



Brüssel, 21. aprill 2026
(OR. en)

Institutsioonidevaheline
dokument:
2023/0271(COD)

16833/1/25
REV 1

TRANS 650
CODEC 2139
PARLNAT

SEADUSANDLIKUD AKTID JA MUUD DOKUMENDID

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

- Vastu võetud nõukogu poolt 21. aprillil 2026

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU
MÄÄRUS (EL) 2026/...,**

...

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

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust¹,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust²,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt³

¹ ELT C, C/2024/891, 6.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/891/oj>.

² ELT C, C/2024/1982, 18.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1982/oj>.

³ Euroopa Parlamendi 12. märtsi 2024. aasta seisukoht (ELT C, C/2025/1020, 27.2.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/1020/oj>) ja nõukogu 21. aprilli 2026. aasta esimese lugemise seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata). Euroopa Parlamendi ... seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata).

ning arvestades järgmist:

- (1) Komisjoni 11. detsembri 2019. aasta teatises „Euroopa roheline kokkulepe“ on seatud kliimaneutraalsuse eesmärk, mille liit peab saavutama 2050. aastaks, ning selge eesmärk vähendada kasvuhoonegaaside netoheidet 2030. aastaks vähemalt 50 % võrreldes 1990. aasta tasemega ning püüdlus vähendada netoheidet kuni 55 %. Mõlemad eesmärgid on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2021/1119⁴. Euroopa roheleppes kutsutakse üles vähendama transpordist tulenevat kasvuhoonegaaside heidet 90 % võrra, püüdes samal ajal saavutada nullsaaste eesmärki vähendada 2030. aastaks õhusaaste mõju tervisele rohkem kui 55 % ja transpordimürast pidevalt häiritud inimeste osakaalu 30 %. Transport moodustab ligikaudu 25 % liidu kasvuhoonegaaside koguheitest ja see heide on viimastel aastatel suurenenud. Euroopa roheleppe kohaselt peaks esmajärjekorras oluline osa praegu 75 % ulatuses mööda maanteed toimuvast sisemisest kaubaveost minema üle raudteede ja siseveeteede. Kuna raudteetransport on suurel määral elektrifitseeritud ja energiatõhus transpordiliik, peaks raudteeveoteenuste suurem kasutamine aitama vähendada transpordi heitkoguseid ja energiatarbimist.

⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. juuni 2021. aasta määrus (EL) 2021/1119, millega kehtestatakse kliimaneutraalsuse saavutamise raamistik ning muudetakse määruseid (EÜ) nr 401/2009 ja (EL) 2018/1999 (ELT L 243, 9.7.2021, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

- (2) Komisjoni 9. detsembri 2020. aasta teatises „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad“ on esitatud vahe-eesmärgid, mis kirjeldavad liidu transpordisüsteemi liikumist säästva, aruka ja vastupidava liikuvuse eesmärkide saavutamise suunas. Selles nähakse ette, et raudteekaubavedude maht suureneb 2030. aastaks 50 % ja kahekordistub 2050. aastaks, kiirrongiliikluse maht kahekordistub 2030. aastaks ja kolmekordistub 2050. aastaks ning alla 500 km pikkused graafikujärgsed ühisreisid peaksid 2030. aastaks olema liidus süsinikuneutraalsed. Nimetatud eesmärkide saavutamiseks peaks raudteetransport muutuma taskukohasuse, usaldusväärse ja juurdepääsetavuse poolest atraktiivsemaks. Samuti tuleks raudteeveoteenuseid paremini kohandada reisijate ja kaubasaatjate vajadustele.
- (3) Käesoleva määruse põhieesmärk on suurendada raudteetaristu kasutamist, kasutades raudteetaristut tõhusamalt paremate planeerimis- ja jaotamismenetluste ning parema piiriülese koordineerimise kaudu, ning aidata seeläbi kaasa raudteeveoteenuste kasutamise suurendamisele kooskõlas liidu süsinikuheite vähendamise eesmärkidega. Siiski on kõigil tasanditel vaja täiendavaid meetmeid, mis ei kuulu käesoleva määruse kohaldamisalasse, et veelgi suurendada raudteetaristu läbilaskevõimet, et rahuldada suurenenud nõudlust raudtee läbilaskevõime järele nii reisijate- kui ka kaubaveoteenuste puhul ning suurendada raudteetranspordi üldist konkurentsivõimet.

- (4) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2012/34/EL⁵ on kindlaks määratud raudteetaristu majandamise ja käitamise suhtes kohaldatavad normid ning riigisiseste ja rahvusvaheliste raudteeteenuste jaoks läbilaskevõime jaotamise suhtes kohaldatavad põhimõtted ja menetlused.
- (5) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 913/2010⁶ on ette nähtud raudteekaubaveokoridoride ja universaalteenistuste loomine, et soodustada taristu läbilaskevõimsuse taotluste rahuldamist rahvusvaheliste raudtee-kaubaveoteenuste osutamiseks.
- (6) Raudteetaristu läbilaskevõime haldamine ja raudteeliikluse korraldamine on raudteesektori hea toimimise jaoks väga olulised. Raudteeveoteenuste, eelkõige piiriüleste raudteeveoteenuste osutamist tuleb hoolikalt planeerida ja koordineerida, et väga erinevate omadustega (näiteks kiirus ja pidurdustekond) rongidel oleks võimalik ohutult kasutada samu rööpaid. Raudteetaristu läbilaskevõime optimaalne ja ühtlustatud haldamine loob raudteeteenustele rohkem võimalusi ja suurendab nende usaldusväärsust. Käesolev määrus peaks andma taristuettevõtjatele piisava paindlikkuse, et tõhusalt hallata raudteetaristu läbilaskevõimet, tagades samal ajal, et kõiki taotlejaid koheldakse raudteevõrgustikule juurdepääsul õiglasel, läbipaistval ja mittediskrimineerival viisil, tagades ausa konkurentsi.

⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiiv 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond (ELT L 343, 14.12.2012, lk 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj>).

⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. septembri 2010. aasta määrus (EL) nr 913/2010 konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku kohta (ELT L 276, 20.10.2010, lk 22, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/913/oj>).

- (7) Direktiivis 2012/34/EL tunnustatakse liikmesriikide õigust mitte kohaldada raudteetaristu läbilaskevõime jaotamise norme raudteevõrgustiku teatavate osade või teatavate raudteeveoteenuste suhtes, kui selline väljajätmine liidu õiguse kohaldamisalast ei mõjuta ühtse Euroopa raudteepiirkonna toimimist. Neid väljajätmissi tuleks rangelt piiratud ja nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel jätkuvalt kohaldada ja liikmesriikidele peaks jääma õigus tulevikus selliseid väljajätmissi taotleda ka seoses käesoleva määrusega.
- (8) La Manche'i väina püsiühenduse käitamist reguleeritakse eelkõige 12. veebruaril 1986 Canterbury allkirjastatud Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi ning Prantsuse Vabariigi vahelise lepinguga La Manche'i väina püsiühenduse ehitamise ja käitamise kohta eraõiguslike kontsessioonäärde poolt (edaspidi „Canterbury leping“) ning 14. märtsil 1986 allkirjastatud kontsessioonilepinguga, mille osalised on Secretary of State for Transport, Le Ministre de l'Urbanisme du Logement et des Transports, The Channel Tunnel Group Limited ja France-Manche S.A. ja mida on hiljem mitu korda muudetud (edaspidi „kontsessioonileping“). Vastavalt Canterbury lepingule ja kontsessioonilepingule peavad kontsessioonäärde haldama raudteetaristut ja käitama maanteeõidukite süstikrongiteenust. Direktiivi 2012/34/EL, välja arvatud selle teatavad sätted, ei kohaldata ettevõtjate suhtes, kelle tegevus piirdub üksnes maanteeõidukitele süstikrongiteenuse osutamisega La Manche'i püsiühenduse kaudu või vedudega, mida osutatakse maanteeõidukite vedamiseks süstikrongiteenusena kõnealuse püsiühenduse kaudu. Samuti ei ole asjakohane kohaldada käesolevat määrust selliste teenuste osutamiseks vajaliku raudteetaristu läbilaskevõime haldamise suhtes. Kui ei ole sätestatud teisiti, tuleks käesolevat määrust kohaldada muude teenuste, näiteks reisiringi- ja kaubarongiteenuste käitamiseks vajaliku raudteetaristu läbilaskevõime haldamise suhtes.

- (9) Käesoleva määruse rakendamisel liidu raudteevõrgustiku selle osa suhtes, mis on merega geograafiliselt eraldatud liidu ülejäänud raudteevõrgustikust ja mille puhul ei ole konkreetset vajadust koordineerida tegevust teiste liikmesriikidega või teistes liikmesriikides asuvat raudteetaristut haldavate taristuettevõtjatega ning mille läbilaskevõime on pidevalt kättesaadav, ilma et lühikeses või keskpikas perspektiivis oleks oodata asjakohaseid muutusi, peaks liikmesriikidel ja taristuettevõtjatel olema võimalik järgida pragmaatilist ja proportsionaalset lähenemisviisi, et vältida ebaproportsionaalseid kulusid ja halduskoormust, täites samal ajal käesolevas määruses sätestatud kohustusi.
- (10) Käesolev määrus ei tohiks takistada liikmesriike võtmast meetmeid, mis on vajalikud kaitsmaks olulisi julgeoleku- või kaitsehuve, või meetmeid, mis on vajalikud, et tagada sõjaväe piisav juurdepääs raudteetaristule.

- (11) Transporditaristu on majanduse ja ühiskonna kui terviku selgroog. Mõni raudteetaristu on äärmiselt oluline elutähtsate ühiskondlike funktsioonide hea toimimise tagamiseks ning sellel on riigi julgeoleku seisukohast strateegiline tähtsus. Teatavatel juhtudel võib taotlejale läbilaskevõimega seotud õiguste andmine ohustada avalikku julgeolekut või avalikku korda liidus, muu hulgas liikmesriigi tasandil, näiteks juhul, kui raudteeveo-ettevõtja kavatseb kasutada liikmesriigi raudteetaristut ebaseaduslikult liitu sisenedu ohtlike kaupade või relvade vedamiseks. Sujuva, ohutu ja turvalise raudteetranspordi tagamiseks ning oma raudteetaristu kaitse tagamiseks peaks liikmesriikidel olema lubatud nõuda, et taristuettevõtjad keelduksid taotlejale läbilaskevõimega seotud õiguste andmisest või tunnistaksid need kehtetuks, kui juurdepääs nende raudteetaristule kujutab endast ohtu avalikule korrale või avalikule julgeolekule, sealhulgas riigi julgeolekule ja kaitsele. Iga selline otsus peaks olema nõuetekohaselt põhjendatud, rangelt vajalik ja proportsionaalne taotletava eesmärgiga, võttes arvesse ka kõnealuse otsuse mõju konkurentsile ja tarneahelate järjepidevusele, eelkõige kriitilise tähtsusega sisendite tarnimisel, ning seda, kas taotletud läbilaskevõimega seotud õigus on mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õigus. Avaliku julgeoleku või avaliku korraga seotud riski hindamisel peaks asjaomane liikmesriik saama muude asjaolude hulgas arvesse võtta asjaolu, et taotleja suhtes kohaldatakse liidu poolt vastu võetud piiravaid meetmeid, ja selliste meetmete võtmise põhjuseid, samuti asjaolu, et taotleja on sellise isiku või üksuse omandis või tegeliku kontrolli all või tegutseb sellise isiku või üksuse nimel või juhtimisel, kelle suhtes kohaldatakse liidu poolt vastu võetud piiravaid meetmeid, või et taotleja või kõnealune isik või üksus on seotud ebaseadusliku tegevusega või kolmanda riigi sõjalise võimekuse arendamist soodustava tegevusega, mis ohustab liikmesriigi riiklikku julgeolekut. Liikmesriik peaks sellise otsuse korrapäraselt läbi vaatama, eelkõige hinnates seda, kas otsus on jätkuvalt põhjendatud ja proportsionaalne. Liikmesriik peaks teavitama vastuvõetud otsusest ja selle põhjustest komisjoni ning reguleerivat asutust ja mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õiguste puhul muid asjaomaseid liikmesriike ning koordineerima oma tegevust kõnealuste muude liikmesriikidega, kui need väljendavad vastuvõetud otsusega seoses muret. Kui liikmesriigi tõstatatud probleemi ei lahendata koordineerimise teel, peaks asjaomasel liikmesriigil olema võimalik taotleda komisjonilt soovitusel esitamist teise liikmesriigi vastu võetud otsuse kohta.

- (12) Liikmesriikidel peaks olema õigus anda taristuettevõtjale strateegilisi suuniseid tagamaks, et raudteetaristu läbilaskevõime planeerimine ja kasutamine on kooskõlas nende üldiste eesmärkide ja poliitiliste suunistega. Eelkõige peaks liikmesriikidel olema võimalik nõuda, et taristuettevõtjad rakendaksid konkreetseid graafikukavandeid, näiteks integreeritud intervallgraafikuid, reserveeriks teatavat liiki liiklusele minimaalsed läbilaskevõime mahud ning kajastaksid läbilaskevõime eraldamise ja konfliktide lahendamise meetodika parameetrites riigisiseseid olusid ja poliitilisi prioriteete. Seda tehes peaksid liikmesriigid austama taristuettevõtjate tegevuskohustusi ja tagama, et nad säilitavad piisava tegevusmarginaali kõigi oma ülesannete ja kohustuste täitmiseks.
- (13) Kuna taristuettevõtjatelt võidakse nõuda konkreetse graafikukavandi kasutamist, võidakse mitut võrgustikku hõlmava rongiteenuse suhtes kohaldada erinevaid graafikukavandeid. Seda, aga ka muid tegureid silmas pidades peaksid liikmesriigid, kes vastutavad taristuettevõtjate eest, kes jaotavad läbilaskevõimega seotud õigusi mitut võrgustikku hõlmava rongiteenuse jaoks, mille suhtes kohaldatakse erinevaid graafikukavandeid, koordineerima oma tegevust, et tagada kooskõla oma strateegiliste suuniste ja riiklike nõuete vahel. Lisaks, kuna liikmesriikides kasutatakse erinevaid graafikute koostamise tavasid, nõuavad need tavad suuremat piiriülest koordineerimist ka taristuettevõtjate vahel, eelkõige juhul, kui taristuettevõtjad peavad läbilaskevõimet eelnevalt planeerima, kasutades intervallgraafikuid.

- (14) Raudteetaristu läbilaskevõime haldamise normid ja tegevuskord peaksid mittediskrimineerival viisil arvesse võtma ja rahuldama kõigi raudteeturu segmentide vajadusi. Eelkõige tuleks arvesse võtta vajadust reisijateveoks, sealhulgas avaliku teenindamise kohustuse alusel osutatavate teenuste jaoks olemasoleva läbilaskevõime pikaajalise stabiilsuse ja kaubaveo lühiajalise paindlikkuse järele, et reageerida turunõudlusele. Seetõttu ei tohiks läbilaskevõime haldamise protsess enam keskenduda peamiselt iga-aastasele lähenemisviisile, vaid see tuleks korraldada kolmes järgnevas etapis: läbilaskevõime strateegiline planeerimine; raudteeteenuste ajakava koostamine ja läbilaskevõime jaotamine; ning läbilaskevõime kohandamine ja ajakava muutmine. Paremini määratletud ja struktureeritud etappide kehtestamine, mis võimaldavad läbilaskevõime haldamise pikaajalist planeerimist ja lühiajalist kohandamist, oleks eelkõige kasulik teenustele, mida on raske planeerida või mida on keerulisem korraldada, näiteks kaubarongid ja piiriülesed reisirongid, sealhulgas öörongid.
- (15) Üha suurem osa liidu raudteevõrgustikust on kas ülekoormatud või peaaegu ülekoormatud ning sellega ei saa täita kõigi taotlejate vajadusi raudteetaristu läbilaskevõime järele ega toetada raudteetranspordi mahu edasist kasvu. Taristu arendamine ja digitaliseerimine kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797⁷ alusel välja töötatud koostalitluse tehnilise kirjeldusega, eelkõige Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem, peaks keskpikas ja pikas perspektiivis suurendama olemasolevat läbilaskevõimet. Sellest hoolimata ei suuda taristuettevõtjad tõenäoliselt rahuldada kõiki läbilaskevõime taotlusi laialdaselt kasutatava või ülekoormatud raudteetaristu kasutamiseks ning peaksid tuginema usaldusväärsele planeerimisele, et prognoosida vajadusi, anda taotlejatele eelteavet ja hõlbustada läbilaskevõime jaotamist.

⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/797 Euroopa Liidu raudteesüsteemi koostalitluse kohta (uuesti sõnastatud) (ELT L 138, 26.5.2016, lk 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

- (16) Selleks et tagada raudteetaristu läbilaskevõime optimaalne kasutamine, tuleks planeerimis- ja jaotamisprotsessi käigus arvesse võtta sotsiaal-majanduslikke, käitamisalaseid ja keskkonnakriteeriume, eelkõige alternatiivsete läbilaskevõime eraldamisvõimaluste hindamisel, kui raudteetaristuosa on laialdaselt kasutatav või ülekoormatud, ning konfliktide lahendamise eesmärgil. Eelkõige eri liikmesriikides läbilaskevõimet taotlevate taotlejate jaoks oleks kasulik, kui taristuettevõtjad kasutaksid ühist meetodit ja läbipaistvaid kriteeriume, mis selgitavad, kuidas kõnealuseid kriteeriume on arvesse võetud ja kuidas need on mõjutanud tehtud otsuseid.
- (17) Euroopa taristuettevõtjate võrgustik (ENIM) peaks andma suuniseid selle kohta, kuidas kehtestada ühine objektiivne, läbipaistev ja mittediskrimineeriv meetodika, mis põhineks läbilaskevõime eraldamise ja jaotamise sotsiaal-majanduslikel, käitamisalastel ja keskkonnakriteeriumidel. Kuna tegemist on uue meetodikaga läbilaskevõime eraldamise või konfliktide lahendamise üle otsustamiseks ning oluline on määrata parameetrite väärtused õigele tasemele, peaks ENIM enne käitamisalaste, sotsiaal-majanduslike ja keskkonnakriteeriumide kohaldamist neid katsetama ja kalibreerima.
- (18) Taristuettevõtjad peaksid vajaduse korral kohandama parameetrite standardväärtusi, et võtta arvesse kohalikke või riiklikke olusid, tuginedes heakskiidetud lähenemisviisidele ja empiirilistele tõenditele.

- (19) Läbilaskevõime strateegiline planeerimine taristuettevõtjate poolt peaks parandama raudteetaristu kasutamist, ennetades nõudlust raudteeteenuste järele, sealhulgas transpordituru eeldatavate arengusuundade analüüsimise kaudu, ning võttes arvesse raudteetaristu kavandatud arendamist, uuendamist ja hooldamist. See peaks tagama raudteetaristu läbilaskevõime jaotamise viisil, mis maksimeerib raudteeteenuste väärtust ühiskonna jaoks. Taristuettevõtjad peaksid tagama, et läbilaskevõime strateegilises planeerimises esitatakse järjest rohkem üksikasju olemasoleva läbilaskevõime kohta, võttes arvesse käitamisega seotud sidusrühmadelt saadud tagasisidet, ning et see on läbilaskevõime jaotamise alus.
- (20) Selleks et tagada läbilaskevõime jaotamine raudteeturu eri segmentide jaoks, eelkõige kaubaveoks ja piiriülesteks raudteeveoteenusteks, peaks taristuettevõtjatel olema lubatud eelnevalt planeerida läbilaskevõime kasutamist ülekoormatud või laialdaselt kasutataval raudteetaristul ning laiendada sellist planeerimist vajaduse korral ka muudele võrgustiku lõikudele. Läbilaskevõime eelneval planeerimisel tuleks arvesse võtta läbilaskevõime jaotamise erinevaid meetodeid ja raudteeturu eri segmentide omadusi. See peaks läbilaskevõime jaotamise etapis sarnaste jõudlusnäitajatega rongide rühmitamise abil võimaldama raudteetaristu paremat kasutamist.

- (21) Läbilaskevõime jaotamisel peaksid taristuettevõtjad järgima oma läbilaskevõime pakkumise strateegilist planeerimist, tagades samal ajal, et läbilaskevõime jaotatakse vastavalt turunõudlusele õiglasel ja mittediskrimineerival viisil. Sel eesmärgil võidakse mõned läbilaskevõime pakkumise kavaga vastuolus olevad läbilaskevõime taotlused tagasi lükata või anda neile jaotamisetapis madalam prioriteet. Läbilaskevõime pakkumise kava tuleks pidevalt ajakohastada, et see kajastaks olemasolevat läbilaskevõimet.
- (22) Raudteeturu eri segmentide ettevõtjatel on raudteetaristu läbilaskevõime vajaduste prognoosimiseks erinevad võimed. Eelkõige ei pruugi mõned kaubaveoteenuste osutajad suuta oma läbilaskevõime vajadusi õigel ajal kindlaks määrata, et lisada need vajadused liiklusgraafikusse, s.o rongi- ja veeremiliikumiste iga-aastasesse plaani, ning need vajadused ei pruugi sobida nende aastasesse liiklusgraafikusse. Seepärast peaks taristuettevõtjatel olema võimalik pakkuda piisava kvaliteedi ja kvantiteediga läbilaskevõimet ka ebastabiilse nõudlusega raudteeveoteenuste jaoks, mida korraldatakse suhteliselt lühikese etteteatamisajaga, mis hõlmab rohkem kui ühe rongi liikumist ja mis võib korduvalt toimuda ajavahemiku jooksul, mis ei lange kokku liiklusgraafikuperioodiga. Selleks peaks olema võimalik reserveerida läbilaskevõimsus rongiliinidele, mida saab seejärel jaotada lühikese etteteatamisajaga.

- (23) Raudteetaristu läbilaskevõime taotlejatel peaks olema võimalik liiklusgraafiku alusel iga-aastaselt planeerida ja taotleda raudteetaristu läbilaskevõimet. Samuti peaks taotlejatel olema võimalik taotleda raudteetaristu läbilaskevõimet veelgi varem, et tagada stabiilsete mitmeaastaste raudteeveoteenuste osutamine raamlepingute alusel. Peale selle peaks taotlejatel olema võimalik läbilaskevõimet taotleda üksikute rongide jaoks sõiduaja lähedal, esitades ühekordseid läbilaskevõime taotlusi, või korduva rongiliikluse teenuse jaoks, esitades jooksva planeerimise taotlusi. Kuna jooksev planeerimine on eriti mugav raudtee-kaubaveoteenuste puhul tulenevalt nende olemusest, peaks läbilaskevõime jaotamine jooksva planeerimise kaudu hõlmama vähemalt raudtee-kaubaveoteenuseid.

- (24) Märkimisväärne osa raudtee-kaubaveost on pikamaaveod ja see nõuab taristuettevõtjate vahelist piiriülest koordineerimist. Poliitika eesmärk suurendada raudteeliiklust sõltub ka kasvavatest piiriülestest reisijateveoteenustest. Selleks et lihtsustada ja edendada kasvavat piiriülest liiklust ühtses Euroopa raudteepiirkonnas, on vaja tagada raudteetaristu läbilaskevõime haldamise normide ja tegevuskorra suurem järjepidevus ja ühtlustamine, tuginedes nende kindlaksmääramisel sektori kogemustele ja eksperditeadmistele. Sellest tulenevalt tuleks tugevdada ENIMi rolli, tehes ENIMile ülesandeks töötada välja käesolevas määruses raudteetaristu läbilaskevõime haldamiseks ette nähtud menetluste ja meetodite ühetaolist rakendamist ning piiriülese läbilaskevõime ja liikluse aktiivset koordineerimist võimaldavad suunised. Eelkõige peaks ENIM töötama välja Euroopa raamistikud läbilaskevõime haldamiseks, piiriülese liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje koordineerimiseks ning tulemushindamiseks. Kõnealuste Euroopa raamistike väljatöötamisel tuleks konsulteerida ka raudteeveo-ettevõtjate, taotlejate ja muude käitamisega seotud sidusrühmadega.

- (25) ENIMi poolt välja töötatud Euroopa läbilaskevõime haldamise raamistikus, Euroopa piiriülese liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje koordineerimise raamistikus ning Euroopa tulemushindamise raamistikus tuleks esitada suunised, milles sätestatakse ühised vahendid, meetodid ja menetluskord, mis võimaldavad taristuettevõtjatel käesolevat määrust ühetaoliselt rakendada kogu ühtses Euroopa raudteepiirkonnas seoses raudteetaristu läbilaskevõime haldamise, piiriülese liikluse koordineerimise, liiklushäirete ja kriisiolukordade ohjamise ning tulemushindamisega. Kuigi nimetatud raamistikud ja nendes sisalduvad elemendid peaksid olema mittesiduvad ning taristuettevõtjad peaksid jääma vastutavaks oma tegevusalaste otsuste eest, eeldatakse siiski, et taristuettevõtjad järgivad neid raamistikke, välja arvatud juhul, kui konkreetsed asjaolud õigustavad nendest kõrvalekaldumist. Sellistel juhtudel peaksid taristuettevõtjad tegutsema kooskõlas põhimõttega „järgi või selgita“ ning põhjendama iga kõrvalekaldumist kõnealustest raamistikest. Selle lähenemisviisiga võimaldatakse saavutada tasakaal koordineerimise ja ühtsete lähenemisviiside ühtses Euroopa raudteepiirkonnas kohaldamise vajaduse ning menetluste ja meetodite konkreetsete geograafiliste piirkondade konkreetsetele oludele kohandamise vajaduse vahel. Kui ENIM ei jõua ühiste vahendite, meetodite ja menetluskorra suhtes kokkuleppele ning ei suuda seetõttu Euroopa raamistikke välja töötada või kui sellise kokkuleppe olemasolu korral ei ole Euroopa raamistikud kavandatud eesmärkide saavutamiseks piisavad või kui nimetatud raamistike kohaldamisel esineb ulatuslikke kõrvalekaldeid, mis kahjustavad käesoleva määruse ühetaolist rakendamist, peaks komisjon võtma vastu rakendusaktid, milles sätestatakse siduvad normid ühiste vahendite, meetodite ja menetluskorra kohta, mis on vajalikud kõnealuste Euroopa raamistike või nende elementide ühetaoliseks rakendamiseks.

- (26) ENIM peaks määrama tugi- ja operatiivülesannete täitmiseks võrgustiku koordinaatori. Võrgustiku koordinaatori määramisel peaks ENIM kaaluma mittetulundusühingut, kellel on kogemusi raudteetaristu läbilaskevõime haldamise parandamisel ja kes on sellises tegevuses osalenud.
- (27) Normid piiriülese raudteeliikluse korraldamise kohta tavapära tingimustes ja häirete korral peaksid edendama raudteeveoteenuste sujuvat, vastupidavat ja katkematut toimimist. Kõnealuste normidega tuleks ette näha taristuettevõtjate ja muude sidusrühmade vahelise struktureeritud koordineerimise süsteem.
- (28) Raudteetaristu käitamine nõuab tihedat koostööd taristuettevõtjate vahel ning tihedat suhtlust raudteeveo-ettevõtjate ja teiste otseselt raudtee- ja mitmeliigilise transpordi ja logistikaga seotud sidusrühmadega. Seepärast on vaja ette näha struktureeritud konsultatsioonid taristuettevõtjate ja muude sidusrühmade vahel. Selliste struktureeritud konsultatsioonide korraldamise platvormiks peaks olema Euroopa raudteeplatvorm (ERP), kuna see peaks koosnema kõigi raudteeveoteenustega seotud sidusrühmade, sealhulgas, kuid mitte ainult, raudteeveo-ettevõtjate, teenindusrajatiste käitajate või mitmeliigilise transpordi terminalide käitajate esindajatest. ERP peaks olema võimeline esitama ENIMile oma arvamusi Euroopa raamistike väljatöötamise ajal ning andma konkreetseid kogemusi ja praktilisi soovitusi konkreetsete probleemide lahendamiseks ning aitama veelgi parandada Euroopa raudteeveoteenuste toimimist.

- (29) Raudteekliendid ja taotlejad hindavad kõige rohkem selliseid aspekte nagu raudteeteenuste usaldusväärsus ja nende aegsasti ette teavitamine sellest, millal teenuseid saab kasutada. Sõiduplaanide usaldusväärsus on oluline aspekt ka raudteesüsteemi tõrgeteta tööks olukorras, kus teenuste ja võrgustiku välismõjude vahel on tugev koostoime. Seetõttu tuleks sõiduplaanist kõrvale kalduda võimalikult vähe ning kehtestada tuleks piisavate stiimulite süsteem, et edendada kohustuste täitmist taristuettevõtjate, raudteeveo-ettevõtjate ja muude asjaomaste sidusrühmade poolt.

- (30) Käesoleva määrusega tuleks kehtestada süsteem, mille kohaselt tuleb tasuda trahvi, kui taristuettevõtja või taotleja ei täida oma kohustusi seoses jaotatud läbilaskevõimega seotud õigusega. Tasumisele kuuluva trahvi määr peaks olema mõjus, proportsionaalne, hoiatav ja mittediskrimineeriv, et tagada läbilaskevõime kavandatud kasutamine. Trahvi määra peaks heaks kiitma ka reguleeriv asutus. Taristuettevõtja võiks kasutada raudteevõrgustikus makstavaid raudteekasutustasusid trahvide määra väljapakkumise alusena. Trahvi kohandamisel tuleks arvesse võtta mitut tegurit, sealhulgas muudatusest teatamise aega, pakutava alternatiivse läbilaskevõime kvaliteeti täiendava vahemaa või ajakulu seisukohast, tehnilisi omadusi ja muid asjakohaseid aspekte või seda, kas läbilaskevõimet saab ümber jaotada ja kas seda saab kasutada teine taotleja. Kohaldatav kohandamine peaks olema väike, kui alternatiivi kvaliteet on kõrge või kui läbilaskevõimet on võimalik ümber jaotada. Kohaldatav kohandamine peaks olema suurem, kui muudatust taotletakse vahetult enne läbilaskevõimega seotud õiguse kasutamise aega või kui kvaliteet on algselt jaotatud läbilaskevõimega seotud õigusega võrreldes liiga madal. Nende liikmesriikide taristuettevõtjad, mille rahaühik ei ole euro, peaksid nägema ette trahvimäärad oma vääringus, mis vastavad käesolevas määruses eurodes kindlaks määratud määradele selle jõustumise kuupäeval. Kõnealuseid taristuettevõtjaid kutsutakse üles trahvimäärad korrapäraselt läbi vaatama, võttes arvesse ka vahetuskursi arengut. Sellise trahvisüsteemi eesmärk peaks olema kiirendada vaidluste lahendamist ja vähendada jaotatud läbilaskevõimega seotud õiguste rikkumisega seotud kohtuvaidlusi ning tagada nii taristuettevõtjatele kui ka taotlejatele kindlus, õiguskindlus, prognoositavus ja läbipaistvus selle osas, mis puudutab nende kohustusi seoses jaotatud läbilaskevõimega seotud õigustega.

- (31) Raudteetaristuteenuste ja raudteeveoteenuste kvaliteedi pidev järelevalve on nende teenuste tulemuslikkuse parandamise eeltingimus. Sellal kui taristuettevõtjad peaksid jälgima ja hindama raudteetaristuteenuste ja raudteeveoteenuste tulemuslikkust riiklikul tasandil, peaks ENIM jälgima tulemuslikkust liidu tasandil. Seepärast on vaja luua läbipaistev ja objektiivne näitajate süsteem, mis annab tagasisidet tulemuslikkuse aspektide kohta, mis on olulised erinevate käitamisega seotud sidusrühmade ja raudteeveoteenuste lõpptarbijate jaoks. Selle süsteemi peamine ülesanne peaks olema jälgida käitamisega seotud sidusrühmade võetud kohustuste täitmist ja tulemuslikkuse edenemist aja jooksul, võttes samal ajal arvesse raudteesektori erinevaid olusid ja eripärasid. Sellise süsteemi loomisel ja selle tulemuste analüüsimisel peaks ENIMil ja komisjonil olema võimalik tugineda sõltumatutele ekspertidele tulemuslikkuse nõuandekomisjoni vormis. Tulemuslikkuse nõuandekomisjon peaks suutma anda sõltumatut nõu ENIMile ja komisjonile, samuti käitamisega seotud sidusrühmadele ja Euroopa koordinaatoritele kõigis valdkondades, mis mõjutavad raudteeteenuste tulemuslikkust ja raudteetaristu haldamist. Samuti peaks ta aitama kaasa tulemushindamise aruande koostamisele.

- (32) Raudteetaristuteenuste tulemuslikkuse parandamiseks ühtses Euroopa raudteepiirkonnas peaks ENIM töötama välja Euroopa tulemushindamise raamistiku. Selle raamistikuga tuleks püüda tagada, et kõik liidu taristuettevõtjad kasutavad ühiseid vahendeid, meetodeid ja menetluskordi tulemuslikkuse mõõtmiseks kokkulepitud näitajate abil. See peaks võimaldama kindlaks teha liidu raudteevõrgustiku tulemuslikkuse puudujäägid. Sellega tuleks püüda tagada, et taristuettevõtjad seavad tulemuseesmärgid viisil, mis võtab arvesse nende hallatava võrgustiku eripära, tagades samal ajal sidususe kõige olulisemate tulemuslikkuse puudujääkide tuvastamisel. Raamistik peaks võimaldama taristuettevõtjatel teha liidu tasandil koostööd, et määrata kindlaks meetmed tulemuslikkuse puudujääkide kõrvaldamiseks ja jälgida nende mõju. ENIM peaks selle raamistiku regulaarselt läbi vaatama, et tagada selle eesmärgipärasus.
- (33) Selleks et tagada taristuettevõtjate tõhus koordineerimine liidu tasandil, peaks tõhustama ENIMi toimimist. See peaks hõlmama otsuste tegemise mehhanisme, mis võimaldavad taristuettevõtjatel tõhusalt koordineerida läbilaskevõime strateegilist planeerimist.

- (34) Kõik liikmesriikide taristuettevõtjad, kes vastutavad üleeuroopalise transpordivõrgu (edaspidi „TEN-T“) põhivõrgu ja laiendatud põhivõrgu osaks olevate liinide eest, peaksid olema ENIMi liikmed. ENIMi aruteludes peaksid saama osaleda ka muud liikmesriikide taristuettevõtjad, kes on kaasatud TEN-T põhivõrgust ja laiendatud põhivõrgust väljapoole jäävate liinide läbilaskevõime strateegilisse haldamisse. Teisi taristuettevõtjaid võiks kutsuda osalema ENIMi töös vaatlejatena, kuid ilma hääleõigusega. Lisaks on liidu huvides lubada ENIMis osaleda Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsiooni liikmesriikide ning liidu poolt nõukogu otsuse (EL) 2017/1937⁸ kohaselt alla kirjutatud transpordiühenduse asutamise lepingu Kagu-Euroopa osalisriikide TEN-T põhivõrgu või laiendatud põhivõrgu liinide eest vastutavatel taristuettevõtjatel, tingimusel et need riigid või osalised kohaldavad käesolevat määrust vastavalt liiduga sõlmitud rahvusvahelisele lepingule. Nende ENIMis osalemise kord tuleks kindlaks määrata lepingus, mille need riigid ja osalised on liiduga sõlminud. Need riigid ja osalised on transpordisektoris liiduga tihedalt seotud. Lisaks on enamikul neist oma geograafilise asukoha tõttu olulised raudteeühendused liikmesriikidega või transiitliiklus kahe või enama liikmesriigi vahel. Seetõttu on nende panus ENIMi töösse oluline.

⁸ Nõukogu 11. juuli 2017. aasta otsus (EL) 2017/1937 transpordiühenduse asutamise lepingu Euroopa Liidu nimel allkirjastamise ja selle ajutise kohaldamise kohta (ELT L 278, 27.10.2017, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2017/1937/oj>).

- (35) Raudteevaldkonda reguleerivad asutused peaksid tegema liidu tasandil koostööd, et tagada õigusraamistiku ühtne kohaldamine ja taotlejate ühetaoline kohtlemine kogu ühtses Euroopa raudteepiirkonnas. Nad peaksid seda tegema raudteevaldkonda reguleerivate asutuste Euroopa võrgustiku (edaspidi „ENRRB“) kaudu, et töötada välja ühised tavad, mida nad järgivad käesoleva määruse kohaselt neile antud otsustamisõiguse kasutamisel. Selleks peaks ENRRB täitma koordineerimisülesandeid ning võib võtta vastu mittesiduvaid soovitusi, arvamusi või aruandeid seoses piiriüleste raudteeteenustega ning raudteetaristuteenuste ja raudteeveoteenuste tulemuslikkusega. ENRRB vastu võetud soovitused ja arvamused peaksid edendama riiklikke otsuseid, mis toetavad Euroopa raamistikes kirjeldatud ühtlustatud menetlusi, ega tohiks mõjutada raudteevaldkonda reguleerivate asutuste või taristuettevõtjate pädevust.

