EIROPAS
KOMISIJA

Strasbūrā, 11.7.2023.
COM(2023) 443 final

2023/0271 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

par dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanu vienotajā Eiropas dzelzceļa telpā un ar ko groza Direktīvu 2012/34/ES un atceļ Regulu (ES) Nr. 913/2010

(Dokuments attiecas uz EEZ)

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

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Dzelzceļš ir videi draudzīgs transporta veids. 2020. gadā dzelzceļa transports veidoja 5,1 % no pasažieru pārvadājumu apjoma starp ES valstīm un 11,5 % no kravu pārvadājumu apjoma starp ES valstīm, bet tikai 0,4 % no ES transporta radītajām siltumnīcefekta gāzu emisijām. Tas tāpēc, ka dzelzceļa transports ir tik energoefektīvs — tas patērē tikai 1,9 % no transporta kopējā enerģijas patēriņa —, un tāpēc, ka lielākajai daļai dzelzceļa satiksmes izmanto elektrificētas līnijas. Dzelzceļa transports ir tik videi draudzīgs, un tam ir tik daudz citu priekšrocību (piemēram, augstais drošuma līmenis), ka tas konsekventi veicināts ES politikas līmenī.

Šis priekšlikums ir Eiropas zaļā kursa un Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijas pamatdarbība. Tā galvenais mērķis ir izveidot satvaru, kas ļautu efektīvāk pārvaldīt dzelzceļa infrastruktūras jaudu un satiksmi un tādējādi uzlabotu pakalpojumu kvalitāti un palielinātu satiksmi dzelzceļa tīklā. Ir svarīgi sasniegt šo mērķi, lai nodrošinātu, ka transporta nozare veicina dekarbonizāciju.

Lai garantētu augsta līmeņa koordināciju, kas vajadzīga drošai ekspluatācijai un tīkla efektīvai izmantošanai, infrastruktūras pārvaldītājiem dzelzceļa satiksme un jauda ir jāpārvalda rezultatīvi. Šāda pārvaldība galvenokārt notiek valstu tīklu līmenī. Tajā pašā laikā pārrobežu dzelzceļa pakalpojumiem ir vajadzīga labāka koordinācija starp tīkliem, nekā tas bieži vērojams pašlaik. Šajā nolūkā priekšlikumā tiks noteikti mehānismi koordinācijai starp valstu infrastruktūras pārvaldītājiem un citiem dalībniekiem, kas iesaistīti pārrobežu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanā. Priekšlikums ļaus rezultatīvāk sadalīt dzelzceļa infrastruktūras jaudu, ieviešot procesa elastību un piešķirot infrastruktūras pārvaldītājiem lielāku lomu transporta vajadzību noteikšanā. Piemēram, infrastruktūras pārvaldītāji varēs rezervēt daļu jaudas vēlākai sadalei. Tam būs pozitīva ietekme uz dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem, kurus ne vienmēr var ieplānot pietiekami savlaicīgi, lai tie atbilstu plānotajam gada kustības grafikam. Ar priekšlikumu tiks ieviesti stimuli gan infrastruktūras pārvaldītājiem, gan dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ievērot saistības attiecībā uz jaudu un izvairīties no īsā laikā veiktām izmaiņām, kas pretējā gadījumā negatīvi ietekmētu citus tīkla lietotājus. Ar jaudu saistīto procesu digitalizācija palīdzēs padarīt pakalpojumus efektīvākus un uzlabot to kvalitāti. Tas arī nodrošinās infrastruktūras pārvaldītājiem instrumentus rīcībai neparedzētu notikumu gadījumā. Priekšlikuma mērķis ir nodrošināt, ka digitalizācijas process visās dalībvalstīs ir saskaņots un nodrošina labāk koordinētus dzelzceļa pakalpojumus visā ES.

• Saskanība ar spēkā esošajiem noteikumiem konkrētajā politikas jomā

Ar priekšlikumu tiek grozīti noteikumi par dzelzceļa infrastruktūras jaudas un satiksmes pārvaldību, dzelzceļa transporta darbības rezultātu uzraudzību, ieinteresēto personu koordināciju un jaudas iedalīšanu dzelzceļa satiksmei kā intermodālo pārvadājumu ķēdes daļai. Tāpēc tajā galvenā uzmanība pievērsta dzelzceļa tirgum un dzelzceļa pārvadājumiem, ko reglamentē Direktīva 2012/34/ES. Priekšlikums attiecas uz dzelzceļa pārvadājumu būtisku aspektu — dzelzceļa infrastruktūras jaudas plānošanu un sadali, uz ko pašlaik attiecas divi tiesību akti: Direktīva 2012/34/ES un Regula (ES) Nr. 913/2010. Tas arī paredz dzelzceļa pakalpojumu ciešāku koordināciju visā ES un pienācīgu regulatīvo uzraudzību. Tas atbilst Direktīvā 2012/34/ES noteiktajiem svarīgajiem principiem, tādiem kā dzelzceļa

infrastruktūras pārvaldītāju neatkarība, infrastruktūras pārvaldības nodalīšana no dzelzceļa transporta pakalpojumu sniegšanas, vieglāka nediskriminējoša piekļuve dzelzceļa infrastruktūrai un dzelzceļa apkalpes vietām, maksas iekasēšana par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu un dzelzceļa tirgus uzraudzība. Ar priekšlikumu tiks atcelta un aizstāta Regula (ES) Nr. 913/2010 un attiecīgi noteikumi par jaudas pārvaldību no Direktīvas 2012/34/ES tiks pārcelti uz jauno regulu.

Transporta infrastruktūras plānošanas aspekti, uz kuriem attiecas Regula (ES) Nr. 913/2010, ir iekļauti Komisijas 2021. gadā publicētajā pārskatītas *TEN-T* regulas priekšlikumā.

Priekšlikums papildina vairākus ES dzelzceļa un ES transporta politikas aspektus. Tie ietver dzelzceļa tirgus politiku, kas izklāstīta Direktīvā 2012/34/ES un Kopienas vadlīnijās valsts atbalstam dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, transporta infrastruktūras politiku, kuras pamatā ir *TEN-T* regula, dzelzceļa savstarpēju izmantojamību, kas noteikta Savstarpējās izmantojamības direktīvā un attiecīgajās dzelzceļa savstarpējas izmantojamības tehniskajās specifikācijas, kā arī intermodālo pārvadājumu politiku, ko īsteno ar Kombinēto pārvadājumu direktīvu un citiem instrumentiem.

- Saskanība ar citām Savienības politikas jomām

Paziņojumā par Eiropas zaļo kursu tika apstiprināts ES mērķis līdz 2050. gadam panākt klimatneitralitāti un nepieciešamība līdz 2050. gadam samazināt transporta emisijas par 90 %. Parlaments aicināja veikt stingrākus pasākumus, lai stimulētu multimodālo pārvadājumu izmantošanu, un būtisku daļu no 75 % iekšzemes kravu, ko patlaban pārvadā pa autoceļiem, novirzīt uz dzelzceļu un iekšzemes ūdensceļiem, atzīstot, ka "[t]am būs vajadzīgi pasākumi dzelzceļa [..] pārvaldības uzlabošanai un jaudas palielināšanai." Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijas atskaites punkti ietvēra dzelzceļa kravu pārvadājumu apjoma pieaugumu par 50 % līdz 2030. gadam un 100 % pieaugumu līdz 2050. gadam, kā arī pasažieru ātrgaitas pārvadājumu apjoma divkāršošanu līdz 2030. gadam un trīskāršošanu līdz 2050. gadam. Stratēģijā minēta nepieciešamība stiprināt pārrobežu koordināciju un sadarbību starp dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem, labāk pārvaldīt dzelzceļa tīklu kopumā un izmantot jaunas tehnoloģijas, lai palielinātu dzelzceļa kravu pārvadājumu apjomu. Stratēģijā Komisija paziņoja, ka tā ierosinās pārskatītus noteikumus par dzelzceļa jaudas sadali saskaņā ar pašreizējām dzelzceļa nozares iniciatīvām. Komisija savus nodomus sīkāk izklāstīja Rīcības plānā tālsatiksmes un pārrobežu pasažieru dzelzceļa pakalpojumu veicināšanai, paziņojot, ka izstrādās iniciatīvu, kuras mērķis ir uzlabot jaudas sadales un satiksmes pārvaldības procesus, lai labāk koordinētu jaudas sadali kopējā dzelzceļa sistēmā, aptverot gan pasažieru, gan kravu pārvadājumu pakalpojumus.

Iniciatīva arī palīdz sasniegt 13. ilgtspējīgas attīstības mērķi ("Veikt steidzamus pasākumus, lai cīnītos pret klimata pārmaiņām un to ietekmi"), jo labāka jaudas pārvaldība veicinās dzelzceļa pakalpojumu attīstību un ļaus tos labāk pielāgot klientu vajadzībām. Tas palielinās dzelzceļa kā videi draudzīga transporta veida pieejamību un izmantošanas apjomu.

Šis tiesību akta priekšlikums ir daļa no kravu pārvadājumu zaļināšanas tiesību aktu priekšlikumu paketes, kas aptver vairākus transporta veidus. Minētā pakete ir būtisks Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijas nodevums, un tā ir daļa no Komisijas 2023. gada darba programmas. Tās mērķis ir turpināt kravu pārvadājumu dekarbonizāciju, veicināt intermodālos pārvadājumus un pabeigt vienotās Eiropas dzelzceļa telpas izveidi. Papildus šim priekšlikumam pakete ietver:

– Kombinēto pārvadājumu direktīvas (Padomes Direktīva 92/106/EEK) pārskatīšanu,

– Svara un gabarītu direktīvas (Padomes Direktīva 96/53/EK) pārskatīšanu,

– priekšlikumu iniciatīvai “CountEmissions EU” par emisiju uzskaites saskaņošanu transporta nozarē.

Ar šo tiesību akta priekšlikumu ieviestie pasākumi papildinās dzelzceļa infrastruktūras jaudas uzlabojumus, kas paredzēti ierosinātajā *TEN-T* regulas pārskatīšanā. Minētā pārskatīšana ietver trūkstošo *TEN-T* dzelzceļa tīkla posmu pabeigšanu, Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas paātrinātu ieviešanu un tādu dzelzceļa infrastruktūras prasību pievienošanu, kuras attiecas uz intermodāliem pārvadājumiem. Tajā pašā laikā pasākumi, kuru mērķis ir novērst šķēršļus savstarpējai izmantojamībai, arī turpmāk tiks īstenoti kā daļa no vienotās Eiropas dzelzceļa telpas tehniskā pīlāra.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

• Juridiskais pamats

Priekšlikuma juridiskais pamats ir Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 91. pants. Transports ir dalītas kompetences politikas joma. Tas nozīmē, ka ES un tās dalībvalstis var izstrādāt un pieņemt juridiski saistošus tiesību aktus transporta jomā. Dalībvalstis īsteno savu kompetenci, ja ES neīsteno vai ir nolēmusi neīstenot savu kompetenci.

• Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)

ES jau ir pieņēmusi tiesību aktus par dzelzceļa infrastruktūras jaudas pārvaldību un dzelzceļa satiksmes pārvaldību: Direktīvu 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (jo īpaši tās IV nodaļa), un Regulu (ES) Nr. 913/2010 par dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoriem (jo īpaši tās IV nodaļa). Tas atspoguļo politikas mērķi izveidot vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, kurā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi spēj sniegt transporta pakalpojumus — arī pārrobežu pakalpojumus — arvien integrētākā un savstarpēji izmantojamākā tīklā.

ES rīcība ir nepieciešama, lai ES tiesību aktos novērstu šķēršļus, kas kavē nozares iniciatīvu īstenošanu jaudas pārvaldības modernizēšanai. Stimulus un darbības uzlabošanas shēmas principā varētu pārkārtot valsts līmenī, taču tās nebūtu pietiekami plašas, lai risinātu pārrobežu problēmas. Rezultatīvāku starptautisko koordināciju nevar panākt bez skaidrām juridiskām tiesībām un pienākumiem, kas vismaz zināmā mērā ir jāsaskaņo visā ES. Visbeidzot, ja digitālo rīku saskaņotības/sadarbspējas trūkums netiks risināts ES līmenī, tas varētu izraisīt atšķirīgu un nesaderīgu sistēmu ieviešanu dažādās dalībvalstīs.

ES rīcība ļaus ieviest rezultatīvus un efektīvus instrumentus, ar ko koordinēt stratēģisko infrastruktūras jaudas plānošanu, novērst iespējamos trūkumus regulatīvo iestāžu pilnvarās attiecībā uz pārrobežu dzelzceļa satiksmi un ieviest saskaņotus noteikumus, kas stimulētu jaudas pieprasījumu anulēšanas un grozīšanas gadījumu skaita samazināšanu.

• Proporcionalitāte

Šī intervence novērš ES jaudas pārvaldības noteikumu trūkumus, kas konstatēti Regulas (ES) Nr. 913/2010 par dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoriem (*RFC* regula) izvērtējumā. Tos var novērst tikai ES līmenī. Politikas risinājumi attiecas uz tādiem jautājumiem kā jaudas un satiksmes pārvaldības pārrobežu koordinācija, infrastruktūras darbi un darbības uzlabošanas shēmas (šie jautājumi ietekmē pārrobežu satiksmi un tāpēc nav risināmi valsts vai divpusējā līmenī), kā arī to regulatīvo uzraudzību. Ierosinātā regula stiprinās pārrobežu koordināciju gan attiecībā uz infrastruktūras pārvaldītājiem, gan dzelzceļa transporta regulatīvajām iestādēm,

taču atbildība par jaudas sadali uzticēta valstu infrastruktūras pārvaldītājiem. Ietekmes novērtējumā tika noraidīti radikālāki risinājumi, kas ietvertu vairāku jaudas pārvaldības procesa daļu centralizāciju.

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Tiesību akta priekšlikuma mērķis ir uzlabot pašreizējo dzelzceļa jaudas sadales satvaru un ieviest jaunus noteikumus un procedūras attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras jaudas pārvaldību un dzelzceļa satiksmes pārvaldību saistībā ar iekšzemes un starptautiskajiem dzelzceļa pakalpojumiem, tajā skaitā krīzes vadību un darbības rezultātu pārvaldību. Lai to panāktu, ar tiesību akta priekšlikumu tiks atcelta *RFC* regula un Direktīvas 2012/34/ES noteikumi par dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali[1]. Pārskatīti noteikumi un procedūras, kas reglamentē dzelzceļa infrastruktūras jaudas pārvaldību un dzelzceļa satiksmes pārvaldību, tiks ieviesti regulas veidā.

Regula, kas nosaka saskaņotu un tieši piemērojamu dzelzceļa infrastruktūras jaudas un dzelzceļa satiksmes pārvaldības regulējumu, iniciatīvas mērķu sasniegšanai ir piemērotāks tiesību akta veids nekā direktīva. Regula novērsīs valstu noteikumu un prakses atšķirības, kas pašlaik kavē dzelzceļa infrastruktūras jaudas efektīvu izmantošanu, jo īpaši pārrobežu līnijās. Tā arī nodrošinās priekšlikumā paredzēto jauno pasākumu vienādu īstenošanu vienotajā Eiropas dzelzceļa telpā. Tas ir īpaši svarīgi un būtiski, jo pārrobežu dzelzceļa pakalpojumiem (jo sevišķi dzelzceļa kravu pārvadājumiem) kaitē zema uzticamība, punktualitāte un prognozējamība.

3. *EX POST* IZVĒRTĒJUMU, APSPRIEŠANOS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI

- ***Ex post* izvērtējumi / spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaudes**

Komisija 2018. gadā sagatavoja ziņojumu par *RFC* regulas piemērošanu[2], kam 2021. gadā sekoja izvērtējums[3].

Izvērtējuma vispārējie secinājumi ir tādi, ka koridoru struktūras tiek izmantotas ierobežoti un dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoru un pārējā tīkla jaudas atsevišķa pārvaldība nav efektīva. Kopumā izvērtējumā secināts, ka, raugoties vispārīgi, *RFC* regulas mērķi nav sasniegti.

Izvērtējumā tika konstatēti četri galvenie *RFC* regulas un tās piemērošanas trūkumi.

Pirmkārt, vienas pieturas aģentūras un iepriekš sagatavotus vilcienu ceļus izmantoja mazāk, nekā gaidīts. Vienas pieturas aģentūru pieeja nedeva rezultātus, jo tā sašaurināja koordinācijas tvērumu, attiecinot to tikai uz atsevišķiem koridoriem, nevis uz visu dzelzceļa tīklu. Tas nozīmēja, ka kravu pārvadājumu operatoriem joprojām bija jāsadarbojas ar atsevišķiem infrastruktūras pārvaldītājiem, ja tie vēlējās nodrošināt vilcienu ceļu, kas ietvēra arī daļas ārpus koridora līnijām. Tādējādi tā vietā, lai vienkāršotu procesu, vienas pieturas aģentūras veidoja papildu administratīvo līmeni.

---

1 Jo īpaši Direktīvas 2012/34/ES IV nodaļas 3. iedaļa.

2 COM(2018) 189 final, 2018. gada 16. aprīlis. Pirms ziņojuma tika sagatavots Eiropas Revīzijas palātas ziņojums (Eiropas Revīzijas palāta, "Dzelzceļa kravu pārvadājumi ES: pareizais ceļš vēl nav atrasts", Īpašais ziņojums Nr. 8, Luksemburga, Eiropas Savienības Publikāciju birojs, 2016. g.).

