



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 8. marraskuuta 2023
(OR. en)

Toimielinten välinen asia:
2023/0271 (COD)

11718/1/23
REV 1 (fi)

TRANS 305
CODEC 1346

SAATE

Lähtettäjä:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Saapunut:	12. heinäkuuta 2023
Vastaanottaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri
Kom:n asiak. nro:	COM(2023) 443 final
Asia:	Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI rautateiden ratakapasiteetin käytöstä yhtenäisellä eurooppalaisella rautatiealueella sekä direktiivin 2012/34/EU muuttamisesta ja asetuksen (EU) N:o 913/2010 kumoamisesta

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2023) 443 final.

Liite: COM(2023) 443 final



EUROOPAN
KOMISSIO

Strasbourg 11.7.2023
COM(2023) 443 final

2023/0271 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

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

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

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

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

- **Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet**

Rautatieliikenne on ympäristöystävällinen liikennemuoto. Vuonna 2020 rautatieliikenteen osuus EU-maiden välisestä matkustajaliikenteestä oli 5,1 prosenttia ja EU-maiden välisestä tavaraliikenteestä 11,5 prosenttia, mutta sen osuus EU:n liikenteen kasvihuonekaasupäästöistä oli vain 0,4 prosenttia. Tämä johtuu siitä, että rautatieliikenne on niin energiatehokasta – sen osuus liikenteen energiankulutuksesta on vain 1,9 prosenttia – ja että suurin osa rautatieliikenteestä kulkee sähköistetyillä radoilla. Rautatieliikenteen ympäristöystävällisyyden ja sen tuomien monien etujen, kuten korkean turvallisuustason, vuoksi sitä on johdonmukaisesti edistetty EU:n toimintapolitiikassa.

Tämä ehdotus on keskeinen toimi Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa sekä kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa. Sen päätavoitteena on luoda kehys, jonka avulla ratakapasiteettia ja liikennettä voidaan hallinnoida tehokkaammin, mikä parantaa palvelujen laatua ja mahdollistaa liikenteen lisäämisen rautatieverkossa. Tämän tavoitteen saavuttaminen on ratkaisevan tärkeää sen varmistamiseksi, että liikenneala edistää hiilestä irtautumista.

Turvallisen toiminnan ja verkon tehokkaan käytön edellyttämän kattavan koordinoinnin takaamiseksi rataverkon haltijoiden on hallinnoitava tehokkaasti rautatieliikennettä ja kapasiteettia. Tämä tapahtuu pääasiassa kansallisten verkostojen tasolla. Samalla rajat ylittävät rautatiepalvelut edellyttävät sitä, että koordinointi verkkojen välillä toimii paremmin kuin nykyään usein tapahtuu. Tätä varten ehdotuksessa vahvistetaan kansallisten rataverkon haltijoiden ja muiden rajat ylittävää junaliikennettä harjoittavien tahojen välisen koordinoinnin mekanismit. Ehdotus mahdollistaa ratakapasiteetin käyttöoikeuden tehokkaamman myöntämisen, sillä se joustavoittaa prosessia ja antaa rataverkon haltijoille suuremman roolin liikennetarpeiden määrittämisessä. Rataverkon haltijat voivat esimerkiksi varata jonkin verran kapasiteettia myöhemmälle käyttöoikeuden myöntämiselle. Tämä hyödyttää rautateiden tavaraliikennepalveluja, joita ei aina voida aikatauluttaa riittävän ajoissa, jotta ne voitaisiin sisällyttää suunniteltuun vuotuisen aikatauluun. Ehdotuksella otetaan käyttöön kannustimia sekä rataverkon haltijoille että rautatieyrityksille, jotta ne noudattaisivat kapasiteettiin liittyviä sitoumuksiaan ja välttäisivät lyhyellä varoitusaajalla tehtäviä muutoksia, joilla muutoin olisi kielteisiä vaikutuksia muihin verkonkäyttäjiin. Kapasiteettiin liittyvien prosessien digitalisointi auttaa tehostamaan palveluja ja parantamaan niiden laatua. Se antaa myös rataverkon haltijoille välineet reagoida odottamattomiin tapahtumiin. Ehdotuksella pyritään varmistamaan, että digitalisointiprosessi kaikissa jäsenvaltioissa on johdonmukainen ja johtaa rautatiepalvelujen parempaan koordinointiin kaikkialla EU:ssa.

- **Yhdenmukaisuus alaa koskevien nykyisten politiikkojen säännösten kanssa**

Ehdotuksella muutetaan sääntöjä, jotka koskevat ratakapasiteetin ja liikenteen hallintaa, rautatieliikenteen suorituskyvyn seuranta, sidosryhmien koordinoitua ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä rautatieliikenteelle osana intermodaalista kuljetusketjua. Siinä keskitytään siis rautatiemarkkinoihin ja rautatieliikenteeseen, joita säännellään direktiivillä 2012/34/EU. Ehdotuksessa käsitellään rautatieliikenteen keskeistä näkökohtaa: rautateiden ratakapasiteetin suunnittelu ja käyttöoikeuden myöntäminen, joista säädetään tällä hetkellä kahdessa säädöksessä, direktiivissä 2012/34/EU ja asetuksessa (EU) N:o 913/2010.

Ehdotuksessa säädetään myös rautatiepalvelujen paremmasta koordinoinnista koko EU:ssa ja asianmukaisesta viranomaisvalvonnasta. Siinä noudatetaan direktiivissä 2012/34/EU vahvistettuja tärkeitä periaatteita, joita ovat muun muassa rataverkon haltijoiden riippumattomuus, rataverkon hallinnoinnin erottaminen rautatieliikennepalvelujen tarjoamisesta, rautatieinfrastruktuurin ja rautatieliikennepalvelupaikkojen syrjimättömien käyttömahdollisuuksien edistäminen, rautatieinfrastruktuurin käyttömaksut ja rautatiemarkkinoiden seuranta. Ehdotuksella kumotaan ja korvataan asetus (EU) N:o 913/2010 ja siirretään asiaankuuluvat kapasiteetin hallintaa koskevat säännökset direktiivistä 2012/34/EU uuteen asetukseen.

Asetuksen (EU) N:o 913/2010 kattamat liikenneinfrastruktuurin suunnittelun näkökohdat on sisällytetty vuonna 2021 julkaistuun komission ehdotukseen tarkistetuksi TEN-T-asetukseksi.

Ehdotus täydentää useita EU:n rautatie- ja liikennepolitiikan näkökohtia. Näihin kuuluvat direktiivissä 2012/34/EU ja rautatieyrityksille myönnettäviä valtiontukia koskevissa yhteisön suuntaviivoissa vahvistettu rautatiemarkkinapolitiikka, TEN-T-asetukseen perustuva liikenneinfrastruktuuripolitiikka, yhteentoimivuusdirektiivissä säädetty rautateiden yhteentoimivuus ja rautateiden yhteentoimivuuden tekniset eritelmät sekä yhdistettyjä kuljetuksia koskevalla direktiivillä ja muilla välineillä täytäntöön pantu intermodaalikuljetuksia koskeva politiikka.

- Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa

Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa koskevassa tiedonannossa vahvistettiin EU:n tavoite saavuttaa ilmastoneutraalius vuoteen 2050 mennessä ja tarve vähentää liikenteen päästöjä 90 prosentilla vuoteen 2050 mennessä. Tiedonannossa kehoitettiin toteuttamaan tehokkaampia toimenpiteitä, joilla kannustettaisiin multimodaaliliikenteen käyttöön ja siirrettäisiin huomattava osa sisäisestä rahdista, josta 75 prosenttia kuljetetaan maanteitse, rauta- ja vesiteitse kuljetettavaksi. Siinä todettiin, että tämä ”edellyttää toimenpiteitä, joilla rautatie [- ja vesi]liikenteen kapasiteettia voidaan hallita paremmin ja kasvattaa”. Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategian välitavoitteita olivat rautateiden tavaraliikenteen lisääminen 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä ja 100 prosentin lisäys vuoteen 2050 mennessä sekä suurnopeusmatkustajaliikenteen kaksinkertaistaminen vuoteen 2030 mennessä ja sen kolminkertaistaminen vuoteen 2050 mennessä. Strategiassa todettiin, että rautateiden rajat ylittävää koordinoitua ja rataverkon haltijoiden välistä yhteistyötä on vahvistettava, rautatieverkon yleistä hallintaa on parannettava ja rautateiden tavaraliikennettä on lisättävä ottamalla käyttöön uutta teknologiaa. Strategiassa komissio ilmoitti ehdottavansa rautateiden kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevien sääntöjen tarkistamista käynnissä olevien rautatiealan aloitteiden mukaisesti. Rautateiden pitkän matkan ja rajat ylittävän matkustajaliikenteen edistämistä koskevassa toimintasuunnitelmassa komissio esitti aikomuksensa yksityiskohtaisemmin ja ilmoitti tekevänsä aloitteen, jonka tarkoituksena on parantaa käyttöoikeuden myöntämismenettelyjä ja liikenteenhallintaprosesseja. Tavoitteena on parantaa kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisen koordinoitua koko rautatiejärjestelmässä, niin henkilö- kuin tavaraliikennepalvelujen osalta.

Aloitteella edistetään myös kestävän kehityksen tavoitteen 13 (”Toimia kiireellisesti ilmastomuutosta ja sen vaikutuksia vastaan”) saavuttamista, sillä parempi kapasiteetinhallinta edistää rautatiepalvelujen kehittämistä ja mahdollistaa niiden paremman mukauttamisen asiakkaiden tarpeisiin. Tämä lisää rautateiden saatavuutta ja käyttöä ympäristöystävällisenä liikennemuotona.

Tämä lainsäädäntöehdotus on osa tavaraliikenteen viherryttämispakettia, johon sisältyvät ehdotukset kattavat useita liikennemuotoja. Paketti on merkittävä kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategian tuotos ja osa komission vuoden 2023 työohjelmaa. Sen tavoitteena on edistää tavaraliikenteen hiilestä irtautumista, intermodaalikuljetuksia ja yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen toteuttamista. Tämän ehdotuksen lisäksi pakettiin sisältyy

- yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin (neuvoston direktiivi 92/106/ETY) tarkistaminen,
- painoja ja mittoja koskevan direktiivin (neuvoston direktiivi 96/53/EY) tarkistaminen,
- CountEmissions EU -aloitetta koskeva ehdotus liikenteen päästöjen laskennan yhdenmukaistamisesta.

Tässä ehdotuksessa esitetyillä toimenpiteillä täydennetään TEN-T-asetuksen ehdotetussa tarkistuksessa suunniteltuja ratakapasiteetin parantamistoimia. Tarkistukseen sisältyy TEN-T-rautatieverkon puuttuvien yhteyksien valmiiksi saattaminen, Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmän nopeutettu käyttöönotto ja rautatieinfrastruktuuria koskevien vaatimusten lisääminen intermodaalikuljetuksissa. Samaan aikaan toteutetaan edelleen toimia yhteentoimivuuden esteiden poistamiseksi osana yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen teknistä pilariaa.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

• Oikeusperusta

Ehdotuksen oikeusperusta on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 91 artikla. Liikenne on jaettuun toimivaltaan kuuluva politiikan ala. Tämä tarkoittaa, että EU ja sen jäsenvaltiot voivat antaa lainsäädäntöä ja oikeudellisesti sitovia säädöksiä liikenteestä. Jäsenvaltiot käyttävät omaa toimivaltaansa, jos EU ei käytä tai on päättänyt olla käyttämättä sitä.

• Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)

EU on jo hyväksynyt ratakapasiteetin hallintaa ja rautatieliikenteen hallintaa koskevaa lainsäädäntöä – direktiivin 2012/34/EU yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta (erityisesti IV luku) ja rautateiden tavaraliikennekäytäviä koskevan asetuksen (EU) N:o 913/2010 (erityisesti IV luku). Tämä heijastaa toimintapoliittista tavoitetta luoda yhtenäinen eurooppalainen rautatiealue, jolla rautatieyritykset voivat tarjota liikennepalveluja, myös rajat ylittäviä palveluja, yhä integroidummassa ja paremmin yhteentoimivassa verkostossa.

EU:n toimet ovat tarpeen sellaisten EU:n lainsäädännön esteiden poistamiseksi, jotka estävät kapasiteetin hallinnan nykyaikaistamiseen tähtäävien alakohtaisten aloitteiden täytäntöönpanon. Kannustimet ja suorituskannustinjärjestelmät voitaisiin periaatteessa suunnitella uudelleen kansallisesti, mutta niiden soveltamisala ei riittäisi rajat ylittävien ongelmien ratkaisemiseen. Tehokkaampaa kansainvälistä koordinaointia ei voida saavuttaa ilman selkeitä lakisääteisiä oikeuksia ja velvollisuuksia, jotka on ainakin tietyssä määrin yhdenmukaistettava kaikkialla EU:ssa. Jos EU:n tasolla ei puututtaisi digitaalisten välineiden

yhdenmukaistamisen tai yhteentoimivuuden puutteeseen, se voisi johtaa erilaisten ja yhteensopimattomien järjestelmien käyttöönottoon eri jäsenvaltioissa.

EU:n toimien ansiosta voidaan ottaa käyttöön vaikuttavia ja tehokkaita välineitä, joilla koordinoidaan strategista ratakapasiteetin suunnittelua, korjataan sääntelyelinten toimivaltuuksien mahdollisia puutteita rajat ylittävän rautatieliikenteen osalta ja otetaan käyttöön yhdenmukaiset säännöt, joilla kannustetaan vähentämään kapasiteettihakemusten perumisia ja muutoksia.

- **Suhteellisuusperiaate**

Toimenpiteellä puututaan EU:n kapasiteetin hallintasääntöjen puutteisiin, jotka havaittiin rautateiden tavaraliikennekäytäviä koskevan asetuksen (EU) N:o 913/2010 arvioinnissa. Niihin voidaan puuttua vain EU:n tasolla. Toimintavaihtoehdot koskevat kapasiteetin ja liikenteen hallinnan, ratatöiden ja suorituskannustinjärjestelmien rajat ylittävää koordinoitua. Nämä vaikuttavat rajat ylittävään liikenteeseen, eikä niitä sen vuoksi voida käsitellä kansallisesti tai kahdenvälisesti. Lisäksi toimintavaihtoehdoissa esitetään näiden asioiden viranomaisvalvontaa koskevia ratkaisuja. Ehdotetulla asetuksella vahvistetaan sekä rataverkon haltijoiden että rautateiden sääntelyelinten rajat ylittävää koordinoitua, mutta vastuu kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä jätetään kansallisille rataverkon haltijoille. Vaikutustenarvioinnissa hylättiin radikaalimmat vaihtoehdot, joihin olisi kuulunut kapasiteetin hallintaprosessin joidenkin osien keskittäminen.

- **Sääntelytavan valinta**

Lainsäädäntöehdotuksen tavoitteena on parantaa nykyistä rautatiekapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiskäytännöstä ja ottaa käyttöön uusia sääntöjä ja menettelyjä, jotka koskevat ratakapasiteetin hallintaa ja rautatieliikenteen hallintaa kotimaan ja kansainvälisen rautatieliikenteen osalta, mukaan lukien kriisinhallinta ja suorituskäytännön hallinta. Tämän vuoksi lainsäädäntöehdotuksella kumotaan tavaraliikennekäytäviä koskeva asetus sekä ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä koskevat direktiivin 2012/34/EU säännökset¹. Ratakapasiteetin hallintaa ja rautatieliikenteen hallintaa koskevat tarkistettavat säännöt ja menettelyt otetaan käyttöön asetuksella.

Asetus, jossa vahvistetaan yhdenmukaistettu ja sellaisenaan sovellettava kehys ratakapasiteetin ja rautatieliikenteen hallinnalle, on direktiiviä parempi tapa saavuttaa aloitteen tavoitteet. Asetuksella poistetaan kansallisten sääntöjen ja käytäntöjen keskinäiset erot, jotka tällä hetkellä haittaavat ratakapasiteetin tehokasta käyttöä erityisesti rajat ylittävillä radoilla. Sillä varmistetaan myös ehdotuksessa kaavailtujen uusien toimenpiteiden yhdenmukainen täytäntöönpano yhtenäisellä eurooppalaisella rautatiealueella. Tämä on erityisen tärkeää ja merkityksellistä, koska rajat ylittävän rautatieliikenteen (erityisesti rautateiden tavaraliikenteen) luotettavuus, täsmällisyys ja ennustettavuus on heikkoa.

¹ Erityisesti direktiivin 2012/34/EU IV luvun 3 jakso.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTEN ARVIOINTIEN TULOKSET

- **Voimassa olevan lainsäädännön jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset**

Komissio laati kertomuksen tavaraliikennekäytäviä koskevan asetuksen soveltamisesta² vuonna 2018 ja sen jälkeen arvioinnin³ vuonna 2021.

Arvioinnin yleispäätelmänä on, että käytävien rakenteita on hyödynnetty vain vähän eikä rautateiden tavaraliikennekäytävien ja muun verkon kapasiteetin erillinen hallinnointi ole tehokasta. Kaiken kaikkiaan arvioinnissa todettiin, että yleisesti ottaen tavaraliikennekäytäviä koskevan asetuksen tavoitteita ei ole saavutettu.

Arvioinnissa havaittiin neljä keskeistä puutetta tavaraliikennekäytäviä koskevassa asetuksessa ja sen soveltamisessa.

Ensinnäkin keskitettyjen palvelupisteiden ja ennalta määrättyjen reittien käyttö oli odotettua vähäisempää. Keskitettyjen palvelupisteiden lähestymistapa ei tuottanut tulosta, sillä se rajoitti koordinoinnin painopisteen yksittäisiin käytäviin eikä koko rautatieverkkoon. Tämä tarkoitti sitä, että tavaraliikennepalvelujen tarjoajien oli edelleen oltava yhteydessä yksittäisiin rataverkon haltijoihin, jos ne halusivat saada käyttöönsä reitin, mukaan lukien käytävien ulkopuolella olevat osat. Näin ollen keskitetyt asiointipisteet muodostivat ylimääräisen hallinnollisen tason sen sijaan, että ne olisivat yksinkertaistaneet menettelyä.

Toiseksi tavaraliikennekäytäviä koskevassa asetuksessa ei vastattu tarpeeseen yhdenmukaistaa ratakapasiteetin hallintaan kansallisella tasolla käytettäviä välineitä ja menettelyjä. Yhdenmukaistaminen olisi auttanut parantamaan rajat ylittävän rautateiden tavaraliikenteen ratakapasiteetin hallintaa. Tavaraliikennekäytäviä koskevassa asetuksessa ei säädetty tiettyjen digitaalisten välineiden käytöstä, ja rautatiealan sidosryhmien kehittämä ja ratakapasiteetin hakijoiden ja keskitettyjen palvelupisteiden välisen koordinoinnin tukemiseksi käyttöön otettu reittien koordinoitijärjestelmä oli epätäydellinen ratkaisu.

Kolmanneksi sidosryhmät eivät seuranneet perusteellisesti rautateiden tavaraliikennepalvelujen suorituskykyä kehittääkseen ja pannakseen täytäntöön tehokkaita suunnitelmia sen parantamiseksi. Suorituskyvyn seuranta sisällytettiin nimenomaisesti tavaraliikennekäytäviä koskevaan asetukseen tavaraliikennekäytävien hallintoneuvostojen tehtävänä, mutta arviointi osoitti, että useita tärkeitä näkökohtia, kuten ovelta ovelle -toimitusten täsmällisyyttä, ei otettu suorituskyvyn seurannassa huomioon.

Liikenteenhallinnan ja rahtiterminaalien välisen koordinoinnin parantamisessa on edistytty vain vähän. Tavarajunat tarvitsevat rahdin lastaamista ja purkamista varten kapasiteettia tähän tarkoitukseen varatuissa tiloissa, joita kutsutaan terminaaleiksi. Yksi suuri ongelma on koordinoinnin ja yhdenmukaisuuden puute rautatieverkossa käytettävissä olevan kapasiteetin ja terminaaleissa käytettävissä olevan kapasiteetin välillä. Tämän vuoksi tavaraliikennekäytäviä koskevassa asetuksessa säädettiin terminaalinpitäjien neuvoa-antavan ryhmän perustamisesta käytävien hallintoneuvostoihin ja annettiin tehtäväksi kehittää ja panna täytäntöön menettelyt terminaalien ja rautatieverkon välisen kapasiteetin

² COM(2018) 189 final, 16.4.2018. Kertomusta edelsi Euroopan tilintarkastustuomioistuimen kertomus (Euroopan tilintarkastustuomioistuin: ”EU:n rautateiden tavaraliikenne ei ole vielä oikeilla raiteilla”, erityiskertomus nro 8, Luxemburg, Euroopan unionin julkaisutoimisto, 2016).

³ SWD(2021) 134 final, 2.6.2021.

koordinoimiseksi. Vaikuttaa kuitenkin siltä, että terminaalinpitäjillä oli vain vähäinen vaikutus käytävien hallintoneuvoston päätöksiin. Näin ollen koordinointi terminaalien kanssa ei ole optimaalista, mikä johtaa tavarajunien myöhästelyyn ja heikkoon luotettavuuteen.

- **Sidosryhmien kuulemiset**

Komissio on ollut aktiivisesti yhteydessä sidosryhmiin ja toteuttanut kattavia kuulemisia koko vaikutustenarviointiprosessin ajan.

Kuulemistoimet järjestettiin vuonna 2022. Niitä olivat muun muassa seuraavat:

- kannanottopyyntöä koskeva kuuleminen⁴,
- avoin julkinen kuuleminen⁵,
- kaksi kohderyhmäkokousta ulkopuolisten toimeksisaajien avustuksella,
- kyselyt ja haastattelut ulkopuolisten toimeksisaajien avustuksella,
- kaksi sidosryhmätapahtumaa: toinen rataverkon haltijoiden kanssa (komissio järjesti PRIMEn⁶ avulla) ja toinen rautatieyritysten kanssa (komissio järjesti Rautatieyritysten vuoropuhelufoorumin avulla⁷).

Kuultuja sidosryhmiä olivat muun muassa rataverkon haltijat, rautatieyritykset (sekä matkustaja- että tavaraliikenteessä), rautateiden tavaraliikennekäytävien johtokuntien jäsenet, terminaalinpitäjät, huolitsijat, jäsenvaltioiden rautatieministeriöiden edustajat, kansalliset rautatiealan sääntelyelimet, kansalaisjärjestöt, tutkijat ja kansalaiset.

Kuulemisten tuloksia käytettiin arvioitaessa aloitteen yleistä kannatusta sekä sitä, miten olennaisia havaitut ongelmat, joita lainsäädäntöehdotuksella pyritään ratkaisemaan, ovat. Lisäksi tulosten pohjalta arvioitiin suunniteltujen politiikkatoimien tarkoituksenmukaisuutta ja kannatusta ja tuloksista saatiin asiantuntijoiden näkemyksiä toimenpiteiden taloudellisten, sosiaalisten ja ympäristövaikutusten arviointia varten.

Kannanottopyyntöön saadut vastaukset ja avoin julkinen kuuleminen osoittivat, että useimmat vastaajat olivat yhtä mieltä havaituista ongelmista, ja sidosryhmät kannattivat aloitetta yleisesti.

Yleisesti ottaen kuullut sidosryhmät antoivat myönteisen arvion myös aloitteen ehdotetuista toimenpiteistä. Kuultujen sidosryhmien ylivoimainen enemmistö kannattaa esimerkiksi joustavampien ja luotettavampien kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyjen käyttöönottoa markkinoiden tarpeiden mukaisesti (tähän on innoittanut älykkään kapasiteetin hallinnan mukainen aikataulujen uudistamishanke, jota kutsutaan yleisesti TTR-hankkeeksi). Sidosryhmät kannattavat myös sellaisten toimenpiteiden käyttöönottoa, joilla edistetään digitaalisten välineiden kehittämistä ja käyttöä ratakapasiteetin ja liikenteen hallintaa varten.

⁴ [Kansainvälinen tavara- ja henkilöliikenne – rautatieliikenteen osuuden lisääminen \(europa.eu\)](https://european-council.europa.eu/media/en/press-summaries/Pages/14100.aspx)

⁵ [Kansainvälinen tavara- ja henkilöliikenne – rautatieliikenteen osuuden lisääminen \(europa.eu\)](https://european-council.europa.eu/media/en/press-summaries/Pages/14100.aspx)

⁶ Eurooppalaisten rataverkon haltijoiden foorumi (PRIME) rataverkon haltijoiden ja komission yksiköiden välistä yhteistyötä varten.

⁷ Rautatieyritysten foorumi, johon osallistuvat komission yksiköt ja Euroopan unionin rautatievirasto.

Sidosryhmien näkemykset vaikutustenarvioinnissa tarkastelluista toimintavaihtoehtoista vaihtelivat kuitenkin enemmän. Useimmat rataverkon haltijat pitivät parempana toimintavaihtoehtoa, jossa ehdotuksen tavoitteet saavutetaan yksittäisten rataverkon haltijoiden välisellä yhteistyöllä, kun taas monet rautatieyritykset pitivät parempana toimintavaihtoehtoa, jossa kapasiteetin ja liikenteen hallinnan koordinoinnista vastaa keskusyksikkö.

- **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Ehdotuksen vaikutustenarvioinnin tueksi toteutettiin tutkimus, jonka laati ulkopuolinen toimeksisaaja. Joulukuussa 2021 käynnistetty tutkimus päättyi helmikuussa 2023. Se antoi komissiolle arvokasta tietoa erityisesti siitä, miten voidaan parhaiten suunnitella toimintavaihtoehtoja ja arvioida niiden odotettuja vaikutuksia sekä saada näkemyksiä sidosryhmiltä, joihin toimintavaihtoehdot suoraan vaikuttavat.

- **Vaikutustenarviointi**

Tämän ehdotuksen politiikkatoimet perustuvat vaikutustenarvioinnin tuloksiin. Komission sääntelyntarkastelulautakunta antoi vaikutustenarviointiraportista⁸ myönteisen lausunnon⁹. Lautakunta antoi lausunnossaan joitakin suosituksia siitä, miten perustelut olisi esitettävä vaikutustenarviointiraportissa. Nämä suositukset on otettu huomioon, ja vaikutustenarviointiraportin liitteessä 1 esitetään yhteenveto siitä, kuinka tämä on tehty.

Vaikutustenarvioinnin yhteydessä on tarkasteltu neljää toimintavaihtoehtoa.

Toimintavaihtoehdossa 1 kehitetään nykyistä oikeudellista kehystä siten, että kapasiteetin ja liikenteen hallinnan rajat ylittävään koordinointiin sovelletaan edelleen tavaraliikennekäytäviä koskevassa asetuksessa säädettyä käytävalähestymistapaa.

Sen sijaan toimintavaihtoehtoissa 2, 3 ja 4 noudatetaan ”verkkolähestymistapaa”, jossa kapasiteetin hallintaa ja liikenteen hallintaa koskevat toimenpiteet ulottuvat liikennekäytäviä pidemmälle,¹⁰ ja niillä yhdenmukaistetaan ja nykyaikaistetaan kattavammin kapasiteetin ja liikenteen hallintaa koskevia sääntöjä ja menettelyjä. Suurin ero näiden toimintavaihtoehtojen välillä on vaatimusten tiukkuudessa ja kunnianhimossa sekä päätöksentekoprosessin keskittämisen asteessa.

Toimintavaihtoehto 2 perustuu rataverkon haltijoiden vapaaehtoiseen yhteistyöhön, johon ei liity lainkaan EU:n tason keskitettyjä koordinoitirakenteita tai niitä on hyvin vähän.

Toimintavaihtoehdolla 3 laajennetaan toimintavaihtoehtoa 2 niin, että säilytetään suurin osa sen toimenpiteistä ja annetaan yhdenmukaistamista koskevia lisätehtäviä EU:n tason koordinoitielimille hyödyntäen mahdollisimman paljon olemassa olevia elimiä.

Toimintavaihtoehdossa 4 laajennetaan toimintavaihtoehdossa 3 käyttöön otettua koordinoitielimen toimivaltaa lisäämällä siihen operatiivisia tehtäviä ja päätöksentekotehtäviä, kuten toimivalta tehdä lopullisia päätöksiä tapauksissa, joissa rataverkon haltijat eivät ole yksimielisiä/yhdenmukaisia. Lisäksi siinä perustetaan

⁸ SWD(2023) 443.

⁹ SEC(2023) 443.

¹⁰ Painopiste on kuitenkin edelleen kaikkein strategisimmissa radoissa, jotta vältetään ylisääntely radoilla, joilla on vain alueellista merkitystä ja/tai joiden liikennetiheys on alhainen.

eurooppalainen liikenteenhallintatoiminto laajavaikutteisten poikkeamien hallintaa varten ("kriisiyksikkö").

Arvioinnissa toimintavaihtoehto 3 katsotaan parhaaksi vaihtoehdoksi, koska sillä saavutetaan paras tasapaino saavutettavien tavoitteiden, toimenpiteen oikeasuhteisuuden, kustannusten ja hyötyjen sekä vaikutusten arvioinnin uskottavuuden välillä.

Lainsäädäntöehdotuksella otetaan käyttöön rautatieinfrastruktuurin ja liikenteen hallintaa koskeva yhdenmukaistettu ja sellaisenaan sovellettava kehys, jonka ansiosta sillä edistetään yleistä tavoitetta suurempien liikennemäärien sijoittamisesta rautatieverkkoon. Tästä hyötyvät sekä rautateiden henkilö- että tavaraliikenneasiakkaat. Ehdotuksen mukaisella toimella luotavan lisäkapasiteetin odotetaan lisäävän rautatieliikennettä (junakilometreinä ilmaistuna) 4 prosenttia, mikä vastaa lähes 250 miljoonan junakilometrin lisäkapasiteettia. Rahana ilmaistuna tämän lisäkapasiteetin arvioidaan tuottavan rautatieyrityksille 2 500 miljoonan euron taloudellisen arvon. Loppukuluttajien kannalta ehdotetun lainsäädännön ansiosta käyttöön saatava lisäkapasiteetti tarkoittaa sitä, että matkustajat hyötyvät yhteyksien lisääntymisestä ja nykyisten yhteyksien vuorotiheyden kasvusta. Samoin rahtaaajat hyötyvät siitä, että rahtisegmentillä on enemmän valinnanvaraa. Ehdotuksella myös tehostetaan kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyä ottamalla käyttöön toimenpiteitä, joilla parannetaan myönnettyjen reittien vakautta ja tuotetaan rautatieyrityksille noin 420 miljoonan euron kustannussäästöt ja rataverkon haltijoille samansuuruiset säästöt. Ehdotuksella parannetaan myös väliaikaisten kapasiteettirajoitusten koordinointia yli maiden rajojen, mikä lisää rautatieliikenteen luotettavuutta. Ehdotuksen eri toimenpiteiden odotetaan myös parantavan täsmällisyyttä, mistä seuraa rautatieyrityksille arviolta 658 miljoonan euron taloudellinen hyöty. Parempi luotettavuus ja täsmällisyys lisäävät rautateiden tavaraliikennepalvelujen houkuttelevuutta huolitsijoille, mikä auttaa parantamaan rautateiden tavaraliikenteen kilpailukykyä maantieliikenteeseen nähden. Vastaavasti matkustajat hyötyvät peruutusten vähenemisestä ja täsmällisyyden paranemisesta. Nämä hyödyt yhdessä saatavilla olevien yhteyksien odotetun lisääntymisen kanssa auttavat parantamaan rautatieliikenteen kilpailukykyä suhteessa lentoliikenteeseen matkustajaliikenteessä erityisesti rajat ylittävillä reiteillä, joilla kapasiteetin ja liikenteen hallinnan yhdenmukaistetun kehyskäytön käyttö tuo merkittävää lisäarvoa. Ehdotuksen odotetaan myös tuottavan kansallisille viranomaisille säästöjä hallinnollisissa kustannuksissa, kun rautatiekapasiteetin ja liikenteen hallinnan yhdenmukaistettu oikeudellinen kehys pannaan täytäntöön ja rautateiden tavaraliikennekäytävät poistetaan asteittain. Näiden säästöjen arvioidaan olevan nykyarvona ilmaistuna 2,6 miljoonaa euroa vuosina 2025–2050.

Lainsäädäntöehdotuksella odotetaan myös olevan myönteinen vaikutus rautatiealan työllisyyteen (arviolta keskimäärin noin 42 000 uutta työpaikkaa vuodessa perustasoon verrattuna) käytettävissä olevan ratakapasiteetin lisääntymisen ja siihen liittyvän rautatieliikenteen lisääntymisen myötä.

Lisäksi on odotettavissa, että lainsäädäntöehdotuksella on vaatimattomia mutta myönteisiä ilmasto- ja ympäristövaikutuksia (arvioiden mukaan parhaaksi arvioitu vaihtoehto vähentää hiilidioksidipäästöjä noin 26 miljoonaa tonnia vuosina 2025–2050 perustasoon verrattuna).

- **Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen**

Tällä lainsäädäntöehdotuksella on merkittävä sääntelyn toimivuutta koskeva näkökohta, koska sen tarkoituksena on virtaviivaistaa ja päivittää ratakapasiteetin hallintaa koskevia sääntöjä, jotta voidaan paremmin vastata rautatiemarkkinoiden eri segmenttien, erityisesti rajat

ylittävän tavaraliikenteen, tarpeisiin. Ehdotuksella korvataan tavaraliikennekäytäviä koskevaan asetukseen ja osaan direktiivistä 2012/34/EU sisältyvä ratakapasiteetin ja liikenteen hallintaa koskeva nykyinen oikeudellinen kehys yhdellä kehyksellä, joka on suoraan sovellettavissa koko EU:n verkkoon.

