordinavimo europinę sistemą.

EIVT, bendradarbiaudamas su veiklą vykdančiais suinteresuotaisiais subjektais ir suinteresuotosiomis šalimis, parengia tarpvalstybinio eismo, sutrikdymų valdymo ir krizių valdymo koordinavimo europinę sistemą per 54 straipsnyje nurodytą konsultacijų procesą, atsižvelgdamas į Europos geležinkelių bendrosios įmonės, įsteigtos Reglamento (ES) 2012/2085 IV antraštinėje dalyje, darbą.
2. Tarpvalstybinio eismo, sutrikdymų valdymo ir krizių valdymo koordinavimo europinėje sistemoje pateikiamos infrastruktūros valdytojų, geležinkelio įmonių ir kitų veiklą vykdančių suinteresuotųjų subjektų veiklos koordinavimo gairės.
3. Tarpvalstybinio eismo, sutrikdymų valdymo ir krizių valdymo koordinavimo europinę sistemą visų pirma sudaro V priede išvardyti elementai.

45 straipsnis

Eismo valdymo, sutrikdymų valdymo ir krizių valdymo koordinavimas

Infrastruktūros valdytojai koordinuoja eismo valdymą pagal 53 straipsnį ir remdamiesi 44 straipsnyje nurodyta tarpvalstybinio eismo, sutrikdymų valdymo ir krizių valdymo koordinavimo europine sistema.

Koordinavimu visų pirma užtikrinama, kad:

- a) tarptautinės geležinkelių paslaugos būtų teikiamos su minimaliais sutrikdymais tiek vykdant reguliarias operacijas, tiek sutrikdymo sąlygomis;
- b) būtų tinkamai atsižvelgta į konkrečius su tarpvalstybinėmis atkarpomis susijusius uždavinius, kylančius, be kita ko, dėl ribotos sąveikos infrastruktūros, techninės įrangos ir operacijų, kalbos ir mokymo reikalavimų, susijusių su darbuotojais, administraciniais ar pasienio formalumais;
- c) infrastruktūros valdytojai, pareiškėjai, geležinkelio įmonės ir kiti veiklą vykdančius suinteresuotieji subjektai, taip pat, kai tinkama, visos atitinkamos ES lygmens krizių valdymo struktūros, be kita ko, pagal 62 straipsnį, galėtų veiksmingai keistis naujausia ir aktualia informacija tarpusavyje.

46 straipsnis

Tinklo sutrikdymai

1. Jeigu incidentas sukelia arba gali lemti tinklo veiklos apribojimus, dėl kurių veiklą vykdančius suinteresuotieji subjektai turi imtis suderintų veiksmų, kad užtikrintų geriausią įmanomą srauto valdymą apribojimų taikymo laikotarpiu, paveikti infrastruktūros valdytojai, remdamiesi visa turima informacija ir ankstesne patirtimi, įvertina tikėtiną incidento trukmę ir poveikį.

Jei numatoma trukmė ir poveikis atitinka VI priede nustatytus pranešimo apie tinklo sutrikimus kriterijus, atitinkami infrastruktūros valdytojai paskelbia tinklo sutrikdymą ir įgyvendina 43 straipsnyje nustatytas priemones.

2. Jei incidentas daro arba gali daryti poveikį daugiau nei vienam tinklui, infrastruktūros valdytojas, kurio tinkle įvyko incidentas, deklaruoja kelių tinklų veikimo sutrikdymą ir koordinuoja veiksmus pagal 44, 45 ir 53 straipsnius.
3. EIVT nustato suderintą metodą galimai tinklo sutrikdymų trukmei ir poveikiui įvertinti ir įtraukia jį į eismo ir krizių valdymo koordinavimo europinę sistemą, nurodytą 44 straipsnyje.
4. Infrastruktūros valdytojas kuo greičiau informuoja suinteresuotąsias šalis apie infrastruktūros pajėgumo neprieinamumą, visų pirma dėl incidento.
Reguliavimo institucija gali įpareigoti infrastruktūros valdytoją padaryti tokią informaciją jai prieinamą, jei mano, kad tai būtina.
5. Tinklo koordinatorius renka informaciją apie tinklo sutrikdymus, analizuoja atsaką, daro išvadas dėl tokių incidentų valdymo veiksmingumo ir konsultuojasi su veiklą vykdančiais suinteresuotaisiais subjektais pagal 54 straipsnį ir teikia ataskaitas EIVT ir veiklos rezultatų apžvalgos įstaigai.
6. Komisijai pagal 71 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas VI priedas, siekiant užtikrinti veiksmingą ir efektyvų tinklo sutrikimų valdymą, atsižvelgiant į atitinkamų suinteresuotųjų subjektų planavimo, veiklos, techninius ir komercinius aspektus.

47 straipsnis

Krizinės situacijos

1. Krizių, susijusių su visuomenės sauga, epidemijomis, gaivalinėmis nelaimėmis, aplinkos, gynybos ir saugumo krizėmis, kurios daro arba gali daryti esminį poveikį geležinkelių transporto paslaugų pasiūlai ar paklausai, atvejais valstybėms narėms leidžiama taikyti neatidėliotinas priemones, kurios, nukrypstant nuo šio reglamento taisyklių, apima:
 - a) su infrastruktūros pajėgumu susijusių teisių atšaukimą;
 - b) alternatyvius pajėgumo valdymo, visų pirma riboto infrastruktūros pajėgumo paskirstymo, principus, taisykles ir procedūras;
 - c) alternatyvias eismo valdymo procedūras;
 - d) alternatyvių maršrutų naudojimą;
 - e) pajėgumo tiekimo planų pakeitimą.Paveiktos valstybės narės užtikrina, kad neatidėliotinos priemonės kuo labiau atitiktų šiame reglamente nustatytus pajėgumo ir eismo valdymo principus ir kad jos naudotųsi esamais planais, parengtais pagal 19 straipsnį. Jos koordinuoja tokias neatidėliotinas priemones su kitomis valstybėmis narėmis.
2. Atitinkama valstybė narė nedelsdama informuoja Komisiją ir EIVT apie savo sprendimą taikyti neatidėliotinas priemones ir pateikia tų priemonių pagrindimą bei aprašymą ir numatomą jų taikymo trukmę. Jei taikytina, valstybės narės taip pat praneša apie tai Komisijai ir centrinėms ryšių tarnyboms, kaip numatyta [Reglamento dėl bendrosios rinkos veikimo užtikrinimo ekstremaliosiose situacijose priemonės] 8 straipsnyje.
3. Infrastruktūros valdytojas paskiria 60 straipsnyje apibrėžtą nacionalinį ryšių punktą, kuris teikia informaciją Komisijai, EIVT, kitiems infrastruktūros valdytojams ir

kitoms suinteresuotosioms šalims apie neatidėliotinas priemones ir padeda koordinuoti tokias priemones.

4. Jeigu neatidėliotinos priemonės daro didelį poveikį tarpvalstybiniam eismui, infrastruktūros valdytojai tarpusavyje koordinuoja veiksmus pagal 53 ir 54 straipsnius. Koordinuojant veiksmus per specialias koordinavimo struktūras pagal 53 straipsnio 2 dalies a punktą, dalyvauja Komisija ir atitinkamos valstybės narės.
5. Komisijos prašymu reguliavimo institucijos ir EGRIT pateikia Komisijai savo nuomonę apie neatidėliotinas priemones per jos nustatytą terminą. Komisija gali priimti sprendimus, kuriais reikalaujama, kad valstybė narė panaikintų neatidėliotinas priemones, jei mano, kad jos nėra būtinos.
6. Valstybės narės prireikus arba Komisijos prašymu pateikia atnaujintą informaciją. Valstybės narės visą Komisijos reikalaujamą informaciją apie neatidėliotinas priemones pateikia per jos nustatytus terminus.
7. Už krizių valdymą atsakingos valdžios institucijos, įskaitant karines, civilinės saugos agentūras ir kt., gali rengti pratybas, imituojančias krizines situacijas, kurioms taikomas šis straipsnis. Tokiais atvejais infrastruktūros valdytojas prireikus paskirsto pajėgumą, įskaitant, jei reikia, suteiktų su pajėgumu susijusių teisių atšaukimą. Atitinkamos valdžios institucijos atitinkamiems pareiškėjams išmoka kompensaciją pagal 40 straipsnį.

48 straipsnis

Keitimasis informacija apie eismo valdymą

1. Visi veiklą vykdančius suinteresuotieji subjektai, tiesiogiai teikiantys geležinkelių transporto paslaugą, turi teisę susipažinti su VIII priede nurodyta informacija apie šią geležinkelių transporto paslaugą.
Atitinkamos šalys gali naudoti šią informaciją tik šio reglamento ir Direktyvos (ES) 2016/797 bei pagal tą direktyvą priimtų įgyvendinimo aktų tikslais, nebent sutartyse būtų nustatyta kitaip.
2. Informacija turi būti prieinama pagal 62 straipsnį.
3. Komisijai pagal 71 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas VIII priedas, siekiant užtikrinti, kad jame būtų atsižvelgta į visus atitinkamuose įgyvendinimo aktuose, priimtuose pagal Direktyvą (ES) 2016/797, nustatytų techninių sąveikos specifikacijų pakeitimus ir atsižvelgiant į atitinkamų suinteresuotųjų subjektų planavimo, veiklos, techninius ir komercinius aspektus.

IV SKYRIUS VEIKLOS REZULTATŲ PERŽIŪRA

49 straipsnis

Bendrieji veiklos rezultatų peržiūros principai

1. Pagal Direktyvos 2012/34/ES 7f straipsnio d punktą EIVT stebi geležinkelių infrastruktūros paslaugų veiklos rezultatus ir atlieka jų lyginamąją analizę,

atsižvelgdamas į šio reglamento 2 straipsnyje nustatytus bendruosius tikslus. Geležinkelių infrastruktūros valdytojai taip pat stebi, kaip teikiamos geležinkelių transporto paslaugos.

2. Šiuo tikslu infrastruktūros valdytojai Direktyvos 2012/34/ES 8 straipsnio 3 dalyje nurodytame plane nustato savo tikslinius veiklos rezultatų rodiklius, atsižvelgdami į visus tos direktyvos 30 straipsnyje nurodytose sutartyse nustatytus tikslus. Jie nustato ir vykdo procedūras, skirtas tikslų siekimo pažangos stebėsenai vykdyti ir ataskaitoms teikti, veiklos rezultatų trūkumų priežastims nustatyti kartu su veiklą vykdančiais suinteresuotaisiais subjektais ir taisomosioms priemonėms parengti bei įgyvendinti siekiant gerinti veiklos rezultatus. Taikant šias procedūras atsižvelgiama į šio reglamento 50 straipsnyje nurodytą veiklos rezultatų apžvalgos europinę sistemą. Infrastruktūros valdytojai tinklo nuostatuose paaiškina bet kokio nukrypimo nuo bendrų procedūrų, nustatytų veiklos rezultatų apžvalgos europinėje sistemoje, priežastį.
3. Atliekant veiklos rezultatų peržiūrą pagal [naujojo TEN-T reglamento] 18 straipsnyje nustatytus Europos transporto koridorių veiklos reikalavimus EIVT bendradarbiauja su Europos koordinatoriais.