3 SWD(2021) 134 final, 2021. gada 2. jūnijs.

Otrkārt, *RFC* regula nerisināja vajadzību saskaņot instrumentus un procedūras, ko dzelzceļa infrastruktūras jaudas pārvaldībai izmanto valstu līmenī. Tas būtu palīdzējis uzlabot pārrobežu dzelzceļa kravu pārvadājumu infrastruktūras jaudas pārvaldību. *RFC* regulā nebija noteikts pienākums izmantot īpašus digitālos rīkus, un lietotne *Path Coordination System*, ko bija izstrādājušas dzelzceļa nozares ieinteresētās personas un kas tika ieviesta, lai atbalstītu koordināciju starp dzelzceļa infrastruktūras jaudas pieprasījuma pieteikumu iesniedzējiem un vienas pieturas aģentūrām, nodrošināja vien nepilnīgu risinājumu.

Treškārt, ieinteresētās personas nepietiekami rūpīgi uzraudzīja dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu darbības rezultātus, lai izstrādātu un īstenotu iedarbīgus darbības uzlabošanas plānus. *RFC* regulā ir skaidri noteikts, ka darbības rezultātu uzraudzība ir kravu pārvadājumu koridoru apsaimniekotājvalžu uzdevums, taču izvērtējums parādīja, ka darbības rezultātu uzraudzībā netika pienācīgi ņemti vērā vairāki svarīgi aspekti, piemēram, punktualitāte "no durvīm līdz durvīm".

Visbeidzot, panākumi satiksmes pārvaldības un koordinācijas ar kravas termināļiem uzlabošanā bija nelieli. Lai iekrautu un izkrautu kravu, kravas vilcieniem ir vajadzīga jauda noteiktos objektos, ko sauc par termināļiem. Viena no galvenajām problēmām ir koordinācijas un saskaņotības trūkums starp dzelzceļa tīklā pieejamo jaudu un jaudu pieejamību termināļos. Lai to risinātu, ar *RFC* regulu koridoru apsaimniekotājvaldēm tika uzdots izveidot termināļu operatoru padomdevēju grupa un izstrādāt un īstenot procedūras jaudas koordinācijai starp termināļiem un dzelzceļa tīklu. Tomēr šķiet, ka terminālu operatoriem bija visai ierobežota ietekme uz koridoru apsaimniekotājvalžu lēmumiem. Tāpēc koordinācija ar termināļiem nav optimāla, un rezultātā kravas vilcienu kustība nav pietiekami punktuāla un uzticama.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Komisija aktīvi sadarbojās ar ieinteresētajām personām un rīkoja visaptverošas apspriešanās visā ietekmes novērtējuma procesā.

Apspriešanās notika 2022. gadā. Tā ietvēra šādus pasākumus:

– apspriešanās par uzaicinājumu iesniegt atsauksmes[4],

– atklāta sabiedriskā apspriešana[5],

– divas ārēju darbuzņēmēju organizētas fokusa grupu sanāksmes,

– ārēju darbuzņēmēju organizēti apsekojumi un intervijas,

– divi pasākumi ar ieinteresēto personu dalību: viens ar infrastruktūras pārvaldītājiem (ko organizēja Komisija ar *PRIME*[6] starpniecību) un otrs ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem (ko organizēja Komisija, izmantojot Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu dialoga platformu[7]).

---

4 Dzelzceļa satiksmes īpatsvara palielināšana starptautiskajos kravu un pasažieru pārvadājumos (europa.eu);

5 Dzelzceļa satiksmes īpatsvara palielināšana starptautiskajos kravu un pasažieru pārvadājumos (europa.eu);

6 Eiropas Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju platforma (*PRIME*) sadarbībai starp infrastruktūras pārvaldītājiem un Komisijas dienestiem.

7 Forums dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kurā piedalās Komisijas dienesti un Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra.

Aptaujāto ieinteresēto personu vidū bija dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāji, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi (gan pasažieru, gan kravu pārvadājumu uzņēmumi), dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoru valžu un apsaimniekotājvalžu locekļi, termināļu operatori, ekspeditori, dalībvalstu dzelzceļa ministriju, valstu dzelzceļa transporta regulatīvo iestāžu, nevalstisko organizāciju un akadēmisko aprindu pārstāvji, kā arī pilsoņi.

Apspriešanās pasākumu rezultāti tika izmantoti, lai novērtētu iniciatīvas atbalsta vispārējo līmeni un to, cik būtiskas ir konstatētās problēmas, kuras paredzēts risināt ar tiesību akta priekšlikumu, lai novērtētu paredzēto politikas pasākumu būtiskumu un atbalsta līmeni, kā arī sniegtu papildu ekspertu ieguldījumu pasākumu ekonomiskās, sociālās un vidiskās ietekmes novērtēšanā.

Atbildes uz uzaicinājumu iesniegt atsauksmes un atklāto sabiedrisko apspriešanu liecināja, ka lielākā daļa respondentu piekrīt konstatētajām problēmām un ka iniciatīvai kopumā ir plašs atbalsts ieinteresēto personu vidū.

Turklāt ieinteresētās personas, ar kurām notika apspriešanās, ierosinātos iniciatīvas pasākumus kopumā novērtēja pozitīvi. Piemēram, lielais vairums ieinteresēto personu, ar kurām notika apspriešanās, atbalsta elastīgāku un uzticamāku jaudas sadales procedūru ieviešanu atbilstoši tirgus vajadzībām (balstoties uz kustības grafika pārskatīšanas projektu viedai jaudas pārvaldībai "Timetable Redesign for Smart Capacity Management", ko bieži dēvē par *TTR* projektu). Tās arī atbalsta tādu pasākumu ieviešanu, kuru mērķis ir veicināt digitālo rīku izstrādi un izmantošanu dzelzceļa infrastruktūras jaudas un satiksmes pārvaldībai.

Tomēr ieinteresēto personu viedokļi par ietekmes novērtējumā izskatītajiem politikas risinājumiem bija daudzveidīgāki, un lielākā daļa infrastruktūras pārvaldītāju deva priekšroku politikas risinājuma pieejai, saskaņā ar kuru priekšlikuma mērķi tiek sasniegti, sadarbojoties atsevišķiem infrastruktūras pārvaldītājiem, savukārt daudzi dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi drīzāk atbalstīja politikas risinājumu, kurā jaudas un satiksmes pārvaldības koordināciju veic centrāla vienība.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Lai pamatotu priekšlikuma ietekmes novērtējumu, ārējs darbuzņēmējs veica pētījumu. Pētījums tika uzsākts 2021. gada decembrī un noslēdzās 2023. gada februārī. Tas sniedza Komisijai vērtīgu informāciju, jo īpaši par to, kā vislabāk izstrādāt politikas risinājumus un novērtēt to paredzamo ietekmi, un kā iegūt tieši ietekmēto ieinteresēto personu viedokļus.

- **Ietekmes novērtējums**

Šā priekšlikuma politikas pasākumu pamatā ir ietekmes novērtējuma rezultāti. Ietekmes novērtējuma ziņojums[8] saņēma Komisijas Regulējuma kontroles padomes pozitīvu atzinumu[9]. Savā atzinumā padome sniedza dažus ieteikumus par to, kā ietekmes novērtējuma ziņojumā izklāstīt argumentus. Šie ieteikumi ir ņemti vērā; ietekmes novērtējuma ziņojuma 1. pielikumā sniegts šā procesa kopsavilkums.

Veicot ietekmes novērtējumu, tika apsvērti četri politikas risinājumi.

[8] SWD(2023) 443.
[9] SEC(2023) 443.

1. politikas risinājums ir pašreizējā tiesiskā regulējuma attīstība, saglabājot koridoru pieeju jaudas un satiksmes pārvaldības pārrobežu koordinācijai saskaņā ar *RFC* regulas noteikumiem.

Savukārt 2., 3. un 4. politikas risinājumā ir izmantota "tīkla pieeja", kurā jaudas un satiksmes pārvaldības pasākumi ir plašāki par koridoru līnijām[10], un tiek ieviesta vispusīgāka jaudas un satiksmes pārvaldības noteikumu un procedūru saskaņošana un modernizācija. Galvenā atšķirība starp šiem politikas risinājumiem ir prasību stingrība un ieceru vēriens, kā arī lēmumu pieņemšanas procesa centralizācijas pakāpe.

2. politikas risinājuma pamatā ir brīvprātīga sadarbība starp infrastruktūras pārvaldītājiem, un saskaņā ar šo risinājumu ES līmenī nav centralizētu koordinējošu struktūru vai to centralizācijas pakāpe ir ļoti neliela.

3. politikas risinājums paplašina 2. politikas risinājumu, pārņemot lielāko daļu tajā paredzēto pasākumu, papildu saskaņošanas pienākumus uzticot ES līmeņa koordinēšanas struktūrām un pēc iespējas vairāk izmantojot esošās vienības.

4. politikas risinājums paplašina 3. politikas risinājumā ieviestās koordinējošās struktūras kompetenci, pievienojot operacionālus un ar lēmumu pieņemšanu saistītus uzdevumus, piemēram, kompetenci pieņemt galīgos lēmumus infrastruktūras pārvaldītāju domstarpību/nepieskaņošanās gadījumā, un Eiropas satiksmes pārvaldības funkcionālās struktūras izveidi lielu starpgadījumu pārvaldībai ("krīzes vienība").

Novērtējumā kā vēlamais risinājums ir noteikts 3. politikas risinājums, jo tas nodrošina vislabāko līdzsvaru starp sasniedzamajiem mērķiem, intervences samērīgumu, tās izmaksām un ieguvumiem un ietekmes novērtējuma ticamību.

Ieviešot saskaņotu un tieši piemērojamu dzelzceļa infrastruktūras un satiksmes pārvaldības sistēmu, tiesību akta priekšlikums palīdzēs sasniegt vispārīgo mērķi, proti, nodrošināt lielāku satiksmes apjomu dzelzceļa tīklā gan pasažieru, gan kravas dzelzceļa klientu interesēs. Paredzams, ka papildu jauda, kas izriet no priekšlikuma, palielinās dzelzceļa satiksmes intensitāti (kas izteikta vilcienkilometros) par 4 %, kas ir gandrīz 250 miljoni vilcienkilometru papildu jaudas. Aplēses liecina, ka naudas izteiksmē šī papildu jauda dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem radīs ekonomisko vērtību 2500 miljonu EUR apmērā. Galapatērētājiem šī papildu jauda, kas izriet no šā tiesību akta priekšlikuma, nozīmē, ka pasažieri gūs labumu no lielāka savienojumu skaita un biežākiem reisiem esošajos savienojumos. Tāpat kravu pārvadājumu segmentā kravu nosūtītāji gūs labumu no lielākas izvēles. Turklāt, ieviešot pasākumus iedalīto vilcienu ceļu stabilitātes uzlabošanai, ar priekšlikumu tiks uzlabota jaudas sadales procesu efektivitāte, kas radīs izmaksu ietaupījumus aptuveni 420 miljonu EUR apmērā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un līdzīga apjoma izmaksu ietaupījumus infrastruktūras pārvaldītājiem. Priekšlikums arī uzlabos jaudas pagaidu ierobežojumu pārrobežu koordināciju un līdz ar to – dzelzceļa transporta uzticamību. Paredzams, ka priekšlikuma dažādie pasākumi uzlabos arī punktualitāti, un tā rezultātā aplēstais ekonomiskais ieguvums dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem būs 658 miljoni EUR. Lielāka uzticamība un punktualitāte padarīs dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus pievilcīgākus ekspeditoriem, un tas savukārt palīdzēs palielināt dzelzceļa kravu pārvadājumu spēju konkurēt ar autotransportu. Arī pasažieri gūs labumu no mazāka atcelto reisu skaita un uzlabotas

[10] Tomēr galvenā uzmanība arvien tiks pievērsta stratēģiskākajām līnijām, lai izvairītos no pārmērīga regulējuma attiecībā uz līnijām ar reģionālu nozīmi un/vai zemu satiksmes blīvumu.

punktualitātes. Kopā ar pieejamo savienojumu paredzamo pieaugumu šie ieguvumi palīdzēs uzlabot dzelzceļa transporta spēju konkurēt ar gaisa transportu pasažieru pārvadājumu segmentā, jo īpaši pārrobežu maršrutos, kur saskaņotas jaudas un satiksmes pārvaldības sistēmas ieviešanai būtu jārada ievērojama pievienotā vērtība. Visbeidzot, paredzams, ka priekšlikums radīs administratīvo izmaksu ietaupījumus valstu publiskajām iestādēm, jo tiks ieviests saskaņots dzelzceļa jaudas un satiksmes pārvaldības tiesiskais regulējums un pakāpeniski atcelti dzelzceļa kravu pārvadājumu koridori. Tiek lēsts, ka laikposmā no 2025. līdz 2050. gadam tiks gūti ietaupījumi 2,6 miljonu EUR apmērā (pašreizējās cenās).

Paredzams, ka tiesību akta priekšlikumam būs arī pozitīva ietekme uz nodarbinātību dzelzceļa nozarē (saskaņā ar aplēsēm vidēji aptuveni 42 000 papildu darbvietu gadā salīdzinājumā ar pamatscenāriju), jo palielināsies pieejamā infrastruktūras jauda un ar to saistītais dzelzceļa satiksmes pieaugums, ko saskaņā ar prognozēm radīs tiesību akta pasākumi.

Visbeidzot, paredzams, ka tiesību akta priekšlikumam būs neliela, bet pozitīva ietekme uz klimatu un vidi (saskaņā ar aplēsēm vēlamais risinājums, salīdzinot ar pamatscenāriju, laikposmā no 2025. līdz 2050. gadam par aptuveni 26 miljoniem tonnu samazinās CO_2 emisijas).

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Šim tiesību akta priekšlikumam ir nozīmīgs normatīvās atbilstības aspekts, jo tā mērķis ir racionalizēt un atjaunināt noteikumus par dzelzceļa infrastruktūras jaudas pārvaldību, lai labāk apmierinātu dažādu dzelzceļa tirgus segmentu, jo īpaši pārrobežu kravu pārvadājumu segmenta, vajadzības. Priekšlikums spēkā esošo dzelzceļa infrastruktūras jaudas un satiksmes pārvaldības tiesisko regulējumu, ko veido *RFC* regula un dažas Direktīvas 2012/34/ES daļas, aizstās ar vienotu, tieši piemērojamu regulējumu visam ES tīklam.

Paredzams, ka vēlamais politikas risinājums publiskajām iestādēm ļaus gūt administratīvo izmaksu ietaupījumus, pateicoties saskaņota dzelzceļa jaudas un satiksmes pārvaldības tiesiskā regulējuma īstenošanai un dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoru atcelšanai, — tiek lēsts, ka laikposmā no 2025. līdz 2050. gadam, salīdzinot ar pamatscenāriju, šie ietaupījumi pašreizējās cenās būs 2,6 miljoni EUR. Ar šo iniciatīvu tiks vienkāršotas darbības, kas jāveic jaudas pieprasījuma pieteikumu iesniedzējiem, kuri iesaistīti pārrobežu dzelzceļa pakalpojumu sniegšanā, jo tā uzlabos jaudas sadales efektivitāti. Turklāt saskaņā ar aplēsēm tā laikposmā no 2025. līdz 2050. gadam, salīdzinot ar pamatscenāriju, samazinās infrastruktūras pārvaldītāju administratīvās izmaksas par aptuveni 8,2 miljoniem EUR (pašreizējās cenās).

- **Pamattiesības**

Šim priekšlikumam nav ietekmes uz pamattiesību aizsardzību.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Vēlamais risinājums ietekmēs Komisijas budžetu.

Ierosinātā regula par dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanu vienotajā Eiropas dzelzceļa telpā ir papildināta ar trim koordinācijas darbībām, kurām Komisija nodrošinās līdzfinansējumu.

Pirmkārt, ES līdzfinansējums tiks piešķirts, lai atbalstītu tīkla koordinatora veikto infrastruktūras pārvaldītāju koordinēšanu. Tiesību akta priekšlikumā arī prasīts, lai atsevišķi infrastruktūras pārvaldītāji līdzfinansētu tīkla koordinatora darbības.

Otrkārt, Komisija sniegs atbalstu līdzfinansējuma veidā, lai palīdzētu izveidot sekretariātu sadarbībai starp valstu regulatīvajām iestādēm, kurām arī ir jānodrošina līdzfinansējums sekretariātam.

Treškārt, tiesību akta priekšlikums paredz izveidot neatkarīgu dzelzceļa ekspertu grupu, kas konsultētu Eiropas Komisiju — t. s. darbības izvērtēšanas iestādi, kuras uzdevums būs pārskatīt dzelzceļa infrastruktūras un transporta pakalpojumu darbību. Komisija nodrošinās finansējumu darbības izvērtēšanas iestādes locekļu dalības izmaksu pilnīgai segšanai.

Šīm trim koordinācijas darbībām katru gadu ir paredzēts budžets 5,5 miljonu EUR apmērā.

5. CITI ELEMENTI

• Īstenošanas plāni un uzraudzīšanas, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība

Komisijas dienesti uzraudzīs šā priekšlikuma īstenošanu un rezultativitāti, izmantojot vairākus pasākumus un rādītājus darbības mērķu sasniegšanā gūto panākumu novērtēšanai. Šie rādītāji un darbības mērķi tiks izstrādāti, pamatojoties uz darbības izvērtēšanas iestādes ieteikumiem. Datus sniegs Eiropas infrastruktūras pārvaldītāju tīkls, jo īpaši operatīvā struktūra, kas atbalstīs tā darbu (tīkla koordinators) un kas arī piedalīsies darbības mērķu noteikšanā.