- (36) Raudteetaristu läbilaskevõime tõhusaks haldamiseks ja raudteeliikluse tõhusaks korraldamiseks on vaja vahetada andmeid ja teavet taristuettevõtjate, taotlejate ja muude käitamisega seotud sidusrühmade vahel. Selline teabevahetus võib olla märkimisväärselt tulemuslikum ja tõhusam koostalitlusvõimeliste digivahendite ja võimaluse korral automatiseerimise toel. Seepärast tuleks koostalitluse tehnilisi kirjeldusi esmajärjekorras rakendada ja edasi arendada, et pidada sammu tehnoloogia arengu ja käesolevas määruses sätestatud uute protsessidega. Euroopa Liidu Raudteeamet (ERA) kui Euroopa telemaatiliste seadmete süsteemi haldaja tuleks kaasata käesolevas määruses osutatud digivahendite väljatöötamise ja rakendamisse, et tagada nende vastavus direktiivis (EL) 2016/797 määratletud telemaatiliste seadmete koostalitluse tehnilisele kirjeldusele ja kooskõla Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2016/796⁹ artikliga 23.
- (37) Taristuettevõtjad peaksid tagama eelkõige digitaliseerimise osas kooskõla nõukogu määruse (EL) 2021/2085¹⁰ kohaselt asutatud Euroopa Raudtee Ühissettevõtte tööga, tehes seda süsteemisamba juhtrühma ning kasutuselevõtu rühma kaudu, millele on osutatud vastavalt kõnealuse määruse artiklites 96 ja 97.

⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta määrus (EL) 2016/796, mis käsitleb Euroopa Liidu Raudteeametit ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 881/2004 (ELT L 138, 26.5.2016, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/796/oj>).

¹⁰ Nõukogu 19. novembri 2021. aasta määrus (EL) 2021/2085, millega luuakse ühissetevõtted programmi „Euroopa horisont“ raames ning tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 219/2007, (EL) nr 557/2014, (EL) nr 558/2014, (EL) nr 559/2014, (EL) nr 560/2014, (EL) nr 561/2014 ja (EL) nr 642/2014 (ELT L 427, 30.11.2021, lk 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/2085/oj>).

(38) Selleks et tagada rahvusvaheliste raudteeteenuste läbilaskevõime haldamise ja liikluskorralduse sujuv protsess, minimeerida jaotatud läbilaskevõime tühistamist ja raudteetoimingute katkestusi raudteevõrgustiku häirete tõttu ning selleks, et võtta arvesse taristuettevõtjate tavade arengut ning uute läbilaskevõime jaotamise meetodite ning info- ja kommunikatsioonitehnoloogia kasutamist, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu (ELi toimimise leping) artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, mis käsitlevad taristu läbilaskevõime strateegilisest planeerimisest tulenevate väljundite teatavaid elemente; läbilaskevõime strateegilise planeerimise ja läbilaskevõime jaotamise ajakava; jaotatud läbilaskevõime muutmise kestust ja taotlejatele alternatiivsete lahenduste väljatöötamist; raudteetaristutöödest tulenevate läbilaskevõime piirangute koordineerimise, nende üle konsulteerimise ja nende avaldamise ajakavaga seonduvaid teatud elemente; laialdaselt kasutatava või ülekoormatud raudteetaristu läbilaskevõime kasutamise künniseid; trahvimäärade kohandamist inflatsiooniga ning käitamisega seotud sidusrühmadele esitatavat teavet. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes¹¹ sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.

¹¹ ELT L 123, 12.5.2016, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinst/2016/512/oj.

- (39) Selleks et tagada käesoleva määruse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused, et kehtestada tehnilisi ja käitusnõudeid ühtse Euroopa raudteepiirkonna sujuva toimimise hõlbustamiseks seoses ühtsete kriteeriumidega nõuetele, mille taristuettevõtjad on taotlejate suhtes kehtestanud, erandolukorra lahendamise planeerimise tehnilisi ja käitusnõudeid, üksikasjalikke norme raamlepingute sõlmimise korra, nende vormi ja sisu kohta ning jooksvat planeerimist käsitlevaid ja Euroopa raamistikega seotud üksikasjalikke norme. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011¹². Kui direktiivi 2012/34/EL alusel loodud komitee kontrollimenetluse raames arvamust ei esita, ei peaks komisjon rakendusakti eelnõu vastu võtma.
- (40) Komisjon on teatanud oma kavatsusest hinnata määruse (EL) 2016/796 kavandatud läbivaatamist silmas pidades ERA pädevuse raudteetaristu läbilaskevõimele laiendamise teostatavust ja võimalikku kasu. Hindamine võiks hõlmata ERA olemasolevate pädevuste kasutamist kogu sektorit hõlmavates konsultatsiooniprotsessides, eelkõige teiseste õigusaktide kehtestamisel, ning toetavat rolli sõltumatu tulemuslikkuse jälgimise hõlbustamisel ja eelarvemõju hindamisel.

¹² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (41) Direktiivis 2012/34/EL kindlaks määratud läbilaskevõime jaotamise normid asendatakse käesolevas määruses sätestatud normidega. Seepärast tuleks käesolevas määruses kindlaks määrata taristuettevõtjate vahelise koostöö normid, raudteevaldkonda reguleerivate asutuste vahelise koostöö normid, nõuded raudteeveo-ettevõtjatele kättesaadava raudteetaristu laadi kirjeldavate võrgustiku teadaande elementide kohta, sellele taristule juurdepääsu tingimused ning läbilaskevõime jaotamise põhimõtted ja kriteeriumid. Käesoleva määrusega ei tohiks mõjutada koostöö ja koordineerimise norme ning võrgustiku teadaande elemente, mis ei ole seotud läbilaskevõime haldamisega.
- (42) Määruse (EL) nr 913/2010 järelhindamisel jõuti järeldusele, et kõnealuse määruse mõju oli liiga piiratud, et aidata kaasa maanteevedudelt raudteevedudele üleminekule. Peale selle oli liikmesriikide ja taristuettevõtjate vaheline koostöö raudteetaristu läbilaskevõime haldamisel piiriülesest seisukohast endiselt ebatõhus. See järelhindamine on näidanud ka, et raudteekaubaveokoridoride ja ülejäänud võrgustiku läbilaskevõime eraldi haldamine ei ole tõhus. Raudteetaristu läbilaskevõime käitamise suhtes tuleks kohaldada ühtset õigusraamistikku, konsolideerides sellega seotud sätted direktiivis 2012/34/EL ja määruses (EL) nr 913/2010. Seepärast tuleks pärast piisavat üleminekuperioodi määrus (EL) nr 913/2010 kehtetuks tunnistada ja direktiivi 2012/34/EL sätted läbilaskevõime jaotamise kohta tuleks asendada käesoleva määruse sätetega.

- (43) Liiklusgraafiku koostamiseks on vaja teha ettevalmistusi nimetatud liiklusgraafiku jõustumisele eelnevatel aastatel. Seega tähendab üleminek direktiiviga 2012/34/EL ja määrusega (EL) nr 913/2010 kehtestatud õigusraamistikult käesoleva määrusega kehtestatud õigusraamistikule, et uue õigusraamistiku kohaste liiklusgraafikute koostamine peaks algama samal ajal, kui kohaldatakse veel kehtiva raamistiku norme. Seetõttu tuleks üleminekuperioodil kohaldada topeltkorda, mille puhul liiklusgraafiku jaoks vajalikud ettevalmistused peaksid olema kooskõlas konkreetse liiklusgraafiku suhtes kohaldatava õigusraamistikuga. Kehtiva raamistiku alusel sõlmitud raamlepinguid peaks olema võimalik jätkata kuni nende kehtivusaja lõpuni.

- (44) Uue õigusraamistiku kohaselt peaksid liiklusgraafiku ettevalmistused algama läbilaskevõime strateegia etapi algusega viis aastat enne selle liiklusgraafiku jõustumist. Selline ajakava on kooskõlas liikmesriigi ja taristuettevõtja vahel sõlmitud lepingutega, milles käsitletakse taristuettevõtja rahastamiseks kokku lepitud maksete struktuuri ja mis hõlmavad vähemalt viieaastast ajavahemikku, nagu on sätestatud direktiivis 2012/34/EL. Uue õigusraamistiku varase kohaldamise huvides ja võttes arvesse sektori poolt juba tehtud ettevalmistavat tööd, võiks esimese kahe liiklusgraafiku koostamiseni viivate tegevuste ajakava lihtsustada, lühendades läbilaskevõime strateegia etappi. Seega peaks esimene uue õigusraamistiku kohaldamisalasse kuuluv liiklusgraafik olema 14. detsembril 2030 algav liiklusgraafik. Uue õigusraamistiku järgimiseks peaksid kõik sidusrühmad alustama viivitamata vajalikke ettevalmistusi.

- (45) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2022/2557¹³ on sätestatud meetmed, et saavutada liidus elutähtsaid teenuseid osutavate elutähtsa teenuse osutajate toimepidevuse kõrge tase. Käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvad taristuettevõtjad kuuluvad põhimõtteliselt ka kõnealuse direktiivi kohaldamisalasse. Direktiivi (EL) 2022/2557 kohaselt peavad elutähtsa teenuse osutajad võtma toimepidevust suurendavaid meetmeid. Samuti nõutakse käesolevas määruses, et taristuettevõtjad võtaksid raudteeliiklust mõjutavate raudteevõrgustiku häirete ja kriisiolukordade korral toimepidevust suurendavaid meetmeid. Käesoleva määruse kohaseid toimepidevusmeetmeid tuleks kohaldada, ilma et see piiraks direktiivi (EL) 2022/2557 kohaldamist ja seda täiendaval viisil. Taristuettevõtjad peavad tagama, et nad täidavad ka direktiivist (EL) 2022/2557 tulenevaid kohustusi. Kui taristuettevõtjad on juba käesoleva määruse kohaselt võtnud meetmeid ja koostanud dokumente, mis on asjakohased direktiivi (EL) 2022/2557 kohaste toimepidevust suurendavate meetmete jaoks, peaks neil olema võimalik kasutada neid meetmeid ja dokumente kõnealuse direktiivi kohaste toimepidevusmeetmete nõuete täitmiseks.

¹³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. detsembri 2022. aasta direktiiv (EL) 2022/2557, mis käsitleb elutähtsa teenuse osutajate toimepidevust ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 2008/114/EÜ (ELT L 333, 27.12.2022, lk 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj>).

- (46) Kuna käesoleva määruse eesmärki, nimelt tõhusamat raudteetaristu läbilaskevõime haldamist ja liikluskorraldust, millega parandatakse teenuste kvaliteeti ja võimaldatakse raudteevõrgustikus rohkem liiklust, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga saab seda meetme piiriülese mõju tõttu paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuspõhimõttega. Kõnealusel artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

I peatükk

Üldsätted

Artikkel 1

Reguleerimisese ja kohaldamisala

1. Käesolevas määruses sätestatakse põhimõtted, normid ja tegevuskord, mida kohaldatakse raudteetaristu läbilaskevõime haldamise, liikluskorralduse, kriisiohje ja tulemuslikkuse haldamise suhtes riigisiseste ning rahvusvaheliste raudteeteenuste puhul, samuti taristuettevõtjate ja muude käitamisega seotud sidusrühmade vahelise koordineerimise suhtes, ning põhimõtted, normid ja tegevuskord, mida kohaldatakse selliste digivahendite rakendamise suhtes, millega toetatakse käesolevas määruses käsitletavaid läbilaskevõime haldamise ja liikluskorralduse protsesse. Samuti määratakse määruses kindlaks normid taristuettevõtjaid ja muid asjaomaseid sidusrühmi hõlmava Euroopa koordineerimisvõrgustiku jaoks ning läbilaskevõime haldamise ja liikluskorralduse järelevalve kohta.
2. Käesolevat määrust kohaldatakse raudteetaristu kasutamise suhtes direktiivi 2012/34/EL artikli 1 lõikes 2 osutatud riigisisesteks ja rahvusvahelisteks raudteeteenusteks, sealhulgas kõnealuse direktiivi artikli 3 punktis 11 määratletud teenindusrajatiste suhtes.
3. Käesoleva määruse I peatüki artikleid 2 ja 3 ning II–V peatükki ei kohaldata raudteetaristu ega raudteeteenuste suhtes, mille liikmesriik on direktiivi 2012/34/EL IV peatüki kohaldamisalast välja jätnud vastavalt kõnealuse direktiivi artikli 2 lõigetele 3, 3a, 4, 8 ja 8a asjakohaste erandite kehtivusajal.

4. Käesolevat määrust ei kohaldata raudteeteenuse suhtes, mille liikmesriik on direktiivi 2012/34/EL IV peatüki kohaldamisalast välja jätnud vastavalt kõnealuse direktiivi artikli 2 lõikele 10.
5. Käesolevat määrust ei kohaldata direktiivi 2012/34/EL artikli 2 lõikes 9 osutatud ettevõtjate ega vedude suhtes.
6. Käesolevat määrust ei kohaldata Küprose ja Malta suhtes seni, kuni nende territooriumil puudub raudteesüsteem.
7. Käesolev määrus ei takista liikmesriike võtmast meetmeid, mis on vajalikud oluliste julgeoleku- või kaitsehuvide kaitsmiseks, ega meetmeid, millega tagatakse, et sõjaväel on piisav juurdepääs raudteetaristule, eelkõige sõjaliste operatsioonide ja sõjalise väljaõppe jaoks, sealhulgas artikli 49 lõike 1 punktides a–e ette nähtud liiki meetmeid.

Artikkel 2

Üldised kohustused ja põhimõtted

1. Käesolev määrus ei piira direktiivi 2012/34/EL artiklis 4 sätestatud taristuettevõtjate majandamise sõltumatust.
2. Ilma et see piiraks direktiivi 2012/34/EL artikli 7c kohaldamist, vastutavad taristuettevõtjad raudteetaristu läbilaskevõime haldamise ja raudteeliikluse korraldamise eest.

Viiteid taristuettevõtjale kõigis käesoleva määruse raudteetaristu läbilaskevõime jaotamist käsitlevates sätetes käsitatakse viidetena direktiivi 2012/34/EL artikli 7a lõikes 3 osutatud läbilaskevõimet jaotavale asutusele.

3. Selleks et hõlbustada tõhusa ja tulemusliku raudteetaristu läbilaskevõime haldamise ja liikluskorralduse tagamist liidus, teevad artikli 58 lõikes 3 osutatud taristuettevõtjad koostööd direktiivi 2012/34/EL artiklis 7f osutatud Euroopa taristuettevõtjate võrgustiku (ENIM) raames ja kooskõlas käesoleva määruse sätetega, mis käsitlevad koostööd.

4. Täites oma ülesandeid ja kohustusi vastavalt käesolevale määrusele, peavad taristuettevõtjad:
- a) kasutama olemasolevat raudteetaristut tulemusliku planeerimise ja koordineerimise kaudu optimaalselt tõhusal viisil, et suurendada kooskõlas liidu kliimaeesmärkidega raudteeveo osakaalu võrreldes teiste transpordiliikidega nii reisijate- kui ka kaubaveoteenuste puhul;
 - b) maksimeerima raudteetaristu võimaldatavate raudteeveoteenuste väärtust ühiskonna jaoks nii sotsiaalses, majanduslikus kui ka keskkonnavalases mõttes;
 - c) tagama raudteetaristu läbilaskevõime mittediskrimineeriva haldamise ning võrdse ja läbipaistva juurdepääsu sellele, sealhulgas raudteetaristutööde ajal, et võimaldada ausat konkurentsi ning eesmärgiga tagada raudteeteenuste optimaalne konkurentsivõime;
 - d) võimaldama sujuvat raudteeliiklust rohkem kui ühes võrgustikus ja piiriülevalt, püüdes kõrvaldada kitsaskohti ja tegevustõkkeid;

- e) tagama läbipaistvuse seoses raudteetaristu läbilaskevõime seisundi ja kättesaadavusega;
- f) kontrollima ja parandama raudteetaristu toimivust tihedas koostöös käitamisega seotud sidusrühmadega;
- g) aitama kaasa ühtse Euroopa raudteepiirkonna rakendamisele ja arendamisele, eelkõige ühiste Euroopa tehniliste ja käitamishormide ja -standardite kaudu.

Artikkel 3

Taristuettevõtja erapooletus seoses läbilaskevõime haldamise ja liikluskorraldusega, sealhulgas hooldustööde kavandamisega

1. Taristuettevõtjad täidavad läbilaskevõime haldamise ja liikluskorraldusega seotud ülesandeid, sealhulgas kavandavad hooldust õiglasel, läbipaistval ja mittediskrimineerival viisil. Kõnealuseid ülesandeid käsitlevate otsuste tegemise eest vastutavad isikud ei tohi olla huvide konfliktist mõjutatud.
2. Taristuettevõtjad hoiavad neile esitatud teabe ärisaladust kooskõlas liidu ja riigisisese õigusega, sealhulgas muutes asjakohasel juhul muude osalistega jagatava teabe anonüümseks.

3. Liikluskorralduse osas tagavad taristuettevõtjad, et käitamisega seotud sidusrühmadel on kõnealuseid sidusrühmi puudutavate häirete korral täielik ja õigeaegne juurdepääs asjakohasele teabele. Kui taristuettevõtja annab juurdepääsu liikluskorralduse protsessile, siis teeb ta seda asjaomase käitamisega seotud sidusrühma jaoks õiglasel, läbipaistval ja mittediskrimineerival viisil.
4. Läbilaskevõime haldamise ning raudteetaristu ulatusliku hooldamise, uuendamise ja ajakohastamise pikaajalise kavandamise puhul konsulteerib taristuettevõtja taotlejatega, nagu on määratletud direktiivi 2012/34/EL artikli 3 punktis 19, kooskõlas käesoleva määrusega ja võtab kõnealuste taotlejate väljendatud muresid täiel määral arvesse.

Artikkel 4

Strateegilised suunised ja riiklikud nõuded

1. Liikmesriigid võivad anda taristuettevõtjale strateegilisi suuniseid, mis põhinevad direktiivi 2012/34/EL artikli 8 lõikes 1 osutatud raudteetaristu arendamise suunaval strateegial. Kõnealuste strateegiliste suuniste puhul, mis peavad olema kooskõlas käesoleva määrusega, võetakse arvesse taristuettevõtja käitamisalaseid kohustusi, võimaldades tal optimeerida võrgustiku kasutamist ning koordineerida tulemuslikult läbilaskevõime eraldamist piiriülese liikluse jaoks. Suunised esitatakse õigeaegselt, et taristuettevõtjad saaksid pidada kinni käesoleva määruse I lisas sätestatud tähtaegadest, ning need võivad hõlmata või sisaldada eelkõige järgmist:
 - a) riikliku raudteepoliitika üldeesmärgid, mis on seotud käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluva läbilaskevõime strateegilise planeerimisega;

- b) raudteetaristu arengu väljavaade, võttes arvesse asjakohaseid riikliku või piirkondliku tasandi kavasisid ja strateegiasid ning Euroopa transpordikoridoride töökavasisid;
- c) raudteetaristu läbilaskevõime kasutamisega seotud üldnõuded ja suunised, mida taristuettevõtja võtab arvesse läbilaskevõime strateegilisel planeerimisel, eelkõige seoses käesoleva määruse artiklis 23 osutatud laialdaselt kasutatava ja ülekoormatud raudteetaristuga;
- d) avaliku teenindamise kohustuse alusel osutatavate raudteeteenuste kavandatud arendamise väljavaade, võttes vajaduse korral arvesse asjaomaste piirkondlike või kohalike ametiasutuste seisukohti.

2. Liikmesriigid võivad ette näha, et üks või mitu käesolevas lõikes osutatud suuniste elementi on siduvad, nõudes taristuettevõtjatelt järgmist:

- a) nii kauba- kui ka reisijateveoteenuste puhul konkreetsete graafikukavandite, näiteks integreeritud intervallgraafikute rakendamine;

- b) artiklis 14 osutatud raudteeveoteenuste liikide jaoks minimaalsete läbilaskevõime mahtude reserveerimine, et kajastada nende transpordipoliitika prioriteete;
- c) teatavate lõikude ja transpordisõlmede osas raudteetaristu läbilaskevõime eelnev planeerimine kooskõlas artikli 20 lõikega 5;
- d) riiklike transpordipoliitika prioriteetide kajastamine artikli 27 kohase läbilaskevõime eraldamise meetodika riiklike parameetrite ja artikli 39 kohase konfliktide ametliku lahendamise meetodika riiklike parameetrite abil.

Sellised nõuded ei seo mis tahes raudteetaristuosa olemasolevat läbilaskevõimet määral, mis jätab taristuettevõtja ilma piisavast tegevusvarust, et täita kõiki artikli 2 lõikes 4 sätestatud ülesandeid ja kohustusi.

Raudteeveoteenuste osutamine konkreetsete graafikukavandite, näiteks integreeritud intervallgraafikute alusel, läbilaskevõime strateegilist planeerimist käsitlev konsulteerimine ja selliste teenuste jaoks vajalike läbilaskevõimega seotud õiguste jaotamine jääb võrdsetel, läbipaistvatel ja mittediskrimineerivatel tingimustel avatuks kõigile taotlejatele ja raudteeveo-ettevõtjatele.

3. Kui liikmesriigid on võtnud lõigete 1 ja 2 kohaselt vastu strateegilised suunised ja nõuded, esitavad nad need koonddokumendis ja teevad selle dokumendi oma veebisaidil üldsusele kättesaadavaks. ENIM teeb kõnealuste dokumentide lingid kättesaadavaks oma veebisaidil.
4. Rahvusvaheliste raudtee-reisijateveo- ja -kaubaveoteenuste arendamise toetamiseks koordineerivad liikmesriigid oma tegevust artikli 56 kohaselt, et tagada kooskõla nende poolt käesoleva artikli põhjal esitatavate vastavate strateegiliste suuniste ja nõuete vahel.
5. Ilma et see piiraks liidu riigiabinormide kohaldamist, võivad liikmesriigid, kui see on asjakohane, maksta taristuettevõtjale hüvitist, mis vastab saamata jäänud tulule, mis on seotud eranditult raudteetaristu läbilaskevõime kasutamist käsitlevate strateegiliste suuniste ja nõuete järgimisega.

Artikkel 5

Mõisted

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

Samuti kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) „vääramatu jõud“ – käitamisega seotud sidusrühma kontrolli alt väljas olev tegelikult toimunud ja objektiivselt tõendatav ettenägematu, vältimatu või erakorraline sündmus või olukord, mida ei ole võimalik mõistliku prognoosimise ja hoolsusega vältida ega lahendada käitamisega seotud sidusrühma jaoks tehniliselt, rahaliselt või majanduslikult mõistlike meetmetega ning mis muudab käitamisega seotud sidusrühma jaoks ajutiselt või alaliselt võimatuks selliste kohustuste täitmise, mis tulenevad käesolevast määrusest, direktiivist 2012/34/EL või tema lepingulistest kohustustest;
- 2) „koostalitlus“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797¹⁴ artikli 2 punktis 2 määratletud koostalitlus;

¹⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/797 Euroopa Liidu raudteesüsteemi koostalitluse kohta (uuesti sõnastatud) (ELT L 138, 26.5.2016, lk 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

- 3) „käitamisega seotud sidusrühm“ – taotleja, raudteeveo-ettevõtja, taristuettevõtja, Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 1370/2007¹⁵ osutatud pädev asutus, teenindusrajatise käitaja või muu üksus, mis on otseselt seotud raudteeveoteenuse osutamisega;
- 4) „Euroopa koordinaator“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2024/1679¹⁶ artikli 52 kohaselt määratud koordinaator;
- 5) „Euroopa transpordikoridorid“ – määruse (EL) 2024/1679 artiklites 7 ja 11 ning III lisas osutatud koridorid;
- 6) „raamleping“ – õiguslikult siduv avalik-õiguslik või eraõiguslik üldkokkulepe, millega määratakse kindlaks taotleja ja taristuettevõtja õigused ja kohustused seoses jaotatava raudteetaristu läbilaskevõimega ning tasudega, mida kogutakse ühest liiklusgraafikuperioodist pikema aja vältel;

¹⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määrus (EÜ) nr 1370/2007, mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrused (EMÜ) nr 1191/69 ja (EMÜ) nr 1107/70 (ELT L 315, 3.12.2007, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/oj>).

¹⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. juuni 2024. aasta määrus (EL) 2024/1679, milles käsitletakse liidu suuniseid üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise kohta ning millega muudetakse määrusi (EL) 2021/1153 ja (EL) nr 913/2010 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) nr 1315/2013 (ELT L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

- 7) „läbilaskevõime samaaegne jaotamine“ – protsess, mille käigus taristuettevõtjad jaotavad raudteetaristu läbilaskevõimet teatava tähtaja jooksul saadud läbilaskevõime taotluste põhjal ja nende taotluste koordineerimise teel, et tagada raudteetaristu parim võimalik kasutamine ja täpseim võimalik vastavus taotlustele;
- 8) „saabumise järjekorras teenindamise põhimõte“ – raudteetaristu läbilaskevõime jaotamise põhimõte, mille puhul määratakse jaotamismenetluses eelisõigused kindlaks vastavalt läbilaskevõime taotluste kronoloogilisele järjestusele;
- 9) „rongiliin“ – raudteetaristu läbilaskevõime, mis on vajalik rongi liikumiseks ühest punktist teise teatava ajavahemiku jooksul ning mida kirjeldatakse kui täpset marsruuti koos kõnealuse rongi ajakavaga, sealhulgas lähte- ja sihtkoht, sisenemisaeg ja -päev ning väljumisaeg ja -päev, sealhulgas peatumiskohad ja nendega seotud väljumisajad;
- 10) „läbilaskevõime tehniline kirjeldus“ – läbilaskevõimega seotud õigus, milles määratakse kindlaks asjaomase taotleja jaoks olulised raudteetaristu läbilaskevõime äri- ja käitusomadused ning mis annab taristuettevõtjale piisavalt teavet, et valmistada ette konkreetsed rongiliinid, mis vastavad nendele omadustele;

- 11) „mitut võrgustikku hõlmav raudteeteenus“ – riigisisene või rahvusvaheline raudtee-kaubaveo- või -reisijateveeteenus, mida osutatakse kahes või enamas võrgustikus, mida haldavad erinevad taristuettevõtjad; rong võib olla teiseга haagitud ja/või vaguniteks jagatud ning selle eri vagunitel võib olla erinev lähte- ja sihtkoht;
- 12) „mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õigus“ – kõik läbilaskevõimega seotud õigused, mis võimaldavad osutada mitut võrgustikku hõlmavat raudteeteenust;
- 13) „raudteetaristu läbilaskevõime eraldamine“ – raudteetaristuosa kogu olemasolevast läbilaskevõimest mingite osade eraldamine eri liiki raudteeveeteenustele ja raudteetaristutöödest tulenevatele läbilaskevõime piirangutele;
- 14) „liiklusgraafik“ – pidevalt ajakohastatavad andmed kõikide kavandatud rongi- ja veeremiliikumiste kohta, mis liiklusgraafikuperioodil asjakohasel raudteetaristul toimuvad, väljendatuna jaotatud läbilaskevõimega seotud õigustes;
- 15) „liiklusgraafikuperiood“ – ajavahemik, mille jooksul konkreetne liiklusgraafik kehtib;
- 16) „raudteetaristutööd“ – sekkumine raudteetaristusse selle arendamiseks, hooldamiseks, uuendamiseks või ajakohastamiseks, nagu need on määratletud vastavalt direktiivi 2012/34/EL artikli 3 punktides 2a, 2c, 2d ja 2e;

- 17) „reguleeriv asutus“ – direktiivi 2012/34/EL artiklis 55 osutatud reguleeriv asutus;
- 18) „vahejuhtum“ – mis tahes juhtum või sama põhjusega juhtumite seeria, mis põhjustab raudteeliikluse häireid;
- 19) „lõigud ja transpordisõlmed“ – raudteevõrgustiku kujutis graafikuna, mis koosneb lõikudega ühendatud transpordisõlmedest ning mille struktuur võimaldab võtta arvesse raudteetaristu läbilaskevõime pakkumise ja nõudluse asjakohaseid omadusi, eelkõige läbilaskevõime strateegilise planeerimise eesmärgil;
- 20) „konkreetne graafikukavand“ – konkreetne viis rongiliinide korraldamiseks graafikus, sealhulgas mitut võrgustikku hõlmava liikluse puhul, pidades silmas konkreetseid poliitikaeesmärke;
- 21) „erakorraline transport“ – erakorraline transport, nagu see on määratletud komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/773¹⁷ J liites;
- 22) „intervallgraafik“ – konkreetne graafikukavand, mille eesmärk on raudteeteenuste osutamine järjekindlalt ja korrapärase ajavahemike tagant ning liinide kombineerimine võrgustiku või selle osa lõikudel ja transpordisõlmedes, võttes asjakohasel juhul arvesse teenustevahelisi ühendusi ja ümberistumis- või ümberlaadimisaegu;

¹⁷ Komisjoni 16. mai 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/773, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi käitamise ja liikluskorralduse allsüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust ning millega tunnistatakse kehtetuks otsus 2012/757/EL (ELT L 139I, 27.5.2019, lk 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/773/oj).

- 23) „raudteetaristuosa“ – võrgustiku rööbasteede osa, mille taristuettevõtja on kindlaks määranud käesoleva määruse konkreetsete sätete kohaldamise eesmärgil;
- 24) „läbilaskevõime piirang“ – raudteetaristu läbilaskevõime või jõudluse vähenemine alla arvestuslikke väärtusi põhjustel, mis on taristuettevõtja kontrolli all või tema kontrolli alt väljas ning hõlmavad näiteks raudteetaristutöid, varade seisukorra halvenemist või ekstreemseid ilmastikunähtusi.

II peatükk

Raudteetaristu läbilaskevõime haldamine

1. JAGU

RAUDTEETARISTU LÄBILASKEVÕIME HALDAMISE

ÜLDPÕHIMÕTTED

Artikkel 6

Läbilaskevõime haldamine

1. Taristuettevõtjad haldavad raudteetaristu läbilaskevõimet planeerimis- ja jaotamismenetluse kaudu, mis koosneb kolmest etapist:
 - a) läbilaskevõime strateegiline planeerimine, nagu on osutatud 2. jaos;

- b) raudteetaristu läbilaskevõime ajakava koostamine ja jaotamine, nagu on osutatud 3. jaos;
 - c) jaotatud läbilaskevõime kohandamine ja ajakava muutmine, nagu on osutatud 4. jaos.
2. Peale direktiivi 2012/34/EL IV lisas esitatud sisu lisavad taristuettevõtjad kõnealuse direktiivi artiklis 27 osutatud võrgustiku teadaandesse järgmise:
- a) jagu raudteeveo-ettevõtjatele kättesaadavaks tehtud raudteetaristu kohta;
 - b) läbilaskevõime haldamist käsitlev jagu;
 - c) jagu käitamise, sealhulgas liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje kohta, ning
 - d) käesoleva määruse V lisa kohane jagu tulemuslikkuse haldamise kohta.
3. Käesoleva artikli lõikes 1 osutatud läbilaskevõime haldamist käsitlevate otsuste tegemine, sealhulgas nii kättesaadavuse kindlaksmääramine ja hindamine kui ka läbilaskevõimega seotud õiguste jaotamine, on taristuettevõtja põhiülesanne direktiivi 2012/34/EL artikli 3 punkti 2f tähenduses. Läbilaskevõime haldamisega seotud otsuste tegemise suhtes kohaldatakse kõnealuse direktiivi sätteid põhiülesannete kohta.

Artikkel 7

Euroopa läbilaskevõime haldamise raamistik

1. ENIM töötab hiljemalt ... [18 kuud pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva] artikli 4 ja II peatüki sätete kohaselt välja ja võtab vastu Euroopa läbilaskevõime haldamise raamistiku, millega kehtestatakse ühised vahendid, meetodid ja menetluskord raudteetaristu läbilaskevõime haldamiseks ning taristuettevõtjate ja muude käitamisega seotud sidusrühmade vaheliseks koordineerimiseks. Taristuettevõtjad võtavad kõnealuseid ühiseid vahendeid, meetodeid ja menetluskorda raudteetaristu läbilaskevõime haldamisel täiel määral arvesse.
2. Direktiivi 2012/34/EL artiklis 27 ja käesoleva määruse artikli 6 lõikes 2 osutatud võrgustiku teadaande koostamisel võtavad taristuettevõtjad täiel määral arvesse Euroopa läbilaskevõime haldamise raamistikku. Võrgustiku teadaandes selgitavad nad iga Euroopa läbilaskevõime haldamise raamistikus kehtestatud ühistest vahenditest, meetoditest ja menetluskorrast kõrvalekaldumise põhjuseid.

3. ENIM avaldab Euroopa läbilaskevõime haldamise raamistiku kavandi, et konsulteerida sel teemal Euroopa raudteeplatvormi (ERP) ja käitamisega seotud sidusrühmadega. ERP ja käitamisega seotud sidusrühmad võivad konsultatsioonile vastata kolme kuu jooksul pärast kõnealuse kavandi avaldamist.
4. ENIM esitab Euroopa läbilaskevõime haldamise raamistiku lõpliku kavandi raudteevaldkonda reguleerivate asutuste Euroopa võrgustikule (ENRRB) hiljemalt ... [12 kuud pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva]. ENRRB esitab ENIMile soovitusel Euroopa läbilaskevõime haldamise raamistiku kohta kolme kuu jooksul pärast ENIMi koostatud kavandi kättesaamist. ENIM võtab seda soovitusel Euroopa läbilaskevõime haldamise raamistiku vastuvõtmisel täiel määral arvesse.
5. Euroopa läbilaskevõime haldamise raamistik sisaldab vähemalt III lisas loetletud elemente ning seda ajakohastatakse vajaduse korral, et võtta arvesse käitamisega seotud sidusrühmade kogemusi ning tuginedes ENIMi tegevusele. Kui Euroopa läbilaskevõime haldamise raamistikku ajakohastatakse, konsulteerib ENIM ERP ja käitamisega seotud sidusrühmadega ning esitab ENRRB-le lõpliku kavandi temalt soovitusel saamiseks kooskõlas käesoleva artikli lõigetega 3 ja 4.

6. Oma volituste kasutamisel seoses võrgustiku teadaandega vastavalt direktiivi 2012/34/EL artikli 56 lõigetele 1 ja 2, võtab reguleeriv asutus kooskõlas käesoleva artikli lõikega 4, ja ilma et see piiraks reguleerivate asutuste sõltumatuse põhimõtet, arvesse ENRRB poolt vastu võetud soovitus Euroopa läbilaskevõime haldamise raamistiku kohta.
7. Komisjonil on artikli 74 kohaselt õigus võtta vastu rakendusakte, millega kehtestatakse käesoleva artikli lõikes 1 osutatud Euroopa läbilaskevõime haldamise raamistik. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 76 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 8

Taotlejad

1. Taotlejad esitavad raudteetaristu läbilaskevõime taotlused. Sellise raudteetaristu läbilaskevõime kasutamiseks määravad taotlejad, kes ei ole raudteeveo-ettevõtjad, raudteeveo-ettevõtja. Raudteeveo-ettevõtja sõlmib taristuettevõtjaga lepingu kooskõlas direktiivi 2012/34/EL artikliga 28. Sellise lepingu sõlmimine raudteeveo-ettevõtja poolt ei piira taotlejate õigust sõlmida taristuettevõtjatega raamlepinguid kooskõlas käesoleva määruse artikliga 33.

2. Taristuettevõtja võib taotlejatele kehtestada nõudeid, et tagada oma õiguspäraste ootuste täitumine oodatavate tulude ning raudteetaristu kasutamise osas. Sellised nõuded peavad olema asjakohased, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad. Nõuded võivad hõlmata üksnes sellise finantstagatise andmist, mis ei ületa asjakohast taotleja eeldatava tegevusaktiivsusega seotud taset, ning kinnitust, et taotleja suudab koostada nõuetekohaseid raudteetaristu läbilaskevõime taotlusi. Kõnealuseid nõudeid täpsustatakse võrgustiku teadaandes vastavalt V lisa punkti 2 alapunktile c.
3. Komisjon võib vastu võtta rakendusaktid, milles sätestatakse käesoleva artikli lõike 2 kohaldamise kriteeriumide üksikasjad. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 76 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 9

Raudteetaristu läbilaskevõime haldamine

1. Taristuettevõtjad tagavad, et raudteetaristu läbilaskevõimet hallatakse käesoleva määruse artiklis 6 osutatud läbilaskevõime haldamise menetluse kõigis etappides kooskõlas direktiivi 2012/34/EL artiklis 26 ja käesoleva määruse artiklis 2 sätestatud põhimõtetega.

2. Raudteetaristu läbilaskevõimet käsitlevate otsuste tegemisel võtavad taristuettevõtjad arvesse liikmesriikide poolt artikli 4 kohaselt esitatud strateegilisi suuniseid ja riiklikke nõudeid raudteetaristu läbilaskevõime kasutamise kohta, kui liikmesriigid on sellised suunised ja nõuded esitanud. Läbilaskevõime planeerimisel ja jaotamisel järgitakse õiglasi, läbipaistvaid ja mittediskrimineerivaid menetlusi.
3. Taristuettevõtjad planeerivad ja jaotavad läbilaskevõimet nii palju kui võimalik, kaasates asjaomaseid taotlejaid ning otsides taotlejate läbilaskevõimevajadustele ja läbilaskevõimega seotud õiguste taotlustele vastavaid lahendusi, tagades samal ajal raudteetaristu üldise optimaalse kasutamise asjaomases võrgustikus.