50 straipsnis

Veiklos rezultatų peržiūros europinė sistema

1. EIVT ne vėliau kaip [12 mėnesių po šio reglamento įsigaliojimo] sukuria ir įgyvendina veiklos rezultatų peržiūros europinę sistemą. Šioje sistemoje visų pirma atsižvelgiama į 2 straipsnio 3 dalyje, 8 straipsnio 4 dalyje, 42 straipsnio 3 dalyje nustatytus principus ir [naujojo TEN-T reglamento 18 straipsnyje] nustatytus veiklos reikalavimus, veiklos tikslus ir siektinas vertes.
2. Europinė sistema apima VII priede nustatytas veiklos sritis. Visų pirma ji apima:
 - a) prioritetinių veiklos rezultatų klausimų, kurie turi būti sprendžiami VII priede nustatytoje veiklos srityse, sąrašą;
 - b) veiklos rezultatų rodiklius, pagal kuriuos galima stebėti pažangą sprendžiant su veiklos rezultatais susijusius klausimus, įskaitant tokių rodiklių apskaičiavimo metodiką ir duomenų reikalavimus;
 - c) kriterijus ir procedūras, pagal kuriuos nustatomi veiklos rezultatų tikslai infrastruktūros valdytojų lygmeniu;
 - d) procedūras, pagal kurias stebimi ir peržiūrimi a–c punktuose nurodyti elementai, taip pat kaip įgyvendinamos taisomosios priemonės ir ar pasiekti 4 dalyje nurodyti veiklos tikslai.
3. Remdamasis 2 dalies d punktu, EIVT reguliariai peržiūri veiklos rezultatų apžvalgos europinę sistemą ir jos įgyvendinimo rezultatus ir siūlo atitinkamus sistemos pakeitimus.
4. Infrastruktūros valdytojai, vykdydami savo funkcijas, kuo labiau atsižvelgia į veiklos rezultatų apžvalgos europinę sistemą. Visų pirma infrastruktūros valdytojai į Direktyvos 2012/34/ES 8 straipsnio 3 dalyje nurodytą verslo planą įtraukia pagal šio straipsnio 2 dalies c punktą nustatytus tikslus. Šie tikslai apima siektinas vertes, nustatytas [naujojo TEN-T reglamento 18 straipsnio 1 dalies a ir b punktuose].

5. Komisija, laikydama 72 straipsnio 2 dalyje nurodytos patariamąsios procedūros, gali priimti įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos išsamios taisyklės dėl 2 dalies b–d punktuose nurodytų elementų. Tai darydama Komisija atsižvelgia į EIVT pagal 3 dalį atliktą darbą ir visas veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos rekomendacijas.

51 straipsnis

Europos veiklos rezultatų apžvalgos ataskaita

1. Nedarant poveikio Direktyvos 2012/34/ES 15 straipsniui ir Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2015/1100 3 straipsniui¹³, EIVT ne vėliau kaip [24 mėnesiai po šio reglamento įsigaliojimo] parengia ir paskelbia Europos veiklos rezultatų apžvalgos ataskaitą, grindžiamą šio reglamento 50 straipsnyje nurodyta veiklos rezultatų apžvalgos europine sistema, ir ją skelbia kasmet.
2. Veiklos rezultatų apžvalgos įstaiga parengia atskirą ataskaitos skirsnį, kuriame pateikiamas geležinkelių infrastruktūros paslaugų ir geležinkelių transporto paslaugų veiklos rezultatų vertinimas, rekomendacijos dėl pirmumo tvarka sprendinių veiklos rezultatų klausimų ir rekomendacijos dėl veiklos rezultatų gerinimo priemonių.
3. Veiklos rezultatų apžvalgos ataskaita apima bent linijas, įtrauktas į Reglamente [naujas TEN-T reglamentas] nurodytus Europos transporto koridorius, ir joje pateikiama informacija, kurios reikalaujama pagal to reglamento [53 straipsnio 3 dalies g punktą]. Pateikiama informacija turi būti pakankamai išsami geografinės aprėpties atžvilgiu ir turėtų apimti pakankamai ilgą laikotarpį, kad būtų galima prasmingai interpretuoti informaciją.
4. Į veiklos rezultatų apžvalgos ataskaitą įtraukiamas specialus skirsnis apie infrastruktūros valdytojų veiklos koordinavimą pagal šio reglamento 53 straipsnį ir apie konsultacijų mechanizmą, nurodytą šio reglamento 54 straipsnyje.

52 straipsnis

Veiklos rezultatų apžvalgos įstaiga

1. 73 straipsnio 3 dalyje nurodyta tvarka Komisija gali įsteigti arba paskirti nešališką kompetentingą įstaigą, kuri veiktų kaip veiklos rezultatų apžvalgos įstaiga.
2. Veiklos rezultatų apžvalgos įstaiga Komisijos arba Europos koordinatorių prašymu teikia konsultacijas Komisijai ir Europos koordinatoriams su geležinkelių infrastruktūros paslaugų ir geležinkelių transporto paslaugų teikimu susijusiais klausimais.
3. Veiklos rezultatų apžvalgos įstaiga atlieka šias užduotis:
 - a) teikia rekomendacijas EIVT dėl 50 straipsnyje nurodytos veiklos rezultatų apžvalgos europinės sistemos sukūrimo ir peržiūros, be kita ko, dėl veiklos sričių, kiekvienoje veiklos srityje sprendinių veiklos rezultatų klausimų, metodikos, procesų, kriterijų ir apibrėžčių, taikomų renkant ir analizuojant su veiklos rezultatais ir veiklos rodikliais susijusius duomenis, suderinimo;

¹³ 2015 m. liepos 7 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/1100 dėl valstybių narių pareigų teikti geležinkelių rinkos stebėjimo ataskaitas (OL L 181, 2015 7 9, p. 1).

- b) teikia EIVT, EGRIT, infrastruktūros valdytojams, pareiškėjams, reguliavimo institucijoms, valstybių narių institucijoms ir, kai aktualu, kitiems suinteresuotiesiems subjektams rekomendacijas dėl taisomųjų priemonių, dėl pajėgumo valdymo, eismo valdymo, sutrikdymų valdymo ir krizių valdymo;
 - c) peržiūri Europos veiklos rezultatų ataskaitos projekto rezultatus ir parengia atskirą 51 straipsnio 2 dalyje nurodytą skirsnį;
 - d) teikia nuomones ir rekomendacijas, susijusias su geležinkelių infrastruktūros paslaugų teikimu, atsižvelgiant į Direktyvos 2012/34/ES 8 straipsnio 1 dalyje nurodytą orientacinę geležinkelių infrastruktūros plėtros strategiją, 8 straipsnio 3 dalyje nurodytą verslo planą, 30 straipsnio 2 dalyje nurodytas sutartis ir 35 straipsnyje nurodytą veiklos rezultatų gerinimo sistemą.
 - e) konsultuoja Europos koordinatorius geležinkelių infrastruktūros paslaugų ir geležinkelių transporto paslaugų teikimo klausimais.
4. 3 dalyje nurodytų nuomonių ir rekomendacijų adresatai veiklos rezultatų apžvalgos įstaigai pateikia atsakymus per jos nustatytus terminus.
5. EIVT, tinklo koordinatorius, infrastruktūros valdytojai, reguliavimo institucijos, EGRIT ir, kai aktualu, kiti suinteresuotieji subjektai bendradarbiauja su veiklos rezultatų apžvalgos įstaiga, visų pirma teikdami su veiklos rezultatais susijusią informaciją savo iniciatyva arba įstaigos prašymu, ir deda visas pastangas, kad savo darbe geležinkelių veiklos rezultatų valdymo srityje atsižvelgtų į jos rekomendacijas.
6. Veiklos rezultatų apžvalgos įstaiga, tvarkydama atitinkamų suinteresuotųjų subjektų arba Komisijos pateiktą informaciją, užtikrina verslo paslapčių konfidencialumą.

V SKYRIUS

EUROPOS KOORDINAVIMO TINKLAS

53 straipsnis

Infrastruktūros valdytojų veiksmų koordinavimas

1. Kai daroma nuoroda į šį straipsnį, infrastruktūros valdytojai tarpusavyje ir su kitais suinteresuotaisiais subjektais koordinuoja šiuo reglamentu jiems patiktų pareigų ir užduočių vykdymą.
2. Infrastruktūros valdytojai koordinuoja veiksmus bent IX priede nurodytais klausimais ir laikosi konkrečių koordinavimo reikalavimų, nustatytų jame nurodytuose straipsniuose.

Infrastruktūros valdytojai visų pirma:

- a) prireikus nustato organizacines struktūras, procedūras ir priemones, įskaitant 62 straipsnyje nurodytas skaitmenines priemones;
- b) koordinuoja veiksmus tinkamiausiu geografiniu lygmeniu, įtraukdami subjektus, kurie gali geriausiai pasiekti veiksmingų ir efektyvių rezultatų, laikantis subsidiarumo principo;
- c) bendradarbiauja su kitais infrastruktūros valdytojais per 60 straipsnyje nurodytus paskirtuosius nacionalinius ryšių punktus;

- d) kai sprendžiami Sąjungai svarbūs klausimai, atitinkamai įtraukia EIVT arba tinklo koordinatorių. Infrastruktūros valdytojų veiklos koordinavimas gali būti vykdomas daugiau nei vienu lygmeniu, visų pirma tais atvejais, kai reikia koordinavimo tiek Sąjungos lygmeniu, tiek konkretnėje geografinėje taikymo srityje;
 - e) kai įgyvendinant koordinavimo veiksmus dalyvauja keli subjektai, paskiria vadovaujantį subjektą, kuris atsiskaito EIVT ir yra atsakingas už konsultacijų veiklos organizavimą pagal 54 straipsnį;
 - f) atvejus, kuriais pirmoje instancijoje sutartų rezultatų pasiekti nepavyksta, perduoda EIVT;
 - g) peržiūri koordinavimo veiksmų vykdymą pagal IV skyrių.
3. Koordinavimas apima visas linijas ir mazgus, kurie yra [naujojo TEN-T reglamento] 7 straipsnyje ir III priede nustatytų Europos transporto koridorių dalis.
- Infrastruktūros valdytojai gali išplėsti koordinavimą ir taikyti jį papildomoms linijoms, jei taip sutaria visi susiję infrastruktūros valdytojai.
4. Infrastruktūros valdytojų veiklos koordinavimas, susijęs su kelių tinklų pajėgumo teisių paskirstymu pagal 29 straipsnį, apima visus infrastruktūros valdytojų, kurie yra EIVT nariai, tinklus.
5. Komisijai pagal 71 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas IX priedas, siekiant užtikrinti veiksmingą infrastruktūros valdytojų veiklos koordinavimą, atsižvelgiant į visų susijusių suinteresuotųjų subjektų planavimo, veiklos ir komercinius aspektus ir į šio reglamento įgyvendinimo patirtį.

54 straipsnis

Konsultavimosi Europos ir tarpvalstybiniais klausimais mechanizmas

1. EIVT parengia, priima ir įgyvendina gaires, kad užtikrintų tinkamas ir reguliarias konsultacijas su suinteresuotosiomis šalimis, ir įtraukia jas į 6 straipsnyje nurodytą pajėgumo valdymo europinę sistemą, 44 straipsnyje nurodytą tarpvalstybinio eismo valdymo, sutrikdymų valdymo ir krizių valdymo koordinavimo europinę sistemą ir 50 straipsnyje nurodytą veiklos rezultatų peržiūros europinę sistemą. Procesas plėtojamas ir įgyvendinamas padedant tinklo koordinatoriui ir dalyvaujant 60 straipsnyje nurodytiems infrastruktūros valdytojų paskirtiems nacionaliniams ryšių punkтам.
2. Jei EIVT priima nuomonę ar rekomendaciją, kuri gali turėti įtakos geležinkelio įmonėms, kitiems pareiškėjams, kitiems veiklą vykdančioms suinteresuotiesiems subjektams ir suinteresuotosioms šalims, EIVT paskelbia projektą konsultuotis su atitinkamomis šalimis. Susijusioms šalims suteikiama pakankamai laiko pateikti grįžtamąją informaciją apie sprendimo projektą. Prireikus dalyvauja valstybių narių institucijos.
3. Priimdamas galutinę nuomonę ar rekomendaciją EIVT atsižvelgia į atitinkamų šalių pagal 2 dalį pateiktą grįžtamąją informaciją. Jei EIVT neatsižvelgia į svarbius pateiktos grįžtamosios informacijos elementus, jis nurodo to priežastis.