Parhaaksi arvioidun toimintavaihtoehdon odotetaan vähentävän viranomaisten hallinnollisia kustannuksia, kun rautatiekapasiteettia ja liikenteen hallintaa koskeva yhdenmukaistettu oikeudellinen kehys pannaan täytäntöön ja rautateiden tavaraliikennekäytäviä lakkautetaan. Säästöjen määräksi arvioidaan nykyarvona ilmaistuna 2,6 miljoonaa euroa vuosina 2025–2050 suhteessa perustasoon. Aloitteella yksinkertaistetaan rajat ylittävän rautatieliikenteen kapasiteetin hakijoiden tilannetta tehostamalla kapasiteetin myöntämistä. Se vähentää myös rataverkon haltijoiden hallinnollisia kustannuksia vuosina 2025–2050 nykyarvona ilmaistuna arviolta 8,2 miljoonalla eurolla verrattuna perustasoon.

- **Perusoikeudet**

Ehdotuksella ei ole vaikutusta perusoikeuksien suojeluun.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Parhaaksi katsotulla toimintavaihtoehdolla on talousarviovaikutuksia komissiolle.

Ehdotettuun asetukseen rautateiden ratakapasiteetin käytöstä yhtenäisellä eurooppalaisella rautatiealueella liittyy kolme täydentävää koordinoitintoimea, joille komissio myöntää yhteisrahoitusta.

EU:n yhteisrahoitusta myönnetään ensinnäkin verkon koordinaattorin suorittaman rataverkon haltijoiden koordinoinnin tukemiseen. Lainsäädäntöehdotuksessa edellytetään myös, että yksittäiset rataverkon haltijat antavat yhteisrahoitustukea verkon koordinaattorin toiminnalle.

Toiseksi komissio antaa yhteisrahoitustukea, jolla helpotetaan sihteeristön perustamista kansallisten sääntelyelinten yhteistyötä varten. Myös sääntelyelinten on tarjottava sihteeristölle yhteisrahoitusta.

Kolmanneksi lainsäädäntöehdotukseen sisältyy riippumattoman rautatieasiantuntijoiden ryhmän eli suorituskyvyn tarkastuselimen perustaminen. Ryhmän tehtävänä on antaa Euroopan komissiota neuvoja ja tarkastella rautateiden infrastruktuurin ja liikennepalvelujen suorituskykyä. Komissio myöntää rahoitusta, jolla katetaan kaikki suorituskyvyn tarkastuselimen jäsenille siihen osallistumisesta aiheutuvat kustannukset.

Näille kolmelle koordinoititoimelle on varattu vuosittain 5,5 miljoonan euron määrärahat.

5. MUUT SEIKAT

- **Toteuttamissuunnitelmat, seuranta, arviointi ja raportointijärjestelyt**

Komission yksiköt seuraavat tämän ehdotuksen täytäntöönpanoa ja vaikuttavuutta useilla toimilla ja indikaattoreilla, joilla mitataan edistymistä operatiivisten tavoitteiden saavuttamisessa. Nämä indikaattorit ja toiminnalliset tavoitteet laaditaan suorituskyvyn tarkastuselimen neuvojen perusteella. Tietoja toimittaa rataverkon haltijoiden eurooppalainen

verkosto, erityisesti sen työtä tukeva operatiivinen elin (verkon koordinaattori), joka osallistuu myös operatiivisten tavoitteiden määrittelyyn.

Komissio odottaa myös saavansa rautatiemarkkinoiden kehitystä ja täytäntöönpanoa koskevia tietoja ja analyyskejä Euroopan rautateiden sääntelyelinten verkostolta.

Nämä tulosindikaattorit kehitetään ehdotuksen toimenpiteiden vaikutusten seuraamiseksi, mutta niiden odotetaan heijastavan myös tiettyjä synergioita muiden liikennettä koskevien EU:n ehdotusten ja politiikkojen kanssa. Niihin kuuluu esimerkiksi TEN-T-asetuksen tarkistamista koskeva ehdotus.

Ehdotus muodostaa oikeusperustan sellaisten yksityiskohtaisempien sääntöjen, menettelyjen ja mallien kehittämiseksi, jotka vahvistetaan muissa kuin lainsäätämisyksityisessä hyväksyttävissä säädöksissä. Täytäntöönpanokauden on näin ollen katettava myös ehdotukseen perustuvien muiden kuin lainsäätämisyksityisessä hyväksyttävien säädösten voimaantulo. Komissio tekee arvioinnin viiden vuoden kuluttua täytäntöönpanokauden päättymisestä tarkistaakseen, missä määrin aloitteen tavoitteet on saavutettu.

- **Selittävät asiakirjat (direktiivien osalta)**

Ei sovelleta.

- **Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

I luku sisältää yleisiä säännöksiä. Siinä kuvataan ehdotetun asetuksen kohdetta. Asetuksessa vahvistetaan säännöt, joiden avulla ratakapasiteettia ja rautatieliikennettä voidaan hallinnoida tavalla, joka optimoi verkon käytön, jolloin voidaan parantaa palvelujen laatua ja ottaa vastaan suurempia liikennemääriä. Luvussa vahvistetaan ehdotetun asetuksen soveltamisala. Siinä vahvistetaan myös rataverkon haltijoiden yleiset vastuut ja periaatteet, joita niiden on noudatettava hoitaessaan tehtäviään, ja esitetään ehdotetun asetuksen kannalta tärkeitä määritelmiä.

II luvussa vahvistetaan kapasiteetin hallintaa koskevat yleiset säännöt. Yleisiä periaatteita koskevassa 1 jaksossa vahvistetaan kapasiteetin suunnitteluprosessin ja myöntämismenettelyn kolme vaihetta: strateginen kapasiteetin suunnittelu (jota käsitellään yksityiskohtaisemmin II luvun 2 jaksossa), aikataulusuunnittelu ja kapasiteetin myöntäminen (3 jakso) sekä kapasiteetin mukauttaminen ja aikataulun muuttaminen (4 jakso). Luvussa asetetaan rataverkon haltijoille velvoite kehittää yhdessä kapasiteetin hallintaa koskeva eurooppalainen kehys. Infrastruktuurin niukan kapasiteetin ja infrastruktuuriin liittyvästä työstä johtuvien kapasiteettirajoitusten hallinnasta annetaan erityissäännöksiä.

III luvussa asetetaan liikenteen hallintaa, häiriönhallintaa ja kriisinhallintaa koskevia velvoitteita ja edellytetään, että rataverkon haltijat kehittävät yhdessä eurooppalaisen kehyksen näiden kysymysten rajat ylittävälle koordinoinnille. Luvun säännöksillä varmistetaan, että jäsenvaltiot voivat kriisitilanteissa soveltaa kiireellisiä toimenpiteitä rautatiekapasiteetin ja liikenteen hallintaan.

IV luvussa otetaan käyttöön suorituskyvyn tarkastelukehys. Rautateiden infrastruktuuripalvelujen suorituskyvyn parantamiseksi EU:ssa rataverkon haltijoiden eurooppalaiselle verkostolle (ENIM) annetaan tehtäväksi seurata suoritustason eri näkökohtia ja laatia vuosittain julkisia suorituskykyraportteja. Äskettäin perustettu suorituskyvyn tarkastuselin antaa neuvoja ja suosituksia suorituskykyyn liittyvissä asioissa.

V luku sisältää säännöksiä rataverkon haltijoiden välisen koordinoinnin organisaatorakenteesta. Direktiivillä 2012/34/EU perustettua ENIMiä vahvistetaan, ja sitä tukevat verkon koordinaattori ja rataverkon haltijoiden nimetyt yhteyspisteet. Luvussa on myös kapasiteetin hallinnan digitalisointia koskevia sääntöjä.

VI luku sisältää kapasiteetin ja liikenteen hallinnan viranomaisvalvontaa koskevia säännöksiä, joilla laajennetaan Euroopan rautateiden sääntelyelinten verkoston (ENRRB) tehtäviä ja vastuita EU:hun liittyvissä ja rajat ylittävissä asioissa. Tätä varten ENRRB:llä on päätöksentekuelimenä sääntelyelinten lautakunta ja sitä tukeva sihteeristö.

VII luku sisältää loppusäännökset, jotka koskevat delegoituja säädöksiä ja asetuksen tulevaa arviointia. Se sisältää muutoksia direktiiviin 2012/34/EU, ja siinä kumotaan tavaraliikennekäytäviä koskeva asetus ja direktiivin 2012/34/EU tietyt artikkelit, jotka uudella asetuksella korvataan. Suunnitteilla on siirtymätoimenpiteitä, joiden avulla voidaan varmistaa sujuva siirtyminen uuteen oikeudelliseen kehykseen.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

rautateiden ratakapasiteetin käytöstä yhtenäisellä eurooppalaisella rautatiealueella sekä direktiivin 2012/34/EU muuttamisesta ja asetuksen (EU) N:o 913/2010 kumoamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen, kun esitys lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon²,

noudattavat tavallista lainsäätämisyjärjestystä

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Komission tiedonannossa *Euroopan vihreän kehityksen ohjelma*³ asetetaan ilmastoneutraaliustavoite, joka unionin on saavutettava vuoteen 2050 mennessä, sekä selkeä tavoite vähentää kasvihuonekaasujen nettopäästöjä vähintään 55 prosenttia vuoteen 2030 mennessä vuoden 1990 tasoon verrattuna. Siinä todetaan, että liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä on vähennettävä 90 prosenttia, samalla kun pyritään nollapäästötavoitteeseen⁴, jonka tarkoitus on vähentää epäpuhtauspäästöjen terveyshaittoja yli 55 prosenttia ja kroonisesti liikennemelulle altistuvien ihmisten osuutta 30 prosenttia vuoteen 2030 mennessä. Liikenteen osuus unionin kaikista kasvihuonekaasupäästöistä on noin 25 prosenttia, ja alan päästöt ovat lisääntyneet viime vuosina. Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa asetetaan etusijalle se, että

¹ EUVL C , , s. .

² EUVL C , , s. .

³ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, Eurooppa-neuvostolle, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – *Euroopan vihreän kehityksen ohjelma*, COM(2019) 640 final, 11.12.2019.

⁴ Komission tiedonanto *Terve maapallo kaikille: EU:n toimintasuunnitelma ”Kohti ilman, veden ja maaperän saasteettomuutta”*, COM(2021) 400 final, 12.5.2021.

huomattava osa sisäisestä rahdista, josta 75 prosenttia kuljetetaan maanteitse, siirretään rauta- ja vesiteitse kuljetettavaksi. Koska rautatieliikenne on suurelta osin sähköistetty ja energiatehokas liikennemuoto, rautatiepalvelujen käytön lisäämisen pitäisi auttaa vähentämään liikenteen päästöjä ja energiankulutusta.

- (2) Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiaa koskevassa tiedonannossa⁵ asetetaan välitavoitteita, joilla osoitetaan unionin liikennejärjestelmän tie kestävän, älykkään ja häiriönsietokykyisen liikkuvuuden tavoitteiden saavuttamiseen. Sen mukaan rautateiden tavaraliikenteen pitäisi kasvaa 50 prosenttia vuoteen 2030 mennessä ja kaksinkertaistua vuoteen 2050 mennessä; suurnopeusrautatieliikenteen pitäisi kaksinkertaistua vuoteen 2030 mennessä ja kolminkertaistua vuoteen 2050 mennessä, ja alle 500 kilometrin aikataulunmukaisen joukkoliikenteen olisi oltava unionissa hiilineutraalia vuoteen 2030 mennessä. Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi rautatieliikenteestä on tehtävä houkuttelevampaa. Tämä edellyttää palvelujen kohtuuhintaisuutta ja luotettavuutta sekä niiden mukauttamista paremmin matkustajien ja rahtiajien tarpeisiin.
- (3) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2012/34/EU⁶ vahvistetaan rautatieinfrastruktuurin hallintoon ja käyttöön sovellettavat säännöt sekä periaatteet ja menettelytavat, joita sovelletaan rautateiden ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiseen kotimaan ja kansainvälisen rautatieliikenteen osalta.
- (4) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 913/2010⁷ säädetään rautateiden tavaraliikennekäytävien ja keskitettyjen palvelupisteiden perustamisesta rautateiden kansainvälisten tavaraliikennepalvelujen ratakapasiteettia koskevien hakemusten helpottamiseksi.
- (5) Ratakapasiteetti ja liikenteen hallinta ovat ratkaisevan tärkeitä rautatiealan moitteettoman toiminnan kannalta. Rautatieliikenteen harjoittamisen suunnittelu ja koordinointi on toteutettava huolellisesti, jotta nopeuden tai jarrutusmatkan kaltaisilta ominaisuuksiltaan toisistaan paljon poikkeavat junat voivat turvallisesti käyttää samoja ratoja. Kapasiteetin optimaalinen hallinta luo uusia mahdollisuuksia rautatiepalveluille ja lisää niiden luotettavuutta. Asetuksella on tarkoitus tarjota rataverkon haltijoille riittävästi joustavuutta kapasiteetin tehokkaaseen hallintaan ja varmistaa samalla, että kaikkia rautatieyrityksiä kohdellaan syrjimättömästi verkon käyttömahdollisuuksien osalta.
- (6) Direktiivissä 2012/34/EU tunnustetaan jäsenvaltioiden oikeus olla soveltamatta ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevia sääntöjä rautatieverkon tiettyihin osiin tai tiettyihin rautatiepalveluihin, jos tällainen unionin oikeuden soveltamisalan ulkopuolelle jättäminen ei vaikuta yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen toimintaan. Näitä poikkeuksia olisi edelleen sovellettava, ja

⁵ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: *Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle*, COM(2020) 789 final, 9.12.2020.

⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2012/34/EU, annettu 21 päivänä marraskuuta 2012, yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta (EUVL L 343, 14.12.2012, s. 32).

⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 913/2010, annettu 22 päivänä syyskuuta 2010, kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisesta rautatieverkosta (EUVL L 276, 20.10.2010, s. 22).

jäsenvaltioilla olisi oltava oikeus pyytää tällaisia poikkeuksia tulevaisuudessa myös tämän asetuksen osalta.

- (7) Ratakapasiteetin hallintaa koskeissa säännöissä ja menettelyissä olisi otettava paremmin huomioon kaikkien rautatiemarkkinoiden segmenttien tarpeet. Niissä olisi erityisesti otettava huomioon matkustajaliikennepalvelujen käytettävissä olevan kapasiteetin pitkän aikavälin vakauden ja tavaraliikenteen lyhyen aikavälin joustavuuden tarve markkinoiden kysyntään vastaamiseksi. Tästä syystä kapasiteetin hallintaprosessissa ei pitäisi enää painottaa vuotuista tasoa, vaan se olisi järjestettävä kolmessa peräkkäisessä vaiheessa, jotka ovat strateginen kapasiteetin suunnittelu, rautatieliikenteen aikataulusuunnittelu ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen sekä kapasiteetin mukauttaminen ja aikataulun muuttaminen. Sellaisten paremmin määriteltyjen ja jäseneltyjen vaiheiden käyttöönotto, jotka mahdollistavat pitkän aikavälin suunnittelun ja lyhyen aikavälin mukauttamisen kapasiteetin hallinnassa, hyödyttäisi erityisesti palveluja, joita ei ole helppo suunnitella etukäteen tai joiden järjestäminen on monimutkaista. Tällaisia ovat esimerkiksi tavarajunat ja rajat ylittävät matkustajajunat.
- (8) Yhä suurempi osa unionin rautatieverkosta on joko ylikuormitettua tai lähes ylikuormitettua, eikä se pysty vastaamaan kaikkien hakijoiden ratakapasiteettitarpeisiin tai tukemaan rautatieliikenteen määrän kasvua. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/797 mukaisesti laaditun teknisen eritelmän mukaisen infrastruktuurin kehittämisen ja digitalisoinnin ja erityisesti Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (ERTMS) odotetaan lisäävän käytettävissä olevaa kapasiteettia keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä. Rataverkon haltijoiden on kuitenkin vahvistettava ensisijaisuusjärjestys ylikuormitettujen osuuksien käytön osalta. Rataverkon haltijoiden olisi tehtävä ensisijaisuutta koskevat päätökset käyttäen läpinäkyviä ja yhdenmukaistettuja menetelmiä, joista käy selvästi ilmi, miten sosiaaliset, taloudelliset ja ympäristöön liittyvät tekijät on otettu huomioon ja miten ne vaikuttavat niiden päätöksiin, sanotun kuitenkaan rajoittamatta jäsenvaltioiden ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisen yhteydessä asettamia yleisiä ensisijaisuusperiaatteita.
- (9) Kapasiteetin strategisella suunnittelulla olisi parannettava rautatieinfrastruktuurin käyttöä ennakkoimalla rautatiepalvelujen kysyntää ja ottamalla huomioon suunniteltu infrastruktuurin kehittäminen, uudistaminen ja kunnossapito. Sillä olisi varmistettava, että ratakapasiteetin käyttöoikeus myönnetään tavalla, joka maksimoi rautatiepalvelujen arvon yhteiskunnalle. Rataverkon haltijoiden olisi varmistettava, että strategisella suunnittelulla saadaan asteittain yksityiskohtaisemmiksi tulevia tietoja käytettävissä olevasta kapasiteetista ja että se muodostaa perustan kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiselle.
- (10) Sen varmistamiseksi, että kapasiteettia riittää eri rautatiemarkkinoiden segmenteille ja erityisesti tavaraliikenteelle ja rajat ylittävälle rautatieliikennepalveluille, rataverkon haltijoiden olisi voitava ennalta suunnitella kapasiteetin käyttöä ylikuormitetuilla ja paljon käytetyillä rataosuuksilla ja laajentaa tällainen suunnittelu tarvittaessa verkon muihin osiin. Kapasiteetin enakkosuunnittelussa olisi otettava huomioon erilaiset kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenetelmät ja rautatiemarkkinoiden eri segmenttien ominaispiirteet. Sen pitäisi mahdollistaa rautatieinfrastruktuurin parempi käyttö ryhmittelemällä kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisvaiheessa sellaiset junat, joilla on samanlaiset suoritusominaisuudet.

- (11) Rataverkon haltijoiden olisi kapasiteetin käyttöoikeuksia myöntäessään noudatettava kapasiteetin tarjontaa koskevia strategisia suunnitelmia ja varmistettava samalla, että kapasiteetin käyttöoikeudet myönnetään markkinakysynnän mukaisesti oikeudenmukaisella ja syrjimättömällä tavalla. Jotkin kapasiteettihakemukset voidaan tästä syystä hylätä, ja kapasiteetin toimitussuunnitelmaa olisi päivitettävä säännöllisesti todellisen kysynnän mukaisesti.
- (12) Rautatiemarkkinoiden eri segmenteillä on erilaiset valmiudet ennakoida ratakapasiteettitarpeitaan. Erityisesti jotkin tavaraliikenteen tarjoajat eivät ehkä pysty määrittämään kapasiteettitarpeitaan ajoissa, jotta ne voitaisiin sisällyttää aikatauluun eli junien ja liikkuvan kaluston liikkumista koskevaan vuotuisen suunnitelmaan, eivätkä ne välttämättä sovi vuosi- ja vuosikatauluun. Sen vuoksi rataverkon haltijoiden olisi voitava tarjota riittävän laadukasta ja määrällisesti riittävää kapasiteettia myös sellaisille rautatieliikennepalveluille, joiden kysyntä on epävakaa, jotka järjestetään suhteellisen lyhyellä varoitusajalla, joihin sisältyy enemmän kuin yksi junan ajomatka ja joita voidaan liikennöidä toistuvasti ajan, joka ei välttämättä osu yksin aikataulukauden keston kanssa.
- (13) Ratakapasiteetin hakijoiden olisi voitava suunnitella ja hakea ratakapasiteettia vuosittain aikataulun pohjalta. Hakijoiden olisi myös voitava hakea vakaalle ja monivuotiselle rautatieliikenteelle ratakapasiteettia varhaisemmassa vaiheessa puitesopimusten avulla. Lisäksi hakijoiden olisi voitava hakea yksittäisille junille kapasiteettia lähellä niiden toiminta-aikaa ad hoc -kapasiteettihakemuksilla tai toistuville junaliikennepalveluille jatkuvan suunnittelun hakemuksilla.
- (14) Merkittävä osa rautateiden tavaraliikenteestä on kaukoliikennettä, joka edellyttää rataverkon haltijoiden rajat ylittävää koordinoitua. Rautatieliikenteen lisäämistä koskevan politiikkatavoitteen toteutuminen riippuu myös rajat ylittävän matkustajaliikenteen lisääntymisestä. Rajat ylittävän liikenteen lisääntymisen helpottamiseksi ja edistämiseksi yhtenäisellä eurooppalaisella rautatiealueella on tarpeen varmistaa, että ratakapasiteetin hallintaa koskevat säännöt ja menettelyt ovat nykyistä johdonmukaisempia ja yhdenmukaisempia. Tästä syystä rataverkon haltijoiden eurooppalaisen verkoston roolia olisi vahvistettava, jotta sille voidaan antaa tehtäväksi laatia suuntaviivat tämän asetuksen yhdenmukaista täytäntöönpanoa varten ratakapasiteetin hallintamenettelyjen ja -menetelmien sekä rajat ylittävän kapasiteetin ja liikenteen aktiivisen koordinoinnin osalta. Rataverkon haltijoiden eurooppalaisen verkoston olisi erityisesti laadittava eurooppalaiset kehykset kapasiteetin hallintaa, rajat ylittävän liikenteen hallinnan koordinoitua, häiriönhallintaa ja kriisinhallintaa sekä suorituskyvyn tarkastelua varten.
- (15) Rataverkon haltijoiden eurooppalaisen verkoston laatimissa eurooppalaisissa kehyksissä olisi annettava suuntaviivat, joita rataverkon haltijoiden olisi kaikin tavoin pyrittävä noudattamaan niin, että ne olisivat kuitenkin edelleen vastuussa operatiivisista päätöksistään. Rataverkon haltijoiden olisi esitettävä perustelut kaikille poikkeamille rataverkon haltijoiden eurooppalaisen verkoston laatimista kehyksistä. Tällä toimintatavalla pyritään löytämään tasapaino niiden tarpeiden välillä, jotka koskevat yhtäältä koordinoitua ja yhdenmukaistettujen toimintatapojen soveltamista yhtenäisellä eurooppalaisella rautatiealueella ja toisaalta menettelyjen ja menetelmien mukauttamista tiettyjen maantieteellisten alueiden erityisolosuhteisiin. Viiden vuoden kuluttua tämän asetuksen soveltamisen aloittamisesta komission olisi arvioitava, ovatko menettelyjen ja menetelmien lähentymisen tilanne ja rataverkon haltijoiden

välisen koordinoitiprosessin tehokkuus sekä yleinen edistyminen yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen perustamisessa sillä tasolla, että on perusteltua antaa sekundaarilainsäädäntöä, jolla korvataan rataverkon haltijoiden eurooppalaisen verkoston laatimien eurooppalaisten kehysten osia.

- (16) Säännöillä, jotka koskevat rajat ylittävän rautatieliikenteen hallintaa tavanomaisissa olosuhteissa ja häiriötilanteissa, olisi edistettävä rautatieliikennepalvelujen sujuvaa, häiriönsietokykyistä ja saumatonta toimintaa. Niissä olisi säädettävä jäsennellyn koordinoinnin järjestelmästä rataverkon haltijoiden ja muiden sidosryhmien välillä.
- (17) Rautatieinfrastruktuurin käyttö edellyttää tiivistä yhteistyötä rataverkon haltijoiden välillä sekä tiivistä vuorovaikutusta rautatieyritysten ja muiden rautatieliikenteeseen ja multimodaalikuljetuksiin ja logistiikkaan suoraan osallistuvien sidosryhmien kanssa. Sen vuoksi on tarpeen säätää jäsennellystä koordinoinnista rataverkon haltijoiden ja muiden sidosryhmien välillä.
- (18) Rautatiepalvelujen luotettavuus on yksi rautatieliikenteen asiakkaiden tärkeimpinä pitämistä näkökohdista. Aikataulujen luotettavuus on myös ratkaiseva tekijä rautatiejärjestelmän moitteettoman toiminnan kannalta, kun palvelujen ja verkostoulokoisvaikutusten välillä on vahva vuorovaikutus. Tästä syystä aikataulusta poikkeamiset olisi pidettävä mahdollisimman vähäisinä. Lisäksi olisi otettava käyttöön riittävien kannustinten järjestelmä, jolla kannustetaan rataverkon haltijoita, rautatieyrityksiä ja muita asiaankuuluvia sidosryhmiä täyttämään sitoumuksensa. Kannustinten olisi oltava sekä taloudellisia että muita kuin taloudellisia.
- (19) Rautatieinfrastruktuurin ja liikenteen laadun jatkuva seuranta on ennakkoodellytys näiden palvelujen suorituskyvyn parantamiselle. Sen vuoksi on tarpeen luoda avoin ja objektiivinen indikaattorijärjestelmä, jonka avulla saadaan tietoa niistä suorituskykyyn liittyvistä näkökohdista, jotka ovat merkityksellisiä rautatieliikennepalvelujen eri operatiivisten sidosryhmien ja loppukäyttäjien kannalta. Järjestelmän päätehtävässä olisi keskityttävä seuraamaan operatiivisten sidosryhmien tekemien sitoumusten täyttämistä ja suorituskyvyn edistymistä ajan mittaan ottaen samalla huomioon rautatiealan erilaiset olosuhteet ja ominaispiirteet. Tällaisen järjestelmän perustamiseksi ja sen tulosten analysoimiseksi komission olisi voitava käyttää riippumattomia asiantuntijoita suorituskyvyn tarkastuselimen muodossa. Tämän elimen olisi voitava antaa komissiolle riippumattomia neuvoja kaikilla rautatiepalvelujen suorituskykyyn ja infrastruktuurin hallintaan vaikuttavilla aloilla.
- (20) Rautateiden infrastruktuuripalvelujen suorituskyvyn parantamiseksi yhtenäisellä eurooppalaisella rautatiealueella rataverkon haltijoiden olisi tiiviissä yhteistyössä komission, suorituskyvyn tarkastuselimen ja asiaankuuluvien sidosryhmien kanssa luotava ja pantava täytäntöön suorituskyvyn tarkastelun yhteinen kehys. Kehyksellä olisi varmistettava, että kaikki EU:n rataverkon haltijat käyttävät yhteisiä periaatteita ja menetelmiä suorituskyvyn mittaamiseen sovittujen indikaattoreiden avulla. Kehyksen olisi mahdollistettava EU:n rautatieverkon suorituskyvyn puutteiden tunnistaminen. Sillä olisi varmistettava, että rataverkon haltijat asettavat suorituskykytavoitteet siten, että niissä otetaan huomioon niiden hallinnoiman verkon erityispiirteet mutta samalla varmistetaan johdonmukaisuus kaikkein merkittävimpien suorituskykypuutteiden tunnistamisessa. Kehyksen olisi mahdollistettava se, että rataverkon haltijat voivat tehdä yhteistyötä EU:n tasolla määrittääkseen toimenpiteitä suorituskykypuutteiden korjaamiseksi ja niiden vaikutuksen seuraamiseksi.

Rataverkon haltijoiden, jotka työskentelevät yhdessä rataverkon haltijoiden eurooppalaisessa verkossa ja ottavat huomioon suorituskyvyn tarkastuselimen ja komission lausunnon, olisi tarkasteltava tätä kehystä säännöllisesti uudelleen sen varmistamiseksi, että se on tarkoituksenmukainen.

- (21) Jotta voidaan varmistaa tehokas EU:n kehys rataverkon haltijoiden koordinoinnille, direktiivillä 2012/34/EU perustetusta rataverkon haltijoiden eurooppalaisesta verkostosta olisi tultava toimivampi. Siihen olisi sisällyttävä päätöksentekomekanismeja, joiden avulla EU:n rataverkon haltijat voivat koordinoida tehokkaasti ratakapasiteetin strategista suunnittelua.
- (22) Rautateiden sääntelyelinten olisi tehtävä yhteistyötä unionin tasolla, jotta varmistetaan sääntelykehyksen yhdenmukainen soveltaminen ja hakijoiden yhdenmukainen kohtelu yhtenäisellä eurooppalaisella rautatiealueella. Yhteistyö olisi toteutettava Euroopan rautateiden sääntelyelinten verkoston kautta, jotta voidaan kehittää yhteisiä käytäntöjä niiden päätösten tekemistä varten, joihin niillä tämän asetuksen nojalla on valtuudet. Tätä varten Euroopan rautateiden sääntelyelinten verkoston olisi hoidettava koordinoitavien ja annettava ei-sitovia suosituksia ja lausuntoja, jotka eivät saisi vaikuttaa rautateiden sääntelyelinten tai rataverkon haltijoiden toimivaltaan.
- (23) Rautatiekapasiteetin ja liikenteen tehokas hallinta edellyttää datan ja tietojen vaihtoa rataverkon haltijoiden, hakijoiden ja muiden operatiivisten sidosryhmien välillä. Vaihto voi olla huomattavasti vaikuttavampaa ja tehokkaampaa yhteentoimivien digitaalisten välineiden ja mahdollisuuksien mukaan automaation avulla. Yhteentoimivuuden eritelmät olisi sen vuoksi pantava täytäntöön ensi tilassa, ja niitä olisi kehitettävä edelleen teknologian kehityksen ja tässä asetuksessa esitettyjen uusien prosessien huomioon ottamiseksi.
- (24) Rataverkon haltijoiden olisi erityisesti digitalisaation osalta varmistettava yhdenmukaisuus neuvoston asetuksen (EU) 2021/2085 IV osastolla perustetun Euroopan rautatiet -yhteisyrityksen työn kanssa 86 artiklan 5 kohdassa tarkoitetun yleissuunnitelman ja 85 artiklan 2 kohdan c alakohdassa tarkoitetun järjestelmäpilarin osalta sekä asetuksen (EU) 2021/2085 97 artiklassa tarkoitetun käyttöönotto-ryhmän kautta.
- (25) On tarpeen luoda mekanismi, jolla vahvistetaan kapasiteetin hallintaan, rautatiealan sidosryhmien väliseen yhteistyöhön ja koordinointiin EU:n tasolla, rataverkon haltijoihin ja viranomaisvalvontaan liittyvät kriteerit, periaatteet ja menettelyt. Mekanismi edellyttää, että rataverkon haltijat ja rautateiden sääntelyelimet kehittävät ja panevat täytäntöön eurooppalaisia kehyksiä ja suuntaviivoja yhteistyössä asiaankuuluvien sidosryhmien kanssa. Komissiolla olisi oltava keinot puuttua tällaisiin sääntelyn puutteisiin tarvittaessa täytäntöönpanosäädöksillä tai delegoiduilla säädöksillä eurooppalaisten kehysten laadinnan ja täytäntöönpanon arvioinnin jälkeen ja jos alakohtaisten suuntaviivojen vapaaehtoisella soveltamisella ei saavuteta tarvittavaa sääntelyn johdonmukaisuutta.
- (26) Komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä säädöksiä perussopimuksen 290 artiklan mukaisesti, jotta voidaan varmistaa kansainvälisen rautatieliikenteen kapasiteetin ja liikenteen hallinnan sujuvuus, minimoida myönnetyn kapasiteetin peruutukset ja rautatieliikenteen keskeytyminen rautatieverkossa tapahtuvien häiriöiden vuoksi sekä ottaa huomioon rataverkon haltijoiden käytäntöjen kehitys ja uusien kapasiteetin

myöntämismenetelmien sekä tieto- ja viestintätekniikan käyttö. Näiden valtuuksien olisi koskettava ratakapasiteetin strategisen suunnittelun tuotoksia; strategisen kapasiteetin suunnittelun ja kapasiteetin käyttöoikeuksien myöntämismenettelyn aikataulua; myönnettyihin kapasiteetin käyttöoikeuksiin tehtävien muutosten ja hakijoille tarjottavien vaihtoehtoisten ratkaisujen rakentamisen määräaikoja; ratatöistä johtuvien kapasiteettirajoitusten koordinoinnin, niihin liittyvän kuulemisen ja niiden julkaisemisen aikataulua; paljon käytetyn ja ylikuormitetun infrastruktuurin määrittelyä sekä menettelyjä ja menetelmiä kapasiteetin käyttöasteen laskemiseksi; verkkohäiriöiden tunnistamisen ja ilmoittamisen perusteita; operatiivisille sidosryhmille annettavia tietoja; ja osa-alueita, joita rataverkon haltijoiden olisi koordinoitava, sekä tällaisen koordinoinnin järjestelyjä. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa⁸ vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle olisi toimitettava kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.

- (27) Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovalta ottaa käyttöön teknisiä ja toiminnallisia vaatimuksia, joilla helpotetaan yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen moitteetonta toimintaa ja jotka koskevat yhdenmukaisia perusteita rataverkon haltijoiden hakijoille asettamille vaatimuksille; yhteisiä menettelyjä, perusteita ja menetelmiä, jotka koskevat niukan kapasiteetin hallintaa, valmiussuunnittelua ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä aikataulukauden jälkeen; yhteistä lähestymistapaa korvauksiin, jotka maksetaan myönnettyihin kapasiteetin käyttöoikeuksiin tehtävistä muutoksista; aikataulun muuttamista koskevia yhteisiä perusteita ja menettelyjä; rautatieliikenteen ja siihen liittyvien palvelujen suorituskyvyn seurantajärjestelmän teknisten osien määrittelyä, mukaan lukien menetelmät ja tietovaatimukset sekä niiden uudelleentarkastelu. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011⁹ mukaisesti.
- (28) Korvataan direktiivissä 2012/34/EU säädetyt kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevat säännöt tässä asetuksessa säädetyillä säännöillä. Sen vuoksi tässä asetuksessa olisi määriteltävä rataverkon haltijoiden välistä yhteistyötä koskevat säännöt, rautatiealan sääntelyelinten välistä yhteistyötä koskevat säännöt, vaatimukset, jotka koskevat rautatieyritysten käytettävissä olevan rautatieinfrastruktuurin luonnetta kuvaavan verkkoselostuksen osia, infrastruktuurin käyttöoikeuden ehdot sekä kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevat periaatteet ja perusteet. Yhteistyötä ja koordinoitua koskevat säännöt sekä verkkoselostuksen osat, jotka eivät liity kapasiteetin hallintaan, olisi säilytettävä direktiivissä 2012/34/EU.

