



Brüssel, 8. aprill 2026
(OR. en)

Institutsioonidevaheline
dokument:
2023/0271(COD)

16833/25
ADD 1

TRANS 650
CODEC 2139

NÕUKOGU PÕHJENDUSTE KAVAND

Teema: Nõukogu esimese lugemise seisukoht eesmärgiga võtta vastu EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS, mis käsitleb raudteetaristu läbilaskevõime kasutamist ühtses Euroopa raudteepiirkonnas ning millega muudetakse direktiivi 2012/34/EL ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) nr 913/2010

– Nõukogu põhjenduste kavand

I. SISSEJUHATUS

1. Komisjon esitas 11. juulil 2023 nõukogule ja Euroopa Parlamendile järgmise ettepaneku: määrus¹, mis käsitleb raudteetaristu läbilaskevõime kasutamist ühtses Euroopa raudteepiirkonnas ning millega muudetakse direktiivi 2012/34/EL ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) nr 913/2010. Ettepanek põhineb Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklil 91 ja selle üle peetakse läbirääkimisi seadusandliku tavamenetluse kohaselt.
2. Nõukogu võttis oma üldise lähenemisviisi vastu transpordi, telekommunikatsiooni ja energeetika nõukogu (transport) 18. juuni 2024. aasta istungil.
3. Euroopa Parlament võttis 12. märtsi 2024. aasta täiskogu istungil vastu oma läbirääkimisvolitused.
4. Esimene kolmepoolne kohtumine korraldati 19. novembril 2024 ja sellega anti üldised volitused tehnilise tasandi läbirääkimisteks. Veel kaks kolmepoolset kohtumist korraldati 3. märtsil 2025 ja 10. juunil 2025. Nõukogu ja parlament jõudsid 18. novembril 2025 toimunud viimasel neljandal kolmepoolsel kohtumisel esialgsele kokkuleppele.
5. 19. detsembril 2025 analüüsis alaliste esindajate komitee kokkuleppele jõudmiseks lõplikku kompromissteksti ja kinnitas selle.
6. Transpordi- ja turismikomisjoni esimees saatis 27. jaanuaril 2026 alaliste esindajate komitee esistujale kirja, milles kinnitas, et kui nõukogu peaks heakskiidetud teksti pärast õiguskeelelist viimistlemist esimesel lugemisel heaks kiitma, siis kiidab parlament nõukogu seisukoha heaks teisel lugemisel.

¹ 11718/23 + ADD 1–4.

II. EESMÄRK

7. Määruse eesmärk on kohaldada raudteevõrgustiku läbilaskevõime käitamise suhtes ühtset õigusraamistikku. Direktiivis 2012/34/EL kindlaks määratud läbilaskevõime jaotamise normid asendatakse käesolevas määruses sätestatud normidega. Ettepanek tugineb raudteesektori juhitavale sõidugraafikute muutmise projektile (TTR), mille eesmärk on pakkuda taristuettevõtjatele suuremat paindlikkust nii pikemaajalisel strateegilisel planeerimisel kui ka läbilaskevõime lühiajalisel jaotamisel uue planeerimis- ja jaotamismenetluse abil. Pikemaajaline ette planeerimine võimaldab taristut optimaalsemalt kasutada. See tagab ka tasakaalustatuma jaotuse raudtee läbilaskevõime eri liiki kasutajate vahel, olgu siis tegemist reisijate- või kaubaveoga, eelkõige kaubaveo kasuks, mis peaks muutuma usaldusväärsemaks.
8. Korralduse osas tõhustati komisjoni ettepanekus tsentraliseerimist ELi tasandil, tugevdades Euroopa taristuettevõtjate võrgustikku (ENIM) ja luues uue üksuse – võrgustiku koordinaatori. Algselt kavandatud tulemuslikkuse hindamise asutus muudeti tulemuslikkuse nõuandekomisjoniks. Euroopa Parlamendi taotlusel saavad sidusrühmad võimaluse luua Euroopa raudteeplatvorm (ERP).

III. NÕUKOGU ESIMESE LUGEMISE SEISUKOHA ANALÜÜS

9. Euroopa Parlament ja nõukogu pidasid komisjoni ettepaneku alusel läbirääkimisi, et saavutada nõukogu esimese lugemise seisukoha põhjal varane teise lugemise kokkulepe. Nõukogu esimese lugemise seisukoht sisaldab järgmisi põhielemente, mille suhtes kaasseadusandjad on jõudnud kokkuleppele.