55 straipsnis

Europos infrastruktūros valdytojų tinklo organizavimas

1. Šio reglamento tikslais Direktyvos 2012/34/ES 7f straipsnyje nurodytas Europos infrastruktūros valdytojų tinklas organizuojamas pagal šį straipsnį.
2. EIVT nariai yra visi geležinkelių infrastruktūros valdytojai, atsakingi už pagrindinio ir išplėsto pagrindinio TEN-T tinklo, nurodyto [naujojo TEN-T reglamento 6 straipsnyje ir I priede], linijas. Jie paskiria atstovą ir pakaitinį narį.
3. Geležinkelių infrastruktūros valdytojai, neatitinkantys 2 dalyje nustatyto kriterijaus, gali paskirti atstovą, kuris nėra narys, dalyvauti EIVT svarstymuose.
4. Pasikonsultavęs su Komisija ir gavęs jos pritarimą, EIVT priima ir paskelbia savo darbo tvarkos taisykles. Jis organizuoja savo veiklą pagal darbo tvarkos taisykles.
5. EIVT sprendimus priima paprasta balsų dauguma, išskyrus atvejus, kai darbo tvarkos taisyklėse numatyta kitaip. Visi nariai iš vienos valstybės narės kartu turi vieną balsą. Nariui nedalyvaujant, balsavimo teise gali naudotis jo pakaitinis narys.
6. EIVT posėdžiai vyksta reguliariai. Jis iš savo narių išrenka pirmininką dviejų trečdalių narių balsų dauguma.
7. Komisija yra balsavimo teisės neturinti EIVT narė. Ji remia tinklo darbą ir sudaro palankias sąlygas koordinavimo veiklai.
8. EIVT nustato savo darbo programą. Darbo programa apima bent dvejų metų laikotarpį. EIVT konsultuojasi su pareiškėjais ir kitais veiklą vykdančiais suinteresuotaisiais subjektais taikydamas 54 straipsnyje nurodytą konsultacijų dėl darbo programos projekto mechanizmą. Be to, jis konsultuojasi su Europos Komisija, Europos Sąjungos geležinkelių agentūra ir Europos geležinkelių bendrąja įmone bei prireikus su kitais suinteresuotaisiais subjektais.

56 straipsnis

EIVT pareigos

1. Be Direktyvos 2012/34/ES 7f straipsnyje nustatytų užduočių, EIVT yra atsakingas už visas šiame reglamente jam pavestas užduotis. Visų pirma jis:
 - a) priima 6 straipsnyje nurodytą pajėgumo valdymo europinę sistemą;
 - b) priima eismo ir krizių valdymo koordinavimo europinę sistemą, nurodytą 44 straipsnyje;
 - c) priima 50 straipsnyje nurodytą veiklos rezultatų peržiūros europinę sistemą;
 - d) pagal šio reglamento nuostatas ir savo iniciatyva priima infrastruktūros valdytojams skirtas nuomones ir rekomendacijas;
 - e) 53 straipsnio 2 dalies f punkte nurodytais atvejais priima infrastruktūros valdytojams skirtas nuomones ir rekomendacijas;
 - f) organizuoja infrastruktūros valdytojų veiklos koordinavimą pagal 53 straipsnį.
2. Koordinuodami veiksmus per specialias koordinavimo grupes, infrastruktūros valdytojai paskiria šioje grupėje dalyvaujančius subjektus, įskaitant infrastruktūros valdytojų pagal 60 straipsnį skiriamus nacionalinius ryšių punktus ir tinklo koordinatorių arba juos abu.

57 straipsnis

Skaidrumas

1. EIVT užtikrina, kad jo narystė, veiklos metodai ir visa svarbi informacija apie jo darbą būtų viešai skelbiami jo interneto svetainėje. Jame pateikiami infrastruktūros valdytojų įsteigtų specialių koordinavimo grupių kontaktiniai duomenys ir nuorodos į koordinavimo priemones ir procedūras pagal 53 straipsnį.
2. EIVT į savo posėdžius kviečia Komisiją, įskaitant Europos koordinatorius ir, kai aktualu, valstybių narių atstovus, kad aptartų su geležinkelių infrastruktūros plėtra susijusius klausimus ir užtikrintų bendradarbiavimą su Europos koordinatoriais, kaip nurodyta [naujajame TEN-T reglamente]. EIVT teikia informaciją, kurios reikalaujama pagal [naujojo TEN-T reglamento 53 straipsnio trečią pastraipą].

58 straipsnis

Tinklo koordinatorius

1. Infrastruktūros valdytojai suteikia EIVT jo užduotims vykdyti būtinus išteklius. Šiuo tikslu ne vėliau kaip [12 mėnesių po šio reglamento įsigaliojimo] jie paskiria nešališką ir kompetentingą subjektą 59 straipsnyje nurodytoms funkcijoms vykdyti. Toks subjektas bus paskirtas tinklo koordinatoriumi.

Prieš paskirdami tinklo koordinatorių, infrastruktūros valdytojai siekia gauti Komisijos pritarimą dėl paskirto subjekto ir šių aspektų:
 - a) tinklo koordinatoriaus skyrimo sąlygų;
 - b) paskyrimo atšaukimo sąlygų;
 - c) reguliarios jo darbo stebėsenos ir vertinimo, ar jis veiksmingai vykde savo užduotis, tvarkos;
 - d) visų papildomų tinklo koordinatoriaus veiklos pareigų ir užduočių.
2. Tinklo koordinatorius savo užduotis vykdo nešališkai ir ekonomiškai efektyviai ir veikia EIVT vardu. Šiuo tikslu EIVT jis teikia savo metinę šiame reglamente nustatytą užduočių darbo programą ir metinę darbo programos įgyvendinimo ataskaitą.

59 straipsnis

Tinklo koordinatoriaus užduotys ir pareigos

Tinklo koordinatorius, padėdamas EIVT, atlieka šias užduotis:

- a) veikia kaip sekretoriatas ir rengia EIVT posėdžius, dokumentus, sprendimus ir nuomones;
- b) padeda rengti 6 straipsnyje nurodytą pajėgumo valdymo europinę sistemą, 44 straipsnyje nurodytą tarpvalstybinio eismo valdymo, sutrikdymų valdymo ir krizių valdymo koordinavimo europinę sistemą ir 50 straipsnyje nurodytą veiklos rezultatų peržiūros europinę sistemą;
- c) padeda koordinuoti infrastruktūros valdytojų veiklą pagal 53 straipsnį;
- d) nustato į šio reglamento taikymo sritį patenkančias ir nacionaliniu arba infrastruktūros valdytojo lygmeniu priimtas taisykles, procedūras ir priemones, dėl

kurių kyla kliūčių keliuose tinkluose teikiamoms vežimo geležinkelių transportu paslaugoms, kaip nustatyta šiame reglamente;

- e) veikia kaip kontaktinis punktas infrastruktūros valdytojų vardu dėl užklausų, susijusių su pajėgumo planavimu ir paskirstymu, visų pirma dėl galimų prašymų skirti pajėgumo, taip pat teikia informaciją ir veikia kaip kontaktinis punktas dėl geležinkelių incidentų ir laikinų pajėgumo apribojimų;
- f) veikia kaip pirmasis kontaktinis punktas geležinkelių sektoriui nepriklausantiems suinteresuotiesiems subjektams, suinteresuotiems naudotis geležinkelių paslaugomis, palaikant ryšius su atitinkamais infrastruktūros valdytojų subjektais ir kitais veiklą vykdančiais suinteresuotaisiais subjektais;
- g) EIVT vardu veikia kaip kontaktinis punktas pareiškėjams ir kitiems veiklą vykdančioms suinteresuotiesiems subjektams klausimais, kurie nėra aiškiai įtraukti į šį reglamentą, visų pirma dėl tarpvalstybinių geležinkelių transporto paslaugų teikimo pradžios ar pakeitimo arba paramos *ad hoc* veiklai organizavimo, visų pirma siekiant spręsti 47 straipsnyje nurodytas krizines situacijas.

60 straipsnis

Infrastruktūros valdytojų koordinavimo centrai

1. Siekdami užtikrinti infrastruktūros valdytojų veiklos koordinavimą pagal 53 straipsnį, infrastruktūros valdytojai paskiria nacionalinius ryšių punktus. Ryšių punktas veikia kaip centrinė infrastruktūros valdytojo organizacijos ir kitų koordinavimo veiksmus įgyvendinančių subjektų sąsaja.
2. Infrastruktūros valdytojai nedelsdami informuoja EIVT apie bet kokius ryšių punktų pasikeitimus, kurie turi būti įtraukti į 57 straipsnio 1 dalyje (Skaidrumas) nurodytus leidinius.

61 straipsnis

Bendra tinklo nuostatų struktūra, turinys ir grafikas

1. EIVT parengia ir patvirtina bendrą Direktyvos 2012/34/ES 27 straipsnyje nurodytą tinklo nuostatų struktūrą, kurioje atsižvelgiama į tos direktyvos IV priede, šio reglamento IV priede išvardytą informaciją, ir bendrą konsultacijų su suinteresuotosiomis šalimis dėl tinklo nuostatų projekto grafiką. Infrastruktūros valdytojai, rengdami tinklo nuostatus, kuo labiau atsižvelgia į šią struktūrą ir grafiką.
2. Rengdamas Direktyvos 2012/34/ES 27 straipsnyje nurodytus tinklo nuostatus, infrastruktūros valdytojas kuo labiau atsižvelgia į pajėgumo valdymo europinę sistemą, tarpvalstybinio eismo valdymo, sutrikdymų valdymo ir krizių valdymo koordinavimo europinę sistemą ir veiklos rezultatų peržiūros europinę sistemą, nurodytas atitinkamai šio reglamento 6, 44 ir 50 straipsniuose.
3. Jeigu infrastruktūros valdytojas nesilaiko 1 arba 2 dalies, jis pateikia pagrindimą tinklo nuostatuose ir informuoja kompetentingą reguliavimo instituciją ir EIVT.

62 straipsnis

Pajėgumo ir eismo valdymo skaitmenizacija

1. Infrastruktūros valdytojai užtikrina, kad pajėgumo valdymo ir eismo valdymo procesai, kuriems taikomas šis reglamentas, būtų įgyvendinami skaitmeninėmis priemonėmis ir skaitmeninėmis paslaugomis.
2. Įdiegtomis skaitmeninėmis priemonėmis ir teikiamomis skaitmeninėmis paslaugomis:
 - a) gerinamas infrastruktūros valdytojų pareiškėjams teikiamų paslaugų veiksmingumas ir kokybė, įskaitant visišką sąveiką;
 - b) didinamas geležinkelių pajėgumo valdymo ir eismo valdymo skaidrumas visais jų etapais;
 - c) mažinama pareiškėjams tenkanti administracinė našta, prašant kiekvienos informacijos tik vieną kartą ir teikiant informaciją ar duomenis vienoje vietoje, be kita ko, apie tarpvalstybines paslaugas.
3. Kai skaitmeninės priemonės ar skaitmeninės paslaugos, būtinos pajėgumo valdymo ar eismo valdymo procesams palaikyti, turi būti įtrauktos į technines sąveikos specifikacijas arba kai reikia iš dalies pakeisti esamas specifikacijas, kurios apima arba iš dalies apima tas priemones, kaip numatyta Direktyvoje (ES) 2016/797 ir pagal tą direktyvą priimtuose įgyvendinimo aktuose, EIVT ir infrastruktūros valdytojai, bendradarbiaudami su Europos geležinkelių bendrąja įmone ir vykdydami Direktyvos (ES) 2016/797 5 straipsnyje nurodytą procesą, prisideda prie tokių specifikacijų rengimo ir priežiūros.
4. Infrastruktūros valdytojai prisideda prie Europos geležinkelių bendrosios įmonės darbo į šio reglamento taikymo sritį patenkančiais klausimais. Šiuo tikslu EIVT ir infrastruktūros valdytojai siekia tinkamo atstovavimo Sistemos ramsčio iniciatyvinėje grupėje ir diegimo grupėje, nurodytose atitinkamai Reglamento (ES) 2021/2085 96 ir 97 straipsniuose.
5. Infrastruktūros valdytojai, geležinkelio įmonės, kiti pareiškėjai ir, kai aktualu, geležinkelių paslaugų įrenginių operatoriai skaitmenine informacija, susijusia su pajėgumo valdymu ir eismo valdymu, keičiasi skaitmeninėmis priemonėmis ir naudodamiesi skaitmeninėmis paslaugomis, kurios grindžiamos suderinta architektūra ir apima standartizuotas sąsajas arba bendras sistemas pagal Direktyvą (ES) 2016/797 ir pagal tą direktyvą priimtuose įgyvendinimo aktuose nustatytas specifikacijas.