Turklāt Komisija plāno no Eiropas Dzelzceļa transporta regulatīvo iestāžu tīkla saņemt datus un analīzi par dzelzceļa tirgus attīstību un īstenošanu.

Šie darbības rādītāji tiks izstrādāti, lai uzraudzītu priekšlikuma pasākumu ietekmi. Tomēr paredzams, ka tie varētu atspoguļot arī zināmu sinerģiju ar citiem priekšlikumiem ES transporta jomā un politikas virzieniem, piemēram, priekšlikumu par *TEN-T* regulas pārskatīšanu.

Priekšlikums nodrošinās juridisko pamatu detalizētāku noteikumu, procedūru un veidņu izstrādei, ko paredzēts izklāstīt neleģislatīvos aktos. Tāpēc īstenošanas periodam ir jāattiecas arī uz to neleģislatīvo aktu stāšanos spēkā, kuri izriet no šā priekšlikuma. Piecus gadus pēc īstenošanas perioda beigām Komisija veiks izvērtēšanu, lai pārbaudītu, cik lielā mērā ir sasniegti iniciatīvas mērķi.

• Paskaidrojošie dokumenti (direktīvām)

Neattiecas.

• Detalizēts konkrētu priekšlikuma noteikumu skaidrojums

Priekšlikuma I nodaļa ietver vispārīgus noteikumus. Tajā aprakstīts priekšmets ierosinātajai regulai, ar ko paredz noteikumus, kas ļauj pārvaldīt dzelzceļa infrastruktūras jaudu un dzelzceļa satiksmi tādā veidā, kas optimizē tīkla izmantošanu, un tādējādi uzlabo pakalpojumu kvalitāti un nodrošina lielāku satiksmes apjomu. Tajā ir izklāstīta ierosinātās regulas darbības joma. Tajā arī noteikti dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju vispārīgie pienākumi un principi, kas tiem jāievēro, pildot savas funkcijas, kā arī sniegtas regulas priekšlikumam būtiskās definīcijas.

II nodaļā ir izklāstīti vispārīgie jaudas pārvaldības noteikumi. Tās 1. iedaļā par vispārīgajiem principiem ir noteikti trīs jaudas plānošanas un sadales procesa posmi: jaudas stratēģiskā plānošana (sīkāk aplūkota II nodaļas 2. iedaļā), grafika plānošana un jaudas sadale (3. iedaļa) un jaudas pielāgošana un pārplānošana (4. iedaļa). Šajā nodaļā ir noteikti infrastruktūras pārvaldītāju pienākumi kopīgi izstrādāt Eiropas jaudas pārvaldības satvaru. Īpaši noteikumi

attiecas uz nepietiekamas infrastruktūras jaudas pārvaldību un tādu jaudas ierobežojumu pārvaldību, kurus rada infrastruktūras darbi un degradēta infrastruktūra.

III nodaļā ir ieviesti pienākumi attiecībā uz satiksmes pārvaldību, traucējumu pārvaldību un krīzes vadību, un ir noteikts infrastruktūras pārvaldītāju pienākums kopīgi izstrādāt Eiropas satvaru pārrobežu koordinācijai šajos jautājumos. Īpaši noteikumi nodrošina, ka krīzes gadījumā dalībvalstis var piemērot ārkārtas pasākumus dzelzceļa jaudas un satiksmes pārvaldībā.

IV nodaļā ir ieviests satvars darbības izvērtēšanai. Lai uzlabotu dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumu darbību ES, Eiropas infrastruktūras pārvaldītāju tīklam (*ENIM*) ir uzticēts uzraudzīt dažādus darbības aspektus un sagatavot ikgadējus publiskus ziņojumus par darbības rezultātiem. Jaunizveidota darbības izvērtēšanas iestāde sniegs konsultācijas un ieteikumus ar darbības rezultātiem saistītos jautājumos.

V nodaļā ir ietverti noteikumi par infrastruktūras pārvaldītāju koordinācijas organizatorisko struktūru. Ir nostiprināts saskaņā ar Direktīvu 2012/34/ES izveidotais *ENIM*, un to atbalstīs tīkla koordinators un infrastruktūras pārvaldītāju izraudzīti kontaktpunkti. Šajā nodaļā ir iekļauti arī noteikumi par jaudas pārvaldības digitalizāciju.

VI nodaļā ir ietverti noteikumi par jaudas un satiksmes pārvaldības regulatīvo uzraudzību, paplašinot Eiropas Dzelzceļa transporta regulatīvo iestāžu tīkla (*ENRRB*) uzdevumus un pienākumus attiecībā uz ES un pārrobežu jautājumiem. Šajā nolūkā *ENRRB* būs Regulatīvo iestāžu padome, kas darbosies kā lēmējstruktūra, un sekretariāts, kas sniegs atbalstu padomei.

VII nodaļā ir ietverti nobeiguma noteikumi, kas attiecas uz deleģētajiem aktiem un regulas turpmāku izvērtēšanu. Tā ietver Direktīvas 2012/34/ES grozījumus, un ar to atceļ *RFC* regulu un konkrētus Direktīvas 2012/34/ES pantus, kurus aizstāj jaunā regula. Lai nodrošinātu vienmērīgu pāreju uz jauno tiesisko regulējumu, ir paredzēti pārejas pasākumi.

2023/0271 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

par dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanu vienotajā Eiropas dzelzceļa telpā un ar ko groza Direktīvu 2012/34/ES un atceļ Regulu (ES) Nr. 913/2010

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. pantu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu[1],

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu[2],

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

(1) Komisijas paziņojumā "Eiropas zaļais kurss"[3] ir noteikts klimatneitralitātes mērķis, kas Savienībai jāsasniedz līdz 2050. gadam, kā arī skaidrs mērķis līdz 2030. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu neto emisijas vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni. Tajā aicināts par 90 % samazināt transporta radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas, vienlaikus strādājot, lai īstenotu nulles piesārņojuma ieceri[4] — līdz 2030. gadam par vairāk nekā 55 % samazināt gaisa piesārņotāju emisiju ietekmi uz veselību un panākt, ka par 30 % mazāk cilvēku pastāvīgi traucē transporta troksnis. Transports rada aptuveni 25 % no Savienības kopējām siltumnīcefekta gāzu emisijām, un pēdējos gados to apjoms ir palielinājies. Eiropas zaļajā kursā ir noteikta prioritāte būtisku daļu no 75 % iekšzemes kravu, ko patlaban pārvadā pa autoceļiem, novirzīt uz dzelzceļu un iekšzemes ūdensceļiem. Dzelzceļš lielā mērā ir elektrificēts un energoefektīvs transporta veids, tāpēc dzelzceļa pakalpojumu plašākai izmantošanai būtu jāpalīdz samazināt transporta radītās emisijas un enerģijas patēriņu.

(2) Paziņojumā par Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju[5] ir noteikti starpposma mērķrādītāji, kas iezīmē Savienības transporta sistēmas virzību uz ilgtspējīgas, viedas

---

1 OV C (..), (..), (..). lpp.

2 OV C (..), (..), (..). lpp.

3 Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Eiropadomei, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Eiropas zaļais kurss" (COM(2019) 640 final, 2019. gada 11. decembris).

4 Komisijas paziņojums "Ceļš uz veselīgu planētu itin visiem. ES Gaisa, ūdens un augsnes nulles piesārņojuma rīcības plāns" (COM(2021) 400 final, 2021. gada 12. maijs).

5 Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija — Eiropas transporta virzība uz nākotni" (COM(2020) 789 final, 2020. gada 9. decembris).

un noturīgas mobilitātes mērķu sasniegšanu. Tajā paredzēts, ka dzelzceļa kravu pārvadājumu apjomam līdz 2030. gadam būtu jāpalielinās par 50 %, bet līdz 2050. gadam — jādivkāršojas; ātrgaitas dzelzceļa satiksmes apjomam līdz 2030. gadam būtu jādivkāršojas, bet līdz 2050. gadam — jātrīskāršojas, savukārt regulārajiem kolektīvajiem braucieniem ne vairāk kā 500 km attālumā līdz 2030. gadam Savienībā vajadzētu kļūt oglekļneitrāliem. Lai sasniegtu šos mērķus, dzelzceļa transportam jākļūst pievilcīgākam, piedāvājot cenas ziņā pieejamus un uzticamus pakalpojumus, kas labāk pielāgoti ceļotāju un kravu nosūtītāju vajadzībām.

(3) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2012/34/ES[6] ir paredzēti noteikumi, kas piemērojami dzelzceļa infrastruktūras pārvaldībai un ekspluatācijai, kā arī principi un procedūras, kas piemērojamas dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadalei iekšzemes un starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem.

(4) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 913/2010[7] paredz izveidot dzelzceļa kravu pārvadājumu koridorus un vienas pieturas aģentūras, lai atvieglotu infrastruktūras jaudas pieprasīšanu starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem.

(5) Dzelzceļa infrastruktūras jaudas un satiksmes pārvaldībai ir izšķiroša nozīme dzelzceļa nozares pilnvērtīgā darbībā. Dzelzceļa transporta pakalpojumu sniegšana ir rūpīgi jāplāno un jākoordinē, lai vilcieni ar ļoti atšķirīgiem raksturlielumiem (piemēram, ātrumu un bremzēšanas ceļu) varētu droši koplietot vienus un tos pašus sliežu ceļus. Optimāla jaudas pārvaldība rada vairāk iespēju dzelzceļa pakalpojumiem un palielina to uzticamību. Regulai būtu jānodrošina infrastruktūras pārvaldītājiem pietiekama elastība, lai varētu rezultatīvi pārvaldīt jaudu, vienlaikus nodrošinot nediskriminējošu attieksmi pret visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem saistībā ar to piekļuvi tīklam.

(6) Direktīvā 2012/34/ES ir atzītas dalībvalstu tiesības nepiemērot noteikumus par dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali konkrētām dzelzceļa tīkla daļām vai konkrētiem dzelzceļa pakalpojumiem, ja šāda izslēgšana no Savienības tiesību aktu darbības jomas neietekmētu vienotās Eiropas dzelzceļa telpas darbību. Šie izņēmumi būtu jāpiemēro arī turpmāk, un dalībvalstīm būtu jāsaglabā tiesības turpmāk pieprasīt šādus izņēmumus arī saistībā ar šo regulu.

(7) Dzelzceļa infrastruktūras jaudas pārvaldības noteikumiem un procedūrām būtu labāk jāatspoguļo visu dzelzceļa tirgus segmentu vajadzības. Tajos jo īpaši būtu jāņem vērā nepieciešamība nodrošināt pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem pieejamās jaudas ilgtermiņa stabilitāti un īstermiņa elastību kravu pārvadājumiem reaģēšanai uz tirgus pieprasījumu. Tāpēc jaudas pārvaldības procesam vairs nevajadzētu būt galvenokārt ikgadējam, bet to vajadzētu organizēt trīs secīgos posmos: jaudas stratēģiskā plānošana, dzelzceļa pakalpojumu grafika plānošana un jaudas sadale, kā arī jaudas pielāgošana un pārplānošana. Labāk definētu un strukturētu posmu ieviešana, kas paredz iespēju veikt jaudas pārvaldības ilgtermiņa plānošanu un īstermiņa pielāgošanu, sevišķi nāktu par labu pakalpojumiem, kurus ir grūtāk plānot iepriekš vai kurus ir

---

6 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (OV L 343, 14.12.2012., 32. lpp.) — tās noteikumi, kas piemērojami dzelzceļa infrastruktūras pārvaldībai.

7 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 913/2010 (2010. gada 22. septembris) par Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravas pārvadājumiem (OV L 276, 20.10.2010., 22. lpp.).

sarežģītāk organizēt, piemēram, kravas vilcienu un pārrobežu pasažieru vilcienu pakalpojumiem.

(8) Arvien lielāka Savienības dzelzceļa tīkla daļa ir vai nu pārslogota, vai arī tuva pārslodzei, un ar to nevar nodrošināt visu pieteikumu iesniedzēju pieprasīto dzelzceļa infrastruktūras jaudu un atbalstīt dzelzceļa transporta apjoma turpmāku pieaugumu. Paredzams, ka vidējā termiņā un ilgtermiņā pieejamo jaudu palielinās infrastruktūras attīstīšana un digitalizācija atbilstīgi savstarpējas izmantojamības tehniskajai specifikācijai, kas izstrādāta saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/797, jo īpaši Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma (*ERTMS*). Tomēr infrastruktūras pārvaldītājiem būs jānosaka prioritātes pārslogoto posmu izmantošanai. Neskarot vispārējos prioritāšu noteikšanas principus, ko dalībvalstis paredzējušas saistībā ar infrastruktūras jaudas sadali, infrastruktūras pārvaldītājiem lēmumi par prioritātēm būtu jāpieņem, izmantojot pārredzamas un saskaņotas metodikas, kurās paskaidrots, kā ņemti vērā sociālie, ekonomiskie un vidiskie faktori un kā tie ietekmē pārvaldītāju lēmumu.

(9) Jaudas stratēģiskajai plānošanai būtu jāuzlabo dzelzceļa infrastruktūras izmantošana, prognozējot pieprasījumu pēc dzelzceļa pakalpojumiem un ņemot vērā plānoto infrastruktūras attīstīšanu, atjaunošanu un apkopi. Tai būtu jānodrošina, ka dzelzceļa infrastruktūras jauda tiek sadalīta tā, lai maksimāli palielinātu dzelzceļa pakalpojumu vērtību sabiedrībai. Infrastruktūras pārvaldītājiem būtu jānodrošina, ka stratēģiskā plānošana sniedz arvien detalizētāku informāciju par pieejamo jaudu un ka tieši šī informācija ir pamats jaudas sadalei.

(10) Lai nodrošinātu, ka jauda ir pieejama sadalei dažādiem dzelzceļa tirgus segmentiem, jo īpaši kravu pārvadājumiem un pārrobežu dzelzceļa pārvadājumiem, būtu jāļauj infrastruktūras pārvaldītājiem jau iepriekš plānot jaudas izmantošanu pārslogotos vai intensīvi izmantotos dzelzceļa tīkla posmos un vajadzības gadījumā šādu plānošanu attiecināt arī uz citiem tīkla posmiem. Šajā jaudas iepriekšējā plānošanā būtu jāņem vērā atšķirīgās jaudas sadales metodes un dažādu dzelzceļa tirgus segmentu īpatnības. Tam būtu jāļauj labāk izmantot dzelzceļa infrastruktūru, jaudas sadales posmā grupējot vilcienus ar līdzīgiem ekspluatācijas raksturlielumiem.

(11) Sadalot jaudu, infrastruktūras pārvaldītājiem būtu jāievēro jaudas piedāvājuma stratēģiskie plāni un vienlaikus jānodrošina, ka jauda tiek sadalīta taisnīgi un nediskriminējoši atbilstoši tirgus pieprasījumam. Šajā nolūkā dažus jaudas pieprasījumus var noraidīt, un jaudas piedāvājuma plāns ir regulāri jāatjaunina, lai atspoguļotu faktisko pieprasījumu.

(12) Dažādiem dzelzceļa tirgus segmentiem ir atšķirīgas spējas prognozēt savas dzelzceļa infrastruktūras jaudas vajadzības. Jo īpaši daži kravu pārvadājumu pakalpojumu sniedzēji var nespēt laikus noteikt savas jaudas vajadzības, lai tās varētu iekļaut kustības grafikā, t. i., vilcienu un ritošā sastāva kustības gada plānā, un šīs vajadzības var neizdoties pielāgot gada grafikam. Tāpēc infrastruktūras pārvaldītājiem vajadzētu būt iespējai pietiekamā daudzumā piedāvāt pietiekamas kvalitātes jaudu arī tādiem dzelzceļa pakalpojumiem, pēc kuriem ir nestabils pieprasījums, kuri tiek organizēti salīdzinoši īsā laikā, ietver vairāk nekā vienu vilciena braucienu un var notikt atkārtoti laikposmā, kas var nesakrist ar kustības grafika laikposmu.

(13) Dzelzceļa infrastruktūras jaudas pieprasījuma pieteikumu iesniedzējiem vajadzētu būt iespējai katru gadu plānot un pieprasīt dzelzceļa infrastruktūras jaudu, izmantojot kustības grafiku. Turklāt pieteikumu iesniedzējiem vajadzētu būt iespējai pieprasīt dzelzceļa infrastruktūras jaudu daudz savlaicīgāk, lai nodrošinātu stabilus daudzgadu

dzelzceļa pakalpojumus, izmantojot pamatlīgumus. Visbeidzot, pieteikumu iesniedzējiem vajadzētu būt iespējai pieprasīt jaudu brīdī, kas ir tuvs atsevišķu vilcienu ekspluatācijas laikam, iesniedzot *ad hoc* jaudas pieprasījumus, vai saistībā ar atkārtoti sniegtiem vilcienu pakalpojumiem, izmantojot mainīgās plānošanas pieprasījumus.

(14) Ievērojama daļa dzelzceļa kravu pārvadājumu ir tālsatiksmes pārvadājumi, un tiem nepieciešama infrastruktūras pārvaldītāju pārrobežu koordinācija. Politikas mērķis palielināt dzelzceļa satiksmi ir atkarīgs arī no pārrobežu pasažieru pārvadājumu pakalpojumu attīstības. Lai atvieglotu un veicinātu pārrobežu satiksmes pieaugumu vienotajā Eiropas dzelzceļa telpā, ir jānodrošina dzelzceļa infrastruktūras jaudas pārvaldības noteikumu un procedūru lielāka konsekvence un saskaņošana. Attiecīgi būtu jāstiprina Eiropas infrastruktūras pārvaldītāju tīkla loma, lai tam uzticētu izstrādāt vadlīnijas šīs regulas saskaņotai īstenošanai attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras jaudas pārvaldības procedūrām un metodikām un aktīvi koordinēt pārrobežu jaudu un satiksmi. Jo īpaši Eiropas infrastruktūras pārvaldītāju tīklam būtu jāizstrādā Eiropas jaudas pārvaldības satvars, Eiropas satvars pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai, kā arī Eiropas satvars darbības izvērtēšanai.