⁸ EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (29) Asetuksen (EU) N:o 913/2010¹⁰ jälkiarvioinnissa todettiin, että asetuksen vaikutus oli liian vähäinen, jotta se edistäisi liikennemuotosiirtymää maanteiltä rautateille. Lisäksi jäsenvaltioiden ja rataverkon haltijoiden välinen yhteistyö rautatieinfrastruktuurin hallinnoinnissa oli edelleen tehotonta rajat ylittävästä näkökulmasta. Arviointi on myös osoittanut, että kapasiteetin hallinnointi erikseen rautateiden tavaraliikennekäytävillä ja muualla verkossa ei ole tehokasta. Rautatieverkon kapasiteetin käyttöön olisi sovellettava yhteistä sääntelykehystä, jossa konsolidoidaan direktiivin 2012/34/EU ja asetuksen (EU) N:o 913/2010 asiaa koskevat säännökset. Sen vuoksi asetus (EU) N:o 913/2010 ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevat direktiivin 2012/34/EU säännökset olisi kumottava ja korvattava tällä asetuksella.
- (30) Aikataulun laatiminen edellyttää, että valmistelevat toimet toteutetaan mainitun aikataulun voimaantuloa edeltävinä vuosina. Sen vuoksi siirtyminen direktiivillä 2013/34/EU ja asetuksella (EU) N:o 913/2010 perustetusta sääntelykehyksestä tällä asetuksella vahvistettuun sääntelykehykseen merkitsee sitä, että uuden kehyksen mukaisten aikataulujen valmistelu olisi aloitettava samaan aikaan kuin nykyisen kehyksen sääntöjä vielä sovelletaan. Siirtymävaiheessa on tästä syystä sovellettava kaksitahoista järjestelmää, jossa tietyn aikataulun edellyttämien valmisteluvaiheiden olisi oltava kyseiseen aikatauluun sovellettavan oikeudellisen kehyksen mukaisia. Nykyisen kehyksen mukaisesti tehtyjen puitesopimusten soveltamista olisi voitava jatkaa uudessa järjestelmässä siirtymäkauden ajan.
- (31) Aikataulun valmistelu olisi uuden kehyksen mukaisesti aloitettava julkaisemalla kapasiteettistrategia viisi vuotta ennen tietyn aikataulun voimaantuloa. Jotta uutta sääntelykehystä kyettäisiin soveltamaan varhaisessa vaiheessa, voitaisiin alalla jo tehty valmistelutyö huomioiden lyhentää kahden ensimmäisen aikataulun vahvistamiseen johtavien toimien aikataulua 38 kuukauteen lyhentämällä kapasiteettistrategiaa koskevaa vaihetta. Näin ollen ensimmäisen uuden sääntelykehyksen mukaisen aikataulun olisi oltava [9 päivänä joulukuuta 2029] alkava aikataulu. Kaikkien sidosryhmien olisi aloitettava viipymättä tarvittavat valmistelut uuden kehyksen noudattamiseksi,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

I LUKU YLEISET MÄÄRÄYKSET

1 artikla

Kohde ja soveltamisala

¹⁰ SWD(2021) 134 final, 2.6.2021.

1. Tässä asetuksessa vahvistetaan periaatteet, säännöt ja menettelyt, joita sovelletaan ratakapasiteetin hallintaan ja koordinointiin palvelupaikkojen kanssa, liikenteen hallintaan, kriisinhallintaan ja suorituskyvyn hallintaan kotimaan ja kansainvälisen rautatieliikenteen osalta. Siinä vahvistetaan myös säännöt, jotka koskevat rataverkon haltijoiden välistä ja muiden asiaankuuluvien sidosryhmien kanssa toteutettavaa eurooppalaista koordinoitiverkostoa sekä kapasiteetin ja liikenteen hallinnan valvontaa.
2. Tätä asetusta sovelletaan rautatieinfrastruktuurin käyttöön direktiivin 2012/34/EU 1 artiklan 2 kohdassa tarkoitetussa kotimaisessa ja kansainvälisessä rautatieliikenteessä, mukaan lukien mainitun direktiivin 3 artiklan 11 kohdassa määritellyt palvelupaikat.
3. Tämän asetuksen II–V lukua ei sovelleta rautatieinfrastruktuuriin tai rautatiepalveluihin, joihin ei sovelleta direktiivin 2012/34/EU IV lukua mainitun direktiivin 2 artiklan 3, 3 a, 4, 8, 8 a ja 10 kohdan mukaisesti asianomaisten poikkeusten voimassaoloaikana.
4. Tätä asetusta ei sovelleta Kyprokseen eikä Maltaan niin kauan kuin niiden alueella ei ole rautatiejärjestelmää.

2 artikla

Yleiset vastuualueet ja periaatteet

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

Kaikissa ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiseen liittyvissä tämän asetuksen säännöksissä olevia viittauksia rataverkon haltijaan pidetään viittauksina direktiivin 2012/34/EU 7 a artiklan 3 kohdassa tarkoitettuun käyttöoikeuksiin myöntävään elimeen.
2. Tehokkaan ja toimivan ratakapasiteetin tarjonnan ja liikenteenhallinnan helpottamiseksi unionissa rataverkon haltijoiden on tehtävä yhteistyötä direktiivin 2012/34/EU 7 f artiklassa tarkoitetussa rataverkon haltijoiden eurooppalaisessa verkostossa, jäljempänä 'ENIM', yhteistyötä koskevien tämän asetuksen säännösten mukaisesti.
3. Täyttäessään 1 ja 2 kohdan mukaisia velvollisuuksiaan rataverkon haltijoiden on
 - a) hyödynnettävä mahdollisimman tehokkaasti käytettävissä olevaa ratakapasiteettia direktiivin 2012/34/EU 26 artiklan mukaisesti;
 - b) maksimoitava rautatieinfrastruktuurin mahdollistamien rautatieliikennepalvelujen yhteiskunnallinen arvo sosiaaliselta ja taloudelliselta sekä ympäristön kannalta;
 - c) varmistettava ratakapasiteetin syrjimätön hallinnointi ja avoin käyttömahdollisuus, myös töiden aikana, tasapuolisen kilpailun tukemiseksi;

- d) mahdollistettava saumaton rautatieliikenne useammassa kuin yhdessä verkossa;
- e) varmistettava läpinäkyvyys ratakapasiteetin tilan ja saatavuuden suhteen;
- f) tarkasteltava ja parannettava rautateiden infrastruktuurin ja liikennepalvelujen suorituskykyä tiiviissä yhteistyössä rautatiealan toimijoiden kanssa;
- g) edistettävä yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen toteuttamista ja kehittämistä.

3 artikla

Rataverkon haltijan puolueettomuus liikenteen ja kapasiteetin hallinnassa sekä kunnossapidon suunnittelussa

1. Rataverkon haltijoiden on hoidettava liikenteen ja kapasiteetin hallintatehtävät, mukaan lukien kunnossapidon suunnittelu, läpinäkyvällä ja syrjimättömällä tavalla, eivätkä minkäänlaiset eturistiriidat saa vaikuttaa näitä toimintoja koskevista päätöksistä vastaaviin henkilöihin.
2. Liikenteen hallinnan osalta rataverkon haltijoiden on varmistettava, että rautatieyrityksillä on niitä koskevissa häiriötilanteissa mahdollisuus saada oikea-aikaisesti käyttöönsä kaikki asiaankuuluvat tiedot. Jos rataverkon haltija myöntää lisää oikeuksia osallistua liikenteenhallintaprosessiin, sen on toimittava asianomaisten rautatieyritysten kannalta läpinäkyvällä ja syrjimättömällä tavalla.
3. Rataverkon haltijan on kapasiteetin hallinnan ja rautatieinfrastruktuurin merkittävän kunnossapidon, uudistamisen ja parantamisen pitkän aikavälin suunnittelun osalta kuultava hakijoita, sellaisina kuin ne on määritelty direktiivin 2012/34/EU 3 artiklan 19 alakohdassa, tämän asetuksen mukaisesti ja otettava parhaalla mahdollisella tavalla huomioon esitetyt huolenaiheet.

4 artikla

Määritelmät

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

Lisäksi tässä asetuksessa tarkoitetaan:

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

- 2) 'yhteentoimivuudella' Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/797¹¹ 2 artiklan 2 kohdassa määriteltyä yhteentoimivuutta;
- 3) 'operatiivisella sidosryhmällä' hakijaa, rautatieyrittäjä, rataverkon haltijaa, rautatieliikennepalvelupaikan ylläpitäjää, rautatieliikenteeseen liittyvien palvelujen tarjoajaa ja mitä tahansa muuta yksikköä, joka osallistuu suoraan rautatieliikennepalvelujen tarjoamiseen;
- 4) 'eurooppalaisella koordinaattorilla' asetuksen [... uusi TEN-T-asetus] 51 artiklassa tarkoitettua koordinaattoria;
- 5) 'puitesopimuksella' julkis- tai yksityisoikeudellista oikeudellisesti sitovaa yleistä sopimusta, jossa määritetään hakijan ja rataverkon haltijan oikeudet ja velvoitteet yhtä aikataulukautta pidemmäksi ajaksi myönnettävän ratakapasiteetin ja samalta ajalta perittävien maksujen osalta;
- 6) 'samanaikaisella kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisellä' prosessia, jossa rataverkon haltijat myöntävät ratakapasiteettia tietyyn määräpäivään mennessä vastaanotettujen kapasiteettihakemusten perusteella ja koordinoimalla näitä hakemuksia, jotta varmistetaan, että infrastruktuuria hyödynnetään mahdollisimman hyvin ja mahdollisimman tarkasti hakemuksia vastaavalla tavalla;
- 7) 'ensin tullutta palveluaan ensin -periaatteella' ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisen periaatetta, jossa kapasiteettihakemuksia priorisoidaan myöntämismenettelyssä saapumisjärjestyksen mukaisesti;
- 8) 'reitillä' ratakapasiteettia, joka tarvitaan junan kuljettamiseen kahden paikan välillä tietyinä ajanjaksona ja joka kuvataan täsmällisenä reittiosuutena, johon sisältyy kyseisen junan aikataulusuunnitelma eli lähtö- ja määräpaikka, saapumisaika ja -päivä sekä poistumisaika ja -päivä, mukaan lukien mahdollinen pysähdyspaikka ja siihen liittyvät lähtöajat;
- 9) 'kapasiteettieritelmällä' kapasiteettioikeutta, jossa täsmennetään asianomaisen hakijan kannalta merkitykselliset ratakapasiteetin kaupalliset ja toiminnalliset ominaisuudet ja joka antaa rataverkon haltijalle riittävästi tietoa, jotta se voi valmistella erityisiä reittejä, joissa otetaan huomioon nämä ominaisuudet;
- 10) 'usean verkon rautatiepalvelulla' kotimaan tai kansainvälistä rautateiden tavara- tai matkustajaliikennepalvelua, jota harjoitetaan kahdessa tai useammassa eri rataverkon haltijoiden hallinnoimassa verkossa. Juna voidaan yhdistää ja/tai jakaa osiin, ja eri osuuksilla voi olla eri lähtöpaikat ja määränpää edellyttäen, että kaikki vaunut kulkevat vähintään yhteen eri rataverkon haltijan ylläpitämään verkkoon;
- 11) 'usean verkon kapasiteettioikeudella' kaikkia kapasiteettioikeuksia, jotka mahdollistavat usean verkon rautatiepalvelun tarjoamisen;

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

- 12) 'ratakapasiteetin osittamisella' osuuksien osoittamista infrastruktuurin osuuden käytettävissä olevasta kokonaiskapasiteetista erityyppisille rautatieliikennepalveluille ja ratatöistä johtuville kapasiteettirajoituksille.
- 13) 'aikataululla' jatkuvasti päivitettäviä tietoja, joissa määritellään myönnettyinä kapasiteettioikeuksina ilmaistuna kaikki suunnitellut junien ja liikkuvan kaluston liikkeet, jotka tapahtuvat aikataulukauden aikana asianomaisessa infrastruktuurissa;
- 14) 'aikataulukaudella' ajanjaksoa, jonka aikana tietty aikataulu on voimassa;
- 15) 'ratatöillä' rautatieinfrastruktuuriin kohdistuvia toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on direktiivin 2012/34/EU 3 artiklan 2 a, 2 c, 2 d ja 2 e alakohdassa määritellyn rautatieinfrastruktuurin kehittäminen, kunnossapito, uudistaminen ja parantaminen;
- 16) 'sääntelyelimellä' direktiivin 2012/34/EU 55 artiklassa tarkoitettua sääntelyelintä;
- 17) 'poikkeamalla' tapahtumaa tai samaa alkuperää olevaa tapahtumasarjaa, joka aiheuttaa häiriöitä rautatieliikenteelle.

II LUKU

RATAKAPASITEETIN HALLINTA

1 JAKSO

Ratakapasiteetin hallintaa koskevat yleiset periaatteet

5 artikla

Kapasiteetin hallinta

1. Rataverkon haltijoiden on hallinnoitava ratakapasiteettia toteuttamalla suunnitteluprosessi ja käyttöoikeuden myöntämismenettely, joihin kuuluu yhteensä seuraavat kolme vaihetta:
 - a) jäljempänä 2 jaksossa tarkoitettu strateginen kapasiteetin suunnittelu;
 - b) jäljempänä 3 jaksossa tarkoitettu aikataulusuunnittelu ja ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen;
 - c) jäljempänä 4 jaksossa tarkoitettu myönnetyn kapasiteetin mukauttaminen ja aikataulun muuttaminen.
2. Direktiivin 2012/34/EU liitteessä IV vahvistetun sisällön lisäksi rataverkon haltijoiden on sisällytettävä mainitun direktiivin 27 artiklassa tarkoitettuun verkkoselostukseen rautatieyritysten käyttöön annettua infrastruktuuria koskeva jakso; kapasiteetin hallintaa koskeva jakso; toimintaa koskeva jakso, jossa käsitellään muun muassa liikenteenhallintaa, häiriöiden hallintaa ja kriisinhallintaa; ja suorituskyvyn hallintaa koskeva jakso liitteen IV mukaisesti.

3. Edellä 1 kohdassa tarkoitettua kapasiteetin hallintaa koskeva päätöksenteko, mukaan lukien saatavuuden määrittely ja arviointi sekä kapasiteettioikeuksien myöntäminen, on direktiivin 2012/34/EU 3 artiklan 2 f alakohdassa tarkoitettu infrastruktuurin hallinnon olennainen toiminto. Siihen sovelletaan mainitussa direktiivissä säädettyjä olennaisia toimintoja koskevia säännöksiä.

6 artikla

Kapasiteetin hallintaa koskeva eurooppalainen kehys

1. Rataverkon haltijoiden on pyrittävä noudattamaan yhteisiä periaatteita ja menettelyjä ratakapasiteetin hallinnassa. Tätä varten ENIM laatii ja hyväksyy kapasiteetin hallintaa koskevan eurooppalaisen kehyksen II luvun säännösten mukaisesti viimeistään [12 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta].
2. Kapasiteetin hallintaa koskevassa eurooppalaisessa kehyksessä on määriteltävä yhteiset periaatteet ja menettelyt ratakapasiteetin hallintaa sekä rataverkon haltijoiden, rautatieyritysten ja muiden hakijoiden, rautatieliikennepalvelupaikkojen ylläpitäjien ja muiden operatiivisten sidosryhmien välistä koordinoitua varten.
3. Kapasiteetin hallintaa koskevan eurooppalaisen kehyksen on sisällettävä vähintään liitteessä III luetellut seikat, ja sitä on päivitettävä tarvittaessa rataverkon haltijoiden, rautatieyritysten ja muiden hakijoiden kokemuksen huomioon ottamiseksi ja ENIMin toiminnan perusteella.
4. Rataverkon haltijoiden on otettava kapasiteetin hallintaa koskeva eurooppalainen kehys mahdollisimman tarkasti huomioon laatiessaan direktiivin 2012/34/EU 27 artiklassa tarkoitettua verkkoselostusta ja erityisesti tämän asetuksen liitteessä IV täsmennettyä sisältöä. Niiden on esitettävä verkkoselostuksessa selitys, jos kapasiteetin hallintaa koskevassa eurooppalaisessa kehyksessä vahvistetuista yhteisistä periaatteista ja menettelyistä poiketaan.

7 artikla

Hakijat

1. Hakijoiden on haettava ratakapasiteetin käyttöoikeutta. Ratakapasiteetin käyttöä varten hakijoiden on nimettävä rautatieyritys tekemään sopimus rataverkon haltijan kanssa direktiivin 2012/34/EU 28 artiklan mukaisesti. Tämä ei rajoita hakijoiden oikeutta tehdä puitesopimuksia rataverkon haltijoiden kanssa tämän asetuksen 31 artiklan mukaisesti.
2. Rataverkon haltija voi asettaa hakijoille vaatimuksia varmistaakseen, että sen oikeutetut odotukset saatavista tuloista ja infrastruktuurin käytöstä turvataan. Vaatimusten on oltava asianmukaisia, läpinäkyviä ja syrjimättömiä. Ne on yksilöitävä verkkoselostuksessa liitteessä IV olevan 1 kohdan b alakohdan mukaisesti. Ne voivat koskea ainoastaan sellaisen taloudellisen takuun antamista, joka ei ylitä hakijan suunniteltuun toiminta-asteeseen suhteutettua tarkoituksenmukaista tasoa, sekä vakuutusta kyvystä tehdä tarjouksia, jotka ovat ratakapasiteetin myöntämiseen liittyvien edellytysten kanssa yhdenmukaisia.

3. Komissio voi hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan 2 kohdan soveltamiseksi noudatettavien perusteiden yksityiskohdat. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 72 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

8 artikla

Niukan ratakapasiteetin hallinta

1. Rataverkon haltijoiden on varmistettava, että niukkaa ratakapasiteettia hallinnoidaan direktiivin 2012/34/EU 26 artiklassa ja tämän asetuksen 2 artiklassa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti 5 artiklassa tarkoitetun kapasiteetin hallintaprosessin kaikissa vaiheissa.
2. Tehdessään päätöksiä niukasta kapasiteetista rataverkon haltijoiden on otettava huomioon 11 artiklan 3 kohdan mukaiset jäsenvaltioiden tarjoamat ratakapasiteetin käytön strategiset ohjeet.

Jäsenvaltiot voivat tarvittaessa myöntää rataverkon haltijalle korvauksen tulonmenetyksistä, jotka liittyvät yksinomaan tarpeeseen noudattaa ratakapasiteetin käytön strategisia ohjeita, sanotun kuitenkin rajoittamatta valtioneuvoston päätösten soveltamista.

3. Rataverkon haltijoiden on niukkaa kapasiteettia suunnitellessaan ja myöntäessään hyödynnettävä mahdollisimman pitkälti 36 artiklassa tarkoitettua sovitteluun perustuvaa ristiriitojen ratkaisumekanismia, johon asianomaiset hakijat osallistuvat ja jonka avulla saadaan aikaan sovintoratkaisuja kilpailevien kapasiteettitarpeiden ja -hakemusten osalta.
4. Jos 3 kohdassa tarkoitettu mekanismi ei johda kilpailevien kapasiteettitarpeiden ja -hakemusten tyydyttävään ratkaisuun, rataverkon haltijoiden on hallinnoitava niukkaa kapasiteettia tai ratkaistava ristiriidat puolueettomin, avoimin ja syrjimättömin menettelyin.

Näissä menettelyissä on arvioitava ratakapasiteetin käytön vaihtoehtoja seuraavien sosioekonomisten ja ympäristöön liittyvien kriteerien perusteella edellyttäen, että tietoja on saatavilla:

- a) rautatieliikennepalvelujen tarjoajien toimintakustannukset ja niiden vaikutus hintoihin rautatieliikennepalvelujen asiakkaille;
- b) rautatieliikennepalvelujen asiakkaille aiheutuvat aikasidonnaiset kustannukset;
- c) yhteenliitettävyyden ja saavutettavuuden rautatieliikennepalvelujen palvelemien ihmisten ja alueiden kannalta;
- d) kasvihuonekaasupäästöt, paikalliset ilman epäpuhtaudet, melu ja muut rautatieliikennepalvelujen ja niiden todennäköisten vaihtoehtojen ulkoiset kustannukset;

- e) rautatieliikennepalvelujen ja niiden todennäköisten vaihtoehtojen vaikutukset turvallisuuteen ja kansanterveyteen.
5. ENIM valmistelee ja hyväksyy 4 kohdassa tarkoitetut menettelyt ja sisällyttää ne 6 artiklassa tarkoitettuun kapasiteetin hallintaa koskevaan EU:n kehykseen. Menettelyihin on sisällyttävä seuraavat vaiheet:
- a) suunnitellaan vaihtoehtoisia skenaarioita erityyppisiin rautatieliikennepalveluihin käytettävissä olevan kapasiteetin osittamiseksi, mukaan lukien mahdollisuuksien mukaan vaihtoehtoisen kapasiteetin tarjoaminen muilla reiteillä tai vaihtoehtoinen aikataulusuunnitelma, jolla on vastaavat ominaisuudet;
 - b) arvioidaan skenaariot ja asetetaan ne paremmuusjärjestykseen objektiivisten ja avointen menetelmien perusteella ottaen huomioon 4 kohdassa esitetyt sosioekonomiset ja ympäristöön liittyvät kriteerit;
 - c) valitaan parhaaksi arvioitu skenaario b alakohdassa tarkoitetun arvioinnin perusteella ja muutetaan kapasiteettimallin määritelmää ja kapasiteetin toimitussuunnitelmaa vastaavasti.
6. ENIMin on kehitettävä 5 kohdan b alakohdassa tarkoitetut menetelmät. Näiden menetelmien parametrien avulla on voitava ottaa huomioon paikalliset tai kansalliset olosuhteet hyväksytyjen lähestymistapojen ja empiirisen näytön perusteella. ENIM sisällyttää kyseiset menetelmät 6 artiklassa tarkoitettuun kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen.
7. Komissio voi hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan niukan kapasiteetin hallintaan sovellettavat erityiset menettelyt, kriteerit ja menetelmät, ottaen huomioon 6 kohdassa tarkoitetun kehyksen valmistelusta ja täytäntöönpanosta saadut kokemukset. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 72 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

9 artikla

Ratakapasiteettia koskevat tiedot

1. Rataverkon haltijoiden on annettava asianomaisille osapuolille, erityisesti hakijoille, mahdollisille hakijoille ja sääntelyelimille, tarkat ja ajantasaiset tiedot ratakapasiteetin saatavuudesta koko kapasiteetin hallintaprosessin ajan, myös 2 jaksossa tarkoitettussa strategisen suunnittelun vaiheessa, 3 jaksossa esitettyjen suunnitteluprosessin ja käyttöoikeuden myöntämismenettelyn aikana ja aina, kun myönnettyyn kapasiteettiin tehdään 4 jaksossa tarkoitettuja muutoksia.
- Rataverkon haltijoiden on viipymättä julkaistava kaikki 18 artiklassa tarkoitetun kapasiteetin toimitussuunnitelman ja 30 artiklassa tarkoitetun aikataulun päivitykset.
2. Rataverkon haltijoiden on julkaistava 1 kohdassa tarkoitetut tiedot 62 artiklan 5 kohdan mukaisesti ja edistettävä asiaankuuluvien eritelmien laatimista 62 artiklan 3 kohdan mukaisesti.

3. Rataverkon haltijoiden on hakijoiden pyynnöstä annettava 1 kohdassa tarkoitetut tiedot kaupallisten ja operatiivisten tarpeiden konkreettisten eritelmien, jäljempänä 'toteutettavuusarvioinnit', perusteella. Rajat ylittävien palvelujen osalta rataverkon haltijoiden on vastaanotettava tällaiset pyynnot ja vastattava niihin yhdessä paikassa ja yhdellä kertaa tai yhden ainoan rajapinnan kautta.

10 artikla

Ratatöistä ja huonontuneesta infrastruktuurista johtuvat kapasiteettirajoitukset

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

2. Rataverkon haltijan on ratatöitä suunnitellessaan toimittava 2 artiklan 3 kohdan ja 3 artiklan mukaisesti.

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

3. Rataverkon haltijoiden on kuultava hakijoita ratatöistä direktiivin 2012/34/EY 7 e artiklassa tarkoitettujen yhteensovittamismekanismien mukaisesti ja rajat ylittävän rautatieliikenteen osalta tämän asetuksen 54 artiklan mukaisesti.

4. Rataverkon haltijan on suunniteltava ratatöistä johtuvat kapasiteettirajoitukset, tiedotettava niistä ja kuultava hakijoita niistä riittävän ajoissa ottaen huomioon arvioidut vaikutukset rautatieyrityksiin. Tätä varten rataverkon haltijoiden on noudatettava liitteessä I olevassa 3 jaksossa esitettyä aikataulua.

Jos kapasiteettirajoituksilla on merkittävä vaikutus hakijoiden käytettävissä olevaan kapasiteettiin, hakijat voivat pyytää rataverkon haltijaa esittämään kapasiteetin rajoittamista koskevan vaihtoehtoisen suunnitelman, jotta voidaan määrittää ja valita vaihtoehto, jossa hakijoihin ja rataverkon haltijoihin kohdistuvat vaikutukset otetaan tasapainoisesti huomioon. Rataverkon haltijan on toimitettava näille hakijoille alustava suunnitelma käytettävissä olevasta vaihtoehtoisesta kapasiteetista kapasiteettirajoituksen aikana.

Alustavan suunnitelman on katettava sekä asianomainen rata että vaihtoehtoiset radat, ja se on otettava huomioon 17 artiklassa tarkoitetussa kapasiteettimallissa ja 18 artiklassa tarkoitetussa kapasiteetin toimitussuunnitelmassa.

5. Rataverkon haltijoiden on otettava huomioon ratatöiden vaikutukset rajat ylittävään liikenteeseen ja lievennettävä niitä. Rataverkon haltijoiden on 53 artiklan mukaisesti koordinoitava kaikki 53 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuilla radoilla tehtävät ratatyöt ja kaikki muut ratatyöt, joilla on merkittäviä rajat ylittäviä vaikutuksia.

Koordinoinnilla on pyrittävä erityisesti optimoimaan ratatöiden aikataulut ja tarjoamaan vaihtoehtoisia kapasiteettia kyseisellä radalla ja vaihtoehtoisilla reittiosuuksilla ottaen huomioon hakijoiden toiminnalliset ja kaupalliset tarpeet.

6. Kapasiteettirajoituksina pidetään myös infrastruktuurin kapasiteetin tai suorituskyvyn alentumista suunnitteluarvojen alle resurssien heikentymisen, kuten sallitun nopeuden tai akselikuormituksen alentamisen, vuoksi. Tällaisiin rajoituksiin sovelletaan 9 artiklassa säädettyjä tiedonantovelvollisuuksia.
7. Rataverkon haltijoiden on mahdollisimman varhaisessa vaiheessa julkaistava tiedot ja kuultava hakijoita suunnitelluista väliaikaisista kapasiteettirajoituksista, niiden vaikutuksesta kaupallisiin tarkoituksiin käytettävissä olevaan kapasiteettiin ja vaihtoehtoisesta kapasiteetista.
8. Siirretään komissiolle valta antaa 71 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitteessä I olevaa 3 jaksoa, jotta voidaan vähentää ratatöistä johtuvien kapasiteettirajoitusten vaikutusta rautatieliikenteeseen ottaen samalla huomioon asianomaisten sidosryhmien suunnitteluun liittyvät, toiminnalliset, tekniset ja kaupalliset näkökohdat.

2 JAKSO

STRATEGINEN KAPASITEETIN SUUNNITTELU

11 artikla

Strateginen kapasiteetin suunnittelu

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

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

Rataverkon haltijoiden on hyväksyttävä suunnitteluasiakirjat suunnitteluprosessin seuraavan vaiheen perustaksi.

Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 71 artiklan mukaisesti liitteessä I olevan 1 ja 2 jakson muuttamiseksi, jotta voidaan varmistaa tehokas strateginen suunnitteluprosessi ja ottaa huomioon rataverkon haltijoiden ja hakijoiden operatiiviset huolenaiheet sekä ENIMin, rataverkon haltijoiden,

hakijoiden ja muiden operatiivisten sidosryhmien, sääntelyelinten ja ENRB:n kokemukset tämän jakson täytäntöönpanosta.

3. Jollei direktiivin 2012/34/EU 4 artiklassa säädetystä hallinnon riippumattomuuden periaatteesta muuta johdu, jäsenvaltiot voivat antaa rataverkon haltijalle strategisia ohjeita, jotka perustuvat direktiivin 2012/34/EU 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuihin viitteellisiin rautatieinfrastruktuurin kehittämisstrategioihin. Nämä ohjeet voivat kattaa tai sisältää erityisesti seuraavat:
 - a) kansallisen rautatiepolitiikan yleiset tavoitteet, jotka ovat merkityksellisiä tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvan strategisen kapasiteetin suunnittelun kannalta;
 - b) katsaus rautatieinfrastruktuurin kehittämiseen ottaen huomioon asiaankuuluvat kansallisen tai alueellisen tason suunnitelmat ja strategiat sekä [uuden TEN-T-asetuksen] 53 artiklassa tarkoitetut eurooppalaisten liikennekäytävien työsuunnitelmat;
 - c) ratakapasiteetin käyttöä koskevat yleiset vaatimukset ja suuntaviivat, jotka rataverkon haltijan on otettava huomioon strategisessa kapasiteetin suunnittelussa, erityisesti 21 artiklassa tarkoitetun paljon käytetyn ja ylikuormitetun infrastruktuurin osalta;
 - d) katsaus julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti harjoitettavan rautatieliikenteen suunniteltuun kehittämiseen ottaen tarvittaessa huomioon asianomaisten alue- tai paikallisviranomaisten näkemykset.

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

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

12 artikla

Strategisen kapasiteetin hallinnan yleiset vaatimukset

1. Rataverkon haltijoiden on otettava tasapainoisella, oikeudenmukaisella ja syrjimättömällä tavalla huomioon kaikenlaiset rautatieliikennepalvelut, joita koskevia kapasiteettihakemuksia ne todennäköisesti saavat, riippumatta palvelujen laajuudesta, tuotantoketjun loppupään markkinoiden koosta, peräkkäisten aikataulujen välisestä vakaudesta, säännöllisyydestä tai vuorotiheydestä tietyn aikataulukauden aikana.
2. Strategisessa kapasiteetin suunnittelussa, erityisesti 17 artiklassa tarkoitetussa kapasiteettimallissa ja 18 artiklassa tarkoitetussa kapasiteetin toimitussuunnitelmassa, rataverkon haltijoiden on erotettava toisistaan vähintään seuraavat rautatieliikennepalvelutyypit:
 - a) tavaraliikennepalvelut;

- b) kaupunkien välinen matkustajaliikenne (pitkän matkan liikenne);
- c) kaupunki- ja lähimatkustajaliikenne.

ENIM voi tarvittaessa tämän asetuksen täytäntöönpanosta saatujen kokemusten perusteella laatia yksityiskohtaisemman luettelon, jossa erotellaan tarkemmin rautatieliikennepalvelujen tyypit. Strategisen suunnitteluprosessin rajat ylittävän johdonmukaisuuden tukemiseksi 6 artiklassa tarkoitettuun kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen on sisällytettävä yhdenmukaistettu luettelo.

- 3. Rataverkon haltijoiden on ilmoitettava strategisessa kapasiteetin suunnittelussa, erityisesti 17 artiklassa tarkoitettussa kapasiteettimallissa ja 18 artiklassa tarkoitettussa kapasiteetin toimitussuunnitelmassa, ennalta suunniteltu kapasiteetti, joka soveltuu usean verkon liikennepalvelujen tarjoamiseen.
- 4. Strategisessa kapasiteetin suunnittelussa on otettava huomioon myös seuraavat seikat:
 - a) ratakapasiteetin kysynnän havaittu rakenne ja kehitys edellisille aikataulukausille myönnetyn kapasiteetin ja direktiivin 2012/34/EU 15 artiklassa tarkoitettun markkinoiden seurannan avulla;
 - b) tämän asetuksen 15 artiklassa tarkoitettussa analyysissä määritetty liikennetarpeiden ja siitä johtuvan rautatieliikennepalvelujen ja ratakapasiteetin kysynnän odotettu kehitys;
 - c) nykyisten ja mahdollisten hakijoiden kuulemisen tulokset 13 artiklan mukaisesti;
 - d) ratakapasiteetin odotettu tai suunniteltu kehittäminen, erityisesti direktiivin 2012/34/EU 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitettun viitteellisen rautatieinfrastruktuurin kehittämisstrategian ja direktiivin 2012/34/EU 8 artiklan 3 kohdassa tarkoitettun rataverkon haltijan liiketoimintasuunnitelman mukaisesti;
 - e) suunnitellut ratatyöt, joiden odotetaan vaikuttavan verkkoon;
 - f) rautatieliikenteen eri markkinoiden ominaispiirteet erityisesti seuraavien seikkojen osalta:
 - i) nopeus;
 - ii) vuorotiheys;
 - iii) sallitut poikkeamat myönnetystä reitistä;
 - iv) mahdollisuus reitittää uudelleen, muuttaa aikataulua tai korvata palveluja muilla liikennemuodoilla verkkohäiriöiden sattuessa;
 - v) rautatieliikenteen kysynnän epävakaus ja siitä johtuva tarve suunnitella rautatiepalvelut eri aikajänteellä.

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

6. Strategisen kapasiteetin suunnittelun on katettava [uuden TEN-T-asetuksen] 6 artiklassa ja liitteessä I tarkoitettut TEN-T-ydinverkkoon ja laajennettuun ydinverkkoon kuuluvat radat. Rataverkon haltijat voivat sisällyttää siihen muita hallinnoimansa verkon ratoja ja solmukohtia.

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

Nämä solmukohdat ja osuudet on merkittävä direktiivin (EU) 2016/797 49 artiklassa tarkoitettuun infrastruktuurirekisteriin.

7. Strategisen kapasiteetin suunnittelun on katettava ajanjakso, joka ulottuu vähintään viiden vuoden päähän. Rataverkon haltijat voivat pidentää määräaika yli viiteen vuoteen erityisesti infrastruktuurin kehittämisen tukemiseksi direktiivin 2012/34/EU 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun viitteellisen rautatieinfrastruktuurin kehittämisstrategian puitteissa.