Keliuose tinkluose teikiamų vežimo geležinkelių transportu paslaugų atveju infrastruktūros valdytojai skaitmenines paslaugas ir skaitmeninę informaciją teikia naudodamiesi viena sąsaja arba bendromis sistemomis, kurių kūrimą ir diegimą pagal 3 dalį koordinuoja EIVT.

VI SKYRIUS

TEISĖS AKTAIS NUSTATYTA PAJĖGUMO IR EISMO VALDYMO PRIEŽIŪRA

1 SKIRSNIS

Reguliavimo institucijos

63 straipsnis

Reguliavimo institucijų pareigos

1. Direktyvos 2012/34/ES 56 straipsnyje nustatytos funkcijos vykdomos ir nustatytais įgaliojimais naudojamos ir tais klausimais, kuriems taikomas šis reglamentas. Visų pirma reguliavimo institucija stebi infrastruktūros valdytojų veiklą, kaip nustatyta II–V skyriuose, ir savo iniciatyva tikrina, kaip laikomasi šio reglamento, siekdama užkirsti kelią pareiškėjų diskriminacijai.
2. Geležinkelio įmonė, pareiškėjas, potencialus pareiškėjas, už transportą atsakinga nacionalinė, regioninė arba vietos valdžios institucija turi teisę pagal Direktyvos 2012/34/ES 56 straipsnį pateikti skundą reguliavimo institucijai, jei mano, kad infrastruktūros valdytojas, vykdydamas šio reglamento II, III, IV ir V skyriuose nustatytą veiklą (infrastruktūros valdymas; eismo ir krizių valdymas; veiklos rezultatų peržiūra ir valdymas; Europos koordinavimo tinklas) su juo (ja) elgėsi neteisingai, jį (ją) diskriminavo ar jis (ji) kitaip nukentėjo dėl jo veiksmų.

64 straipsnis

Reguliavimo institucijų bendradarbiavimas Europos geležinkelių reguliavimo institucijų tinkle (EGRIT)

1. Vykdydamos savo pareigas pagal šį reglamentą, reguliavimo institucijos bendradarbiauja pagal Direktyvos 2012/34/ES 57 straipsnio 1 dalyje nurodytą EGRIT sistemą, be kita ko, rengia bendras konsultacijas ir tyrimus, priima nuomones ar rekomendacijas ar vykdo kitą susijusią veiklą. Reguliavimo institucijos EGRIT teikia visą reikiamą informaciją.
Veikdamas šio reglamento taikymo srityje, EGRIT vykdo užduotis ir pareigas ir organizuoja savo darbą, kaip nustatyta šio skyriaus 2 skirsnyje.
2. Gavusi skundą arba savo iniciatyva atlikdama tyrimą į šio reglamento taikymo sritį patenkančiu ir poveikį prieigai prie geležinkelių tinklų arba jų naudojimui daugiau nei vienoje valstybėje narėje darančiu klausimu, atitinkama reguliavimo institucija apie skundą arba tyrimą informuoja EGRIT ir Komisiją.
3. Reguliavimo institucija gali perduoti EGRIT bet kokią susijusią klausimą, skundą ar tyrimą, kad būtų pasikeista nuomonėmis arba priimta nuomonė ar rekomendacija.
4. Priimdamos sprendimus klausimais, susijusiais su daugiau nei viena valstybe nare, atitinkamos reguliavimo institucijos bendradarbiauja rengdamos savo atitinkamus sprendimus koordinuojant EGRIT, kad klausimas būtų išspręstas. Tuo tikslu atitinkamos reguliavimo institucijos savo funkcijas vykdo pagal šio straipsnio 1 dalį

ir Direktyvos 2012/34/ES 56 straipsnį. Jos atsižvelgia į visas atitinkamas EGRIT priimtas nuomones ir rekomendacijas ir pateikia šiuos sprendimus EGRIT.

5. Jei reguliavimo institucija priima sprendimą, kuriuo nukrypstama nuo bet kurios atitinkamos EGRIT nuomonės ar rekomendacijos, arba jei ji atsisako priimti sprendimą, ji pateikia EGRIT paaiškinimą, kuriame nurodo skirtumus ir savo motyvus, kodėl nesivadovauja EGRIT nuomonėmis ar rekomendacijomis.
6. Reguliavimo institucijos, su kuriomis EGRIT konsultuojasi, atsako per EGRIT nustatytus terminus ir, gavusios EGRIT prašymą, pateikia visą informaciją, kurios jos turi teisę prašyti pagal savo nacionalinę teisę. Ši informacija gali būti naudojama tik veiklos, kurią pagal šį reglamentą vykdo reguliavimo institucijos, tikslais.
7. Infrastruktūros valdytojai nedelsdami pateikia visą informaciją, kurios reikia šiame straipsnyje nurodytam skundai ar tyrimui nagrinėti ir kurios prašo valstybės narės, kurioje yra infrastruktūros valdytojas, reguliavimo institucija. Reguliavimo institucijos turi teisę prašyti EIVT informacijos apie jų kompetencijai priklausančius tyrimus. Reguliavimo institucijos turi teisę perduoti tokią informaciją EGRIT.
8. Geležinkelių reguliavimo institucijos teikia EGRIT veikimui būtinus išteklius.

2 SKIRSNIS

Europos geležinkelių reguliavimo institucijų tinklo užduotys ir atsakomybė

65 straipsnis

Užduotys ir atsakomybė

1. Be užduočių, vykdomų pagal Direktyvą 2012/34/ES, EGRIT vykdo ir šiame reglamente nustatytas užduotis ir pareigas.
2. EGRIT koordinuoja visą geležinkelių reguliavimo institucijų bendradarbiavimo veiklą, kaip nurodyta 64 straipsnyje, ir skatina reguliavimo institucijų sprendimų, susijusių su tarptautinėmis geležinkelių paslaugomis, suderinimą.
3. Remdamasis pareiškėjų, infrastruktūros valdytojų ir kitų suinteresuotųjų šalių prašymais, EGRIT teikia nuomones ar rekomendacijas dėl dar nepriimtų arba priimtų sprendimų dėl geležinkelių reguliavimo institucijoms pateiktų skundų.
4. Suinteresuotosios šalys gali EGRIT pateikti skundą klausimais, patenkančiais į šio reglamento taikymo sritį arba darančiais poveikį prieigai prie geležinkelių infrastruktūros ar jos naudojimui daugiau nei vienoje valstybėje narėje. Gavęs tokį skundą, EGRIT nedelsdamas perduoda jį kompetentingai reguliavimo institucijai ar institucijoms.

Tokiais atvejais EGRIT nedelsdamas informuoja atitinkamas geležinkelių reguliavimo institucijas apie savo ketinimą priimti nuomonę ar rekomendaciją bet kuriuo tokiu klausimu.
5. EGRIT pateikia savo nuomonę arba rekomendaciją atitinkamoms geležinkelių reguliavimo institucijoms per vieną mėnesį nuo visos su skundu susijusios

informacijos gavimo dienos. Itin sudėtingais klausimais EGRIT gali šį laikotarpį pratęsti.

6. EGRIT parengia bendrus sprendimų, kuriuos priimti reguliavimo institucijos yra įgalios pagal šį reglamentą, priėmimo principus ir praktiką.

66 straipsnis

Europos geležinkelių reguliavimo institucijų tinklo (EGRIT) organizacija ir struktūra

Šio reglamento tikslais EGRIT sudaro:

- a) reguliavimo institucijų valdyba;
- b) sekretoriatas.

Reguliavimo institucijos užtikrina sekretoriato veiklą.

67 straipsnis

Reguliavimo institucijų valdybos sudėtis

1. Reguliavimo institucijų valdybą sudaro po vieną balsavimo teisę turintį narį iš kiekvienos valstybės narės, kurioje naudojamas geležinkelių tinklas, ir vienas Komisijos paskirtas narys.
2. Balsavimo teisę turintys nariai yra Direktyvos 2012/34/ES 55 straipsnyje nurodytos reguliavimo institucijos vadovas arba jo pavaduotojas. Jie turi vieną pakaitinį narį, kuris atstovauja nariui, kai šis nedalyvauja. Pakaitinį narį skiria reguliavimo institucija iš reguliavimo institucijos valdymo organų ar vadovybės arba, jei tai neįmanoma, iš jos darbuotojų.
3. Valdybos nariai ir jų pakaitiniai nariai veikia nepriklausomai ir objektyviai, vadovaudamiesi Sąjungos interesais, nepriklausomai nuo konkrečių nacionalinių ar asmeninių interesų. Jie nesiekia gauti ir nepriima jokios vyriausybės, institucijos, asmens ar įstaigos nurodymų.
4. EGRIT sekretoriatas viešai skelbia atnaujintą valdybos narių ir jų pakaitinių narių sąrašą kartu su jų interesų deklaracijomis.

68 straipsnis

Valdybos vaidmuo ir užduotys

1. Valdyba vykdo visas šiame reglamente nustatytas EGRIT užduotis.
2. Visų pirma valdyba:
 - a) priima nuomones arba rekomendacijas dėl skundų ir tyrimų, kuriuos jai pateikia pirmininkas arba reguliavimo institucija ar institucijos pagal 69 straipsnyje nustatytas taisykles;
 - b) rengia ir priima metinę EGRIT veiklos ataskaitą;
 - c) sudaro darbo grupes ir skiria jų pirmininkus.

69 straipsnis

Valdybos darbo organizavimas

1. Valdyba, gavusi Komisijos pritarimą, priima savo darbo tvarkos taisykles.
2. Valdybos posėdžiams pirmininkauja Komisija. Ji neturi balsavimo teisės.
3. Sekretoriatas teikia reikiamas paslaugas, kad būtų galima organizuoti posėdžius ir valdybos darbą.
4. Valdyba sprendimus priima paprasta savo narių balsų dauguma, išskyrus atvejus, kai darbo tvarkos taisyklėse numatyta kitaip.
5. Kiekvienas narys turi vieną balsą. Nariui nedalyvaujant, balsavimo teise gali naudotis jo pakaitinis narys.
6. Darbo tvarkos taisyklėse gali būti nustatyta išsamesnė balsavimo tvarka, visų pirma balsavimo skubiais klausimais ir balsavimo dėl rekomendacijų dėl geležinkelių reguliavimo institucijų sprendimų procedūra.

70 straipsnis

EGRIT darbo grupės sudėtis

1. Valdyba savo iniciatyva arba Komisijos pasiūlymu, laikydamasi valdybos darbo tvarkos taisyklių, paprasta balsų dauguma gali nuspręsti sudaryti darbo grupes, kurios organizuotų EGRIT darbą konkrečiais klausimais, susijusiais su šio reglamento įgyvendinimu.
2. Valdyba nustato darbo grupės įgaliojimus ir paskiria darbo grupių pirmininkus, kurie, kai įmanoma, atstovauja skirtingoms geležinkelių reguliavimo institucijoms.
3. Darbo grupių darbe gali dalyvauti geležinkelių reguliavimo institucijų, Komisijos, veiklą vykdančių suinteresuotųjų subjektų ir, kai aktualu, kitų viešųjų ar privačiųjų įstaigų ekspertai.
4. Sekretoriatas teikia administracinę paramą darbo grupėms.
5. Valdyba arba darbo grupių pirmininkai gali pakviesti atskirus ekspertus, pripažintus kompetentingais atitinkamoje srityje, prireikus dalyvauti darbo grupės posėdžiuose kiekvienu konkrečiu atveju.