Artikkel 10

Teave raudteetaristu läbilaskevõime kohta

1. Taristuettevõtjad annavad taotlejatele ja reguleerivatele asutustele ning, kui see on asjakohane, muudele käitamisega seotud sidusrühmadele täpset ja ajakohast teavet raudteetaristu läbilaskevõime kättesaadavuse kohta kogu läbilaskevõime haldamise menetluse vältel, sealhulgas 2. jaos osutatud strateegilise planeerimise etapis, 3. jaos ette nähtud ajakava koostamise ja jaotamismenetluste ajal ning iga kord, kui tehakse 4. jaos osutatud jaotatud läbilaskevõime muudatusi.

Taristuettevõtjad avaldavad viivitamata kõik artiklis 20 osutatud läbilaskevõime pakkumise kava ja artiklis 32 osutatud liiklusgraafiku ajakohastatud versioonid.

2. Taristuettevõtjad avaldavad käesoleva artikli lõikes 1 osutatud teabe kooskõlas artikli 66 lõikega 5.
3. Taotlejate nõudmisel esitavad taristuettevõtjad lõikes 1 osutatud teabe äri- ja käitusvajaduste konkreetsete tehniliste kirjelduste alusel (teostatavushinnangud). Piiriüleste teenuste puhul võtavad taristuettevõtjad sellised taotlused vastu ja vastavad neile ühest kohast ja ühe toiminguna või ühtse liidese kaudu.

Artikkel 11

Raudteetaristutöödest ja halvenenud seisukorras raudteetaristust tulenevad läbilaskevõime piirangud

1. Ilma et see piiraks direktiivi 2012/34/EL artiklite 7, 7a, 7c ja 7e kohaldamist, kavandavad taristuettevõtjad raudteetaristutöid vastavalt äriplaanile ning investeerimis- ja rahastamiskavadele, millele on osutatud direktiivi 2012/34/EL artikli 8 lõikes 3. Kui kõnealustesse kavadesse pärast äriplaani vastuvõtmist tehtavad muudatused mõjutavad või tõenäoliselt mõjutavad raudteetaristutööde kavandamist, esitab taristuettevõtja võrgustiku teadaandes ülevaate sellistest muudatustest ja nende tõenäolisest mõjust.

2. Raudteetaristutööde kavandamisel tegutseb taristuettevõtja vastavalt artikli 2 lõikele 4 ja artiklile 3.

Eelkõige võtab taristuettevõtja tasakaalustatult arvesse raudteetaristutööde mõju tema enda varahaldusele ja finantsseisundile ning hinnangulist käitus- ja finantsmõju kõigile asjaomastele taotlejatele.

3. Taristuettevõtjad konsulteerivad taotlejatega raudteetaristutööde üle direktiivi 2012/34/EL artiklis 7e osutatud koordineerimismehhanismide raames ning piiriüleste raudteeteenuste puhul kooskõlas käesoleva määruse artikliga 57.

4. Taristuettevõtja kavandab raudteetaristutöödest tulenevaid läbilaskevõime piiranguid, teavitab neist taotlejaid ja konsulteerib nendega piisavalt varakult, võttes arvesse hinnangulist mõju raudteeveo-ettevõtjatele. Selleks järgivad taristuettevõtjad I lisa 3. jaos sätestatud ajakava ja nõudeid.

5. Läbilaskevõime piirangute puhul, millel on oluline mõju I lisa 3. jao punkti 1 tähenduses, võivad taotlejad nõuda, et taristuettevõtja pakuks läbilaskevõime piirangu alternatiivset planeerimist, et teha kindlaks ja valida variant, mille puhul võetakse tasakaalustatult arvesse mõju taotlejatele ja taristuettevõtjatele. Taristuettevõtja esitab kõnealustele taotlejatele läbilaskevõime piiramise ajal kättesaadava alternatiivse läbilaskevõime esialgse kava.

Esialgne kava hõlmab nii mõjutatud marsruuti kui ka alternatiivseid marsruute, kui sellised alternatiivsed marsruudid olemas on, sealhulgas muudes võrgustikes, ning kajastub artiklis 19 osutatud läbilaskevõime mudelis ja artiklis 20 osutatud läbilaskevõime pakkumise kavas.

6. Taristuettevõtjad võtavad arvesse ja leevendavad raudteetaristutööde mõju piiriülesele liiklusele. Taristuettevõtjad koordineerivad kooskõlas artikliga 55 vähemalt kõik Euroopa transpordikoridoridesse kuuluvatel raudteeliinidel tehtavad ja kõik muud märkimisväärse piiriülese mõjuga raudteetaristutööd.

Koordineerimisel käsitletakse eelkõige raudteetaristutööde ajakava optimeerimist ning alternatiivse läbilaskevõime pakkumist mõjutatud marsruudil ja alternatiivsetel marsruutidel, nagu on osutatud lõike 5 teises lõigus, võttes arvesse taotlejate käitus- ja ärivajadusi.

7. Läbilaskevõime piirangutena käsitatakse ka vara seisukorra halvenemisest tulenevat raudteetaristu läbilaskevõime või jõudluse vähenemist alla arvestuslike väärtuste, näiteks lubatud kiiruse või teljekoormuse vähenemist. Sellised läbilaskevõime piirangud ei too kaasa artikli 42 kohaseid trahve, välja arvatud juhul, kui see põhjustab jaotatud läbilaskevõimega seotud õiguse omaduste muutuse, mis ei ole taotlejale jaotamise ajal teada, ja see muutus liigitatakse oluliseks vastavalt artikli 41 lõikele 6. Selliste läbilaskevõime piirangute suhtes kohaldatakse artiklis 10 kindlaks määratud teatamiskohustusi.
8. Taristuettevõtjad avaldavad teabe ja konsulteerivad taotlejatega võimalikult varakult seoses planeeritud ajutiste läbilaskevõime piirangutega ning nende mõjuga äriliste eesmärkide jaoks kättesaadavale läbilaskevõimele ja alternatiivsele läbilaskevõimele.
9. Komisjonil on õigus võtta artikli 75 kohaselt vastu delegeeritud õigusakte I lisa 3. jao muutmiseks, kui selles esitatud elemendid on osutunud ebatõhusaks või on põhjustanud märkimisväärseid rakendamisprobleeme või kui sektoris on välja töötatud uued ja laialdaselt tunnustatud parimad tavad, et veelgi vähendada raudteetaristutöödest tulenevate läbilaskevõime piirangute mõju raudteeliiklusele ja taristuettevõtjate halduskoormust, võttes samal ajal arvesse asjaomaste sidusrühmade tehnilisi, planeerimis-, käitus- ja ärikaalutlusi ning ENIMI kogemusi ja arvamusi.

Artikkel 12

Läbilaskevõimega seotud õiguste andmisest keeldumine või nende kehtetuks tunnistamine avaliku korra või avaliku julgeoleku kaalutlustel

1. Liikmesriik võib taristuettevõtjalt nõuda, et ta keelduks taotlejale läbilaskevõimega seotud õiguste andmisest või tunnistaks sellised õigused kehtetuks, kui kõnealuse liikmesriigi pädevad asutused teevad kindlaks, et selliste õiguste andmine kõnealusele taotlejale kujutab endast tõsist riski seoses avaliku korra või avaliku julgeolekuga, sealhulgas kõnealuse liikmesriigi julgeoleku ja kaitsega. Iga selline otsus peab olema põhjendatud, rangelt vajalik ja taotletava eesmärgiga proportsionaalne.
2. Ilma et see piiraks salastatud teabe konfidentsiaalsust, teavitavad liikmesriigid kümne päeva jooksul alates lõikel 1 põhineva otsuse vastuvõtmisest komisjoni, reguleerivat asutust ja mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õiguste puhul muid asjaomaseid liikmesriike sellise otsuse vastuvõtmisest ja selle põhjustest. Liikmesriigid vaatavad kõik sellised otsused korrapäraselt läbi.
3. Kui liikmesriik väljendab kahtlusi seoses teise liikmesriigi poolt käesoleva artikli lõike 1 alusel vastu võetud otsusega, koordineerivad asjaomased liikmesriigid edasist tegevust omavahel vastavalt artiklile 56.
4. Mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õiguste puhul võib asjaomane liikmesriik taotleda komisjonilt soovitusi teise liikmesriigi poolt lõike 1 alusel vastu võetud otsuse kohta.

2. JAGU

LÄBILASKEVÕIME STRATEEGILINE PLANEERIMINE

Artikkel 13

Läbilaskevõime strateegiline planeerimine

1. Läbilaskevõime strateegiline planeerimine hõlmab kõiki artiklites 14–27 kindlaks määratud tegevusi.
2. Läbilaskevõime strateegilise planeerimise tulemuseks on järgmine planeerimisdokumentide järjestus, milles esitatakse järjest rohkem üksikasju olemasoleva läbilaskevõime kohta:
 - a) artiklis 18 osutatud läbilaskevõime strateegia;
 - b) artiklis 19 osutatud läbilaskevõime mudel;
 - c) artiklis 20 osutatud läbilaskevõime pakkumise kava.

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

Taristuettevõtja teeb esimese lõigu punktide a, b ja c kohaselt koostatud dokumendid kättesaadavaks vähemalt kahes liidu institutsioonide ametlikus keeles.

3. Taristuettevõtjad võtavad planeerimisdokumendid vastu planeerimise järgmise etapi alusena.
4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 75 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta
 - i) I lisa 1. jaos sätestatud läbilaskevõime strateegia, läbilaskevõime mudeli ja läbilaskevõime pakkumise kava üksikasjaliku sisu osi, ning
 - ii) I lisa 2. jaos sätestatud tähtaegu,kui kõnealused elemendid on osutunud ebatõhusaks või on põhjustanud märkimisväärseid rakendamisprobleeme, või kui raudteesektor on välja töötanud uued ja laialdaselt tunnustatud parimad tavad, et tagada tõhus strateegiline planeerimine ning kajastada taristuettevõtjate ja taotlejate tegevusega seotud probleeme, võttes arvesse ENIMI, taotlejate, reguleerivate asutuste ja ENRRB kogemusi ja arvamusi seoses I lisa 1. ja 2. jao rakendamisega.
5. Läbilaskevõime strateegiline planeerimine ei hõlma läbilaskevõimega seotud õiguste andmist üksikutele taotlejatele kooskõlas artikliga 28.

Artikkel 14

Läbilaskevõime strateegilise planeerimise üldnõuded

1. Taristuettevõtjad võtavad võrdsel, läbipaistval ja mittediskrimineerival viisil arvesse kõiki raudteeveoteenuste liike, mille kohta nad võivad vastu võtta läbilaskevõime taotlusi, olenemata nende mahust, järgneva etapi turu suurusest, järjestikuste liiklusgraafikute stabiilsusest, regulaarsusest või sagedusest teatava liiklusgraafikuperioodi jooksul.
2. Läbilaskevõime strateegilisel planeerimisel, eelkõige artiklis 19 osutatud läbilaskevõime mudelis ja artiklis 20 osutatud läbilaskevõime pakkumise kavas, eristavad taristuettevõtjad vähemalt järgmisi raudteeveoteenuste liike:
 - a) kaubaveoteenused;
 - b) reisijateveo linnadevahelised liinid (pikamaaveod);
 - c) reisijateveo linnaliinid ja piirkondlikud liinid.

Võttes arvesse käesoleva määruse rakendamisel saadud kogemusi, võib ENIM käitamisega seotud sidusrühmadega ja ERPiga konsulteerides ning strateegilise planeerimise piiriülest järjepidevust silmas pidades koostada vajaduse korral üksikasjalikuma ühtlustatud loetelu, milles eristatakse täiendavalt raudteeveoteenuste liike. See loetelu lisatakse Euroopa läbilaskevõime haldamise raamistikku.

3. Läbilaskevõime strateegilisel planeerimisel, eelkõige artiklis 19 osutatud läbilaskevõime mudelis ja artiklis 20 osutatud läbilaskevõime pakkumise kavas, märgivad taristuettevõtjad eelnevalt planeeritud läbilaskevõime, mis sobib mitut võrgustikku hõlmavate raudteeteenuste osutamiseks.
4. Läbilaskevõime strateegilisel planeerimisel võetakse arvesse ka järgmist:
 - a) raudteetaristu läbilaskevõime nõudluse täheldatud struktuur ja arengusuunad, mis on kindlaks tehtud läbilaskevõime jaotamisega eelmistel liiklusgraafikuperioodidel ja direktiivi 2012/34/EL artiklis 15 osutatud turujärelevalvega;
 - b) transpordivajaduste eeldatav areng ning sellest tulenev nõudlus raudteeveoteenuste ja raudteetaristu läbilaskevõime järele, mis on kindlaks tehtud käesoleva määruse artiklis 17 osutatud analüüsi käigus;
 - c) läbilaskevõime vajadusest teatamine taotlejate poolt ja käesoleva määruse artikli 15 kohasel käitamisega seotud sidusrühmadega konsulteerimisel saadud teave;
 - d) raudteetaristu läbilaskevõime eeldatav või planeeritav arendamine, eelkõige nagu on kindlaks määratud direktiivi 2012/34/EL artikli 8 lõikes 1 osutatud raudteetaristu arendamise suunavas strateegias ja direktiivi 2012/34/EL artikli 8 lõikes 3 osutatud taristuettevõtja äriplaanis;

- e) kavandatud raudteetaristutööd, mis eeldatavasti mõjutavad võrgustikku;
- f) erinevate raudteetransporditurgude omadused, eelkõige seoses järgmisega:
 - i) kiirus;
 - ii) sagedus;
 - iii) lubatud kõrvalekalded jaotatud rongiliinist;
 - iv) võimalus raudteevõrgustiku häirete korral teenused ümber suunata, muuta nende ajakava või asendada need muude transpordiliikidega;
 - v) raudteetranspordi nõudluse volatiilsus ja sellest tulenev vajadus kavandada raudteeteenuseid erinevateks perioodideks.

5. Läbilaskevõime strateegiline planeerimine peab kajastama raamlepingute ja jooksva planeerimise alusel jaotatud läbilaskevõimet.

6. Läbilaskevõime strateegiline planeerimine hõlmab TEN-T põhivõrgu ja laiendatud põhivõrgu lõikude ja transpordisõlmede osa, nagu on kindlaks määratud määruse (EL) 2024/1679 I lisas. Taristuettevõtjad võivad otsustada lisada läbilaskevõime strateegilisse planeerimisse ka nende hallatava võrgustiku muud lõigud ja transpordisõlmed. Liikmesriigid võivad kooskõlas artiklis 4 osutatud strateegiliste suunistega ette näha, et taristuettevõtjad teostavad läbilaskevõime strateegilist planeerimist kõnealuste taristuettevõtjate hallatava võrgustiku muude lõikude ja transpordisõlmede puhul.

Läbilaskevõime strateegiline planeerimine tehakse tasemel, mis on piisavalt üksikasjalik, et võimaldada läbilaskevõime planeerimist võrgustiku jaoks. Selleks peavad võrgustikku esindama lõigud ja transpordisõlmed, mis võimaldavad arvesse võtta läbilaskevõime nõudluse ja pakkumise asjakohaseid omadusi.

Liikmesriigid annavad taristuettevõtjatele juhiseid kõnealuste lõikude ja transpordisõlmede märkimiseks direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 49 osutatud taristuregistrisse.

7. Läbilaskevõime strateegiliseks planeerimiseks koostavad taristuettevõtjad lõike ja transpordisõlmi käsitleva strateegiliste marsruutide kava, milles määratakse kindlaks:
 - a) artiklis 18 osutatud läbilaskevõime strateegia, artiklis 19 osutatud läbilaskevõime mudeli ja artiklis 20 osutatud läbilaskevõime pakkumise kava geograafiline kohaldamisala;
 - b) alternatiivsed liinid, mida kaalutakse artiklis 11 osutatud läbilaskevõime piirangute korral ja artiklis 21 osutatud erandolukorra lahendamise planeerimise kontekstis.

Liikmesriigid tagavad, et strateegiliste marsruutide kava tehakse avalikult kättesaadavaks ja lisatakse direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 49 osutatud taristuregistrisse.

8. Läbilaskevõime strateegiline planeerimine hõlmab ajavahemikku, mis algab viis aastat enne planeerimise objektiks oleva liiklusgraafiku muutmist. Taristuettevõtjad võivad tähtaega pikendada pikemaks kui viis aastat, eelkõige selleks, et toetada raudteetaristu arendamist direktiivi 2012/34/EL artikli 8 lõikes 1 osutatud raudteetaristu arendamise suunava strateegia raames.
9. Taristuettevõtjad vaatavad läbilaskevõime strateegilise planeerimise tulemused läbi ja ajakohastavad neid, võttes eelkõige arvesse järgmist:
- a) raudteetaristu arendamine;
 - b) muutused turunõudluses raudteetaristu läbilaskevõime järele, sealhulgas läbilaskevõime vajadusest teatamise kaudu selgunud muutused;
 - c) käesoleva peatüki 3. ja 4. jaos kindlaks määratud jaotamismenetluste tulemused eelmistel liiklusgraafikuperioodidel, sealhulgas raudteetaristu läbilaskevõime taotlejatepoolse kasutamise määr;
 - d) III peatüki kohaselt tehtud liikluskorralduse ülevaade;
 - e) III peatüki kohaselt tehtud häirete haldamise ja kriisiohje tulemus;
 - f) IV peatüki kohaselt tehtud tulemushindamise tulemused.

10. ENIM koostab ja lisab Euroopa läbilaskevõime haldamise raamistikku suunised, milles määratakse kindlaks läbilaskevõime strateegilise planeerimise ühised vahendid, meetodid ja menetluskord.
11. Taristuettevõtjad võtavad kõnealuseid suuniseid arvesse direktiivi 2012/34/EL artiklis 27 osutatud võrgustiku teadaandes. Nad selgitavad võrgustiku teadaandes iga suunistes kehtestatud ühistest vahenditest, meetoditest ja menetluskorrast kõrvalekaldumise põhjust.

Artikkel 15

Sidusrühmadega konsulteerimine läbilaskevõime strateegilise planeerimise üle

1. Taristuettevõtjad konsulteerivad direktiivi 2012/34/EL artikli 7e kohaselt kõigi käitamisega seotud sidusrühmadega, sealhulgas mitut võrgustikku hõlmavaid raudteeteenuseid osutavate sidusrühmadega, läbilaskevõime strateegilise planeerimise, sealhulgas käesoleva määruse artikli 13 lõikes 2 osutatud planeerimisdokumentide üle kooskõlas käesoleva määruse I lisa 2. jaos kindlaks määratud ajakavaga.
2. Mitut võrgustikku hõlmavaid raudteeteenuseid osutavate käitamisega seotud sidusrühmadega konsulteerides koordineerivad taristuettevõtjad oma tegevust kooskõlas artikliga 55 ning Euroopa ja piiriüleste küsimuste puhul kooskõlas artikliga 57.

Artikkel 16

Läbilaskevõime strateegilise planeerimise koordineerimine taristuettevõtjate vahel

1. Taristuettevõtjad koordineerivad asjakohasel juhul oma läbilaskevõime strateegilise planeerimisega seotud tegevust kooskõlas artikliga 55.

Koordineerimisega tagatakse eelkõige:

- a) strateegilise planeerimise järjepidevus asjaomastes võrgustikes, eelkõige seoses läbilaskevõime strateegia, läbilaskevõime mudeli ja läbilaskevõime pakkumise kava, raudteetaristutööde kavandamise ja erandolukorra lahendamise planeerimisega;
- b) mitut võrgustikku hõlmavate raudteeteenuste läbilaskevõimevajaduste asjakohane arvessevõtmine läbilaskevõime strateegias, läbilaskevõime mudelis ja läbilaskevõime pakkumise kavas;
- c) läbilaskevõime strateegilise planeerimise tulemushindamine ja selle tulemused kooskõlas IV peatükiga;
- d) kõigi käitamisega seotud sidusrühmade ja asjakohasel juhul ERP, reguleerivate asutuste ja ENRRB, Euroopa koordinaatorite ja liikmesriikide ametiasutuste ning vajaduse korral muude sidusrühmade kaasamine.

2. Taotlejatel on õigus pöörduda ENIMi poole, et käsitleda oma probleeme seoses artikli 13 lõikes 2 osutatud planeerimisdokumentidega. ENIM võib nende probleemide kohta vastu võtta arvamuse või soovitusi ja teavitab sellest ENRRBd.
3. Taristuettevõtjad võtavad arvesse kõiki ENIMi poolt lõike 2 kohaselt vastu võetud soovitusi. Kui taristuettevõtjad soovitusi ei järgi, selgitavad nad selle põhjuseid planeerimisdokumentides.
4. ENRRB jälgib kooskõlastusmenetlust ja selle rakendamist. Ta teatab komisjonile oma seisukohad vajaduse kohta kõrvaldada kooskõlastusmenetluses esinevad puudused.

Artikkel 17

Transpordituru eeldatavate arengusuundade analüüs

1. Taristuettevõtjad jälgivad ja analüüsivad regulaarselt transporditurge, et saada teavet oma üldise äristrateegia kujundamiseks, läbilaskevõime haldamiseks ja erandolukordade lahendamise juhtimiseks ning investeerimisotsuste tegemiseks.
2. Võrgustiku koordinaator koostab regulaarselt transpordituru-uuringu, mis käsitleb võrgustike ja turuga seotud arenguid piiriüleste raudteeteenuste puhul. Võrgustiku koordinaator vaatab transpordituru-uuringu läbi ja ajakohastab seda vastavalt vajadusele ning igal juhul vähemalt iga viie aasta järel. Turu-uuringu tulemused tehakse üldsusele kättesaadavaks.

3. Transporditurgude analüüs käesoleva artikli lõike 1 tähenduses ja käesoleva artikli lõikes 2 osutatud transpordituru-uuring aitavad eelkõige kaasa artiklis 4 osutatud läbilaskevõime strateegilisele planeerimisele, raudteetaristu läbilaskevõime eraldamisele, nagu on osutatud artiklis 27, ja läbilaskevõime jaotamisele artiklis 39 osutatud konfliktide lahendamise ametliku mehhanismi alusel.

Taristuettevõtjad võtavad oma üldise äristrateegia kujundamisel, läbilaskevõime haldamisel ja erandolukordade lahendamise juhtimisel ning investeerimisotsuste tegemisel arvesse lõikes 1 osutatud transporditurgude analüüsi ja lõikes 2 osutatud turu-uuringu tulemusi.

Artikkel 18

Läbilaskevõime strateegia

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

Läbilaskevõime strateegia on käitamisega seotud sidusrühmade seas toimuva teabevahetuse, konsulteerimise ja koordineerimise alus.

2. Läbilaskevõime strateegia sisaldab I lisa 1. jaos loetletud teavet.
3. Taristuettevõtja koostab, avaldab ja vajaduse korral ajakohastab läbilaskevõime strateegia vastavalt I lisa 2. jaos kindlaks määratud ajakavale ja sisule.

Artikkel 19

Läbilaskevõime mudel

1. Taristuettevõtja kehtestab läbilaskevõime mudeli, mis täpsustab läbilaskevõime strateegiat, tuginedes artiklis 15 osutatud käitamisega seotud sidusrühmadega konsulteerimise ja artiklis 16 osutatud konsulteerimise ja koordineerimistegevuse tulemustele, sealhulgas artikli 14 lõike 4 punktis c osutatud läbilaskevõime vajadusest teatamise vormis.

Läbilaskevõime mudel aitab võtta tasakaalustatult arvesse raudteeveoteenuste eri segmentide läbilaskevõime vajadusi ning taristuettevõtjate vajadusi säilitada raudteetaristu ning seda uuendada ja arendada, sealhulgas ajakohastada olemasolevat ja ehitada uut raudteetaristut. See on käitamisega seotud sidusrühmade vahel toimuva läbilaskevõime strateegilise planeerimisega seotud teabevahetuse, konsulteerimise ja koordineerimise alus.

2. Läbilaskevõime mudel sisaldab I lisa 1. jaos loetletud teavet. Taristuettevõtjad koostavad ja avaldavad läbilaskevõime mudeli iga liiklusgraafikuperioodi kohta ning ajakohastavad vajaduse korral läbilaskevõime mudelit vastavalt I lisa 2. jaos kindlaks määratud ajakavale. Läbilaskevõime mudeli ajakohastamise kohustust ei kohaldata juhul, kui on avaldatud sama liiklusgraafikuperioodi käsitlev läbilaskevõime pakkumise kava.
3. Taristuettevõtjal on mõistlikes piirides õigus teha ettepanek läbilaskevõime mudeli kohta, mis erineb taotlejatega konsulteerimisel saadud sisendist. Taristuettevõtja kehtestab kohaldatavad piirangud oma võrgustiku teadaandes. ENIM töötab välja suunised selliste piirangute kohta ja lisab need Euroopa läbilaskevõime haldamise raamistikku.
4. Kui taristuettevõtja ei saa koostada läbilaskevõime mudelit käesoleva artikli lõikes 3 osutatud piirides, eraldab ta asjaomase raudteetaristuosa läbilaskevõime vastavalt artiklile 27.
5. Kui see on asjakohane, koordineerivad taristuettevõtjad oma tegevust kooskõlas artikliga 16, et tagada läbilaskevõime eraldamise tulemuste järjepidevus ja sujuvad mitut võrgustikku hõlmavad teenused.

6. Taristuettevõtjad dokumenteerivad ja vajaduse korral põhjendavad olulisi lahkevusi läbilaskevõime mudeli ja läbilaskevõime strateegia vahel seoses sama liiklusgraafikuperioodiga.

Artikkel 20

Läbilaskevõime pakkumise kava

1. Taristuettevõtja koostab läbilaskevõime pakkumise kava, mis täpsustab läbilaskevõime mudelit artiklis 15 osutatud taotlejatega konsulteerimise alusel, sealhulgas artikli 14 lõike 4 punktis c osutatud läbilaskevõime vajadustest teatamise ja artiklis 16 osutatud taristuettevõtjate vahelise koordineerimise vormis.

Läbilaskevõime pakkumise kava on läbilaskevõime jaotamise alus. Koosõlas I lisa 1. ja 2. jaos sätestatud nõuetega esitatakse selles põhjalik teave järgmise kohta:

- a) taotlejatele jaotamiseks kättesaadav raudteetaristu läbilaskevõime;
- b) jaotamiseks mittekättesaadav raudteetaristu läbilaskevõime.

Läbilaskevõime pakkumise kava sisaldab I lisa 1. jaos loetletud teavet.

2. Taristuettevõtjad koostavad läbilaskevõime pakkumise kava kooskõlas artiklites 13–19 osutatud läbilaskevõime strateegilise planeerimise tulemustega ja I lisa 2. jaos kindlaks määratud ajakavaga.
3. Taristuettevõtjad avaldavad läbilaskevõime pakkumise kava iga liiklusgraafikuperioodi kohta hiljemalt I lisa 2. jaos kindlaks määratud tähtajaks ning ajakohastavad kõnealust kava pidevalt kuni selles viidatud liiklusgraafikuperioodi lõpuni. Läbilaskevõime pakkumise kava esitatakse asjakohase liiklusgraafikuperioodi iga päeva kohta.
4. Taristuettevõtjad dokumenteerivad ja vajaduse korral põhjendavad olulisi lahknevusi läbilaskevõime pakkumise kava ja läbilaskevõime mudeli vahel seoses sama liiklusgraafikuperioodiga.
5. Läbilaskevõime pakkumise kavas võivad taristuettevõtjad märkida, et raudteetaristu läbilaskevõime on eelnevalt planeeritud. Eelnevalt planeeritud läbilaskevõime tähendab läbilaskevõimet, mille kohta taristuettevõtja määrab vastavalt artiklile 22 kindlaks taotlejatele jaotamiseks kättesaadava läbilaskevõime omadused ja mahud, kehtestab sellise läbilaskevõime jaotamise normid ning kehtestab menetluse, mille kaudu saab sellist läbilaskevõimet taotleda. Eelnevalt planeeritud läbilaskevõime jaotamisel võetakse arvesse konkreetseid omadusi, norme ja jaotamismenetlusi.

6. Eelnevalt planeeritud läbilaskevõime esitatakse läbilaskevõime pakkumise kavas läbilaskevõime planeerimise objektidena, millele on osutatud artiklis 22 ja mis täpsustavad läbilaskevõime mahu ja omadused ning mis on seotud jaotamishormide ja -menetlustega, mille kaudu selline läbilaskevõime kättesaadavaks tehakse.
7. Taristuettevõtjal on mõistlikes piirides õigus teha ettepanek läbilaskevõime pakkumise kava kohta, mis erineb taotlejatega konsulteerimisel saadud sisendist. Taristuettevõtja kehtestab kohaldatavad piirangud oma võrgustiku teadaandes. ENIM töötab välja suunised selliste piirangute kohta ja lisab need Euroopa läbilaskevõime haldamise raamistikku.
8. Kui taristuettevõtja ei saa ette valmistada läbilaskevõime pakkumise kava käesoleva artikli lõikes 7 osutatud piirides, eraldab ta asjaomase raudteetaristuosa läbilaskevõime vastavalt artiklile 27.
9. Kui see on asjakohane, koordineerivad taristuettevõtjad oma tegevust kooskõlas artikliga 16, et tagada läbilaskevõime eraldamise tulemuste järjepidevus ja sujuvad mitut võrgustikku hõlmavad teenused.
10. Taristuettevõtja esitab läbilaskevõime pakkumise kava eelnõu reguleerivale asutusele kontrollimiseks, misjärel reguleeriv asutus analüüsib kõnealust kava ja võib teha otsuse, millega nõutakse taristuettevõtjalt läbilaskevõime pakkumise kava muutmist, kui analüüsi tulemusena on kindlaks tehtud, et asjaomane kava ei vasta käesolevale määrusele, direktiivile 2012/34/EL või läbipaistvuse ja mittediskrimineerimise põhimõtetele, kooskõlas käesoleva määruse I lisa 2. jaos osutatud tähtaegadega.

Vajaduse korral koordineerivad reguleerivad asutused oma tegevust teiste reguleerivate asutustega.

11. ENIM töötab välja suunised ja lisab need Euroopa läbilaskevõime haldamise raamistikku, määrates kindlaks:
 - a) läbilaskevõime pakkumise kava avaldamise vahendid, sealhulgas digiteenused, -vahendid, -funktsioonid ja -liidesed;
 - b) taotlejatega läbilaskevõime pakkumise kava üle konsulteerimise menetluse.

Artikkel 21

Erandolukorra lahendamise planeerimine

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

Erandolukorra lahendamise planeerimine on aluseks liikluskorraldusele, häirete ohjamisele ja kriisiohjele kooskõlas artikliga 44, et võimaldada sellistes olukordades kiiret reageerimist ja minimeerida nende mõju raudteeliiklusele.

Taristuettevõtjad dokumenteerivad oma erandolukorra lahendamise planeerimise tulemused erandolukorra lahendamise plaanis.

2. Erandolukorra lahendamise planeerimine hõlmab eelkõige järgmist:
- a) alternatiivsete marsruutide määramine, kui sellised marsruudid olemas on, sealhulgas muudes võrgustikes, võimaldamaks liikluse ümbersuunamist, kui TEN-T põhivõrgu ja laiendatud põhivõrgu raudteetaristuosa ning muud läbilaskevõime strateegilise planeerimise dokumentidega hõlmatud lõigud ja transpordisõlmed ei ole kättesaadavad;
 - b) punkti a kohaselt määratud alternatiivsetel marsruutidel kättesaadava raudteetaristu läbilaskevõime esialgne planeerimine, millega tagatakse selliste marsruutide raudteetaristu läbilaskevõime läbipaistvus, mida saab kasutada vahejuhtumite ja eelkõige raudteevõrgustiku häirete korral vastavalt artiklile 48;
 - c) liikluskorralduse ja kriisiohje reeglite ja tegevuskorra kehtestamine, sealhulgas teabe jagamine taristuettevõtjate, muude käitamise seotud sidusrühmade ja muude sidusrühmade, näiteks raudtee või julgeoleku ja hädaolukordadele reageerimise eest vastutavate ametiasutuste vahel, ning nende menetluste käivitamise kriteeriumid;
 - d) selliste erinevate asutuste kindlaksmääramine ja loetlemine, keda tuleb oluliste vahejuhtumite või rongiliikluse oluliste häirete puhul teavitada;
 - e) muud ettevalmistused, mis on vajalikud häirete ohjamiseks ja kriisiohjeks vastavalt artiklile 44 ning artiklis 46 osutatud Euroopa piiriülese liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje koordineerimise raamistikule.

3. Taristuettevõtjad tagavad erandolukorra lahendamise planeerimise kooskõla läbilaskevõime strateegilise planeerimisega, eelkõige läbilaskevõime strateegia, läbilaskevõime mudeli, läbilaskevõime pakkumise kava ja artiklis 11 osutatud raudteetaristutööde kavandamisega.
4. Erandolukorra lahendamise planeerimise tulemused, eelkõige alternatiivsete marsruutide määramine vastavalt lõike 2 punktile a ja läbilaskevõime esialgne planeerimine alternatiivsetel marsruutidel vastavalt lõike 2 punktile b, lisatakse läbilaskevõime mudelisse ja läbilaskevõime pakkumise kavasse.
5. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, milles määratakse kindlaks käesoleva artikli lõike 2 kohaldamise üksikasjalik kord ja kriteeriumid, eelkõige olukordades, mis võivad mõjutada piiriülest liiklust. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 76 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 22

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

1. Taristuettevõtjad jaotavad eelnevalt planeeritud läbilaskevõime, mis sisaldub artiklis 20 osutatud läbilaskevõime pakkumise kavas, õiglaste, läbipaistvate ja mittediskrimineerivate kriteeriumide ja menetluste kohaselt.

Taristuettevõtjad lisavad need kriteeriumid ja menetlused võrgustiku teadaandesse, võttes arvesse lõikes 4 osutatud ühist raamistikku.

2. Konkreetse graafikukavandi koostamise eesmärgil eelneva läbilaskevõime planeerimise käigus võivad taristuettevõtjad rühmitada läbilaskevõime planeerimise objekte, näiteks eelnevalt planeeritud rongiliine, tehes seda kooskõlas artiklis 4 osutatud strateegiliste suunistega, kui sellised suunised on esitatud, ning võttes arvesse taotlejate väljendatud turuvajadusi.
3. Läbilaskevõime planeerimise objektid määravad kindlaks eelnevalt planeeritud läbilaskevõime eri liikide andmed ja omadused, sealhulgas taotlejate taotluste jaoks kättesaadava läbilaskevõime, raudteetaristutöödeks reserveeritud läbilaskevõime ja juba jaotatud läbilaskevõime. Kõnealused andmed ja omadused hõlmavad kõiki aspekte, mis on seotud eelnevalt planeeritud läbilaskevõime konkreetsete liikidega, nagu marsruut, ajakava, tagatud või nõutav minimaalne kiirus, maksimaalne pikkus, tehnilised parameetrid ja liinide arv nii kauba- kui ka reisijateveoteenuste puhul.
4. ENIM töötab välja lõikes 1 osutatud kriteeriumide ja menetluste ühise raamistiku ning lisab selle Euroopa läbilaskevõime haldamise raamistikku. Ühises raamistikus tasakaalustatakse kasu, mis saadakse läbilaskevõime reserveerimisest teatavat liiki raudteeteenuste või jaotamismenetluste jaoks, vajadusega tagada paindlikkus, et võtta arvesse turu vajadusi läbilaskevõime jaotamisel. Selleks nähakse ühises raamistikus ette võimalus võtta vastu läbilaskevõimega seotud õiguste taotlusi, mis ei ole kooskõlas läbilaskevõime pakkumise kavaga, ning vajadus läbilaskevõime pakkumise kava vastavalt kohandada.

5. ENIM töötab välja läbilaskevõime planeerimise objektide tehnilised kirjeldused inimloetavas ja masinloetavas vormingus. ENIM lisab need tehnilised kirjeldused Euroopa läbilaskevõime haldamise raamistikku. ENIM annab käesoleva artikli kohaldamisel saadud kogemustele tuginedes komisjonile teavet direktiivis (EL) 2016/797 ja kõnealuse direktiivi alusel vastu võetud rakendusaktides kindlaks määratud koostalitluse tehniliste kirjelduste võimalike muudatuste kohta kooskõlas käesoleva määruse artikli 66 lõikega 3.

Artikkel 23

Laialdaselt kasutatav ja ülekoormatud raudteetaristu

1. Taristuettevõtjad tunnistavad viivitamata raudteetaristuosa laialdaselt kasutatavaks või ülekoormatuks, kui on täidetud vähemalt üks järgmistest tingimustest:
- a) raudteetaristu läbilaskevõime kasutamine on ületanud laialdaselt kasutatava või ülekoormatud raudteetaristu künnised II lisas kindlaks määratud võrdlusperioodidel eelmisel või praegusel liiklusgraafikuperioodil;
 - b) taristuettevõtjad peavad läbilaskevõime strateegilisel planeerimisel läbilaskevõimet eraldama kooskõlas artikli 19 lõikega 4 või artikli 20 lõikega 8;

- c) suured raudteetaristutööd, mille tulemuseks on artikli 11 kohaselt planeeritud läbilaskevõime piirangud, põhjustavad läbilaskevõime muutumise laialdaselt kasutatavaks või ülekoormatuks.

Taristuettevõtjad hindavad raudteetaristu läbilaskevõime kasutamist objektiivsete, läbipaistvate ja asjakohaste menetluste ja meetodite alusel.