8. Rataverkon haltijoiden on säännöllisesti tarkasteltava ja päivitettävä strategisen kapasiteetin suunnittelun tuloksia ottaen huomioon erityisesti seuraavat seikat:

- a) rautatieinfrastruktuurin kehittäminen;
- b) ratakapasiteetin markkinakysynnän muutokset;
- c) edellä 3 ja 4 jaksossa esitettyjen käyttöoikeuden myöntämismenettelyjen tulokset edellisillä aikataulukausilla, mukaan lukien ratakapasiteetin käyttöaste hakijoiden keskuudessa;
- d) III luvun mukaisesti suoritetusta liikenteenhallinnasta saadut tiedot;
- e) III luvun mukaisesti toteutetun häiriöiden- ja kriisinhallinnan tulos;
- f) IV luvun mukaisen suorituskyvyn tarkastelun tulokset.

9. ENIM laatii suuntaviivat, joissa esitetään strategisen kapasiteetin suunnittelun yhteiset periaatteet, menettelyt ja menetelmät. Se sisällyttää nämä suuntaviivat tämän asetuksen 6 artiklassa tarkoitettuun kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen. Suuntaviivojen olisi sisällettävä vähintään tämän asetuksen liitteessä III luetellut tiedot. Rataverkon haltijoiden on otettava suuntaviivat mahdollisimman tarkasti huomioon direktiivin 2012/34/EU 27 artiklassa tarkoitetussa verkkoselostuksessa. Niiden on tuotava verkkoselostuksessa esiin syyt, jos suuntaviivoissa vahvistetuista yhteisistä periaatteista, menettelyistä ja menetelmistä poiketaan.

13 artikla

Sidosryhmien kuuleminen strategisesta kapasiteetin suunnittelusta

1. Rataverkon haltijoiden on kuultava kaikkia operatiivisia sidosryhmiä strategisesta kapasiteetin suunnittelusta direktiivin 2012/34/EU 7 e artiklan mukaisesti.
2. Rataverkon haltijoiden on kuultava kaikkia usean verkon rautatiepalveluja tarjoavia operatiivisia sidosryhmiä strategisesta kapasiteetin suunnittelusta 53 ja 54 artiklan mukaisesti.

14 artikla

Rataverkon haltijoiden välinen strategisen kapasiteetin suunnittelun koordinointi

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

Koordinoinnilla on varmistettava erityisesti seuraavat seikat:

- a) strategisen suunnittelun johdonmukaisuus kaikissa asianomaisissa verkoissa, erityisesti suhteessa kapasiteettistrategiaan, kapasiteettimalliin ja kapasiteetin toimitussuunnitelmaan, ratatöiden suunnitteluun ja valmiussuunnitteluun;
 - b) usean verkon rautatiepalvelujen kapasiteettitarpeiden asianmukainen huomioon ottaminen kapasiteettistrategiassa, kapasiteettimallissa ja kapasiteetin toimitussuunnitelmassa;
 - c) strategisen kapasiteetin suunnittelun tuloksellisuuden ja sen tulosten tarkastelu IV luvun mukaisesti;
 - d) kaikkien operatiivisten sidosryhmien, sääntelyelinten ja Euroopan rautatiealan sääntelyelinten verkoston, jäljempänä 'ENRRB', eurooppalaisten koordinaattoreiden ja tarvittaessa jäsenvaltioiden viranomaisten ja muiden sidosryhmien osallistuminen.
2. ENIM ottaa huomioon hakijoiden tai mahdollisten hakijoiden 11 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuista suunnitteluasiakirjoista tekemät asiaankuuluvat valitukset ja pyytää lisätietoja 53 artiklan mukaiseen koordinointiin osallistuvilta tahoilta ja 54 artiklan mukaisesti kuulluilta operatiivisilta sidosryhmiltä ennen lausunnon tai suosituksen antamista kyseisten suunnitteluasiakirjojen johdonmukaisuuden parantamiseksi. ENIM antaa lausuntonsa suunnitteluasiakirjaluonnoksista ENRRB:lle tai ilmoittaa sille, ettei lausuntoa anneta. ENRRB toimii 65 artiklan 3 kohdan mukaisesti.
 3. Rataverkon haltijoiden on otettava huomioon kaikki ENIMin 2 kohdan mukaisesti antamat suositukset. Jos rataverkon haltijat eivät noudata suositusta, niiden on esitettävä syyt suunnitteluasiakirjoissa. ENRRB seuraa koordinointiprosessia ja sen täytäntöönpanoa. Sen on ilmoitettava komissiolle näkemyksensä tarpeesta puuttua koordinointiprosessin mahdollisiin puutteisiin.

Liikennemarkkinoiden odotetun kehityksen analysointi

1. Rataverkon haltijoiden ja ENIMin on seurattava ja analysoitava liikennemarkkinoita säännöllisesti liiketoimintastrategiansa, kapasiteetin hallinnan ja valmiussuunnittelun sekä investointipäätöstensä tueksi. Rataverkon haltijoiden on ilmoitettava analyysin tulokset muille sidosryhmille sekä eurooppalaisille koordinaattoreille vastaavia tarkoituksia varten.
2. Tämän asetuksen soveltamiseksi on 1 kohdassa tarkoitettulla liikennemarkkina-analyysillä edistettävä erityisesti 11 artiklassa tarkoitettua strategista kapasiteetin suunnittelua, 25 artiklassa tarkoitettua ratakapasiteetin osittamista sekä kapasiteetin myöntämistä 37 artiklassa tarkoitettun virallisen ristiriitojen ratkaisumekanismin perusteella.
3. ENIM toteuttaa viimeistään [31 päivänä joulukuuta 2028] Euroopan liikennemarkkinatutkimuksen, joka kattaa multimodaalisen matkustaja- ja tavaraliikenteen. Tutkimuksessa käsitellään erityisesti seuraavia seikkoja:
 - a) ennusteet matkustaja- ja tavaraliikenteen kysynnästä kaikkien liikennemuotojen osalta unionissa;
 - b) arviot mahdollisuuksista lisätä rautateiden matkustaja- ja tavaraliikenteen määrää sekä tällaisen kasvun saavuttamiseksi tarvittavista edellytyksistä;
 - c) jos mahdollista, suunniteltujen liikennevirtojen maantieteellinen jakautuminen strategisen kapasiteetin suunnittelun tueksi.
4. ENIM kuulee hakijoita, rautatieliikennepalvelujen asiakkaita ja niiden yhteenliittymiä sekä kansallisia ja EU:n viranomaisia tutkimuksen tehtävämäärittelystä, erityisesti tutkimuksen tarkoituksesta ja sidosryhmien osallistumista koskevasta menettelystä.
5. ENIM tarkistaa ja päivittää tutkimusta tarpeen mukaan ja joka tapauksessa vähintään joka viides vuosi.

Kapasiteettistrategia

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

Kapasiteettistrategia toimii operatiivisten sidosryhmien välisen viestinnän, kuulemisen ja koordinoinnin välineenä.
2. Kapasiteettistrategian on sisällettävä tietoja rautatieinfrastruktuurin tulevasta kehityksestä, näkymiä eri rautatieliikennepalvelujen kysynnän kehittymisestä sekä muita merkityksellisiä tietoja rautatieinfrastruktuurin saatavuudesta ja käytöstä.

3. Kapasiteettistrategiaan on sisällyttävä strateginen reittikartta, jossa määritellään seuraavat:
- a) 16 artiklassa tarkoitetun kapasiteettistrategian, 17 artiklassa tarkoitetun kapasiteettimallin ja 18 artiklassa tarkoitetun kapasiteetin toimitussuunnitelman maantieteellinen soveltamisala;

- b) vaihtoehtoiset radat, joita harkitaan 10 artiklassa tarkoitettujen kapasiteettirajoitusten yhteydessä ja 19 artiklassa tarkoitetun valmiussuunnittelun yhteydessä.

Strateginen reittikartta on sisällytettävä direktiivin (EU) 2016/797 49 artiklassa tarkoitettuun infrastruktuurirekisteriin.

4. Rataverkon haltijan on laadittava ja julkaistava kapasiteettistrategia ja päivitettävä sitä säännöllisesti liitteessä I olevassa 2 jaksossa esitetyn aikataulun ja sisällön mukaisesti.
5. Rataverkon haltijoiden on kuultava hakijoita kapasiteettistrategiasta 13 artiklan mukaisesti ja koordinoitava kapasiteettistrategioita muiden rataverkon haltijoiden kanssa 14 artiklan mukaisesti.

17 artikla

Kapasiteettimalli

1. Rataverkon haltijan on laadittava kapasiteettimalli, jossa kapasiteettistrategiaa täsmennetään 13 ja 14 artiklassa tarkoitettujen kuulemis- ja koordinoitavien tulosten perusteella.

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

2. Kapasiteettimallissa on annettava vähintään tiedot käytettävissä olevan kapasiteetin kokonaismäärästä verkko-osuuksittain, rautatieliikennepalvelujen eri segmenteille varatuista kapasiteetin osuuksista sekä ratatöistä johtuvista kapasiteettirajoituksista. Rataverkon haltijoiden on laadittava ja julkaistava kapasiteettimalli kullekin aikataulukaudelle ja päivitettävä sitä säännöllisesti liitteessä I olevassa 1 ja 2 jaksossa esitetyn sisällön ja aikataulun mukaisesti.
3. Rataverkon haltijoiden on dokumentoitava ja tarvittaessa perusteltava samaa aikataulukautta koskevan kapasiteettimallin ja kapasiteettistrategian väliset erot. Kapasiteettistrategiaa on tarvittaessa tarkistettava kapasiteettistrategian hyväksymisen tai viimeisimmän päivityksen jälkeen tapahtuneen kehityksen perusteella.

4. Rataverkon haltijoiden on kuultava hakijoita kapasiteettimallista 13 artiklan mukaisesti ja koordinoitava kapasiteettistrategioita muiden rataverkon haltijoiden kanssa 14 artiklan mukaisesti.

18 artikla

Kapasiteetin toimitussuunnitelma

1. Rataverkon haltijan on laadittava kapasiteetin toimitussuunnitelma, jonka tarkoituksena on antaa kattavat tiedot seuraavista:

- a) hakijoiden käytettävissä oleva ratakapasiteetti;
- b) ratakapasiteetti, jota ei myönnetä.

Kapasiteetin toimitussuunnitelman on muodostettava perusta kapasiteetin myöntämiselle.

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

3. Rataverkon haltijoiden on laadittava kapasiteetin toimitussuunnitelma 11–17 artiklassa ja liitteessä I olevassa 1 ja 2 jaksossa tarkoitetun strategisen kapasiteetin suunnitteluprosessin tulosten perusteella.

Rataverkon haltijoiden on dokumentoitava ja tarvittaessa perusteltava samaa aikataulukautta koskevan kapasiteetin toimitussuunnitelman ja kapasiteettimallin väliset erot.

4. Rataverkon haltijat voivat kapasiteetin toimitussuunnitelmassa ilmoittaa ratakapasiteetin ennalta suunnitelluksi. Ennalta suunnitellulla kapasiteetilla tarkoitetaan kapasiteettia, jonka osalta rataverkon haltija määrittelee hakijoiden hakemuksiin käytettävissä olevan kapasiteetin ominaisuudet ja määrät, vahvistaa tällaisen kapasiteetin myöntämistä koskevat säännöt ja määrittelee menettelyn, jolla tällaista kapasiteettia voidaan hakea 20 artiklan mukaisesti. Ennalta suunniteltua kapasiteettia myönnettäessä on otettava huomioon määritellyt ominaisuudet, säännöt ja myöntämismenettelyt.

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

6. Jollei 7 kohdasta muuta johdu, kapasiteetin toimitussuunnitelman on sisällettävä seuraavat osat:

- a) hakijoiden käytettävissä oleva kapasiteetti aikataulukaudella, johon kapasiteetin toimitussuunnitelmassa viitataan:

- i) kapasiteetti, jota rataverkon haltija ei ole ennalta suunnitellut;
 - ii) rataverkon haltijan ennalta suunnittelema kapasiteetti.
- b) kapasiteetti, jota ei myönnetä hakijoille:
 - i) kapasiteetti, joka on varattu liitteessä I olevassa 3 jaksossa tarkoitettuihin ratatöihin, joilla on merkittävä kaupallinen ja toiminnallinen vaikutus hakijoihin ja rautatieyrityksiin;
 - ii) kapasiteetti, joka on varattu säännöllisille aikaväleille, joiden sisällä voidaan myöhemmässä vaiheessa suunnitella vaikutukseltaan vähäisiä ratatöitä;
 - iii) kapasiteetti, joka on jo myönnetty puitesopimuksilla 31 artiklan mukaisesti tai monivuotisessa jatkuvassa suunnitteluprosessissa 33 artiklan mukaisesti;
 - iv) muihin kuin i, ii ja iii alakohdassa mainittuihin tarkoituksiin varattu kapasiteetti, joka rataverkon haltijan on ilmoitettava selvästi.

Kapasiteetin toimitussuunnitelmassa on ilmoitettava 24 artiklassa tarkoitetun erikoistuneen infrastruktuurin käyttöön sovellettavat rajoitukset.

7. Rataverkon haltijoiden on sisällytettävä kapasiteetin toimitussuunnitelmaan 6 kohdan b alakohdassa luetellut seikat hallinnoimansa rautatieinfrastruktuurin osalta.

Rataverkon haltijoiden on sisällytettävä kapasiteetin toimitussuunnitelmaan kaikki 6 kohdassa luetellut osat kaikkien [uudessa TEN-T-asetuksessa] määritellyn TEN-T-ydinverkkoon ja laajennettuun ydinverkkoon sisältyvien ratojen ja solmukohtien osalta.

Rataverkon haltijat voivat sisällyttää kapasiteetin toimitussuunnitelmaan 6 kohdassa tarkoitetut osat hallinnoimansa verkon muiden ratojen ja solmukohtien osalta.

8. Kun rataverkon haltijat suunnittelevat kapasiteettia ennalta 6 kohdan a alakohdan ii alakohdan mukaisesti, niiden on noudatettava 8 artiklan 4 kohdassa säädettyjä periaatteita.

Rataverkon haltijoiden on suunniteltava kapasiteetti ennalta 11 artiklan 3 kohdan mukaisten jäsenvaltioiden antamien strategisten ohjeiden sekä tämän asetuksen 13 artiklan mukaisen hakijoiden kuulemisen tulosten ja 14 artiklan mukaisen rataverkon haltijoiden välisen koordinoinnin pohjalta.

9. Sääntelyelimen on analysoitava kapasiteetin toimitussuunnitelma, ja se voi tehdä päätöksen, jolla rataverkon haltijaa vaaditaan muuttamaan kapasiteetin toimitussuunnitelmaa. Sääntelyelimen päätöksessä on otettava huomioon kaikki ENIMin mahdollisesti antamat lausunnot ja suositukset.
10. ENIM hyväksyy suuntaviivat ja sisällyttää ne 6 artiklassa tarkoitettuun kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen, jossa vahvistetaan seuraavat seikat:

- a) kapasiteetin toimitussuunnitelman julkaisukeinot, mukaan lukien digitaaliset palvelut, välineet, toiminnot ja rajapinnat;
- b) prosessi, jonka avulla hakijoita kuullaan kapasiteetin toimitussuunnitelmasta.

19 artikla

Valmiussuunnittelu

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

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

Rataverkon haltijoiden on dokumentoitava valmiussuunnittelun tulokset valmiussuunnitelmassa.

2. Valmiussuunnitteluun on sisällyttävä erityisesti seuraavat:
 - a) sellaisten vaihtoehtoisten reittiosuuksien nimeäminen, jotka mahdollistavat liikenteen uudelleenreitityksen, jos [uuden TEN-T-asetuksen] 6 artiklassa ja liitteessä I tarkoitetut TEN-T-ydinverkkoon ja laajennettuun ydinverkkoon kuuluvat radat eivät ole käytettävissä;
 - b) a alakohdan mukaisesti nimetyillä vaihtoehtoisisilla reittiosuuksilla käytettävissä olevan ratakapasiteetin alustava suunnittelu, millä on varmistettava läpinäkyvät tiedot kyseisillä radoilla käytettävissä olevasta ratakapasiteetista, jota voidaan käyttää poikkeamien sattuessa ja erityisesti 46 artiklassa tarkoitetuissa verkon häiriötilanteissa;
 - c) liikenteen ja kriisinhallinnan sääntöjen ja menettelyjen määrittely, mukaan lukien tietojen jakaminen rataverkon haltijoiden, muiden operatiivisten sidosryhmien ja muiden sidosryhmien, kuten rautatieliikenteestä tai turvallisuudesta ja hätätilanteista vastaavien viranomaisten, välillä, sekä perusteet näiden menettelyjen aktivoimiseksi;
 - d) sellaisten elinten määrittäminen ja luettelointi, joille on ilmoitettava vakavista poikkeamista tai vakavista junaliikenteen häiriöistä;
 - e) kaikki muut valmistelut, jotka ovat tarpeen 42 artiklan ja 44 artiklassa tarkoitetun liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan rajat ylittävää koordinoitua koskevan eurooppalaisen kehityksen mukaisen häiriön- ja kriisinhallinnan toteuttamiseksi.
3. Rataverkon haltijoiden on varmistettava valmiussuunnittelun johdonmukaisuus strategisen kapasiteetin suunnittelun kanssa, erityisesti kapasiteettistrategian, kapasiteettimallin, kapasiteetin toimitussuunnitelman ja 10 artiklassa tarkoitettujen ratatöiden suunnittelun kanssa.

4. Valmiussuunnittelun tulokset, erityisesti 2 kohdan a alakohdan mukainen vaihtoehtoisten ratojen nimeäminen ja 2 kohdan b alakohdan mukainen alustava kapasiteetin suunnittelu vaihtoehtoisilla radoilla, on sisällytettävä kapasiteettimalliin ja kapasiteetin toimitussuunnitelmaan.
5. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan 2 kohdan soveltamiseksi noudatettavan menettelyn ja perusteiden yksityiskohdat erityisesti tilanteissa, joilla voi olla vaikutusta rajat ylittävään liikenteeseen. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 72 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

20 artikla

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

1. Rataverkon haltijoiden on myönnettävä 18 artiklassa tarkoitettuun kapasiteetin toimitussuunnitelmaan sisältyvä ennalta suunniteltu kapasiteetti avointen ja syrjimättömien perusteiden ja menettelyjen mukaisesti.
2. Kapasiteetin suunnittelukohteissa on määriteltävä ennalta suunnitellun kapasiteetin eri tyyppien ominaispiirteet ja ominaisuudet, mukaan lukien hakijoiden hakemuksiin käytettävissä oleva kapasiteetti, ratatöihin varattu kapasiteetti ja jo myönnetty kapasiteetti. Näihin ominaispiirteisiin ja ominaisuuksiin on sisällyttävä kaikki tietyn tyyppisen ennalta suunnitellun kapasiteetin kannalta merkitykselliset näkökohdat, kuten reitti, aikataulusuunnitelma, taattu tai vaadittu vähimmäisnopeus, liikkuvan kaluston ja infrastruktuurin välinen tekninen yhteensopivuus, parametrit sekä lähtö- ja saapumisaikojen määrä.
3. ENIM kehittää yhteiset puitteet 1 kohdassa tarkoitetuille perusteille ja menettelyille ja sisällyttää ne 6 artiklassa tarkoitettuun kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen. Yhteisessä kehyksessä on otettava huomioon toisaalta hyödyt, jotka saadaan kapasiteetin varaamisesta tietyn tyyppisiä rautatiepalveluja tai kapasiteetin myöntämismenettelyjä varten, ja toisaalta tarve varmistaa joustavuus markkinoiden tarpeiden huomioon ottamiseksi kapasiteetin myöntämisessä. Tätä varten yhteisessä kehyksessä on säädettävä mahdollisuudesta ottaa 36 artiklassa tarkoitetun sovitteluun perustuvan ristiriitojen ratkaisumekanismin yhteydessä huomioon kapasiteettioikeuksia koskevat hakemukset, jotka eivät ole ennalta suunnitellun kapasiteetin mukaisia.
4. ENIM laatii ja hyväksyy viralliset eritelvät ihmisen luettavissa oleville ja koneellisesti luettavassa muodossa oleville kapasiteetin suunnittelukohteille. ENIM sisällyttää nämä eritelvät 6 artiklassa tarkoitettuun kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen. ENIMin on tämän artiklan soveltamisesta saamiensa kokemusten perusteella annettava komissiolle tietoja mahdollisista muutoksista yhteentoimivuuden teknisiin eritelmiin, joista säädetään direktiivissä (EU) 2016/797 ja sen nojalla hyväksytyissä täytäntöönpanosäädöksissä, tämän asetuksen 62 artiklan 3 kohdan mukaisesti.

Paljon käytetty ja ylikuormitettu infrastruktuuri

1. Rataverkon haltijoiden on viipymättä ilmoitettava infrastruktuurin osuudesta, jota käytetään paljon tai joka on ylikuormitettu, jos vähintään yksi seuraavista edellytyksistä täyttyy:
 - a) kapasiteetin käyttöaste on ylittänyt paljon käytetyn tai ylikuormitetun infrastruktuurin kynnysarvot edellisen tai nykyisen aikataulukauden aikana liitteessä II olevassa 1 kohdassa vahvistettujen viiteajanjaksojen aikana;
 - b) tämän jakson mukaisesti toteutetun strategisen kapasiteetin suunnittelun tulokset osoittavat, että strategisen kapasiteetin suunnitteluvaiheessa ilmaistut kapasiteettitarpeet ylittävät tietyllä aikataulukaudella käytettävissä olevan kapasiteetin määrän;
 - c) ratatyöt, jotka aiheuttavat 10 artiklan mukaisia suunniteltuja kapasiteettirajoituksia, johtavat kapasiteetin niukkuuteen.
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettussa ilmoituksessa on täsmennettävä aikataulukausi ja infrastruktuurin osuus sekä ajanjaksot, joita ilmoitus koskee.
3. Yksittäiset aikataulukauden aikana myönnettävää kapasiteettia koskevat kilpailevat hakemukset eivät ole peruste infrastruktuurin osuuden ilmoittamiselle paljon käytetyksi tai ylikuormitetuksi, elleivät 1 kohdassa säädetty edellytykset täyty.
4. Jos infrastruktuurin on ilmoitettu olevan paljon käytettyä tai ylikuormitettua, rataverkon haltijan on tehtävä 22 artiklan mukainen kapasiteettia koskeva arviointi, ellei 23 artiklassa säädettyä kapasiteetin vahvistamissuunnitelmaa ole jo pantu täytäntöön.
5. Niiden infrastruktuurin osuuksien osalta, joiden on ilmoitettu olevan paljon käytettyä tai ylikuormitettua, rataverkon haltijoiden on varattava kapasiteettia 18 artiklassa tarkoitettussa kapasiteetin toimitussuunnitelmassa ottaen huomioon 22 artiklassa tarkoitettua kapasiteettia koskevan arvioinnin tulokset.
6. Jos direktiivin 2012/34/EU 31 artiklan 4 kohdan mukaisia maksuja ei ole peritty tai ne eivät ole tuottaneet tyydyttävää tulosta ja infrastruktuurin on ilmoitettu olevan ylikuormitettu, rataverkon haltijan on sovellettava menettelyä niukan ratakapasiteetin osoittamiseksi tai myöntämiseksi avointen ja puolueettomien kriteerien perusteella. Tämä menettely on pantava täytäntöön tämän asetuksen 8 artiklan mukaisesti, ja se on esitettävä verkkoselostuksessa yhdessä sovellettavien perusteiden kanssa.
7. Rataverkon haltijoiden on merkittävä paljon käytetyksi tai ylikuormitetuksi ilmoitettu infrastruktuuri direktiivin (EU) 2016/797 49 artiklassa tarkoitettuun infrastruktuurirekisteriin.
8. Ylikuormitetun infrastruktuurin osalta noudatettavat menettelyt ja käytettävät perusteet on vahvistettava verkkoselostuksessa, ja niissä on noudatettava kaikkia 7 kohdan mukaisesti hyväksyttyjä toimenpiteitä ja perusteita.

9. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 71 artiklan mukaisesti liitteen II muuttamiseksi, jotta voidaan varmistaa paljon käytetyn ja ylikuormitetun infrastruktuurin kapasiteetin tehokas hallinta ja ottaa huomioon rataverkon haltijoiden ja hakijoiden operatiiviset huolenaiheet sekä ENIMin, rataverkon haltijoiden, hakijoiden ja muiden operatiivisten sidosryhmien, sääntelyelinten ja ENRB:n kokemukset tämän artiklan täytäntöönpanosta.

22 artikla

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

1. Rataverkon haltijan on tehtävä kapasiteettia koskeva arviointi kuuden kuukauden kuluessa siitä, kun rataverkko on ilmoitettu paljon käytetyksi tai ylikuormitetuksi.

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

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

2. Kapasiteettia koskevassa arvioinnissa on otettava huomioon infrastruktuurin ominaisuudet kapasiteetin, valmiuksien ja yhteentoimivuuden osalta, toimintamenettelyt, toiminnassa olevien eri palvelujen luonne ja kaikkien näiden tekijöiden vaikutus ratakapasiteettiin. Huomioon otettaviin toimenpiteisiin sisältyvät erityisesti liikenteen ohjaaminen toisille reittiosuuksille, liikenteen aikataulusuunnitelman uusiminen, nopeudenmuutokset, toimintamenettelyjen yhdenmukaistaminen ja infrastruktuurin parantaminen.

3. Rataverkon haltijoiden on kuultava hakijoita kapasiteettia koskevan arvioinnin luonnoksesta direktiivin 2012/34/EU 7 e artiklan mukaisesti ja, jos kyseinen infrastruktuurin osuus on osa eurooppalaista liikennekäytävää, 54 artiklan mukaisesti.

Rataverkon haltijan on julkistettava kapasiteettia koskevan arvioinnin tulokset. ENIMin on varmistettava, että julkaisut ovat helposti saatavilla.

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

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

Kapasiteetin vahvistamissuunnitelma

1. Rataverkon haltijan on laadittava kapasiteetin vahvistamissuunnitelma kuuden kuukauden kuluessa siitä, kun 22 artiklan mukainen kapasiteettia koskeva arviointi on saatettu päätökseen.

Kapasiteetin vahvistamissuunnitelmassa on yksilöitävä

- a) ylikuormituksen syyt;
- b) liikenteen todennäköinen tuleva kehitys;
- c) infrastruktuurin kehittämistä koskevat rajoitteet;
- d) kapasiteetin vahvistamisen vaihtoehdot ja siitä aiheutuvat kustannukset, myös todennäköiset käyttömaksuja koskevat muutokset.

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

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

Se voi edellyttää asianomaisen jäsenvaltion ennakkohyväksyntää.

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

Asianomaisen eurooppalaisen liikennekäytävän eurooppalaisen koordinaattorin on [uuden TEN-T-asetuksen] 53 artiklassa tarkoitetussa työsuunnitelmassaan otettava huomioon kapasiteetin vahvistamissuunnitelma.

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

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

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

- a) jos kapasiteetin vahvistamissuunnitelmaa ei voida toteuttaa syistä, joihin rataverkon haltija ei voi vaikuttaa;

- b) jos käytettävissä olevat vaihtoehdot eivät ole taloudellisesti tai rahoituksellisesti toteuttamiskelpoisia.

24 artikla

Erikoistunut infrastruktuuri

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

Kyseinen nimeäminen ei saa estää kyseisen infrastruktuurin käyttöä muita liikennetyyppejä varten, kun kapasiteettia on käytettävissä.
3. Edellä olevan 2 kohdan mukaisesti nimetty infrastruktuuri on ilmoitettava verkkoselostuksessa, direktiivin (EU) 2016/797 49 artiklassa tarkoitetussa infrastruktuurirekisterissä, kapasiteettistrategiassa, kapasiteettimallissa ja kapasiteetin toimitussuunnitelmassa.

25 artikla

Ratakapasiteetin osittaminen sosioekonomisten ja ympäristöön liittyvien kriteerien perusteella

1. Jos infrastruktuurin osuuden on ilmoitettu olevan paljon käytetty tai ylikuormitettu tulevilla aikataulukaudella, rataverkon haltijan on ositettava kyseisen infrastruktuurin osuuden kapasiteetti 17 artiklassa tarkoitetussa kapasiteettimallissa ja 18 artiklassa tarkoitetussa kapasiteetin toimitussuunnitelmassa, jotka liittyvät kyseiseen aikataulukauteen.
2. Kun ratakapasiteettia ositetaan 1 kohdan mukaisesti, rataverkon haltijan on toimittava 8 artiklan mukaisesti.

Rataverkon haltijan on otettava huomioon usean verkon rautatiepalvelujen kapasiteetin tarve.

3 JAKSO

Aikataulusuunnittelu ja kapasiteetin myöntäminen

26 artikla

Kapasiteettioikeudet

1. Hakijat voivat pyytää julkis- tai yksityisoikeudellisin perustein rataverkon haltijalta sopimusta, jolla myönnetään oikeus käyttää rautatieinfrastruktuuria direktiivin 2012/34/EU IV luvun 2 jaksossa säädettyä maksua vastaan.

Rataverkon haltijoiden on myönnettävä hakijoille oikeus käyttää ratakapasiteettia jollakin seuraavista tavoista:

- a) kapasiteettieritelvät;
- b) reitit.

ENIM määrittelee kapasiteettieritelmien ominaisuudet ja sisällyttää ne 6 artiklassa tarkoitettuun kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen.

2. Rataverkon haltijoiden on muunnettava kapasiteettieritelmän muodossa myönnetyt kapasiteettioikeudet reittien muodossa oleviksi kapasiteettioikeuksiksi ennen tosiasiallista liikennöintiä liitteessä I olevassa 4, 5 ja 6 kohdassa vahvistettujen määräaikojen mukaisesti.
3. Reittien muodossa olevat kapasiteettioikeudet voidaan myöntää hakijoille enintään yhdeksi aikataulukaudeksi. Kapasiteettieritelmän muodossa olevat kapasiteettioikeudet voidaan myöntää 31 ja 33 artiklan mukaisesti yhtä aikataulukautta pidemmäksi ajaksi.
4. Jollei tässä asetuksessa toisin säädetä, rataverkon haltijoiden ja hakijoiden oikeuksista ja velvollisuuksista kapasiteetin myöntämisen osalta on määrättävä sopimuksissa tai säädettävä jäsenvaltioiden lainsäädännössä.
5. Jos hakija aikoo hakea ratakapasiteettia matkustajaliikenteen harjoittamista varten jäsenvaltiossa, jossa oikeutta käyttää rautatieinfrastruktuuria on rajoitettu direktiivin 2012/34/EU 11 artiklan mukaisesti, sen on ilmoitettava asiasta asianomaisille rataverkon haltijoille ja sääntelyelimille vähintään 18 kuukautta ennen sen aikataulun voimaantuloa, jota kapasiteettihakemus koskee. Jotta asianomaiset sääntelyelimet voisivat arvioida mahdolliset taloudelliset vaikutukset olemassa oleviin julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin, niiden on varmistettava, että kaikki toimivaltaiset viranomaiset, jotka ovat myöntäneet luvan matkustajaliikenteen harjoittamiseen kyseisellä julkisia palveluhankintoja koskevassa sopimuksessa määritellyllä reitillä, kaikki muut asiaankuuluvat toimivaltaiset viranomaiset, joilla on oikeus rajoittaa käyttöoikeuksia direktiivin 2012/34/EU 11 artiklan mukaisesti, ja kaikki rautatieyritykset, jotka panevat täytäntöön julkisia palveluhankintoja koskevaa sopimusta kyseisen henkilöliikenteen reitillä, saavat tästä tiedon viipymättä ja viimeistään 10 päivän kuluttua.

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

Kaikenlainen siirtäminen aiheuttaa sen, että kapasiteettia ei enää myönnetä asianomaisille.

Siirtona ei pidetä sitä, että jokin rautatieyrittäjä käyttää kapasiteettia sellaisen hakijan liiketoimintaan, joka ei itse ole rautatieyrittäjä.

27 artikla

Kapasiteetin myöntämismenettelyt

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

Myös kaikki muutokset myönnettyyn kapasiteettiin katsotaan kapasiteetin myöntämiseksi.

2. Hakijoilla on oikeus hakea usean verkon kapasiteettioikeuksia ja saada vastauksia tällaisiin hakemuksiin yhdessä paikassa ja yhdellä kertaa. Rataverkon haltijoiden on tehtävä yhteistyötä myöntäessään kapasiteettia usean verkon rautatiepalveluille, mukaan lukien erityisesti rautateiden kansainvälinen tavaraliikenne ja rautateiden kansainvälinen matkustajaliikenne.

Rataverkon haltijoiden on myönnettävä ja hallinnoitava usean verkon kapasiteettioikeuksia 28 artiklan mukaisesti.

3. Rataverkon haltijan on pidettävä luottamuksellisina tietoina hakijoiden sille toimittamiin tietoihin liittyviä liikesalaisuuksia.

4. Rataverkon haltijoiden on myönnettävä ratakapasiteetti digitaalisten välineiden ja digitaalisten palvelujen avulla 62 artiklan mukaisesti.

ENIM perustaa 62 artiklan mukaisesti usean verkon kapasiteettioikeuksia varten yhden yhteisen rajapinnan tai yhteisen järjestelmän, jotta kapasiteetin myöntämistä voi hallinnoida yhdessä paikassa ja yhdellä kertaa.

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

6. Rataverkon haltijan on peruutettava kapasiteettioikeus, jota on vähintään kuukauden mittaisen ajanjakson aikana käytetty vähemmän kuin verkkoselostuksessa on vahvistettu kynnysmääräksi, ellei tämä johdu sellaisista muista kuin taloudellisista syistä, joihin hakija ei voi vaikuttaa. ENIM määrittelee kynnysmäärän vaihteluvälit ja sisällyttää ne 6 artiklassa tarkoitettuun kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen.