VII SKYRIUS BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

71 straipsnis

Naudojimasis įgaliojimais

1. Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus laikantis šiame straipsnyje nustatytų sąlygų.
2. 10 straipsnio 8 dalyje, 11 straipsnio 2 dalyje, 21 straipsnio 9 dalyje, 38 straipsnio 3 dalyje, 39 straipsnio 9 dalyje, 46 straipsnio 6 dalyje, 48 straipsnio 3 dalyje ir 53 straipsnio 5 dalyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui nuo [2026 m. sausio 1 d.]. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudojimosi deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Deleguotieji įgaliojimai savaime pratęsiami tokios pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai

Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trimis mėnesiais iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.

72 straipsnis

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda Direktyvos 2012/34/ES 62 straipsnyje nurodytas komitetas. Tas komitetas – tai komitetas, kaip nustatyta Reglamente (ES) Nr. 182/2011.
2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 4 straipsnis.
3. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.

73 straipsnis

Ataskaita ir peržiūra

Ne vėliau kaip [2030 m. gruodžio 31 d.] Komisija įvertina šio reglamento poveikį geležinkelių sektoriui ir pateikia Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui jo įgyvendinimo ataskaitą.

Ataskaitoje visų pirma įvertinama:

- a) šio reglamento poveikis geležinkelių infrastruktūros paslaugų teikimui;
- b) šio reglamento poveikis geležinkelių paslaugų, visų pirma tarptautinių paslaugų, tolimojo susisiekimo paslaugų ir krovinių vežimo paslaugų, plėtrai;
- c) Europos infrastruktūros valdytojų tinklo, tinklo koordinatoriaus, Europos geležinkelių reguliavimo įstaigų tinklo ir veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos darbas, susijęs su bendrų kriterijų, metodikų ir procedūrų rengimu, priėmimu ir įgyvendinimu;
- d) poreikis stiprinti koordinavimo mechanizmus, 6 ir 44 straipsniuose nurodytų europinių sistemų elementus pakeičiant privalomomis taisyklėmis;
- e) poreikis stiprinti teisės aktais nustatytą priežiūrą, įsteigiant Sąjungos geležinkelių reguliavimo instituciją.

74 straipsnis

Direktyvos 2012/34/ES pakeitimai

1. Direktyva 2012/34/ES iš dalies keičiama taip:
 - a) 1 straipsnio c punktas pakeičiamas taip:

„c) principai ir procedūros, taikomi nustatant ir renkant geležinkelių infrastruktūros mokesčius, kaip nustatyta IV skyriuje.“
 - b) 2 straipsnio 6 dalis išbraukiama;
 - c) 20, 22, 23, 27 ir 28 punktai išbraukiami;
 - d) 7b straipsnis išbraukiamas;
 - e) 36 straipsnis išbraukiamas;
 - f) 38–54 straipsniai išbraukiami;
 - g) IV priedo 1 ir 3 punktai išbraukiami;

- h) VII priedas išbraukiamas.
2. Nuorodos į išbrauktas Direktyvos 2012/34/ES nuostatas laikomos nuorodomis į šį reglamentą ir aiškinamos pagal X priedo 1 skirsnyje pateiktą atitikties lentelę.

75 straipsnis

Pereinamojo laikotarpio nuostatos

1. Pagal Direktyvos 2012/34/ES 42 straipsnį sudaryti pamatiniai susitarimai toliau taikomi iki jų galiojimo pabaigos dienos.
2. Direktyvos 2012/34/ES 3 straipsnio 20, 22, 23, 27 ir 28 punktai, 7b, 36 ir 38–54 straipsniai, IV priedo 3 punktas ir VII priedas netaikomi veiklai ir užduotims, vykdomoms pagal tarnybinius traukinių tvarkaraščius, kurie įsigalioja po [2029 m. gruodžio 8 d.].

76 straipsnis

Panaikinimas

1. Reglamentas (ES) Nr. 913/2010 panaikinamas [2029 m. gruodžio 9 d.].
2. Nuorodos į panaikintą reglamentą laikomos nuorodomis į šį reglamentą ir skaitomos pagal X priedo 2 skirsnyje pateiktą atitikties lentelę.

77 straipsnis

Įsigaliojimas ir taikymas

1. Šis reglamentas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.
2. Jis taikomas nuo [2026 m. sausio 1 d.]. Tačiau:
 - a) Šio reglamento 1, 2 ir 3 straipsniai, II skyrius, išskyrus 9 straipsnio 1 ir 2 dalis ir 27 straipsnio 4 dalį, ir III skyrius, išskyrus 48 straipsnį, taikomi tik veiklai ir užduotims, vykdomoms pagal tarnybinius traukinių tvarkaraščius, kurie įsigalioja po [2029 m. gruodžio 8 d.];
 - b) 9 straipsnio 1 ir 2 dalys taikomos nuo [2028 m. sausio 1 d.];
 - c) 27 straipsnio 4 dalis taikoma nuo [2026 m. kovo 1 d.];
 - d) 48 ir 62 straipsniai taikomi nuo [2026 m. gruodžio 13 d.];
 - e) 74 straipsnis taikomas nuo [2029 m. gruodžio 9 d.].

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Strasbūre

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas / Pirmininkė

Tarybos vardu
Pirmininkas / Pirmininkė

FINANSINĖ TEISĖS AKTO PASIŪLYMO PAŽYMA

1. PASIŪLYMO (INICIATYVOS) STRUKTŪRA

1.1. Pasiūlymo (iniciatyvos) pavadinimas

1.2. Atitinkama (-os) politikos sritis (-ys)

1.3. Pasiūlymas (iniciatyva) susijęs (-usi) su:

1.4. Tikslas (-ai)

1.4.1. Bendrasis (-ieji) tikslas (-ai)

1.4.2. Konkretus (-ūs) tikslas (-ai)

1.4.3. Numatomas (-i) rezultatas (-ai) ir poveikis

1.4.4. Veiklos rezultatų rodikliai

1.5. Pasiūlymo (iniciatyvos) pagrindas

1.5.1. Trumpalaikiai arba ilgalaikiai poreikiai, įskaitant išsamų iniciatyvos įgyvendinimo pradinio etapo tvarkaraštį

1.5.2. Sąjungos dalyvavimo pridėtinė vertė (gali būti susijusi su įvairiais veiksniais, pvz., koordinavimo nauda, teisiniu tikrumu, didesniu veiksmingumu ar papildomumu). Šiame punkte „Sąjungos dalyvavimo pridėtinė vertė“ – dalyvaujant Sąjungai užtikrinama vertė, papildanti vertę, kuri būtų užtikrinta vien valstybių narių veiksmams.

1.5.3. Panašios patirties išvados

1.5.4. Suderinamumas su daugiamete finansine programa ir galima sinergija su kitomis atitinkamomis priemonėmis

1.5.5. Įvairių turimų finansavimo galimybių vertinimas, įskaitant perskirstymo mastą

1.6. Pasiūlymo (iniciatyvos) trukmė ir finansinis poveikis

1.7. Planuojamas (-i) biudžeto vykdymo metodas (-ai)

2. VALDYMO PRIEMONĖS

2.1. Stebėsenos ir atskaitomybės taisyklės

2.2. Valdymo ir kontrolės sistema (-os)

2.2.1. Valdymo būdo (-ų), finansavimo įgyvendinimo mechanizmo (-ų), mokėjimo tvarkos ir siūlomos kontrolės strategijos pagrindimas

2.2.2. Informacija apie nustatytą riziką ir jai sumažinti įdiegtą (-as) vidaus kontrolės sistemą (-as)

2.2.3. Kontrolės išlaidų efektyvumo apskaičiavimas ir pagrindimas (kontrolės sąnaudų ir susijusių valdomų lėšų vertės santykis) ir numatomo klaidų rizikos lygio vertinimas (atliekant mokėjimą ir užbaigiant programą)

2.3. Sukčiavimo ir pažeidimų prevencijos priemonės

- 3. NUMATOMAS PASIŪLYMO (INICIATYVOS) FINANSINIS POVEIKIS**
- 3.1. Atitinkama (-os) daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija (-os) ir biudžeto išlaidų eilutė (-ės)**
- 3.2. Numatomas pasiūlymo finansinis poveikis asignavimams**
 - 3.2.1. Numatomo poveikio veiklos asignavimams santrauka*
 - 3.2.2. Numatomas veiklos asignavimais finansuojamas atliktas darbas*
 - 3.2.3. Numatomo poveikio administraciniam asignavimams santrauka*
 - 3.2.3.1. Numatomi žmogiškųjų išteklių poreikiai*
 - 3.2.4. Suderinamumas su dabartine daugiamete finansine programa*
 - 3.2.5. Trečiųjų šalių įnašai*
- 3.3. Numatomas poveikis pajamoms**

1. PASIŪLYMO (INICIATYVOS) STRUKTŪRA

1.1. Pasiūlymo (iniciatyvos) pavadinimas

Pasiūlymas dėl Reglamento dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumo naudojimo bendroje Europos geležinkelių erdvėje.

1.2. Atitinkama (-os) politikos sritis (-ys)

Transportas, bendra Europos geležinkelių erdvė.

1.3. Pasiūlymas (iniciatyva) susijęs (-usi) su:

☒ nauju veiksmu

☐ nauju veiksmu, kai bus įgyvendintas bandomasis projektas ir (arba) atlikti parengiamieji veiksmai²⁴

☐ esamo veiksmo galiojimo pratęsimu

☐ vieno ar daugiau veiksmų sujungimu arba nukreipimu į kitą / naują veiksmą

1.4. Tikslas (-ai)

1.4.1. Bendrasis (-ieji) tikslas (-ai)

Bendrasis šios iniciatyvos tikslas – pagerinti geležinkelių infrastruktūros pajėgumo ir eismo valdymą, siekiant optimizuoti geležinkelių tinklo naudojimą ir pajėgumo bei operacijų kokybę, taip gerinant geležinkelių transporto paslaugų teikimo rezultatus ir užtikrinant didesnius eismo srautus.

1.4.2. Konkretus (-ūs) tikslas (-ai)

Konkretūs šios iniciatyvos tikslai:

– sudaryti sąlygas veiksmingesnėms pajėgumo valdymo procedūroms teisinėje sistemoje,

– stiprinti paskatas gerinti geležinkelių infrastruktūros ir geležinkelių transporto paslaugų rezultatus;

– nustatyti veiksmingesnius suinteresuotųjų subjektų veiklos koordinavimo mechanizmus, visų pirma tarpvalstybiniu mastu, ir

– remti skaitmeninių priemonių, kuriomis sudaromos sąlygos geresniam pajėgumo ir eismo valdymui, diegimą.

1.4.3. Numatomas (-i) rezultatas (-ai) ir poveikis

Nurodyti poveikį, kurį pasiūlymas (iniciatyva) turėtų padaryti tiksliniams gavėjams (tikslinėms grupėms).

²⁴

Kaip nurodyta Finansinio reglamento 58 straipsnio 2 dalies a arba b punkte.