Põhiküsimuste kokkuvõte

10. Määrusega kehtestatakse uued raudteetaristu läbilaskevõime jaotamise normid, mis võimaldab rongiliikluse pikemaajalist planeerimist, ning seega püütakse parandada taristu kasutamist ja võimaldada rohkem rongiliikluse teenuseid nii reisijate- kui ka kaubaveoks. Uus süsteem põhineb põhjalikul konsultatsioonisüsteemil, mille abil taristuettevõtjad saavad parema ülevaate eri taotlejate vajadustest. Läbilaskevõime jaotatakse pärast konsultatsioonietappi. Samuti on esitatud üksikasjalikud normid, mille kohaselt saab planeerimist muuta pärast läbilaskevõime jaotamist. Uus süsteem on kavandatud ka selleks, et parandada piiriülest koordineerimist ja luua paremaid mitut võrgustikku hõlmavaid teenuseid. Samuti on olemas trahvide süsteem, mis on kavandatud nii, et see oleks hoiatav ja hoiaks ära liigseid muudatusi.
11. Liikmesriik võib anda taristuettevõtjale strateegilisi suuniseid, mis põhinevad raudteetaristu arendamise suunaval strateegial, võttes samal ajal arvesse taristuettevõtja tegevuskohustusi. Need strateegilised suunised võimaldavad võtta arvesse riikide konkreetseid iseärasusi ja nõudeid raudtee läbilaskevõime planeerimise ja jaotamise euroopalikuma lähenemisviisi üldises kontekstis. On oluline, et liikmesriikidel oleks võimalik otsustada graafikukavandite konkreetse laadi üle, kehtestada teatavat liiki raudteeveoteenuste minimaalsed mahud ning et neil oleks võimalus võtta läbilaskevõime eraldamise või konfliktide lahendamise parameetrites arvesse riigisiseseid prioriteete.
12. Raudteetaristu läbilaskevõime haldamine põhineb pikemaajalisel planeerimisel. Iga graafik, mis jõustub 2030. aasta detsembris ja mida kohaldatakse järgmisel aastal, koostatakse ja rakendatakse kolmes järjestikusel etapil, milleks on planeerimine, jaotamine ja kohandamine. Igas etapis toimub konsultatsioon, et kuulata ära taotlejate vajadused. Taristuettevõtjate ja käitamisega seotud sidusrühmade toetamiseks planeerimis-, jaotamis- ja kohandamisprotsessis valmistab ENIM ette läbilaskevõime haldamise raamistiku. Selles raamistikus nähakse ette taristu läbilaskevõime haldamise ning taristuettevõtjate ja muude käitamisega seotud sidusrühmade vahelise koordineerimise vahendid, meetodid ja menetluskord.

1. Planeerimine: taristuettevõtjad alustavad läbilaskevõime strateegilist planeerimist ja tagavad, et need kavad on taristuettevõtjate vahel koordineeritud. See lihtsustab taotlejatel piiriüleste teenuste korraldamist. Strateegilise kava alusel teostab taristuettevõtja üksikasjalikumad planeerimist, koostades kõigepealt läbilaskevõime strateegia, seejärel läbilaskevõime mudeli ja lõpuks läbilaskevõime pakkumise kava. Laialdaselt kasutatava või ülekoormatud taristu haldamiseks on välja töötatud erimenetlused.
 2. Jaotamine: pärast planeerimist tuleb taristu kasutamise õigused, nii ühe kui ka mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õigused, anda taotlejatele. Viimase kohta on määruses sätestatud ka erinormid. Jaotamine toimub digivahendite ja digiteenuste abil. Taristuettevõtjatel on läbilaskevõimega seotud õiguste jaotamiseks erinevad viisid ja nad peavad võtma arvesse teenindusrajatiste läbilaskevõimega seotud küsimusi. Samuti peavad taristuettevõtjad lisama planeerimisse taristutööd. Kui jaotamisprotsessi lõpus on taotlejate taotluste ja olemasoleva läbilaskevõime vahel endiselt konflikt, rakendatakse konfliktide lahendamise mehhanismi. Kui konsensuslikku lahendust ei leita, võidakse konflikti lahendamiseks kasutada õiglast, läbipaistvat ja mittediskrimineerivat meetodikat, mis põhineb käitamisalastel, sotsiaal-majanduslikel ja keskkonnakriteeriumidel.
 3. Kohandamine: enne liiklusgraafiku jõustumist võivad muudatuste tegemist taotleda nii taristuettevõtjad kui ka taotlejad. Muudatuste taotlemine peaks siiski olema piiratud nii palju kui võimalik. Liigsete muudatuste vältimiseks on kehtestatud trahvide süsteem, mille abil veenda kas taristuettevõtjat või taotlejat muudatuse taotlemisest loobuma.
13. Planeerimise ja jaotamise tulemusel koostatakse liiklusgraafik, mis jõustub iga aasta detsembri alguses. Selle tulemuseks on liiklusgraafikul põhinev liikluskorraldus. Uue süsteemi kohaselt võib siiski juhtuda ootamatuid sündmusi, mis nõuavad häirete ohjamist ja kriisiohjet. On oluline, et kõik liikluskorralduses, häirete ohjamises ja kriisiohjes osalejad hoiaksid üksteist kursis. ENIM valmistab ette raamistiku, mis annab taristuettevõtjatele ja käitamisega seotud sidusrühmadele liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje koordineerimiseks ühised vahendid, meetodid ja menetluskorra.