Sääntelyelimen on valvottava tämän kohdan avointa ja syrjimätöntä soveltamista ja tutkittava vastaanotetut valitukset.

7. Jos rataverkon haltija peruuttaa usean verkon kapasiteettioikeudet 6 kohdan mukaisesti, kyseisestä rataverkon haltijasta vastaavan sääntelyelimen on ilmoitettava asiasta asianomaisille sääntelyelimille ja ENRRB:lle.

28 artikla

Usean verkon kapasiteettioikeuksien myöntämisen koordinointi

1. Jos rataverkon haltija vastaanottaa 27 artiklan 2 kohdan mukaisen usean verkon kapasiteettioikeuksia koskevan hakemuksen, sen on koordinoitava toimintaansa muiden asianomaisten rataverkon haltijoiden kanssa 53 artiklan mukaisesti.
2. Koordinoinnilla on erityisesti varmistettava
 - a) sellaisen keskitetyn yhteyspisteen nimeäminen, joka vastaa yhteydenpidosta hakijaan usean verkon kapasiteettioikeutta koskevan hakemuksen osalta ja josta on ilmoitettava hakijalle viipymättä hakemuksen vastaanottamisen jälkeen;
 - b) se, että usean verkon kapasiteettioikeus täyttää vähimmäislaatuvaatimukset, jotka koskevat verkkojen välistä yhdenmukaisuutta sekä sellaisia seikkoja kuin reititys, aikataulusuunnitelma, käytettävyys eri liikennöintipäivinä ja myöntämisen tila;
 - c) usean verkon kapasiteettioikeuksien myöntämismenettelyn johdonmukainen toteuttaminen, mukaan lukien erityisesti 36 artiklassa tarkoitetun sovitteluun perustuvan ristiriitojen ratkaisumekanismiin ja 37 artiklassa tarkoitetun virallisen ristiriitojen ratkaisumekanismiin käyttö;
 - d) myönnettyihin usean verkon kapasiteettioikeuksiin 4 jakson mukaisesti tehtävien muutosten koordinointi, jotta voidaan varmistaa usean verkon kapasiteettioikeuksien eheys kaikkina aikoina.

Jos rataverkon haltijat eivät nimeä keskitettyä yhteyspistettä, sen rataverkon haltijan, jonka verkossa ensimmäinen lähtöpaikka sijaitsee, on toimittava keskitettynä yhteyspisteenä kyseiseen kapasiteettihakemukseen liittyvissä tiedusteluissa.

3. Rataverkon haltijat eivät saa usean verkon kapasiteettioikeuksia koskevien hakemusten perusteella tarjota laadultaan huonompia kapasiteettioikeuksia kuin ne, joita ne tarjoavat yhtä verkkoa koskevien kapasiteettihakemusten perusteella.
4. Kun kyseessä on 40 artiklassa tarkoitettu korvaus kapasiteettioikeuksien muutoksista, usean verkon kapasiteettioikeus katsotaan yhdeksi kapasiteettioikeudeksi. Erityisesti yhtä verkkoa koskevasta ylivoimaisesta esteestä johtuvaa peruutusta on pidettävä ylivoimaisesta esteestä johtuvana peruutuksena koko sen kattaman reitin kapasiteettioikeuden osalta.
5. ENIM määrittelee yksityiskohtaiset menettelyt ja menetelmät tämän artiklan täytäntöönpanemiseksi sekä 2 kohdan b alakohdassa tarkoitetut vähimmäislaatuvaatimukset ja sisällyttää ne 6 artiklassa tarkoitettuun kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen.

Ratakapasiteetin ja palvelupaikkojen käyttöoikeuden myöntämiseen liittyvä yhteistyö

1. Sellaisten palvelupaikkojen ylläpitäjien, jotka antavat suuntaa antavia tietoja käytettävissä olevasta palvelupaikan kapasiteetista komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2017/2177¹² 6 artiklan 3 kohdan mukaisesti, on tehtävä yhteistyötä rataverkon haltijoiden kanssa tarjotakseen reittejä, joihin sisältyy rautateiden palvelupaikkojen kapasiteettia. Muut palvelupaikkojen ylläpitäjät voivat tehdä rataverkon haltijoiden kanssa sopimuksen kapasiteetin tarjoamisesta yhteisesti.
2. Rataverkon haltijoiden on esitettävä luettelo 1 kohdassa tarkoitetuista palvelupaikoista verkkoselostuksessa.
3. Rataverkon haltijoiden on varmistettava, että hakijat voivat hakea yhdessä paikassa ja yhdellä kertaa rautatieinfrastruktuuria ja 1 kohdassa tarkoitettuja palvelupaikkoja koskevia kapasiteettioikeuksia.
4. Edellä olevan 3 kohdan soveltamiseksi rataverkon haltijoiden ja palvelupaikkojen ylläpitäjien on koordinoitava kapasiteettia ja tarjottava kapasiteettioikeuksia, mukaan lukien kapasiteetti hakijan vaatimukset täyttävässä rautatiepalvelupaikassa, tai pyrittävä tarjoamaan toteuttamiskelpoinen vaihtoehto.
5. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen palvelupaikkojen ylläpitäjien on pyynnöstä tai tarvittaessa reaaliaikaisesti asetettava rataverkon haltijan saataville tiedot käytettävissä olevasta kapasiteetista digitaalisessa muodossa 62 artiklan mukaisesti.
6. Tämän artiklan soveltamiseksi ja 62 artiklan mukaisesti ENIM antaa suuntaviivat toiminnallisista ja teknisistä vaatimuksista rautateiden palvelupaikkojen ylläpitäjien ja rataverkon haltijoiden väliselle tietojenvaihdolle tämän artiklan soveltamiseksi. Palvelupaikkojen ylläpitäjät voivat pyytää vapautusta tämän artiklan soveltamisesta, sanotun kuitenkin rajoittamatta täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2017/2177 2 artiklan soveltamista. Tällaiset pyynnot on toimitettava sääntelyelimelle ja perusteltava asianmukaisesti. Sääntelyelimet voivat päättää jatkaa poikkeuksen voimassaoloa asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa.
7. ENRRB seuraa 7 kohdan soveltamista ja antaa suosituksia perusteista, joita käytetään poikkeuksia koskevien pyyntöjen arvioinnissa.

30 artikla

Aikataulu

1. Rataverkon haltijoiden on laadittava uusi aikataulu ennen kunkin aikataulukauden alkua. Aikataulukauden kesto on yksi vuosi.

¹² Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/2177, annettu 22 päivänä marraskuuta 2017, palvelupaikkojen ja rautatieliikenteeseen liittyvien palvelujen käyttöoikeudesta (EUVL L 307, 23.11.2017, s. 1).

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

2. Rataverkon haltijoiden on jatkuvasti päivitettävä aikataulua aikataulukauden loppuun saakka ottaen huomioon 33 artiklassa tarkoitetussa jatkuvassa suunnitteluprosessissa myönnetyn kapasiteetin, 34 artiklassa tarkoitetussa ad hoc -menettelyssä myönnetyn kapasiteetin, kapasiteettioikeuksiin 39 artiklan mukaisesti tehdyt muutokset ja 41 artiklan mukainen häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan yhteydessä tapahtuvan aikataulun muuttamisen.

31 artikla

Kapasiteetin myöntäminen puitesopimuksilla

1. Hakijalla on oikeus hakea ratakapasiteettia yhtä aikataulukautta pidemmäksi ajaksi. Rataverkon haltijan on myönnettävä tällainen kapasiteetti kyseisen hakijan kanssa tehdyillä puitesopimuksilla, jollei 3 ja 4 kohdasta muuta johdu, sanotun kuitenkaan rajoittamatta Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101, 102 ja 106 artiklan soveltamista.

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

Jäsenvaltiot voivat vaatia sääntelyelimen ennakko hyväksyntää puitesopimuksille.

2. Puitesopimuksen osapuolena olevan hakijan on pyydettävä puitesopimukseen sisältyvien kapasiteettieritelmien muuntamista vastaavaksi reitiksi kyseisen sopimuksen mukaisesti.
3. Rataverkon haltijat saavat tehdä puitesopimuksia vain, jos haettu kapasiteettioikeus on 11 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun strategisen kapasiteetin suunnittelun yhteydessä laadittujen suunnitteluasiakirjojen mukainen. Rataverkon haltijoiden on näissä suunnitteluasiakirjoissa ilmoitettava kapasiteetti, jonka ne aikovat varata käyttöoikeuksien myöntämiseen puitesopimuksilla.
4. Puitesopimukset eivät saa estää muita hakijoita tai liikennepalveluja käyttämästä kyseistä infrastruktuuria. Tätä varten rataverkon haltijoiden on vahvistettava puitesopimuksilla myönnettävän kapasiteetin enimmäisosuudet kokonaiskapasiteetista ja sisällytettävä ne verkkoselostukseen.
5. Puitesopimuksia on voitava muuttaa, jotta mahdollistetaan rautatieinfrastruktuurin entistä tehokkaampi käyttö, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 39 ja 40 artiklan soveltamista.
6. Puitesopimuksilla myönnettyjen kapasiteettioikeuksien muutoksista on maksettava korvaus 40 artiklan mukaisesti, lukuun ottamatta 5 kohdassa tarkoitettua tilannetta.

7. Puitesopimusten on periaatteessa katettava liitteessä I olevassa 5 jaksossa mainittu ajanjakso. Rataverkon haltija voi erityisissä tapauksissa hyväksyä lyhyemmän tai pitemmän keston. Liitteessä I olevassa 5 kohdassa mainittua ajanjaksoa pidemmät ajanjaksot on perusteltava uusien tulokkaiden erityisiä investointeja koskevalla vaatimuksella tai palvelun merkittävällä uutuudella.
8. Kun kyse on palveluista, joissa käytetään 24 artiklassa tarkoitettua erikoistunutta infrastruktuuria, joka edellyttää hakijan asianmukaisesti perustelemaa merkittäviä ja pitkäaikaisia investointeja, puitesopimuksia voidaan tehdä 15 vuodeksi. Pidemmästä kuin 15 vuoden kestosta voidaan sopia vain poikkeustapauksissa, erityisesti silloin, kun on kyse laajamittaisista ja pitkäaikaisista investoinneista ja tällaiset investoinnit katetaan sopimussitoumuksilla, joihin sisältyy monivuotinen kuoletussuunnitelma.
9. Rataverkon haltijoiden on sisällytettävä puitesopimuksilla myönnetty kapasiteetti 17 artiklassa tarkoitettuun kapasiteettimalliin ja 18 artiklassa tarkoitettuun kapasiteetin toimitussuunnitelmaan.
10. Jokaisen puitesopimuksen yleisten tietojen on oltava kaikkien asianosaisten saatavilla, mutta liikesalaisuudet on pidettävä luottamuksellisina.
11. Komissio voi sääntelyelinten, toimivaltaisten viranomaisten ja rautatieyritysten kokemusten sekä ENRRB:n toiminnan perusteella hyväksyä täytäntöönpanosäädöksen, jossa vahvistetaan tämän artiklan ja 33 artiklan yhdenmukaisessa soveltamisessa noudatettavan menettelyn ja perusteiden yksityiskohdat. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 72 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

32 artikla

Kapasiteetin myöntäminen vuotuisessa myöntämismenettelyssä

1. Rataverkon haltijan on laadittava tiettyä aikataulukautta koskevan aikataulun ensimmäinen operatiivinen versio seuraavien seikkojen perusteella:
 - a) vuotuisessa käyttöoikeuksien myöntämismenettelyssä vastaanotetut kapasiteettioikeuksia koskevat hakemukset;
 - b) kyseiseen aikataulukauteen liittyvät kapasiteettioikeudet, jotka on myönnetty puitesopimuksilla 31 artiklan mukaisesti;
 - c) kyseiseen aikataulukauteen liittyvät kapasiteettioikeudet, jotka myönnetään 33 artiklan mukaisessa jatkuvassa suunnitteluprosessissa.
2. Rataverkon haltijan on myönnettävä kapasiteetti samanaikaisella kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyllä, jotta voidaan mahdollisuuksien mukaan täyttää kaikki 1 kohdassa tarkoitettujen ratakapasiteettia koskevat hakemukset, jollei 5 ja 6 kohdasta muuta johdu. Rataverkon haltijan on mahdollisuuksien mukaan otettava huomioon kaikki hakijoihin kohdistuvat rajoitteet, mukaan lukien niiden liiketoimintaan kohdistuvat taloudelliset vaikutukset.

3. Jos kaksi tai useampi kapasiteettihakemus on keskenään ristiriidassa, rataverkon haltijoiden on ensin pyrittävä ratkaisemaan ristiriita 36 artiklassa tarkoitetun sovitteluun perustuvan neuvottelumenettelyn avulla.
4. Jos kapasiteettiristiriitaa ei ole saatu ratkaistua 3 kohdassa tarkoitetulla sovitteluun perustuvalla ristiriitojen ratkaisumekanismilla, rataverkon haltijoiden on sovellettava 37 artiklassa tarkoitettua virallista ristiriitojen ratkaisumekanismia.
5. Rataverkon haltijan on 18 ja 20 artiklan mukaisesti asetettava etusijalle hakemukset, jotka ovat kapasiteetin toimitussuunnitelmassa määritellyn ennalta suunnitellun kapasiteetin mukaisia. Tämän seurauksena rataverkon haltija voi joko hyväksyä tai hylätä hakemukset, jotka eivät ole kapasiteetin toimitussuunnitelman mukaisia.

Kun rataverkon haltija hyväksyy hakemuksia, jotka eivät ole kapasiteetin toimitussuunnitelman mukaisia, sen on pyrittävä säilyttämään yleinen tasapaino 18 artiklan 6 kohdassa lueteltujen kapasiteetin toimitussuunnitelman osatekijöiden välillä.

Kun rataverkon haltija hylkää hakemuksia, jotka eivät ole kapasiteetin toimitussuunnitelman mukaisia, sen on viipymättä ilmoitettava asianomaiselle hakijalle aikomuksestaan hylätä hakemus. Viimeksi mainitulla on oikeus tehdä valitus sääntelyelimelle.

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

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

7. Rataverkon haltijan on noudatettava liitteessä I olevassa 4 jaksossa esitettyä käyttöoikeuden myöntämismenettelyn aikataulua.
8. Rataverkon haltijan on otettava huomioon hakemukset, jotka on jätetty alkuperäisen määräajan jälkeen ja ennen liitteessä I olevassa 4 kohdassa vahvistettua lopullista määräaika. Tällaisissa tapauksissa rataverkon haltijoiden on myönnettävä kapasiteettioikeudet liitteessä I olevan 4 jakson 2 kohdan mukaisesti.
9. Rataverkon haltijan on pyrittävä tarjoamaan vaihtoehtoja toisen reitin kautta niiden aikataulua koskevien hakemusten osalta, jotka on vastaanotettu alkuperäisen määräajan jälkeen ja joissa esitettyjä tarpeita ei voida täyttää aikatauluun varatun jäännöskapasiteetin tai käytettävissä olevan ennalta suunnittele mattoman kapasiteetin avulla.
10. Rataverkon haltijan on kuultava asianomaisia osapuolia aikataululuonnoksesta. Asianomaisiin osapuoliin kuuluvat kaikki ratakapasiteettia hakeneet sekä muut osapuolet, jotka haluavat esittää huomautuksia siitä, miten aikataulu saattaa vaikuttaa niiden mahdollisuuksiin hankkia rautatiepalveluja aikataulukaudella.

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

33 artikla

Kapasiteetin myöntäminen jatkuvassa suunnitteluprosessissa

1. Rataverkon haltijoiden on myönnettävä kapasiteettia jatkuvassa suunnitteluprosessissa liitteessä I olevassa 6 kohdassa vahvistettujen määräaikojen mukaisesti. Rataverkon haltijoiden on varattava kapasiteettia tätä tarkoitusta varten 18 artiklassa tarkoitettussa kapasiteetin toimitussuunnitelmassa.
2. Jatkuvassa suunnitteluprosessissa myönnettyjä kapasiteettioikeuksia voivat olla seuraavat:
 - a) reitit tai kapasiteettieritelmät kaikilta liikennöintipäiviltä aikataulukaudella, joka käsittää hakemukseen sisältyvän ensimmäisen liikennöintipäivän;
 - b) kapasiteettieritelmät kaikilta aikataulukauden jälkeisiltä liikennöintipäiviltä, mukaan lukien ensimmäinen päivä, joka sisältyy liitteessä I olevassa 6 kohdassa määritettyä enimmäisaikaa koskevaan pyyntöön.

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

3. Rataverkon haltijoiden on myönnettävä jatkuvaan suunnitteluun varattu kapasiteetti liitteessä I olevan 5 jakson 2 kohdassa vahvistetun käyttöoikeuden myöntämisperiaatteen mukaisesti, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 18 artiklan soveltamista.
4. Rataverkon haltijat voivat 20 artiklassa vahvistettujen sääntöjen ja menettelyjen mukaisesti kieltäytyä myöntämästä kapasiteettia jatkuvaa suunnittelua koskevien hakemusten perusteella, jos hakemukset eivät ole 18 artiklan mukaisesti hyväksytyn kapasiteetin toimitussuunnitelman mukaisia. Kieltäytymisestä on ilmoitettava hakijalle viipymättä. Hakijalla on oikeus tehdä valitus sääntelyelimelle.
5. Rataverkon haltijoiden on ilmoitettava sääntelyelimelle kaikista vastaanotetuista kapasiteettihakemuksista, jotka eivät sovi kapasiteetin toimitussuunnitelmassa määriteltyihin käytettävissä olevan kapasiteetin parametreihin, riippumatta siitä, onko ne hyväksytty vai hylätty. Näiden tietojen perusteella sääntelyelimen on annettava vähintään kahden vuoden välein lausunto, jossa voidaan suositella rataverkon haltijalle kapasiteettimallin muuttamista.
6. Rataverkon haltijan on sääntelyelimelle tehdyn ilmoituksen tai sääntelyelimen suosituksen jälkeen hylättävä jatkuvaa suunnittelua koskevat hakemukset, jos ne ovat luonteeltaan toistuvia ja täyttävät 31 artiklan mukaisesti puitesopimuksilla tavallisesti myönnetyn kapasiteetin ominaisuudet. Sääntelyelimen on ilmoitettava ENRRB:lle tällaisista päätöksistä ja suosituksista ja varmistettava tämän kohdan johdonmukainen soveltaminen.

34 artikla

Kapasiteetin myöntäminen ad hoc -menettelyssä

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

Ad hoc -menettelyssä myönnettyt kapasiteettioikeudet on myönnettävä reittien muodossa.

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

35 artikla

Ratatöistä johtuvien kapasiteettirajoitusten suunnittelu

1. Rataverkon haltijoiden on suunniteltava 18 artiklassa tarkoitettuun kapasiteetin toimitussuunnitelmaan sisällyttämättä ratatöistä johtuvat kapasiteettirajoitukset mahdollisimman varhaisessa vaiheessa.
2. Rataverkon haltijoiden on ratatöitä suunnitellessaan rajoitettava kapasiteettimalliin tai kapasiteetin toimitussuunnitelmaan sisältyvään ennalta suunniteltuun kapasiteettiin kohdistuvaa vaikutusta siinä määrin kuin se on mahdollista.
3. Jos ratatöistä johtuvan kapasiteettirajoituksen suunnittelu edellyttää 39 artiklassa tarkoitettua myönnetyn kapasiteettioikeuden muutosta, asianomaisella hakijalla tai asianomaisilla hakijoilla on oikeus 40 artiklassa tarkoitettuun korvaukseen.
4. Jos ratatöistä johtuvan kapasiteettirajoituksen suunnittelu edellyttää 39 artiklassa tarkoitettua myönnetyn kapasiteettioikeuden muutosta, rataverkon haltijan on tehtävä kaikkensa tarjotakseen asianomaisille hakijoille vaihtoehtoisia kapasiteettia.

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

5. Kun ratatöitä suunnitellaan tämän artiklan mukaisesti, rataverkon haltijoiden on noudatettava liitteessä I olevassa 3 jaksossa esitettyä aikataulua.
6. Rataverkon haltijoiden on sisällytettävä kaikki ratatöistä johtuvat kapasiteettirajoitukset kapasiteettimalliin ja kapasiteetin toimitussuunnitelmaan riippumatta siitä, milloin ne on suunniteltu.

Sovitteluun perustuva ristiriitojen ratkaisumekanismi ja hakemusten yhteensovittaminen

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

Rajoittamatta 27 artiklan 3 kohdan soveltamista ja edellyttäen, että kaikki hakijat suostuvat siihen, rataverkon haltija voi hakemusten yhteensovittamisen helpottamiseksi ottaa yhteyttä kaikkiin hakijoihin, jotka mahdollisesti osallistuvat ristiriidan ratkaisemiseen.
4. Kotimaan rautatieliikenteen kapasiteettihakemusten yhteensovittamista koskevat periaatteet on esitettävä verkkoselostuksessa.
5. Jos ratakapasiteettia koskevissa hakemuksissa esitettyjä tarpeita ei voida täyttää ilman yhteensovittamista, rataverkon haltijan on pyrittävä yhteensovittamisen avulla täyttämään kaikki pyynnöt.
6. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevia riitoja varten on käytettävissä riitojenratkaisujärjestelmä, jotta tällaiset riidat voidaan ratkaista nopeasti, tämän rajoittamatta olemassa olevien muutoksenhakumenettelyjen ja direktiivin 2012/34/EU 56 artiklan soveltamista. Järjestelmä on vahvistettava verkkoselostuksessa, joka koskee kotimaan rautatieliikenteen kapasiteettihakemuksia. Jos tätä järjestelyä käytetään, päätös on tehtävä kymmenen työpäivän kuluessa.

7. Kun on kyse usean verkon kapasiteettia koskevista hakemuksista, on sovellettava 1, 2 ja 3 kohdassa tarkoitettua sovitteluun perustuvaa ristiriitojen ratkaisumekanismia 53 artiklan mukaisesti, ja verkon koordinaattori on osallistuttava siihen.
8. ENIM laatii suuntaviivat sovitteluun perustuvasta ristiriitojen ratkaisumekanismista usean verkon kapasiteettia koskevien hakemusten tapauksessa ja sisällyttää ne 6 artiklassa tarkoitettuun kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen.

37 artikla

Virallinen ristiriitojen ratkaisumekanismi, joka perustuu sosioekonomisiin ja ympäristöön liittyviin kriteereihin

1. Jos 36 artiklassa tarkoitetuilla sovitteluun perustuvilla ristiriitojen ratkaisumekanismilla ei ole ratkaistu kapasiteettiristiriitaa, rataverkon haltijoiden on myönnettävä ratakapasiteetti 8 artiklan mukaisesti.
2. Virallisen ristiriitojen ratkaisumenettelyn yhteydessä usean verkon kapasiteettioikeuksia koskevat hakemukset on otettava huomioon kokonaisuudessaan. Jos 8 artiklan 6 kohdan mukaisesti sovelletaan erilaisia kansallisia parametreja, kyseisiä parametreja on käytettävä kyseisten osuuksien osalta.
3. Jos kilpailevat kapasiteettihakemukset koskevat ominaisuuksiltaan ja sosioekonomiselta profiililtaan samanlaisia rautatieliikennepalveluja, rataverkon haltijan on myönnettävä kapasiteetti huutokaupan perusteella tai siten, että mahdollisimman moni hakija saa käyttöoikeuden. Jälkimmäisen menetelmän soveltaminen edellyttää sääntelyelimen hyväksyntää.

38 artikla

Kapasiteetin myöntämismenettelyjen aikataulu

1. Rataverkon haltijan ja hakijoiden on noudatettava liitteessä I olevassa 4, 5, 6 ja 7 jaksossa esitettyä kapasiteetin myöntämismenettelyn aikataulua.
2. Rataverkon haltijat voivat päättää kapasiteetin myöntämistä koskevan aikataulun jaksoista ja määräajoista, jotka poikkeavat tässä asetuksessa ja direktiivin 2012/34/EU liitteessä VI olevan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitetuista jaksoista ja määräajoista, jos kansainvälisten reittien perustamisella yhteistyössä kolmansien maiden rataverkon haltijoiden kanssa verkossa, jonka raideleveys poikkeaa unionin pääasiallisen rataverkon raideleveydestä, on merkittävä vaikutus kapasiteetin myöntämismenettelyn aikatauluun yleensä.
3. Siirretään komissiolle valta antaa 71 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitteessä I olevaa 4, 5, 6 ja 7 jaksoa, jotta voidaan varmistaa tehokas myöntämismenettely ja ottaa huomioon asianomaisten sidosryhmien suunnittelua koskevat, toiminnalliset, tekniset ja kaupalliset edut, jotka liittyvät aikataulusuunnitteluun ja kapasiteetin myöntämiseen.

4 JAKSO

Mukauttaminen ja aikataulun muuttaminen

39 artikla

Kapasiteetin käyttöoikeuden muutokset myöntämisen jälkeen

1. Rataverkon haltijat voivat muuttaa hakijalle myönnettyjä kapasiteettioikeuksia omasta aloitteestaan ainoastaan tämän asetuksen mukaisesti. Hakijat voivat milloin tahansa pyytää muutoksia myönnettyyn kapasiteettiin. Peruutusta pidetään tietyn tyyppisenä muutoksena.

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

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

Rataverkon haltijat voivat ilmoittaa eri määräajat yhden verkon kapasiteettioikeuksien myöntämiseksi ja usean verkon kapasiteettioikeuksien myöntämiseksi. Rataverkon haltijoiden on annettava verkkoselostuksessa tiedot reitin rakentamiseen tarvittavasta ajasta. Tämä aika ei saa olla pidempi kuin liitteessä I olevassa 8 kohdassa mainitut määräajat.

4. Kapasiteettioikeuden muuttuessa sovellettavissa säännöissä ja menettelyissä on otettava huomioon kapasiteettioikeuden muutoksen toiminnallinen ja kaupallinen vaikutus hakijaan. Tätä varten muutokset on luokiteltava niiden vaikutuksen perusteella tämän artiklan 8 kohdan mukaisesti, ja niiden on johdettava 40 artiklassa tarkoitettujen korvausten eri tasoihin.
5. Jos usean verkon kapasiteettioikeutta muutetaan, asianomaisten rataverkon haltijoiden on pyrittävä kaikin kohtuullisin keinoin varmistamaan kapasiteettioikeuksien keskinäinen johdonmukaisuus koko liikennöinnin ajan.

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

6. Tätä asetusta sovellettaessa katsotaan, että jos rautatieyhtiö ei käytä myönnettyä kapasiteettioikeutta, se rinnastetaan peruuttamiseen kyseisenä liikennöintipäivänä.

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

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

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

Näissä yhdenmukaistetuissa menettelyissä on erotettava toisistaan muutokset, joilla on kaupalliselta ja toiminnalliselta kannalta suuri vaikutus hakijoihin ja rautatieyrityksiin, ja muutokset, joilla on vähäisiä vaikutuksia. Kriteereissä, joita käytetään luokiteltaessa muutos merkittäväksi, on otettava huomioon muun muassa rautatieyrityksen kyky suorittaa palvelu sopimusvelvoitteidensa mukaisesti, viivästyksistä lähdössä tai reitin muutokset, jotka lisäävät etäisyyttä, matkustusaikaa, radan käyttömaksuja tai muita asiaan liittyviä kustannuksia, sekä kynnysarvot näille muutoksille. Vaikutuksiltaan merkittäviin muutoksiin sovelletaan tiukempia kriteerejä.

9. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 71 artiklan mukaisesti liitteessä I olevan 8 jakson muuttamiseksi, jotta voidaan varmistaa mukauttamisen ja aikataulun muuttamisen tehokkuus ottaen huomioon asianomaisten sidosryhmien suunnitteluun liittyvät, toiminnalliset, tekniset ja kaupalliset näkökohdat.

40 artikla

Korvaus kapasiteettioikeuksien muutoksista

1. Jos rataverkon haltija tai hakija ei täytä myönnettyä kapasiteettioikeutta koskevia sitoumuksiaan ja jos tämä johtaa 39 artiklan mukaisesti merkittäväksi luokiteltuun muutokseen, muutoksen aiheuttavan osapuolen on maksettava toiselle osapuolelle korvaus.
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettua korvausta ei makseta ylivoimaisen esteen sattuessa.
3. ENRRB:n kuulemisen jälkeen ENIM määrittelee yhdenmukaistetut ehdot, joiden perusteella korvaus maksetaan. Näissä ehdoissa on otettava huomioon 39 artiklan 4 ja 8 kohdassa vahvistetut säännöt. ENIM sisällyttää nämä ehdot 6 artiklassa tarkoitettuun kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen. ENRRB julkaisee lausunnon ENIMin määrittelemistä olosuhteista.
4. Kun sääntelyelin on antanut hyväksyntänsä, rataverkon haltijoiden on vahvistettava verkkoselostuksessa niiden korvausten tasot, jotka hakijoiden on maksettava.

Sääntelyelimen on rataverkon haltijan ehdotuksesta ja hakijoita ja mahdollisia hakijoita kuultuaan vahvistettava rataverkon haltijan maksettavaksi tulevan korvauksen tasot. Rataverkon haltijan on julkaistava nämä tiedot verkkoselostuksessa.

Korvaustasojen on oltava sellaiset, että ne tarjoavat rataverkon haltijalle ja hakijoille tehokkaita kannustimia noudattaa kapasiteetin suunniteltua käyttöä ja minimoida häiriöt. Tasojen on oltava oikeasuhteisia ja syrjimättömiä.

Rataverkon haltijat ja sääntelyelimet voivat asettaa erilaisia korvaustasoja riippuen muutoksen vaikutuksista ja siitä, voidaanko kapasiteetti myöntää uudelleen toisen hakijan käytettäväksi. Tasoissa on erityisesti otettava huomioon 39 artiklan 4 ja 8 kohdan säännöt, muutoksen pyytämisestä tai toteuttamisesta junan kulkuun jäljellä oleva aika ja kapasiteettioikeuteen sisältyvän rautatieinfrastruktuurin käyttöaste.

5. Kun on kyse usean verkon kapasiteettioikeuksista, velvollisuus maksaa korvaus hakijalle koskee yhtä tai useampaa rataverkon haltijaa, joka on tai jotka ovat vastuussa kapasiteettioikeuden muutoksesta, ottaen huomioon kapasiteettioikeus kokonaisuudessaan ja, jos vastuussa on useampi kuin yksi rataverkon haltija, niiden verkkojen pituuden osuus kapasiteettioikeudesta. Korvaus koko kapasiteettioikeudesta ei saa ylittää rataverkon haltijan myöntämästä kapasiteettioikeudesta maksettavaa korvausta kerrottuna kolmella.
6. Sääntelyelinten on päätettävä erimielisyyksistä, jotka koskevat kapasiteettioikeuden muutoksen syytä tai korvauksen viivästymistä, ja niiden on tehtävä päätös viipymättä ja kuukauden kuluessa kaikkien tarvittavien tietojen keräämisestä muutoksen syyn arvioimiseksi. Sääntelyelinten on tiedotettava tällaisista päätöksistä ENRRB:lle ja ne voivat kuulla sitä. ENRRB varmistaa, että tällaiset päätökset ovat johdonmukaisia ja perustuvat yhteisesti tunnustettuihin periaatteisiin.
7. Komissio voi hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan edellytykset, joiden perusteella korvaukset maksetaan, sekä kapasiteettioikeuksien muutosten luokittelu ja korvaustasojen vahvistamismenetelmät. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 72 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

41 artikla

Aikataulun muuttaminen häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan yhteydessä

1. Jos kyseessä on 46 artiklassa tarkoitettu verkon häiriö tai 47 artiklassa tarkoitettu kriisitilanne, asianomaisen rataverkon haltijan tai asianomaisten rataverkon haltijoiden on pyrittävä kaikin mahdollisin tavoin aikatauluttamaan uudelleen liikenne, johon häiriö vaikuttaa. Tätä varten rataverkon haltijoiden on myönnettävä ratakapasiteettia liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan rajat ylittävää koordinoitua koskevien 44 artiklassa tarkoitetun eurooppalaisen kehyksen mukaisesti 19 artiklan mukaisesti laadittujen valmiussuunnitelmien perusteella ja tiiviissä yhteistyössä operatiivisten sidosryhmien ja tarvittaessa muiden asianomaisten sidosryhmien kanssa.
2. ENIMin on laadittava ja hyväksyttävä suuntaviivat ratakapasiteetin hallinnoimiseksi ja myöntämiseksi verkon häiriötilanteessa avoimella ja syrjimättömällä tavalla.

ENIMin on erityisesti annettava suuntaviivat samanaikaisen kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyn ja ensin tullutta palvellaan ensin -periaatteen soveltamisesta.

Jos sovelletaan samanaikaista kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyä, ENIM antaa suuntaviivat sovellettavista menettelyistä, joihin kuuluu tarvittaessa 36 artiklassa tarkoitetun sovitteluun perustuvan ristiriitojen ratkaisumenettelyn ja 37 artiklassa tarkoitetun virallisen ristiriitojen ratkaisumenettelyn soveltaminen. ENIM sisällyttää nämä suuntaviivat 6 artiklassa tarkoitettuun kapasiteetin hallintaa koskevaan eurooppalaiseen kehykseen.

3. Aikataulun muuttamisen yhteydessä rataverkon haltijat eivät saa yksipuolisesti muuttaa tai peruuttaa olemassa olevia kapasiteettioikeuksia häiriötä hallitakseen. Sääntelyelinten, rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten kokemusten sekä ENIMin ja ENRRB:n toiminnan perusteella komissio voi kuitenkin hyväksyä täytäntöönpanosäädöksen, jossa vahvistetaan perusteet ja menettelyt aikataulun muuttamiselle, johon lukeutuvat myös yksipuoliset muutokset rataverkon haltijoiden myöntämiin kapasiteettioikeuksiin verkkohäiriöiden hallitsemiseksi. Kyseinen täytäntöönpanosäädös hyväksytään 72 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.
4. Rataverkon haltijat ja hakijat voivat tehdä vapaaehtoisesti sopimuksia tiettyjen kapasiteettioikeuksien korvaamisesta verkon häiriötilanteessa. Tällaiset sopimukset on mainittava 19 artiklassa tarkoitetussa valmiussuunnitelmassa.
5. Jos verkkohäiriö vaikuttaa useamman kuin yhden verkon liikenteeseen, asianomaisten rataverkon haltijoiden on koordinoitava vaihtoehtoisen kapasiteetin myöntämistä 53 artiklan ja 44 artiklassa tarkoitetun liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan rajat ylittävää koordinoitua koskevan eurooppalaisen kehyksen mukaisesti.