(15) Eiropas infrastruktūras pārvaldītāju tīkla izstrādātajos Eiropas satvaros būtu jānosaka vadlīnijas, kuras infrastruktūras pārvaldītājam būtu jācenšas pēc iespējas labāk ievērot, vienlaikus saglabājot atbildību par saviem operatīvajiem lēmumiem. Infrastruktūras pārvaldītājiem būtu jāpamato jebkādas novirzes no Eiropas infrastruktūras pārvaldītāju tīkla izstrādātajiem satvariem. Tiek uzskatīts, ka šī pieeja nodrošina līdzsvaru starp koordinācijas un saskaņotu pieeju piemērošanas vajadzībām vienotajā Eiropas dzelzceļa telpā un nepieciešamību pielāgot procedūras un metodikas konkrētu ģeogrāfisko apgabalu īpašajiem apstākļiem. Pēc pieciem šīs regulas piemērošanas gadiem Komisijai būtu jānovērtē, vai procedūru un metodiku konverģences stāvoklis un infrastruktūras pārvaldītāju koordinācijas procesa rezultativitāte, kā arī vispārējais progress virzībā uz vienotas Eiropas dzelzceļa telpas izveidi pamato sekundāro tiesību aktu ieviešanu, lai aizstātu Eiropas infrastruktūras pārvaldītāju tīkla izstrādāto Eiropas satvaru elementus.

(16) Noteikumiem par pārrobežu dzelzceļa satiksmes pārvaldību normālos apstākļos un traucējumu gadījumā būtu jāveicina dzelzceļa transporta pakalpojumu raita, noturīga un netraucēta darbība. Tajos būtu jāparedz sistēma strukturētai koordinācijai starp infrastruktūras pārvaldītājiem un citām ieinteresētajām personām.

(17) Dzelzceļa infrastruktūras ekspluatācija prasa ne tikai ciešu sadarbību starp infrastruktūras pārvaldītājiem, bet arī ciešu sadarbību ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un citām ieinteresētajām personām, kas tieši iesaistītas dzelzceļa un multimodālajos pārvadājumos un loģistikas darbībās. Tāpēc ir jāparedz strukturēta koordinācija starp infrastruktūras pārvaldītājiem un citām ieinteresētajām personām.

(18) Viens no aspektiem, ko visaugstāk vērtē dzelzceļa klienti, ir dzelzceļa pakalpojumu uzticamība. Ļoti svarīgs aspekts netraucētai dzelzceļa sistēmas darbībai ir arī grafiku uzticamība, jo dzelzceļa sistēmā pastāv cieša mijiedarbība starp pakalpojumiem un tīkla eksternalitātēm. Šā iemesla dēļ līdz minimumam būtu jāsamazina novirzes no grafika. Turklāt būtu jāievieš atbilstīgu stimulu sistēma, kuras mērķis ir veicināt infrastruktūras pārvaldītāju, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un citu attiecīgo ieinteresēto personu saistību izpildi. Šiem stimuliem vajadzētu būt gan ekonomiskiem, gan ar ekonomiku nesaistītiem.

(19) Dzelzceļa infrastruktūras un transporta pakalpojumu kvalitātes pastāvīga uzraudzība ir priekšnoteikums šo pakalpojumu kvalitātes uzlabošanai. Tāpēc ir jāizveido pārredzama un objektīva rādītāju sistēma, kas sniedz atgriezenisko saiti par darbības aspektiem, kuri ir būtiski dažādām iesaistītajām ieinteresētajām personām un dzelzceļa transporta pakalpojumu galalietotājiem. Šīs sistēmas galvenajai funkcijai vajadzētu būt vērstai uz iesaistīto ieinteresēto personu saistību izpildes un snieguma uzlabojumu uzraudzību laika gaitā, vienlaikus ņemot vērā dažādos apstākļus un īpatnības dzelzceļa nozarē. Lai izveidotu šādu sistēmu un analizētu tās devumu, Komisijai vajadzētu būt iespējai izmantot neatkarīgus ekspertus, kas darbotos kā darbības izvērtēšanas iestāde. Šai iestādei būtu jāspēj sniegt Komisijai neatkarīgus padomus visās jomās, kas ietekmē dzelzceļa pakalpojumu sniegšanu un infrastruktūras pārvaldību.

(20) Lai uzlabotu dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumu kvalitāti vienotajā Eiropas dzelzceļa telpā, infrastruktūras pārvaldītājiem ciešā sadarbībā ar Komisiju, darbības izvērtēšanas iestādi un attiecīgajām ieinteresētajām personām būtu jāizveido un jāīsteno kopīgs satvars darbības izvērtēšanai. Šim satvaram būtu jānodrošina, ka visi ES infrastruktūras pārvaldītāji darbības rezultātu mērīšanai izmanto kopīgus principus un metodikas, piemērojot saskaņotus rādītājus. Ar šo satvaru būtu jāspēj noteikt ES dzelzceļu tīkla darbības trūkumus. Tam būtu jānodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītāji darbības mērķus nosaka tā, lai tiktu ņemtas vērā to pārvaldītā tīkla īpatnības, bet vienlaikus tiktu nodrošināta saskaņotība, nosakot būtiskākās darbības nepilnības. Satvaram būtu jāļauj infrastruktūras pārvaldītājiem sadarboties ES līmenī, lai noteiktu pasākumus, ar kuriem risināt darbības nepilnības un sekot līdzi to ietekmei. Infrastruktūras pārvaldītājiem, sadarbojoties Eiropas infrastruktūras pārvaldītāju tīklā un ņemot vērā darbības izvērtēšanas iestādes un Komisijas atzinumu, būtu regulāri jāpārskata šis satvars, lai nodrošinātu tā mērķderīgumu.

(21) Lai nodrošinātu ES dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju koordinācijas satvara rezultatīvu darbību, Eiropas infrastruktūras pārvaldītāju tīklam, kas izveidots ar Direktīvu 2012/34/ES, būtu jāsāk darboties aktīvāk. Šajā darbībā būtu jāiekļauj lēmumu pieņemšanas mehānismi, kas ļautu ES dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem rezultatīvi koordinēt dzelzceļa infrastruktūras jaudas stratēģisko plānošanu.

(22) Dzelzceļa transporta regulatīvajām iestādēm būtu jāsadarbojas Savienības līmenī, lai nodrošinātu tiesiskā regulējuma saskaņotu piemērošanu un konsekventu attieksmi pret pieteikumu iesniedzējiem visā vienotajā Eiropas dzelzceļa telpā. Tām minētā sadarbība būtu jāīsteno, izmantojot Eiropas Dzelzceļa transporta regulatīvo iestāžu tīklu, ar mērķi izstrādāt kopīgu praksi tādu lēmumu pieņemšanai, kurus tās ir pilnvarotas pieņemt saskaņā ar šo regulu. Šajā nolūkā Eiropas Dzelzceļa transporta regulatīvo iestāžu tīklam būtu jāveic koordinācijas pienākumi un jāpieņem nesaistoši ieteikumi un atzinumi, kam gan nebūtu jāietekmē dzelzceļa regulatīvo iestāžu vai infrastruktūras pārvaldītāju kompetence.

(23) Lai efektīvi pārvaldītu dzelzceļa jaudu un satiksmi, ir nepieciešama datu un informācijas apmaiņa starp infrastruktūras pārvaldītājiem, pieteikumu iesniedzējiem un citām iesaistītajām ieinteresētajām personām. Šī apmaiņa var būt ievērojami rezultatīvāka un efektīvāka, ja tiek izmantoti sadarbspējīgi digitālie rīki un, ja iespējams, automatizācija. Tāpēc savstarpējas izmantojamības specifikācijas būtu jāīsteno prioritārā kārtā un papildus jāpilnveido, lai tās neatpaliktu no tehnoloģiju attīstības un jaunajiem procesiem, kas ierosināti šajā regulā.

(24) Infrastruktūras pārvaldītājiem būtu jānodrošina saskaņošana, jo īpaši attiecībā uz digitalizāciju, ar darbu, ko veic ar Padomes Regulas (ES) 2021/2085 IV sadaļu izveidotais kopuzņēmums "Eiropas dzelzceļš" attiecībā uz Regulas (ES) 2021/2085 86. panta 5. punktā minēto ģenerālplānu un 85. panta 2. punkta c) apakšpunktā minēto sistēmu pīlāru, kā arī ar 97. pantā minētās izvēršanas grupas starpniecību.

(25) Infrastruktūras pārvaldītāju vajadzībām un regulatīvās uzraudzības jomā ir jānodrošina mehānisms, ar ko noteikt kritērijus, principus un procedūras saistībā ar jaudas pārvaldību, sadarbību starp dzelzceļa nozares ieinteresētajām personām un koordināciju ES līmenī. Šis mehānisms paredz, ka infrastruktūras pārvaldītāji un dzelzceļa transporta regulatīvās iestādes sadarbībā ar attiecīgajām ieinteresētajām personām izstrādā un īsteno Eiropas satvarus un vadlīnijas. Pēc Eiropas satvaru izstrādes un īstenošanas izvērtēšanas un gadījumos, kad nozares vadlīniju brīvprātīga piemērošana nenodrošina vajadzīgo regulējuma saskaņotības līmeni, Komisijai vajadzētu būt līdzekļiem, ar ko vajadzības gadījumā ar īstenošanas vai deleģētajiem aktiem novērst šādas regulējuma nepilnības.

(26) Lai nodrošinātu netraucētu jaudas un satiksmes pārvaldības procesu starptautiskajiem dzelzceļa pakalpojumiem, līdz minimumam samazinātu iedalītās jaudas anulēšanas gadījumu skaitu un dzelzceļa pārvadājumu pārtraukumus dzelzceļa tīkla darbības traucējumu dēļ un lai ņemtu vērā infrastruktūras pārvaldītāju prakses izmaiņas un jaunu jaudas sadales metožu un informācijas un komunikācijas tehnoloģiju izmantošanu, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma 290. pantu. Šīm pilnvarām būtu jāattiecas uz nodevumiem, kas izriet no infrastruktūras jaudas stratēģiskās plānošanas; jaudas stratēģiskās plānošanas un jaudas sadales procesa grafiku; termiņiem iedalītās jaudas izmaiņu veikšanai un alternatīvu risinājumu izstrādei pieteikumu iesniedzējiem; grafiku infrastruktūras darbu radīto jaudas ierobežojumu koordinēšanai, apspriešanai un publicēšanai; intensīvi izmantotas un pārslogotas infrastruktūras definēšanu, kā arī procedūrām un metodēm jaudas izmantojuma pakāpes aprēķināšanai; kritērijiem tīkla darbības traucējumu konstatēšanai un paziņošanai; informāciju, kas sniedzama iesaistītajām ieinteresētajām personām; un jomām, kurās infrastruktūras pārvaldītājiem būtu jākoordinē darbība, kā arī šādas koordinācijas konkrētajiem noteikumiem. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanas, arī ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanas tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu[8]. Konkrēti, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlamentam un Padomei būtu jāsaņem visi dokumenti vienlaikus ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem vajadzētu būt sistemātiskai piekļuvei Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.

(27) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs regulas īstenošanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai ieviest tehniskās un darbības prasības nolūkā veicināt Eiropas vienotās dzelzceļa telpas netraucētu darbību attiecībā uz vienotiem kritērijiem prasībām, ko infrastruktūras pārvaldītāji nosaka pieteikumu iesniedzējiem; kopīgām procedūrām, kritērijiem un metodikām nepietiekamas jaudas pārvaldībai, situatīvajai plānošanai un jaudas sadalei pēc laikposma, ko aptver kustības grafiks; vienotu pieeju kompensācijām, ko maksā par iedalītās jaudas izmaiņām; vienotiem pārplānošanas kritērijiem un procedūrām; dzelzceļa un ar dzelzceļu saistīto pakalpojumu darbības

[8] OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

uzraudzības sistēmas tehnisko elementu (arī metodiku un datiem piemērojamo prasību) noteikšanu un to pārskatīšanu. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011[9].

(28) Direktīvā 2012/34/ES izklāstītos noteikumus par jaudas sadali aizstāj ar šajā regulā izklāstītajiem noteikumiem. Tāpēc šajā regulā būtu jāparedz noteikumi par sadarbību starp infrastruktūras pārvaldītājiem, noteikumi par sadarbību starp dzelzceļa transporta regulatīvajām iestādēm, prasības attiecībā uz tīkla pārskata elementiem, kuros aprakstīts dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem pieejamās dzelzceļa infrastruktūras veids, piekļuves nosacījumi un jaudas sadales principi un kritēriji. Noteikumiem par sadarbību un koordināciju, kā arī tīkla pārskata elementiem, kas nav saistīti ar jaudas pārvaldību, būtu jāpaliek iekļautiem Direktīvā 2012/34/ES.

(29) Regulas (ES) Nr. 913/2010 *ex post* izvērtējumā[10] secināts, ka regulas ietekme ir bijusi pārāk ierobežota, lai veicinātu modālo pārvirzi no autoceļiem uz dzelzceļu. Turklāt pārrobežu perspektīvā sadarbība starp dalībvalstīm un infrastruktūras pārvaldītājiem dzelzceļa infrastruktūras pārvaldības jomā joprojām bija nerezultatīva. Izvērtējums arī liecina, ka dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoru un pārējā tīkla jaudas atsevišķa pārvaldība nav efektīva. Dzelzceļa tīkla jaudas izmantošanai būtu jāpiemēro vienots tiesiskais regulējums, konsolidējot attiecīgos Direktīvas 2012/34/ES un Regulas (ES) Nr. 913/2010 noteikumus. Tāpēc Regula (ES) Nr. 913/2010 un Direktīvas 2012/34/ES noteikumi par jaudas sadali būtu jāatceļ un jāaizstāj ar šo regulu.

(30) Lai izstrādātu kustības grafiku, gados pirms attiecīgā kustības grafika stāšanās spēkā ir jāveic sagatavošanas darbi. Tāpēc pāreja no tiesiskā regulējuma, kas izveidots ar Direktīvu 2013/34/ES un Regulu (ES) Nr. 913/2010, uz tiesisko regulējumu, kas izveidots ar šo regulu, nozīmē, ka kustības grafiku sagatavošana saskaņā ar jauno regulējumu būtu jāsāk līdztekus pašreizējā regulējuma noteikumu piemērošanai. Attiecīgi pārejas posmā ir jāpiemēro divējāds režīms, kurā nepieciešamajiem sagatavošanās pasākumiem attiecībā uz konkrētu grafiku būtu jāatbilst tiesiskajam regulējumam, kas piemērojams attiecīgajam kustības grafikam. Būtu jānodrošina iespēja pārejas periodā, kas paredzēts saskaņā ar jauno režīmu, turpināt piemērot pamata vienošanās, kuras noslēgtas atbilstīgi pašreizējam regulējumam.

(31) Jaunais regulējums paredz, ka kustības grafika sagatavošanas pasākumi būtu jāsāk ar jaudas stratēģijas publicēšanu piecus gadus pirms noteikta kustības grafika stāšanās spēkā. Lai jauno tiesisko regulējumu piemērotu pēc iespējas drīzāk un ņemot vērā nozares jau veiktos sagatavošanās darbus, to darbību grafiku, kuru rezultātā izveido pirmos divus kustības grafikus, varētu saīsināt līdz 38 mēnešiem, saīsinot jaudas stratēģijas izstrādes posmu. Attiecīgi pirmajam kustības grafikam, kuram piemērojams jaunais tiesiskais regulējums, vajadzētu būt kustības grafikam, ko sāk piemērot [2029. gada 9. decembrī]. Visām ieinteresētajām personām būtu nekavējoties jāsāk nepieciešamie sagatavošanās darbi, lai nodrošinātu atbilstību jaunajam regulējumam,

---

9 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

10 SWD(2021) 134 final (2021. gada 2. jūnijs).

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

I NODAĻA
VISPĀRĪGIE NOTEIKUMI

1. pants

Priekšmets un darbības joma

1. Ar šo regulu nosaka principus, noteikumus un procedūras, kas piemērojami dzelzceļa infrastruktūras jaudas pārvaldībai un koordinācijai ar apkalpes vietām, satiksmes pārvaldībai, krīzes vadībai un darbības rezultātu pārvaldībai iekšzemes un starptautisko dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu jomā. Tajā ir paredzēti arī noteikumi par Eiropas tīklu koordinācijai starp infrastruktūras pārvaldītājiem un ar citām attiecīgajām ieinteresētajām personām, kā arī par jaudas un satiksmes pārvaldības pārraudzību.

2. Šo regulu piemēro dzelzceļa infrastruktūras izmantošanai iekšzemes un starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem, kas minēti Direktīvas 2012/34/ES 1. panta 2. punktā, tajā skaitā apkalpes vietām, kas definētas minētās direktīvas 3. panta 11. punktā.