2. ENIM töötab välja raudteetaristu läbilaskevõime kasutamise ühise meetodi. Kõnealune meetod esitatakse Euroopa läbilaskevõime haldamise raamistikus.
3. Lõikes 1 osutatud deklaratsioonis täpsustatakse liiklusgraafikuperiood ning raudteetaristuosa ja konkreetsed ajavahemikud, millega deklaratsioon on seotud.
4. Liiklusgraafikuperioodil jaotamiseks esitatud konkreetsed läbilaskevõime taotlused, mis ei ole omavahel kooskõlas, ei ole raudteetaristuosa laialdaselt kasutatavaks või ülekoormatuks tunnistamise aluseks, välja arvatud juhul, kui vähemalt üks lõikes 1 sätestatud tingimustest on täidetud.
5. Kui raudteetaristuosa on tunnistatud laialdaselt kasutatavaks või ülekoormatuks, teeb taristuettevõtja artikli 24 kohase läbilaskevõime analüüsi, välja arvatud juhul, kui artiklis 25 ette nähtud läbilaskevõime suurendamise kava, milles käsitletakse kõiki asjakohaseid tegureid, on viie aasta jooksul enne kõnealuse raudteetaristuosa laialdaselt kasutatavaks või ülekoormatuks tunnistamist ellu viidud või seda juba rakendatakse.

6. Laialdaselt kasutatavaks või ülekoormatuks tunnistatud raudteetaristu osade puhul reserveerivad taristuettevõtjad läbilaskevõime artiklis 20 osutatud läbilaskevõime pakkumise kavas, võttes arvesse artiklis 24 osutatud läbilaskevõime analüüsi tulemusi.
7. Liikmesriigid annavad taristuettevõtjatele juhiseid laialdaselt kasutatavaks või ülekoormatuks tunnistatud raudteetaristu osade märkimiseks direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 49 osutatud taristuregistrisse.
8. Ülekoormatud raudteetaristu puhul kasutatav menetlus ning kriteeriumid esitatakse võrgustiku teadaandes ning need peavad arvesse võtma artikli 27 kohaselt vastu võetud meetmeid ja kriteeriume.
9. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 75 vastu delegeeritud õigusakte II lisas kindlaks määratud läbilaskevõime kasutamise künniste ja võrdlusperioodide muutmiseks, kui need on osutunud ebatõhusaks või on põhjustanud märkimisväärseid rakendamisprobleeme või kui raudteesektor on välja töötanud uued ja laialdaselt tunnustatud parimad tavad, et tagada laialdaselt kasutatava ja ülekoormatud raudteetaristu läbilaskevõime tõhus haldamine ning kajastada taristuettevõtjate ja taotlejate käitamisalaseid huve, võttes arvesse ENIMi, taristuettevõtjate, taotlejate ja muude käitamisega seotud sidusrühmade, reguleerivate asutuste ja ENRRB kogemusi käesoleva artikli rakendamisel.

Artikkel 24

Läbilaskevõime analüüs laialdaselt kasutatava või ülekoormatud raudteetaristu korral

1. Taristuettevõtja analüüsib läbilaskevõimet kuue kuu jooksul alates raudteetaristu laialdaselt kasutatavaks või ülekoormatuks tunnistamisest, välja arvatud juhul, kui läbilaskevõime suurendamise kava, milles käsitletakse kõiki asjakohaseid tegureid, on viie aasta jooksul enne taristu laialdaselt kasutatavaks või ülekoormatuks tunnistamist ellu viidud või seda juba rakendatakse.

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

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

2. Läbilaskevõime analüüsis võetakse arvesse raudteetaristu omadusi, pidades silmas raudteetaristu läbilaskevõimet, suutlikkust ja koostalitlust, töökorda, osutatavate teenuste liikide iseloomu ning kõikide nende tegurite mõju raudteetaristu läbilaskevõimele. Kaalutavate meetmete seas on eelkõige teenuste ümbersuunamine, sealhulgas kohaldataval juhul erinevate võrgustike kaudu, ümberajastamine, kiirusemuudatused, töökorra ühtlustamine ning raudteetaristu parendused.

3. Taristuettevõtjad konsulteerivad taotlejatega läbilaskevõime analüüsi kavandi üle vastavalt direktiivi 2012/34/EL artiklile 7e või vastavalt käesoleva määruse artiklile 57, kui asjakohane raudteetaristuosa on Euroopa transpordikoridori osa.

Taristuettevõtja teeb läbilaskevõime analüüsi tulemuse oma veebisaidil avalikult kättesaadavaks. ENIM teeb läbilaskevõime analüüside tulemuste lingid kättesaadavaks oma veebisaidil.

4. Taristuettevõtjad võtavad läbilaskevõime strateegilisel planeerimisel, eelkõige läbilaskevõime strateegias, läbilaskevõime mudelis ja läbilaskevõime pakkumise kavas asjakohasel juhul arvesse käesoleva artikli kohaselt korraldatud läbilaskevõime analüüsi tulemusi, sealhulgas muudes asjaomastes võrgustikes tehtud läbilaskevõime analüüsi tulemusi.

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

Artikkel 25

Läbilaskevõime suurendamise kava

1. Kuue kuu jooksul pärast läbilaskevõime analüüsi lõpuleviimist kooskõlas artikliga 24 koostab taristuettevõtja läbilaskevõime suurendamise kava raudteetaristuosade jaoks, mis on tunnistatud ülekoormatuks kooskõlas artikliga 23.

Läbilaskevõime suurendamise kavas määratakse kindlaks:

- a) ülekoormuse põhjused;
- b) liikluse eeldatavad arengusuunad;
- c) raudteetaristu edasiarendamise piirangud;
- d) läbilaskevõime suurendamise võimalused ja kulud, sealhulgas artikli 24 lõikes 2 osutatud meetmed ja eeldatavad muudatused juurdepääsutasudes.

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

2. Läbilaskevõime suurendamise kava koostatakse pärast asjakohase ülekoormatud raudteetaristu kasutajatega konsulteerimist vastavalt artiklile 15.

Liikmesriik võib otsustada, et kõnealuse kava osas nõutakse liikmesriigi eelnevat heakskiitu.

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

Asjaomane Euroopa koordinaator võtab läbilaskevõime suurendamise kava arvesse määruse (EL) 2024/1679 artiklis 53 osutatud tööplaanis.

4. Ilma et see piiraks käesoleva määruse artikli 42 kohaldamist, lõpetab taristuettevõtja asjakohase raudteetaristu puhul direktiivi 2012/34/EL artikli 31 lõike 4 kohaselt kasutustasude võtmise ühel järgmistest juhtudest:
- a) taristuettevõtja ei koosta läbilaskevõime suurendamise kava;
 - b) taristuettevõtja ei tee edusamme läbilaskevõime suurendamise kavas kindlaks määratud meetmete järgimisel.
5. Olenemata lõikest 4 võib taristuettevõtja reguleeriva asutuse nõusolekul kasutustasude võtmist jätkata ühel järgmistest juhtudest:
- a) läbilaskevõime suurendamise kava ei ole võimalik ellu viia temast sõltumatutel põhjustel;
 - b) olemasolevad võimalused ei ole majanduslikult või rahaliselt tasuvad.

Artikkel 26

Eriotstarbeline raudteetaristu

1. Ilma et see piiraks käesoleva artikli lõike 2 kohaldamist, on raudteetaristu läbilaskevõime kasutatav kõikide selliste liiklusliikide korral, mis ühilduvad marsruudiga, mis on ette nähtud kasutamiseks direktiivi (EL) 2016/797 ja selle alusel vastu võetud rakendusaktides kindlaks määratud tehniliste kirjelduste kohaselt.
2. Kui on olemas sobilikud alternatiivsed marsruudid ja kui artiklis 27 kindlaks määratud menetluse kohaselt on võimalik tõendada, et see on sotsiaalsest, majanduslikust ja keskkonnaalasest seisukohast põhjendatud, võib taristuettevõtja pärast huvitatud isikutega konsulteerimist määrata teatavad taristuosad kasutamiseks teatavat liiki liiklusele. Sel juhul märgib taristuettevõtja sellise määramise artikli 13 lõikes 2 osutatud planeerimisdokumentides ja võrgustiku teadaandes ning reserveerib läbilaskevõime pakkumise kavas läbilaskevõime teatavat liiki liiklusele.

Selline määramine ei takista kõnealuse raudteetaristu kasutamist muud liiki liikluseks, kui läbilaskevõime on olemas.
3. Liikmesriigid tagavad, et käesoleva artikli lõike 2 kohaselt määratud raudteetaristu märgitakse direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 49 osutatud taristuregistris.

Artikkel 27

Laialdaselt kasutatavaks või ülekoormatuks tunnistatud raudteetaristu läbilaskevõime eraldamine

1. Taristuettevõtja eraldab läbilaskevõime laialdaselt kasutatavaks või ülekoormatuks tunnistatud raudteetaristuosade vahel, kasutades õiglast, läbipaistvat ja mittediskrimineerivat meetodikat.

Taristuettevõtja esitab meetodika üksikasjad, sealhulgas kõik kohaldatavate parameetrite väärtused, võrgustiku teadaandes, võttes arvesse Euroopa läbilaskevõime haldamise raamistikku. Taristuettevõtja kindlaks määratud parameetrite väärtusi koordineeritakse vastavalt direktiivi 2012/34/EL artikli 7e punktile d.

Taristuettevõtja võtab arvesse mitut võrgustikku hõlmavate raudteeteenuste läbilaskevõimevajadust.

2. Lõikes 1 osutatud meetodika hõlmab järgmisi etappe:
 - a) alternatiivsete stsenaariumide väljatöötamine eri liiki raudteeveoteenuste jaoks olemasoleva läbilaskevõime eraldamiseks, mis hõlmab võimaluse korral alternatiivse läbilaskevõime pakkumist muudel marsruutidel või alternatiivset ajakava;

- b) käesoleva lõike punktis a osutatud stsenaariumide hindamine ja järjestamine, võttes arvesse käesoleva artikli lõikes 3 sätestatud käitamisalaseid, sotsiaal-majanduslikke ja keskkonnakriteeriume;
- c) käesoleva lõike punktis b osutatud hindamise põhjal paremusjärjestuses esikohal oleva stsenaariumi valimine ning vastav läbilaskevõime mudeli ja läbilaskevõime pakkumise kava muutmine.

Metoodika peab võimaldama võtta arvesse vajadust mitut võrgustikku hõlmavate raudteeteenuste järele tervikuna.

- 3. Lõike 2 punktis b osutatud hindamine põhineb järgmistel käitamisalastel, sotsiaal-majanduslikel ja keskkonnakriteeriumidel (kuid ei piirdu nendega), sõltuvalt andmete kättesaadavusest ning võttes arvesse tehnilisi ja käituskäitlusi ning raudteetaristu kasutamist:
 - a) raudteeveoteenuste osutajate tegevuskulud ja sellest tulenev mõju hindadele raudteeveoteenuste klientide jaoks;
 - b) ajaga seotud kulud raudteeveoteenuste klientidele;
 - c) ühenduvus ja kättesaadavus raudteeveoteenustega teenindatavate inimeste ja piirkondade jaoks, sealhulgas ühenduste kvaliteet, eelkõige ümberistumisajad ja ühelt rongilt teisele ümberlaadimise ajad ning teenuste sagedus raudtee-reisijateveoteenuste ja raudtee-kaubaveoteenuste puhul;

- d) mõju transpordi väliskuludele, näiteks õnnetuste esinemisele, õhusaasteainete heitele, kasvuhoonegaaside heitele ja mürale, mida tekitavad raudteeveoteenused ja nende tõenäolised alternatiivid;
- e) reisijate- ja kaubaveo maht;

4. ENIM kehtestab õiglase, läbipaistva ja mittediskrimineeriva meetodika ning raudteeveoteenustega seotud parameetrite loetelu ja käitamisalased, sotsiaal-majanduslikud ning keskkonnakriteeriumid, mis on vajalikud lõikes 3 osutatud hindamiseks. Asjakohasel juhul kehtestab ENIM parameetrite standardväärtused või standardväärtuste vahemikud. ENIM tagab, et parameetrite väärtusi katsetatakse ja kalibreeritakse piisavalt käitamiskontekstis.

ENIM lisab meetodika ning parameetrite loetelu ja parameetrite standardväärtused Euroopa läbilaskevõime haldamise raamistikku.

Taristuettevõtja kohandab asjakohasel juhul parameetrite standardväärtusi, et võtta arvesse kohalikke või riiklikke olusid, tuginedes heakskiidetud lähenemisviisidele ja empiirilistele tõenditele ning kohaldades vajaduse korral liikmesriikide nõudeid kooskõlas artikli 4 lõike 2 punktiga d.

3. JAGU

AJAKAVA KOOSTAMINE JA LÄBILASKEVÕIME JAOTAMINE

Artikkel 28

Läbilaskevõimega seotud õigused

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

Taristuettevõtjad annavad raudteetaristu läbilaskevõimega seotud õigused taotlejatele ühes järgmistest vormidest:

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

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

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

3. Läbilaskevõimega seotud õigused rongiliinina võib taotlejatele anda maksimaalselt üheks liiklusgraafikuperioodiks. Läbilaskevõimega seotud õigusi läbilaskevõime tehnilise kirjelduse vormis võib anda kauemaks kui üks liiklusgraafikuperiood vastavalt artiklitele 33 ja 35.
4. Kui käesolevas määruses ei ole ette nähtud teisiti, siis taristuettevõtjate ja taotlejate õigused ja kohustused, mis on seotud läbilaskevõime jaotamisega, nähakse ette lepingutega või liikmesriikide õigusega.
5. Pärast läbilaskevõimega seotud õiguse määramist taotlejale ei saa saaja seda teisele ettevõtjale ega üksusele üle anda.

Igasugune üleandmine toob kaasa edaspidisest läbilaskevõime jaotamisest kõrvalejätmise käesoleval ja järgmisel liiklusgraafikuperioodil.

Üleandmisena ei käsitata raudteeveo-ettevõtja poolt läbilaskevõime kasutamist sellise taotleja äritegevuse korraldamiseks, kes ei ole raudteeveo-ettevõtja. Taotleja, kes ei ole raudteeveo-ettevõtja, teatab taristuettevõtjale vähemalt kümme päeva enne läbilaskevõime kasutamist, milline raudteeveo-ettevõtja läbilaskevõimet kasutab. Kõnealune teave peab sisaldama tõendeid raudteeveo-ettevõtja heakskiidu kohta.

6. Kui taotleja kavatseb taotleda raudteetaristu läbilaskevõimet reisijateveoteenuse osutamiseks liikmesriigis, kus juurdepääs raudteetaristule on direktiivi 2012/34/EL artikli 11 kohaselt piiratud, teavitab ta sellest asjaomaseid taristuettevõtjaid ja reguleerivaid asutusi vähemalt 18 kuud enne selle liiklusgraafiku jõustumist, mille kohta läbilaskevõimet taotletakse. Selleks et asjaomased reguleerivad asutused saaksid hinnata võimalikku majanduslikku mõju olemasolevatele avaliku teenindamise lepingutele, peavad reguleerivad asutused tagama, et pädevaid asutusi, kes on sõlminud avaliku teenindamise lepingus kindlaks määratud marsruudil raudtee-reisijateveoteenuse lepingu, teisi huvitatud pädevaid asutusi, kellel on direktiivi 2012/34/EL artikli 11 alusel õigus juurdepääsu piirata, ja avaliku teenindamise lepingu alusel kõnealusel reisijateveoteenuse marsruudil tegutsevaid raudteeveo-ettevõtjaid teavitatakse viivitamata, ent hiljemalt kümne päeva jooksul.

Artikkel 29

Läbilaskevõime jaotamise meetodid

1. Taristuettevõtjad annavad taotlejatele läbilaskevõimega seotud õigused artiklites 33–36 osutatud jaotamismenetluse kaudu.

Läbilaskevõime jaotamisena käsitatakse ka muudatusi jaotatud läbilaskevõimes.
2. Taristuettevõtjad jaotavad raudteetaristu läbilaskevõimet digivahendite ja digiteenuste kaudu kooskõlas artikliga 66.

3. Taristuettevõtja tühistab läbilaskevõimega seotud õiguse, mille kasutus on vähemalt ühe kuu jooksul jäänud alla künnise, kui seda ei ole tinginud taotlejast sõltumatud mittemajanduslikud põhjused. Sellisel juhul teavitab taristuettevõtja reguleerivat asutust.

ENIM määrab kindlaks künnise vahemikud ja lisab need Euroopa läbilaskevõime haldamise raamistikku.

Taristuettevõtjad määravad võrgustiku teadaandes kindlaks künnise, võttes arvesse ENIMI kindlaks määratud künnise vahemikke.

Reguleeriv asutus jälgib käesoleva lõike kohaste kohustuste õiglast, läbipaistvat ja mittediskrimineerivat kohaldamist ning uurib saadud kaebusi.

4. Kui taristuettevõtja tühistab vastavalt lõikele 3 mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õigused, teavitab taristuettevõtja eest vastutav reguleeriv asutus sellest asjaomaseid reguleerivaid asutusi ja ENRRBd.

Artikkel 30

Mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õiguste andmine ja koordineerimine

1. Taotlejatel on õigus taotleda mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õigusi artiklites 33–36 osutatud jaotamismenetluse kaudu, sealhulgas kogu edasi-tagasi reisi jaoks, ning saada sellistele taotlustele vastuseid artikli 66 lõike 5 kohaselt loodud universaalteenistuse kaudu.

Taristuettevõtjad koordineerivad oma tegevust kooskõlas artikliga 55 läbilaskevõime jaotamisel mitut võrgustikku hõlmavate raudteeteenuste, sealhulgas eelkõige piiriüleste raudtee-kaubaveeteenuste ja piiriüleste raudtee-reisijateveeteenuste jaoks.

2. Lõikes 1 osutatud koordineerimine tagab eelkõige järgmist:
 - a) ühtse kontaktpunkti määramine, kes vastutab taotlejaga suhtlemise eest seoses mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õiguse taotlusega, ning millest teavitatakse taotlejat viivitamata pärast taotluse saamist;
 - b) mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õiguse vastavus kvaliteedi miinimumnõuetele, pidades silmas võrgustikevahelist kooskõla ja selliseid aspekte nagu suunamine, ajakava, kättesaadavus erinevatel liiklemispäevadel ja jaotamise staatus;

- c) mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õiguste järjepidev jaotamine, mis hõlmab eelkõige artiklis 38 osutatud konfliktide lahendamise konsensuslikku mehhanismi ja artiklis 39 osutatud konfliktide lahendamise ametlikku mehhanismi;
- d) mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud jaotatud õiguste muudatuste koordineerimine kooskõlas 4. jaoga, et tagada mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õiguste pidev terviklikkus;
- e) ilma et see piiraks artikli 1 lõike 7 kohaldamist, kiired ja tõhusad marsruudi ühilduvuse kontrollid erakorralise transpordi puhul, mis läbib sõjalisel ja kaitseotstarbel rohkem kui ühte võrgustikku.

Kui taristuettevõtjad ei määra ühtset kontaktpunkti, valib taotleja taristuettevõtja, kes toimib konkreetse läbilaskevõimetaotlusega seotud päringute korral ühtse kontaktpunktina.

3. Taristuettevõtja ei tohi artikli 29 lõike 3 alusel tühistada mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õigust ilma artikli 55 kohaselt teiste asjaomaste taristuettevõtjatega koordineerimata.

Kui taristuettevõtja tühistab mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õiguse kooskõlas artikli 29 lõikega 3, teavitab ta reguleerivat asutust. Reguleeriv asutus teavitab asjaomaseid reguleerivaid asutusi ja ENRRBd.

4. Mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õiguse taotlusi käsitletakse võrreldes ühe võrgustiku läbilaskevõimega seotud õiguse taotlustega võrdselt ja mittediskrimineerivalt.
5. ENIM määrab kindlaks üksikasjalikud menetlused ja meetodid, et edendada käesoleva artikli ühetaolist kohaldamist, ja lõike 2 punktis b osutatud kvaliteedi miinimumnõuded ning lisab need Euroopa läbilaskevõime haldamise raamistikku.

Artikkel 31

Koostöö raudteetaristu ja teenindusrajatiste läbilaskevõime jaotamisel

1. Taristuettevõtjad ja teenindusrajatiste käitajad, kes pakuvad raudteeveoteenuse osutamiseks vajalikke teenuseid ja kelle teenindusrajatised on määruse (EL) 2024/1679 I lisas täpsustatud üleeuroopalise transpordivõrgu osa, sealhulgas need, mis asuvad kõnealuse määruse artikli 3 lõikes 6 määratletud linnatranspordisõlmedes, teevad koostööd, et tagada raudteetaristu ja teenindusrajatiste läbilaskevõime jaotamise järjepidevus.

2. Taristuettevõtjad esitavad lõikes 1 osutatud teenindusrajatiste loetelu võrgustiku teadaandes.
3. Taristuettevõtjad tagavad, et taotlejad saavad taotleda käesoleva artikli lõikes 1 osutatud raudteetaristu läbilaskevõimega seotud õigusi ja teenindusrajatiste läbilaskevõimet ühest kohast ja ühe toiminguna, kasutades artikli 66 lõike 5 kohaselt loodud universaalteenistust.
4. Taristuettevõtjad võivad läbilaskevõime ühiseks pakkumiseks sõlmida kokkuleppe teiste teenindusrajatiste käitajatega.
5. Lõike 3 kohaldamisel koordineerivad taristuettevõtjad ja teenindusrajatiste käitajad läbilaskevõimet ja annavad läbilaskevõimega seotud õigused, sealhulgas läbilaskevõime teenindusrajatistes, mis vastab taotleja nõuetele, või teevad jõupingutusi, et pakkuda taotletud läbilaskevõimele otstarbekat alternatiivi.
6. Käesoleva artikli lõikes 1 osutatud teenindusrajatiste käitajad teevad taristuettevõtjale digitaalselt kättesaadavaks teabe olemasoleva läbilaskevõime kohta kooskõlas artikli 66 lõikega 5. Reaalajas teavet antakse alati, kui seda toetavad artikli 66 lõikes 5 osutatud digivahendid.
7. Käesolevat artiklit ei kohaldata teenindusrajatiste käitajate suhtes, kelle suhtes kohaldatakse komisjoni rakendusmääruse 2017/2177¹⁸ artikli 2 kohast erandit.

¹⁸ Komisjoni 22. novembri 2017. aasta rakendusmäärus (EL) 2017/2177 teenindusrajatistele ja raudteega seotud teenustele juurdepääsu kohta (ELT L 307, 23.11.2017, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2177/oj).

Artikkel 32
Liiklusgraafik

1. Taristuettevõtjad avaldavad uue liiklusgraafiku enne iga liiklusgraafikuperioodi algust.

Taristuettevõtjad algatavad liiklusgraafiku koostamise läbilaskevõime jaotamisel artiklis 34 osutatud iga-aastase jaotamismenetluse käigus, võttes arvesse artikli 33 kohaste raamlepingute alusel ja artikli 35 kohase jooksva planeerimise käigus jaotatud läbilaskevõimega seotud õigusi.
2. Taristuettevõtjad tagavad kuni liiklusgraafikuperioodi lõpuni, et liiklusgraafik on ajakohastatud, võttes arvesse artiklis 35 osutatud jooksva planeerimise käigus jaotatud läbilaskevõimet, artiklis 36 osutatud ühekordse menetluse teel jaotatud läbilaskevõimet, artikli 41 kohaseid muudatusi läbilaskevõimega seotud õigustes ning ajakava muutmist seoses häirete ohjamise ja kriisiohjega vastavalt artiklile 43.

Artikkel 33
Läbilaskevõime jaotamine raamlepingute alusel

1. Taotlejatel on õigus taotleda raamlepingute alusel raudteetaristu läbilaskevõimet ajavahemiku jooksul, mis ületab ühte liiklusgraafikuperioodi.

Raamlepingutes määratakse kindlaks artikli 28 lõike 1 punktis a osutatud läbilaskevõime tehnilise kirjelduse vormis antud läbilaskevõimega seotud õigused. Need ei pruugi hõlmata läbilaskevõimega seotud õigusi rongiliinina.

Liikmesriigid võivad nõuda raamlepingutele reguleeriva asutuse eelnevat heakskiitu.

Piiriülest liiklust hõlmavate raamlepingute puhul koordineerivad asjaomased reguleerivad asutused oma tegevust omavahel.

2. Taristuettevõtjad märgivad läbilaskevõime, mida nad kavatsevad reserveerida jaotamiseks raamlepingute alusel, läbilaskevõime strateegilise planeerimise planeerimisdokumentides. Ilma et see piiraks Euroopa Liidu toimimise lepingu (ELi toimimise leping) artiklite 101, 102 ja 106 kohaldamist, jaotab taristuettevõtja nimetatud planeerimisdokumentides raamlepingute jaoks reserveeritud läbilaskevõime selliste lepingute alusel taotlejatele, kui käesoleva artikli lõigetest 5 ja 6 ei tulene teisiti. See ei takista taristuettevõtjaid jaotamast taotletud läbilaskevõimet raamlepingute alusel juhtudel, kui sellist läbilaskevõimet ei ole planeerimisdokumentides reserveeritud, kui käesoleva artikli lõikest 6 ei tulene teisiti.
3. Raamlepinguid võib sõlmida mitme taristuettevõtja ja ühe taotleja vahel, kui need hõlmavad rohkem kui ühte võrgustikku.

4. Raamlepingu sõlminud taotleja taotleb raamlepingus sisalduvate läbilaskevõime tehniliste kirjelduste muutmist taristuettevõtja poolt vastavaks rongiliiniks vastavalt kõnealusele raamlepingule. See muudatus tehakse vastavalt artikli 28 lõikele 2.
5. Taristuettevõtjad tagavad, et raamlepingud on kooskõlas järgmisega:
 - a) artikli 13 lõikes 2 osutatud läbilaskevõime strateegilise planeerimisega seotud planeerimisdokumendid;
 - b) strateegilised suunised, sealhulgas nende võimalikud siduvad elemendid, kui liikmesriigid on sellised suunised kooskõlas artikliga 4 esitanud.

Naabertaristuettevõtjad koordineerivad läbilaskevõime strateegilist planeerimist olemasoleva läbilaskevõime suhtes, mis on kättesaadav piiriüleste raamlepingute jaoks.

6. Raamlepingud ei tohi välistada asjakohase taristu kasutamist teiste taotlejate poolt või muudeks teenusteks. Selleks määravad taristuettevõtjad kindlaks raamlepingute alusel jaotatavad maksimaalsed osad kogu läbilaskevõimest ja lisavad need osad võrgustiku teadaandesse.

7. Raamlepingu tingimusi peab olema võimalik muuta, võimaldamaks raudteetaristut paremini kasutada, ilma et see piiraks artiklite 41 ja 42 kohaldamist. Raamlepingute alusel jaotatud läbilaskevõimega seotud õiguste muude muutmiste eest määratakse trahv vastavalt artiklile 42.
8. Raamlepingud sõlmitakse põhimõtteliselt I lisa 5. jaos osutatud ajavahemikuks. Taristuettevõtja võib erijuhtudel nõustuda lühemate või pikemate ajavahemikega. I lisa 5. jaos osutatud ajavahemikust pikemat ajavahemikku põhjendatakse uute turuletulijate tehtavate sihtotstarbeliste investeeringute nõudega või teenuse olulise uudsusega, millega kaasneb teenuse kvaliteedi oluline paranemine.
9. Selliste teenuste korral, mille jaoks kasutatakse artiklis 26 osutatud eriotstarbelist raudteetaristut ja mis nõuavad taotlejalt nõuetekohaselt põhjendatud olulisi ja pikaajalisi investeeringuid, võib raamlepinguid sõlmida kuni 15 aastaks. Pikem kui 15-aastane ajavahemik on lubatud üksnes erandjuhul, eelkõige suurte pikaajaliste investeeringute korral ning juhul, kui sellisele investeeringule laienevad mitmeaastast amortisatsiooniplaani sisaldavad lepingulised kohustused.
10. Taristuettevõtjad lisavad raamlepingute alusel jaotatud läbilaskevõime artiklis 19 osutatud läbilaskevõime mudelisse ja artiklis 20 osutatud läbilaskevõime pakkumise kavasse.
11. Iga raamlepingu üldine sisu tehakse kättesaadavaks kõikidele huvitatud isikutele, hoides samas ärisaladust.

12. Reguleerivate asutuste, pädevate asutuste, raudteeveo-ettevõtjate, taristuettevõtjate ja ENRRBi kogemustele toetudes võib komisjon vastu võtta rakendusakte, milles määratakse kindlaks üksikasjalikud normid, mis käsitlevad raamlepingute sõlmimise korda ja kriteeriume ning raamlepingute vormi ja sisu, et tagada käesoleva artikli ühetaoline kohaldamine. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 76 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 34

Läbilaskevõime jaotamine iga-aastase jaotamismenetluse käigus

1. Taristuettevõtja jaotab läbilaskevõimet läbilaskevõime samaaegse jaotamise teel, et võimalikult suures ulatuses rahuldada kõik artiklis 32 lõikes 1 osutatud raudteetaristu läbilaskevõime taotlused, kui käesoleva artikli lõigetest 2, 3 ja 4 ei tulene teisiti. Taristuettevõtja võtab võimaluste piires arvesse kõiki taotlejatele kehtestatavaid piiranguid, sealhulgas mõju nende äritegevusele.
2. Kooskõlas artiklitega 20 ja 22 võib taristuettevõtja kas rahuldada või tagasi lükata läbilaskevõimega seotud õiguste taotlusi, mis ei ole kooskõlas läbilaskevõime pakkumise kavaga.

Kui taotlus ei ole läbilaskevõime pakkumise kavaga kooskõlas, on taristuettevõtjal õigus mõistlikes piirides pakkuda taotletud läbilaskevõimest erinevat raudteetaristu läbilaskevõimet või muuta läbilaskevõime pakkumise kava või teha mõlemat. Sellistel juhtudel kohaldab taristuettevõtja artikli 22 lõikes 1 osutatud kriteeriume ja menetlusi.

Kui taristuettevõtja rahuldab taotlusi, mis ei ole kooskõlas läbilaskevõime pakkumise kavaga, püüab ta säilitada üldise tasakaalu artikli 20 lõikes 6 loetletud läbilaskevõime pakkumise kava elementide vahel, ning kui esineb vastuolu muude taotlustega, eelistab taotlusi, mis on kooskõlas läbilaskevõime pakkumise kavaga, eelkõige eelnevalt planeeritud läbilaskevõimega.

Kui taristuettevõtja lükkab tagasi taotlused, mis ei ole kooskõlas läbilaskevõime pakkumise kavaga, teavitab ta asjaomast taotlejat viivitamata oma kavatsusest taotlus tagasi lükata. Asjaomasel taotlejal on õigus esitada reguleerivale asutusele kaebus.

Taristuettevõtjad teavitavad reguleerivat asutust vähemalt kord aastas kõikidest saadud läbilaskevõime taotlustest, mis ei vastanud läbilaskevõime pakkumise kavas kindlaks määratud olemasoleva läbilaskevõime parameetritele, olenemata sellest, kas need rahuldati või lükati tagasi. Selle teabe põhjal võib reguleeriv asutus esitada arvamuse, milles võidakse taristuettevõtjale soovitada läbilaskevõime mudelit muuta.

3. Kahe või enama läbilaskevõime taotluse vastuolu korral püüab taristuettevõtja kõigepealt konflikti lahendada artiklis 38 osutatud konfliktide lahendamise konsensusliku mehhanismi abil. Kui konfliktide lahendamise konsensusliku mehhanismi abil ei saa läbilaskevõime konflikt lahendatud, kohaldab taristuettevõtja artiklis 39 osutatud konfliktide lahendamise ametlikku mehhanismi.

4. Iga-aastase jaotamismenetluse käigus antud läbilaskevõimega seotud õigused võivad hõlmata järgmist:

a) läbilaskevõime tehnilised kirjeldused;

b) rongiliinid.

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

5. Taristuettevõtja järgib I lisa 4. jaos kindlaks määratud jaotamisgraafikut.

6. Taristuettevõtja vaatab läbi taotlused, mis on esitatud pärast I lisa 4. jaos kindlaks määratud tähtaega, ning jaotab läbilaskevõime saabumise järjekorras teenindamise põhimõtte alusel.

7. Pärast tähtaega esitatud taotluste puhul, mida ei saa rahuldada liiklusgraafiku jaoks reserveeritud jääkläbilaskevõimega või olemasoleva planeerimata läbilaskevõimega, püüab taristuettevõtja pakkuda alternatiive teistsuguse marsruudi kaudu.

8. Taristuettevõtja konsulteerib liiklusgraafiku kavandi osas huvitatud isikutega. Huvitatud isikud on kõik raudteetaristu läbilaskevõimet taotlenud isikud ja muud isikud, kes soovivad, et neil lubataks avaldada arvamust seoses liiklusgraafiku mõjuga nende võimalustele liiklusgraafikuperioodil raudteeteenuseid osta.

9. Taristuettevõtja võtab vajalikud meetmed võimalike esilekerkinud probleemide lahendamiseks.

Artikkel 35

Läbilaskevõime jaotamine jooksva planeerimise käigus

1. Taristuettevõtjad jaotavad raudteetaristu läbilaskevõimet jooksva planeerimise käigus vähemalt raudtee-kaubaveoteenustele vastavalt I lisa 6. jaos kindlaks määratud tähtaegadele. Taristuettevõtjad reserveerivad sel eesmärgil läbilaskevõime artiklis 20 osutatud läbilaskevõime pakkumise kavas.

Ilma et see piiraks ELi toimimise lepingu artiklite 101, 102 ja 106 kohaldamist, jaotab taristuettevõtja planeerimisdokumentides jooksvaks planeerimiseks reserveeritud läbilaskevõime taotlejatele jooksva planeerimise käigus. See ei takista taristuettevõtjat jaotamast taotletud läbilaskevõimet jooksva planeerimise käigus juhtudel, kui sellist läbilaskevõimet ei ole planeerimisdokumentides reserveeritud. Jooksev planeerimine ei välista asjakohase raudteetaristu kasutamist teiste taotlejate poolt või muudeks teenusteks.

2. Jooksva planeerimise käigus antavad läbilaskevõimega seotud õigused võivad hõlmata järgmist:
 - a) rongiliinid või läbilaskevõime tehnilised kirjeldused kõigi sõidupäevade kohta liiklusgraafikuperioodi jooksul, mis hõlmab taotluses esitatud esimest liiklemispäeva;

- b) läbilaskevõime tehnilised kirjeldused kõikide liiklusgraafikuperioodist väljapoole jäävate liiklemispäevade kohta, mis hõlmavad taotluses esitatud esimest päeva, I lisa 6. jaos kindlaks määratud maksimaalse ajavahemiku ulatuses.

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

3. Taristuettevõtjad ja taotlejad võivad ühiselt otsustada, et jooksva planeerimise käigus antud läbilaskevõime tehnilist kirjeldust muudetakse, et võimaldada raudteetaristu paremat kasutamist. Kõnealuseid muudatusi ei käsitata läbilaskevõimega seotud õiguste muutmistena, mille suhtes kohaldatakse artikli 42 kohast trahvi. Jooksva planeerimise käigus jaotatud läbilaskevõimega seotud õiguste muude muutmiste eest määratakse trahv vastavalt artiklile 42.
4. Ilma et see piiraks artikli 20 kohaldamist, jaotavad taristuettevõtjad läbilaskevõimet, mis on reserveeritud jooksvaks planeerimiseks, saabumise järjekorras teenindamise põhimõtte alusel.
5. Taristuettevõtjad püüavad kooskõlas artiklis 22 sätestatud normide ja menetlustega teha kõik endast oleneva, et pakkuda alternatiivset läbilaskevõimet jooksva planeerimise taotluste jaoks, kui taotlused ei ole kooskõlas artiklis 20 osutatud läbilaskevõime pakkumise kavaga. Kui alternatiivi ei ole võimalik pakkuda, võib taristuettevõtja keelduda läbilaskevõime jaotamisest selliste nõuetele mittevastavate taotluste alusel. Asjaomasel taotlejal on õigus esitada reguleerivale asutusele kaebus.

6. Taristuettevõtja lükkab pärast reguleerivale asutusele teatamist jooksva planeerimise taotlused tagasi, kui need taotlused vastavad läbilaskevõime omadustele, mis on tavaliselt jaotatud raamlepingute alusel vastavalt artiklile 33. Reguleeriv asutus teavitab sellistest tagasilükkamistest ENRRBd ning tagab käesoleva lõike järjepideva kohaldamise.
7. Reguleerivate asutuste, pädevate asutuste, raudteeveo-ettevõtjate, taristuettevõtjate ja ENRRBi kogemustele toetudes võib komisjon vastu võtta rakendusakte, milles määratakse kindlaks üksikasjalikud normid, mis käsitlevad jooksvat planeerimist, et tagada käesoleva artikli ühetaoline kohaldamine. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 76 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 36

Läbilaskevõime jaotamine ühekordse menetluse käigus

1. Taristuettevõtja vastab põhjendamatu viivitusega ja igal juhul I lisa 7. jaos kindlaks määratud tähtaja jooksul ühekordsetele raudteetaristu läbilaskevõime taotlustele, mis on esitatud liiklusgraafiku kehtivuse ajal. Olemasoleva vaba läbilaskevõime kohta esitatud teave tehakse artikli 10 kohaselt kättesaadavaks kõikidele taotlejatele, kes võivad soovida kõnealust läbilaskevõimet kasutada.