III LUKU

LIIKENTEEN, HÄIRIÖIDEN JA KRIISIEN HALLINTA

42 artikla

Liikenteenhallinta, häiriönhallinta ja kriisinhallinta

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

Tätä varten rataverkon haltijoiden on toteutettava

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

- c) liikenteenhallinta kriisitilanteissa 47 artiklan mukaisesti.
2. Laajamittaisissa kriisitilanteissa sekä liikennealalla että sen ulkopuolella jäsenvaltiot voivat toteuttaa toimenpiteitä, jotka poikkeavat normaaleissa tilanteissa sovellettavista säännöistä 47 artiklan mukaisesti. Tällaisissa tapauksissa ja tarvittaessa rataverkon haltijoiden on hyväksyttävä erityiset säännöt ja menettelyt ja sovellettava niitä 47 artiklassa säädetyin edellytyksin.
3. Rataverkon haltijoiden on liikennettä hallinnoidessaan noudatettava 2 artiklassa vahvistettuja periaatteita.

Rataverkon haltijoiden on erityisesti minimoitava häiriöt ja niiden vaikutukset rautatieliikenteeseen ja

- a) varmistettava nopea ja koordinoitu reagointi häiriöihin erityisesti verkkohäiriöiden ja kriisitilanteiden yhteydessä;
- b) vakautettava ja optimoitava rautatieliikennettä koko verkon häiriöiden ja kriisien keston ajan;
- c) tarjottava merkityksellisiä, tarkkoja ja ajantasaisia tietoja operatiivisille sidosryhmille ja muille asianomaisille osapuolille, erityisesti viranomaisille, jotka vastaavat kriisitilanteiden hallinnasta rautatiealan ulkopuolella. Nämä tiedot on annettava asianmukaisin keinoin, mukaan lukien 62 artiklassa tarkoitetut keinot.

43 artikla

Liikenteenhallintaa ja häiriönhallintaa koskevat säännöt ja menettelyt

1. Rataverkon haltijoiden on otettava käyttöön säännöt ja menettelyt, joilla hallitaan junaliikenteen poikkeamia aikataulusta. Nämä säännöt ja menettelyt on julkaistava direktiivin 2012/34/EU 27 artiklassa tarkoitetussa verkkoselostuksessa, ja niiden on katettava liikenteenhallinta tämän asetuksen 42 artiklan 1 kohdan a, b ja c alakohdassa tarkoitetuissa tilanteissa.
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitetuilla säännöillä ja menettelyillä on pyrittävä minimoimaan aikataulusta poikkeamisen kokonaisvaikutus rautatieliikenteeseen ottaen huomioon kaikenlaisen liikenteen tarpeet. Periaatteisiin voivat kuulua eri liikennetyyppien välisen hallinnan ensisijaisuussäännöt sekä menettelyt, kriteerit ja tavoitteet, joita on sovellettava optimointiin perustuvassa lähestymistavassa, joka perustuu kohdetoiminnan optimointiin, esimerkkinä viivästysminuuttien tai normaaliin toimintaan palaamiseen kuluvan ajan minimointi, eksplisiittisten ensisijaisuussääntöjen sijaan.
3. Jos tekninen vika tai onnettomuus aiheuttaa junaliikenteen häiriön, rataverkon haltijan on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet tilanteen palauttamiseksi ennalleen. Tätä varten sen on pantava täytäntöön valmiussuunnitelma 19 artiklan mukaisesti. Jos ilmenee häiriö, jolla voi olla vaikutusta rajat ylittävään liikenteeseen, asianomaisten rataverkon haltijoiden on tehtävä yhteistyötä rajat ylittävän liikenteen

palauttamiseksi normaaliksi 44 artiklassa tarkoitetun liikenteen, häiriöiden ja kriisien hallinnan koordinointia koskevan eurooppalaisen kehyksen mukaisesti.

4. Vahvistaessaan 1 kohdassa tarkoitettuja sääntöjä ja menettelyjä rataverkon haltijoiden on otettava mahdollisimman tarkasti huomioon 44 artiklassa tarkoitettu liikenteen, häiriöiden ja kriisien hallinnan koordinointia koskeva eurooppalainen kehys. Niiden on esitettävä verkkoselostuksessa perustelut kaikille poikkeamisille liikenteen, häiriöiden ja kriisien hallinnan koordinointia koskevassa eurooppalaisessa kehyksessä vahvistetuista yhteisistä säännöistä ja menettelyistä.

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

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

6. Jäsenvaltiot voivat vaatia rautatieyrityksiä osallistumaan sen varmistamiseen, että turvallisuusstandardit ja säännöt pannaan täytäntöön, ja valvomaan itse niiden noudattamista omalta osaltaan.

44 artikla

Eurooppalainen kehys rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinoimiseksi

1. ENIM kehittää ja hyväksyy eurooppalaisen kehyksen rajat ylittävän liikenteen, liikennehäiriöiden hallinnan ja kriisinhallinnan koordinoimiseksi 42 artiklan mukaisesti viimeistään [12 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta].

ENIM kehittää yhteistyössä operatiivisten sidosryhmien ja asianomaisten osapuolten kanssa eurooppalaisen kehyksen rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinoimiseksi 54 artiklassa tarkoitetun kuulemismenettelyn avulla ottaen huomioon asetuksen (EU) 2012/2085 IV osastossa perustetun Euroopan rautatiet -yhteisyrityksen työn.

2. Rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinointia koskevassa eurooppalaisessa kehyksessä on annettava suuntaviivat rataverkon haltijoiden, rautatieyritysten ja muiden operatiivisten sidosryhmien väliseen koordinointiin.
3. Erityisesti liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan rajat ylittävää koordinointia koskeva eurooppalainen kehys sisältää liitteessä V luetellut osatekijät.

45 artikla

Liikenteenhallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinointi

Rataverkon haltijoiden on koordinoitava liikenteen hallintaa 53 artiklan mukaisesti ja 44 artiklassa tarkoitetun liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan rajat ylittävää koordinoitua koskevan eurooppalaisen kehyksen pohjalta.

Koordinoinnilla varmistetaan erityisesti seuraavat:

- a) kansainvälisen rautatieliikenteen toiminta häiriintyy mahdollisimman vähän sekä säännöllisessä liikenteessä että häiriötilanteissa;
- b) rajat ylittäviin osuuksiin liittyvät erityishaasteet, jotka johtuvat muun muassa rajallisesta yhteentoimivuudesta infrastruktuurin, teknisten laitteiden ja toimintojen, henkilöstöön liittyvien kieli- ja koulutusvaatimusten sekä hallinnollisten tai rajamuodollisuuksien osalta, otetaan asianmukaisesti huomioon;
- c) tehokas ajantasaisten ja merkityksellisten tietojen vaihto rataverkon haltijoiden, hakijoiden, rautatieyritysten ja muiden operatiivisten sidosryhmien välillä sekä tarvittaessa kaikkien asiaankuuluvien EU:n tason kriisinhallintarakenteiden välillä, myös 62 artiklan mukaisesti.

46 artikla

Verkon häiriöt

1. Jos poikkeama johtaa tai todennäköisesti johtaa verkon toiminnan rajoituksiin, jotka edellyttävät operatiivisilta sidosryhmiltä yhteisiä toimia liikenteen parhaan mahdollisen hallinnan varmistamiseksi rajoitusten aikana, asianomaisten rataverkon haltijoiden on arvioitava poikkeaman todennäköinen kesto ja vaikutus kaikkien saatavilla olevien tietojen ja aiemman kokemuksen perusteella.

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

2. Jos poikkeamalla on tai todennäköisesti on vaikutuksia useampaan kuin yhteen verkkoon, sen rataverkon haltijan, jonka verkossa poikkeama tapahtui, on ilmoitettava usean verkon häiriöstä ja koordinoitava toimia 44, 45 ja 53 artiklan mukaisesti.
3. ENIM määrittelee yhdenmukaistetun menetelmän verkon häiriöiden todennäköisen keston ja vaikutusten arvioimiseksi ja sisällyttää sen 44 artiklassa tarkoitettuun eurooppalaiseen kehykseen liikenteen ja kriisinhallinnan koordinoimiseksi.
4. Rataverkon haltijan on ilmoitettava asianomaisille osapuolille mahdollisimman pian erityisesti poikkeamasta johtuvasta ratakapasiteetin puutteesta.

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

5. Verkon koordinaattori kerää tietoja verkon häiriöistä, analysoi reagointia, tekee johtopäätöksiä tällaisten poikkeamien hallinnan tehokkuudesta ja kuulee operatiivisia

sidosryhmiä 54 artiklan mukaisesti ja raportoi ENIMille ja suorituskyvyn tarkastuselimelle.

6. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 71 artiklan mukaisesti liitteen VI muuttamiseksi, jotta voidaan varmistaa verkkohäiriöiden vaikuttava ja tehokas hallinta ottaen huomioon asianomaisten sidosryhmien suunnitteluun liittyvät, toiminnalliset, tekniset ja kaupalliset näkökohdat.

47 artikla

Kriisitilanteet

1. Kun kyse on yleiseen turvallisuuteen liittyvistä kriiseistä, terveysepidemioista, luonnonkatastrofeista tai ympäristö-, puolustus- ja turvallisuuskriiseistä, joilla on tai odotetaan olevan ratkaiseva vaikutus rautatieliikennepalvelujen tarjontaan tai kysyntään, jäsenvaltiot voivat soveltaa kiireellisiä toimenpiteitä, joihin tämän asetuksen säännöistä poiketen kuuluvat
 - a) kapasiteettioikeuksien peruuttaminen ilman korvausta;
 - b) kapasiteetin hallintaa ja erityisesti niukan ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevat vaihtoehtoiset periaatteet, säännöt ja menettelyt;
 - c) liikenteenhallinnan vaihtoehtoiset menettelyt;
 - d) vaihtoehtoisten reittiosuuksien käyttö;
 - e) kapasiteetin toimitussuunnitelmien muuttaminen.

Asianomaisen jäsenvaltion on varmistettava, että kiireelliset toimenpiteet ovat mahdollisuuksien mukaan tässä asetuksessa säädettyjen kapasiteetin ja liikenteen hallinnan periaatteiden mukaisia ja että niissä hyödynnetään olemassa olevia 19 artiklan mukaisesti laadittuja suunnitelmia. Niiden on koordinoitava tällaiset kiireelliset toimenpiteet muiden jäsenvaltioiden kanssa.

2. Asianomaisen jäsenvaltion on viipymättä ilmoitettava komissiolle ja ENIMille päätöksestään soveltaa kiireellisiä toimenpiteitä ja esitettävä perustelut ja kuvaus kyseisistä toimenpiteistä ja niiden soveltamisen odotetusta kestosta. Jäsenvaltioiden on tarvittaessa ilmoitettava asiasta myös komissiolle ja [sisämarkkinoiden hätävälineestä annetun asetuksen] 8 artiklassa tarkoitetuille keskusyhteystoimistoille.
3. Rataverkon haltijan on nimettävä 60 artiklassa tarkoitettu yhteysyksikkö, joka tiedottaa kiireellisistä toimenpiteistä komissiolle, ENIMille, muille rataverkon haltijoille ja muille asianomaisille osapuolille ja auttaa koordinoimaan tällaisia toimenpiteitä.
4. Jos hätätoimenpiteillä on merkittävä vaikutus rajat ylittävään liikenteeseen, rataverkon haltijoiden on koordinoitava toimintaansa keskenään 53 ja 54 artiklan mukaisesti. Komissio ja asianomaiset jäsenvaltiot osallistuvat koordinointiin 53 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaisten erityisten koordinointirakenteiden kautta.

5. Säätelyelinten ja ENRRB:n on komission pyynnöstä annettava komissiolle lausuntonsa kiireellisistä toimenpiteistä komission asettamassa määräajassa. Komissio voi tehdä päätöksiä, joissa jäsenvaltiota vaaditaan kumoamaan kiireelliset toimenpiteet, jos niitä ei pidetä välttämättöminä.
6. Jäsenvaltioiden on toimitettava päivitettyt tiedot tarvittaessa tai komission pyynnöstä. Jäsenvaltioiden on toimitettava kaikki komission vaatimat tiedot kiireellisistä toimenpiteistä komission asettamissa määräajoissa.
7. Kriisitilanteiden hallinnasta vastaavat viranomaiset, mukaan lukien sotilas-, pelastuspalvelu- ja muut viranomaiset, voivat järjestää harjoituksia, joissa simuloidaan tämän artiklan soveltamisalaan kuuluvia kriisitilanteita. Tällaisissa tapauksissa rataverkon haltijan on myönnettävä kapasiteettia tarpeen mukaan ja tarvittaessa peruutettava myönnettyjä kapasiteettioikeuksia. Asianomaisten viranomaisten on maksettava korvaus asianomaisille hakijoille 40 artiklan mukaisesti.

48 artikla

Liikenteenhallintaa koskeva tietojenvaihto

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

Asianomaiset osapuolet voivat käyttää näitä tietoja ainoastaan tämän asetuksen soveltamiseksi sekä direktiivin (EU) 2016/797 ja sen nojalla annettujen täytäntöönpanosäädösten soveltamiseksi, jollei sopimuksissa toisin määrätä.
2. Tiedot on asetettava saataville 62 artiklan mukaisesti.
3. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 71 artiklan mukaisesti liitteen VIII muuttamiseksi sen varmistamiseksi, että siinä otetaan huomioon direktiivin (EU) 2016/797 mukaisesti hyväksytyissä asiaankuuluvissa täytäntöönpanosäädöksissä vahvistettuihin yhteentoimivuuden teknisiin eritelmiin mahdollisesti tehtävät muutokset ja että siinä otetaan huomioon asianomaisten sidosryhmien suunnitteluun liittyvät, toiminnalliset, tekniset ja kaupalliset näkökohdat.

IV LUKU SUORITUSKYVYN TARKASTELU

49 artikla

Suorituskyvyn tarkastelua koskevat yleiset periaatteet

1. ENIM seuraa ja vertailee rautateiden infrastruktuuripalvelujen suorituskykyä direktiivin 2012/34/EU 7 f artiklan d alakohdan mukaisesti ottaen huomioon tämän asetuksen 2 artiklassa vahvistetut yleiset tavoitteet. Rataverkon haltijoiden on myös seurattava rautatieliikennepalvelujen suorituskykyä.
2. Tätä varten rataverkon haltijoiden on vahvistettava omat suorituskykytavoitteensa direktiivin 2012/34/EU 8 artiklan 3 kohdassa tarkoitetussa suunnitelmassa ottaen huomioon kyseisen direktiivin 30 artiklassa tarkoitetuissa sopimuksissa asetetut tavoitteet. Niiden on otettava käyttöön ja toteutettava menettelyt, joilla seurataan edistymistä tavoitteiden saavuttamisessa ja raportoidaan siitä, määritetään operatiivisten sidosryhmien osalta suorituskykypuutteiden syyt sekä suunnitellaan ja toteutetaan korjaavia toimenpiteitä suorituskyvyn parantamiseksi. Näissä menettelyissä on otettava huomioon tämän asetuksen 50 artiklassa tarkoitettu suorituskyvyn tarkastelua koskeva eurooppalainen kehys. Rataverkon haltijoiden on esitettävä verkkoselostuksessa selitys, jos suorituskyvyn tarkastelua koskevassa eurooppalaisessa kehyksessä vahvistetuista yhteisistä menettelyistä poiketaan.
3. ENIM tekee eurooppalaisten koordinaattoreiden kanssa yhteistyötä suorituskyvyn tarkasteluissa [uuden TEN-T-asetuksen] 18 artiklassa vahvistettujen eurooppalaisia liikennekäytäviä koskevien operatiivisten vaatimusten mukaisesti.

50 artikla

Suorituskyvyn tarkastelua koskeva eurooppalainen kehys

1. ENIM perustaa ja panee täytäntöön viimeistään [12 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta] suorituskyvyn tarkastelua koskevan eurooppalaisen kehyksen. Kehyksessä on otettava huomioon erityisesti 2 artiklan 3 kohdassa, 8 artiklan 4 kohdassa ja 42 artiklan 3 kohdassa määritellyt periaatteet sekä [uuden TEN-T-asetuksen 18 artiklassa] säädetyt toiminnalliset vaatimukset, suorituskykytavoitteet ja tavoitearvot.
2. Eurooppalaisen kehyksen on katettava liitteessä VII esitetyt suorituskyvyn osa-alueet. Tämä koskee erityisesti seuraavia tietoja:
 - a) luettelo liitteessä VII esitetyillä suorituskyvyn osa-alueilla käsiteltävistä ensisijaisista suorituskykyyn liittyvistä kysymyksistä;
 - b) suorituskykyindikaattorit, joiden avulla voidaan seurata edistymistä suorituskykykysymyksissä, mukaan lukien menetelmät ja tietovaatimukset tällaisten indikaattoreiden laskemiseksi;
 - c) perusteet ja menettelyt suorituskykytavoitteiden määrittelemiseksi rataverkon haltijoiden tasolla;
 - d) menettelyt, joilla seurataan ja tarkastellaan a–c alakohdan osatekijöitä sekä korjaavien toimenpiteiden toteuttamista sekä 4 kohdassa tarkoitettujen suorituskykytavoitteiden saavuttamista.

3. ENIM tarkastelee 2 kohdan d alakohdan perusteella säännöllisesti suorituskyvyn tarkastelua koskevaa eurooppalaista kehystä ja sen täytäntöönpanon tuloksia ja ehdottaa asianmukaisia muutoksia kehykseen.
4. Rataverkon haltijoiden on tehtäviään suorittaessaan otettava suorituskyvyn tarkastelua koskeva eurooppalainen kehys mahdollisimman tarkasti huomioon. Rataverkon haltijoiden on erityisesti sisällytettävä tämän artiklan 2 kohdan c alakohdan mukaisesti määritellyt tavoitteet direktiivin 2012/34/EU 8 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuun liiketoimintasuunnitelmaan. Näihin tavoitteisiin sisältyvät [uuden TEN-T-asetuksen 18 artiklan 1 kohdan a ja b alakohdassa] vahvistetut tavoitearvot.
5. Komissio voi hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan 2 kohdan b–d alakohdassa tarkoitettuja seikkoja koskevat yksityiskohtaiset säännöt, 72 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen. Näin tehdessään komissio ottaa huomioon ENIMin 3 kohdan mukaisesti tekemän työn ja suorituskyvyn tarkastuselimen mahdolliset suositukset.

51 artikla

Eurooppalainen suorituskyvyn tarkastelukertomus

1. ENIM laatii ja julkaisee viimeistään [24 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta] tämän asetuksen 50 artiklassa tarkoitetun suorituskyvyn tarkastelua koskevan eurooppalaisen kehyksen perusteella eurooppalaisen suorituskyvyn tarkastuskertomuksen ja julkaisee sen vuosittain, sanotun kuitenkaan rajoittamatta direktiivin 2012/34/EU 15 artiklan ja komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2015/1100¹³ 3 artiklan soveltamista.
2. Suorituskyvyn tarkastuselimen on laadittava kertomukseen erillinen osa, jossa se arvioi rautateiden infrastruktuuripalvelujen ja rautatieliikennepalvelujen suorituskyyä, antaa ensisijaisesti käsiteltävät suorituskyykysymyksiä koskevat suositukset ja antaa suosituksia suorituskyvyn parantamiseen tähtäävistä toimenpiteistä.
3. Suorituskyvyn tarkastelukertomuksen on katettava vähintään asetuksessa [uusi TEN-T-asetus] tarkoitettuihin eurooppalaisiin liikennekäytäviin sisältyvät radat, ja sen on sisällettävä kyseisen asetuksen [53 artiklan 3 kohdan g alakohdassa] vaaditut tiedot. Esitettävien tietojen on oltava maantieteellisesti riittävän yksityiskohtaisia, ja niiden olisi katettava riittävän pitkä ajanjakso, jotta niitä voidaan tulkita mielekkäällä tavalla.
4. Suorituskyvyn tarkastelukertomukseen on sisällytettävä erityinen osa, joka koskee 53 artiklassa tarkoitetun rataverkon haltijoiden välisen koordinoinnin ja 54 artiklassa tarkoitetun kuulemismekanismin suorituskyyä.

¹³ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2015/1100, annettu 7 päivänä heinäkuuta 2015, rautatiemarkkinoiden seurantaan liittyvistä jäsenvaltioiden raportointivelvollisuuksista (EUVL L 181, 9.7.2015, s. 1).

Suorituskyvyn tarkastuselin

1. Komissio voi 73 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen perustaa tai nimetä puolueettoman ja toimivaltaisen elimen toimimaan suorituskyvyn tarkastuselimenä.
2. Suorituskyvyn tarkastuselimen on komission tai eurooppalaisten koordinaattoreiden pyynnöstä annettava neuvoja komissiolle ja eurooppalaisille koordinaattoreille asioissa, jotka liittyvät rautateiden infrastruktuuripalvelujen ja rautatieliikennepalvelujen suorituskykyyn.
3. Suorituskyvyn tarkastuselimen on suoritettava seuraavat tehtävät:
 - a) antaa ENIMille suosituksia 50 artiklassa tarkoitetun suorituskyvyn tarkastelua koskevan eurooppalaisen kehyksen perustamisesta ja uudelleentarkastelusta, mukaan lukien suorituskyvyn osa-alueet, kullakin suorituskyvyn osa-alueella käsiteltävät suorituskykykysymykset sekä menetelmien, prosessien, kriteerien ja määritelmien yhdenmukaistaminen suorituskyky- ja suorituskykyindikaattoreihin liittyvien tietojen keruuta ja analysointia varten;
 - b) antaa ENIMille, ENRRB:lle, rataverkon haltijoille, hakijoille, sääntelyelimille, jäsenvaltioiden viranomaisille ja tarvittaessa muille sidosryhmille korjaavia toimenpiteitä koskevia suosituksia, jotka koskevat kapasiteetin hallintaa, liikenteenhallintaa, häiriönhallintaa ja kriisinhallintaa;
 - c) tarkastella eurooppalaisen suorituskykykertomuksen luonnoksen tuloksia ja valmistella 51 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua erillistä osiota;
 - d) rautateiden infrastruktuuripalvelujen tarjoamista koskevien lausuntojen ja suositusten antaminen direktiivin 2012/34/EU 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun viitteellisen rautatieinfrastruktuurin kehittämisstrategian, 8 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun liiketoimintasuunnitelman, 30 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen sopimusten ja 35 artiklassa tarkoitetun suorituskannustinjärjestelmän osalta.
 - e) neuvojen antaminen eurooppalaisille koordinaattoreille asioissa, jotka liittyvät rautateiden infrastruktuuri- ja rautatieliikennepalvelujen suorituskykyyn.
4. Edellä 3 kohdassa tarkoitettujen lausuntojen ja suositusten vastaanottajien on toimitettava vastaukset suorituskyvyn tarkastuselimelle sen asettamissa määräajoissa.
5. ENIMin, verkon koordinaattorin, rataverkon haltijoiden, sääntelyelinten, ENRRB:n ja tarvittaessa muiden sidosryhmien on tehtävä yhteistyötä suorituskyvyn tarkastuselimen kanssa erityisesti antamalla suorituskykyä koskevia tietoja omasta aloitteestaan tai elimen pyynnöstä ja pyrittävä kaikin tavoin ottamaan sen suositukset huomioon rautateiden suorituskyvyn hallintaa koskevassa työssään.
6. Suorituskyvyn tarkastuselimen on kunnioitettava liikesalaisuuksien luottamuksellisuutta käsitellessään asiaankuuluvien sidosryhmien tai komission toimittamia tietoja.

V LUKU

EUROOPPALAINEN KOORDINOINTIVERKOSTO

53 artikla

Rataverkon haltijoiden välinen koordinointi

1. Tähän artiklaan viitattaessa rataverkon haltijoiden on koordinoitava toimintaansa keskenään ja muiden asiaankuuluvien sidosryhmien kanssa niille tässä asetuksessa annettujen vastuiden ja tehtävien osalta.
2. Rataverkon haltijoiden on koordinoitava toimintaansa ainakin liitteessä IX esitetyissä kysymyksissä ja noudatettava kyseisessä liitteessä mainituissa artikloissa vahvistettuja tarkempia koordinointivaatimuksia.

Rataverkon haltijoiden on erityisesti

- a) vahvistettava tarvittaessa organisaatorakenteet, menettelyt ja välineet, mukaan lukien 62 artiklassa tarkoitetut digitaaliset välineet;
 - b) koordinoitava tarkoituksenmukaisimmalla maantieteellisellä tasolla ottamalla mukaan yksiköt, joilla on parhaat edellytykset saavuttaa vaikuttavia ja tehokkaita tuloksia, toissijaisuusperiaatteen mukaisesti;
 - c) tehtävä yhteistyötä muiden rataverkon haltijoiden kanssa 60 artiklassa tarkoitettujen nimettyjen yhteyspisteiden kautta;
 - d) otettava ENIM tai verkon koordinaattori tarvittaessa mukaan unionin kannalta merkityksellisiin asioihin. Rataverkon haltijoiden välinen koordinointi voidaan toteuttaa useammalla kuin yhdellä tasolla erityisesti asioissa, joissa koordinointia tarvitaan sekä unionin tasolla että täsmällisemmällä maantieteellisellä soveltamisalalla;
 - e) jos koordinointitoimiin osallistuu useita toimijoita, nimettävä johtava taho, joka raportoi ENIMille ja vastaa kuulemistoimien järjestämisestä 54 artiklan mukaisesti;
 - f) toimitettava ENIMille tapaukset, joissa sovittuja tuloksia ei voida saavuttaa ensisijaisella tavalla;
 - g) tarkasteltava koordinointitoimien toteuttamista IV luvun mukaisesti.
3. Koordinointi kattaa kaikki radat ja solmukohdat, jotka ovat osa [uuden TEN-T-asetuksen] 7 artiklassa ja liitteessä III vahvistettuja eurooppalaisia liikennekäytäviä.

Rataverkon haltijat voivat laajentaa koordinointia muille radoille edellyttäen, että kaikki asianomaiset rataverkon haltijat ovat asiasta sopineet.
 4. Rataverkon haltijoiden välinen koordinointi, joka koskee usean verkon kapasiteettioikeuksien myöntämistä 29 artiklan mukaisesti, kattaa ENIMin jäsenenä olevien rataverkon haltijoiden koko verkot.

5. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 71 artiklan mukaisesti liitteen IX muuttamiseksi, jotta voidaan varmistaa tehokas koordinointi rataverkon haltijoiden välillä ottaen huomioon kaikkien asianomaisten sidosryhmien suunnitteluun liittyvät, toiminnalliset ja kaupalliset näkökohdat sekä tämän asetuksen täytäntöönpanosta saadut kokemukset.

54 artikla

Kuulemismenettely eurooppalaisissa ja rajat ylittävissä asioissa

1. ENIM laatii, hyväksyy ja panee täytäntöön suuntaviivat, joilla varmistetaan asianomaisten osapuolten asianmukainen ja säännöllinen kuuleminen, ja sisällyttäne 6 artiklassa tarkoitettuun kapasiteetin hallinnan eurooppalaiseen kehykseen, 44 artiklassa tarkoitettuun liikenteenhallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan rajat ylittävää koordinoitua koskevaan eurooppalaiseen kehykseen ja 50 artiklassa tarkoitettuun suorituskyvyn tarkastelua koskevaan eurooppalaiseen kehykseen. Prosessi on kehitettävä ja pantava täytäntöön verkon koordinaattorin tuella ja 60 artiklassa tarkoitettujen rataverkon haltijoiden nimettyjen yhteyspisteiden myötävaikutuksella.
2. Jos ENIM antaa lausunnon tai suosituksen, jolla on todennäköisesti vaikutusta rautatieyrityksiin, muihin hakijoihin, muihin operatiivisiin sidosryhmiin ja asianomaisiin osapuoliin, sen on julkaistava luonnos asianomaisten osapuolten kuulemista varten. Asianomaisille osapuolille on annettava riittävästi aikaa antaa palautetta päätösluonnoksesta. Jäsenvaltioiden viranomaiset ovat tarvittaessa mukana.
3. ENIM ottaa huomioon asianomaisten osapuolten 2 kohdan mukaisesti antaman palautteen antaessaan lopullisen lausunnon tai suosituksen. Jos ENIM ei ota huomioon merkittäviä osia annetusta palautteesta, sen on perusteltava tämä.

55 artikla

Rataverkon haltijoiden eurooppalaisen verkoston organisointi

1. Tätä asetusta sovellettaessa direktiivin 2012/34/EU 7 f artiklassa tarkoitettu rataverkon haltijoiden eurooppalainen verkosto on organisoitava tämän artiklan mukaisesti.
2. Kaikkien rataverkon haltijoiden, jotka vastaavat [uuden TEN-T-asetuksen 6 artiklassa ja liitteessä I] tarkoitettuun TEN-T-ydinverkkoon ja laajennettuun TEN-T-verkkoon kuuluvista radoista, on oltava ENIMin jäseniä. Ne nimeävät edustajan ja varaedustajan.
3. Rataverkon haltijat, jotka eivät täytä 2 kohdassa määriteltyä perustetta, voivat nimetä ENIMin keskusteluihin osallistuvan edustajan, joka ei ole sen jäsen.
4. Kuultuaan komissiota ja saatuaan sen hyväksynnän ENIM vahvistaa ja julkaisee työjärjestyksensä. Se järjestää toimintansa työjärjestyksen mukaisesti.

5. ENIM tekee päätöksensä yksinkertaisella enemmistöllä, jollei työjärjestyksessä toisin määrätä. Kaikilla samaa jäsenvaltiota edustavilla jäsenillä on yhteensä yksi ääni. Jäsenen poissa ollessa varajäsenellä on oikeus käyttää äänioikeutta.
6. ENIM kokoontuu säännöllisin väliajoin. Se valitsee jäsentensä keskuudesta puheenjohtajan jäsentensä kahden kolmasosan enemmistöllä.
7. Komissio on ENIMin äänioikeudeton jäsen. Se tukee ENIMin työtä ja helpottaa koordinointia.
8. ENIM määrittelee työohjelmansa. Työohjelman on katettava vähintään kahden vuoden jakso. ENIM kuulee hakijoita ja muita operatiivisia sidosryhmiä työohjelmaluonnoksesta 54 artiklassa tarkoitetun kuulemismekanismin kautta. Lisäksi se kuulee Euroopan komissiota, Euroopan unionin rautatievirastoa ja Euroopan rautatiet -yhteisyritystä sekä tarvittaessa muita sidosryhmiä.

56 artikla

ENIMin vastuualueet

1. Direktiivin 2012/34/EU 7 f artiklassa säädettyjen tehtävien lisäksi ENIM vastaa kaikista sille tässä asetuksessa annetuista tehtävistä. Sen on erityisesti
 - a) hyväksyttävä 6 artiklassa tarkoitettu kapasiteetin hallinnan eurooppalainen kehys;
 - b) hyväksyttävä 44 artiklassa tarkoitettu eurooppalainen kehys liikenteen hallinnan ja kriisinhallinnan koordinoimiseksi;
 - c) hyväksyttävä 50 artiklassa tarkoitetun suorituskyvyn tarkastelua koskeva eurooppalainen kehys;
 - d) annettava lausuntoja ja suosituksia rataverkon haltijoille tämän asetuksen säännösten mukaisesti ja omasta aloitteestaan;
 - e) annettava lausuntoja ja suosituksia rataverkon haltijoille 53 artiklan 2 kohdan f alakohdassa tarkoitetuissa tapauksissa;
 - f) järjestettävä rataverkon haltijoiden välinen koordinointi 53 artiklan mukaisesti.
2. Suorittaessaan koordinointia erityisten koordinointiryhmien kautta rataverkon haltijoiden on nimettävä tähän ryhmään osallistuvat yksiköt, mukaan lukien rataverkon haltijoiden 60 artiklan mukaisesti nimittämät yhteyspisteet, verkon koordinaattori tai molemmat.

57 artikla

Avoimuus

1. ENIMin on varmistettava, että sen jäsenyys, toimintatavat ja kaikki sen työtä koskevat olennaiset tiedot ovat julkisesti saatavilla sen verkkosivustolla. Siinä on

oltava rataverkon haltijoiden perustamien erityisten koordinoitiryhmien yhteystiedot ja viittaukset 53 artiklan mukaisiin koordinoitivälineisiin ja -menettelyihin.

2. ENIM kutsuu komission, mukaan lukien eurooppalaiset koordinaattorit ja tarvittaessa jäsenvaltioiden edustajat, kokouksiinsa, jotta voidaan keskustella rautatieinfrastruktuurin kehittämiseen liittyvistä kysymyksistä ja varmistaa yhteistyö eurooppalaisten koordinaattoreiden kanssa [uuden TEN-T-asetuksen] mukaisesti. ENIMin on toimitettava [uuden TEN-T-asetuksen 53 artiklan kolmannessa alakohdassa] vaaditut tiedot.

58 artikla

Verkon koordinaattori

1. Rataverkon haltijoiden on annettava ENIMille sen tehtävien suorittamiseen tarvittavat resurssit. Tätä varten ne nimittävät viimeistään [12 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta] puolueettoman ja toimivaltaisen elimen hoitamaan 59 artiklassa tarkoitettuja tehtäviä. Tällainen yksikkö nimitään verkon koordinaattoriksi.