3. Šīs regulas II līdz V nodaļu nepiemēro dzelzceļa infrastruktūrai un dzelzceļa pakalpojumiem, kuriem attiecīgo izņēmumu spēkā esības laikā nepiemēro Direktīvas 2012/34/ES IV nodaļu saskaņā ar minētās direktīvas 2. panta 3., 3.a, 4., 8., 8.a un 10. punktu.

4. Šī regula neattiecas uz Kipru un Maltu, kamēr to teritorijā nav izveidota dzelzceļu sistēma.

2. pants

Vispārīgie pienākumi un principi

1. Neskarot Direktīvas 2012/34/ES 7.c pantu, infrastruktūras pārvaldītāji ir atbildīgi par dzelzceļa infrastruktūras jaudas pārvaldību un dzelzceļa satiksmes pārvaldību.

   Atsauces uz infrastruktūras pārvaldītāju visos šīs regulas noteikumos, kas saistīti ar dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali, uzskata par atsaucēm uz Direktīvas 2012/34/ES 7.a panta 3. punktā minēto par sadali atbildīgo struktūru.

2. Lai veicinātu efektīvu un rezultatīvu dzelzceļa infrastruktūras jaudas nodrošināšanu un satiksmes pārvaldību Savienībā, infrastruktūras pārvaldītāji sadarbojas Eiropas infrastruktūras pārvaldītāju tīklā (“*ENIM*”), kas minēts Direktīvas 2012/34/ES 7.f pantā, un dara to saskaņā ar šīs regulas noteikumiem par sadarbību.

3. Infrastruktūras pārvaldītāji, pildot savus pienākumus, kas tiem noteikti šā panta 1. un 2. punktā:

   a) efektīvi un vislabākajā veidā izmanto pieejamo infrastruktūras jaudu, kā noteikts Direktīvas 2012/34/ES 26. pantā;

b) maksimāli palielina to dzelzceļa transporta pakalpojumu vērtību sabiedrībai, kurus sociālajā, ekonomikas un vides aspektā nodrošina dzelzceļa infrastruktūra;

c) nolūkā atbalstīt godīgu konkurenci nodrošina nediskriminējošu infrastruktūras jaudas pārvaldību un pārredzamu piekļuvi tai, arī darbu laikā;

d) nodrošina netraucētu dzelzceļa satiksmi vairāk nekā vienā tīklā;

e) nodrošina dzelzceļa infrastruktūras jaudas situācijas un pieejamības pārredzamību;

f) ciešā sadarbībā ar dzelzceļa nozares operatoriem pārskata un uzlabo dzelzceļa infrastruktūras un transporta pakalpojumu darbību;

g) veicina vienotas Eiropas dzelzceļa telpas īstenošanu un attīstīšanu.

3. pants

Infrastruktūras pārvaldītāja objektivitāte attiecībā uz satiksmes un jaudas pārvaldību, tajā skaitā apkopes plānošanu

1. Infrastruktūras pārvaldītāji satiksmes un jaudas pārvaldības funkcijas — arī apkopes plānošanu — veic pārredzamā un nediskriminējošā veidā, un personas, kas atbildīgas par lēmumu pieņemšanu saistībā ar šīm funkcijām, neietekmē nekādi interešu konflikti.

2. Attiecībā uz satiksmes pārvaldību infrastruktūras pārvaldītāji nodrošina, ka tādu traucējumu gadījumā, kas attiecas uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, tiem ir pilnīga un savlaicīga piekļuve attiecīgai informācijai. Ja infrastruktūras pārvaldītājs piešķir turpmāku piekļuvi satiksmes pārvaldības procesam, tas saistībā ar attiecīgajiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem to dara pārredzamā un nediskriminējošā veidā.

3. Par jaudas pārvaldību un apjomīgu dzelzceļa infrastruktūras apkopes, atjaunošanas un modernizācijas darbu ilgtermiņa plānošanu infrastruktūras pārvaldītājs apspriežas ar pieteikumu iesniedzējiem, kas definēti Direktīvas 2012/34/ES 3. panta 19. punktā, saskaņā ar šo regulu un, cik vien iespējams, ņem vērā paustās bažas.

4. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro Direktīvas 2012/34/ES 3. pantā minētās definīcijas.

Piemēro arī šādas definīcijas:

(1) “nepārvarama vara” ir jebkurš neparedzams vai neparasts notikums vai situācija, ko infrastruktūras pārvaldītājs vai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nevar ietekmēt, ko nevar novērst vai pārvarēt ar pienācīgu prognozēšanu un rūpību, ko nevar atrisināt ar pasākumiem, kuri no tehniskā, finansiālā vai ekonomiskā viedokļa ir pamatoti iespējami, kas ir faktiski notikuši un ir objektīvi pārbaudāmi un kas liedz infrastruktūras pārvaldītājam uz laiku vai pastāvīgi pildīt savus pienākumus saskaņā ar šo regulu vai Direktīvu 2012/34/ES vai liedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam pildīt līgumsaistības pret infrastruktūras pārvaldītāju vai pārvaldītājiem;

(2) “savstarpēja izmantojamība” ir savstarpēja izmantojamība, kas definēta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/797[11] 2. panta 2. punktā;

(3) “iesaistītā ieinteresētā persona” ir pieteikuma iesniedzējs, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, infrastruktūras pārvaldītājs, dzelzceļa apkalpes vietas operators, ar dzelzceļu saistītu pakalpojumu sniedzējs un jebkura cita vienība, kas tieši iesaistīta dzelzceļa transporta pakalpojumu sniegšanā;

(4) “Eiropas koordinators” ir koordinators, kas minēts Regulas [... jaunā *TEN-T* regula] 51. pantā;

(5) “pamatlīgums” ir juridiski saistoša vispārīga vienošanās saskaņā ar publiskajām tiesībām vai privāttiesībām, kurā izklāstītas pieteikuma iesniedzēja un infrastruktūras pārvaldītāja tiesības un pienākumi, kas attiecas uz sadalāmo infrastruktūras jaudu un piemērojamo maksu laikposmā, kurš ir ilgāks nekā viena kustības grafika laikposms;

(6) “vienlaicīga jaudas sadale” ir process, kurā infrastruktūras pārvaldītāji sadala dzelzceļa infrastruktūras jaudu, atbildot uz jaudas pieprasījumiem, kas saņemti līdz noteiktam robeždatumam, un koordinējot šos pieprasījumus, lai nodrošinātu pēc iespējas labāku infrastruktūras izmantojumu un iespējami precīzāku atbilstību pieprasījumiem;

(7) “rindas kārtība” ir dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadales princips, kas paredz, ka jaudas sadales procesā prioritāti piešķir saskaņā ar jaudas pieprasījumu iesniegšanas hronoloģisko secību;

(8) “vilciena ceļš” ir infrastruktūras jauda, kas vajadzīga vilciena kustībai starp divām vietām noteiktā laikposmā un ko apraksta kā precīzu maršrutu ar attiecīgā vilciena kustības laikiem, tajā skaitā sākumpunktu un galapunktu, iebraukšanas laiku un dienu, kā arī izbraukšanas laiku un dienu, ietverot visas pieturvietas un attiecīgos atiešanas laikus;

(9) “jaudas specifikācija” ir jaudas izmantošanas tiesības, kas nosaka infrastruktūras jaudas komerciālos un ekspluatācijas raksturlielumus, kuri ir būtiski attiecīgajam pieteikuma iesniedzējam, un sniedz infrastruktūras pārvaldītājam pietiekamu informāciju, lai sagatavotu konkrētus vilcienu ceļus, kas atbilst šiem raksturlielumiem;

(10) “vairāktīklu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojums” ir iekšzemes vai starptautisks kravu vai pasažieru dzelzceļa pārvadājumu pakalpojums, ko sniedz divos vai vairākos tīklos, kurus pārvalda dažādi infrastruktūras pārvaldītāji. Vilcienu var savienot un/vai sadalīt, un dažādām sekcijām var būt atšķirīgs sākumpunkts un galapunkts ar noteikumu, ka visi vagoni nonāk vismaz vienā citā tīklā, ko ekspluatē cits infrastruktūras pārvaldītājs;

(11) “vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesības” ir visas jaudas izmantošanas tiesības, kas ļauj sniegt vairāktīklu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu;

(12) “infrastruktūras jaudas nodalīšana” ir kāda infrastruktūras elementa kopējās pieejamās jaudas daļu piešķiršana dažādiem dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu veidiem un jaudas ierobežojumiem, kas izriet no infrastruktūras darbiem;

---

[11] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/797 (2016. gada 11. maijs) par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā (OV L 138, 26.5.2016., 44. lpp.).

(13) “kustības grafiks” ir datu kopums, ko pastāvīgi atjaunina un kas nosaka visu plānoto vilcienu un ritošo sastāvu kustību, kura kustības grafika laikposmā notiks attiecīgajā infrastruktūrā, kā norādīts piešķirtajās jaudas izmantošanas tiesībās;

(14) “kustības grafika laikposms” ir laikposms, kurā attiecīgais kustības grafiks ir spēkā;

(15) “infrastruktūras darbi” ir iejaukšanās dzelzceļa infrastruktūrā nolūkā attīstīt, veikt apkopi, atjaunot un modernizēt dzelzceļa infrastruktūru, kā definēts Direktīvas 2012/34/ES 3. panta 2.a, 2.c, 2.d un 2.e punktā;

(16) “regulatīvā iestāde” ir Direktīvas 2012/34/ES 55. pantā minētā regulatīvā iestāde;

(17) “starpgadījums” ir jebkurš atgadījums vai vienas un tās pašas izcelsmes atgadījumu virkne, kas izraisa dzelzceļa satiksmes traucējumus.

II NODAĻA
INFRASTRUKTŪRAS JAUDAS PĀRVALDĪBA

1. IEDAĻA
Infrastruktūras jaudas pārvaldības vispārīgie principi

5. pants

Jaudas pārvaldība

1. Infrastruktūras pārvaldītāji pārvalda dzelzceļa infrastruktūras jaudu plānošanas un sadales procesā, ko veido trīs posmi:

   a) jaudas stratēģiskā plānošana, kā minēts 2. iedaļā;

   b) grafika plānošana un infrastruktūras jaudas sadale, kā minēts 3. iedaļā;

   c) iedalītās jaudas pielāgošana un pārplānošana, kā minēts 4. iedaļā.

2. Papildus saturam, kas noteikts Direktīvas 2012/34/ES IV pielikumā, infrastruktūras pārvaldītāji minētās direktīvas 27. pantā minētajā tīkla pārskatā iekļauj iedaļu par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem pieejamo infrastruktūru, iedaļu par jaudas pārvaldību, iedaļu par darbībām, tajā skaitā par satiksmes pārvaldību, traucējumu pārvaldību un krīzes vadību, un iedaļu par darbības rezultātu pārvaldību saskaņā ar IV pielikumu.

3. Lēmumu pieņemšana attiecībā uz 1. punktā minēto jaudas pārvaldību, ietverot gan pieejamības noteikšanu un novērtēšanu, gan jaudas izmantošanas tiesību piešķiršanu, ir infrastruktūras pārvaldītāja būtiska funkcija Direktīvas 2012/34/ES 3. panta 2.f punkta nozīmē. Tai piemērojami minētajā direktīvā paredzētie noteikumi par būtiskajām funkcijām.

6. pants

Eiropas jaudas pārvaldības satvars

1. Infrastruktūras pārvaldītāji tiecas ievērot kopīgus dzelzceļa infrastruktūras jaudas pārvaldības principus un procedūras. Šajā nolūkā *ENIM* līdz [12 mēneši pēc šīs regulas stāšanās spēkā] saskaņā ar II nodaļas noteikumiem izstrādā un pieņem “Eiropas jaudas pārvaldības satvaru”.

2. Eiropas jaudas pārvaldības satvarā nosaka kopīgus principus un procedūras dzelzceļa infrastruktūras jaudas pārvaldībai un koordinācijai starp infrastruktūras pārvaldītājiem, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un citiem pieteikumu iesniedzējiem, dzelzceļa apkalpes vietu operatoriem un citām iesaistītajām ieinteresētajām personām.

3. Eiropas jaudas pārvaldības satvarā iekļauj vismaz III pielikumā uzskaitītos elementus, un to vajadzības gadījumā atjaunina, lai ņemtu vērā infrastruktūras pārvaldītāju, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un citu pieteikumu iesniedzēju pieredzi, kā arī pamatojoties uz *ENIM* darbībām.

4. Infrastruktūras pārvaldītāji, gatavojot Direktīvas 2012/34/ES 27. pantā minēto tīkla pārskatu, jo īpaši šīs regulas IV pielikumā noteikto saturu, pēc iespējas rūpīgāk ņem vērā Eiropas jaudas pārvaldības satvaru. Tie tīkla pārskatā paskaidro, kāpēc notikušas jebkādas novirzes no kopīgajiem principiem un procedūrām, kas noteiktas Eiropas jaudas pārvaldības satvarā.

7. pants

Pieteikumu iesniedzēji

1. Pieteikumu iesniedzēji iesniedz infrastruktūras jaudas pieprasījumus. Lai izmantotu šādu infrastruktūras jaudu, pieteikumu iesniedzēji izraugās dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, lai tas saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 28. pantu noslēgtu līgumu ar infrastruktūras pārvaldītāju. Tas neskar pieteikumu iesniedzēju tiesības noslēgt pamatlīgumus ar infrastruktūras pārvaldītājiem saskaņā ar šīs regulas 31. pantu.

2. Infrastruktūras pārvaldītājs pieteikumu iesniedzējiem var noteikt prasības, lai nodrošinātu, ka nākotnē tiek garantēti tā likumīgi sagaidāmie ieņēmumi un infrastruktūras izmantojums. Šādas prasības ir piemērotas, pārredzamas un nediskriminējošas. Prasības norāda tīkla pārskatā, kā minēts IV pielikuma 1. punkta b) apakšpunktā. Tās var ietvert tikai tādas finanšu garantijas sniegšanu, kas nepārsniedz attiecīgu līmeni, kurš ir proporcionāls pieteikuma iesniedzēja paredzētās aktivitātes pakāpei, un pierādījumu sniegšanu par spēju sagatavot infrastruktūras jaudai atbilstīgu piedāvājumu.

3. Komisija var pieņemt īstenošanas aktus, kuros ir sniegta sīka informācija par kritērijiem, kas jāievēro, piemērojot 2. punktu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 72. panta 3. punktā.

8. pants

Nepietiekamas infrastruktūras jaudas pārvaldība

1. Infrastruktūras pārvaldītāji nodrošina, ka visos 5. pantā minētā jaudas pārvaldības procesa posmos nepietiekama infrastruktūras jauda tiek pārvaldīta saskaņā ar principiem, kas izklāstīti Direktīvas 2012/34/ES 26. pantā un šīs regulas 2. pantā.

2. Pieņemot lēmumus par nepietiekamu jaudu, infrastruktūras pārvaldītāji ņem vērā stratēģiskās norādes par infrastruktūras jaudas izmantošanu, ko dalībvalstis sniedz saskaņā ar 11. panta 3. punktu.

Neskarot valsts atbalsta noteikumus, dalībvalstis attiecīgā gadījumā var piešķirt infrastruktūras pārvaldītājam kompensāciju, kas atbilst ieņēmumu zaudējumiem, kuri saistīti vienīgi ar vajadzību ievērot stratēģiskās norādes par dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanu.

3. Ja jaudas nav pietiekami, infrastruktūras pārvaldītāji to pēc iespējas lielākā mērā plāno un sadala, izmantojot 36. pantā minēto mehānismu pretrunu risināšanai vienošanās ceļā, iesaistot attiecīgos pieteikumu iesniedzējus un risinājumus pretrunīgām jaudas vajadzībām un pieprasījumiem panākot vienošanās ceļā.

4. Ja 3. punktā minētais mehānisms neļauj apmierinoši atrisināt pretrunīgas jaudas vajadzības un pieprasījumus, infrastruktūras pārvaldītāji pārvalda nepietiekamu jaudu vai risina pretrunas, izmantojot objektīvas, pārredzamas un nediskriminējošas procedūras.

   Minētajās procedūrās novērtē alternatīvas infrastruktūras jaudas izmantošanas iespējas, pamatojoties uz šādiem sociālekonomiskiem un vidiskiem kritērijiem, ja par tiem pieejami dati:

   a) darbības izmaksas dzelzceļa transporta pakalpojumu sniedzējiem un to ietekme uz cenām dzelzceļa transporta pakalpojumu klientiem;

   b) ar laiku saistītās izmaksas dzelzceļa transporta pakalpojumu klientiem;

   c) savienojamība un pieejamība cilvēkiem, kam sniedz dzelzceļa transporta pakalpojumus, un reģionos, kuros tos sniedz;

   d) siltumnīcefekta gāzu emisijas, vietējie gaisa piesārņotāji, troksnis un citas dzelzceļa transporta pakalpojumu ārējās izmaksas un to iespējamās alternatīvas;

   e) dzelzceļa transporta pakalpojumu un to iespējamo alternatīvu ietekme uz drošumu un sabiedrības veselību.

5. *ENIM* sagatavo un pieņem 4. punktā minētās procedūras un iekļauj tās 6. pantā minētajā ES jaudas pārvaldības satvarā. Procedūras ietver šādas darbības:

   a) izstrādāt alternatīvus scenārijus tādas jaudas nodalīšanai, kas pieejama dažādiem dzelzceļa transporta pakalpojumu veidiem, ja iespējams, paredzot alternatīvas jaudas nodrošināšanu citos maršrutos vai alternatīvu laika grafiku ar salīdzināmiem raksturlielumiem;

   b) izvērtēt scenārijus un sarindot tos pēc ranga, pamatojoties uz objektīvām un pārredzamām metodikām, ņemot vērā 4. punktā noteiktos sociālekonomiskos un vidiskos kritērijus;

   c) atlasīt rangā visaugstāko scenāriju, pamatojoties uz b) apakšpunktā minēto izvērtējumu, un attiecīgi grozīt jaudas modeļa definīciju un jaudas nodrošinājuma plānu.