Ühekordse menetluse käigus antud läbilaskevõimega seotud õigused antakse rongiliinidena.

2. Raudteetaristu läbilaskevõime jaotamine ühekordsete taotluste alusel põhineb saabumise järjekorras teenindamise põhimõttel.

Artikkel 37

Raudteetaristutöödest tulenevate läbilaskevõime piirangute ajakava koostamine

1. Taristuettevõtjad järgivad raudteetaristutööde ajakava koostamisel vastavalt käesolevale artiklile I lisa 3. ja 8. jaos sätestatud ajakava ja nõudeid.
2. Raudteetaristutööde ajakava koostamisel piiravad taristuettevõtjad nii palju kui võimalik mõju läbilaskevõime mudelis või läbilaskevõime pakkumise kavas sisalduvale eelnevalt planeeritud läbilaskevõimele.
3. Kui raudteetaristutöödest tuleneva läbilaskevõime piirangu ajakava koostamine nõuab jaotatud läbilaskevõimega seotud õiguse muutmist artikli 41 tähenduses, teeb taristuettevõtja kõik endast oleneva, et pakkuda asjaomastele taotlejatele alternatiivset läbilaskevõimet, et võimaldada raudteeveo-ettevõtjal osutada asjaomaseid teenuseid.

Selleks teavitab taristuettevõtja kõiki asjaomaseid taotlejaid asjakohaste läbilaskevõimega seotud õiguste planeeritud muutmisest. Ta pakub asjaomastele taotlejatele alternatiivse läbilaskevõimega seotud õigusi või algatab koordineerimise asjaomaste taotlejatega, et leppida kokku alternatiivse läbilaskevõimega seotud õigustes.
4. Taristuettevõtjad lisavad raudteetaristutöödest tulenevad läbilaskevõime piirangud kohe pärast piirangute ajakava koostamist läbilaskevõime mudelisse või läbilaskevõime pakkumise kavasse, olenemata sellest, millal nende ajakava on koostatud.

5. Taristuettevõtja võib teha erandi I lisa 3. jao tabelis 1 sätestatud tähtaegadest ja nõudest lisada artiklis 19 osutatud läbilaskevõime mudelisse suure või väga suure mõjuga läbilaskevõime piirangud järgmistel juhtudel:
- a) on tõendeid selle kohta, et ettenägematute asjaolude tõttu on läbilaskevõime piirang vajalik rongide ohutu käitamise taastamiseks;
 - b) piirangute ajastus ei sõltu taristuettevõtjast, tema töövõtjatest ega teistest tema nimel tegutsevatest ettevõtjatest, või
 - c) kui kõik käitamisega seotud sidusrühmad on sellega nõus.

Sellistel juhtudel konsulteerib taristuettevõtja viivitamata taotlejate ja asjaomaste teenindusrajatiste käitajatega ning teavitab neid korrapäraselt tavapärase tegevuse taastamiseks tehtavatest edusammudest.

Läbilaskevõime piirangud, mis eeldavad läbilaskevõimega seotud õiguste muutmist pärast jaotamist, peavad vastama artiklis 41 ja I lisa 8. jaos sätestatud nõuetele.

Artikkel 38

Konfliktide lahendamise konsensuslik mehhanism ja taotluste koordineerimine

1. Läbilaskevõime samaaegse jaotamise käigus püüab taristuettevõtja juhul, kui esineb vastuolusid raudteetaristu läbilaskevõime taotluste vahel, nende taotluste koordineerimise kaudu tagada kõigi nõudmiste parima võimaliku ühildamise.

2. Koordineerimist nõudva olukorra tekkimisel püüab taristuettevõtja rahuldada kõik raudteetaristu läbilaskevõime taotlused koordineerimise kaudu ning tal on õigus mõistlikes piirides pakkuda taotletud läbilaskevõimest erinevat raudteetaristu läbilaskevõimet. Taristuettevõtja kehtestab kohaldatavad piirangud oma võrgustiku teadaandes. ENIM töötab välja suunised selliste piirangute kohta ja lisab need Euroopa läbilaskevõime haldamise raamistikku.
3. Taristuettevõtja püüab asjaomaste taotlejatega konsulteerides kõik võimalikud vastuolud lahendada. Selliseid konsultatsioone peetakse järgmise teabe alusel, mis avalikustatakse mõistliku aja jooksul tasuta ja elektrooniliselt:
 - a) läbilaskevõimega seotud õigused, mida kõik teised taotlejad on samadel marsruutidel taotlenud;
 - b) samadel marsruutidel kõigile teistele taotlejatele esialgselt jaotatud läbilaskevõimega seotud õigused;
 - c) kooskõlas lõikega 2 asjakohastel marsruutidel väljapakutud alternatiivsed läbilaskevõimega seotud õigused;
 - d) läbilaskevõime jaotamise käigus arvessevõetavate kriteeriumide kõik üksikasjad.

Ilma et see piiraks artikli 3 lõike 2 kohaldamist ja kõigi taotlejate nõusolekul võib taristuettevõtja luua kontakti kõigi taotlejate vahel, kes võivad olla seotud konflikti lahendamise, et hõlbustada raudteetaristu läbilaskevõime taotluste koordineerimist.

4. Taristuettevõtja kehtestab oma võrgustiku teadaandes raudteeteenuste läbilaskevõime taotluste koordineerimist käsitlevad põhimõtted.
5. Kui läbilaskevõime taotlusi ei ole võimalik koordineerimata rahuldada, püüab taristuettevõtja rahuldada kõik taotlused koordineerimise kaudu.
6. Mitut võrgustikku hõlmavate läbilaskevõime taotluste korral rakendatakse käesoleva artikli lõigetes 1, 2 ja 3 kindlaks määratud konfliktide lahendamise konsensuslikku mehhanismi kooskõlas artikliga 55 ja sellesse kaasatakse võrgustiku koordinaator.
7. ENIM töötab välja suunised mitme võrgustikuga seotud läbilaskevõime taotluste jaoks ettenähtud konfliktide lahendamise konsensusliku mehhanismi kohta ning lisab need Euroopa läbilaskevõime haldamise raamistikku.

Artikkel 39

Konfliktide lahendamise ametlik mehhanism

1. Kui artiklis 38 osutatud konfliktide lahendamise konsensusliku mehhanismiga ei ole konflikti lahendatud, jaotavad taristuettevõtjad raudteetaristu läbilaskevõime õiglast, läbipaistvat ja mittediskrimineerivat meetodikat kasutades.

Taristuettevõtja esitab meetodika üksikasjad, sealhulgas kõik kohaldatavate parameetrite väärtused, võrgustiku teadaandes, võttes arvesse Euroopa läbilaskevõime haldamise raamistikku. Taristuettevõtja kindlaks määratud parameetrite väärtusi koordineeritakse vastavalt direktiivi 2012/34/EL artikli 7e punktile c.

2. Lõikes 1 osutatud metoodika hõlmab järgmisi etappe:
 - a) alternatiivsete stsenaariumide väljatöötamine eri liiki raudteeveoteenuste jaoks olemasoleva läbilaskevõime eraldamiseks, mis hõlmab võimaluse korral alternatiivse läbilaskevõime pakkumist muudel marsruutidel või alternatiivset ajakava;
 - b) käesoleva lõike punktis a osutatud stsenaariumide hindamine ja järjestamine, võttes arvesse lõikes 3 sätestatud käitamisalaseid, sotsiaal-majanduslikke ja keskkonnakriteeriume;
 - c) käesoleva lõike punktis b osutatud hindamise põhjal paremusjärjestuses esikohal oleva stsenaariumi valimine ning vastav läbilaskevõime mudeli ja läbilaskevõime pakkumise kava muutmine.
3. Lõike 2 punktis b osutatud hindamine põhineb järgmistel käitamisalastel, sotsiaal-majanduslikel ja keskkonnakriteeriumidel (kuid ei piirdu nendega), sõltuvalt andmete kättesaadavusest ning võttes arvesse tehnilisi ja käituskäitlusi ning raudteetaristu kasutamist:
 - a) raudteeveoteenuste osutajate tegevuskulud ja sellest tulenev mõju hindadele raudteeveoteenuste klientide jaoks;
 - b) ajaga seotud kulud raudteeveoteenuste klientidele;

- c) ühenduvus ja kättesaadavus raudteeveoteenustega teenindatavate inimeste ja piirkondade jaoks, sealhulgas ühenduste kvaliteet, eelkõige ümberistumisajad ja ühelt rongilt teisele ümberlaadimise ajad ning teenuste sagedus raudtee-reisijateveoteenuste ja raudtee-kaubaveoteenuste puhul;
- d) mõju transpordi väliskuludele, näiteks õnnetuste esinemisele, õhusaasteainete heitele, kasvuhoonegaaside heitele ja mürale, mida tekitavad raudteeveoteenused ja nende tõenäolised alternatiivid;
- e) reisijate- ja kaubaveo maht.

4. ENIM kehtestab õiglase, läbipaistva ja mittediskrimineeriva meetodika ning raudteeveoteenustega seotud parameetrite loetelu ja sotsiaal-majanduslikud kriteeriumid, mis on vajalikud lõikes 3 osutatud hindamiseks. Vajaduse korral kehtestab ENIM parameetrite standardväärtused või standardväärtuste vahemikud. ENIM tagab, et kõnealuseid parameetrite väärtusi katsetatakse ja kalibreeritakse piisavalt käitamiskontekstis.

ENIM lisab meetodika, parameetrite loetelu ja parameetrite standardväärtused Euroopa läbilaskevõime haldamise raamistikku.

Taristuettevõtja kohandab asjakohasel juhul parameetrite standardväärtusi, et võtta arvesse kohalikke või riiklikke olusid, tuginedes heakskiidetud lähenemisviisidele ja empiirilistele tõenditele ning järgides vajaduse korral liikmesriikide nõudeid kooskõlas artikli 4 lõike 2 punktiga d.

5. Konfliktide lahendamise ametliku mehhanismi kontekstis võetakse mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õiguste taotlusi tervikuna arvesse. Kui vastavalt lõikele 4 kohaldatakse erinevaid riiklikke parameetreid, kasutatakse kõnealuseid parameetreid vastavate osade kohta.
6. Sarnaste omaduste ja sotsiaal-majandusliku profiiliga raudteeteenuseid hõlmavate vastuoluliste läbilaskevõime taotluste korral jaotab taristuettevõtja raudteetaristu läbilaskevõime enampakkumise alusel või viisil, mis annab juurdepääsu suurimale arvule taotlejatele. Viimast meetodit kohaldatakse reguleeriva asutuse nõusolekul.

Artikkel 40

Läbilaskevõime jaotamise ajakava

1. Artiklite 33–36 rakendamisel järgivad taristuettevõtja ja taotlejad vastavalt I lisa 4.–7. jaos kindlaks määratud läbilaskevõime jaotamise ajakava.

2. Taristuettevõtjad võivad määrata käesolevas määruses ja direktiivi 2012/34/EL VI lisa punkti 2 alapunktis b osutatust erinevad rahvusvaheliste rongiteenuste jaoks läbilaskevõimega seotud õiguste jaotamise ajakava ajavahemikud ja koostamise tähtajad, juhul kui:
- a) rahvusvaheliste rongiliinide kehtestamisel koostöös kolmandate riikide taristuettevõtjatega võrgustikus, mille rööpmelaius erineb liidu peamise raudteevõrgustiku omast, on oluline mõju läbilaskevõime jaotamise ajakavale üldiselt, või
 - b) rahvusvaheliste rongiliinide kehtestamisel koostöös kolmandate riikide taristuettevõtjatega on oluline mõju läbilaskevõime jaotamise ajakavale, tingimusel et see ei mõjuta liidu teiste taristuettevõtjate läbilaskevõime jaotamist.
3. Komisjonile on õigus võtta kooskõlas artikliga 75 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta I lisa 4.–7. jaos sätestatud tähtaegu ja kestust ning kohandada artiklites 33–36 sätestatud raamistiku piires neis sätestatud vahe-eesmärke ja ajavahemikke, kui need elemendid on osutunud ebatõhusaks või põhjustanud märkimisväärseid rakendamisprobleeme, võttes arvesse taristuettevõtjate ja taotlejate kogemusi, eesmärgiga ratsionaliseerida läbilaskevõime jaotamise protsesse, tagada tõhus jaotamismenetlus ning käsitleda asjaomaste sidusrühmade tehnilisi, planeerimis-, käitus- ja ärihuve seoses ajakava koostamise ja läbilaskevõime jaotamisega.

4. JAGU

KOHANDAMINE JA AJAKAVA MUUTMINE

Artikkel 41

Läbilaskevõimega seotud õiguste muutmine pärast jaotamist

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

Jaotatud läbilaskevõimega seotud õiguste muutmise korral kohaldatakse artiklit 42 ja taristuettevõtjad ajakohastavad viivitamata artiklis 32 osutatud liiklusgraafikut.
2. Pärast läbilaskevõimega seotud õiguste jaotamist piiravad taristuettevõtjad läbilaskevõimega seotud õiguste muudatusi suurimal võimalikul määral kooskõlas artikli 2 lõikes 4 kindlaks määratud põhimõtetega. Samuti piiravad taotlejad suurimal võimalikul määral oma taotlust selliste läbilaskevõimega seotud õiguste muutmiseks.
3. Läbilaskevõimega seotud õiguste muutmine hõlmab juhtumeid, kus taristuettevõtja ei saa lubada rongil sõita vastavalt jaotatud läbilaskevõimega seotud õigusele ja tal on piisavalt aega pakkuda taotlejale alternatiivset läbilaskevõimega seotud õigust pärast seda, kui ta on taotlejat muudatuse vajadusest teavitanud.
4. Läbilaskevõimega seotud õiguste tühistamist käsitatakse samuti teatavat liiki muudatusena.

5. Läbilaskevõimega seotud õiguste muutmise korral võivad taristuettevõtjad selliste õiguste jaotamise suhtes kohaldada I lisa 8. jaos osutatud tähtaegadega võrreldes lühemaid tähtaegu. Taristuettevõtjad esitavad võrgustiku teadaandes teabe rongiliini rajamiseks kuluva aja kohta.
6. Läbilaskevõimega seotud õiguse muutmise korral kohaldatavates reeglites ja tegevuskorras võetakse arvesse läbilaskevõimega seotud õiguse muutmise mõju käitus- ja äritegevusele. Sel eesmärgil liigitab taristuettevõtja muudatused nende mõju alusel ja määrab kindlaks olulise mõjuga muudatuste kategooria, võttes arvesse lõike 10 alusel ENIMi poolt vastu võetud menetlusi.
7. Mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õiguse muutmise korral teevad asjaomased taristuettevõtjad kõik mõistlikud jõupingutused, et tagada kooskõla läbilaskevõimega seotud õiguste vahel kogu rongi liikumise ulatuses.

Ühes võrgustikus vääramatust jõust tingitud tühistamist peetakse vääramatust jõust tingitud tühistamiseks läbilaskevõimega seotud õiguse kohta kogu sellega hõlmatud liinil.

Taristuettevõtja, kes muudab mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õigust, koordineerib mitme võrgustiku alternatiivse läbilaskevõimega seotud õiguse jaotamist teiste asjaomaste taristuettevõtjatega ja vastutab nendega selle eest ning teavitab taotlejat ja kõiki asjaosalisi koordineerimise tulemusest. Selleks tulemuseks on kas mitme võrgustiku alternatiivse läbilaskevõimega seotud õiguse jaotamine või teave selle kohta, et alternatiivse läbilaskevõimega seotud õigus ei ole kättesaadav.

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

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

Taristuettevõtja pakub taotlejale alternatiivse läbilaskevõimega seotud õigusi I lisa 8. jaos kindlaks määratud tähtaja jooksul. Kui see ei ole võimalik, esitab taristuettevõtja taotlejale asjakohase teabe, mis võimaldab taotlejal esitada uue raudteetaristu läbilaskevõime taotluse. Kui see on asjakohane, viidatakse kõnealuses teabes artiklis 20 osutatud läbilaskevõime pakkumise kavale ja artiklis 21 osutatud erandolukorra lahendamise planeerimisele.

10. ENIM koostab ja võtab vastu ühtsed menetlused läbilaskevõimega seotud õigustesse pärast jaotamist tehtud muudatuste haldamiseks ning lisab need Euroopa läbilaskevõime haldamise raamistikku.

Kõnealustes menetlustes kehtestatakse kriteeriumid, et eristada muudatusi sõltuvalt nende äri- ja käitismõjust, sealhulgas kriteeriumid olulise mõjuga muudatuste liigitamiseks.

Olulise mõjuga muudatuseks liigitamiseks võtab ENIM muude tegurite hulgas arvesse raudteeveo-ettevõtja suutlikkust osutada teenust vastavalt oma lepingulistele kohustustele, väljumisviivitusi või marsruudi muutmist, mis toob kaasa vahemaa, sõiduaja, raudteele juurdepääsu kasutustasude või muude seotud kulude suurenemise, samuti kõnealuste muudatuste künniseid.

11. Hiljemalt ... [18 kuud pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva] võtab komisjon kooskõlas artikliga 75 vastu delegeeritud õigusaktid I lisa 8. jao muutmiseks, et tagada tõhus kohandamine ja ajakava muutmise, võttes arvesse asjaomaste sidusrühmade tehnilisi, planeerimis-, käitus- ja ärikaalutlusi. Seda tehes kaalub komisjon ajakava muutmise ajavahemike kehtestamist väiksemate tööde puhul, millel ei ole väga suurt, suurt või keskmist mõju, ning võtab arvesse ka taristuettevõtjate ja taotlejate kogemusi.

Artikkel 42

Trahv läbilaskevõimega seotud õiguste muutmise eest

1. Kui taristuettevõtja või taotleja ei täida oma kohustusi seoses jaotatud läbilaskevõimega seotud õigusega ja kui selle tulemuseks on artikli 41 lõike 6 kohaselt oluliseks liigitatud muudatus, maksab ta teisele poolele trahvi. Trahv peab olema mõjus, proportsionaalne, hoiatav ja mittediskrimineeriv.

2. Lõikes 1 osutatud trahvi ei maksta järgmistel juhtudel:
 - a) vääramatu jõu korral;
 - b) kui taristuettevõtja tunnistab läbilaskevõimega seotud õigused kehtetuks kooskõlas liikmesriikide poolt artikli 12 kohaselt võetud meetmetega;
 - c) kui läbilaskevõimega seotud õigus tühistatakse kooskõlas artikli 29 lõikega 3;
 - d) raamlepingute muutmisel kooskõlas artikli 33 lõikega 7;
 - e) erandite kasutamisel kooskõlas artikli 37 lõikega 5.
3. Trahvi määr peab jääma IV lisas kindlaks määratud miinimum- ja maksimummäära vahele. Pärast reguleerivalt asutuselt heakskiidu saamist nimetavad taristuettevõtjad võrgustiku teadaandes taristuettevõtja ja taotleja makstavate trahvide määrad.
4. Taristuettevõtjalt nõutavat trahvi ei diferentseerita rongiteenuse turusegmeni alusel. Taotlejalt nõutavat trahvi diferentseeritakse rongiteenuse turusegmeni alusel.

5. Trahvi võib kohandada koefitsiendiga 0,1–2, sõltuvalt muudatuse mõjust ja kooskõlas järgmiste kriteeriumidega:
- a) muudatusest teatamise aeg,
 - b) kui muudatuse on põhjustanud taristuettevõtja ja alternatiivne läbilaskevõime on olemas, siis alternatiivse läbilaskevõime kvaliteet, või
 - c) kui muudatuse on põhjustanud taotleja, siis kas läbilaskevõime saab ümber jaotada ja kas seda saab kasutada teine taotleja.

Maksimaalset kohanduskoefitsienti võib kohaldada üksnes olukordades, kus läbilaskevõimega seotud õigus tühistatakse.

6. Lõikes 5 sätestatud kriteeriumide alusel töötab ENIM välja suunised kohanduse kohaldamiseks ja lisab need Euroopa läbilaskevõime haldamise raamistikku.

Taristuettevõtja määrab kõnealuste suuniste alusel kohandusmäärad.

7. Pärast reguleerivalt asutuselt heakskiidu saamist nimetab taristuettevõtja võrgustiku teadaandes taristuettevõtjalt ja taotlejalt nõutavate trahvide suhtes kohaldatavad kohandusmäärad.

8. Mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õiguse korral arvutatakse trahvi kogusumma, liites kokku kõigis võrgustikes nõutavate trahvide summad ühes kohandusega, võttes arvesse järgmist:
- a) kohustus tasuda taotlejale trahv lasub sellel taristuettevõtjal, kes vastutab läbilaskevõimega seotud õiguse muutmise eest, võttes arvesse asjaomast läbilaskevõimega seotud õigust tervikuna; taristuettevõtjalt nõutav trahv on kolm korda suurem kui tema enda võrgustikus nõutav trahv, kuid mitte suurem kui kogu läbilaskevõimega seotud õiguse eest määratavate trahvide summa;
 - b) kohustus tasuda taristuettevõtjatele trahv kehtib selle taotleja suhtes, kes taotles muudatust, võttes arvesse asjaomast läbilaskevõimega seotud õigust tervikuna; trahv tasutakse asjaomastele taristuettevõtjatele vastavalt nende osale kõnealusest mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õigusest.
9. Taristuettevõtjal või taotlejal on õigus vaidlustada läbilaskevõimega seotud õiguse muutmine või trahvinõue asjaomases reguleerivas asutuses. Reguleeriv asutus teeb otsuse viivitamata ja hiljemalt ühe kuu jooksul pärast seda, kui on saanud kogu teabe, mis on vajalik, et hinnata muudatuse põhjust.

10. Ühe võrgustiku läbilaskevõimega seotud õiguse puhul teeb kaebuse kohta otsuse läbilaskevõimega seotud õiguse asukohaliikmesriikide reguleeriv asutus.

Mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õiguste puhul teeb kaebuse kohta otsuse see reguleeriv asutus, kes vastutab artikli 30 kohaselt ühtse kontaktpunktina toimiva taristuettevõtja eest.

Reguleerivad asutused teavitavad sellistest otsustest ENRRBd ja võivad ENRRBga nende üle konsulteerida. Kui ENRRBga konsulteeritakse, nõustab ta reguleerivaid asutusi eesmärgiga tagada, et sellised otsused on järjekindlad ja põhinevad üldtunnustatud põhimõtetel.

11. Komisjon võtab kooskõlas artikliga 75 vastu delegeeritud õigusaktid IV lisa muutmiseks, et kohandada trahvi miinimum- ja maksimummäärasid inflatsioonimääraga. Trahvimäärad vaadatakse läbi iga kahe aasta tagant, võttes aluseks Eurostati avaldatud Euroopa tarbijahinnaindeksi abil mõõdetud inflatsioonimäära. Trahvimäärade esimene läbivaatamine toimub 2033. aastal.

Artikkel 43

Ajakava muutmine seoses häirete ohjamise ja kriisiohjega

1. Artiklis 48 osutatud raudteevõrgustiku häire või artiklis 49 osutatud kriisiolukorra korral teeb asjaomane taristuettevõtja või teevad asjaomased taristuettevõtjad kõik võimalikud jõupingutused häirest mõjutatud liikluse ümberkorraldamiseks. Selleks jaotavad taristuettevõtjad raudteetaristu läbilaskevõimet, võttes arvesse lõikes 2 osutatud suuniseid, tuginedes artikli 21 kohaselt koostatud erandolukorra lahendamise plaanidele ning tehes tihedat koostööd käitamisega seotud sidusrühmade, ja kui see on asjakohane, muude asjaomaste sidusrühmadega.
2. Artiklis 48 osutatud raudteevõrgustiku häire korral töötab ENIM välja ja võtab vastu suunised raudteetaristu läbilaskevõime haldamiseks ja jaotamiseks ning lisab need Euroopa piiriülese liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje koordineerimise raamistikku. Eelkõige töötab ENIM välja suunised häirete ohjamise ja saabumise järjekorras teenindamise põhimõtte kohaldamise kohta.

Kui kohaldatakse häirete ohjamist, töötab ENIM välja suunised kohaldatavate menetluste kohta, mis hõlmavad olenevalt sellest, mis on asjakohane, artiklis 38 osutatud konfliktide lahendamise konsensusliku mehhanismi ja artiklis 39 osutatud konfliktide lahendamise ametliku mehhanismi kohaldamist. ENIM lisab need suunised artiklis 46 osutatud Euroopa piiriülese liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje koordineerimise raamistikku.

3. Artiklis 48 osutatud raudteevõrgustiku häire korral võivad taristuettevõtjad ja taotlejad vabatahtlikkuse alusel sõlmida kokkuleppeid, millega nähakse ette teatavate läbilaskevõimega seotud õiguste asendamine. Sellised kokkulepped tuleb loetleda artiklis 21 osutatud erandolukorra lahendamise plaanis.
4. Kui artiklis 48 osutatud raudteevõrgustiku häire mõjutab rohkem kui ühe võrgustiku liiklust, koordineerivad asjaomased taristuettevõtjad alternatiivse läbilaskevõime jaotamist kooskõlas artikliga 55 ja võtavad arvesse artiklis 46 osutatud Euroopa piiriülese liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje koordineerimise raamistikku.

III peatükk

Liikluskorraldus, häirete ohjamine ja kriisiohje

Artikkel 44

Liikluskorraldus, häirete ohjamine ja kriisiohje

1. Taristuettevõtjad korraldavad liiklust kooskõlas käesoleva määrusega, direktiiviga (EL) 2016/797 ning kõnealuse direktiivi alusel vastu võetud rakendusaktides esitatud tehniliste kirjeldustega.

Selleks tegelevad taristuettevõtjad järgmisega:

- a) liikluskorraldus tavapäraustes töötingimustes, mis hõlmavad vahejuhtumite ohjamist, mille tulemuseks on piiratud kõrvalekalded liiklusgraafikust;

- b) häirete ohjamine, et kõrvaldada olulised häired võrgustiku tegevuses, mis nõuab kooskõlastatud tegevust kooskõlas artikliga 48;
- c) liikluskorraldus kriisiolukordades, nagu on kindlaks määratud artiklis 49.

2. Liikluse korraldamisel järgivad taristuettevõtjad artiklis 2 kindlaks määratud põhimõtteid.

Eelkõige peavad taristuettevõtjad minimeerima häireid ja nende mõju raudteeliiklusele ning

- a) tagama kiire ja koordineeritud reageerimise häiretele, eelkõige raudteevõrgustiku häirete ja kriisiolukordade korral;
- b) stabiliseerima ja optimeerima raudteeliiklust kogu raudteevõrgustiku häirete esinemise ja kriisiolukordade kestmise ajal;
- c) esitama asjakohase, täpse ja ajakohase teabe käitamisega seotud sidusrühmadele ja teistele asjaosalistele, eelkõige asutustele, kes vastutavad kriisiolukordade ohjamise eest väljaspool raudteesektorit; kõnealune teave esitatakse asjakohaste, sealhulgas artiklis 66 osutatud vahendite abil.

Artikkel 45

Liikluskorralduse ja häirete ohjamise reeglid ja tegevuskord

1. Taristuettevõtjad kehtestavad reeglid ja tegevuskorra, et hallata rongiliikluse kõrvalekaldeid liiklusgraafikust. Nimetatud reeglid ja tegevuskord avaldatakse direktiivi 2012/34/EL artiklis 27 osutatud võrgustiku teadaandes ning need hõlmavad liikluskorraldust käesoleva määruse artikli 44 lõike 1 punktides a, b ja c kindlaks määratud olukordades.
2. Lõikes 1 osutatud reeglite ja tegevuskorra eesmärk on viia miinimumini üldine mõju, mida liiklusgraafikust kõrvalekaldumine avaldab igat liiki raudteeliiklusele, võttes arvesse kõikide transpordiliikide vajadusi. Nimetatud reeglid ja tegevuskord võivad hõlmata eelisõigust käsitlevaid reegleid erinevat tüüpi liikluse korraldamise kohta ning konkreetseid menetlusi, kriteeriume ja eesmärke, mida tuleb kohaldada optimeerimispõhises lähenemisviisis, mis põhineb sihtfunktsiooni optimeerimisel, näiteks viivitusminutite või tavapärase tegevuse juurde naasmiseks kuluva aja minimeerimine, mitte selgesõnalistel eelisõigust käsitlevatel reeglitel.
3. Tehnilisest rikkest või õnnetusest tingitud rongiliikluse häirete puhul võtab taristuettevõtja kõik vajalikud meetmed tavapärase olukorra taastamiseks. Selleks rakendab taristuettevõtja kooskõlas artikliga 21 välja töötatud erandolukorra lahendamise plaani. Kui häire võib mõjutada piiriülest liiklust, teevad asjaomased taristuettevõtjad üksteisega koostööd tavapärase piiriülese liikluse taastamiseks kooskõlas artiklis 46 osutatud Euroopa piiriülese liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje koordineerimise raamistikuga.

4. Lõikes 1 osutatud reeglite ja tegevuskorra kehtestamisel võtavad taristuettevõtjad arvesse artiklis 46 osutatud Euroopa piiriülese liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje koordineerimise raamistikku. Nad selgitavad võrgustiku teadaandes iga Euroopa piiriülese liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje koordineerimise raamistikus kehtestatud üldistest reeglitest ja tegevuskorrast kõrvalekaldumise põhjust.
5. Väärmatu jõu korral ning raudteetaristu ajutise kasutamiskõlbmatuse viivast vahejuhtumist tuleneva äärmise vajaduse korral võib jaotatud läbilaskevõimega seotud õigused eelneva hoiatuseta ära võtta ajaks, mis on süsteemi parandamiseks vajalik, tehes samal ajal kõik endast oleneva võimalike alternatiivide pakkumiseks.

Kui taristuettevõtja seda vajalikuks peab, võib ta nõuda, et raudteeveo-ettevõtjad teeksid talle kättesaadavaks vahendid, mida ta peab tavapärase olukorra võimalikult kiireks taastamiseks kõige sobilikumaks.
6. Läbilaskevõimega seotud õiguste tühistamise korral teavitavad taristuettevõtjad raudteeveo-ettevõtjaid nende ajaplaneerimisest, parandamise edenemisest ja võimalikest alternatiividest neile jaotatud läbilaskevõimele.
7. Liikmesriigid võivad nõuda, et raudteeveo-ettevõtjad osaleksid ohutusnormide ja -reeglite endapoolse järgimise tagamises ja järelevalves.

Artikkel 46

Euroopa piiriülese liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje koordineerimise raamistik

1. Hiljemalt ... [22 kuud pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva] töötab ENIM välja ja võtab kooskõlas artiklis 44 osutatud põhimõtetega vastu Euroopa piiriülese liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje koordineerimise raamistiku, milles sätestatakse ühised vahendid, meetodid ja menetluskord taristuettevõtjate, raudteeveo-ettevõtjate ja muude käitamisega seotud sidusrühmade vaheliseks koordineerimiseks ning võetakse arvesse määruse (EL) 2021/2085 artikli 3 lõike 1 punkti d kohaselt loodud Euroopa Raudtee Ühissetevõtte tööd. Taristuettevõtjad võtavad neid ühiseid vahendeid, meetodeid ja menetluskorda piiriülese liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje koordineerimisel täiel määral arvesse.
2. Direktiivi 2012/34/EL artiklis 27 ja käesoleva määruse artikli 6 lõikes 2 osutatud võrgustiku teadaande koostamisel võtavad taristuettevõtjad Euroopa piiriülese liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje koordineerimise raamistikku täiel määral arvesse. Nad selgitavad võrgustiku teadaandes iga kõnealuses raamistikus kehtestatud koordineerimissuunistest kõrvalekaldumise põhjust.

3. ENIM avaldab Euroopa piiriülese liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje koordineerimise raamistiku kavandi, et konsulteerida sel teemal ERP ja käitamisega seotud sidusrühmadega. ERP ja käitamisega seotud sidusrühmad võivad konsultatsioonile vastata kolme kuu jooksul pärast nimetatud kavandi avaldamist.
4. ENIM esitab Euroopa piiriülese liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje koordineerimise raamistiku lõpliku kavandi ENRRB-le hiljemalt ... [16 kuud pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva]. Kolme kuu jooksul pärast ENIMilt kavandi saamist esitab ENRRB Euroopa piiriülese liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje koordineerimise raamistiku kohta ENIMile oma soovitusel. ENIM võtab kõnealust soovitusel Euroopa piiriülese liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje koordineerimise raamistiku vastuvõtmisel täiel määral arvesse.
5. Euroopa piiriülese liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje koordineerimise raamistik sisaldab vähemalt VI lisas loetletud elemente ning seda ajakohastatakse vajaduse korral, et võtta arvesse käitamisega seotud sidusrühmade kogemust ja ENIMi tegevust. Kui Euroopa piiriülese liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje koordineerimise raamistikku ajakohastatakse, konsulteerib ENIM ERP ja käitamisega seotud sidusrühmadega ning esitab ENRRB-le kavandi temalt soovitusel saamiseks kooskõlas lõigetega 3 ja 4.

6. Oma volituste kasutamisel seoses võrgustiku teadaandega vastavalt direktiivi 2012/34/EL artikli 56 lõigetele 1 ja 2, võtab reguleeriv asutus kooskõlas käesoleva artikli lõikega 2, ja ilma et see piiraks reguleerivate asutuste sõltumatuse põhimõtet, arvesse ENRRB poolt vastu võetud soovitus Euroopa piiriülese liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje koordineerimise raamistiku kohta.
7. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 74 vastu rakendusakte, millega kehtestatakse käesoleva artikli lõikes 5 määratletud Euroopa piiriülese liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje koordineerimise raamistik.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 76 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 47

Piiriülese liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje koordineerimine

Taristuettevõtjad koordineerivad liikluskorraldust kooskõlas artikliga 55 ning lähtuvalt artiklis 46 osutatud Euroopa piiriülese liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje koordineerimise raamistikust.

Koordineerimisega tagatakse eelkõige, et:

- a) rahvusvaheliste raudteeteenuste käitamisel esineb nii tavapärasel käitamisel kui ka häiritud olukordades võimalikult vähe häireid;
- b) piiriüleste lõikudega seotud konkreetseid probleeme, mis tulenevad muu hulgas piiratud koostalitlusest seoses taristu, tehnilise varustuse ja käitamisega, personali keele- ja koolitusnõuetest ning haldus- või piiriformaalsustest, võetakse nõuetekohaselt arvesse;
- c) taristuettevõtjad, taotlejad, raudteeveo-ettevõtjad ja muud käitamisega seotud sidusrühmad ning asjakohasel juhul asjaomased liidu tasandi kriisiohje juhtimisstruktuurid vahetavad üksteisega tõhusalt ajakohast ja asjakohast teavet, sealhulgas kooskõlas artikliga 66.

Artikkel 48

Raudteevõrgustiku häire

1. Kui vahejuhtum toob kaasa või tõenäoliselt toob kaasa võrgustiku toimimise piirangud, mille ajal liikluse parimaks võimalikuks korraldamiseks on vaja, et käitamisega seotud sidusrühmad tegutseksid kooskõlastatult, hindavad mõjutatud taristuettevõtjad kogu kättesaadava teabe ja varasemate kogemuste põhjal vahejuhtumi tõenäolist kestust ja mõju, võttes arvesse lõikes 7 osutatud meetodit.

Kui vahejuhtumi hinnanguline tõenäoline kestus ja mõju vastavad VII lisas kindlaks määratud raudteevõrgustiku häiretest teatamise kriteeriumidele, teatavad asjaomased taristuettevõtjad raudteevõrgustiku häirest ja rakendavad artiklis 45 kindlaks määratud meetmeid.

2. Kui raudteevõrgustiku häirel on või tõenäoliselt on mõju rohkem kui ühele võrgustikule, teatab taristuettevõtja, kelle raudteetaristus raudteevõrgustiku häire esines, mitme võrgustikuga seotud häirest ning koordineerib meetmeid kooskõlas artikliga 47 ja võtab seejuures arvesse artiklis 46 osutatud Euroopa piiriülese liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje koordineerimise raamistikku.
3. Kui raudteevõrgustiku häirel on piiriülene mõju ja selle tulemuseks on teenuste osaline või täielik katkemine rohkem kui 15 päevaks, esitab taristuettevõtja võrgustiku koordinaatorile pärast lõike 1 või 2 kohast häirest teatamist niipea kui võimalik juhtumiaruande ning kogu häire kestuse jooksul esitab iga 30 päeva järel ajakohastatud teabe.

Juhtumiaruanne sisaldab teavet kõigi rakendusmeetmete kohta, mis on võetud alternatiivsete marsruutide tagamiseks ja tavapäraste teenuste taastamiseks.

Võrgustiku koordinaator esitab selle juhtumiaruande ENIMile ja asjaomastele Euroopa koordinaatoritele ning taotluse korral asjaomastele taotlejatele.

4. Taristuettevõtja teatab huvitatud isikutele nii kiiresti kui võimalik sellest, et raudteetaristu läbilaskevõimet ei saa kasutada.

Liikmesriigid võivad nõuda, et taristuettevõtja teeks sellise teabe kättesaadavaks direktiivi (EL) 2022/2557 artikli 9 lõikes 1 osutatud pädevale asutusele.

Kui reguleeriv asutus peab seda vajalikuks, võib ta nõuda, et taristuettevõtja teeks sellise teabe talle kättesaadavaks.