Pasiūlymas, kuriuo nustatoma suderinta, tiesiogiai taikoma geležinkelių infrastruktūros ir geležinkelių eismo valdymo sistema, padės siekti bendro tikslo – užtikrinti didesnius eismo srautus geležinkelių tinkle, nes tai būtų naudinga tiek keleivių, tiek krovinių vežimo paslaugų klientams. Tikimasi, kad dėl pasiūlyme numatyto papildomo pajėgumo geležinkelių eismas (išreikštas traukinio nuvažiuotais kilometrais) padidės 4 proc., t. y. beveik 250 mln. papildomų traukinių nuvažiuotų kilometrų. Apskaičiuota, kad šio papildomo pajėgumo ekonominė vertė geležinkelio įmonėms ir jų klientams bus 2 500 mln. EUR, išreikšta grynąja dabartine verte 2021 m. kainomis 2025–2050 m. laikotarpiu.

Dėl pasiūlymo pajėgumo paskirstymo procesas taps veiksmingesnis, nes bus nustatytos priemonės, kurios pagerins skirtų traukinių linijų stabilumą ir leis geležinkelio įmonėms sutaupyti apie 420 mln. EUR, o infrastruktūros valdytojams – panašią vertę, išreikštą grynąja dabartine verte 2021 m. kainomis 2025–2050 m. laikotarpiu.

Be to, pasiūlymu bus pagerintas laikinų pajėgumo apribojimų tarpvalstybinis koordinavimas, o tai padidins geležinkelių transporto patikimumą. Taip pat tikimasi, kad įgyvendinus įvairias pasiūlymo priemones pagerės punktualumas, kurio apskaičiuota ekonominė nauda geležinkelio įmonėms siekia 658 mln. EUR.

Be to, tikimasi, kad įgyvendinus pasiūlymą nacionalinės valdžios institucijos sutaupys administracinių išlaidų, nes bus įgyvendinta suderinta geležinkelių pajėgumo ir eismo valdymo teisinė sistema ir panaikinti krovinių vežimo geležinkeliais koridoriai. Apskaičiuota, kad bus sutaupyta 2,6 mln. EUR išlaidų, išreikštų dabartine verte 2021 m. kainomis 2025–2050 m. laikotarpiu.

1.4.4. Veiklos rezultatų rodikliai

Nurodyti pažangos ir laimėjimų stebėsenos rodiklius.

Komisijos tarnybos stebės šios iniciatyvos įgyvendinimą ir veiksmingumą, pasitelkdamos įvairius veiksmus ir pagrindinius rodiklius, pagal kuriuos bus vertinama pažanga siekiant veiklos tikslų. Šie rodikliai bus parengti remiantis veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos, kuri apims nepriklausomus įvairių suinteresuotųjų šalių grupių ekspertus, turinčius patirties geležinkelių srityje, rekomendacijomis. Duomenis teiks Europos infrastruktūros valdytojų tinklas (EIVT), visų pirma palaikantis veiklos subjektas – tinklo koordinatorius. Tikimasi, kad taikant vienodas apibrėžtis ir duomenų rinkimo ir teikimo metodus, kuriuos geležinkelių tinklo koordinatorius turėtų parengti bendradarbiaudamas su Komisija, pagerės duomenų kokybė. Tikimasi, kad Europos geležinkelių reguliavimo institucijų tinklas (EGRIT) pateiks duomenis ir analizę apie konkurencijos pokyčius ir įgyvendinimą. Tikimasi, kad dėl reguliavimo institucijų bendradarbiavimo pagerės informacijos kokybė.

Veiklos rodikliai paprastai gali apimti kiekybinius rodiklius, kaip antai prašomo ir paskirto pajėgumo apimtis, paskirtų traukinio linijų pakeitimų (įskaitant atšaukimus) skaičių, įvykių, kai geležinkelių infrastruktūros pajėgumas laikinai neprieinamas, skaičių, stovėjimo laiką ir punktualumo duomenis, taip pat finansinius rodiklius (administracines, koregavimo ir vykdymo užtikrinimo išlaidas, susijusias su iniciatyvos priemonių įgyvendinimu).

Iniciatyva bus sukurta teisinis pagrindas išsamesnių taisyklių, procedūrų ir šablonų, kurie bus nustatyti ne teisėkūros procedūra priimamais aktais, rengimui. Todėl įgyvendinimo laikotarpis turėtų atitikti šių aktų įsigaliojimą. Praėjus penkeriems metams nuo visų atitinkamų teisės aktų (įskaitant įgyvendinimo ir deleguotųjų aktų

priėmimą ir įsigaliojimą) įgyvendinimo datos, Komisijos tarnybos turėtų atlikti vertinimą, kad patikrintų, koku mastu buvo pasiekti iniciatyvos tikslai.

1.5. Pasiūlymo (iniciatyvos) pagrindas

1.5.1. Trumpalaikiai arba ilgalaikiai poreikiai, įskaitant išsamų iniciatyvos įgyvendinimo pradinio etapo tvarkaraštį

Šiuo metu planuojama, kad siūlomas reglamentas įsigalios 2025 m.

Trijų su iniciatyva susijusių koordinavimo veiksmų finansavimas (žr. 1.5.5 langelį) jau užtikrintas 2025–2027 m. laikotarpiu EITP techninės pagalbos dotacijų forma; taip pat siekiama nuo 2028 m. toliau teikti finansavimą šiai veiklai pagal EITP.

1.5.2. Sąjungos dalyvavimo pridėtinė vertė (gali būti susijusi su įvairiais veiksniais, pvz., koordinavimo nauda, teisiniu tikrumu, didesniu veiksmingumu ar papildomumu). Šiame punkte „Sąjungos dalyvavimo pridėtinė vertė“ – dalyvaujant Sąjungai užtikrinama vertė, papildanti vertę, kuri būtų užtikrinta vien valstybių narių veiksmams.

Siekiant įdiegti naujus geležinkelių pajėgumo ir eismo valdymo procesus, priemones ir paskatas, būtina imtis veiksmų ES lygmeniu. Be to, veiksmų ES lygmeniu reikia imtis, kad būtų pašalinti dabartiniai tarpvalstybinio pajėgumo ir eismo valdymo koordinavimo trūkumai,

ir siekiant spręsti tarpvalstybinius klausimus, susijusius su veiklos rezultatų gerinimo sistemų naudojimu.

Galiausiai, siekiant spręsti skaitmeninių priemonių suderinimo ir sąveikos trūkumo problemą, kuri tebėra vienas iš pagrindinių geležinkelių infrastruktūros pajėgumo valdymo trūkumų, ir mažai tikėtina, kad jos bus išspręstos sektorių ar nacionalinėmis iniciatyvomis, atsižvelgiant į nepakankamas vykdymo užtikrinimo galimybes, būtina imtis veiksmų ES lygmeniu.

Ši iniciatyva taip pat reikalinga siekiant pašalinti dabartinių ES teisės aktų kliūtis, trukdančias visapusiškai įgyvendinti sektorių iniciatyvas, susijusias su pajėgumo paskirstymu, pavyzdžiui, ES geležinkelių sektoriaus parengtą Pažangiojo pajėgumo valdymo tvarkaraščių pertvarkymo projektą.

Priėmus ES lygmens teisinę sistemą bus pašalinti nacionalinių taisyklių ir praktikos skirtumai, kurie trukdo maksimaliai išnaudoti geležinkelių tinklo pajėgumą, mažina geležinkelių eismo valdymo veiksmingumą ir galiausiai lemia prastus tarpvalstybinio geležinkelių eismo veiklos rezultatus. ES lygmens veiksmai taip pat leistų įdiegti veiksmingas ir efektyvias strateginio infrastruktūros pajėgumo planavimo koordinavimo priemones, pašalinti galimas reguliavimo institucijų įgaliojimų spragas, susijusias su tarpvalstybiniu geležinkelių eismu, ir nustatyti suderintas taisykles, kuriomis būtų skatinama mažinti prašymų skirti pajėgumo atšaukimą ir pakeitimus.

1.5.3. Panašios patirties išvados

2018 m. Komisija parengė KVGK reglamento taikymo ataskaitą, o 2021 m. – vertinimą.

Vertinimo išvadose teigiama, kad koridorių struktūros buvo naudojamos ribotai ir iš esmės nepavyko pasiekti reglamento tikslų. Iš vertinimo metu gautos informacijos matyti, kad krovinių traukinių punktualumas išvykstant yra palyginti prastas ir

toliau blogėja traukinio važiavimo metu, o punktualumas paskirties vietoje yra dar blogesnis. Dėl to geležinkelių paslaugos tampa ne tokios patrauklios kaip kitų rūšių krovinis transportas.

Kita vertus, didelis krovinių vežimo geležinkeliais punktualumo pagerėjimas COVID-19 pandemijos metu, kai dėl keleivinio transporto sustabdymo atsirado daugiau krovinių vežimo pajėgumo, patvirtino, kad tarpvalstybinio krovinių vežimo geležinkeliais potencialas nevysiškai neišnaudotas.

Kalbant apie teigiamus aspektus, atlikus vertinimą nustatyta, kad KVGK reglamentas padėjo siekti geresnio bendradarbiavimo tikslo, taip pat (bet mažesniu mastu) tikslo didinti krovinių vežimo geležinkeliais konkurencingumą daugiarūšio vežimo sistemoje. Krovinių vežimo geležinkeliais koridoriai taip pat sudarė sąlygas iniciatyvoms, kuriomis siekiama pašalinti technines ir veiklos kliūtis, modernizuoti tvarkaraščius ir numatyti traukinių atvykimo laiką.

1.5.4. Suderinamumas su daugiamete finansine programa ir galima sinergija su kitomis atitinkamomis priemonėmis

Igyvendinant geležinkelių infrastruktūros pajėgumo naudojimo iniciatyvą ketinama panaudoti finansavimą pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonės programą (antroji daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija) siekiant bendrai finansuoti tris vienas kitą papildančius koordinavimo veiksmus, kaip aprašyta 1.5.5 punkte. Šios veiklos finansavimas padės padengti veiklos išlaidas, susijusias su ekspertų darbuotojais, rengiančiais procesus, remiančiais tarpvalstybinį koordinavimą ir veiklos rezultatų stebėseną.

Pirmajai nustatytai veiklai (žr. 1.5.5 punktą) ES bendrą finansavimą iš esmės sudarys tęsiamos techninės pagalbos sistemos, kuriomis šiuo metu remiami krovinių vežimo geležinkeliais koridoriai ir „RailNetEurope“, tačiau laikantis pasiūlyme numatyto patikslinto valdymo.

1.5.5. Įvairių turimų finansavimo galimybių vertinimas, įskaitant perskirstymo mastą

Geležinkelių infrastruktūros pajėgumo naudojimo iniciatyva siekiama ES bendrai finansuoti šiuos papildomus koordinavimo veiksmus:

1) Infrastruktūros valdytojų veiklos koordinavimo rėmimas.

Tai reikštų, kad bus toliau taikomos techninės pagalbos schemos, kuriomis šiuo metu remiami KVGK ir RNE, tačiau laikantis pasiūlyme numatyto patikslinto valdymo, pagal kurį ES lygmeniu bus paskirtas tinklo koordinatorius, priklausantis Europos infrastruktūros valdytojų tinklui (EIVT), pakeičiantis dabartinius 11 koridorių įstaigų. EIVT veiklą, įskaitant tinklo koordinatorių, turės finansuoti nacionaliniai infrastruktūros valdytojai. Infrastruktūros valdytojai gaus ES bendrą finansavimą.

2) Geležinkelių reguliavimo institucijų veiksmų koordinavimo rėmimas.

Pasiūlymu bus reikalaujama, kad nacionalinės geležinkelių reguliavimo institucijos įsteigtų sekretoriata, kuris remtų bendradarbiavimą ES lygmeniu, grindžiamą esamu Europos geležinkelių reguliavimo institucijų tinklu, kuris nėra decentralizuota agentūra ar kita įstaiga, įsteigta pagal Sąjungos sutartis, kaip apibrėžta Finansinio reglamento 70 straipsnyje. Šiam sekretoriatui bus skiriamas nacionalinių reguliavimo institucijų finansavimas, taip pat ES bendras finansavimas.