14. ENIM jälgib ja hindab taristuettevõtjate pakutavate raudteetaristuteenuste tulemuslikkust. ENIM valmistab ette raamistiku, mis annab taristuettevõtjatele tulemuslikkuse hindamiseks ühised vahendid, meetodid ja menetluskorra. ENIM avaldab Euroopa tulemushindamise aruande ja ajakohastab seda igal aastal. Komisjon võib moodustada sõltumatu ja erapooletu eksperdirühmana tulemuslikkuse nõuandekomisjoni. Nimetatud nõuandekomisjon annab soovitusi tulemuslikkuse kohta, vaatab läbi tulemushindamise aruande kavandi ning koostab tulemushindamise aruande eraldiseisva osa.
15. Juhtimine
1. Määrusega antakse ENIMile uued kohustused: luua kolm raamistikku ja parandada taristuettevõtjate töö koordineerimist, kui see on seotud mitut võrgustikku hõlmavate raudteeteenustega. Samuti määrab ENIM pärast Euroopa Komisjonilt nõusoleku saamist võrgustiku koordinaatori.
 2. Võrgustiku koordinaator määratakse ENIMi töö toetamiseks. Nimetatud võrgustiku koordinaator toimib ENIMi sekretariaadina, aitab koostada raamistikke, aitab kaasa taristuettevõtjate tegevuse koordineerimisele, teeb kindlaks takistused mitut võrgustikku hõlmavate raudteeveoteenuste osutamisel, toimib kontaktpunktina ja toetab digitaliseerimisega seotud tööd.
 3. Raudteevaldkonda reguleerivate asutuste Euroopa võrgustikule (ENRRB) antakse käesoleva määrusega eriülesanded regulatiivsete küsimuste jälgimiseks ja riiklike reguleerivate asutuste tegevuse koordineerimiseks juhul, kui mitut võrgustikku hõlmavate raudteeteenuste osutamisel tekib probleeme.
 4. Käitamise seotud sidusrühm võib otsustada luua Euroopa raudteeplatvormi, et tagada raudteesektori tõhus konsulteerimine ENIMiga.
16. Kui ENIM ei esita üht või mitut raamistikku või selle elementi või kui üks või mitu raamistikku või selle elementi ei ole kavandatud eesmärkide saavutamiseks piisavad või kui üks või mitu raamistikku ei ole piisavad, et tagada määruse rakendamiseks ühetaolised tingimused, on komisjonil õigus võtta vastu rakendusakt asjakohase raamistiku või selle elementide vastuvõtmiseks.

17. Esimene käesoleva määruse kohastele uutele normidele vastav liiklusgraafik avaldatakse 2030. aastal ja seda liiklusgraafikut hakatakse kohaldama alates 14. detsembrist 2030.

IV. KOKKUVÕTE

18. Nõukogu seisukohas toetatakse komisjoni ettepaneku eesmärki ning see kajastab täielikult kompromissi, milleni jõuti komisjoni toel nõukogu ja Euroopa Parlamendi vahelistel mitteametlikel läbirääkimistel.
 19. Kui määrus, mis käsitleb raudteetaristu läbilaskevõime kasutamist ühtses Euroopa raudteepiirkonnas ning millega muudetakse direktiivi 2012/34/EL ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) nr 913/2010, vastu võetakse, annab see transpordisektorile olulise panuse.
-