5. Võrgustiku koordinaator kogub teavet raudteevõrgustiku häirete kohta, analüüsib reageerimist, teeb järeldusi selliste vahejuhtumite haldamise tulemuslikkuse kohta, konsulteerib käitamisega seotud sidusrühmadega, võttes arvesse ENIMi poolt artikli 57 lõike 2 kohaselt välja töötatud suuniseid, ning annab aru ENIMile ja tulemuslikkuse nõuandekomisjonile.
6. Artiklis 46 osutatud Euroopa piiriülese liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje koordineerimise raamistiku ajakohastamisel võtab ENIM arvesse võrgustiku koordinaatori järeldusi raudteevõrgustiku häirete kohta.

7. ENIM määrab kindlaks meetodi raudteevõrgustiku häirete tõenäolise kestuse ja liiklusmõju hindamiseks, määrab kindlaks juhtumiaruande miinimumsisu ja esitab juhtumiaruande vormi. ENIM lisab kõnealuse meetodi, miinimumsisu ja vormi artiklis 46 osutatud Euroopa piiriülese liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje koordineerimise raamistikku. Taristuettevõtjad võtavad kõnealust meetodit, miinimumsisu ja vormi arvesse.

Artikkel 49

Kriisiolukorrad

1. Kriisiolukorras või kriisiolukorra tekkimise vahetu ohu korral, mis on seotud avaliku julgeoleku, epideemiatega, loodusõnnetustega või keskkonnaga ning mis avaldab või eeldatavasti avaldab kriitilist mõju raudteeveoteenuste pakkumisele või nõudlusele, lubatakse liikmesriikidel kohaldada erakorralisi meetmeid, mis hõlmavad erandina käesoleva määruse normidest ja direktiivi 2012/34/EL IV peatüki 3. jaos sätestatud raudteetaristu läbilaskevõime jaotamise normidest järgmist:
- a) läbilaskevõimega seotud õiguste tühistamine ilma trahvita kooskõlas artikliga 42;
 - b) alternatiivsed põhimõtted, reeglid ja tegevuskord läbilaskevõime haldamiseks;
 - c) alternatiivsed liikluskorraldusmenetlused;

- d) alternatiivsete marsruutide kasutamine;
- e) läbilaskevõime pakkumise kavade muutmine.

Asjaomane liikmesriik tagab, et erakorraliste meetmete puhul järgitakse võimalikult suurel määral käesolevas määruses kindlaks määratud läbilaskevõime ja liikluskorralduse põhimõtteid ning kasutatakse olemasolevaid erandolukorra lahendamise plaane, mis on koostatud vastavalt artiklile 21. Ta koordineerib selliseid erakorralisi meetmeid teiste liikmesriikidega kooskõlas artikliga 56.

Erakorraliste meetmete sisu ja kestus piirduvad sellega, mis on rangelt vajalik ja proportsionaalne konkreetse kriisiolukorra lahendamiseks.

2. Asjaomane liikmesriik teavitab viivitamata komisjoni ja ENIMit oma otsusest kohaldada erakorralisi meetmeid ja selliste meetmete kehtetuks tunnistamisest ning esitab nende meetmete põhjenduse ja kirjelduse ning teeb teatavaks nende kohaldamise eeldatava kestuse. Kui kohaldatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2024/2747¹⁹, teavitab asjaomane liikmesriik käesoleva artikli kohaselt vastu võetud meetmetest ka nimetatud määruse artikli 8 kohaselt asjaomase liikmesriigi poolt määratud teabevahetuse keskasutust.

¹⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. oktoobri 2024. aasta määrus (EL) 2024/2747, millega luuakse siseturu hädaolukorra ja vastupanuvõimega seotud meetmete raamistik ning muudetakse nõukogu määrust (EÜ) nr 2679/98 (ELT L, 2024/2747, 8.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2747/oj>).

3. Käesoleva määruse artikli 64 kohaselt määratud teabekeskused annavad komisjonile, ENIMile, teistele taristuettevõtjatele, direktiivi (EL) 2022/2557 artikli 9 lõikes 1 osutatud pädevale asutusele ja teistele huvitatud isikutele teavet erakorraliste meetmete kohta ning aitavad selliseid meetmeid koordineerida.
4. Kui erakorralistel meetmetel on märkimisväärne mõju piiriülesele liiklusele, koordineerivad taristuettevõtjad üksteisega oma tegevust vastavalt artiklile 55, võttes arvesse ENIMI poolt artikli 57 lõike 2 kohaselt välja töötatud suuniseid. Koordineerimisel spetsiaalsete koordineerimisstruktuuride kaudu kooskõlas artikli 55 lõike 2 punktiga a kaasatakse komisjon ja asjaomased liikmesriigid.
5. Kui erakorralistel meetmetel on märkimisväärne mõju piiriülesele liiklusele, esitavad reguleerivad asutused ja ENRRB komisjoni taotlusel komisjonile tema määratud tähtaja jooksul erakorraliste meetmete kohta oma arvamuse. Komisjon võib vastu võtta otsuseid, millega nõutakse liikmesriigilt erakorraliste meetmete kehtetuks tunnistamist, kui neid ei peeta vajalikuks.
6. Liikmesriigid esitavad vajaduse korral või komisjoni nõudmisel ajakohastatud teavet. Liikmesriigid esitavad komisjoni määratud tähtaja jooksul kogu teabe, mida komisjon erakorraliste meetmete kohta nõuab.

7. Kriisiolukordade ohjamise eest vastutavad ametiasutused, sealhulgas sõjavägi, elanikkonnakaitseasutused ja teised, võivad korraldada õppusi, mis matkivad käesoleva artikli kohaldamisalasse kuuluvaid kriisiolukordi. Sellisel juhul jaotab taristuettevõtja vastavalt vajadusele läbilaskevõime, sealhulgas tühistab vajaduse korral jaotatud läbilaskevõimega seotud õigused. Asjaomastelt ametiasutustelt nõutakse läbilaskevõimega seotud õiguste muutmise eest trahvi vastavalt artiklis 42 osutatud põhimõtetele.

Artikkel 50

Liikluskorraldust käsitleva teabe vahetamine

1. Kõigil käitamisega seotud sidusrühmadel, kes on raudteeveoteenuse osutamisega otseselt seotud, on õigus tutvuda IX lisas kindlaks määratud teabega kõnealuse raudteeveoteenuse kohta.

Asjaosalised võivad seda teavet kasutada üksnes käesoleva määruse kohaldamiseks, direktiivi (EL) 2016/797 kohaldamiseks ja nimetatud direktiivi alusel vastu võetud rakendusaktide kohaldamiseks, kui lepingutes ei ole kindlaks määratud teisiti.

2. Taristuettevõtja teeb kõnealuse teabe kättesaadavaks vastavalt artiklile 66.

3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas käesoleva määruse artikliga 75 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse IX lisa muutmiseks, et tagada, et see kajastab kõiki muudatusi koostalitluse tehnilises kirjelduses, mis on kindlaks määratud direktiivi (EL) 2016/797 kohaselt vastu võetud asjakohastes rakendusaktides, ning võttes arvesse asjaomaste sidusrühmade tehnilisi, planeerimis-, käitus- ja ärikaalutlusi.

IV peatükk

Tulemushindamine

Artikkel 51

Tulemushindamise üldpõhimõtted

1. Kooskõlas direktiivi 2012/34/EL artikli 7f punktiga d jälgib ja hindab ENIM taristuettevõtjate pakutavate raudteetaristuteenuste tulemuslikkust, võttes arvesse käesoleva määruse artiklis 2 kindlaks määratud üldpõhimõtteid. Kui see on asjakohane, teeb ENIM selleks koostööd Euroopa koordinaatorite, tulemuslikkuse nõuandekomisjoni ja ENRRBga.

2. Taristuettevõtjad kehtestavad direktiivi 2012/34/EL artikli 8 lõikes 3 osutatud äriplaanis oma tulemuseesmärgid kooskõlas käesoleva määruse artikli 52 lõike 5 punktis c osutatud kriteeriumide ja menetlustega, võttes arvesse kõnealuse direktiivi artikli 30 lõikes 2 osutatud lepingutes sätestatud eesmäärke. Tulemuseesmärgid hõlmavad määruse (EL) 2024/1679 artikli 19 lõike 1 punktides a ja b kindlaks määratud sihtväärtusi.
3. Taristuettevõtjad kehtestavad ja rakendavad menetlusi, et jälgida tulemuseesmärkide poole püüdlemisel tehtud edusamme ja esitada nende kohta aruandeid, teha koos käitamisega seotud sidusrühmadega kindlaks tulemuslikkuse puudujääkide põhjused ning kavandada ja rakendada parandusmeetmeid tulemuslikkuse suurendamiseks. Kõnealustes menetlustes võetakse arvesse käesoleva määruse artiklis 52 osutatud Euroopa tulemushindamise raamistikku.
4. Kui see on seotud nende enda tulemuseesmärkidega, jälgivad taristuettevõtjad ka raudteeveoteenuste tulemuslikkust.

Artikkel 52

Euroopa tulemushindamise raamistik

1. Hiljemalt ... [26 kuud pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva] töötab ENIM välja ja võtab vastu Euroopa tulemushindamise raamistiku, milles sätestatakse ühised vahendid, meetodid ja menetluskord, võttes arvesse käesoleva määruse artikli 2 lõikes 4 ja artikli 44 lõikes 2 sätestatud põhimõtteid ning määruse (EL) 2024/1679 artiklis 19 sätestatud käitamisalaseid prioriteete ja direktiivi 2012/34/EL artikli 15 lõike 6 alusel vastu võetud rakendusakte. Taristuettevõtjad võtavad neid ühiseid vahendeid, meetodeid ja menetluskorda tulemushindamise teostamisel täiel määral arvesse.
2. Direktiivi 2012/34/EL artiklis 27 ja käesoleva määruse artikli 6 lõikes 2 osutatud võrgustiku teadaande koostamisel võtavad taristuettevõtjad Euroopa tulemushindamise raamistikku täiel määral arvesse. Nad selgitavad võrgustiku teadaandes iga kõnealuses raamistikus sätestatud ühistest vahenditest, meetoditest ja menetluskorrast kõrvalekaldumise põhjust.
3. ENIM avaldab Euroopa tulemushindamise raamistiku kavandi, et konsulteerida sel teemal ERP ja käitamisega seotud sidusrühmadega. ERP ja käitamisega seotud sidusrühmad võivad konsultatsioonile vastata kolme kuu jooksul pärast Euroopa tulemushindamise raamistiku kavandi avaldamist.

4. ENIM esitab Euroopa tulemushindamise raamistiku lõpliku kavandi ENRRB-le hiljemalt ... [20 kuud pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva]. Kolme kuu jooksul pärast lõpliku kavandi saamist esitab ENRRB Euroopa tulemushindamise raamistiku kohta ENIMile oma soovitus. ENIM võtab kõnealust soovitus Euroopa tulemushindamise raamistiku vastuvõtmisel täiel määral arvesse.

5. Euroopa tulemushindamise raamistik hõlmab vähemalt VIII lisas kindlaks määratud tulemusvaldkondi. Eelkõige hõlmab see järgmist:
 - a) nimetatud lisas kindlaks määratud tulemusvaldkondades käsitletavate esmatähtsate tulemuslikkusega seotud küsimuste loetelu;
 - b) tulemusnäitajad, mis võimaldavad jälgida edusamme tulemuslikkusega seotud küsimustes, sealhulgas meetodika ja andmenõuded selliste näitajate arvutamiseks;
 - c) kriteeriumid ja menetlused tulemuseesmärkide kehtestamiseks taristuettevõtjate tasandil;
 - d) menetlused punktides a, b ja c nimetatud elementide, samuti parandusmeetmete rakendamise ja tulemuseesmärkide saavutamise jälgimiseks ja hindamiseks.

6. Euroopa tulemushindamise raamistikku ajakohastatakse vajaduse järgi, et võtta arvesse käitamisega seotud sidusrühmade kogemusi ja ENIMi tegevust. Kui Euroopa tulemushindamise raamistikku ajakohastatakse, konsulteerib ENIM ERP ja käitamisega seotud sidusrühmadega ning esitab ENRRB-le kavandi temalt soovitusel saamiseks kooskõlas lõigetega 3 ja 4.
7. Oma volituste kasutamisel seoses võrgustiku teadaandega vastavalt direktiivi 2012/34/EL artikli 56 lõigetele 1 ja 2, võtab reguleeriv asutus kooskõlas lõikega 4, ja ilma et see piiraks reguleerivate asutuste sõltumatuse põhimõtet, arvesse ENRRB poolt vastu võetud soovitusi Euroopa tulemushindamise raamistiku kohta.
8. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 74 vastu rakendusakte, millega kehtestatakse Euroopa tulemushindamise raamistik. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 76 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 53

Euroopa tulemushindamise aruanne

1. Ilma et see piiraks direktiivi 2012/34/EL artikli 15 ja selle alusel vastu võetud rakendusaktide kohaldamist, koostab ja avaldab ENIM hiljemalt ... [38 kuud pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva] käesoleva määruse artiklis 52 osutatud Euroopa tulemushindamise raamistiku alusel Euroopa tulemushindamise aruande. ENIM koostab ja avaldab igal aastal aruande ajakohase versiooni.
2. Tulemuslikkuse nõuandekomisjon koostab Euroopa tulemushindamise aruande eraldiseisva osa, milles antakse hinnang raudteetaristuteenuste ja raudteeveoteenuste tulemuslikkusele, antakse soovitusi esmajärjekorras käsitletavate tulemuslikkusega seotud küsimuste kohta ning antakse soovitusi tulemuslikkuse parandamiseks võetavate meetmete kohta. ENIM lisab kõnealuse osa lõikes 1 osutatud aruandesse.
3. Euroopa tulemushindamise aruandes käsitletakse vähemalt Euroopa transpordikorridoridega hõlmatud liine ja esitatakse määruse (EL) 2024/1679 artikli 54 lõike 3 punktis g osutatud teave. Esitatav teave peab olema geograafilise haarde poolest piisavalt põhjalik ja hõlmama piisavalt pikka ajavahemikku, et saaks anda asjalikke tõlgendusi.
4. Euroopa tulemushindamise aruanne sisaldab eraldi osa artikli 55 kohase taristuettevõtjate vahelise koordineerimise tulemuslikkuse ja artiklis 57 osutatud konsultatsioonimehhanismi kohta.

Artikkel 54

Tulemuslikkuse nõuandekomisjon

1. Komisjon võib artikli 76 lõikes 2 osutatud korras luua või määrata erapooletu ja pädeva asutuse, kes tegutseb tulemuslikkuse nõuandekomisjonina. Tulemuslikkuse nõuandekomisjon moodustatakse sõltumatu ja erapooletu eksperdikomisjonina. Selle liikmed nimetatakse ametisse pädevuse alusel ning selleks, et tagada raudtee läbilaskevõime haldamise, liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohjega seotud oskuste ja kogemuste kombinatsioon. Tulemuslikkuse nõuandekomisjon koosneb kuni üheksast liikmest. Liikmed nimetab ametisse komisjon. Tulemuslikkuse nõuandekomisjoni koosolekud toimuvad vähemalt neli korda aastas. Tulemuslikkuse nõuandekomisjoni tööd rahastab komisjon.

Tulemuslikkuse nõuandekomisjoni liikmed nimetatakse ametisse neljaks aastaks ja nende volitusi võib kaks korda pikendada.

2. Tulemuslikkuse nõuandekomisjon täidab järgmisi ülesandeid:
 - a) ENIMile soovitude andmine artiklis 52 osutatud Euroopa tulemushindamise raamistiku loomise ja läbivaatamise kohta, sealhulgas tulemusvaldkondade, igas tulemusvaldkonnas käsitletavate tulemuslikkusega seotud küsimuste ning tulemuslikkuse ja tulemusnäitajatega seotud andmete kogumise ja analüüsimise meetodite, protsesside, kriteeriumide ja määratluste ühtlustamise kohta;

- b) ENIMile, ENRRB-le, taristuettevõtjatele, taotlejatele, reguleerivatele asutustele, liikmesriikide ametiasutustele, ja kui see on asjakohane, muudele sidusrühmadele soovitude andmine parandusmeetmete võtmiseks läbilaskevõime haldamise, liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje vallas;
 - c) Euroopa tulemushindamise aruande kavandi tulemuste läbivaatamine ja artikli 53 lõikes 2 osutatud eraldiseisva osa koostamine;
 - d) arvamuste ja soovitude esitamine raudteetaristuteenuste tulemuslikkuse kohta seoses direktiivi 2012/34/EL artikli 8 lõikes 1 osutatud raudteetaristu arendamise suunava strateegiaga, kõnealuse direktiivi artikli 8 lõikes 3 osutatud äriplaaniga, kõnealuse direktiivi artikli 30 lõikes 2 osutatud lepingutega ja kõnealuse direktiivi artiklis 35 osutatud tulemuslikkuse kavaga;
 - e) Euroopa koordinaatorite nõustamine raudteetaristuteenuste ja raudteeveoteenuste tulemuslikkusega seotud küsimustes.
3. ENIM, võrgustiku koordinaator, taristuettevõtjad, reguleerivad asutused, ENRRB ja asjakohasel juhul muud sidusrühmad teevad tulemuslikkuse nõuandekomisjoniga koostööd, eelkõige seeläbi, et esitavad omal algatusel või tulemuslikkuse nõuandekomisjoni taotluse korral tulemuslikkusega seotud teavet ning teevad kõik endast oleneva, et võtta tema soovitusi arvesse töös, mida nad teevad raudtee tulemuslikkuse haldamise valdkonnas.

4. Tulemuslikkuse nõuandekomisjon hoiab asjaomaste sidusrühmade või komisjoni esitatud teabe käitlemisel ärisaladuste konfidentsiaalsust.

V peatükk

Euroopa koordineerimisvõrgustik

Artikkel 55

Taristuettevõtjate koordineerimistegevus

1. Taristuettevõtjad koordineerivad omavahel ja teiste asjaomaste sidusrühmadega tegevust neile käesoleva määruse alusel antud kohustuste ja ülesannete asjus.
2. Taristuettevõtjad teevad eelkõige järgmist:
 - a) kehtestavad asjakohased organisatsioonilised struktuurid, menetlused ja vahendid, sealhulgas artiklis 66 osutatud digivahendid;
 - b) kooskõlas subsidiaarsuse põhimõttega koordineerivad tegevust kõige sobivamal geograafilisel tasandil, muu hulgas Euroopa transpordikoridoride tasandil, kaasates üksused, kes suudavad kõige paremini saavutada mõjusaid ja tõhusaid tulemusi;
 - c) teevad artiklis 64 osutatud teabekeskuste kaudu koostööd teiste taristuettevõtjatega;

- d) kaasavad liidu seisukohast olulistest küsimustest ENIMi, või kui see on asjakohane, võrgustiku koordinaatori;
 - e) kui koordineerimistegevus hõlmab mitut osalejat, määravad juhtiva üksuse, kes esitab aruande ENIMile ja vastutab konsultatsioonide korraldamise eest vastavalt artiklile 57;
 - f) pöörduvad ENIMi poole, kui kokkulepitud tulemusi ei ole võimalik saavutada;
 - g) hindavad koordineerimistegevuse tulemuslikkust kooskõlas IV peatükiga.
3. Koordineerimist võib rakendada rohkem kui ühel tasandil, eelkõige küsimustes, kus koordineerimine on vajalik nii liidu tasandil kui ka konkreetsema geograafilise kohaldamisala piires.
4. Kui koordineerimisse on kaasatud ENIM või võrgustiku koordinaator, tagavad nad, et piiriüleseid aspekte võetakse nõuetekohaselt arvesse.

5. Koordineerimine hõlmab kõiki Euroopa transpordikoridoridesse kuuluvaid lõike ja transpordisõlmi.

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

6. Koordineerimine seoses mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õiguste jaotamisega vastavalt artiklile 30 hõlmab kõiki ENIMi liikmeks olevate taristuettevõtjate võrgustikke.

Artikkel 56

Liikmesriikidevaheline koordineerimine

1. Rahvusvahelise reisijateveo ja raudteekaubaveo edendamiseks koordineerivad liikmesriigid oma tegevust, et tagada oma vastavate artikli 4 kohaselt vastu võetud strateegiliste suuniste ja riiklike nõuete vaheline kooskõla.
Eelkõige määravad nad kindlaks ja avaldavad oma koordineerimise korra ja ajakava.

2. Lõike 1 kohaldamisel teevad liikmesriigid eelkõige järgmist:
- a) koordineerivad tegevust võimalikult sobival geograafilisel tasandil ja võimaluste piires olemasolevate foorumite raames, et leida tulemuslikud ja tõhusad lahendused, eelkõige Euroopa transpordikoridoride tasandil;
 - b) kaasavad vajaduse korral Euroopa koordinaatoreid, eelkõige määruse (EL) 2024/1679 artiklis 19 sätestatud käitamisalaste prioriteetide osas tehtavate edusammude puhul;
 - c) kutsuvad komisjoni osalema küsimuste puhul, mis vajavad koordineerimist liidu tasandil või kui see on muul viisil asjakohane.

Artikkel 57

Konsultatsioonimehhanism Euroopa tasandi ja piiriülestes küsimustes

1. Taristuettevõtjad tagavad asjakohase ja korrapärase konsulteerimise huvitatud isikutega Euroopa tasandi ja piiriülestes küsimustes. Selleks võtavad nad arvesse lõikes 2 osutatud ENIMi väljatöötatud suuniseid.

2. ENIM töötab välja, võtab vastu ja rakendab suuniseid eesmärgiga tagada asjakohane ja korrapärane konsulteerimine huvitatud isikutega Euroopa tasandi ja piiriülestes küsimustes ning lisab need Euroopa läbilaskevõime haldamise raamistikku, artiklis 46 osutatud Euroopa piiriülese liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje koordineerimise raamistikku ning artiklis 52 osutatud Euroopa tulemushindamise raamistikku. Need suunised töötatakse välja pärast ERPga konsulteerimist ja neid rakendatakse võrgustiku koordinaatori toetusel ja artikli 64 kohaselt taristuettevõtjate määratud teabekeskuste osalusel.

3. Kui ENIM koostab ja võtab vastu arvamuse või soovitusel, mis ei ole seotud Euroopa läbilaskevõime haldamise raamistikuga, Euroopa piiriülese liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje koordineerimise raamistikuga või Euroopa tulemushindamise raamistikuga ning millel on tõenäoliselt oluline mõju taotlejatele, muudele käitamisega seotud sidusrühmadele või huvitatud isikutele, avaldab ta asjaosaliste, sealhulgas ERPga konsulteerimiseks kavandi. Asjaosalistel on arvamuse või soovitusel kavandi kohta tagasiside andmiseks aega kuus nädalat. Vajaduse korral kaasatakse liikmesriikide ametiasutused.

4. Lõikes 2 osutatud suuniste väljatöötamisel ja lõikes 3 osutatud lõpliku arvamuse või soovitusel vastuvõtmisel arvestab ENIM asjaosaliste tagasisidet. Kui ENIM otsustab esitatud tagasiside olulisi elemente mitte arvesse võtta, peab ta seda põhjendama.

Artikkel 58

ENIMi töö korraldus

1. Käesoleva määruse kohaldamisel korraldatakse direktiivis 2012/34/EL osutatud Euroopa taristuettevõtjate võrgustiku (ENIM) tööd kooskõlas käesoleva artikliga.
2. ENIMi liikmed annavad ENIMile tema ülesannete täitmiseks vajalikud vahendid.
3. Kõik taristuettevõtjad, kes vastutavad TEN-T põhivõrgu ja laiendatud põhivõrgu osaks olevate liinide eest, on ENIMi liikmed. Muud taristuettevõtjad, kes on kaasatud artikli 14 kohasesse läbilaskevõime strateegilisse haldamisse, võivad olla ENIMi liikmed. Iga liige määrab oma esindaja ja asendusliikme.
4. Taristuettevõtjad, kes ei vastuta lõikes 3 osutatud liinide eest ja kes seega ei ole ENIMi liikmed, võivad osaleda ENIMi aruteludes hääleõiguseta vaatlejatena. Nad võivad esitada ENIMile kaalumiseks seisukohti.

5. Taristuettevõtjatel, kes vastutavad selliste liinide eest, mis moodustavad osa Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsiooni (EFTA) liikmesriikide ning liidu poolt nõukogu otsuse (EL) 2017/1937 kohaselt alla kirjutatud transpordiühenduse asutamise lepingu Kagu-Euroopa osalisriikide TEN-T põhivõrgust ja laiendatud põhivõrgust, on õigus saada ENIMi liikmeks, tingimusel et kõnealused riigid või osalised kohaldavad käesolevat määrust vastavalt liiduga sõlmitud rahvusvahelisele lepingule ja sellises lepingus sätestatud osalemise korrale.
6. ENIM võib vajaduse korral kutsuda vaatlejatena osalema lõikega 5 hõlmamata kolmandate riikide taristuettevõtjaid, kes haldavad TEN-T põhivõrku ja laiendatud põhivõrku kuuluvaid raudteeliine.
7. ENIM võtab vastu ja avaldab oma töökorra, tingimusel et komisjon selle heaks kiidab. ENIM korraldab oma tegevust vastavalt kõnealusele töökorrale.
8. ENIM teeb otsused kahekolmandikulise häälteenamuse alusel. Kui see on töökorras ette nähtud, võib ENIM teha teatavad otsused lihthäälteenamuse alusel. Kõigil ühe riigi liikmetel on kokku üks hääl. Liikme esindaja puudumise korral võib tema eest hääletada tema asendusliige.
9. ENIM tuleb kokku korrapäraste ajavahemike järel. ENIM valib oma liikmete hulgast endale eesistuja.

10. Komisjon on ENIMi hääleõiguseta liige. Ta toetab ENIMi tööd ning aitab koordineerimisele kaasa.
11. ENIM määrab kindlaks oma tööprogrammi. Tööprogramm hõlmab kahe- kuni viieaastast ajavahemikku. ENIM konsulteerib artiklis 57 osutatud suuniseid järgides tööprogrammi kavandi üle ERP, taotlejate ja muude käitamisega seotud sidusrühmadega ning konsulteerib ka komisjoni, Euroopa Liidu Raudteeameti (ERA), Euroopa Raudtee Ühissettevõtte ja asjakohasel juhul muude sidusrühmadega. Asjaosalistel on tööprogrammi kavandi kohta tagasiside andmiseks aega neli nädalat.

Artikkel 59

ENIMi kohustused

1. Peale direktiivi 2012/34/EL artiklis 7f kindlaks määratud ülesannete vastutab ENIM kõigi talle käesoleva määrusega pandud ülesannete eest. Eelkõige ENIM:
 - a) võtab vastu Euroopa läbilaskevõime haldamise raamistiku;
 - b) võtab vastu käesoleva määruse artiklis 46 osutatud Euroopa piiriülese liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje koordineerimise raamistiku;

- c) võtab vastu käesoleva määruse artiklis 52 osutatud Euroopa tulemushindamise raamistiku;
 - d) võtab vastu käesoleva määruse artiklis 65 osutatud võrgustiku teadaande ühise struktuuri ja konsulteerimise ühise ajakava;
 - e) võtab kooskõlas käesoleva määruse sätetega ja omal algatusel vastu arvamusi või soovitusi taristuettevõtjatele;
 - f) võtab käesoleva määruse artikli 55 lõike 2 punktis f osutatud juhtudel vastu arvamusi või soovitusi taristuettevõtjatele;
 - g) korraldab võrgustiku koordinaatori abiga käesoleva määruse artiklite 55 ja 64 kohase taristuettevõtjate vahelist koordineerimist.
2. ENIMil ei ole poliitika kujundamise ega regulatiivseid volitusi.
3. ENIM võib moodustada töörühmi.

Artikkel 60
ENIMi läbipaistvus

1. ENIM tagab, et tema koosseis, toimimismeetodid ja kogu asjakohane teave tema töö kohta tehakse avalikult kättesaadavaks tema veebisaidil. See sisaldab taristuettevõtjate loodud spetsiaalsete koordineerimisrühmade kontaktandmeid ning viiteid koordineerimisvahenditele ja -menetlustele kooskõlas artikliga 55.
2. ENIM kutsub Euroopa koordinaatorid ja asjakohasel juhul ERP esindajad, ERA liikmesriikide esindajad ja muude organite esindajad oma koosolekutele, et arutada raudteetaristu arendamisega seotud küsimusi ja tagada koostöö Euroopa koordinaatoritega, nagu on sätestatud määruses (EL) 2024/1679.

Artikkel 61
Võrgustiku koordinaator

1. ENIM määrab hiljemalt ... [kuus kuud pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva] erapooletu ja pädeva üksuse, kes täidab artiklis 62 osutatud ülesandeid. See üksus määratakse võrgustiku koordinaatoriks.

ENIMi liikmed annavad võrgustiku koordinaatorile tema ülesannete täitmiseks vajalikud vahendid.

Artikli 58 lõikes 7 osutatud ENIMi töökorras sätestatakse:

- a) võrgustiku koordinaatori ametisse nimetamise ja ametisse nimetamise kehtetuks tunnistamise tingimused;
 - b) võrgustiku koordinaatorile täiendavate kohustuste ja ülesannete määramise kord ning
 - c) võrgustiku koordinaatori töö järelevalve ja hindamise kord.
2. Võrgustiku koordinaator täidab oma ülesandeid erapooletult, läbipaistvalt ja kulutõhusalt. Selleks esitab ta ENIMile oma iga-aastase tööprogrammi seoses käesolevas määruses kindlaks määratud ülesannetega ning aastaaruande tööprogrammi rakendamise kohta. Kui ENIM on iga-aastase tööprogrammi ja aastaaruande heaks kiitnud, võtab võrgustiku koordinaator need vastu.

Artikkel 62

Võrgustiku koordinaatori ülesanded

Võrgustiku koordinaator täidab ENIMi toetamiseks järgmisi ülesandeid:

- a) toimib sekretariaadina ja valmistab ette ENIMi koosolekuid, dokumente, otsuseid ja arvamusi;
- b) aitab koostada Euroopa läbilaskevõime haldamise raamistikku, artiklis 46 osutatud Euroopa piiriülese liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje koordineerimise raamistikku ning artiklis 52 osutatud Euroopa tulemushindamise raamistikku;

- c) aitab kaasa taristuettevõtjate tegevuse koordineerimisele vastavalt artiklile 55;
- d) teeb kindlaks käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvad reeglid, menetlused ja vahendid, mis on vastu võetud riiklikul või taristuettevõtja tasandil ja mis takistavad mitut võrgustikku hõlmavate raudteeteenuste osutamist, nagu on sätestatud käesolevas määruses, ning esitab ENIMile ettepanekuid piiriüleste raudteeteenuste hõlbustamise meetodite kohta;
- e) aitab kaasa taristuettevõtjate tegevuse koordineerimisele seoses läbilaskevõime strateegilise planeerimisega vastavalt artiklile 16, töötades välja konkreetsed graafikukavandid, mis hõlbustavad konkurentsivõimeliste mitut võrgustikku hõlmavate pikamaarongiliinide kasutamist;
- f) toimib taristuettevõtjate nimel kontaktpunktina läbilaskevõime planeerimise ja jaotamisega seotud päringute korral, eelkõige võimalike läbilaskevõime taotluste või selliste teabetaotluste või kontaktpunktidega seotud taotluste korral, mis puudutavad raudteevahejuhtumeid ja ajutisi läbilaskevõime piiranguid;
- g) toimib esimese kontaktpunktina sidusrühmade jaoks, kes on huvitatud raudteeteenuste kasutamisest, ja vahendab kontakte asjaomastele osalistele, näiteks taristuettevõtjatele ja muudele käitamisega seotud sidusrühmadele;

- h) toimib ENIMi nimel taotlejate ja muude käitamisega seotud sidusrühmade kontaktpunktina küsimustes, mida käesolev määrus sõnaselgelt ei hõlma, eelkõige seoses piiriüleste raudteeveoteenuste alustamise või muutmisega või ühekordsete tegevuste toetamise korraldamisega, eelkõige selleks, et lahendada artiklis 49 osutatud kriisiolukordi;
- i) pakub taotluse korral teenuseid, eelkõige seoses digi- ja IT-vahenditega, et parandada raudteeteenuseid ja edendada üleeuroopalist raudteeliiklust.

Artikkel 63

ERP töö korraldus

1. Käitamisega seotud sidusrühmad, kes ei ole taristuettevõtjad, võivad hiljemalt ... [kuus kuud pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva] esitada komisjonile ettepaneku luua ERP, et hõlbustada nende teabevahetust ja konsulteerimist ENIMiga. ERP eesmärk on tagada raudteesektori tõhus konsulteerimine ENIMiga.

Selline ettepanek sisaldab ERP töökorda, milles sätestatakse töökorraldus ning ERP liikmete valimise ja uuendamise kriteeriumid.

2. ERP võimaldab kõigi käitamisega seotud sidusrühmade (v.a taristuettevõtjad) huvide tasakaalustatud esindatust.

Osalemine ERPs toimub õiglaste, läbipaistvate ja mittediskrimineerivate kriteeriumide alusel.

3. Kahe kuu jooksul alates lõike 1 kohase ettepaneku saamisest hindab komisjon pärast ENRRB arvamuse ärakuulamist, kas ettepanek vastab lõike 2 nõuetele, sealhulgas asjakohasel juhul seda, kas ettepanekut on vaja muuta.

4. Pärast lõike 3 kohast hindamist ja vajadusel ettepaneku muudatuste vastuvõtmist teatab komisjon oma nõusolekust ERP loomiseks.

Seejärel teeb ERP oma töökorra üldsusele oma veebisaidil kättesaadavaks.

5. ERP loomine ei piira käitamisega seotud sidusrühmade (v.a taristuettevõtjad) õigust vastata ENIMi ja taristuettevõtjate konsultatsioonitaotlustele individuaalselt.

6. ERP võib esitada omaalgatuslikke arvamusi.

7. ERP esitab komisjonile aastaaruande oma tegevuse kohta. Aruanne avaldatakse.

Artikkel 64

Taristuettevõtjate koordineerimise teabekeskused

1. Selleks et tagada taristuettevõtjate vaheline koordineerimine vastavalt artiklile 55, määravad taristuettevõtjad teabekeskused. Teabekeskus toimib keskse ühenduslülina taristuettevõtja organisatsiooni ja muude koordineerimistegevuses osalevate üksuste vahel.
2. Taristuettevõtjad teavitavad ENIMit viivitamata kõigist teabekeskustega seotud muudatustest, mis lisatakse artikli 60 lõikes 1 osutatud avaldatud teabesse.

Artikkel 65

Võrgustiku teadaande ühine struktuur, sisu ja ajakava

1. ENIM valmistab hiljemalt ... [12 kuud pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva] ette ja võtab vastu direktiivi 2012/34/EL artiklis 27 osutatud võrgustiku teadaande ühise struktuuri, milles võetakse arvesse kõnealuse direktiivi IV lisas ja käesoleva määruse V lisas loetletud teavet, ning huvitatud isikutega võrgustiku teadaande kavandi üle konsulteerimise ühise ajakava. Taristuettevõtjad võtavad seda struktuuri ja ajakava võrgustiku teadaande koostamisel täiel määral arvesse.

2. ENIM esitab lõikes 1 osutatud võrgustiku teadaande ühise struktuuri kavandi hiljemalt ... [kuus kuud pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva]. Kolme kuu jooksul pärast ENIMi koostatud kavandi kättesaamist esitab ENRRB ENIMile soovitus kõnealuse ühise struktuuri kohta. ENIM võtab seda soovitus arvesse.
3. Direktiivi 2012/34/EL artiklis 27 osutatud võrgustiku teadaande koostamisel võtab taristuettevõtja täiel määral arvesse käesoleva määruse artiklis 7 osutatud Euroopa läbilaskevõime haldamise raamistikku, käesoleva määruse artiklis 46 osutatud Euroopa piiriülese liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje koordineerimise raamistikku ning käesoleva määruse artiklis 52 osutatud Euroopa tulemushindamise raamistikku.
4. Taristuettevõtjad põhjendavad võrgustiku teadaandes lõikes 1 osutatud struktuurist ja ajakavast ja lõikes 3 osutatud Euroopa raamistikest kõrvalekaldumist ning teavitavad kõrvalekaldumise põhjusest pädevat reguleerivat asutust ja ENIMit.

Artikkel 66

Läbilaskevõime haldamise ja liikluskorralduse digitaliseerimine

1. Taristuettevõtjad tagavad, et käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvaid läbilaskevõime haldamise ja liikluskorralduse protsesse rakendatakse digivahendite ja digiteenuste abil.

Taristuettevõtjate kasutatavad läbilaskevõime haldamise vahendid peavad vastama käesoleva määruse II peatükis sätestatud läbilaskevõime planeerimise ja jaotamise protsessi nõuetele. Digivahendid peavad vastama direktiivis (EL) 2016/797 ning selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktides ja rakendusaktides sätestatud nõuetele, et tagada süsteemide koostalitlusvõime ja andmete vastavusse viimine direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 49 osutatud taristuregistriga. Taristuettevõtjad võivad jätkata läbilaskevõime haldamise vahendite kasutamist, mis olid olemas enne käesoleva määruse artikli 81 lõike 2 punktis d osutatud kohaldamise alguskuupäeva, tingimusel et need vahendid võimaldavad taristuettevõtjatel käesoleva lõigu nõudeid täita.