3) Veiklos rezultatų apžvalgos įstaiga.

Pasiūlyme taip pat numatyta įsteigti nepriklausomą geležinkelių ekspertų grupę, vadinamą veiklos rezultatų vertinimo įstaiga, kuri nėra decentralizuota agentūra ar kitokia įstaiga, įsteigta pagal Sąjungos sutartis, kaip apibrėžta Finansinio reglamento 70 straipsnyje. Įstaiga peržiūrės geležinkelių infrastruktūros ir transporto paslaugų rezultatus ir konsultuos geležinkelių sektorių ir Europos Komisiją dėl galimų veiklos rezultatų gerinimo. ES lėšomis turėtų būti dengiamos grupės narių patirtos išlaidos, susijusios su jų dalyvavimu įstaigos darbe (ne visą darbo dieną), jų kelionės išlaidos ir pan.

Kiekvienai iš šių veiklos sričių ES bendras finansavimas bus teikiamas kaip EITP techninė pagalba 2025–2027 m. laikotarpiu. EITP dotacijos bus skiriamos paramos gavėjui neskelbiant kvietimo teikti pasiūlymus (tiesioginis skyrimas), nes nėra konkuruojančių alternatyvių įstaigų pirmiau nurodytuose punktuose nurodytiems iš anksto nustatytiems gavėjams.

Šiai veiklai vykdyti nereikia didinti Europos Komisijos žmogiškųjų išteklių.

1.6. Pasiūlymo (iniciatyvos) trukmė ir finansinis poveikis

☐ **trukmė ribota**

- ☐ galioja nuo MMMM [MM DD] iki MMMM [MM DD],
- ☐ įsipareigojimų asignavimų finansinis poveikis nuo MMMM iki MMMM, o mokėjimų asignavimų – nuo MMMM iki MMMM;

☒ **trukmė neribota**

- įgyvendinimo pradinis laikotarpis – nuo MMMM iki MMMM,
- vėliau – visuotinis taikymas.

1.7. Planuojamas (-i) biudžeto vykdymo metodas (-ai)²⁵

☒ **Tiesioginis valdymas**, vykdomas Komisijos:

- ☒ padalinių, įskaitant Sąjungos delegacijų darbuotojus;
- ☒ vykdomųjų įstaigų

☐ **Pasidalijamasis valdymas** su valstybėmis narėmis

☐ **Netiesioginis valdymas**, biudžeto vykdymo užduotis pavedant:

- ☐ trečiosioms valstybėms arba jų paskirtoms įstaigoms;
- ☐ tarptautinėms organizacijoms ir jų agentūroms (nurodyti);
- ☐ EIB ir Europos investicijų fondui;
- ☐ įstaigoms, nurodytoms Finansinio reglamento 70 ir 71 straipsniuose;
- ☐ viešosios teisės reglamentuojamoms įstaigoms;
- ☐ įstaigoms, kurių veiklą reglamentuoja privatinė teisė ir kurioms pavesta teikti viešąsias paslaugas, tiek, kiek joms užtikrinamos pakankamos finansinės garantijos;
- ☐ įstaigoms, kurių veiklą reglamentuoja valstybės narės privatinė teisė, kurioms pavesta įgyvendinti viešojo ir privačiojo sektorių partnerystę ir kurioms užtikrinamos pakankamos finansinės garantijos;
- ☐ įstaigoms ar atitinkamame pagrindiniame akte nurodytiems asmenims, kuriems pavesta vykdyti konkrečius veiksmus BUSP srityje pagal ES sutarties V antraštinę dalį.
- *Jei nurodomas daugiau kaip vienas valdymo būdas, išsamią informaciją pateikti šio punkto pastabų skiltyje.*

Pastabos

/

²⁵

Informacija apie valdymo būdus ir nuorodos į Finansinį reglamentą pateikiamos svetainėje „BudgWeb“. <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

2. VALDYMO PRIEMONĖS

2.1. Stebėsenos ir atskaitomybės taisyklės

Nurodyti dažnumą ir sąlygas.

Užduotys, kurias tiesiogiai įgyvendina MOVE GD, bus vykdomos pagal metinį planavimo ir stebėsenos ciklą, kaip įgyvendinama Komisijoje ir vykdomosiose įstaigose, įskaitant rezultatų pateikimą MOVE GD metinėje veiklos ataskaitoje.

Konkrečiau kalbant apie tinklo koordinatorių (žr. 1.5.5 langelyje nurodytą 2 veiklą), siūlomame reglamente reikalaujama, kad tinklo koordinatoriaus darbo programą ir biudžetą patvirtintų infrastruktūros valdytojų taryba.

2.2. Valdymo ir kontrolės sistema (-os)

2.2.1. *Valdymo būdo (-ų), finansavimo įgyvendinimo mechanizmo (-ų), mokėjimo tvarkos ir siūlomos kontrolės strategijos pagrindimas*

Bendros Europos geležinkelių erdvės padalinys MOVE GD stebės siūlomo reglamento įgyvendinimą.

Išlaidos bus vykdomos taikant tiesioginį valdymą, visapusiškai taikant 2021 m. liepos 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2021/1153, kuriuo nustatoma Europos infrastruktūros tinklų priemonė, nuostatas ir Finansinio reglamento nuostatas.

Finansavimas bus teikiamas pagal dotacijų susitarimus, sudarytus su iš anksto nustatytais naudos gavėjais (tiesioginis skyrimas), kaip paaiškinta 1.5.5 langelyje.

EITP lėšos padengs tik dalį 1.5.5 langelyje aprašytos 1 ir 2 veiklos išlaidų (bendras finansavimas), nes siūlomame reglamente reikalaujama, kad suinteresuotieji subjektai teiktų didelę dalį finansavimo, būtino šios veiklos išlaidoms padengti.

I MOVE GD viešųjų pirkimų ir dotacijų kontrolės strategiją įtraukta speciali *ex ante* teisinė, veiklos ir finansinė procedūrų, taip pat sutarčių ir susitarimų pasirašymo kontrolė. Be to, prekių ir paslaugų pirkimo išlaidoms taikoma *ex ante* ir prireikus *ex post* finansinė kontrolė.

2.2.2. *Informacija apie nustatytą riziką ir jai sumažinti įdiegtą (-as) vidaus kontrolės sistemą (-as)*

Iš anksto nustatyti EITP techninės pagalbos dotacijų gavėjai (žr. 1.5.5 punktą) laikomi mažos rizikos paramos gavėjais. Todėl galimai rizikai būtų taikomi esami Finansinio reglamento mechanizmai, o ją sumažintų MOVE GD vidaus kontrolės priemonių rinkinys (sisteminė *ex ante* teisinė ir finansinė kontrolė, išlaidų *ex post* auditai, kaip apibrėžta metiniuose audito darbo planuose).

Taip pat bus įdiegtos tinkamos kontrolės priemonės siekiant sumažinti galimą interesų konflikto riziką, visų pirma susijusią su tuo, kaip naudos gavėjai laikosi jiems nustatytų pareigų, ir su taisyklėmis, kuriomis nustatomas veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos veikimas.

2.2.3. *Kontrolės išlaidų efektyvumo apskaičiavimas ir pagrindimas (kontrolės sąnaudų ir susijusių valdomų lėšų vertės santykis) ir numatomo klaidų rizikos lygio vertinimas (atliekant mokėjimą ir užbaigiant programą)*

Atsižvelgiant į ribotą skirtino ES finansavimo apimtį ir sumą ir į tai, kad ES lėšų gavėjai laikomi mažos rizikos gavėjais, tikimasi, kad dėl šios iniciatyvos kontrolės išlaidos neviršys esamų MOVE GD kontrolės išlaidų. Numatoma, kad klaidų rizika atliekant mokėjimą ir užbaigiant programą išliks mažesnė nei 2 proc.

2.3. Sukčiavimo ir pažeidimų prevencijos priemonės

Nurodyti dabartines arba numatytas prevencijos ir apsaugos priemones, pvz., išdėstytas Kovos su sukčiavimu strategijoje.

Būtų taikomos įprastos Komisijos prevencijos ir apsaugos priemonės, visų pirma:

– Komisijos darbuotojai tikrina mokėjimus už bet kokias paslaugas prieš atlikdami tuos mokėjimus, atsižvelgdami į visas sutartines pareigas, ekonominius principus ir gerą finansinę arba valdymo praktiką. Nuostatos dėl kovos su sukčiavimu (priežiūra, atskaitomybės reikalavimai ir kt.) bus įtrauktos į visus Komisijos ir mokėjimų gavėjų sudarytus dotacijų susitarimus ir sutartis;

– siekiant kovoti su sukčiavimu, korupcija ir kita neteisėta veikla, be apribojimų taikomos Reglamento (ES, Euratomas) Nr. 883/2013 dėl Europos kovos su sukčiavimu tarnybos (OLAF) atliekamų tyrimų nuostatos;

2020 m. MOVE GD priėmė persvarstytą kovos su sukčiavimu strategiją; MOVE GD kovos su sukčiavimu strategija grindžiama Komisijos kovos su sukčiavimu strategija ir specialiu vidaus rizikos vertinimu, atliktu siekiant nustatyti sritis, kuriose kyla didžiausias sukčiavimo pavojus, jau veikiančiomis kontrolės priemonėmis ir veiksmais, būtiniais pagerinti MOVE GD pajėgumą užkirsti kelią sukčiavimui, jį nustatyti bei ištaisyti.

3. NUMATOMAS PASIŪLYMO (INICIATYVOS) FINANSINIS POVEIKIS

3.1. Atitinkama (-os) daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija (-os) ir biudžeto išlaidų eilutė (-ės)

- Dabartinės biudžeto eilutės

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorijas ir biudžeto eilutes nurodyti eilės tvarka.

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija	Biudžeto eilutė	Išlaidų rūšis	Įnašas			
	Numeris	DA / NDA ²⁶	ELPA šalių ²⁷	valstybių kandidačių ir potencialių kandidačių ²⁸	kitų trečiųjų valstybių	kitų asignuotųjų pajamų
1	02 03 01 00 – EITP transportas.	DA	NE	TAIP	NE	NE

²⁶ DA – diferencijuotieji asignavimai, NDA – nediferencijuotieji asignavimai.

²⁷ ELPA – Europos laisvosios prekybos asociacija.

²⁸ Valstybių kandidačių ir, kai taikoma, Vakarų Balkanų potencialių kandidačių.

3.2. Numatomas pasiūlymo finansinis poveikis asignavimams

3.2.1. Numatomo poveikio veiklos asignavimams santrauka

- ☐ Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti veiklos asignavimai nenaudojami
- ☒ Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti veiklos asignavimai naudojami taip:

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija	01	Bendroji rinka, inovacijos ir skaitmeniniai klausimai
--	-----------	--

MOVE GD			2025 metai²⁹	2026 metai	2027 metai	2028+ metai³⁰	IŠ VISO (2025–2027 M.)
Veiklos asignavimai							
Biudžeto eilutė ³¹ : 02 03 01 00 (EITP transportas)	Įsipareigojimai	1a	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Mokėjimai	2a	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
IŠ VISO asignavimų MOVE GD	Įsipareigojimai	=1a	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Mokėjimai	=2a	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

IŠ VISO veiklos asignavimų	Įsipareigojimai	4	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Mokėjimai	5	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

²⁹ 2025 metai yra pasiūlymo (iniciatyvos) įgyvendinimo pradžios metai. 2025–2027 m. laikotarpiu išlaidos bus dengiamos iš EITP transporto techninės pagalbos lėšų.

³⁰ Laikotarpiui po 2028 m. nurodytos sumos yra tik orientacinės ir priklausys nuo diskusijų dėl daugiametės finansinės programos ir galutinio susitarimo.

³¹ Pagal oficialią biudžeto nomenklatūrą.