6. *ENIM* izstrādā metodikas, kas minētas 5. punkta b) apakšpunktā. Šo metodiku raksturlielumi ļauj ņemt vērā vietējos vai valsts apstākļus, pamatojoties uz pieņemtām pieejām un empīriskiem pierādījumiem. *ENIM* šīs metodikas iekļauj 6. pantā minētajā Eiropas jaudas pārvaldības satvarā.

7. Ņemot vērā pieredzi, kas gūta, izstrādājot un īstenojot 6. punktā minēto satvaru, Komisija var pieņemt īstenošanas aktus, kuros nosaka īpašas procedūras, kritērijus un metodikas, kas jāpiemēro nepietiekamas jaudas pārvaldībai. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 72. panta 3. punktā.

9. pants

Informācija par infrastruktūras jaudu

1. Infrastruktūras pārvaldītāji ieinteresētajām personām, jo īpaši pieteikumu iesniedzējiem, potenciālajiem pieteikumu iesniedzējiem un regulatīvajām iestādēm, sniedz precīzu un atjauninātu informāciju par infrastruktūras jaudas pieejamību visā jaudas pārvaldības procesā, tajā skaitā 2. iedaļā minētajā stratēģiskās plānošanas posmā, 3. iedaļā izklāstīto grafika plānošanas un jaudas sadales procesu laikā un ikreiz, kad iedalītā jauda tiek mainīta, kā minēts 4. iedaļā.

   Infrastruktūras pārvaldītāji nekavējoties publicē visus 18. pantā minētā jaudas nodrošinājuma plāna un 30. pantā minētā kustības grafika atjauninājumus.

2. Infrastruktūras pārvaldītāji publicē 1. punktā minēto informāciju saskaņā ar 62. panta 5. punktu un veicina attiecīgo specifikāciju izstrādi saskaņā ar 62. panta 3. punktu.

3. Pēc pieteikumu iesniedzēju pieprasījuma infrastruktūras pārvaldītāji sniedz 1. punktā minēto informāciju, pamatojoties uz konkrētām komerciālo un darbības vajadzību specifikācijām (“priekšizpētes novērtējumi”). Attiecībā uz pārrobežu pakalpojumiem infrastruktūras pārvaldītāji saņem šādus pieprasījumus un atbild uz tiem vienuviet un veicot vienotu darbību vai izmantojot vienotu saskarni.

10. pants

Jaudas ierobežojumi, ko rada infrastruktūras darbi un degradēta infrastruktūra

1. Neskarot Direktīvas 2012/34/ES 7., 7.c un 7.e pantu, infrastruktūras pārvaldītāji plāno infrastruktūras darbus saskaņā ar saimnieciskās darbības plānu un investīciju un finanšu programmām, kas minētas Direktīvas 2012/34/ES 8. panta 3. punktā. Ja minēto programmu grozījumi pēc saimnieciskās darbības plāna pieņemšanas ietekmē vai var ietekmēt infrastruktūras darbu plānošanu, infrastruktūras pārvaldītājs tīkla pārskatā sniedz pārskatu par šādiem grozījumiem un to iespējamo ietekmi.

2. Plānojot infrastruktūras darbus, infrastruktūras pārvaldītājs rīkojas saskaņā ar 2. panta 3. punktu un 3. pantu.

   Jo īpaši infrastruktūras pārvaldītājs līdzsvarotā veidā ņem vērā infrastruktūras darbu ietekmi uz savu aktīvu pārvaldību un finansiālo stāvokli, kā arī ietekmi uz visu attiecīgo pieteikumu iesniedzēju darbību un finansēm.

3. Infrastruktūras pārvaldītāji apspriežas ar pieteikumu iesniedzējiem par infrastruktūras darbiem saistībā ar koordinācijas mehānismiem, kas minēti Direktīvas 2012/34/EK 7.e pantā, un attiecībā uz pārrobežu dzelzceļa pakalpojumiem – saskaņā ar šīs regulas 54. pantu.

4. Infrastruktūras pārvaldītājs pietiekami savlaicīgi plāno, informē un apspriežas ar pieteikumu iesniedzējiem par jaudas ierobežojumiem, kas izriet no infrastruktūras darbiem, ņemot vērā paredzamo ietekmi uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem. Šajā nolūkā infrastruktūras pārvaldītāji ievēro I pielikuma 3. iedaļā noteikto grafiku.

   Attiecībā uz jaudas ierobežojumiem, kas būtiski ietekmē pieteikumu iesniedzējiem pieejamo jaudu, pieteikumu iesniedzēji var pieprasīt infrastruktūras pārvaldītājam iesniegt alternatīvu jaudas ierobežojuma plānu, lai noteiktu un izvēlētos risinājumu, kurā līdzsvarotā veidā ņemta vērā ietekme uz pieteikumu iesniedzējiem un infrastruktūras pārvaldītājiem. Infrastruktūras pārvaldītājs šiem pieteikumu iesniedzējiem iesniedz jaudas ierobežojuma laikā pieejamās alternatīvās jaudas indikatīvu plānu.

Indikatīvais plāns aptver gan ietekmēto, gan alternatīvo līniju, un to atspoguļo jaudas modelī, kas minēts 17. pantā, un jaudas nodrošinājuma plānā, kas minēts 18. pantā.

5. Infrastruktūras pārvaldītāji ņem vērā un mazina infrastruktūras darbu ietekmi uz pārrobežu satiksmi. Infrastruktūras pārvaldītāji saskaņā ar 53. pantu koordinē visus infrastruktūras darbus 53. panta 3. punktā minētajās līnijās un visus citus infrastruktūras darbus ar būtisku pārrobežu ietekmi.

Koordinācija jo īpaši attiecas uz infrastruktūras darbu grafika optimizāciju un alternatīvas jaudas nodrošināšanu ietekmētajā līnijā un alternatīvos maršrutos, ņemot vērā pieteikumu iesniedzēju darbības vajadzības un komerciālās vajadzības.

6. Par jaudas ierobežojumiem uzskata arī infrastruktūras jaudas vai veiktspējas samazinājumus zem tās projektētajām vērtībām, kurus izraisa aktīvu degradācija, piemēram, pieļaujamā ātruma vai asslodzes samazinājumus. Šādiem ierobežojumiem piemēro 9. pantā noteiktos informēšanas pienākumus.

7. Infrastruktūras pārvaldītāji pēc iespējas drīzāk publicē informāciju un apspriežas ar pieteikumu iesniedzējiem par plānotajiem jaudas pagaidu ierobežojumiem, to ietekmi uz komerciālām vajadzībām pieejamo jaudu un alternatīvo jaudu.

8. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 71. pantu, lai grozītu I pielikuma 3. iedaļu nolūkā samazināt infrastruktūras darbu radīto jaudas ierobežojumu ietekmi uz dzelzceļa satiksmi, vienlaikus ņemot vērā attiecīgo ieinteresēto personu plānošanas, darbības, tehniskos un komerciālos apsvērumus.

2. IEDAĻA
JAUDAS STRATĒĢISKĀ PLĀNOŠANA

11. pants

Jaudas stratēģiskā plānošana

1. Jaudas stratēģiskā plānošana ietver visas 12.–25. pantā izklāstītās darbības.

2. Jaudas stratēģiskās plānošanas rezultātā plānošanas dokumenti tiek sakārtoti šādā secībā, kas sniedz arvien detalizētāku informāciju par pieejamo jaudu:

a) šīs regulas 16. pantā minētā jaudas stratēģija;

b) šīs regulas 17. pantā minētais jaudas modelis;

c) šīs regulas 18. pantā minētais jaudas nodrošinājuma plāns.

Minēto nodevumu saturs un sagatavošanas grafiks ir izklāstīts I pielikuma 1. un 2. iedaļā.

Infrastruktūras pārvaldītāji pieņem plānošanas dokumentus par pamatu nākamajam plānošanas procesa posmam.

Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 71. pantu, lai grozītu I pielikuma 1. un 2. iedaļu nolūkā nodrošināt efektīvu stratēģiskās plānošanas procesu un atspoguļot infrastruktūras pārvaldītāju un pieteikumu iesniedzēju darbības apsvērumus, ņemot vērā *ENIM,* infrastruktūras pārvaldītāju, pieteikumu iesniedzēju un citu iesaistīto ieinteresēto personu, regulatīvo iestāžu un *ENRRB* pieredzi šīs iedaļas īstenošanā.

3. Ievērojot Direktīvas 2012/34/ES 4. pantā noteikto pārvaldības neatkarības principu, dalībvalstis var sniegt infrastruktūras pārvaldītājam stratēģiskas norādes,

pamatojoties uz indikatīvajām dzelzceļa infrastruktūras attīstības stratēģijām, kas minētas Direktīvas 2012/34/ES 8. panta 1. punktā. Šīs norādes jo īpaši var attiekties uz šādiem elementiem vai tos ietvert:

a) valsts dzelzceļa politikas vispārīgie mērķi, kas ir būtiski jaudas stratēģiskajai plānošanai šīs regulas darbības jomā;

b) dzelzceļa infrastruktūras attīstības perspektīvas, ņemot vērā attiecīgos plānus un stratēģijas valsts vai reģionālā līmenī un [jaunās *TEN-T* regulas] 53. pantā minētos Eiropas transporta koridoru darba plānus;

c) vispārīgas prasības un vadlīnijas attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanu, kuras infrastruktūras pārvaldītājs ņem vērā, veicot jaudas stratēģisko plānošanu, jo īpaši saistībā ar 21. pantā minēto intensīvi izmantoto un pārslogoto infrastruktūru;

d) prognozes par to dzelzceļa pakalpojumu plānoto attīstību, kurus sniedz saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu saistībām, vajadzības gadījumā ņemot vērā iesaistīto reģionālo vai vietējo pašvaldību viedokli.

Dalībvalstis koordinē savu darbību, lai nodrošinātu konsekvenci starp attiecīgajām stratēģiskajām norādēm, ko tās sniedz saskaņā ar šo punktu, nolūkā atbalstīt starptautisko dzelzceļa pasažieru un kravu pārvadājumu pakalpojumu attīstību.

4. Jaudas stratēģiskā plānošana neietver jaudas izmantošanas tiesību piešķiršanu individuāliem pieteikumu iesniedzējiem saskaņā ar 26. pantu.

12. pants

Vispārīgas prasības attiecībā uz jaudas stratēģisko pārvaldību

1. Infrastruktūras pārvaldītāji līdzsvarotā, taisnīgā un nediskriminējošā veidā ņem vērā visus dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu veidus, par kuriem tie var saņemt jaudas pieprasījumus, neatkarīgi no to apjoma, lejupējā tirgus lieluma, secīgu kustības grafiku pastāvības, regularitātes vai biežuma konkrētā kustības grafika laikposmā.

2. Veicot jaudas stratēģisko plānošanu, jo īpaši, izstrādājot 17. pantā minēto jaudas modeli un 18. pantā minēto jaudas nodrošinājuma plānu, infrastruktūras pārvaldītāji nošķir vismaz šādus dzelzceļa transporta pakalpojumu veidus:

a) kravu pārvadājumu pakalpojumi;

b) starppilsētu pasažieru (tālsatiksmes) pārvadājumu pakalpojumi;

c) pilsētas un reģionālie pasažieru pārvadājumu pakalpojumi.

Vajadzības gadījumā, ņemot vērā šīs regulas īstenošanā gūto pieredzi, *ENIM* var noteikt detalizētāku sarakstu, kurā dzelzceļa transporta pakalpojumu veidi nošķirti sīkāk. Lai atbalstītu stratēģiskās plānošanas procesa saskanīgumu pārrobežu mērogā, 6. pantā minētajā Eiropas jaudas pārvaldības satvarā iekļauj saskaņotu sarakstu.

3. Veicot jaudas stratēģisko plānošanu, jo īpaši, izstrādājot 17. pantā minēto jaudas modeli un 18. pantā minēto jaudas nodrošinājuma plānu, infrastruktūras pārvaldītāji norāda iepriekš ieplānoto jaudu, kas ir piemērota vairāktīklu transporta pakalpojumu sniegšanai.

4. Jaudas stratēģiskajā plānošanā ņem vērā arī:

a) novēroto infrastruktūras jaudas pieprasījuma struktūru un attīstību, kas noteikta, veicot jaudas sadali iepriekšējos kustības grafika laikposmos un tirgus uzraudzību, kas minēta Direktīvas 2012/34/ES 15. pantā;

b) paredzamo transporta vajadzību attīstību un no tās izrietošo pieprasījumu pēc dzelzceļa transporta pakalpojumiem un infrastruktūras jaudas, kā noteikts šīs regulas 15. pantā minētajā analīzē;

c) informāciju, kas iegūta, apspriežoties ar pašreizējiem un potenciālajiem pieteikumu iesniedzējiem saskaņā ar 13. pantu;

d) paredzamo vai plānoto infrastruktūras jaudas attīstību, jo īpaši, kā norādīts Direktīvas 2012/34/ES 8. panta 1. punktā minētajā indikatīvajā dzelzceļa infrastruktūras attīstības stratēģijā un Direktīvas 2012/34/ES 8. panta 3. punktā minētajā infrastruktūras pārvaldītāja saimnieciskās darbības plānā;

e) plānotos infrastruktūras darbus, kas varētu ietekmēt tīklu;

f) dažādu dzelzceļa transporta tirgu īpatnības, jo īpaši attiecībā uz:

i) ātrumu;

ii) biežumu;

iii) pielaidi novirzēm no iedalītā vilcienu ceļa;

iv) iespēju tīkla darbības traucējumu gadījumā mainīt maršrutu, pārplānot vai aizstāt pārvadājumus ar citiem transporta veidiem;

v) dzelzceļa transporta pieprasījuma svārstīgumu un no tā izrietošo nepieciešamība plānot dzelzceļa pakalpojumus atšķirīgā laikposmā.

5. Jaudas stratēģiskā plānošana atspoguļo jaudu, kas sadalīta saskaņā ar pamatlīgumiem un mainīgo plānošanu.

6. Jaudas stratēģiskā plānošana aptver *TEN-T* pamattīkla un paplašinātā pamattīkla līnijas, kas minētas [jaunās *TEN-T* regulas] 6. pantā un I pielikumā. Infrastruktūras pārvaldītāji var ietvert citas to pārvaldītā tīkla līnijas un mezglus.

Jaudas stratēģisko plānošanu veic līmenī, kas ir pietiekami detalizēts, lai varētu plānot jaudu konkrētos tīkla posmos. Šajā nolūkā tīklu atveido ar mezgliem un posmiem, kas ļauj ņemt vērā attiecīgos jaudas pieprasījuma un piedāvājuma raksturlielumus.

Šos mezglus un posmus norāda Direktīvas (ES) 2016/797 49. pantā minētajā infrastruktūras reģistrā.

7. Jaudas stratēģiskā plānošana aptver laikposmu, kas ir vismaz piecus gadus uz priekšu. Infrastruktūras pārvaldītāji var pagarināt šo laikposmu līdz vairāk nekā pieciem gadiem, jo īpaši nolūkā atbalstīt infrastruktūras attīstību saskaņā ar indikatīvo dzelzceļa infrastruktūras attīstības stratēģiju, kas minēta Direktīvas 2012/34/ES 8. panta 1. punktā.

8. Infrastruktūras pārvaldītāji regulāri pārskata un atjaunina jaudas stratēģiskās plānošanas rezultātus, jo īpaši ņemot vērā:

a) dzelzceļa infrastruktūras attīstību;

b) izmaiņas tirgus pieprasījumā pēc infrastruktūras jaudas;

c) 3. un 4. iedaļā izklāstīto sadales procesu rezultātus iepriekšējos kustības grafika laikposmos, tajā skaitā to, cik lielā mērā pieteikumu iesniedzēji izmantojuši infrastruktūras jaudu;

d) saskaņā ar III nodaļu veiktajā satiksmes pārvaldībā gūtās atziņas;

e) saskaņā ar III nodaļu veiktās traucējumu pārvaldības un krīzes vadības rezultātu;

f) saskaņā ar IV nodaļu veiktās darbības izvērtēšanas rezultātus.

9. *ENIM* izstrādā vadlīnijas, kurās nosaka kopīgus principus, procedūras un metodikas jaudas stratēģiskajai plānošanai. Tas iekļauj šīs vadlīnijas Eiropas jaudas pārvaldības satvarā, kas minēts šīs regulas 6. pantā. Minētajās vadlīnijās būtu jāiekļauj vismaz šīs regulas III pielikumā uzskaitītie elementi. Infrastruktūras pārvaldītāji Direktīvas 2012/34/ES 27. pantā minētajā tīkla pārskatā pēc iespējas rūpīgāk ņem vērā šīs vadlīnijas. Tie tīkla pārskatā paskaidro, kāpēc notikušas novirzes no vadlīnijās noteiktajiem kopīgajiem principiem, procedūrām un metodikas.

13. pants

Apspriešanās ar ieinteresētajām personām par jaudas stratēģisko plānošanu

1. Infrastruktūras pārvaldītāji saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 7.e pantu apspriežas ar visām iesaistītajām ieinteresētajām personām par jaudas stratēģisko plānošanu.