2. Kasutusele võetud digivahendid ja osutatavad digiteenused:
 - a) tagavad taristuettevõtjate poolt taotlejatele osutatavate teenuste tulemusliku osutamise ja kvaliteedi, sealhulgas täieliku koostalitluse;

- b) tagavad raudtee läbilaskevõime haldamise ja liikluskorralduse läbipaistvuse kõigis etappides, muu hulgas reaalajas toimivate lahenduste abil, mis töötatakse välja koos asjaomaste sidusrühmadega ja võetakse kasutusele vastavalt direktiivis (EL) 2016/797 sätestatud nõuetele;
 - c) vähendavad taotlejate halduskoormust, taotledes iga teabeühikut ainult üks kord ja esitades teavet või andmeid ühes kohas, sealhulgas seoses piiriüleste teenustega.
3. Kui läbilaskevõime haldamise või liikluskorralduse protsesside toetamiseks vajalikud digivahendid või digiteenused peavad olema hõlmatud koostalitluse tehniliste kirjeldustega või kui on vaja muuta olemasolevaid tehnilisi kirjeldusi, mis hõlmavad või osaliselt hõlmavad neid vahendeid, nagu on kindlaks määratud direktiivis (EL) 2016/797 ja selle alusel vastu võetud rakendusaktides, aitavad ENIM ja taristuettevõtjad koostöös ERA ja Euroopa Raudtee Ühissettevõttega ning direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 5 osutatud menetluse kaudu kaasa selliste tehniliste kirjelduste väljatöötamisele ja alalhoidmisele.
4. Taristuettevõtjad aitavad kaasa Euroopa Raudtee Ühissetevõtte tööle küsimustes, mis kuuluvad käesoleva määruse kohaldamisalasse. Selleks tagavad ENIM ja taristuettevõtjad asjakohase esindatuse vastavalt määruse (EL) 2021/2085 artiklites 96 ja 97 osutatud süsteemisamba juhtrühmas ja kasutuselevõtu rühmas.

5. Taristuettevõtjad, käitamise ja seotud sidusrühmad ja asjakohasel juhul teenindusrajatiste käitajad vahetavad läbilaskevõime haldamise ja liikluskorraldusega seotud digiteavet digivahendite ja digiteenuste abil, mis põhinevad ühtlustatud arhitektuuril ja hõlmavad standardseid liideseid või ühiseid süsteeme vastavalt direktiivile (EL) 2016/797 ja selle alusel vastu võetud tehnilistele kirjeldustele.

Mitut võrgustikku hõlmavate raudteeteenuste või piiriüleste teenuste puhul osutavad taristuettevõtjad digiteenuseid ja annavad digiteavet ühtse liidese või ühiste süsteemide kaudu, mis on välja töötatud ja kasutusele võetud ENIMi koordineerimisel.

ENIM loob universaalteenistuse, et võimaldada taotlejalatel taotleda mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õigusi ühes kohas ja ühe toiminguna.

6. Taristuettevõtjad tagavad, et käesoleva artikli lõikes 1 osutatud digivahendid ja digiteenused on kasutusvalmis käesoleva määruse artiklis 81 sätestatud tähtaegadeks. Võrgustiku koordinaator tagab läbilaskevõime ja liikluskorralduse jaoks ühised Euroopa digivahendid ja digiteenused, mis on välja töötatud ja kasutusele võetud kooskõlas käesoleva artikli lõikega 3. ERA jälgib kooskõlas määruse (EL) 2016/796 artikliga 23 digisüsteemide kasutuselevõttu ja vastavust koostalitluse tehnilistele kirjeldustele, koordineerib kõnealuste kirjelduste väljatöötamist ja ajakohastamist ning abistab komisjoni selles protsessis.

VI peatükk

Läbilaskevõime haldamise ja liikluskorralduse regulatiivne järelvalve

1. JAGU

REGULEERIVAD ASUTUSED

Artikkel 67

Reguleerivate asutuste kohustused

1. Käesoleva määrusega hõlmatud küsimustes täidab reguleeriv asutus ülesandeid ja kasutab volitusi, mis on sätestatud direktiivi 2012/34/EL artiklis 56. Eelkõige jälgib reguleeriv asutus taristuettevõtjate tegevust, nagu on kindlaks määratud käesoleva määruse II–V peatükis, ning kontrollib omal algatusel käesoleva määruse järgimist, et vältida taotlejate diskrimineerimist.
2. Taotlejal, sealhulgas raudteeveoteenuste eest vastutaval riiklikul, piirkondlikul või kohalikul asutusel, on õigus esitada reguleerivale asutusele kaebus direktiivi 2012/34/EL artiklis 56 sätestatud menetluse kohaselt, kui ta leiab, et taristuettevõtja on teda käesoleva määruse II–V peatükis sätestatud tegevuste osas ebaõiglaselt kohelnud, diskrimineerinud või muul viisil kahjustanud.

2. JAGU

EUROOPA RAUDTEEVALDKONDA REGULEERIVATE ASUTUSTE VÕRGUSTIK

Artikkel 68

Reguleerivate asutuste koostöö ENRRB raames

1. Reguleerivad asutused teevad käesolevast määrusest tulenevate kohustuste täitmiseks koostööd direktiivi 2012/34/EL artikli 57 lõike 1 kohaselt loodud ENRRB raames, sealhulgas ühiste konsultatsioonide ja uurimiste, arvamuste või soovitude vastuvõtmise või muu asjakohase tegevuse kaudu. Reguleerivad asutused esitavad vastavalt käesoleva artikli lõikele 6 ENRRB-le kogu nõutava teabe.

Kui ENRRB toimib käesoleva määruse kohaldamisalas, on tal käesolevas jaos sätestatud ülesanded ja kohustused ning töökorraldus.

2. Kaebuse või omaalgatusliku uurimise korral käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvas küsimuses, mis mõjutab juurdepääsu raudteevõrgustikele või nende kasutamist rohkem kui ühes liikmesriigis, teavitab asjaomane reguleeriv asutus kaebusest või uurimisest ENRRBd ja komisjoni.

3. Reguleeriv asutus võib edastada mis tahes asjakohase küsimuse, kaebuse või uurimise ENRRB-le seisukohtade vahetamiseks või arvamuse või soovitusel vastuvõtmiseks.
4. Kui asjaomased reguleerivad asutused teevad otsuseid käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvates küsimustes, mis mõjutavad juurdepääsu raudteevõrgustikele või nende kasutamist rohkem kui ühes liikmesriigis, teevad nad ENRRB koordineerimisel koostööd, et tagada oma otsuste järjepidevus. Sel eesmärgil täidavad reguleerivad asutused oma ülesandeid kooskõlas käesoleva artikli lõikega 1 ja direktiivi 2012/34/EL artikliga 56. Nad võtavad arvesse kõiki asjakohaseid arvamusi ja soovitusi, mille ENRRB on vastu võtnud, ning esitavad need otsused ENRRB-le.
5. Kui reguleeriv asutus võtab vastu otsuse, mis kaldub kõrvale ENRRB asjakohasest arvamusest või soovitusel, või keeldub otsust vastu võtmast, esitab ta ENRRB-le selgituse erinevuste kohta ja põhjenduse, miks ta ei järgi ENRRB arvamusi või soovitusi, ning lisab asjakohase selgituse oma otsusesse.
6. Kui ENRRB konsulteerib reguleerivate asutustega, vastavad need ENRRB kehtestatud tähtaja jooksul ja esitavad viimase taotlusel kogu teabe, mida neil on riigisisest õigusest tulenevalt õigus küsida. Seda teavet võib kasutada üksnes reguleerivate asutuste käesoleva määruse kohaseks tegevuseks.

7. Taristuettevõtjad esitavad viivitamata kogu teabe, mida on vaja käesolevas artiklis osutatud kaebuse või uurimisega seotud küsimuste lahendamiseks ja mida taotleb selle liikmesriigi reguleeriv asutus, kus taristuettevõtja asub. Reguleerivatel asutustel on õigus taotleda ENIMilt teavet nende pädevusse kuuluvate uurimiste kohta. Reguleerivatel asutustel on õigus edastada sellist teavet ENRRB-le.
8. Raudteevaldkonda reguleerivad asutused tagavad ENRRB toimimiseks vajalikud vahendid.

Artikkel 69

ENRRB töökorraldus ja struktuur

Käesoleva määruse kohaldamisel jaguneb ENRRB järgmiselt:

- a) reguleerivate asutuste nõukogu (edaspidi „nõukogu“);
- b) sekretariaat.

Reguleerivad asutused tagavad sekretariaadi toimimise.

Artikkel 70

ENRRB ülesanded ja kohustused

1. Peale direktiivi 2012/34/EL kohaste ülesannete on ENRRB-l ka käesolevas määruses kindlaks määratud ülesanded ja kohustused. ENRRB avalikustab kõik vastuvõetud arvamused või soovitused. ENRRB-l ei ole poliitika kujundamise ega regulatiivseid volitusi.
2. Asjakohasel juhul koordineerib ENRRB raudteevaldkonda reguleerivate asutuste kogu koostööd, nagu on sätestatud artiklis 68, ning edendab reguleerivate asutuste otsuste ühtlustamist piiriüleste raudteeteenuste valdkonnas.
3. Käitamisega seotud sidusrühmad võivad teavitada ENRRB-d küsimustest, mis kuuluvad käesoleva määruse kohaldamisalasse ja võivad mõjutada raudteetaristule juurdepääsu või selle kasutamist rohkem kui ühes liikmesriigis. Kui ENRRB saab sellist teavet, edastab ta selle viivitamata pädevale reguleerivale asutusele või pädevatele reguleerivatele asutustele.

ENRRB võib otsustada võtta sellistes küsimustes vastu arvamuse või soovitusel. Sellisel juhul teavitab ENRRB viivitamata asjaomaseid reguleerivaid asutusi oma vastavast kavatsusest.
4. ENRRB esitab oma arvamuse või soovitusel asjaomastele reguleerivatele asutustele nelja nädala jooksul alates asjaomase küsimusega seotud kogu asjakohase teabe saamisest. Eriti keeruliste küsimuste korral võib ENRRB seda tähtaega pikendada.

5. ENRRB võib taotlejate taotlusel või omal algatusel võtta vastu arvamusi ja soovitusi ENIMi või võrgustiku koordinaatori tehtud otsuste kohta. Käesoleva lõike kohase arvamuse või soovituse vastuvõtmisel teavitab ta asjaomaseid reguleerivaid asutusi.
6. ENRRB töötab välja ühised põhimõtted ja korra reguleerivate asutuste selliste otsuste vastuvõtmiseks, mille vastuvõtmiseks on kõnealustel asutustel käesoleva määruse kohaselt õigus.
7. ENRRB esitab komisjonile oma arvamused või soovitused artiklis 16 osutatud koordineerimisprotsessi puuduste kohta ning komisjoni taotluse korral liikmesriikide võetud erakorraliste meetmete kohta, millel on märkimisväärne mõju piiriülesele liiklusele, nagu on osutatud artikli 49 lõikes 5.
8. ENRRB esitab ENIMile oma arvamuse või soovituse artikli 42 lõikes 6 osutatud suuniste kohta, mille ENIM on välja töötanud trahvi määramise tingimuste kohta.
9. ENRRB võib esitada omaalgatuslikke arvamusi tema pädevusse kuuluvates küsimustes.

Artikkel 71

Nõukogu koosseis ja töökorraldus

1. Nõukogu liikmeteks on reguleerivad asutused igast liikmesriigist, milles on kasutusel olev raudteevõrgustik. Nad määravad nõukogusse oma esindaja ja asendusliikme.

Komisjon on nõukogu hääleõiguseta liige ning nimetab nõukogusse oma esindaja ja asendusliikme.
2. Nõukogu liikmed ja nende asendusliikmed tegutsevad sõltumatult ja objektiivselt liidu huvides, olenemata konkreetsetest riiklikest või isiklikest huvidest. Nad ei taotle ega võta vastu juhiseid üheltki valitsuselt, institutsioonilt, isikult ega asutuselt.
3. ENRRB sekretariaat teeb üldsusele kättesaadavaks nõukogu liikmete ja nende asendusliikmete ajakohastatud nimekirja koos nende huvide deklaratsioonide ja kontaktandmetega.
4. Nõukogu võtab vastu ja avaldab oma töökorra, tingimusel et komisjon selle heaks kiidab. Töökorraga võidakse kehtestada üksikasjalikum hääletuskord, eelkõige kiireloomulistes küsimustes hääletamise kord.
5. Nõukogu teeb otsused liikmete häälte kahekolmandikulise enamuse alusel, kui töökorras ei ole kindlaks määratud teisiti. Igal liikmel on üks hääl. Liikme esindaja puudumise korral võib tema eest hääletada tema asendusliige.

6. Üks nõukogu kaaseesistuja on komisjon ja teise kaaseesistuja valib nõukogu oma liikmete seast. Komisjon on nõukogu alaline kaaseesistuja ja teine kaaseesistuja valitakse kaheks aastaks.
7. Sekretariaat osutab nõukogu koosolekute ja töö korraldamiseks vajalikke teenuseid.
8. Kooskõlas nõukogu töökorraga võib nõukogu otsustada luua töörühmad, kes korraldavad ENRRB tööd konkreetsel käesoleva määruse rakendamisega seotud teemadel, eelkõige raudteetaristuteenuste tulemuslikkusega seotud küsimustes.

Töörühmades võivad osaleda raudteevaldkonda reguleerivate asutuste ja komisjoni eksperdid. Käitamisega seotud sidusrühmade ja muude avaliku või erasektori asutuste eksperte võib kutsuda töörühmades ajutiselt osalema.

Artikkel 72

Nõukogu roll ja ülesanded

1. Nõukogu täidab kõiki käesolevas määruses sätestatud ENRRB ülesandeid.

2. Eelkõige teeb nõukogu järgmist:

- a) võtab vastavalt menetlusnormidele, mis on sätestatud või millele on osutatud artikli 71 lõikes 5 või millele on osutatud artikli 71 lõikes 4, vastu ENRRB arvamusi ja soovitusi reguleeriva asutuse või reguleerivate asutuste poolt artikli 68 lõike 3 kohaselt talle edastatud kaebuste ja uurimiste kohta;
- b) võtab vastu arvamusi ja soovitusi otsuste kohta, mille ENIM on teinud koostöös võrgustiku koordinaatoriga ja mis kuuluvad käesoleva määruse kohaldamisalasse;
- c) võtab raudteeveo-ettevõtjate, teenindusrajatiste käitajate ja muude huvitatud isikute kaebuste põhjal vastu ENRRB soovitusel ja arvamused seoses artiklis 63 osutatud konsultatsioonidega;
- d) koostab ja võtab vastu aastaaruande ENRRB tegevuse kohta;
- e) loob töörühmi ja nimetab ametisse nende eesistujad;
- f) tagab, et ENRRB töömeetodid ja kogu asjakohane teave tema töö kohta, sealhulgas tema arvamused ja soovitusel, tehakse tema veebisaidil üldsusele kättesaadavaks; see hõlmab kontaktandmeid kaebuste esitamiseks, spetsiaalsete töörühmade kontaktandmeid ja teavet menetluste kohta.

VII peatükk

Lõppsätted

Artikkel 73

Euroopa raamistike jälgimine

1. Tulemuslikkuse nõuandekomisjon jälgib artiklis 7 osutatud Euroopa läbilaskevõime haldamise raamistiku ja selle elementide, artiklis 46 osutatud Euroopa piiriülese liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje koordineerimise raamistiku ja selle elementide ning artiklis 52 osutatud Euroopa tulemushindamise raamistiku ja selle elementide vastuvõtmist ja kohaldamist.
2. Tulemuslikkuse nõuandekomisjon esitab kahe aasta jooksul pärast seda, kui ENIM on lõikes 1 osutatud raamistikud vastu võtnud, ENIMile ja komisjonile nimetatud raamistike kohaldamise kohta aruande, milles ta hindab nende tõhusust. Aruanne võib sisaldada ka soovitusi konkreetsete puuduste kõrvaldamiseks. Kui tulemuslikkuse nõuandekomisjon on tuvastanud raamistikes olulisi puudusi, palub ta ENIMil need puudused kolme kuu jooksul kõrvaldada ja ajakohastada vastavalt asjakohast raamistikku.

Aruanne tehakse üldsusele kättesaadavaks.

Tulemuslikkuse nõuandekomisjon esitab aruande vähemalt kord kolme aasta jooksul.

3. Tulemuslikkuse nõuandekomisjon teeb raamistike jälgimisel ja aruande koostamisel tihedat koostööd riiklike reguleerivate asutuste ja ENRRBga. Tulemuslikkuse nõuandekomisjon võib vajaduse korral konsulteerida ERP ja muude käitamisega seotud sidusrühmadega.

Artikkel 74

Euroopa raamistike jälgimisega seotud rakendusaktid

1. Komisjon võtab hiljemalt 18 kuud pärast kuupäeva, mil ENIM peab asjaomase raamistiku vastu võtma, vastu rakendusakti, milles sätestatakse artiklites 7, 46 ja 52 osutatud Euroopa raamistikud või nende elemendid, järgmistel juhtudel:
 - a) ENIM ei ole artiklis 7 osutatud Euroopa läbilaskevõime haldamise raamistikku või selle elemente hiljemalt ... [18 kuud pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva] vastu võtnud;
 - b) ENIM ei ole artiklis 46 osutatud Euroopa piiriülese liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje koordineerimise raamistikku või selle elemente hiljemalt ... [22 kuud pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva] vastu võtnud;

- c) ENIM ei ole artiklis 52 osutatud Euroopa tulemushindamise raamistikku või selle elemente hiljemalt ... [26 kuud pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva] vastu võtnud.
2. Komisjon võtab hiljemalt 12 kuud pärast seda, kui tulemuslikkuse nõuandekomisjon on avaldanud aruande, vastu rakendusakti, milles sätestatakse artiklites 7, 46 ja 52 osutatud Euroopa raamistikud või nende elemendid, kui ta järeldab artiklis 73 osutatud tulemuslikkuse nõuandekomisjoni aruannet arvesse võttes, et:
- a) Euroopa läbilaskevõime haldamise raamistikus sätestatud ühised vahendid, meetodid ja menetluskord ei ole piisavad, et täita kavandatud eesmäärke ja tagada raudteetaristu läbilaskevõime haldamine või taristuettevõtjate ja muude käitamisega seotud sidusrühmade vaheline koordineerimine;
 - b) Euroopa piiriülese liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje koordineerimise raamistikus sätestatud ühised vahendid, meetodid ja menetluskord ei ole piisavad, et täita kavandatud eesmäärke ning tagada piiriülene liikluskorraldus taristuettevõtjate, raudteeveo-ettevõtjate ja muude käitamisega seotud sidusrühmade vahel;

- c) Euroopa tulemushindamise raamistikus sätestatud ühised vahendid, meetodid ja menetluskord ei ole piisavad, et täita kavandatud eesmäärke ja tagada käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvate taristuettevõtjate tegevuse tulemuslikkuse hindamine;
 - d) Euroopa läbilaskevõime haldamise raamistik ei ole piisav, et tagada käesoleva määruse rakendamiseks ühetaolised tingimused; või Euroopa piiriülese liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje koordineerimise raamistik ei ole piisav, et tagada käesoleva määruse rakendamiseks ühetaolised tingimused; või Euroopa tulemushindamise raamistik ei ole piisav, et tagada käesoleva määruse rakendamiseks ühetaolised tingimused; või
 - e) ENIM ei võtnud kolmekuulise tähtaja jooksul piisavaid meetmeid nende puuduste kõrvaldamiseks, mille tulemuslikkuse nõuandekomisjon artikli 73 lõikes 2 osutatud aruandes tuvastas.
3. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 76 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.
4. Rakendusaktide eelnõude koostamisel võtab komisjon arvesse ENIMi tööd ja tulemuslikkuse nõuandekomisjoni aruannet, kui see on olemas.

Artikkel 75

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artikli 11 lõikes 9, artikli 13 lõikes 4, artikli 23 lõikes 9, artikli 40 lõikes 3, artikli 41 lõikes 11, artikli 42 lõikes 11 ning artikli 50 lõikes 3 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates ... [käesoleva määruse jõustumise kuupäev]. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimine pikeneb automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle kohta vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.
3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 11 lõikes 9, artikli 13 lõikes 4, artikli 23 lõikes 9, artikli 40 lõikes 3, artikli 41 lõikes 11, artikli 42 lõikes 11 ja artikli 50 lõikes 3 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist Euroopa Liidu Teatajas või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.

4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.
5. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
6. Artikli 11 lõike 9, artikli 13 lõike 4, artikli 23 lõike 9, artikli 40 lõike 3, artikli 41 lõike 11, artikli 42 lõike 11 või artikli 50 lõike 3 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle kohta vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

Artikkel 76

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab direktiivi 2012/34/EL artiklis 62 osutatud komitee. Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.

2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.

Kui komitee arvamust ei esita, ei võta komisjon rakendusakti eelnõu vastu ning kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artikli 5 lõike 4 kolmandat lõiku.

Artikkel 77

Aruandlus ja läbivaatamine

Komisjon hindab 31. detsembriks 2033 käesoleva määruse mõju raudteesektorile ja esitab Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele aruande määruse rakendamise kohta.

Aruandes hinnatakse eelkõige järgmist:

- a) käesoleva määruse mõju raudteetaristuteenuste tulemuslikkusele;
- b) käesoleva määruse mõju raudteeveoteenuste, eelkõige rahvusvaheliste teenuste, pikamaaveo- ja kaubaveoteenuste arengule;
- c) ENIMI, võrgustiku koordinaatori ja ENRRB töö üldiselt ning seoses ühiste kriteeriumide, meetodite ja menetluste väljatöötamise, vastuvõtmise ja rakendamisega;

- d) artiklis 7 osutatud Euroopa läbilaskevõime haldamise raamistikku, artiklis 46 osutatud Euroopa piiriülese liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje koordineerimise raamistikku ning artiklis 52 osutatud Euroopa tulemushindamise raamistikku kuuluvate koordineerimismehhanismide tõhusus;
- e) regulatiivse järelevalve tõhusus riiklikul ja Euroopa tasandil;
- f) sotsiaal-majanduslike, käitamisalaste ja keskkonnakriteeriumide toimimine.

Artikkel 78

Direktiivi 2012/34/EL muutmine

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

„c) raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja kogumise põhimõtted ja menetlused (IV peatükk).“;
 - b) artikli 2 lõige 6 jäetakse välja;
 - c) artikli 3 punktid 20, 22, 23, 27 ja 28 jäetakse välja;
 - d) artikkel 7b jäetakse välja;

e) artikli 27 lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Võrgustiku teadaanne sisaldab teavet asjaomasele raudteeinfrastruktuurile juurdepääsu tingimuste kohta. Samuti sisaldab võrgustiku teadaanne teavet raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võrgustikuga ühendatud teenindusrajatistele juurdepääsu ning nendes rajatistes teenuste osutamise tingimuste kohta või viitab veebisaidile, millel kõnealune teave on elektroonilises vormingus tasuta kättesaadav. Võrgustiku teadaande sisu on esitatud IV lisa.“;

f) artikkel 36 jäetakse välja;

g) artiklid 38–54 jäetakse välja;

h) IV lisa punktid 1 ja 3 jäetakse välja;

i) VII lisa jäetakse välja.

2. Viiteid direktiivi 2012/34/EL välja jäetud sätetele käsitatakse viidetena käesolevale määrusele ja neid loetakse vastavalt X lisa 1. jaos esitatud vastavustabelile.

Artikkel 79
Üleminekusätted

1. Direktiivi 2012/34/EL artikli 42 kohaselt sõlmitud raamlepinguid kohaldatakse kuni nende kehtivusaja lõpuni.
2. Direktiivi 2012/34/EL artikli 3 punkte 20, 22, 23, 27 ja 28, artikleid 7b, 36 ja 38–54, IV lisa punkti 3 ja VII lisa ei kohaldata tegevuste ja ülesannete suhtes, mida teostatakse seoses liiklusgraafikutega, mis jõustuvad 14. detsembril 2030 või pärast seda kuupäeva.

Artikkel 80
Kehtetuks tunnistamine

1. Määrus (EL) nr 913/2010 tunnistatakse kehtetuks alates 14. detsembrist 2030.
2. Viiteid kehtetuks tunnistatud määrusele käsitatakse viidetena käesolevale määrusele ning neid loetakse vastavalt X lisa 2. jaos esitatud vastavustabelile.

Artikkel 81

Jõustumine ja kohaldamine

1. Käesolev määrus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.
2. Käesolevat määrust kohaldatakse alates ... [üks päev pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva]. Siiski kohaldatakse:
 - a) artikli 29 lõiget 2, artikli 30 lõiget 1, artiklit 50 ning artiklit 66 alates 31. detsembrist 2027;
 - b) artikli 10 lõikeid 1 ja 2 alates 1. jaanuarist 2029;
 - c) artikleid 2 ja 3, II peatükki (välja arvatud artiklit 7), artikli 10 lõikeid 1 ja 2, artikli 29 lõiget 2 ja artikli 30 lõiget 1 ning III peatükki (välja arvatud artikleid 46, 49 ja 50) üksnes selliste tegevuste ja ülesannete suhtes, mis on seotud liiklusgraafikutega, mis jõustuvad 14. detsembril 2030 või pärast seda kuupäeva;
 - d) artiklit 78 alates 14. detsembrist 2030.

3. Olenemata käesoleva artikli lõikest 2 kohaldatakse artikli 7 lõiget 7, artikli 8 lõiget 3, artikli 21 lõiget 5, artikli 33 lõiget 12, artikli 35 lõiget 7, artikli 46 lõiget 7 ja artikli 52 lõiget 8 ning artikli 11 lõiget 9, artikli 13 lõiget 4, artikli 23 lõiget 9, artikli 40 lõiget 3, artikli 41 lõiget 11, artikli 42 lõiget 11 ja artikli 50 lõiget 3, millega antakse komisjonile vastavalt rakendamis- ja delegeeritud volitused, alates ... [üks päev pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva].

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

..., ...

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja

I LISA

Läbilaskevõime haldamise väljundid ja ajakava

1. jagu

Taristuettevõtjate koostatavad väljundid artiklites 13, 18, 19 ja 20 osutatud läbilaskevõime strateegilisel planeerimisel

Väljund	Sisu
Läbilaskevõime strateegia (artikkel 18)	<ul style="list-style-type: none">– Läbilaskevõime strateegia geograafiline ulatus: artikli 14 lõike 6 kohased läbilaskevõime strateegilise planeerimise alla kuuluvad liinid.– Füüsilise raudteetaristu kavakohane arendamine, sealhulgas uusehitused, ajakohastamised, uuendamised ja sulgemised / kasutuselt kõrvaldamised, tuues üksikasjalikult välja raudteetaristu omadused.– Raudteeveoteenuste nõudluse prognoositud areng.– Liikmesriikide strateegilised suunised läbilaskevõime kasutamise kohta, kui liikmesriigid on selliseid suuniseid andnud.– Raamlepingute alusel jaotatud läbilaskevõime ja läbilaskevõime, mida võidakse nõuda avaliku teenindamise lepingute alusel veoteenuste osutamiseks.– Teave raudteetaristu, sealhulgas laialdaselt kasutatavaks või ülekoormatuks tunnistatud raudteetaristu kättesaadavuse ja kasutamise kohta.– Kavandatud raudteetaristutööd, mis toovad kaasa väga suure mõjuga läbilaskevõime piirangud.

Väljund	Sisu
Läbilaskevõime mudel (artikkel 19)	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="491 230 1428 302">– Kogu läbilaskevõime strateegias sisalduv teave, mida on vajaduse korral ajakohastatud ja esitatud üksikasjalikumalt. <li data-bbox="491 320 1428 577">– Taotlejatele kättesaadava läbilaskevõime (k.a mitme võrgustiku läbilaskevõime) kogumaht võrgustiku lõikude kaupa, sealhulgas raudteevee teenuste eri segmentide puhul kättesaadava läbilaskevõime maht raudteetranspordi turusegmendi kaupa ja/või jaotamismenetluse kaupa, sealhulgas hilisemate taotluste jaoks tagatud läbilaskevõime ja raamlepingutega määratud läbilaskevõime. <li data-bbox="491 595 1428 701">– Raudteetaristutöödest tulenevatele läbilaskevõime piirangutele reserveeritud läbilaskevõime maht eeldatavale liiklusmahule avalduva mõju kaupa, nagu on sätestatud käesoleva lisa 3. jaos. <li data-bbox="491 719 1428 824">– Geograafilised üksikasjad: jaotus asjakohastes planeerimislõikudes, mis kajastavad raudteetaristu ja nõudluse näitajaid. <li data-bbox="491 842 1428 882">– Ajaline ulatus: üks liiklusgraafikuperiood. <li data-bbox="491 900 1428 1005">– Ajalised üksikasjad: vähemalt iga-aastane ülevaade (läbilaskevõime piirangud) ja üks või mitu esinduslikku päeva (taotluste jaoks kättesaadav läbilaskevõime).

Väljund	Sisu
Läbilaskevõime pakkumise kava (artikkel 20)	<ul style="list-style-type: none"> – Kogu läbilaskevõime mudelis sisalduv teave, mida on vajaduse korral ajakohastatud ja esitatud üksikasjalikumalt. – Läbilaskevõime, mis on taotlejatele jaotamiseks kättesaadav läbilaskevõime pakkumise kavas osutatud liiklusgraafikuperioodiks: <ul style="list-style-type: none"> i) kui see on kohaldatav artikli 20 lõike 5 alusel ning kooskõlas artikli 20 lõigetega 5 ja 6, taotluste jaoks kättesaadav eelnevalt planeeritud läbilaskevõime (k.a mitme võrgustiku läbilaskevõime), mis on kindlaks määratud läbilaskevõime objektidena vastavalt artikli 20 lõikele 6; ii) läbilaskevõime, mida taristuettevõtja ei ole eelnevalt planeerinud; iii) läbilaskevõime, mis on kättesaadav artikli 31 lõikes 1 osutatud teenindusrajatistes. – Läbilaskevõime, mis ei ole taotlejatele jaotamiseks kättesaadav: <ul style="list-style-type: none"> i) läbilaskevõime piirangud, mis on kindlaks määratud läbilaskevõime objektidena, sealhulgas käesoleva lisa 3. jao punktis 2 osutatud läbilaskevõime piirangud; ii) läbilaskevõime, mis on juba jaotatud raamlepingute alusel kooskõlas artikliga 33 või mitmeaastase jooksuva planeerimise käigus kooskõlas artikliga 35; iii) läbilaskevõime, mis on reserveeritud muudel kui alapunktides i ja ii kindlaks määratud eesmärkidel ning mille taristuettevõtja peab selgelt ära näitama; iv) muu juba jaotatud läbilaskevõime, kui läbilaskevõime pakkumise kava ajakohastatakse liiklusgraafiku ajal, millele läbilaskevõime pakkumise kavas viidatakse. – Alternatiivne läbilaskevõime, mis on kättesaadav läbilaskevõime piirangute ajal. – Alternatiivne läbilaskevõime, mis on kättesaadav raudteevõrgustiku häirete korral. – Artiklis 26 osutatud eriotstarbelise raudteetaristu kasutamise suhtes kohaldatavad piirangud.

2. jagu

Artiklites 13, 18, 19 ja 20 osutatud läbilaskevõime strateegilise haldamise ajakava

1. Läbilaskevõime strateegilise planeerimise väljundite ettevalmistamisel konkreetseks liiklusgraafikuperioodiks järgivad taristuettevõtjad käesolevas jaos kindlaks määratud ajakava.

Konsulterimine sidusrühmadega toimub Euroopa tasandi ja piiriülestes küsimustes artikli 57 kohaselt ning hõlmab kõiki käitamise seotud sidusrühmi. Artikli 55 kohase koordineerimisprotsessi raamistikus koordineerivad taristuettevõtjad väljundeid pidevalt.

Väljund	Vahe-eesmärk	Tähtaeg (hiljemalt)
Läbilaskevõime strateegia (artikkel 18)	Läbilaskevõime strateegia väljatöötamise etapi algus.	X-60
	Esimene konsulterimine käitamisega seotud sidusrühmadega.	X-58
	Strateegia eelnõu avaldamine ja teine konsulterimine käitamisega seotud sidusrühmadega strateegia eelnõu teemal.	X-39
	Lõpliku läbilaskevõime strateegia avaldamine pärast taristuettevõtjate vahelist lõplikku koordineerimist, võttes arvesse kõiki märkusi, mida ERP võis pärast läbilaskevõime strateegia eelnõu avaldamist esitada.	X-36

Läbilaskevõime mudel (artikkel 19)	Ettevalmistuse algus.	X-36
	Läbilaskevõime vajadusest teatamine taotlejate ja võimalike taotlejate poolt ja käitamisega seotud sidusrühmadega konsulteerimine.	X-24
	Läbilaskevõime mudeli kavandi avaldamine ning teise konsultatsiooni alustamine taotlejate ja käitamisega seotud sidusrühmadega.	X-21
	Taotlejate ja käitamisega seotud sidusrühmadega konsulteerimise lõpp, võttes arvesse kõiki märkusi, mida reguleeriv asutus võis pärast läbilaskevõime mudeli kavandi avaldamist esitada.	X-19
	Lõpliku läbilaskevõime mudeli avaldamine pärast taristuettevõtjate vahelist lõplikku koordineerimist.	X-18
Läbilaskevõime pakkumise kava (artikkel 20)	Ettevalmistuse algus.	X-18
	Konsulteerimine taotlejate ja käitamisega seotud sidusrühmadega.	X-14
	Reguleeriv asutus analüüsib läbilaskevõime pakkumise kava eelnõu ja võib teha otsuse, millega nõutakse taristuettevõtjalt läbilaskevõime pakkumise kava muutmist.	X-14 kuni X-13
	Käesoleva lisa 3. jao punktis 2 osutatud läbilaskevõime piirangute avaldamine.	X-12
	Lõpliku läbilaskevõime pakkumise kava avaldamine pärast taristuettevõtjate vahelist lõplikku koordineerimist.	X-11
	Läbilaskevõime pakkumise kava ajakohastamine hilinenud taotluste korral.	X-6,5
	Käesoleva lisa 3. jao punktis 5 osutatud läbilaskevõime piirangute avaldamine.	X-4
	Jaotamiseks reserveeritud läbilaskevõime kasutusotstarbe muutmine liiklusgraafiku alusel muude jaotamismenetluste jaoks.	X-2
	Läbilaskevõime pakkumise kava ajakohastamine, et võtta arvesse kõiki muudatusi eelnevalt planeeritud või jaotatud läbilaskevõimes.	Viivitamata, kuni X+12ni
<i>Märkus: „X-m“ tähendab m kuud enne liiklusgraafiku jõustumise kuupäeva (X) vastavalt 4. jaole.</i>		

2. Erandina punktist 1 kohaldatakse 2030. aasta detsembris ja 2031. aasta detsembris algavate liiklusgraafikuperioodide puhul väljundi „Läbilaskevõime strateegia“ suhtes järgmist lihtsustatud ja lühendatud ajakava.

Läbilaskevõime strateegia (artikkel 18)	Strateegia eelnõu avaldamine ja konsulteerimine käitamisega seotud sidusrühmadega.	X-38
	Lõpliku läbilaskevõime strateegia avaldamine pärast taristuettevõtjate vahelist lõplikku koordineerimist, võttes arvesse kõiki märkusi, mida ERP võis pärast läbilaskevõime strateegia eelnõu avaldamist esitada.	X-36

3. jagu

Artiklites 11 ja 37 osutatud raudteetaristutöödest tulenevate läbilaskevõime piirangute koordineerimise, nende üle konsulteerimise ja nende avaldamise ajakava ja nõuded.

1. Läbilaskevõime piirangud liigitatakse kestuse ja liiklusele avalduva mõju järgi (hinnanguline mõjutatud liiklusmaht raudteeliinil päevas) vastavalt järgmisele tabelile.

Tabel 1. Läbilaskevõime piirangute liigitus

	Kestus	Mõju liiklusele	Esimese koordineerimise ja konsulteerimise lõpuleviimine ning läbilaskevõime piirangute kavandi avaldamine	Rohkem kui ühte raudteevõrgustikku mõjutavaid läbilaskevõime piiranguid käsitleva teise koordineerimise ja konsulteerimise lõpuleviimine	Lõplike läbilaskevõime piirangute avaldamine	Pakutavate alternatiivsete rongiliinide üksikasjade esitamine
Väga suur mõju	Üle 30 päeva	Üle 50 %	X-24	X-18	X-12	
Suur mõju	Üle 7 päeva	Üle 30 %	X-24	X-13,5	X-12	
Keskmine mõju	7 päeva või vähem	Üle 50 %		X-13,5	X-12	
Väike mõju	7 päeva või vähem	Üle 10 %			X-4	T-4 Reisijatevedu T-1 Kaubavedu
„X-m“ tähendab m kuud enne liiklusgraafiku jõustumise kuupäeva (X) vastavalt 4. jaole.						
„T-m“ tähendab m kuud enne asjaomase rongi liikumise algust.						