IŠ VISO asignavimų pagal daugiametės finansinės programos 1 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ	Įsipareigojimai	=4	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Mokėjimai	=5	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija	7	„Administracinės išlaidos“
--	----------	----------------------------

Šią dalį pildyti naudojant administracinio pobūdžio biudžeto duomenų lentelę, kuri pirmiausia bus pateikta [finansinės teisės akto pasiūlymo pažymos priede](#) (Komisijos sprendimo dėl Europos Sąjungos bendrojo biudžeto Komisijos skirsnio įgyvendinimo vidaus taisyklių 5 priedas) ir įkelta į DECIDE tarnybų tarpusavio konsultacijoms.

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

		N metai	N + 1 metai	N + 2 metai	N + 3 metai	N + X metai	IŠ VISO
<...> GD							
• Žmogiškieji ištekliai							
• Kitos administracinės išlaidos							
IŠ VISO <...> GD	Asignavimai						

IŠ VISO asignavimų pagal daugiamečių finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ	(Iš viso įsipareigojimų = Iš viso mokėjimų)								
---	---	--	--	--	--	--	--	--	--

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

		2025 metai ³²	2026 metai	2027 metai	2028+ metai ³³	IŠ VISO (2025–2027 M.)
IŠ VISO asignavimų pagal daugiamečių finansinės programos 1–7 IŠLAIDŲ KATEGORIJAS	Įsipareigojimai	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Mokėjimai	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

³² 2025 metai yra pasiūlymo (iniciatyvos) įgyvendinimo pradžios metai.

³³ Laikotarpiui po 2028 m. nurodytos sumos yra tik orientacinės ir priklausys nuo diskusijų dėl daugiamečių finansinės programos ir galutinio susitarimo.

3.2.2. Numatomas veiklos asignavimais finansuojamas atliktas darbas

Išpareigojimų asignavimai mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Nurodyti tikslus ir atliktus darbus			2025 metai		2026 metai		2027 metai		2028+ metai			IŠ VISO (2025–2027 M.)	
↓			ATLIKTI DARBAI										
	Rūšis	Vidut. sąnaudos	Ne	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos		Bendras skaičius	Iš viso sąnaudų
Infrastruktūros valdytojų veiklos koordinavimo rėmimas ³⁴													
Produktas	„Koordinuotų“ sienos kirtimo punktų NBR	0,013 ³⁵	73	0,941	73	0,941	73	0,941	73	0,941		219	2,823
Veiklos Nr. 1 tarpinė suma			73	0,941	73	0,941	73	0,941	73	0,941		219	2,823
Geležinkelių reguliavimo institucijų veiklos koordinavimo rėmimas													
Produktas	Netaikoma	Netaikoma	Netaikoma	Netaikoma	Netaikoma	Netaikoma	Netaikoma	Netaikoma	Netaikoma	Netaikoma		Netaikoma	Netaikoma
Veiklos Nr. 2 tarpinė suma			Netaikoma	Netaikoma	Netaikoma	Netaikoma	Netaikoma	Netaikoma	Netaikoma	Netaikoma		Netaikoma	Netaikoma
Veiklos rezultatų apžvalgos įstaiga													
Produktas	Narių skaičius	0,009 ³⁶	11	0,099	11	0,099	11	0,099	11	0,099		33	0,297

³⁴ Kaip apibūdinta 1.5.5 skirsnyje „Įvairių turimų finansavimo galimybių vertinimas...“

³⁵ Metinės EIVT / tinklo koordinatoriaus patirtos išlaidos, susijusios su infrastruktūros valdytojų suderinimu sienos perėjimo punktuose (personalo išlaidos).

³⁶ Metinės išlaidos, apimančios veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos narių patirtas išlaidas (už dienpinigius).

as												
Veiklos Nr. 3 tarpinė suma		11	0,099	11	0,099	11	0,099	11	0,099		33	0,297
IŠ VISO³⁷		84	1,040	84	1,040	84	1,040	84	1,040		252	3,120

³⁷

Atkreipkite dėmesį į tai, kad čia pateiktos bendros sumos rodo tik lentelėje nurodytų išdirbių išlaidų sumą ir nesudaro bendrų 1–3 veiklos išlaidų, finansuojamų iš ES lėšų.

3.2.3. Numatomo poveikio administraciniam asignavimams santrauka

- ☒ Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti administracinio pobūdžio asignavimų nenaudojama
- ☐ Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti administracinio pobūdžio asignavimai naudojami taip:

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

	N metai ³⁸	N + 1 metai	N + 2 metai	N + 3 metai	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)	IŠ VISO
--	--------------------------	----------------	----------------	----------------	---	---------

Daugiametės finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJA								
Žmogiškieji ištekliai								
Kitos administracinės išlaidos								
Daugiametės finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJOS tarpinė suma								

Neįtraukta į daugiamečių finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ³⁹								
Žmogiškieji ištekliai								
Kitos administracinio pobūdžio išlaidos								
Tarpinė suma, neįtraukta į daugiamečių finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ								

IŠ VISO								
----------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Žmogiškųjų išteklių ir kitų administracinio pobūdžio išlaidų asignavimų poreikiai bus tenkinami iš GD asignavimų, jau paskirtų veiksmui valdyti ir (arba) persikirstytų generaliniame direktorate, ir prireikus finansuojami iš papildomų lėšų, kurios atsakingam GD gali būti skiriamos pagal metinę lėšų skyrimo procedūrą ir atsižvelgiant į biudžeto apribojimus.

³⁸ N metai yra pasiūlymo (iniciatyvos) įgyvendinimo pradžios metai. Pakeiskite „N“ numatomais pirmaisiais įgyvendinimo metais (pavyzdžiui, 2021 m.). Atitinkamai pakeiskite vėlesnius metus.

³⁹ Techninė ir (arba) administracinė parama bei išlaidos ES programų ir (arba) veiksmų įgyvendinimui remti (buvusios BA eilutės), netiesioginiai moksliniai tyrimai, tiesioginiai moksliniai tyrimai.

3.2.3.1. Numatomi žmogiškųjų išteklių poreikiai

- ☒ Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti žmogiškųjų išteklių nenaudojama.
- ☐ Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti žmogiškieji ištekliai naudojami taip:

Sąmatą surašyti etatų vienetais

	N metai	N + 1 metai	N + 2 metai	N + 3 metai	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)		
• Etatų plano pareigybės (pareigūnai ir laikinieji darbuotojai)							
20 01 02 01 (Komisijos būstinė ir atstovybės)							
20 01 02 03 (Delegacijos)							
01 01 01 01 (Netiesioginiai moksliniai tyrimai)							
01 01 01 11 (Tiesioginiai moksliniai tyrimai)							
Kitos biudžeto eilutės (nurodyti)							
• Išorės darbuotojai (visos darbo dienos ekvivalentais)⁴⁰:							
20 02 01 (AC, END, INT finansuojami iš bendrojo biudžeto)							
20 02 03 (AC, AL, END, INT ir JPD atstovybėse)							
XX 01 xx yy zz ⁴¹	- būstinėje						
	- delegacijose						
01 01 01 02 (AC, END, INT – netiesioginiai moksliniai tyrimai)							
01 01 01 12 (AC, END, INT – tiesioginiai moksliniai tyrimai)							
Kitos biudžeto eilutės (nurodyti)							
IŠ VISO							

XX yra atitinkama politikos sritis arba biudžeto antraštinė dalis.

Žmogiškųjų išteklių poreikiai bus tenkinami panaudojant GD darbuotojus, jau paskirtus veiksmui valdyti ir (arba) persikirstytus generaliniame direktorate, ir prireikus finansuojami iš papildomų lėšų, kurios atsakingam GD gali būti skiriamos pagal metinę lėšų skyrimo procedūrą ir atsižvelgiant į biudžeto apribojimus.

Vykdytinų užduočių aprašymas:

Pareigūnai ir laikinieji darbuotojai	
Išorės darbuotojai	

⁴⁰ AC – sutartininkas, AL – vietinis darbuotojas, END – deleguotasis nacionalinis ekspertas, INT – per agentūrą įdarbintas darbuotojas, JPD – jaunesnysis delegacijos specialistas.

⁴¹ Neviršijant viršutinės ribos, nustatytos išorės darbuotojams, finansuojamiems iš veiklos asignavimų (buvusių BA eilučių).

3.2.4. Suderinamumas su dabartine daugiamete finansine programa

Pasiūlymas (iniciatyva)

- ☒ Galima visiškai finansuoti persikirstant asignavimą atitinkamoje daugiametės finansinės programos (DFP) išlaidų kategorijoje.

1.5.5 langelyje nurodytai veiklai bus naudojamos esamos EITP techninės pagalbos lėšos (biudžeto eilutė 02 03 01 00), kurias šiuo metu planuojama skirti infrastruktūros valdytojams 2025–2027 m. laikotarpiu šiuo metu iš dalies keičiant EITP daugiametę darbo programą.

- ☐ Reikia panaudoti nepaskirstytą maržą pagal atitinkamą DFP išlaidų kategoriją ir (arba) specialias priemones, kaip apibrėžta DFP reglamente.
- ☐ Reikia persvarstyti DFP.

3.2.5. Trečiųjų šalių įnašai

Pasiūlyme (iniciatyvoje):

- ☐ nenumatyta bendro su trečiosiomis šalimis finansavimo
- ☒ numatytas trečiųjų šalių bendras finansavimas apskaičiuojamas taip⁴²:

Asignavimai mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

	2025 metai ⁴³	2026 metai	2027 metai	2028+ metai	IŠ VISO (2025–2050 M.)
Infrastruktūros valdytojai ⁴⁴	13,667	5,312	5,312	5,312	32,606
Nacionalinės reguliavimo institucijos ⁴⁵	3,558	0,180	0,185	0,190	9,401
IŠ VISO bendrai finansuojamų asignavimų	17,226	5,492	5,496	5,501	42,007

⁴² Trečiųjų šalių skaičiavimai buvo apskaičiuoti kaip skirtumas tarp numatomų išlaidų, susijusių su siūlomomis priemonėmis, kurias patyrė atitinkamas paramos gavėjas (žr. 1.5.5 langelį), sumos ir minėtam paramos gavėjui suteikto ES bendro finansavimo dalies. Apskaičiuotos išlaidos buvo tiesiogiai apskaičiuotos remiantis skaičiavimais, atliktais pasiūlymo poveikio vertinimui atlikti.

⁴³ 2025 metai yra pasiūlymo (iniciatyvos) įgyvendinimo pradžios metai.

⁴⁴ Tinklo koordinatoriaus finansavimas, žr. 1.5.5 langelio 1 punktą.

⁴⁵ EGRIT sekretoriato steigimo išlaidoms padengti žr. 1.5.5 langelio 2 punktą.

3.3. Numatomas poveikis pajamoms

- ☒ Pasiūlymas (iniciatyva) neturi finansinio poveikio pajamoms.
- ☐ Pasiūlymas (iniciatyva) turi finansinį poveikį:
 - ☐ nuosaviems ištekliams
 - ☐ kitoms pajamoms
 - nurodyti, jei pajamos priskirtos išlaidų eilutėms ☐

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Biudžeto pajamų eilutė:	Einamųjų finansinių metų asignavimai	Pasiūlymo (iniciatyvos) poveikis ⁴⁶						
		N metai	N + 1 metai	N + 2 metai	N + 3 metai	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)		
..... straipsnis								

Asignuotųjų pajamų atveju nurodyti biudžeto išlaidų eilutę (-es), kuriai (-oms) daromas poveikis.

/

Kitos pastabos (pvz., poveikio pajamoms apskaičiavimo metodas (formulė) arba kita informacija).

⁴⁶ Tradiciniai nuosavi ištekliai (muitai, cukraus mokesčiai) turi būti nurodomi grynosiomis sumomis, t. y. iš bendros sumos atskaičius 20 % surinkimo sąnaudų.