2. Infrastruktūras pārvaldītāji saskaņā ar 53. un 54. pantu apspriežas ar visām iesaistītajām ieinteresētajām personām, kas sniedz vairāktīklu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus, par jaudas stratēģisko plānošanu.

14. pants

Jaudas stratēģiskās plānošanas koordinācija starp infrastruktūras pārvaldītājiem

1. Infrastruktūras pārvaldītāji koordinē savas darbības, kas saistītas ar jaudas stratēģisko plānošanu, saskaņā ar 53. pantu.

Ar šo koordināciju jo īpaši nodrošina:

a) stratēģiskās plānošanas konsekvenci attiecīgajos tīklos, jo īpaši saistībā ar jaudas stratēģiju, jaudas modeli un jaudas nodrošinājuma plānu, infrastruktūras darbu plānošanu un situatīvo plānošanu;

b) ka jaudas stratēģijā, jaudas modelī un jaudas nodrošinājuma plānā tiek pienācīgi ņemtas vērā jaudas vajadzības vairāktīklu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem;

c) jaudas stratēģiskās plānošanas darbības un tās iznākuma izvērtēšanu saskaņā ar IV nodaļu;

d) visu iesaistīto ieinteresēto personu, regulatīvo iestāžu un Eiropas Dzelzceļa transporta regulatīvo iestāžu tīkla ("*ENRRB*"), Eiropas koordinatoru un, ja nepieciešams, dalībvalstu iestāžu un citu ieinteresēto personu iesaistīšanu.

2. *ENIM* ņem vērā visas attiecīgās pieteikumu iesniedzēju vai potenciālo pieteikumu iesniedzēju sūdzības par 11. panta 2. punktā minētajiem plānošanas dokumentiem un pirms atzinuma vai ieteikuma pieņemšanas prasa papildu informāciju no vienībām, kas iesaistītas koordinēšanā saskaņā ar 53. pantu, un no iesaistītajām ieinteresētajām

personām, ar kurām notikusi apspriešanās saskaņā ar 54. pantu, lai uzlabotu minēto plānošanas dokumentu konsekvenci. *ENIM* sniedz *ENRRB* atzinumu par plānošanas dokumentu projektiem vai informē *ENRRB* par atzinuma nepieņemšanu. *ENRRB* rīkojas saskaņā ar 65. panta 3. punktu.

3. Infrastruktūras pārvaldītāji ņem vērā visus ieteikumus, ko *ENIM* pieņēmis saskaņā ar 2. punktu. Ja infrastruktūras pārvaldītāji neievēro ieteikumu, tie plānošanas dokumentos paskaidro šādas rīcības iemeslus. *ENRRB* uzrauga koordinācijas procesu un tā īstenošanu. Tas paziņo Komisijai savu viedokli par nepieciešamību novērst koordinācijas procesa trūkumus.

15. pants

Paredzamās transporta tirgus attīstības analīze

1. Infrastruktūras pārvaldītāji un *ENIM* regulāri uzrauga un analizē transporta tirgus, lai pamatotu savu vispārējo saimnieciskās darbības stratēģiju, jaudas un ārkārtas situāciju pārvaldību un investīciju lēmumus. Infrastruktūras pārvaldītāji līdzīgos nolūkos dara zināmus šīs analīzes rezultātus citām ieinteresētajām personām, tajā skaitā Eiropas koordinatoriem.

2. Šīs regulas vajadzībām 1. punktā minētā transporta tirgus analīze jo īpaši sniedz ieguldījumu 11. pantā minētajā jaudas stratēģiskajā plānošanā, 25. pantā minētajā infrastruktūras jaudas nodalīšanā un jaudas sadalē, pamatojoties uz 37. pantā minēto oficiālo mehānismu pretrunu risināšanai.

3. *ENIM* vēlākais līdz [2028. gada 31. decembrim] veic Eiropas transporta tirgus pētījumu par pasažieru un kravu pārvadājumiem multimodālā kontekstā. Pētījumā jo īpaši aplūko:

   a) pasažieru un kravu pārvadājumu pieprasījuma prognozes attiecībā uz visiem transporta veidiem Savienībā;

   b) aplēses par iespējām palielināt dzelzceļa transporta apjomu gan pasažieru, gan kravu pārvadājumu jomā, kā arī nosacījumus, kas vajadzīgi, lai panāktu šādu izaugsmi;

   c) ja iespējams, plānoto transporta plūsmu ģeogrāfisko sadalījumu kā jaudas stratēģiskās plānošanas ievaddatus.

4. *ENIM* apspriežas ar pieteikumu iesniedzējiem, dzelzceļa transporta pakalpojumu klientiem un to apvienībām, valsts un ES publiskajām iestādēm par pētījuma darba uzdevumiem, jo īpaši attiecībā uz pētījuma mērķi un ieinteresēto personu iesaistīšanas procesu.

5. *ENIM* pētījumu pārskata un atjaunina pēc vajadzības un jebkurā gadījumā vismaz reizi piecos gados.

16. pants

Jaudas stratēģija

1. Infrastruktūras pārvaldītājs pieņem jaudas stratēģiju, kurā izklāsta savas prognozes par dzelzceļa infrastruktūras jaudas pieprasījuma un piedāvājuma attīstību nākotnē un savu redzējumu par to, kā pielāgoties šai attīstībai.

Jaudas stratēģiju izmanto kā instrumentu saziņai, apspriešanai un koordinācijai starp iesaistītajām ieinteresētajām personām.

2. Jaudas stratēģijā ietver informāciju par dzelzceļa infrastruktūras turpmāko attīstību, prognozes par dažādu dzelzceļa transporta pakalpojumu pieprasījuma attīstību un citu būtisku informāciju par dzelzceļa infrastruktūras pieejamību un izmantošanu.

3. Jaudas stratēģija ietver stratēģisku ceļu karti, kurā nosaka:

   a) 16. pantā minētās jaudas stratēģijas, 17. pantā minētā jaudas modeļa un 18. pantā minētā jaudas nodrošinājuma plāna ģeogrāfisko tvērumu;

   b) alternatīvās līnijas, kas apsvērtas 10. pantā minēto jaudas ierobežojumu piemērošanas gadījumā un saistībā ar 19. pantā minēto situatīvo plānošanu.

   Stratēģisko ceļu karti iekļauj Direktīvas (ES) 2016/797 49. pantā minētajā infrastruktūras reģistrā.

4. Infrastruktūras pārvaldītājs sagatavo, publicē un regulāri atjaunina jaudas stratēģiju saskaņā ar I pielikuma 2. iedaļā noteikto grafiku un saturu.

5. Infrastruktūras pārvaldītāji apspriežas ar pieteikumu iesniedzējiem par jaudas stratēģiju saskaņā ar 13. pantu un koordinē jaudas stratēģijas ar citiem infrastruktūras pārvaldītājiem saskaņā ar 14. pantu.

17. pants

Jaudas modelis

1. Infrastruktūras pārvaldītājs izveido jaudas modeli, ar ko precizē jaudas stratēģiju, pamatojoties uz 13. un 14. pantā minēto apspriešanās un koordinācijas darbību iznākumu.

   Jaudas modelis palīdz līdzsvaroti ņemt vērā dažādu dzelzceļa transporta pakalpojumu segmentu jaudas vajadzības un infrastruktūras pārvaldītāju vajadzības uzturēt, atjaunot un attīstīt (modernizēt esošo un būvēt jaunu) dzelzceļa infrastruktūru. To izmanto kā saziņas, apspriešanās un jaudas stratēģiskās plānošanas koordinācijas instrumentu starp iesaistītajām ieinteresētajām personām.

2. Jaudas modelī sniegta vismaz informācija par kopējo pieejamo jaudas apjomu dalījumā pa tīkla posmiem, par jaudas daļām, kas rezervētas dažādiem dzelzceļa transporta pakalpojumu segmentiem, un par jaudas ierobežojumiem, ko izraisa infrastruktūras darbi. Infrastruktūras pārvaldītāji sagatavo un publicē jaudas modeli katram kustības grafika laikposmam un regulāri atjaunina jaudas modeli saskaņā ar I pielikuma 1. un 2. iedaļā noteikto saturu un grafiku.

3. Infrastruktūras pārvaldītāji dokumentē un attiecīgā gadījumā pamato visas atšķirības starp jaudas modeli un jaudas stratēģiju, kas attiecas uz vienu un to pašu kustības grafika laikposmu. Vajadzības gadījumā jaudas stratēģiju pārskata, ņemot vērā norises kopš jaudas stratēģijas pieņemšanas vai pēdējās atjaunināšanas.

4. Infrastruktūras pārvaldītāji apspriežas ar pieteikumu iesniedzējiem par jaudas modeli saskaņā ar 13. pantu un koordinē jaudas stratēģijas ar citiem infrastruktūras pārvaldītājiem saskaņā ar 14. pantu.

18. pants

Jaudas nodrošinājuma plāns

1. Infrastruktūras pārvaldītājs izstrādā jaudas nodrošinājuma plānu, kurā sniedz visaptverošu informāciju par:

   a) infrastruktūras jaudu, kas pieejama sadalei pieteikumu iesniedzējiem;

   b) infrastruktūras jaudu, kas nav pieejama sadalei.

   Jaudas nodrošinājuma plāns ir pamats jaudas sadalei.

2. Infrastruktūras pārvaldītāji vēlākais I pielikuma 2. iedaļā noteiktajā termiņā publicē jaudas nodrošinājuma plānu katram kustības grafika laikposmam un pastāvīgi atjaunina to līdz tā kustības grafika laikposma beigām, uz kuru minētais plāns attiecas. Jaudas nodrošinājuma plānu iesniedz par katru atsevišķu attiecīgā kustības grafika laikposma dienu.

3. Infrastruktūras pārvaldītāji sagatavo jaudas nodrošinājuma plānu, pamatojoties uz 11.–17. pantā un I pielikuma 1. un 2. iedaļā minētā jaudas stratēģiskās plānošanas procesa rezultātiem.

   Infrastruktūras pārvaldītāji dokumentē un attiecīgā gadījumā pamato visas atšķirības starp jaudas nodrošinājuma plānu un jaudas modeli, kas attiecas uz vienu un to pašu kustības grafika laikposmu.

4. Jaudas nodrošinājuma plānā infrastruktūras pārvaldītāji var norādīt infrastruktūras jaudu kā iepriekš ieplānotu. Iepriekš ieplānotā jauda ir jauda, attiecībā uz kuru infrastruktūras pārvaldītājs nosaka pieteikumu iesniedzēju pieprasījumiem pieejamās jaudas raksturlielumus un apjomu, paredz šādas jaudas sadales noteikumus un nosaka procesu, kādā šādu jaudu var pieprasīt saskaņā ar 20. pantu. Sadalot iepriekš ieplānoto jaudu, ņem vērā norādītos raksturlielumus, noteikumus un sadales procesus.

5. Jaudas nodrošinājuma plānā iepriekš ieplānoto jaudu norāda jaudas objektu veidā, kā minēts 20. pantā, norādot jaudas apjomu un raksturlielumus, kas ir saistīti ar sadales noteikumiem un procesiem, ar kuru palīdzību šāda jauda tiek darīta pieejama.

6. Ievērojot 7. punktu, jaudas nodrošinājuma plānā ietver šādus elementus:

   a) jauda, kas pieejama sadalei pieteikumu iesniedzējiem kustības grafika laikposmā, uz kuru attiecas jaudas nodrošinājuma plāns:

      i) jauda, ko infrastruktūras pārvaldītājs nav iepriekš ieplānojis;

      ii) jauda, ko infrastruktūras pārvaldītājs ir iepriekš ieplānojis;

   b) jauda, kas nav pieejama sadalei pieteikumu iesniedzējiem:

      i) jauda, kas rezervēta infrastruktūras darbiem, kuriem ir komerciālā un ekspluatācijas ziņā būtiska ietekme uz pieteikumu iesniedzējiem un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kā minēts I pielikuma 3. iedaļā;

      ii) jauda, kas rezervēta regulāriem laika intervāliem, lai vēlākā posmā varētu plānot infrastruktūras darbus ar ierobežotu ietekmi;

      iii) jauda, kas jau sadalīta saskaņā ar pamatlīgumiem atbilstīgi 31. pantam vai daudzgadu mainīgās plānošanas procesu atbilstīgi 33. pantam;

      iv) jauda, kas rezervēta mērķiem, kuri nav minēti i), ii) un iii) punktā un kurus infrastruktūras pārvaldītājs skaidri norāda.

   Jaudas nodrošinājuma plānā norāda ierobežojumus, kas piemērojami 24. pantā minētās specializētās infrastruktūras izmantošanai.

7. Infrastruktūras pārvaldītāji jaudas nodrošinājuma plānā iekļauj 6. punkta b) apakšpunktā uzskaitītos elementus attiecībā uz to pārvaldīto dzelzceļa infrastruktūru.

Infrastruktūras pārvaldītāji jaudas nodrošinājuma plānā iekļauj visus 6. punktā uzskaitītos elementus attiecībā uz visām līnijām un mezgliem, kas iekļauti *TEN-T* pamattīklā un paplašinātajā pamattīklā, kā noteikts [jaunajā *TEN-T* regulā].

Infrastruktūras pārvaldītāji jaudas nodrošinājuma plānā var iekļaut 6. punktā minētos elementus attiecībā uz citām to pārvaldītā tīkla līnijām un mezgliem.

8. Veicot jaudas iepriekšēju plānošanu saskaņā ar 6. punkta a) apakšpunkta ii) punktu, infrastruktūras pārvaldītāji ievēro 8. panta 4. punktā izklāstītos principus.

Infrastruktūras pārvaldītāji veic jaudas iepriekšēju plānošanu, pamatojoties uz dalībvalstu stratēģiskajām norādēm saskaņā ar 11. panta 3. punktu, rezultātiem, kas gūti, apspriežoties ar pieteikumu iesniedzējiem saskaņā ar 13. pantu, un koordināciju starp infrastruktūras pārvaldītājiem saskaņā ar 14. pantu.

9. Regulatīvā iestāde analizē jaudas nodrošinājuma plānu un var pieņemt lēmumu, kurā infrastruktūras pārvaldītājam tiek prasīts grozīt jaudas nodrošinājuma plānu. Regulatīvās iestādes lēmumā ņem vērā visus *ENIM* atzinumus vai ieteikumus, ja tādi ir sniegti.

10. *ENIM* pieņem vadlīnijas un iekļauj tās 6. pantā minētajā Eiropas jaudas pārvaldības satvarā, nosakot:

a) jaudas nodrošinājuma plāna publicēšanas līdzekļus, tajā skaitā digitālos pakalpojumus, rīkus, funkcijas un saskarnes;

b) procesu jaudas nodrošinājuma plāna apspriešanai ar pieteikumu iesniedzējiem.

19. pants

Situatīvā plānošana

1. Lai infrastruktūras pārvaldītāji būtu gatavi tīkla darbības traucējumiem un citām krīzes situācijām, kas ietekmē dzelzceļa satiksmi, tie ievieš un īsteno pastāvīgu situatīvās plānošanas procesu.

Situatīvā plānošana nodrošina pamatu satiksmes pārvaldībai, traucējumu pārvaldībai un krīzes vadībai saskaņā ar 42. pantu, lai šādās situācijās nodrošinātu ātru reakciju un līdz minimumam samazinātu to ietekmi uz dzelzceļa satiksmi.

Infrastruktūras pārvaldītāji situatīvās plānošanas rezultātus dokumentē ārkārtas rīcības plānā.

2. Situatīvā plānošana jo īpaši ietver:

a) tādu alternatīvu maršrutu noteikšanu, kas ļauj novirzīt satiksmi, ja nav pieejamas *TEN-T* pamattīklā un paplašinātajā pamattīklā iekļautās līnijas, kā noteikts [jaunās *TEN-T* regulas] 6. pantā un I pielikumā;

b) indikatīvu infrastruktūras jaudas plānošanu alternatīvajos maršrutos, kas izraudzīti saskaņā ar a) apakšpunktu, nodrošinot pārredzamību par šādās līnijās pieejamo infrastruktūras jaudu, ko var izmantot starpgadījumu un jo īpaši tīkla darbības traucējumu gadījumā saskaņā ar 46. pantu;

c) satiksmes pārvaldības un krīzes vadības noteikumu un procedūru noteikšanu, arī attiecībā uz informācijas apmaiņu starp infrastruktūras pārvaldītājiem, citām iesaistītajām ieinteresētajām personām un citām ieinteresētajām personām, piemēram, publiskajām iestādēm, kas atbild par dzelzceļu vai drošību un reaģēšanu ārkārtas situācijās, kā arī šo procedūru aktivizēšanas kritēriju noteikšanu;

d) to struktūru noteikšanu un uzskaitījumu, kuras jāinformē nopietnu starpgadījumu vai nopietnu vilcienu kustības traucējumu gadījumā;

e) visus citus sagatavošanās darbus, kas vajadzīgi, lai veiktu traucējumu pārvaldības un krīzes vadības pasākumus saskaņā ar 42. pantu un 44. pantā minēto Eiropas satvaru satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības pārrobežu koordinācijai.

3. Infrastruktūras pārvaldītāji nodrošina situatīvās plānošanas saskaņošanu ar jaudas stratēģisko plānošanu, jo īpaši jaudas stratēģiju, jaudas modeli, jaudas nodrošinājuma plānu un infrastruktūras darbu plānošanu, kā norādīts 10. pantā.