Ennen verkon koordinaattorin nimittämistä rataverkon haltijoiden on pyydettävä komission suostumus nimitetylle taholle ja seuraaville näkökohdille:

- a) verkon koordinaattorin nimitystä koskevat ehdot;
 - b) nimityksen peruuttamisen edellytykset;
 - c) menettely, jolla seurataan säännöllisesti sen työtä ja arvioidaan, onko se suorittanut tehtävänsä tehokkaasti;
 - d) mahdolliset verkon koordinaattorin operatiiviset lisävelvoitteet ja -tehtävät.
2. Verkon koordinaattorin on suoritettava tehtävänsä puolueettomasti ja kustannustehokkaasti ja toimittava ENIMin puolesta. Tätä varten se toimittaa ENIMille vuotuisen työohjelmansa tässä asetuksessa säädettyjen tehtävien osalta sekä vuosikertomuksen työohjelman täytäntöönpanosta.

59 artikla

Verkon koordinaattorin tehtävät ja vastualueet

Verkon koordinaattori toteuttaa ENIMin tukemiseksi seuraavia tehtäviä:

- a) toimii sihteeristönä ja valmistelee ENIMin kokoukset, asiakirjat, päätökset ja lausunnot;
- b) edistää 6 artiklassa tarkoitetun kapasiteetin hallintaa koskevan eurooppalaisen kehyksen, 44 artiklassa tarkoitetun rajat ylittävän liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinoitua koskevan eurooppalaisen kehyksen

ja 50 artiklassa tarkoitetun suorituskyvyn tarkastelua koskevan eurooppalaisen kehityksen valmistelua;

- c) edistää rataverkon haltijoiden välistä operatiivista koordinointia 53 artiklan mukaisesti;
- d) yksilöi säännöt, menettelyt ja välineet, jotka kuuluvat tämän asetuksen soveltamisalaan ja jotka on hyväksytty kansallisella tai rataverkon haltijan tasolla ja jotka luovat esteitä tässä asetuksessa säädetyille usean verkon rautatiepalveluille;
- e) toimii yhteyspisteenä rataverkon haltijoiden puolesta kapasiteetin suunnitteluun ja myöntämiseen liittyvissä, erityisesti mahdollisia kapasiteettihakemuksia koskevissa tiedusteluissa sekä tiedotus- ja yhteyspisteenä rautatieliikenteen poikkeamiin ja väliaikaisiin kapasiteettirajoituksiin liittyvissä asioissa;
- f) toimii ensimmäisenä yhteyspisteenä rautatiealan ulkopuolisille sidosryhmille, jotka haluavat käyttää rautatiepalveluja, ja tarjoaa yhteyksiä rataverkon haltijoiden asiaankuuluville toimijoille ja muille operatiivisille sidosryhmille;
- g) toimii ENIMin puolesta yhteyspisteenä hakijoille ja muille operatiivisille sidosryhmille kysymyksissä, joita tämä asetus ei nimenomaisesti kata, erityisesti rajat ylittävien rautatieliikennepalvelujen käynnistämisessä tai muutoksissa tai ad hoc -toimien tukemisessa, erityisesti 47 artiklassa tarkoitettujen kriisitilanteiden ratkaisemiseksi.

60 artikla

Rataverkon haltijoiden koordinoinnin yhteyspisteet

1. Rataverkon haltijoiden on nimettävä yhteyspisteet rataverkon haltijoiden välisen koordinoinnin varmistamiseksi 53 artiklan mukaisesti. Yhteyspiste toimii keskitettynä yhteystahona rataverkon haltijan organisaation ja muiden koordinointitoimiin osallistuvien tahojen välillä.
2. Rataverkon haltijoiden on viipymättä ilmoitettava ENIMille kaikista yhteyspisteitä koskevista muutoksista, jotka sisällytetään 57 artiklan 1 kohdassa (Avoimuus) tarkoitettuihin julkaisuihin.

61 artikla

Verkkoselostusten yhteinen rakenne, sisältö ja aikataulu

1. ENIM laatii ja hyväksyy direktiivin 2012/34/EU 27 artiklassa tarkoitetulle verkkoselostukselle yhteisen rakenteen, jossa otetaan huomioon kyseisen direktiivin liitteessä IV ja tämän asetuksen liitteessä IV luetellut tiedot sekä yhteinen aikataulu asianomaisten osapuolten kuulemiseksi verkkoselostuksen luonnoksesta. Rataverkon haltijoiden on otettava tämä rakenne ja aikataulu mahdollisimman tarkasti huomioon verkkoselostusta laatiessaan.

2. Laatiessaan direktiivin 2012/34/EU 27 artiklassa tarkoitettua verkkoselostusta rataverkon haltijan on otettava mahdollisimman tarkasti huomioon tämän asetuksen 6, 44 ja 50 artiklassa tarkoitetut kapasiteetin hallinnan eurooppalainen kehys, liikenteen hallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan rajat ylittävää koordinointia koskeva eurooppalainen kehys sekä suorituskyvyn tarkastelua koskeva eurooppalainen kehys.
3. Jos rataverkon haltija ei noudata 1 tai 2 kohtaa, sen on esitettävä perustelut verkkoselostuksessa ja ilmoitettava asiasta toimivaltaiselle sääntelyelimelle ja ENIMille.

62 artikla

Kapasiteetinhallinnan ja liikenteenhallinnan digitalisointi

1. Rataverkon haltijoiden on varmistettava, että tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvat kapasiteetinhallinta- ja liikenteenhallintaprosessit toteutetaan digitaalisten välineiden ja digitaalisten palvelujen avulla.
2. Käyttöön otetuilla digitaalisilla välineillä ja tarjotuilla digitaalisilla palveluilla on
 - a) parannettava hakijoille tarjottavien rataverkon haltijoiden palvelujen suorituskkyä ja laatua, mukaan lukien täysi yhteentoimivuus;
 - b) parannettava rautateiden kapasiteetin ja liikenteen hallinnan avoimuutta niiden kaikissa vaiheissa;
 - c) vähennettävä hakijoille aiheutuvaa hallinnollista taakkaa pyytämällä kutakin tietoa vain kerran ja toimittamalla tiedot yhdessä paikassa, myös rajat ylittävien palvelujen osalta.
3. Jos yhteentoimivuuden teknisten eritelmien on katettava kapasiteetinhallinta- tai liikenteenhallintaprosessien tukemiseksi tarvittavat digitaaliset välineet tai digitaaliset palvelut tai jos on tarpeen muuttaa direktiivissä (EU) 2016/797 ja sen nojalla hyväksytyissä täytäntöönpanosäädöksissä säädettyjä kyseisiä välineitä koskevia tai ne osittain kattavia olemassa olevia eritelmiä, ENIMin ja rataverkon haltijoiden on osallistuttava tällaisten eritelmien laatimiseen ja ylläpitoon yhteistyössä Euroopan rautatiet -yhteisyrityksen kanssa ja direktiivin (EU) 2016/797 5 artiklassa tarkoitettussa menettelyssä.
4. Rataverkon haltijoiden on osallistuttava Euroopan rautatiet -yhteisyrityksen työhön tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvissa asioissa. Tätä varten ENIM ja rataverkon haltijat pyrkivät saamaan asianmukaisen edustuksen asetuksen (EU) 2021/2085 96 artiklassa tarkoitettussa järjestelmäpilarin ohjausryhmässä ja 97 artiklassa tarkoitettussa käyttöönotto-ryhmässä.
5. Rataverkon haltijoiden, rautatieyritysten, muiden hakijoiden ja tarvittaessa rautatieliikennepalvelupaikkojen ylläpitäjien on vaihdettava kapasiteetin hallintaan ja liikenteenhallintaan liittyviä digitaalisia tietoja sellaisten digitaalisten välineiden ja digitaalisten palvelujen avulla, jotka perustuvat yhdenmukaistettuun arkkitehtuuriin ja joihin liittyy standardoituja rajapintoja tai yhteisiä järjestelmiä direktiivin (EU)

2016/797 ja kyseisen direktiivin nojalla annetuissa täytäntöönpanosäädöksissä vahvistettujen eritelmien mukaisesti.

Kun on kyse usean verkon rautatiepalveluista, rataverkon haltijoiden on tarjottava digitaalisia palveluja ja digitaalista tietoa yhden yhteisen rajapinnan tai yhteisten järjestelmien kautta, jotka on kehitetty ja otettu käyttöön ENIMin koordinoimana 3 kohdan mukaisesti.

VI LUKU

KAPASITEETINHALLINNAN JA LIIKENTEENHALLINNAN VIRANOMAISVALVONTA

1 JAKSO

Säätelyelimet

63 artikla

Säätelyelinten vastualueet

1. Direktiivin 2012/34/EU 56 artiklassa säädettyjä toimintoja ja valtuuksia on toteutettava myös tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvissa asioissa. Säätelyelimen on erityisesti valvottava rataverkon haltijoiden toimintaa II–V luvun mukaisesti ja tarkistettava omasta aloitteestaan tämän asetuksen noudattaminen hakijoiden syrjinnän estämiseksi.
2. Rautatieyrityksellä, hakijalla, mahdollisella hakijalla sekä liikenteestä vastaavalla kansallisella, alueellisella tai paikallisella viranomaisella on oikeus valittaa säätelyelimelle direktiivin 2012/34/EU 56 artiklan mukaisesti, jos se katsoo, että rataverkon haltija on kohdellut sitä epäoikeudenmukaisesti, syrjinyt sitä tai muulla tavoin loukannut sitä suorittaessaan toimintoja, joista säädetään tämän asetuksen II, III, IV ja V luvussa (ratakapasiteetin hallinta; liikenteenhallinta ja kriisinhallinta; suorituskvyn tarkastelu ja hallinta; Eurooppalainen koordinoitiverkosto).

64 artikla

Säätelyelinten yhteistyö rautateiden säätelyelinten eurooppalaisessa verkostossa (ENRRB)

1. Tämän asetuksen mukaisten velvollisuuksiensa täyttämiseksi säätelyelinten on tehtävä yhteistyötä direktiivin 2012/34/EU 57 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun ENRRB:n puitteissa, myös yhteisten kuulemisten ja tutkimusten kautta, antamalla lausuntoja tai suosituksia tai toteuttamalla muita asiaankuuluvia toimia. Säätelyelinten on toimitettava kaikki tarvittavat tiedot ENRRB:lle.

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

2. Jos tehdään valitus tai oma-aloitteinen tutkimus tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvasta asiasta, joka vaikuttaa rautatieverkkojen käyttömahdollisuuksiin tai niiden käyttöön useammassa kuin yhdessä jäsenvaltiossa, asianomaisen sääntelyelimen on ilmoitettava valituksesta tai tutkimuksesta ENRRB:lle ja komissiolle.
3. Sääntelyelin voi toimittaa minkä tahansa asian, valituksen tai tutkimuksen ENRRB:lle näkemysten vaihtoa tai lausunnon tai suosituksen antamista varten.
4. Kun asianomaiset sääntelyelimet tekevät päätöksiä useampaa kuin yhtä jäsenvaltiota koskevista asioista, niiden on tehtävä yhteistyötä omien päätöstensä valmistelussa ENRRB:n koordinoimana asian ratkaisemiseksi. Tätä varten asianomaisten sääntelyelinten on hoidettava tehtävänsä tämän artiklan 1 kohdan ja direktiivin 2012/34/EU 56 artiklan mukaisesti. Niiden on otettava huomioon kaikki ENRRB:n antamat asiaa koskevat lausunnot ja suositukset ja toimitettava nämä päätökset ENRRB:lle.
5. Jos sääntelyelin tekee päätöksen, joka poikkeaa jostakin asiaa koskevasta ENRRB:n lausunnosta tai suosituksesta tai kieltäytyy antamasta päätöstä, sen on annettava ENRRB:lle selvitys eroista ja perusteluista, joiden vuoksi se ei noudata ENRRB:n lausuntoja tai suosituksia.
6. ENRRB kuulemien sääntelyelinten on vastattava ENRRB:n asettamissa määräajoissa ja annettava sen pyynnöstä kaikki tiedot, joita niillä on oikeus pyytää kansallisen lainsäädäntönsä nojalla. Näitä tietoja voidaan käyttää ainoastaan sääntelyelinten tämän asetuksen mukaisesti suorittamiin toimiin.
7. Rataverkon haltijoiden on toimitettava viipymättä kaikki tässä artiklassa tarkoitetun valituksen tai tutkimuksen käsittelemiseksi tarvittavat tiedot, joita rataverkon haltijan sijaintijäsenvaltion sääntelyelin pyytää. Sääntelyelimillä on oikeus pyytää ENIMiltä tietoja toimivaltaansa kuuluvista tutkimuksista. Sääntelyelimillä on oikeus siirtää tällaiset tiedot ENRRB:lle.
8. Rautateiden sääntelyelinten on tarjottava ENRRB:n toimintaa varten tarvittavat resurssit.

2 JAKSO

Euroopan rautateiden sääntelyelinten tehtävät ja vastuualueet

65 artikla

Tehtävät ja vastuualueet

1. Direktiivin 2012/34/EU mukaisten tehtäviensä lisäksi ENRRB:llä on myös tässä asetuksessa säädetty tehtävät ja vastualueet.
2. ENRRB koordinoi kaikkia 64 artiklassa tarkoitettuja rautatiealan sääntelyelinten yhteistyötoimia ja edistää sääntelyelinten kansainvälisiä rautatiepalveluita koskevien päätösten yhdenmukaistamista.
3. ENRRB antaa hakijoiden, rataverkon haltijoiden ja muiden asianomaisten osapuolten pyyntöjen perusteella lausuntoja tai suosituksia vireillä olevista tai hyväksytyistä päätöksistä, jotka koskevat rautateiden sääntelyelimille tehtyjä valituksia.
4. Asianomaiset osapuolet voivat tehdä ENRRB:lle valituksen asioista, jotka kuuluvat tämän asetuksen soveltamisalaan tai vaikuttavat rautatieinfrastruktuurin käyttömahdollisuuksiin tai käyttöön useammassa kuin yhdessä jäsenvaltiossa. Jos ENRRB saa tällaisen valituksen, sen on toimitettava se viipymättä toimivaltaiselle sääntelyelimelle tai toimivaltaisille sääntelyelimille.

Tällaisissa tapauksissa ENRRB ilmoittaa välittömästi asianomaisille rautatiealan sääntelyelimille aikeestaan antaa lausunto tai suositus mistä tahansa tällaisesta asiasta.
5. ENRRB antaa lausuntonsa tai suosituksensa asianomaisille rautatiealan sääntelyelimille kuukauden kuluessa siitä, kun se on vastaanottanut kaikki valitukseen liittyvät merkitykselliset tiedot. ENRRB voi pidentää määräaikaa erityisen monimutkaisissa asioissa.
6. ENRRB kehittää yhteisiä periaatteita ja käytäntöjä sellaisten päätösten tekemistä varten, joiden osalta sääntelyelimillä on valtuudet tämän asetuksen nojalla.

66 artikla

Euroopan rautatiealan sääntelyelinten verkoston (ENRRB) organisaatio ja rakenne

Tätä asetusta sovellettaessa ENRRB on organisoitava seuraavasti:

- a) sääntelyelinten lautakunta;
- b) sihteeristö.

Sääntelyelinten on varmistettava sihteeristön toiminta.

67 artikla

Sääntelyelinten lautakunnan kokoonpano

1. Sääntelyelinten lautakunnassa on yksi äänivaltainen jäsen kustakin jäsenvaltiosta, jolla on käytössä rautatieverkko, ja yksi komission nimittämä jäsen.
2. Äänivaltaisen jäsenen on oltava direktiivin 2012/34/EU 55 artiklassa tarkoitetun sääntelyelimen johtaja tai varajohtaja. Äänivaltaisella jäsenellä on yksi varajäsen, joka edustaa jäsentä tämän poissa ollessa. Sääntelyelin nimittää varajäsenen

sääntelyelimen hallinnon tai johdon keskuudesta tai, jos tämä ei ole mahdollista, sen henkilöstön keskuudesta.

3. Lautakunnan jäsenten ja varajäsenten on toimittava riippumattomasti, puolueettomasti ja unionin edun mukaisesti riippumatta tietyistä kansallisista tai henkilökohtaisista eduista. He eivät saa pyytää eivätkä ottaa vastaan ohjeita miltään hallitukselta, toimielimeltä, henkilöltä tai elimeltä.
4. ENRRB:n sihteeristö julkistaa ajantasaisen luettelon lautakunnan jäsenistä ja heidän varajäsenistään sekä heidän sidonnaisuuksiaan koskevat ilmoitukset.

68 artikla

Lautakunnan rooli ja tehtävät

1. Lautakunta suorittaa kaikki tässä asetuksessa säädetty ENRRB:n tehtävät.
2. Lautakunta erityisesti
 - a) antaa lausuntoja tai suosituksia valituksista tai tutkimuksista, joita sen puheenjohtaja tai sääntelyelin tai sääntelyelimet esittävät sille 69 artiklassa vahvistettujen sääntöjen mukaisesti;
 - b) laatii ja hyväksyy ENRRB:n toimintaa koskevan vuosikertomuksen;
 - c) perustaa työryhmiä ja nimittää niiden puheenjohtajat.

69 artikla

Lautakunnan työskentelyn organisointi

1. Lautakunta vahvistaa työjärjestyksensä komission hyväksynnän jälkeen.
2. Lautakunnan kokouksissa puheenjohtajana on komission edustaja. Hänellä ei ole äänioikeutta.
3. Sihteeristö tarjoaa tarvittavat palvelut kokousten ja lautakunnan työskentelyn järjestämiseksi.
4. Lautakunta tekee päätöksensä jäsentensä yksinkertaisella enemmistöllä, jollei työjärjestyksessä toisin määrätä.
5. Kullakin jäsenellä on yksi ääni. Jäsenen poissa ollessa varajäsenellä on oikeus käyttää äänioikeutta.
6. Työjärjestyksessä voidaan vahvistaa yksityiskohtaisemmat äänestysmenettelyt, erityisesti kiireellisiä asioita ja rautatieliikenteen sääntelyelinten päätöksiä koskevia suosituksia koskevat äänestysmenettelyt.

ENRRB:n työryhmät

1. Lautakunta voi omasta aloitteestaan tai komission ehdotuksesta ja lautakunnan työjärjestyksen mukaisesti päättää yksinkertaisella enemmistöllä perustaa työryhmiä organisoimaan ENRRB:n työskentely tämän asetuksen täytäntöönpanoon liittyvissä erityiskysymyksissä.
2. Lautakunta määrittelee työryhmän toimeksiannon ja nimittää työryhmien puheenjohtajat, jotka edustavat mahdollisuuksien mukaan eri rautatiealan sääntelyelimiä.
3. Työryhmiin voivat osallistua rautateiden sääntelyelinten, komission, operatiivisten sidosryhmien ja tarvittaessa muiden julkisten tai yksityisten elinten asiantuntijat.
4. Sihteeristö antaa työryhmille hallinnollista tukea.
5. Lautakunta tai työryhmien puheenjohtajat voivat tarvittaessa tapauskohtaisesti kutsua kyseisellä alalla päteviksi tunnustettuja yksittäisiä asiantuntijoita osallistumaan työryhmien kokouksiin.

VII LUKU LOPPUSÄÄNNÖKSET

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artikkelassa säädetyt edellytykset.
2. Siirretään komissiolle [1 päivästä tammikuuta 2026] alkaen viiden vuoden ajaksi 10 artiklan 8 kohdassa, 11 artiklan 2 kohdassa, 21 artiklan 9 kohdassa, 38 artiklan 3 kohdassa, 39 artiklan 9 kohdassa, 46 artiklan 6 kohdassa, 48 artiklan 3 kohdassa ja 53 artiklan 5 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa direktiivin 2012/34/EU 62 artiklassa tarkoitettu komitea. Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.
2. Tähän kohtaan viitattaessa sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 4 artiklaa.
3. Tähän kohtaan viitattaessa sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.

73 artikla

Kertomus ja uudelleentarkastelu

Komissio arvioi [31 päivään joulukuuta 2030] mennessä tämän asetuksen vaikutusta rautatiealaa ja antaa Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle kertomuksen sen täytäntöönpanosta.

Kertomuksessa arvioidaan erityisesti

- a) tämän asetuksen vaikutusta rautateiden infrastruktuuripalvelujen suorituskykyyn;
- b) tämän asetuksen vaikutusta rautatiepalvelujen, erityisesti kansainvälisten palvelujen, kaukoliikennepalvelujen ja tavaraliikenteen kehittämiseen;
- c) rataverkon haltijoiden eurooppalaisen verkoston, verkon koordinaattorin, Euroopan rautateiden sääntelyelinten verkoston ja suorituskyvyn tarkastuselimen työtä yleisesti sekä niiden yhteisten perusteiden, menetelmien ja menettelyjen kehittämiseen, hyväksymiseen ja täytäntöönpanoon liittyvää työtä;
- d) tarvetta vahvistaa koordinointimekanismeja korvaamalla 6 ja 44 artiklassa tarkoitetun eurooppalaisen kehyksen osia sitovilla säännöillä;
- e) tarvetta vahvistaa viranomaisvalvontaa perustamalla unionin rautateiden sääntelyelin.

74 artikla

Muutokset direktiiviin 2012/34/EU

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

”c) jäljempänä IV luvussa vahvistetuista rautatieinfrastruktuurin käyttömaksujen määrittämiseen ja perimiseen sovellettavista periaatteista ja menettelytavoista.”
 - b) Poistetaan 2 artiklan 6 kohta;
 - c) Poistetaan 20, 22, 23, 27 ja 28 alakohta;
 - d) Poistetaan 7 b artikla;
 - e) Poistetaan 36 artikla;

- f) Poistetaan 38–54 artikla;
 - g) Poistetaan liitteessä IV oleva 1 ja 3 kohta;
 - h) Poistetaan liite VII.
2. Viittauksia direktiivin 2012/34/EU poistettuihin säännöksiin pidetään viittauksina tähän asetukseen liitteessä X olevassa 1 jaksossa olevan vastaavuustaulukon mukaisesti.

75 artikla

Siirtymäsäännökset

1. Direktiivin 2012/34/EU 42 artiklan mukaisesti tehtyjä puitesopimuksia sovelletaan niiden voimassaolon päättymiseen saakka.
2. Direktiivin 2012/34/EU 3 artiklan 20, 22, 23, 27 ja 28 kohtaa, 7 b, 36 ja 38–54 artiklaa, liitteessä IV olevaa 3 kohtaa ja liitettä VII ei sovelleta [8 päivän joulukuuta 2029] jälkeen voimaan tulleisiin aikatauluihin liittyviin toimiin ja tehtäviin.

76 artikla

Kumoaminen

1. Kumotaan asetus (EU) N:o 913/2010 [9 päivästä joulukuuta 2029].
2. Viittauksia kumottuun asetukseen pidetään viittauksina tähän asetukseen liitteessä X olevassa 2 jaksossa olevan vastaavuustaulukon mukaisesti.

77 artikla

Voimaantulo ja soveltaminen

1. Tämä asetus tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.
2. Sitä sovelletaan [1 päivästä tammikuuta 2026]. Edellisestä huolimatta
 - a) Tämän asetuksen 1, 2 ja 3 artiklaa, II lukua, lukuun ottamatta 9 artiklan 1 ja 2 kohtaa ja 27 artiklan 4 kohtaa, ja III lukua, lukuun ottamatta 48 artiklaa, sovelletaan ainoastaan [8 päivän joulukuuta 2029] jälkeen voimaan tulleisiin aikatauluihin liittyviin toimiin ja tehtäviin;
 - b) 9 artiklan 1 ja 2 kohtaa sovelletaan [1 päivästä tammikuuta 2028];
 - c) 27 artiklan 4 kohtaa sovelletaan [1 päivästä maaliskuuta 2026];
 - d) 48 ja 62 artiklaa sovelletaan [13 päivästä joulukuuta 2026];
 - e) Asetuksen 74 artiklaa sovelletaan [9 päivästä joulukuuta 2029].

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

Tehty Strasbourgissa

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

SÄÄDÖSEHDOTUKSEEN LIITTYVÄ RAHOITUSSELVITYS

1. PERUSTIEDOT EHDOTUKSESTA/ALOITTEESTA

1.1. Ehdotuksen/aloitteen nimi

1.2. Toimintalohko(t)

1.3. Ehdotus/aloite liittyy

1.4. Tavoite (Tavoitteet)

1.4.1. Yleistavoite (Yleistavoitteet)

1.4.2. Erityistavoite (Erityistavoitteet)

1.4.3. Odotettavissa olevat tulokset ja vaikutukset

1.4.4. Tulosindikaattorit

1.5. Ehdotuksen/aloitteen perustelut

1.5.1. Tarpeet, joihin ehdotuksella/aloitteella vastataan lyhyellä tai pitkällä aikavälillä sekä aloitteen yksityiskohtainen toteutusaikataulu

1.5.2. EU:n osallistumisesta saatava lisäarvo (joka voi olla seurausta eri tekijöistä, kuten koordinoinnin paranemisesta, oikeusvarmuudesta tai toiminnan vaikuttavuuden tai täydentävyyden paranemisesta). EU:n osallistumisesta saatavalla lisäarvolla tarkoitetaan tässä kohdassa arvoa, jonka EU:n osallistuminen tuottaa sen arvon lisäksi, joka olisi saatu aikaan pelkillä jäsenvaltioiden toimilla.

1.5.3. Vastaavista toimista saadut kokemukset

1.5.4. Yhteensopivuus monivuotisen rahoituskehyn kanssa ja mahdolliset synergiaedut suhteessa muihin kyseeseen tuleviin välineisiin

1.5.5. Arvio käytettävissä olevista rahoitusvaihtoehdoista, mukaan lukien mahdollisuudet määrärahojen uudelleen kohdentamiseen

1.6. Ehdotetun toimen/aloitteen kesto ja rahoitusvaikutukset

1.7. Suunniteltu talousarvion toteuttamistapa / Suunnitellut talousarvion toteuttamistavat

2. HALLINNOINTI

2.1. Seuranta- ja raportointisäännöt

2.2. Hallinnointi- ja valvontajärjestelmä(t)

- 2.2.1. *Perustelut ehdotetu(i)lle hallinnointitavalle(/-tavoille), rahoituksen toteutusmekanismille(/-mekanismeille), maksujärjestelyille sekä valvontastrategialle*
- 2.2.2. *Tiedot todetuista riskeistä ja niiden vähentämiseksi käyttöön otetuista sisäisistä valvontajärjestelmistä*
- 2.2.3. *Valvonnan kustannustehokkuutta (valvontakustannusten suhde hallinnoitujen varojen arvoon) koskevat arviot ja perustelut sekä arviot maksujen suoritusajankohdan ja toimen päättämisaikajankohdan odotetuista virheriskitasoista*

2.3. Toimenpiteet petosten ja sääntöjenvastaisuuksien ehkäisemiseksi

3. EHDOTUKSEN/ALOITTEEN ARVIOIDUT RAHOITUSVAIKUTUKSET

3.1. Kyseeseen tulevat monivuotisen rahoituskehyksen otsakkeet ja menopuolen budjettikohdat

3.2. Arvioidut vaikutukset määrärahoihin

- 3.2.1. *Yhteenveto arvioiduista vaikutuksista toimintamäärärahoihin*
- 3.2.2. *Arvioidut toimintamäärärahoista rahoitetut tuotokset*
- 3.2.3. *Yhteenveto arvioiduista vaikutuksista hallintomäärärahoihin*
 - 3.2.3.1. *Henkilöresurssien arvioitu tarve*
- 3.2.4. *Yhteensopivuus nykyisen monivuotisen rahoituskehyksen kanssa*
- 3.2.5. *Ulkopuolisten tahojen rahoitusosuudet*

3.3. Arvioidut vaikutukset tuloihin

1. PERUSTIEDOT EHDOTUKSESTA/ALOITTEESTA

1.1. Ehdotuksen/aloitteen nimi

Ehdotus asetukseksi rautateiden ratakapasiteetin käytöstä yhtenäisellä eurooppalaisella rautatiealueella.

1.2. Toimintalohko(t)

Liikenne, yhtenäinen eurooppalainen rautatiealue.

1.3. Ehdotus/aloite liittyy

☒ uuteen toimeen

☐ uuteen toimeen, joka perustuu pilottihankkeeseen tai valmistelutoimeen²⁴

☐ käynnissä olevan toimen jatkamiseen

☐ yhden tai useamman toimen sulauttamiseen tai uudelleen suuntaamiseen johonkin toiseen/uuteen toimeen

1.4. Tavoite (Tavoitteet)

1.4.1. Yleistavoite (Yleistavoitteet)

Tämän aloitteen yleisenä tavoitteena on parantaa rautateiden ratakapasiteetin ja liikenteen hallintaa, jotta voidaan optimoida rautatieverkon käyttö sekä kapasiteetin ja toimintojen laatu ja parantaa siten rautatieliikennepalvelujen suorituskykyä ja ottaa vastaan suurempia liikennemääriä.

1.4.2. Erityistavoite (Erityistavoitteet)

Aloitteella on seuraavat erityistavoitteet:

- mahdollistetaan tehokkaammat kapasiteetin hallintamenettelyt oikeudellisessa kehyksessä,
- vahvistetaan kannustimia rautatieinfrastruktuurin ja rautatieliikennepalvelujen suorituskyvyn parantamiseksi,

²⁴ Sellaisina kuin nämä on määritelty varainhoitoasetuksen 58 artiklan 2 kohdan a ja b alakohdassa.

- otetaan käyttöön tehokkaampia mekanismeja sidosryhmien välistä koordinoitua varten erityisesti maiden rajojen yli, ja
- tuetaan sellaisten digitaalisten välineiden käyttöönottoa, jotka mahdollistavat paremman kapasiteetin ja liikenteen hallinnan.

1.4.3. Odotettavissa olevat tulokset ja vaikutukset

Selvitys siitä, miten ehdotuksella/aloitteella on tarkoitus vaikuttaa edunsaajien/kohderyhmän tilanteeseen

Ehdotuksella otetaan käyttöön rautatieinfrastruktuurin ja rautatieliikenteen hallintaa koskeva yhdenmukaistettu ja sellaisenaan sovellettava kehys ja edistetään näin yleistä tavoitetta, joka on suurempien liikennemäärien siirtäminen rautatieverkkoon, mikä hyödyttää rautatieliikenteen asiakkaita niin matkustaja- kuin tavaraliikenteessä. Ehdotuksesta saatavan lisäkapasiteetin odotetaan lisäävän rautatieliikennettä (junakilometreinä ilmaistuna) 4 % eli lisäävän kapasiteettia lähes 250 miljoonaa junakilometriä. Rahallisesti tämän lisäkapasiteetin arvioidaan vuosina 2025–2050 tuottavan rautatieyrityksille ja niiden asiakkaille 2 500 miljoonan euron taloudellisen arvon ilmaistuna nettonykyarvona vuoden 2021 hintoina.

Ehdotuksella tehostetaan kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisprosessia ottamalla käyttöön toimenpiteitä, joilla parannetaan myönnettyjen reittien vakautta, saadaan rautatieyrityksille vuosina 2025–2050 noin 420 miljoonan euron kustannussäästöt ja vastaavanlaiset säästöt rataverkon haltijoille ilmaistuna nettonykyarvona vuoden 2021 hintoina.

Lisäksi ehdotuksella parannetaan väliaikaisten kapasiteettirajoitusten maiden rajat ylittävää koordinoitua, mikä lisää rautatieliikenteen luotettavuutta. Ehdotuksen eri toimenpiteiden odotetaan myös parantavan täsmällisyyttä, ja rautatieyrityksille koituvan taloudellisen hyödyn arvioidaan olevan 658 miljoonaa euroa.

Ehdotuksen odotetaan myös johtavan kansallisten viranomaisten hallinnollisten kustannusten säästöihin, jotka johtuvat rautatiekapasiteetin ja liikenteen hallinnan yhdenmukaistetun oikeudellisen kehysten täytäntöönpanosta ja rautateiden tavaraliikennekäytävien lakkauttamisesta. Säästöjen arvioidaan vuosina 2025–2050 olevan 2,6 miljoonaa euroa nykyarvona vuoden 2021 hintoina.

1.4.4. Tulosindikaattorit

Selvitys siitä, millaisin indikaattorein ehdotuksen/aloitteen etenemistä ja tuloksia seurataan.

Komission yksiköt seuraavat aloitteen täytäntöönpanoa ja tehokkuutta useilla toimilla ja keskeisillä indikaattoreilla, joilla mitataan edistymistä operatiivisten tavoitteiden saavuttamisessa. Nämä indikaattorit laaditaan suorituskyvyn tarkastuselimen neuvojen perusteella. Tarkastuselin koostuu riippumattomista asiantuntijoista, joilla on kokemusta rautatieliikenteestä ja jotka tulevat eri sidosryhmistä. Tiedot toimittaa rataverkon haltijoiden eurooppalainen verkosto (ENIM) ja erityisesti sitä tukeva operatiivinen yksikkö eli verkoston koordinaattori. Tietojen laadun odotetaan paranevan, kun sovelletaan yhdenmukaisia määritelmiä ja

tietojen keruu- ja esittämismenetelmiä, joita rautatieverkoston koordinaattorin olisi kehitettävä yhteistyössä komission kanssa. Euroopan rautatieliikenteen sääntelyviranomaisten verkoston (ENRRB) odotetaan antavan tietoja ja analyyseja kilpailun kehityksestä ja täytäntöönpanosta. Tietojen laadun odotetaan paranevan sääntelyviranomaisten yhteistyön ansiosta.

Suorituskykyindikaattorit voivat tyypillisesti sisältää määrällisiä indikaattoreita, kuten pyydetyn ja jaetun kapasiteetin määrät, jaettujen reittien muutosten lukumäärä, mukaan lukien peruutukset, niiden tapahtumien lukumäärä, joissa ratakapasiteettia ei tilapäisesti ole käytettävissä, pysähtymisajat asemalla ja tiedot aikataulussa pysymisestä sekä taloudelliset indikaattorit (aloitteen toimenpiteiden täytäntöönpanosta aiheutuvat hallinnolliset, mukautus- ja täytäntöönpanokustannukset).