2. Väga suure või suure mõjuga läbilaskevõime piirangute puhul avaldavad asjaomased taristuettevõtjad kõik läbilaskevõime piirangud ja taotlejatega toimunud konsulteerimise esialgsed tulemused esimest korda vähemalt 24 kuud ja teist korda ajakohastatud kujul vähemalt 12 kuud enne asjaomase liiklusgraafiku muutmist. Nimetatud raudteetaristu piirangud lisatakse artiklis 20 osutatud läbilaskevõime pakkumise kavasse.
3. Läbilaskevõime piirangute esmakordsel avaldamisel vastavalt punktile 2 algatab taristuettevõtja taotlejate ja asjakohaste teenindusrajatiste käitajatega konsultatsiooni läbilaskevõime piirangute kohta. Kui tegevust on vastavalt punktile 4 vaja läbilaskevõime piirangute esmakordse ja teistkordse avaldamise vahelisel ajal koordineerida, konsulteerib taristuettevõtja taotlejate ja asjaomaste teenindusrajatiste käitajatega teist korda kõnealuse koordineerimise lõpu ja läbilaskevõime piirangute teistkordse avaldamise vahelisel ajal.
4. Kui läbilaskevõime piirangute mõju ei piirdu ühe võrgustikuga, koordineerivad taristuettevõtjad enne läbilaskevõime piirangute avaldamist vastavalt punktile 1 oma tegevust omavahel ning vajaduse korral asjaomaste taotlejate ja teenindusrajatiste käitajatega.

Läbilaskevõime piirangute teistkordse avaldamise eelne lõplik koordineerimine ja konsulteerimine peab olema lõpule viidud:

- a) väga suure mõjuga läbilaskevõime piirangute korral hiljemalt 18 kuud enne liiklusgraafiku muutmist;
- b) suure mõjuga läbilaskevõime piirangute korral hiljemalt 13 kuud ja 15 päeva enne liiklusgraafiku muutmist;
- c) keskmise mõjuga läbilaskevõime piirangute korral hiljemalt 13 kuud ja 15 päeva enne liiklusgraafiku muutmist.

Väga suure, suure ja keskmise mõjuga lõplikud läbilaskevõime piirangud tuleb avaldada vähemalt 12 kuud enne asjaomase liiklusgraafiku muutmist.

5. Selliste väikese mõjuga läbilaskevõime piirangute puhul, mis leiavad aset järgmise liiklusgraafikuperioodi jooksul ja millest taristuettevõtja saab teada hiljemalt kuus kuud ja 15 päeva enne liiklusgraafiku muutmist, konsulteerib taristuettevõtja asjaomaste taotlejatega läbilaskevõime kavandatavate piirangute üle ja edastab läbilaskevõime ajakohastatud piirangud vähemalt neli kuud enne liiklusgraafiku muutmist. Taristuettevõtja esitab üksikasjad pakutavate rongiliinide kohta reisirongide puhul hiljemalt neli kuud ja kaubarongide puhul hiljemalt üks kuu enne läbilaskevõime piirangute algust, välja arvatud juhul, kui taristuettevõtja ja asjaomased taotlejad lepivad kokku lühemas etteteatamisajas.

6. Taristuettevõtja võib otsustada kohaldada rangemaid läbilaskevõime piirangute künniseid, võttes aluseks käesoleva lisa 3. jaos osutatud eeldatavast liiklusmahu määrast väiksema määra või lühema kestuse, või kohaldada käesolevas lisa osutatud kriteeriumidele lisaks täiendavaid kriteeriume taotlejate ja rajatiste käitajatega peetud konsultatsioonidest lähtuvalt. Taristuettevõtjad avaldavad oma võrgustiku teadaannetes künnised ja kriteeriumid läbilaskevõime piirangute koondamise kohta, nagu on osutatud V lisa punktis 2.
7. Kui taristuettevõtja tegutseb vastavalt punktile 1 või 5 või artikli 37 lõikele 5, esitab ta järgmise teabe:
- a) kavandatav kuupäev;
 - b) orienteeruv kellaaeg ja, niipea kui see on võimalik kindlaks määrata, läbilaskevõime piirangu alguse ja lõpu kellaaeg;
 - c) piiranguga hõlmatud raudteeliini lõik;
 - d) kui see on kohaldatav, ümbersõiduliinide läbilaskevõime.

Taristuettevõtja avaldab kõnealuse teabe või lingi sellele oma võrgustiku teadaandes, nagu on osutatud V lisa punktis 2. Taristuettevõtja ajakohastab kõnealust teavet. Peale selle avaldavad taristuettevõtjad kõnealuse teabe digitaalselt kooskõlas artiklitega 10 ja 66.

8. Väga suure mõjuga läbilaskevõime piirangute korral esitab taristuettevõtja taotlejatele vastava taotluse korral koordineerimise esimeses voorus võrdluse, milles näidatakse vähemalt kahe läbilaskevõime piiramise alternatiivi tingimusi. Taristuettevõtja koostab need alternatiivid koos taotlejatega ja võtab aluseks teabe, mille taotlejad taotlemise ajal esitasid.

Võrdlus sisaldab iga alternatiivi puhul vähemalt järgmist:

- a) läbilaskevõime piirangu kestus;
- b) ligikaudsed makstavad taristu kasutustasud;
- c) ümbersõiduliinide saadaolev läbilaskevõime;
- d) olemasolevad alternatiivsed marsruudid;
- e) ligikaudsed sõiduajad.

Enne läbilaskevõime piiramise alternatiivide vahel valimist konsulteerib taristuettevõtja huvitatud taotlejatega ning võtab arvesse alternatiivide mõju kõnealustele taotlejatele ja teenuste kasutajatele. Kui alternatiivsete läbilaskevõime piirangute analüüs hõlmab rohkem kui ühte taristuettevõtjat, koordineerivad taristuettevõtjad oma tegevust omavahel.

9. Väga suure mõjuga läbilaskevõime piirangute korral kehtestab taristuettevõtja kriteeriumid selle kohta, millised iga liiki teenust osutavad rongid tuleks ümber suunata, võttes arvesse taotleja äri- ja käituspiiranguid, v.a juhul, kui need käituspiirangud tulenevad taotleja juhtimis- või korralduslikest otsustest, ilma et see mõjutaks eesmärki vähendada taristuettevõtja kulutusi vastavalt direktiivi 2012/34/EL artikli 30 lõikele 1. Taristuettevõtja avaldab need kriteeriumid võrgustiku teadaandes.
10. ENIM avaldab punktis 7 nõutava teabe oma veebisaidil.

4. jagu

Läbilaskevõime jaotamise ajakava artiklites 34 ja 40 osutatud iga-aastase jaotamismenetluse alusel

1. Taristuettevõtja ja taotlejad järgivad järgmist ajakava.

Vahe-eesmärk või ajavahemik	Tähtaeg või kestus
Liiklusgraafiku kehtivusaeg (edaspidi „liiklusgraafikuperiood“).	Alates detsembri teise laupäeva keskööst kuni järgneva aasta detsembri teise laupäeva keskööni.
Liiklusgraafiku jõustumine.	Detsembrikuu teise laupäeva kesköö.
Läbilaskevõime pakkumise kava avaldamine.	Käesoleva lisa 2. jao kohaselt.
Raudteetaristutöödest tulenevate läbilaskevõime piirangute avaldamine.	Käesoleva lisa 2. ja 3. jao kohaselt.
Taotlejate läbilaskevõimega seotud õiguste taotluste esitamise tähtaeg.	X–9,5
Liiklusgraafiku kavandi ettevalmistamine. Tähtaeg, mille jooksul taristuettevõtja(d) peab (peavad) esitama taotlejatele läbilaskevõime pakkumise kavandi.	X–7,5
Taotlejatega konsulteerimise lõpuleviimine.	X–6,5
Tähtaeg, mille jooksul taristuettevõtja(d) peab (peavad) esitama taotlejatele lõpliku läbilaskevõime pakkumise.	X–5,5
Liiklusgraafiku avaldamine. Tähtaeg, mille jooksul taristuettevõtja peab jaotama taotlejatele läbilaskevõimega seotud õigused.	X–5,25
Läbilaskevõime tehniliste kirjelduste muutmine rongiliinideks.	Täpsustavad taristuettevõtjad võrgustiku teadaandes, võttes arvesse artiklis 7 osutatud Euroopa läbilaskevõime haldamise raamistikku.
<i>Märkus: „X–m“ tähendab m kuud enne liiklusgraafiku jõustumise kuupäeva (X).</i>	

2. Punkti 1 tabelis esitatud tähtaeg, mille jooksul taotlejad peavad esitama läbilaskevõimega seotud õiguste taotlused, on direktiivi 2012/34/EL artikli 27 lõikes 4 osutatud raudteetaristu läbilaskevõime taotluste esitamise tähtpäev.

5. jagu

Artiklites 33 ja 40 osutatud ajakava läbilaskevõime jaotamisel raamlepingute alusel

Taristuettevõtja järgib järgmist ajakava.

Ajavahemik	Kestus
Raamlepingute standardne kehtivusaeg.	5 aastat.
Läbilaskevõime tehniliste kirjelduste muutmine rongiliinideks.	X-9,5 ja X-7,5 vahel (koos koordineerimisega 4. jaos osutatud iga-aastase jaotamismenetluse raames).
Märkus: „X-m“ tähendab m kuud enne liiklusgraafiku jõustumise kuupäeva (X) vastavalt 4. jaole.	

6. jagu

Artiklites 35 ja 40 osutatud ajakava läbilaskevõime jaotamise jooksval planeerimisel

Taristuettevõtja ja taotlejad järgivad läbilaskevõime jaotamise jooksval planeerimise käigus järgmist ajakava.

Vahe-eesmärk või ajavahemik	Tähtaeg või kestus
Varaseim aeg, mil taotlejad saavad esitada läbilaskevõime taotlusi läbilaskevõime jaotamise jooksval planeerimise käigus.	Neli kuud enne esimest rongi liikumist.
Hiliseim aeg, mil taotlejad saavad esitada läbilaskevõime taotlusi läbilaskevõime jaotamise jooksval planeerimise käigus.	Üks kuu enne esimest rongi liikumist.
Läbilaskevõime jaotamise jooksval planeerimise käigus antud läbilaskevõimega seotud õiguste maksimaalne kestus.	36 kuud alates esimesest rongi liikumisest.
Läbilaskevõime tehniliste kirjelduste muutmine rongiliinideks läbilaskevõimega seotud õiguste jaoks, mis on antud kooskõlas artikli 35 lõike 2 punktiga a.	Täpsustavad taristuettevõtjad, võttes arvesse artiklis 7 osutatud Euroopa läbilaskevõime haldamise raamistikku.
Läbilaskevõime tehniliste kirjelduste muutmine rongiliinideks läbilaskevõimega seotud õiguste jaoks, mis on antud kooskõlas artikli 35 lõike 2 punktiga b.	Täpsustavad taristuettevõtjad, võttes arvesse artiklis 7 osutatud Euroopa läbilaskevõime haldamise raamistikku.
Maksimaalne ajavahemik, mille jooksul taristuettevõtjad peavad ette valmistama läbilaskevõime jaotamise jooksval planeerimise käigus läbilaskevõimega seotud õiguste pakkumise.	15 päeva
<i>Märkus: „X-m“ tähendab m kuud enne liiklusgraafiku jõustumise kuupäeva (X) vastavalt 4. jaole.</i>	

7. jagu

Artiklis 36 ja 40 osutatud läbilaskevõime jaotamise ajakava ühekordse menetluse käigus

Raudteetaristu läbilaskevõime jaotamisel ühekordse menetluse käigus järgib taristuettevõtja järgmist ajakava.

Ajavahemik	Kestus
Maksimaalne ajavahemik, mille jooksul taristuettevõtjad peavad valmistama ette läbilaskevõimega seotud õiguste pakkumise.	Seitse kalendripäeva ja igal juhul 24 tundi enne rongiteenuse algust.

8. jagu

Artiklis 41 osutatud jaotatud läbilaskevõime muutmise ajakava

Raudteetaristu läbilaskevõimega seotud õiguste muutmisel järgib taristuettevõtja järgmist ajakava.

Vahe-eesmärk või ajavahemik	Tähtaeg või kestus
Maksimaalne aeg, mille jooksul taristuettevõtja saab pakkuda alternatiivset läbilaskevõimega seotud õigust, mis hõlmab ühte võrgustikku.	Neli kalendripäeva ja igal juhul 24 tundi enne rongiteenuse algust.
Maksimaalne aeg, mille jooksul asjaomased taristuettevõtjad saavad pakkuda alternatiivset läbilaskevõimega seotud õigust, mis hõlmab mitut võrgustikku.	Kaheksa kalendripäeva ja igal juhul 24 tundi enne rongiteenuse algust.

II LISA

Artiklis 23 osutatud laialdaselt kasutatavaks või
ülekoormatud raudteetaristuks tunnistamise künnised

Kasutamine	Klassifikatsioon	Läbilaskevõime kasutamine	Võrdlusperiood
Ebaühtlane liiklus	Laialdaselt kasutatav	> 85 % teoreetilisest läbilaskevõimest	Üle nelja tunni rohkem kui 200 päeva jooksul aastas.
Ebaühtlane liiklus	Ülekoormatud	> 95 % teoreetilisest läbilaskevõimest	Üle nelja tunni rohkem kui 250 päeva jooksul aastas.
Ühtlane liiklus	Laialdaselt kasutatav	> 90 % teoreetilisest läbilaskevõimest	Üle nelja tunni rohkem kui 200 päeva jooksul aastas.
Ühtlane liiklus	Ülekoormatud	> 95 % teoreetilisest läbilaskevõimest	Üle nelja tunni rohkem kui 250 päeva jooksul aastas.

„Läbilaskevõime kasutamine“ – jaotatud läbilaskevõime või eelmistel liiklusgraafikuperioodidel jaotatud läbilaskevõime, tegelikult liiklevate rongide arvu ja raudteetaristuosa teoreetilise läbilaskevõime suhe artikli 23 lõikes 2 osutatud meetodika alusel.

„Ühtlane liiklus“ – rongidel, mis asuvad asjakohasel lõigul, on üldiselt sarnased läbilaskevõime kasutamise seisukohast olulised omadused, eelkõige kiiruse, peatumismustri ja kiirenduse poolest.

„Ebaühtlane liiklus“ – rongid, mis asuvad asjakohasel lõigul, erinevad läbilaskevõime kasutamise seisukohast oluliste omaduste poolest, eelkõige kiiruse, peatumismustri ja kiirenduse poolest.

III LISA

Artiklis 7 osutatud euroopa läbilaskevõime haldamise raamistiku sisu

Artiklis 7 osutatud Euroopa läbilaskevõime haldamise raamistik sisaldab vähemalt järgmisi elemente.

Element	Viide (viited)
Strateegiliseks planeerimiseks kasutatavate raudteeveoteenuste liigid ja kirjeldus.	Artikli 14 lõige 2
Ühised vahendid, meetodid ja menetluskord läbilaskevõime strateegiliseks planeerimiseks, sealhulgas taristuettevõtjate vaheliseks koordineerimiseks ja sidusrühmadega konsulteerimiseks, sealhulgas läbilaskevõime vajadusest teatamine.	Artikli 14 lõiked 4 ja 10, artiklid 15 ja 16, artikli 19 lõige 1 ja artikkel 57.
Suunised, milles sätestatakse transpordituru analüüsiks kasutatavad menetlused ja meetodid	Artikli 17 lõige 3
Läbilaskevõime pakkumise kava avaldamise vahendid ja taotlejatega konsulteerimise protsess.	Artikli 20 lõige 11
Suunised selliste piirangute määratlemise kohta, mille piires taristuettevõtja võib esitada läbilaskevõime mudeli või läbilaskevõime pakkumise kava, mis erineb saadud sisendist.	Artikli 19 lõige 3, artikli 20 lõige 7
Läbilaskevõime pakkumise kavas esitatud eelnevalt planeeritud läbilaskevõime jaotamise kriteeriumid ja menetlused.	Artikli 22 lõige 4

Element	Viide (viited)
Läbilaskevõime planeerimise objektide tehnilised kirjeldused inimloetavas ja masinloetavas vormingus.	Artikli 22 lõige 5
Raudteetaristu läbilaskevõimsuse kasutamise ühine meetod.	Artikli 23 lõige 2
Raudteeveoteenustega seotud hindamismetoodika ja parameetrite loetelu ning sotsiaal-majanduslikud ja keskkonnakriteeriumid, sealhulgas parameetrite loetelu, parameetrite standardväärtused või standardväärtuste vahemikud.	Artikli 27 lõige 4, artikli 39 lõige 4
Läbilaskevõime tehniliste kirjelduste omadused.	Artikli 28 lõige 1
Kasutamata läbilaskevõimega seotud õiguste tühistamise suhtes kohaldatavad künnise vahemikud.	Artikli 29 lõige 3
Mitme võrgustiku läbilaskevõimega seotud õiguste (sh kvaliteedi miinimumnõuded) jaotamise koordineerimise menetlused ja meetodid.	Artikli 30 lõige 5
Suunised selliste piirangute määratlemise kohta, mis on seotud taotlejate esitatud läbilaskevõime taotluste ja taristuettevõtjate poolt konfliktide lahendamise konsensusliku mehhanismi rakendamise käigus pakutud raudteetaristu läbilaskevõime erinevustega.	Artikli 38 lõige 2
Suunised konfliktide lahendamise konsensusliku mehhanismi kohta konfliktide puhul, mis hõlmavad vähemalt ühte mitme võrgustikuga seotud läbilaskevõime taotlust.	Artikli 38 lõige 7
Menetlused pärast jaotamist tehtud läbilaskevõimega seotud õiguste muudatuste haldamiseks.	Artikli 41 lõige 10
Suunised trahvi kohandamise kohaldamiseks.	Artikli 42 lõige 6
Suunised asjakohase ja korrapärase konsulteerimise kohta huvitatud isikutega Euroopa tasandi ja piiriülestes küsimustes.	Artikli 57 lõige 2

IV LISA

Trahvi miinimum- ja maksimummäär vastavalt artiklile 42.

Trahvi miinimummäär enne võimalikku kohandamist on mõjutatud rongiliinil 1 euro/km.

Trahvi maksimummäär enne võimalikku kohandamist on mõjutatud rongiliinil 8 eurot/km.

V LISA

Direktiivi 2012/34/EL artiklis 27 osutatud võrgustiku teadaande sisu: läbilaskevõime haldamine ja liikluskorraldus

Lisaks direktiivi 2012/34/EL artikli 27 lõikes 2 osutatud elementidele sisaldab nimetatud artiklis osutatud võrgustiku teadaanne järgmist teavet.

- 1) Jagu, milles kirjeldatakse raudteeveo-ettevõtjatele pakutava raudteetaristu omadusi ning sellele juurdepääsu tingimusi. Kõnealuses jaos viidatakse teabele, mis on kättesaadav direktiivi (EL) 2016/797 artiklis 49 osutatud taristuregistris.
- 2) Jagu läbilaskevõime haldamise põhimõtete ja kriteeriumide kohta. Selles määratakse kindlaks raudteeveo-ettevõtjatele pakutava raudteetaristu läbilaskevõime põhinäitajad ning täpsustatakse selle kasutuspiirangud, sealhulgas eeldatav hoolduseks vajalik läbilaskevõime. Selles täpsustatakse ka läbilaskevõime haldamisega seotud menetlus ja tähtajad. See sisaldab läbilaskevõime haldamise menetluses kasutatavaid konkreetseid kriteeriume, eelkõige:
 - a) menetlust, mille kohaselt taotlejatega konsulteeritakse läbilaskevõime strateegilisel planeerimisel ning mille kohaselt taotlejad teavitavad läbilaskevõime vajadusest;

- b) menetlust, mida kasutades taotlejad saavad taristuettevõtjalt läbilaskevõimet taotleda;
- c) taotlejate suhtes kehtivaid nõudeid;
- d) läbilaskevõime strateegilise planeerimise, taotlemise, jaotamise, kohandamise ja ümberkorraldamise ajakava ning menetlust, mida järgitakse ajakava kohta teabe taotlemisel, ning menetlust kavandatud ja erakorraliste hooldustööde ajakava koostamiseks;
- e) artiklis 38 osutatud konfliktide lahendamise konsensuslikku mehhanismi ja artiklis 39 osutatud konfliktide lahendamise ametlikku mehhanismi reguleerivaid põhimõtteid;
- f) läbilaskevõimega seotud õiguste muutmise eest makstava trahvi struktuuri ja suurust;
- g) raudteetaristu laialdase kasutuse või ülekoormuse korral kasutatavat menetlust ja kriteeriume;
- h) üksikasjalikke andmeid raudteetaristu kasutuspiirangute kohta;
- i) selgitust iga artiklis 7 osutatud Euroopa raamistikust kõrvalekaldumise kohta.

- 3) Jagu käitamise, sealhulgas liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje kohta. Selles määratakse kindlaks käesolevas määruses ning direktiivides (EL) 2016/797, (EL) 2016/798 ja 2007/59/EÜ sätestatud nõuete rakendamine, sealhulgas:
- a) käitamismid, sealhulgas eelisõigust käsitlevad reeglid või eelisõiguse põhimõtted liikluskorralduse jaoks, tehniliste, käitus- ja ohutusreeglite ning käituspõlõnaliga seotud reeglite loetelu või viited nendele;
 - b) rakendusmeetmed, sealhulgas reeglid ja tegevuskord häirete ohjamiseks ja kriisiohjeks, käitamisega seotud teabevahetuseks ja andmevahetuseks raudteeveo-ettevõtjate ja muude käitamisega seotud sidusrühmadega;
 - c) toimingutes kasutatavate infosüsteemide loetelu ja viited neile;
 - d) selgitus iga käesoleva määruse artiklis 46 osutatud Euroopa raamistikust kõrvalekaldumise kohta.

- 4) Jagu tulemuslikkuse haldamise põhielementide kohta, sealhulgas eelkõige:
- a) viited tulemuslikkuse eesmärkidele, mis on kindlaks määratud direktiivi 2012/34/EL artikli 8 lõikes 3 osutatud äriplaanis ja kõnealuse direktiivi artiklis 30 osutatud lepingus;
 - b) menetlused eesmärkide saavutamisel tehtud edusammude jälgimiseks ja nende kohta aruannete esitamiseks, tulemuslikkuse puudujääkide põhjuste väljaselgitamiseks koostöös käitamisega seotud sidusrühmadega ning tulemuslikkuse suurendamise parandusmeetmete kavandamiseks ja rakendamiseks;
 - c) selgitus iga käesoleva määruse artiklis 52 osutatud Euroopa raamistikust kõrvalekaldumise kohta.
-

VI LISA

Artiklis 46 osutatud Euroopa piiriülese liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje koordineerimise raamistiku sisu

Euroopa piiriülese liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje koordineerimise raamistik peab sisaldama vähemalt järgmist.

Element	Viide (viited)
Liikluskorralduse ja häirete ohjamise reeglid ja tegevuskord, mida taristuettevõtjad peavad liikluskorralduse reeglite ja tegevuskorra kehtestamisel arvesse võtma.	Artikkel 45
Ühised reeglid ja tegevuskord liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje koordineerimiseks taristuettevõtjate vahel ning käitamisega seotud sidusrühmadega.	Artikkel 44, artikkel 45, artikli 46 lõiked 1 ja 4, artikkel 47 ja artikkel 48
Suunised läbilaskevõime haldamise ja jaotamise kohta raudteevõrgustiku häirete ja kriisiolukordade korral.	Artikli 43 lõige 2
Piiriülese liikluse korraldamisega seotud käitamisega seotud sidusrühmade kohustuste kindlaksmääramine kokkulepitud töökorralduse, vahe-eesmärkide ja liideste kogumi alusel.	Artikkel 47
Taristuettevõtjate, käitamisega seotud sidusrühmade ja muude asjaomaste sidusrühmade, eelkõige ametiasutuste vahelise suhtluse ja teabevahetuse menetlused, reeglid, vahendid ja liidesed, sealhulgas ühtlustatud digivahendid ja -liidesed.	Artikkel 47, artikkel 50 ja artikkel 66

Element	Viide (viited)
Põhimõtted spetsiaalsete koordineerimisrühmade loomiseks seoses liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohjega.	Artikli 55 lõige 2
Simulatsioonide ja koolituste kord, eelkõige seoses häirete ja kriisiolukordadega.	Artikli 49 lõige 7
Ühine meetod kestuse ja liiklusele avalduva tõenäolise mõju tingimuste prognoosimiseks ning võrgustiku koordinaatori juhtumiaruande sisu.	Artikli 48 lõige 7
Suunised, mille eesmärk on tagada asjakohane ja korrapärane konsulteerimine huvitatud isikutega Euroopa tasandi ja piiriülestes küsimustes.	Artikli 57 lõige 2

VII LISA

Artiklis 48 osutatud raudteevõrgustiku häired

Vahejuhtumi liik	Hinnanguline tõenäoline kestus	Hinnanguline tõenäoline mõju
Raudteevõrgustiku häire	Rongide kasutamiseks vajaliku olemasoleva läbilaskevõime vahejuhtumi-eelse taseme taastamiseks kulub kolm või enam päeva.	– 50 % või enam rongidest mõjutatud lõigul, mida käitatakse ühes võrgustikus, vajab käitamisega seotud käsitlemist. – Vähem kui 50 % rongidest mõjutatud lõigul, mida käitatakse rohkem kui ühes võrgustikus, vajab või eeldatavasti vajab käitamisega seotud käsitlemist.
Mitme võrgustikuga seotud häire	Rongide kasutamiseks vajaliku olemasoleva läbilaskevõime vahejuhtumi-eelse taseme taastamiseks kulub kolm või enam päeva.	– 50 % või enam rongidest mõjutatud lõigul, mida käitatakse rohkem kui ühes võrgustikus, vajab või eeldatavasti vajab käitamisega seotud käsitlemist.

VIII LISA

Artiklis 52 osutatud euroopa tulemushindamise raamistiku sisu

Tulemusvaldkond	Asjakohased küsimused (soovituslik)
Raudteetaristu ja seadmed	<ul style="list-style-type: none">– Füüsilise raudteetaristu ja selle seadmete läbilaskevõime ja suutlikkus, sealhulgas TEN-T standardite kasutuselevõtt.– Raudteetaristu läbilaskevõime või suutlikkuse vähenemine raudteetaristu uuendamise, hoolduse või remondi edasilükkamise tõttu.
Raudteetaristu läbilaskevõime	<ul style="list-style-type: none">– Läbilaskevõime pakkumine kvantiteedi ja kvaliteedi osas.– Läbilaskevõime kasutamine, vaba läbilaskevõime liikluse kasvuga toimetulekuks.– Kooskõla olemasoleva (planeeritud või planeerimata) läbilaskevõime ja turuvajaduste vahel ühe võrgustiku ja mitut võrgustikku hõlmaval tasandil.– Läbilaskevõime pakkumise stabiilsus, eelkõige seoses raudteetaristutöödega.– Ülekoormatud raudteetaristu.– Rongide kavandatud liikumispausid piirijaamades.
Liikluskorraldus	<ul style="list-style-type: none">– Eri liiki raudteeveoteenuste täpsus/hilinemine lähtekohas, vahepeatustes ja sihtkohas ning käitamise seisukohast olulistest kohtades.– Rongi väljumise tühistamised.– Rongide tegelikud liikumispausid piirijaamades.

Tulemusvaldkond	Asjakohased küsimused (soovituslik)
Häirete ohjamine ja kriisiohje	<ul style="list-style-type: none"> – Sellise liikluse osakaal, mille marsruuti saab häire või kriisi ajal ümber suunata või ümber korraldada. – Raudteeliikluse häirete mõju, mis avaldub hilineemiste ja tühistamistena. – Häirete mõju raudteeveoteenuste osutajatele ja nende klientidele. – Tekkinud konkreetsed probleemid (kvalitatiivne).
Digiteenuste, -vahendite ja -liideste kasutuselevõtt ja toimivus	<ul style="list-style-type: none"> – Läbilaskevõime haldamise, liikluskorralduse ja häirete ohjamisega seotud menetluste toetamine. – Esitatud teabe ja andmete täielikkus ja kvaliteet ning lihtne juurdepääs käitamisega seotud sidusrühmadele. – Sobivus Euroopa arhitektuuriga, mis on kujundatud Euroopa Raudtee Ühissettevõttes, ja asjakohaste tehniliste kirjeldustega vastavalt direktiivile (EL) 2016/797.
Vastavus määrusele, regulatiivne järelevalve	<ul style="list-style-type: none"> – Protsessinäitajad, millega jälgitakse reeglite ja tegevuskorra järgimist. – Reguleerivatele asutustele ja ENRRB-le esitatud kaebused.
Liikluskorralduse, häirete ohjamise ja kriisiohje (sealhulgas käitamisega seotud sidusrühmade vahelise koordineerimise) tulemuslikkuse läbivaatamise kord.	
Suunised, mille eesmärk on tagada asjakohane ja korrapärase konsulteerimine huvitatud isikutega Euroopa tasandi ja piiriülestes küsimustes, nagu on osutatud artikli 57 lõikes 2.	

IX LISA

Artikli 50 kohane käitamisega seotud sidusrühmadele esitatav teave

Käesoleva määruse artikli 50 kohaselt esitatakse järgmine teave, mis on vajaduse korral esitatud kooskõlas direktiiviga (EL) 2016/797 ja selle alusel vastu võetud asjakohaste rakendusaktidega ning võttes arvesse sidusrühmade vastavaid kohustusi, millele on osutatud komisjoni rakendusmääruses (EL) 2026/253¹.

Taristuettevõtja esitatav teave:

- rongi number
- rongi käsitlev aruandlus
- liini eraldamine
- rongi sõiduandmed ja rongi sõiduprognoos
- teave teenuse häirete kohta
- andmevahetus kvaliteedi parandamiseks

¹ Komisjoni 6. veebruari 2026. aasta rakendusmäärus (EL) 2026/253, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi telemaatikarakenduste allsüsteemi tehnilist kirjeldust andmete jagamise koostalitlusvõime tagamiseks raudteetranspordis (telemaatika KTK) ning millega tunnistatakse kehtetuks määrused (EL) nr 454/2011 (reisijateveoteenuste telemaatikarakenduste KTK) ja (EL) nr 1305/2014 (kaubaveoteenuste telemaatikarakenduste KTK) (ELT L, 2026/253, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/253/oj).

Muude käitamiseiga seotud sidusrühmade esitatav teave:

- saatekirja andmed
 - liinitaotlus
 - rongi ettevalmistamine
 - rongi sõiduandmed ja rongi sõiduprognoos
 - teave teenuse häirete kohta
 - saadetise eeldatav väljumisaeg (ETD), eeldatav vahetusaeg (ETI), eeldatav saabumisaeg (ETA)
 - vaguni liikumine
 - andmevahetus kvaliteedi parandamiseks
-

X LISA

Vastavustabelid

1. Direktiivist 2012/34/EL välja jäetud sätete vastavustabel

Direktiiv 2012/34/EL	Käesolev määrus
Artikli 2 lõige 6	Artikli 40 lõige 2
Artikli 3 punkt 20	Artikkel 23 ja II lisa
Artikli 3 punkt 22	Artiklid 38 ja 39
Artikli 3 punkt 23	Artikli 5 punkt 6 ja artikkel 33
Artikli 3 punkt 27	Artikli 5 punkt 9
Artikli 3 punkt 28	Artikli 5 punkt 14
Artikli 7b lõige 1	Artikli 3 lõige 1
Artikli 7b lõige 2	Artikli 3 lõige 3
Artikli 7b lõige 3	Artikli 3 lõige 4 ja artikli 2 lõike 4 punkt b
Artikkel 36	Artikkel 42
Artikli 38 lõige 1	Artikli 28 lõike 1 teine lõik ja artikli 28 lõige 5
Artikli 38 lõige 2	Artikli 28 lõige 3
Artikli 38 lõige 3	Artikli 28 lõige 4
Artikli 38 lõige 4	Artikli 28 lõige 7
Artikli 39 lõige 1	Artikli 13 lõige 3
Artikli 39 lõige 2	Artikli 3 lõige 2
Artikli 40 lõige 1	Artikkel 16, artikkel 30 ja artikkel 55
Artikli 40 lõige 2	Artikli 58 lõige 10, artikli 61 lõige 2, artikli 67 lõige 1 ning artikli 68 lõiked 1 ja 7

Direktiiv 2012/34/EL	Käesolev määrus
Artikli 40 lõige 3	Artikli 58 lõiked 3 ja 8
Artikli 40 lõige 4	Artikli 56 lõige 1
Artikli 40 lõige 5	
Artikli 41 lõige 1	Artikli 8 lõige 1
Artikli 41 lõige 2	Artikli 8 lõige 2
Artikli 41 lõige 3	Artikli 8 lõige 3
Artikli 42 lõige 1	Artikli 33 lõige 1
Artikli 42 lõige 2	Artikli 33 lõige 6
Artikli 42 lõige 3	Artikli 33 lõige 7
Artikli 42 lõige 4	Artikli 33 lõige 7
Artikli 42 lõige 5	Artikli 33 lõige 8 ja I lisa 5. jagu
Artikli 42 lõige 6	Artikli 33 lõige 9
Artikli 42 lõige 7	Artikli 33 lõige 11
Artikli 42 lõige 8	Artikli 33 lõige 12
Artikli 43 lõige 1	Artikli 40 lõige 1, artikli 34 lõiked 5, 6 ja 7, artikli 35 lõiked 1 ja 2 ning I lisa 2., 4., 5., 6. ja 7. jagu
Artikli 43 lõige 2	Artikli 11 lõige 9, artikli 13 lõige 2, artikli 23 lõige 9, artikli 40 lõige 3 ja artikli 41 lõige 11
Artikli 43 lõige 3	
Artikli 44 lõige 1	Artikli 28 lõige 1
Artikli 44 lõige 2	Artikli 34 lõiked 6 ja 7
Artikli 44 lõige 3	Artikli 33 lõige 4
Artikli 44 lõige 4	Artikkel 30 ja artikli 66 lõige 5

Direktiiv 2012/34/EL	Käesolev määrus
Artikli 45 lõige 1	Artikli 34 lõige 1
Artikli 45 lõige 2	Artikkel 27
Artikli 45 lõige 3	Artikli 34 lõige 9
Artikli 45 lõige 4	Artikli 34 lõige 10
Artikli 46 lõige 1	Artikli 38 lõige 1
Artikli 46 lõige 2	Artikli 38 lõige 2
Artikli 46 lõige 3	Artikli 38 lõige 3
Artikli 46 lõige 4	Artikli 38 lõige 4
Artikli 46 lõige 5	Artikli 38 lõige 2
Artikli 46 lõige 6	Artikkel 39
Artikli 47 lõige 1	Artikli 23 lõige 1 ja II lisa
Artikli 47 lõige 2	Artikli 23 lõige 5
Artikli 47 lõige 3	Artikli 27 lõige 1
Artikli 47 lõige 4	Artikli 9 lõiked 1 ja 2, artikli 13 lõige 3
Artikli 47 lõige 5	Artikli 9 lõige 1 ja artikkel 35
Artikli 47 lõige 6	Artikli 23 lõige 6
Artikli 48 lõige 1	Artikli 36 lõige 1
Artikli 48 lõige 2	Artikli 20 lõige 5
Artikli 49 lõige 1	Artikli 26 lõige 1
Artikli 49 lõige 2	Artikli 26 lõige 2
Artikli 49 lõige 3	Artikli 26 lõige 3
Artikli 50 lõige 1	Artikli 24 lõige 1
Artikli 50 lõige 2	Artikli 24 lõige 2

Direktiiv 2012/34/EL	Käesolev määrus
Artikli 50 lõige 3	Artikli 24 lõige 1
Artikli 51 lõige 1	Artikli 23 lõige 1
Artikli 51 lõige 2	Artikli 25 lõiked 1 ja 2
Artikli 51 lõige 3	Artikli 25 lõige 4
Artikli 51 lõige 4	Artikli 25 lõige 5
Artikli 52 lõige 1	Artikli 14 lõige 9
Artikli 52 lõige 2	Artikli 29 lõige 3
Artikli 53 lõige 1	Artikli 37 lõige 1
Artikli 53 lõige 2	Artikli 11 lõiked 2 ja 4 ning artikli 37 lõige 3
Artikli 53 lõige 3	Artikli 10 lõige 1
Artikli 54 lõige 1	Artikli 45 lõige 3
Artikli 54 lõige 2	Artikli 45 lõige 5
Artikli 54 lõige 3	Artikli 45 lõige 7

2. Vastavustabel määruse (EL) nr 913/2010 kohta

Määrus (EL) nr 913/2010	Käesolev määrus
Artiklid 1–7	
Artikkel 8	Artikli 58 lõiked 1–7, 9, 10 ja 11 ning artikli 60 lõike 1 punktid a, b, c ja g ning artikli 60 lõige 2
Artikli 9 lõige 1	artikli 16 lõige 1, artikli 24 lõiked 3 ja 4, artikli 25 lõige 3 ja artikkel 61
Artikli 9 lõike 1 punktid a, c, d ja e, artikli 9 lõiked 2–5	
Artikli 9 lõike 1 punkt b	Artikkel 17 ning artikli 24 lõiked 3 ja 4
Artikkel 10	
Artikkel 11	Artikli 58 lõiked 1–7, 9, 10 ja 11
Artiklid 12–18	
Artikkel 19	Artikkel 51 ning artikli 70 lõiked 7 ja 8
Artiklid 20–25	