Aloite tarjoaa oikeudellisen kehyksen sellaisten yksityiskohtaisempien sääntöjen, menettelyjen ja mallien kehittämiseksi, jotka vahvistetaan muissa kuin lainsäätämisyksiköissä hyväksyttävissä säädöksissä. Sen vuoksi täytäntöönpanokaudessa olisi otettava huomioon näiden säädösten voimaantulo. Viiden vuoden kuluttua kaiken asiaankuuluvan lainsäädännön täytäntöönpanopäivämäärän päättymisestä (mukaan lukien täytäntöönpanosäädösten ja delegoitujen säädösten hyväksyminen ja voimaantulo) komission yksiköiden olisi tehtävä arviointi sen todentamiseksi, missä määrin aloitteen tavoitteet on saavutettu.

1.5. Ehdotuksen/aloitteen perustelut

1.5.1. *Tarpeet, joihin ehdotuksella/aloitteella vastataan lyhyellä tai pitkällä aikavälillä sekä aloitteen yksityiskohtainen toteutusaikataulu*

Ehdotetun asetuksen on tarkoitus tulla voimaan vuonna 2025.

Aloitteeseen sisältyvien kolmen koordinoitavien toimien rahoitus (ks. laatikko 1.5.5) on jo varmistettu kaudella 2025–2027 Verkkojen Eurooppa -välineen teknisen avun avustuksina, ja tavoitteena on jatkaa näiden toimien rahoittamista Verkkojen Eurooppa -välineen avulla vuodesta 2028 alkaen.

1.5.2. *EU:n osallistumisesta saatava lisäarvo (joka voi olla seurausta eri tekijöistä, kuten koordinoinnin paranemisesta, oikeusvarmuudesta tai toiminnan vaikuttavuuden tai täydentävyyden paranemisesta). EU:n osallistumisesta saatavalla lisäarvolla tarkoitetaan tässä kohdassa arvoa, jonka EU:n osallistuminen tuottaa sen arvon lisäksi, joka olisi saatu aikaan pelkillä jäsenvaltioiden toimilla.*

EU:n tason toimet ovat tarpeen, jotta voidaan ottaa käyttöön uusia prosesseja, välineitä ja kannustimia rautatiekapasiteetin ja liikenteen hallintaa varten. Lisäksi tarvitaan EU:n tason toimia kapasiteetin ja liikenteen hallinnan maiden rajat ylittävän koordinoinnin nykyisten puutteiden korjaamiseksi.

EU:n tason toimia tarvitaan myös suorituskannustinjärjestelmien käyttöä koskevien maiden rajat ylittävien kysymysten ratkaisemiseksi.

Lisäksi tarvitaan EU:n tason toimia, jotta voidaan puuttua digitaalisten välineiden yhdenmukaistamisen ja yhteentoimivuuden puutteeseen, joka on edelleen

ratakapasiteetin hallinnan suuri heikkous ja jota ei todennäköisesti saada ratkaistua alakohtaisilla tai kansallisilla aloitteilla, kun otetaan huomioon riittämättömät täytäntöönpanomahdollisuudet.

Tätä aloitetta tarvitaan myös, jotta voidaan puuttua EU:n nykyisen lainsäädännön esteisiin, jotka haittaavat kapasiteetin jakamista koskevien alakohtaisten aloitteiden, kuten EU:n rautatiealan kehittämän ”Timetable Redesign for Smart Capacity Management” -hankkeen (TTR), täysimääräistä täytäntöönpanoa.

Oikeudellisen kehyksen hyväksyminen EU:n tasolla poistaa kansallisten sääntöjen ja käytäntöjen erot, jotka estävät rautatieverkon kapasiteetin käytön maksimoinnin, vähentävät rautatieliikenteen hallinnan tehokkuutta ja johtavat viime kädessä rajatylittävän rautatieliikenteen heikkoon suorituskyykyyn. EU:n tason toimilla voitaisiin myös ottaa käyttöön vaikuttavia ja tehokkaita välineitä ratakapasiteetin strategisen suunnittelun koordinoitua varten, korjata sääntelyviranomaisten toimeksiannon mahdolliset puutteet maiden rajat ylittävän rautatieliikenteen osalta ja ottaa käyttöön yhdenmukaiset säännöt, joilla kannustetaan vähentämään kapasiteettipyynnön peruuntumista ja muuttamista.

1.5.3. Vastaavista toimista saadut kokemukset

Komissio laati vuonna 2018 kertomuksen rautateiden tavaraliikennettä koskevan asetuksen soveltamisesta ja sen jälkeen vuonna 2021 arvioinnin.

Arvioinnin johtopäätöksenä oli, että käytävien rakenteita on käytetty vain vähän, eikä asetuksen tavoitteita yleisesti ottaen ole saavutettu. Arvioinnista saadut tiedot viittaavat siihen, että tavarajunien aikataulussa pysyminen on suhteellisen huonoa lähtöhetkellä ja heikkenee entisestään junan kulun aikana niin, että määräpaikassa aikataulusta ollaan vielä pahemmin jäljessä. Tämä tekee rautatiepalveluista vähemmän houkuttelevia kuin muut tavaraliikennemuodot.

Toisaalta rautateiden tavaraliikenteen täsmällisyyden merkittävä paraneminen covid-19-pandemian aikana – jolloin tavaraliikenteen käytettävissä oli enemmän kapasiteettia matkustajaliikenteen romahtamisen seurauksena – vahvisti, että maiden rajat ylittävässä rautateiden tavaraliikenteessä on paljon hyödyntämättömiä mahdollisuuksia.

Myönteisestä näkökulmasta arvioinnissa todettiin, että rautateiden tavaraliikennettä koskevalla asetuksella myötävaikutettiin yhteistyön parantamisen tavoitteeseen ja – joskin vähemmässä määrin – myös rautateiden tavaraliikenteen kilpailukykyyn parantamiseen multimodaalisessa liikennejärjestelmässä. Rautateiden tavaraliikennekäytävät pohjustivat myös aloitteita, joilla pyritään poistamaan teknisiä ja toiminnallisia pullonkauloja, nykyaikaistamaan aikataulutusta ja ennakoimaan junien saapumisaikoja.

1.5.4. Yhteensopivuus monivuotisen rahoituskehyksen kanssa ja mahdolliset synergiaedut suhteessa muihin kyseeseen tuleviin välineisiin

Rautateiden ratakapasiteetin käyttöä koskevassa aloitteessa on tarkoitus käyttää rahoitusta Verkkojen Eurooppa -välineestä (monivuotisen rahoituskehyksen toinen otsake) kolmen täydentävän koordinoitujen osarahoittamiseen, kuten jäljempänä

1.5.5 kohdassa kuvataan. Näiden toimien rahoituksella katetaan toimintamenoja, jotka liittyvät prosesseja kehittävään asiantuntijahenkilöstöön, rajat ylittävän koordinoinnin tukemiseen ja suorituskyvyn seurantaan.

Ensimmäisen yksilöidyn toimen osalta (ks. kohta 1.5.5) EU:n yhteisrahoitus koostuu pääasiassa rautateiden tavaraliikennekäytäviä ja RailNetEuropea tukevien teknisen avun järjestelmien jatkamisesta ehdotuksessa kaavaillun tarkistetun hallinnoinnin puitteissa.

1.5.5. Arvio käytettävissä olevista rahoitusvaihtoehtoista, mukaan lukien mahdollisuudet määrärahojen uudelleenkohdentamiseen

Rautateiden ratakapasiteetin käyttöä koskevalla aloitteella on tarkoitus myöntää EU:n yhteisrahoitusta seuraaviin täydentäviin koordinointitoimiin:

1) Rataverkon haltijoiden koordinoinnin tukeminen:

Tällä tarkoitetaan sitä, että jatketaan nykyisiä tavaraliikennekäytäviä ja RailNetEuropea tukevia teknisen avun järjestelmiä ehdotuksessa kaavaillussa tarkistetussa hallinnossa, jonka mukaan EU:n tasolla nimitetään ”verkoston koordinaattori” osana rataverkon haltijoiden eurooppalaista verkostoa (ENIM), joka korvaa nykyiset 11 käytävän elintä. Kansalliset rataverkon haltijat veloitetaan rahoittamaan ENIMin ja verkoston koordinaattorin toiminta. Rataverkon haltijat saavat EU:n yhteisrahoitusta.

2) Rautatiealan sääntelyelinten koordinoinnin tukeminen:

Ehdotuksessa edellytetään, että kansalliset rautatiealan sääntelyelimet perustavat EU:n tason yhteistyötä tukevan sihteeristön, joka perustuu nykyiseen rautateiden eurooppalaiseen sääntelyelinten verkostoon, joka ei ole varainhoitoasetuksen 70 artiklassa tarkoitettu hajautettu virasto tai muu unionin perussopimusten nojalla perustettu elin. Sihteeristö saa rahoitusta kansallisilta sääntelyelimiltä sekä EU:n yhteisrahoitusta.

3) Suorituskyvyn tarkastuselin:

Ehdotukseen sisältyy myös suorituskyvyn tarkastuselimeksi kutsuttavan riippumattoman rautatiealan asiantuntijoiden ryhmän perustaminen. Ryhmä ei ole varainhoitoasetuksen 70 artiklassa tarkoitettu erillisvirasto tai muu unionin perussopimusten nojalla perustettu elin. Tarkastuselin tarkastelee rautatieinfrastruktuurin ja liikennepalvelujen suorituskykyä ja antaa rautatiealalle ja Euroopan komissiolle neuvoja mahdollisista suorituskyvyn parannuksista. Kustannukset, joita ryhmän jäsenille aiheutuu osallistumisesta elimeen (osa-aikaisesti) eli mm. heidän matkakulunsa, on määrä kattaa EU:n varoista.

EU:n yhteisrahoitus myönnetään kuhunkin toimeen Verkkojen Eurooppa -välineen teknisen avun muodossa kaudella 2025–2027. Verkkojen Eurooppa -välineen avustukset myönnetään edunsaajalle ilman ehdotuspyyntöä (suorat avustukset), koska edellä mainituissa kohdissa tarkoitetuille ennalta määritetyille vastaanottajille ei ole kilpailevia vaihtoehtoisia elimiä.

Näiden toimien toteuttaminen ei edellytä Euroopan komission henkilöresurssien lisäämistä.

1.6. Ehdotetun toimen/aloitteen kesto ja rahoitusvaikutukset

☐ kesto on rajattu

- ☐ toiminta alkaa [PP/KK]VVVV ja päättyy [PP/KK]VVVV.
- ☐ maksusitoumusmäärärahoihin kohdistuvat rahoitusvaikutukset koskevat vuosia VVVV–VVVV ja maksumäärärahoihin kohdistuvat rahoitusvaikutukset vuosia VVVV–VVVV.

☒ kesto ei ole rajattu

- Täytäntöönpanovaihe alkaa vuonna VVVV ja päättyy vuonna VVVV,
- minkä jälkeen toteutus täydessä laajuudessa.

1.7. Suunniteltu talousarvion toteuttamistapa / Suunnitellut talousarvion toteuttamistavat²⁵

☒ **Suora hallinnointi**, jonka komissio toteuttaa käyttämällä

- ☒ yksiköitään, myös unionin edustustoissa olevaa henkilöstöään
- ☒ toimeenpanovirastoja

☐ **Hallinnointi yhteistyössä** jäsenvaltioiden kanssa

☐ **Välillinen hallinnointi**, jossa täytäntöönpanotehtäviä on siirretty

- ☐ kolmansille maille tai niiden nimeämille elimille
- ☐ kansainvälisille järjestöille ja niiden erityisjärjestöille (tarkennettava)
- ☐ Euroopan investointipankille tai Euroopan investointirahastolle
- ☐ varainhoitoasetuksen 70 ja 71 artiklassa tarkoitetuille elimille
- ☐ julkisoikeudellisille yhteisöille
- ☐ sellaisille julkisen palvelun tehtäviä hoitaville yksityisoikeudellisille elimille, joille annetaan riittävät rahoitustakuut;
- ☐ sellaisille jäsenvaltion yksityisoikeuden mukaisille elimille, joille on annettu tehtäväksi julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuden täytäntöönpano ja joille annetaan riittävät rahoitustakuut;

²⁵

Kuvaukset talousarvion eri toteuttamistavoista ja viittaukset varainhoitoasetukseen ovat saatavilla budjettipääosaston BUDGpedia-verkkosivuilla osoitteessa:
<https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

- ☐ sellaisille elimille tai henkilöille, joille on annettu tehtäväksi toteuttaa SEU-sopimuksen V osaston mukaisia yhteisen ulko- ja turvallisuuspolitiikan erityistoimia ja jotka nimetään asiaa koskevassa perussäädöksessä.
- *Jos käytetään useampaa kuin yhtä hallinnointitapaa, olisi annettava lisätietoja kohdassa "Huomautukset".*

Huomautukset:

/

2. HALLINNOINTI

2.1. Seuranta- ja raportointisäännöt

Ilmoitetaan sovellettavat aikavälit ja edellytykset.

Liikenteen ja liikkumisen pääosaston suoraan toteuttamat tehtävät seuraavat vuotuista suunnittelu- ja seurantajaksoa, jota komissio ja toimeenpanovirastot toteuttavat, mukaan lukien tulosten raportointi liikenteen ja liikkumisen pääosaston vuotuisessa toimintakertomuksessa.

Erityisesti verkon koordinaattorin osalta (toimi 2 kohdassa 1.5.5) ehdotetussa asetuksessa edellytetään, että rataverkon haltijoiden johtoryhmä hyväksyy verkon koordinaattorin työohjelman ja talousarvion.

2.2. Hallinnointi- ja valvontajärjestelmä(t)

2.2.1. *Perustelut ehdotetu(i)lle hallinnointitavalle(/-tavoille), rahoituksen toteutusmekanismille(/-mekanismeille), maksujärjestelyille sekä valvontastrategialle*

Liikenteen ja liikkumisen pääosaston yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen yksikkö seuraa ehdotetun asetuksen täytäntöönpanoa.

Menot toteutetaan suoran hallinnoinnin mukaisesti soveltaen täysimääräisesti Verkkojen Eurooppa -välineestä 7 päivänä heinäkuuta 2021 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2021/1153 ja varainhoitoasetuksen säännöksiä.

Rahoitus myönnetään ennalta määritetyille edunsaajille myönnettävillä avustussopimuksilla (suorahankinta), kuten edellä kohdassa 1.5.5 selitetään.

Verkkojen Eurooppa -välineen varat kattavat vain osan edellä kohdassa 1.5.5 (yhteisrahoitus) kuvattujen toimien 1 ja 2 kustannuksista, koska ehdotetussa asetuksessa edellytetään, että sidosryhmät antavat merkittävän osan näiden toimien kustannusten kattamiseen tarvittavasta rahoituksesta.

Liikenteen ja liikkumisen pääosaston hankintojen ja avustusten valvontastrategiaan sisältyy menettelyjen sekä sopimusten allekirjoittamisen oikeudellisia, toiminnallisia ja taloudellisia ennakotarkastuksia. Lisäksi tavaroiden ja palvelujen hankinnasta aiheutuviin menoihin sovelletaan ennakko- ja tarvittaessa jälkikäteisvalvontaa.

2.2.2. *Tiedot todetuista riskeistä ja niiden vähentämiseksi käyttöön otetuista sisäisistä valvontajärjestelmistä*

Verkkojen Eurooppa -välineen teknisen avun avustusten ennalta määritettäviä edunsaajia (ks. kohta 1.5.5) pidetään vähäriskisinä edunsaajina. Mahdolliset riskit katetaan näin ollen varainhoitoasetuksen nykyisillä mekanismeilla, ja niitä lievennetään liikenteen ja liikkumisen pääosaston sisäisillä tarkastuksilla (järjestelmällinen oikeudellinen ja taloudellinen ennakkovalvonta, menojen jälkitarkastukset sellaisina kuin ne on määritetty vuotuisissa tarkastustyösuunnitelmissa).

Lisäksi otetaan käyttöön asianmukaisia tarkastuksia mahdollisen eturistiriidan riskin lieventämiseksi erityisesti siltä osin kuin on kyse siitä, noudattavatko edunsaajat niille asetettuja velvoitteita ja sääntöjä, joilla määritetään suorituskyvyn tarkastuselimen toiminta.

- 2.2.3. *Valvonnan kustannustehokkuutta (valvontakustannusten suhde hallinnoitujen varojen arvoon) koskevat arviot ja perustelut sekä arviot maksujen suoritusajankohdan ja toimen päättämisaikojen odotetuista virheriskitasoista*

Kun otetaan huomioon myönnettävän EU:n rahoituksen rajallinen laajuus ja määrä ja koska EU:n varojen edunsaajia pidetään vähäriskisinä, tämän aloitteen ei odoteta aiheuttavan valvontakustannuksia, jotka ylittävät liikenteen ja liikkumisen pääosaston nykyiset valvontakustannukset. Virheriskin odotetaan maksatus- ja päättämishetkellä pysyvän alle 2 prosentissa.

2.3. Toimenpiteet petosten ja sääntöjenvastaisuuksien ehkäisemiseksi

Ilmoitetaan käytössä olevat ja suunnitellut ehkäisy- ja suojatoimenpiteet, esimerkiksi petostentorjuntastrategian pohjalta

Komission tavanomaisia ennaltaehkäisy- ja suojelutoimenpiteitä on määrä soveltaa seuraavasti:

– Komission henkilöstö tarkastaa kaikista palveluista suoritettavat maksut ennen maksujen suorittamista ottaen huomioon mahdolliset sopimusvelvoitteet, taloudelliset periaatteet sekä hyvän varainhoito- tai hallintokäytännön. Petosten torjuntaa koskevat määräykset (valvonta, raportointivaatimukset jne.) sisällytetään kaikkiin komission ja maksujen vastaanottajien välisiin avustussopimuksiin.

– Petosten, lahjonnan ja muun laittoman toiminnan torjumiseksi sovelletaan rajoituksetta Euroopan petostentorjuntaviraston (OLAF) tutkimuksista annetun asetuksen (EU, Euratom) N:o 883/2013 säännöksiä.

Liikenteen ja liikkumisen pääosasto hyväksyi tarkistetun petostentorjuntastrategian vuonna 2020. Liikenteen ja liikkumisen pääosaston strategia perustuu komission petostentorjuntastrategiaan ja erilliseen sisäiseen riskinarviointiin, jonka tarkoituksena on tunnistaa petoksille altteimmat kohdat, sekä jo käytössä oleviin tarkastuksiin ja toimiin, jotka ovat tarpeen, jotta voidaan parantaa liikenteen ja liikkumisen pääosaston valmiuksia ehkäistä, havaita ja korjata petoksia.

3. EHDOTUKSEN/ALOITTEEN ARVIOIDUT RAHOITUSVAIKUTUKSET

3.1. Kyseeseen tulevat monivuotisen rahoituskehyn otsakkeet ja menopuolen budjettikohdat

- Talousarviossa jo olevat budjettikohdat

Monivuotisen rahoituskehyn otsakkeiden ja budjettikohtien mukaisessa järjestyksessä.

Monivuotisen rahoituskehyn otsake	Budjettikohta	Menolaji	Rahoitusosuudet			
	Numero	JM/Ei-JM. ²⁶	EFTA-mailta ²⁷	ehdokasmailta ja mahdollisilta ehdokasmailta ²⁸	muilta kolmansilta mailta	muut käyttötarkoituksensa sidotut tulot
1	02 03 01 00 – Verkkojen Eurooppa -välineen liikenneosio	Jaks.	EI	KYLLÄ	EI	EI

²⁶ JM = jaksotetut määrärahat; EI-JM = jaksottamattomat määrärahat.

²⁷ EFTA: Euroopan vapaakauppaliitto.

²⁸ Ehdokasmaat ja soveltuvin osin Länsi-Balkanin mahdolliset ehdokasmaat.

3.2. Arvioidut vaikutukset määrärahoihin

3.2.1. Yhteenveto arvioituista vaikutuksista toimintamäärärahoihin

- ☐ Ehdotus/aloite ei edellytä toimintamäärärahoja.
- ☒ Ehdotus/aloite edellyttää toimintamäärärahoja seuraavasti:

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Monivuotisen rahoituskehysten otsake	01	Sisämarkkinat, innovointi ja digitaalitalous
---	----	--

Pääosasto: MOVE			Vuosi 2025 ²⁹	Vuosi 2026	Vuosi 2027	Vuosi 2028+ ³⁰	YHTEENSÄ (2025–2027)
Toimintamäärärahat							
Budjettikohta ³¹ : 02 03 01 00 (Verkkojen Eurooppa -välineen liikenneosio)	Velvoitteet	(1a)	5.5	5.5	5.5	5.5	16.5
	Maksut	(2 a)	5.5	5.5	5.5	5.5	16.5
MOVE-pääosaston määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	=1a	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Maksut	=2 a	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

²⁹ Vuosi 2025 on ehdotuksen/aloitteen toteutuksen aloitusvuosi. Vuosina 2025–2027 menot katetaan Verkkojen Eurooppa -välineen liikenneosion teknisen avun varoista.

³⁰ Vuoden 2028 jälkeiselle ajalle ilmoitetut määrät ovat puhtaasti suuntaa-antavia ja riippuvat seuraavasta monivuotisesta rahoituskehyksestä käytävistä keskusteluista ja lopullisesta sopimuksesta.

³¹ Virallisen budjettinimikkeistön mukaisesti.

Toimintamäärärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	(4)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Maksut	(5)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
Monivuotisen rahoituskehysten OTSAKKEESEEN 1 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	=4	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Maksut	=5	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

Monivuotisen rahoituskehyksen otsake	7	”Hallintomenot”
---	----------	-----------------

Tämän osan täyttämiseksi on käytettävä rahoituselvityksen liitteessä (Euroopan unionin yleisen talousarvion toteuttamista koskevista sisäisistä säännöistä (Euroopan komissiota koskeva pääluokka) annetun komission päätöksen liite 5) olevaa hallintomäärärahoja koskevaa selvitystä, joka on laadittava ennen rahoituselvityksen laatimista. Liite ladataan DECIDE-tietokantaan komission sisäistä lausuntokierrosta varten.

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

		Vuosi N	Vuosi N+1	Vuosi N+2	Vuosi N+ 3	Vuosi N+X	YHTEENSÄ
Pääosasto: <.....>							
• Henkilöresurssit							
• Muut hallintomenot							
Pääosasto <.....>YHTEENSÄ	Määrärahat						

Monivuotisen rahoituskehyksen OTSAKKEESEEN 7 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ	(Sitoumukset yhteensä = maksut yhteensä)							
--	--	--	--	--	--	--	--	--

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

		Vuosi 2025 ³²	Vuosi 2026	Vuosi 2027	Vuosi 2028+ ³³	YHTEENSÄ (2025–2027)
Monivuotisen rahoituskehyksen	Sitoumukset	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

³² Vuosi 2025 on ehdotuksen/aloitteen toteutuksen aloitusvuosi.

³³ Vuoden 2028 jälkeiselle ajalle ilmoitetut määrät ovat puhtaasti suuntaa-antavia ja riippuvat seuraavasta monivuotisesta rahoituskehyksestä käytävistä keskusteluista ja lopullisesta sopimuksesta.

OTSAKKEISIIN 1–7 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ	Maksut	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
--	--------	-----	-----	-----	-----	-------------

3.2.2. Arvioidut toimintamäärärahoista rahoitetut tuotokset

maksusitoumusmäärärahat, milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Tavoitteet ja tuotokset			Vuosi 2025		Vuosi 2026		Vuosi 2027		Vuosi 2028+			YHTEENSÄ (2025– 2027)	
⇓			TUOTOKSET										
	Tyyppi	Keskimäär. kustannukset	Lkm	Kustanus	Lkm	Kustanus	Lkm	Kustanus	Lkm	Kustanus		Lukumäärä yhteensä	Kustannukset yhteensä
Rataverkon haltijoiden koordinoinnin tukeminen ³⁴													
Tuotos	”Koordinoitujen” rajanylitysten lukumäärä	0,013 ³⁵	73	0,941	73	0,941	73	0,941	73	0,941		219	2,823
Välisumma, toimi 1			73	0,941	73	0,941	73	0,941	73	0,941		219	2,823
Rautatiealan sääntelyelinten koordinoinnin tukeminen													
Tuotos	Ei sovelleta	Ei sovelleta	Ei sovelleta	Ei sovelleta	Ei sovelleta	Ei sovelleta	Ei sovelleta	Ei sovelleta	Ei sovelleta	Ei sovelleta		Ei sovelleta	Ei sovelleta
Välisumma, toimi 2			Ei sovelleta	Ei sovelleta	Ei sovelleta	Ei sovelleta	Ei sovelleta	Ei sovelleta	Ei sovelleta	Ei sovelleta		Ei sovelleta	Ei sovelleta

³⁴ Kuten 1.5.5 kohdassa kuvataan. ”Eri rahoitusvaihtoehtojen arviointi...”

³⁵ ENIMille/verkoston koordinaattorille aiheutuvat vuotuiset kustannukset, jotka aiheutuvat rataverkon haltijoiden välisen yhdenmukaisuuden varmistamisesta rajanylityspaikoilla (henkilöstökustannukset).

			lleta	eta	lleta	eta	lleta	eta	lleta	eta			
Suorituskyvyn tarkastuselin													
Tuotos	Jäsenten lukumäärä	0,009 ³⁶	11	0,099	11	0,099	11	0,099	11	0,099		33	0,297
Välisumma, toimi 3			11	0,099	11	0,099	11	0,099	11	0,099		33	0,297
YHTEENSÄ³⁷			84	1,040	84	1,040	84	1,040	84	1,040		252	3,120

³⁶ Vuotuiset kustannukset, jotka kattavat suorituskyvyn tarkastuselinien jäsenten kulut (päivää kohti).

³⁷ On huomattava, että tässä kokonaismäärässä esitetään ainoastaan taulukossa esitettyjen tuotosten kustannusten summa, eikä se vastaa EU:n rahoituksella katettujen toimien 1–3 kokonaiskustannuksia.

3.2.3. Yhteenveto arvioiduista vaikutuksista hallintomäärärahoihin

- ☒ Ehdotus/aloite ei edellytä hallintomäärärahoja.
- ☐ Ehdotus/aloite edellyttää hallintomäärärahoja seuraavasti:

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

	Vuosi N ³⁸	Vuosi N+1	Vuosi N+2	Vuosi N+3	Ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat (ks. kohta 1.6)	YHTEENSÄ
--	--------------------------	--------------	--------------	--------------	--	----------

OTSAKE 7 YHTEENSÄ								
Henkilöresurssit								
Muut hallintomenot								
Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKE 7, välisumma								

Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKKEESEEN 7 sisältymättömät³⁹								
Henkilöresurssit								
Muut hallintomenoluonteiset menot								
Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKKEESEEN 7 sisältymättömät, välisumma								

YHTEENSÄ								
-----------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Henkilöresursseja ja muita hallintomenoja koskeva määrärahatarve katetaan toimen hallinnointiin jo osoitetuilla pääosaston määrärahoilla ja/tai pääosastossa toteutettujen uudelleenjärjestelyjen tuloksena saaduilla määrärahoilla sekä tarvittaessa sellaisilla lisäresursseilla, jotka toimeen hallinnoiva pääosasto voi saada käyttöönsä vuotuisessa määrärahojen jakomenettelyssä talousarvion puitteissa.

³⁸ Vuosi N on ehdotuksen/aloitteen toteutuksen aloitusvuosi. ”N” korvataan oletetulla ensimmäisellä toteutusvuodella (esimerkiksi: 2021). Seuraavat vuodet täydennetään vastaavasti.

³⁹ Tekninen ja/tai hallinnollinen apu sekä EU:n ohjelmien ja/tai toimien toteuttamiseen liittyvät tukimenot (entiset BA-budjettikohdat), epäsuora ja suora tutkimustoiminta.

3.2.3.1. Henkilöresurssien arvioitu tarve

- ☒ Ehdotus/aloite ei edellytä henkilöresursseja.
- ☐ Ehdotus/aloite edellyttää henkilöresursseja seuraavasti:

Arvio kokoaikaiseksi henkilöstöksi muutettuna

	Vuosi N	Vuosi N+1	Vuosi N+2	Vuosi N+3	Ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat (ks. kohta 1.6)		
• Henkilöstötaulukkoon sisältyvät virat/toimet (virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt)							
20 01 02 01 (päätoimipaikka ja komission edustustot EU:ssa)							
20 01 02 03 (EU:n ulkopuoliset edustustot)							
01 01 01 01 (epäsuora tutkimustoiminta)							
01 01 01 11 (suora tutkimustoiminta)							
Muu budjettikohta (mikä?)							
• Ulkopuolinen henkilöstö (kokoaikaiseksi muutettuna)⁴⁰							
20 02 01 (kokonaismäärärahoista katettavat sopimussuhteiset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat ja vuokrahenkilöstö)							
20 02 03 (sopimussuhteiset ja paikalliset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat, vuokrahenkilöstö ja nuoremmat asiantuntijat EU:n ulkopuolisissa edustustoissa)							
XX 01 xx yy zz ⁴¹	– päätoimipaikassa						
	– EU:n ulkopuolisissa edustustoissa						
01 01 01 02 (sopimussuhteiset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat ja vuokrahenkilöstö - epäsuora tutkimustoiminta)							
01 01 01 12 (sopimussuhteiset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat ja vuokrahenkilöstö - suora tutkimustoiminta)							
Muu budjettikohta (mikä?)							
YHTEENSÄ							

XX viittaa kyseessä olevaan toimintalohkoon eli talousarvion osastoon.

Henkilöresurssien tarve katetaan toimen hallinnointiin jo osoitetulla pääosaston henkilöstöllä ja/tai pääosastossa toteutettujen henkilöstön uudelleenjärjestelyjen tuloksena saadulla henkilöstöllä sekä tarvittaessa sellaisilla lisäresursseilla, jotka toimea hallinnoiva pääosasto voi saada käyttöönsä vuotuisessa määrärahojen jakomenettelyssä talousarvion puitteissa.

Kuvaus henkilöstön tehtävistä:

Virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt	
Ulkopuolinen henkilöstö	

⁴⁰ Sopimussuhteiset toimihenkilöt, paikalliset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat, vuokrahenkilöstö ja nuoremmat asiantuntijat EU:n ulkopuolisissa edustustoissa.

⁴¹ Toimintamäärärahoista katettavan ulkopuolisen henkilöstön enimmäismäärä (entiset BA-budjettikohdat).

3.2.4. Yhteensopivuus nykyisen monivuotisen rahoituskehyksen kanssa

Ehdotus/aloite

- ☒ voidaan rahoittaa kokonaan kohdentamalla menoja uudelleen monivuotisen rahoituskehyksen kyseisen otsakkeen sisällä.

Kohdassa 1.5.5 tarkoitetuissa toimissa käytetään Verkkojen Eurooppa -välineen teknisen avun nykyisiä varoja (budjettikohta 02 03 01 00), jotka on tällä hetkellä tarkoitus jakaa rataverkon haltijoille vuosina 2025–2027 Verkkojen Eurooppa -välineen monivuotisen työohjelman meneillään olevan muutoksen yhteydessä.

- ☐ edellyttää monivuotisen rahoituskehyksen kyseiseen otsakkeeseen sisältyvän kohdentamattoman liikkumavaran ja/tai monivuotista rahoituskehystä koskevassa asetuksessa määriteltyjen erityisvälineiden käyttöä.
- ☐ edellyttää monivuotisen rahoituskehyksen tarkistamista.

3.2.5. Ulkopuolisten tahojen rahoitusosuudet

Ehdotus/aloite

- ☐ rahoittamiseen ei osallistu ulkopuolisia tahoja
- ☒ rahoittamiseen osallistuu ulkopuolisia tahoja seuraavasti (arvio)⁴²:

Määrärahat, milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

	Vuosi 2025 ⁴³	Vuosi 2026	Vuosi 2027	Vuosi 2028+	YHTEENSÄ (2025–2050)
Rataverkon haltijat ⁴⁴	13,667	5,312	5,312	5,312	32,606
Kansalliset sääntelyelimet ⁴⁵	3,558	0,180	0,185	0,190	9,401
Yhteisrahoituksella katettavat määrärahat YHTEENSÄ	17,226	5,492	5,496	5,501	42,007

⁴² Kolmannen osapuolen laskelmat laskettiin asianomaisen edunsaajan ehdotuksen mukaisten toimenpiteiden arvioitujen kustannusten summan (ks. laatikko 1.5.5) ja kyseiselle edunsaajalle myönnetyn EU:n yhteisrahoituksen osuuden välisenä erotuksena. Arvioidut kustannukset on johdettu suoraan ehdotuksen vaikutustenarviointia varten tehdyistä laskelmista.

⁴³ Vuosi 2025 on ehdotuksen/aloitteen toteutuksen aloitusvuosi.

⁴⁴ Verkon koordinaattorin rahoitus, ks. edellä kohdassa 1.5.5 oleva kohta 1.

⁴⁵ ENRRB:n sihteeristön perustamisesta aiheutuvien kustannusten kattamiseksi ks. edellä kohdassa 1.5.5 oleva kohta 2.

3.3. Arvioidut vaikutukset tuloihin

- ☒ Ehdotuksella/aloitteella ei ole vaikutuksia tuloihin.
- ☐ Ehdotuksella/aloitteella on vaikutuksia tuloihin seuraavasti:
 - ☐ vaikutukset omiin varoihin
 - ☐ vaikutukset muihin tuloihin
 - tulot on kohdennettu menopuolen budjettikohtiin ☐

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Tulopuolen budjettikohta:	Käytettävissä olevat määrärahat kuluvana varainhoitovuonna	Ehdotuksen/aloitteen vaikutus ⁴⁶						
		Vuosi N	Vuosi N+1	Vuosi N+2	Vuosi N+3	Ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat (ks. kohta 1.6)		
Momentti								

Vastaava(t) menopuolen budjettikohta (budjettikohdat) käyttötarkoitukseensa sidottujen tulojen tapauksessa:

/

Muita huomautuksia (esim. tuloihin kohdistuvan vaikutuksen laskentamenetelmä/-kaava tai muita lisätietoja).

⁴⁶ Perinteiset omat varat (tulli- ja sokerimaksut) on ilmoitettava nettomääräisinä eli bruttomäärästä on vähennettävä kantokuluja vastaava 20 prosentin osuus.