4. Situatīvās plānošanas rezultātus, jo īpaši alternatīvu līniju noteikšanu saskaņā ar 2. punkta a) apakšpunktu un indikatīvo jaudas plānošanu alternatīvās līnijās saskaņā ar 2. punkta b) apakšpunktu, iekļauj jaudas modelī un jaudas nodrošinājuma plānā.

5. Komisija pieņem īstenošanas aktus, kuros sīki izklāstīta procedūra un kritēriji, kas jāievēro, piemērojot 2. punktu, jo īpaši situācijās, kas var ietekmēt pārrobežu satiksmi. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 72. panta 3. punktā.

20. pants

Kritēriji un procedūras iepriekš ieplānotas jaudas sadalei un jaudas plānošanas objektu definēšanai

1. Infrastruktūras pārvaldītāji sadala iepriekš ieplānoto jaudu, kas iekļauta 18. pantā minētajā jaudas nodrošinājuma plānā, tālab izmantojot pārredzamus un nediskriminējošus kritērijus un procedūras.

2. Jaudas plānošanas objekti nosaka raksturlielumus un īpašības, kas piemīt dažādiem iepriekš ieplānotās jaudas veidiem, tajā skaitā jaudai, kas pieejama pieteikumu iesniedzēju pieprasījumiem, infrastruktūras darbiem rezervētajai jaudai un jau sadalītajai jaudai. Šie raksturlielumi un īpašības ietver visus aspektus, kas ir relevanti konkrētiem iepriekš ieplānotās jaudas veidiem, piemēram, maršrutu, laiku, garantēto vai nepieciešamo minimālo ātrumu, ritošā sastāva un infrastruktūras tehnisko saderību, parametrus un laika nišu skaitu.

3. *ENIM* izstrādā kopēju sistēmu 1. punktā minētajiem kritērijiem un procedūrām un iekļauj to 6. pantā minētajā Eiropas jaudas pārvaldības satvarā. Minētajā kopējā sistēmā priekšrocības, ko sniedz jaudas rezervēšana konkrētiem dzelzceļa pakalpojumu veidiem vai sadales procesiem, līdzsvaro ar nepieciešamību nodrošināt elastību, lai apmierinātu jaudas vajadzības tirgū. Šajā nolūkā kopējā sistēma paredz iespēju saistībā ar 36. pantā minēto mehānismu pretrunu risināšanai vienošanās ceļā ņemt vērā jaudas izmantošanas tiesību pieprasījumus, kas neatbilst iepriekš ieplānotajai jaudai.

4. *ENIM* izstrādā un pieņem oficiālas specifikācijas jaudas plānošanas objektiem cilvēklasāmā un mašīnlasāmā formātā. *ENIM* šīs specifikācijas iekļauj 6. pantā

minētajā Eiropas jaudas pārvaldības satvarā. Pamatojoties uz pieredzi šā panta piemērošanā, *ENIM* saskaņā ar šīs regulas 62. panta 3. punktu sniedz Komisijai informāciju par iespējamiem grozījumiem savstarpējas izmantojamības tehniskajās specifikācijās, kā paredzēts Direktīvā (ES) 2016/797 un īstenošanas aktos, kas pieņemti saskaņā ar minēto direktīvu.

21. pants

Intensīvi izmantota un pārslogota infrastruktūra

1. Infrastruktūras pārvaldītāji nekavējoties atzīst, ka infrastruktūras elements ir vai nu intensīvi izmantots, vai pārslogots, ja ir izpildīts vismaz viens no šādiem nosacījumiem:

   a) atsauces periodos, kas noteikti II pielikuma 1. punktā, iepriekšējā vai pašreizējā kustības grafika laikposmā jaudas izmantojums ir pārsniedzis intensīvi izmantotai vai pārslogotai infrastruktūrai noteiktās robežvērtības;

   b) saskaņā ar šo iedaļu veiktās jaudas stratēģiskās plānošanas rezultāti liecina, ka jaudas vajadzības, kas izteiktas jaudas stratēģiskās plānošanas posmos, pārsniedz jaudu, kas pieejama sadalei konkrētā kustības grafika laikposmā;

   c) jaudas nepietiekamību rada saskaņā ar 10. pantu plānoti infrastruktūras darbi, kuri izraisa jaudas ierobežojumus.

2. Šā panta 1. punktā minētajā paziņojumā norāda kustības grafika laikposmu un infrastruktūras elementu, kā arī konkrētos laikposmus, uz kuriem tas attiecas.

3. Tas, ka atsevišķi jaudas pieprasījumi, kuri iesniegti sadalei kustības grafika laikposmā, ir pretrunīgi, nav par iemeslu tam, lai paziņotu, ka kāds infrastruktūras elements ir intensīvi izmantots vai pārslogots, ja vien nav izpildīti 1. punktā paredzētie nosacījumi.

4. Ja infrastruktūra atzīta par intensīvi izmantotu vai pārslogotu, infrastruktūras pārvaldītājs veic jaudas analīzi saskaņā ar 22. pantu, ja vien jau netiek īstenots 23. pantā paredzētais jaudas palielināšanas plāns.

5. Attiecībā uz infrastruktūras elementiem, kas atzīti par intensīvi izmantotiem vai pārslogotiem, infrastruktūras pārvaldītāji rezervē jaudu 18. pantā minētajā jaudas nodrošinājuma plānā, ņemot vērā 22. pantā minētās jaudas analīzes iznākumu.

6. Ja nav iekasēta maksa saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 31. panta 4. punktu vai ja tā nav devusi apmierinošu rezultātu un infrastruktūra atzīta par pārslogotu, infrastruktūras pārvaldītājs piemēro procedūru, ar ko, pamatojoties uz pārredzamiem un objektīviem kritērijiem, nodalīt vai sadalīt nepietiekamu infrastruktūras jaudu. Minēto procedūru īsteno saskaņā ar šīs regulas 8. pantu un kopā ar piemērojamajiem kritērijiem izklāsta tīkla pārskatā.

7. Infrastruktūras pārvaldītāji infrastruktūru, kas atzīta par intensīvi izmantotu vai pārslogotu, norāda Direktīvas (ES) 2016/797 49. pantā minētajā infrastruktūras reģistrā.

8. Pārslogotas infrastruktūras gadījumā piemērojamās procedūras un izmantojamos kritērijus norāda tīkla pārskatā, un tie atbilst visiem pasākumiem un kritērijiem, kas pieņemti saskaņā ar 7. punktu.

9. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 71. pantu, lai grozītu II pielikumu nolūkā nodrošināt jaudas efektīvu pārvaldību attiecībā uz intensīvi

izmantotu un pārslogotu infrastruktūru un atspoguļot infrastruktūras pārvaldītāju un pieteikumu iesniedzēju darbības apsvērumus, ņemot vērā *ENIM*, infrastruktūras pārvaldītāju, pieteikumu iesniedzēju un citu iesaistīto ieinteresēto personu, regulatīvo iestāžu un *ENRRB* pieredzi šā panta īstenošanā.

22. pants

Jaudas analīze intensīvi izmantotas vai pārslogotas infrastruktūras gadījumā

1. Infrastruktūras pārvaldītājs sešu mēnešu laikā pēc tam, kad infrastruktūra atzīta par intensīvi izmantotu vai pārslogotu, veic jaudas analīzi.

   Jaudas analīzē nosaka infrastruktūras jaudas ierobežojumus, kas neļauj jaudas modelī vai jaudas nodrošinājuma plānā iekļaut pieteikumu iesniedzēju izteiktās jaudas vajadzības vai kas neļauj pienācīgi apmierināt infrastruktūras jaudas pieprasījumus.

   Jaudas analīzē iekļauj arī pirmo indikatīvo iespējamo pasākumu kopumu, kas īstermiņā, vidējā termiņā un ilgtermiņā jāveic, lai mazinātu pārslogotību un palielinātu jaudas pieejamību.

2. Jaudas analīzē aplūko infrastruktūras raksturlielumus attiecībā uz jaudu, spējām un savstarpējo izmantojamību, darbības procedūrām, dažādo piedāvāto pakalpojumu specifiku un visu šo faktoru ietekmi uz infrastruktūras jaudu. Iespējamie pasākumi jo īpaši ietver maršrutu maiņu, pakalpojuma sniegšanas laika maiņu, kustības ātruma maiņu, darbības procedūru saskaņošanu un infrastruktūras uzlabojumus.

3. Infrastruktūras pārvaldītāji apspriežas ar pieteikumu iesniedzējiem par jaudas analīzes projektu saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 7.e pantu un, ja attiecīgās infrastruktūras posms ietilpst kādā Eiropas transporta koridorā, saskaņā ar 54. pantu.

   Infrastruktūras pārvaldītājs publisko jaudas analīzes rezultātus. *ENIM* nodrošina, ka šīs publikācijas ir viegli pieejamas.

4. Infrastruktūras pārvaldītāji jaudas stratēģiskajā plānošanā, un jo īpaši jaudas stratēģijā, jaudas modelī un jaudas nodrošinājuma plānā, ņem vērā jebkādas saskaņā ar šo pantu veiktas jaudas analīzes rezultātus.

   Jaudas analīzes rezultātus iesniedz dalībvalstu iestādēm, kas atbild par Direktīvas 2012/34/ES 8. panta 1. punktā minētās indikatīvās dzelzceļa infrastruktūras attīstības stratēģijas sagatavošanu, un par attiecīgo Eiropas transporta koridoru atbildīgajam Eiropas koordinatoram.

23. pants

Jaudas palielināšanas plāns

1. Sešu mēnešu laikā pēc jaudas analīzes pabeigšanas saskaņā ar 22. pantu infrastruktūras pārvaldītājs izstrādā jaudas palielināšanas plānu.

   Jaudas palielināšanas plānā norāda:

   a) pārslogotības iemeslus;

   b) iespējamo satiksmes attīstību nākotnē;

   c) infrastruktūras attīstības ierobežojumus;

   d) jaudas palielināšanas iespējas un izmaksas, ietverot iespējamās piekļuves maksas izmaiņas.

Pamatojoties uz norādīto iespējamo pasākumu izmaksu un ieguvumu analīzi, jaudas palielināšanas plānā nosaka arī darbības, kas jāveic, lai palielinātu infrastruktūras jaudu, un iekļauj īstenošanas pasākumu grafiku.

2. Jaudas palielināšanas plānu izstrādā pēc tam, kad saskaņā ar 13. pantu veikta apspriešanās ar attiecīgās pārslogotās infrastruktūras lietotājiem.

Var noteikt, ka saistībā ar plānu jāiegūst dalībvalsts iepriekšējs apstiprinājums.

3. Attiecīgā dalībvalsts jaudas palielināšanas plānus ņem vērā, atjauninot indikatīvo dzelzceļa infrastruktūras attīstības stratēģiju, kas minēta Direktīvas 2012/34/ES 8. panta 1. punktā.

Attiecīgā Eiropas transporta koridora Eiropas koordinators jaudas palielināšanas plānu ņem vērā savā darba plānā, kas minēts [jaunās *TEN-T* regulas] 53. pantā.

4. Neskarot šīs regulas 40. pantu, infrastruktūras pārvaldītājs pārtrauc iekasēt maksu par attiecīgo infrastruktūru saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 31. panta 4. punktu šādos gadījumos:

a) infrastruktūras pārvaldītājs nav izstrādājis jaudas palielināšanas plānu;

b) infrastruktūras pārvaldītājs neveic jaudas palielināšanas plānā noteiktās darbības.

5. Neatkarīgi no 4. punkta infrastruktūras pārvaldītājs ar regulatīvās iestādes apstiprinājumu var turpināt iekasēt maksu šādos gadījumos:

a) jaudas palielināšanas plānu nav iespējams izpildīt tādu iemeslu dēļ, ko pārvaldītājs nevar ietekmēt;

b) pieejamās alternatīvas nav ekonomiski vai finansiāli dzīvotspējīgas.

24. pants

Specializētā infrastruktūra

1. Neskarot 2. punktu, infrastruktūras jaudu uzskata par pieejamu izmantošanai visu veidu satiksmei, kas ir saderīga ar maršrutu, kurš paredzēts ekspluatācijai saskaņā ar Direktīvu (ES) 2016/797 un specifikācijām, kas noteiktas saskaņā ar to pieņemtajos īstenošanas aktos.

2. Ja ir piemēroti alternatīvi maršruti un ja saskaņā ar 25. pantā noteikto procedūru var pierādīt, ka tas ir pamatoti no sociālā, ekonomiskā un vidiskā aspekta, infrastruktūras pārvaldītājs pēc apspriešanās ar ieinteresētajām personām var izraudzīties konkrētu infrastruktūru izmantošanai konkrētiem satiksmes veidiem. Šādā gadījumā infrastruktūras pārvaldītājs 11. panta 2. punktā minētajos plānošanas dokumentos norāda, ka veikta šāda izraudzīšanās, un jaudas nodrošinājuma plānā rezervē jaudu noteiktajiem satiksmes veidiem.

Šāda izraudzīšanās nekavē izmantot šādu infrastruktūru cita veida satiksmei, ja jauda ir pieejama.

3. Infrastruktūru, kas izraudzīta saskaņā ar 2. punktu, norāda tīkla pārskatā, Direktīvas (ES) 2016/797 49. pantā minētajā infrastruktūras reģistrā, jaudas stratēģijā, jaudas modelī un jaudas nodrošinājuma plānā.

25. pants

Infrastruktūras jaudas nodalīšana, pamatojoties uz sociālekonomiskiem un vidiskiem kritērijiem

1. Ja kāds infrastruktūras elements ir atzīts par tādu, kas nākamajā kustības grafika laikposmā tiks intensīvi izmantots vai būs pārslogots, infrastruktūras pārvaldītājs nodala attiecīgā infrastruktūras elementa jaudu 17. pantā minētajā jaudas modelī un 18. pantā minētajā jaudas nodrošinājuma plānā, kas attiecas uz attiecīgo kustības grafika laikposmu.

2. Nodalot infrastruktūras jaudu saskaņā ar 1. punktu, infrastruktūras pārvaldītājs rīkojas saskaņā ar 8. pantu.

   Infrastruktūras pārvaldītājs ņem vērā vairāktīklu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem nepieciešamo jaudu.

3. IEDAĻA
Grafika plānošana un jaudas sadale

26. pants

Jaudas izmantošanas tiesības

1. Pieteikumu iesniedzēji saskaņā ar publiskajām tiesībām vai privāttiesībām var infrastruktūras pārvaldītājam prasīt tāda līguma noslēgšanu, kas piešķir tiesības izmantot dzelzceļa infrastruktūru par maksu, kā paredzēts Direktīvas 2012/34/ES IV nodaļas 2. iedaļā.

   Infrastruktūras pārvaldītāji piešķir pieteikumu iesniedzējiem tiesības izmantot infrastruktūras jaudu vienā no šādiem veidiem:

   a) jaudas specifikācijas;

   b) vilcienu ceļi.

   ENIM nosaka jaudas specifikāciju raksturlielumus un iekļauj tos 6. pantā minētajā Eiropas jaudas pārvaldības satvarā.

2. Infrastruktūras pārvaldītāji pirms faktiskās vilcienu kustības saskaņā ar termiņiem, kas noteikti I pielikuma 4., 5. un 6. iedaļā, pārveido jaudas izmantošanas tiesības, kas piešķirtas jaudas specifikācijas veidā, par jaudas izmantošanas tiesībām vilcienu ceļa veidā.

3. Jaudas izmantošanas tiesības vilcienu ceļa veidā pieteikumu iesniedzējiem var piešķirt uz laiku, kas nepārsniedz vienu kustības grafika laikposmu. Jaudas izmantošanas tiesības jaudas specifikācijas veidā var piešķirt uz laiku, kas pārsniedz vienu kustības grafika laikposmu, saskaņā ar 31. un 33. pantu.

4. Ja vien šajā regulā nav noteikts citādi, infrastruktūras pārvaldītāju un pieteikumu iesniedzēju tiesības un pienākumus, kas attiecas uz jebkādu jaudas sadali, nosaka līgumos vai dalībvalstu tiesību aktos.

5. Ja pieteikuma iesniedzējs plāno pieprasīt infrastruktūras jaudu, lai sniegtu pasažieru pārvadājumu pakalpojumu kādā dalībvalstī, kur tiesības piekļūt dzelzceļa infrastruktūrai ir ierobežotas saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 11. pantu, tas informē infrastruktūras pārvaldītājus un attiecīgās regulatīvās iestādes ne vēlāk kā 18 mēnešus pirms tam, kad stājas spēkā kustības grafiks, uz kuru attiecas

infrastruktūras jaudas pieprasījums. Lai ļautu attiecīgajām regulatīvajām iestādēm novērtēt iespējamo ekonomisko ietekmi uz esošajiem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, regulatīvās iestādes nodrošina, lai visas kompetentās iestādes, kas piešķīrušas dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu tiesības attiecīgajā maršrutā, kurš noteikts sabiedrisko pakalpojumu līgumā, visas citas ieinteresētās kompetentās iestādes, kam ir tiesības ierobežot piekļuvi saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 11. pantu, kā arī visi dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas īsteno sabiedrisko pakalpojumu līgumu minētajā pasažieru pārvadājumu pakalpojumu maršrutā, tiktu informēti bez liekas kavēšanās un ne vēlāk kā 10 dienās.

6. Kad pieteikuma iesniedzējam ir piešķirtas jaudas izmantošanas tiesības, saņēmējs tās nenodod citam uzņēmumam vai pakalpojumam.

Jebkāda veida nodošana izraisa izslēgšanu no turpmākas jaudas sadales.

Jaudas izmantošanu, ko dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums veic tāda pieteikuma iesniedzēja uzdevumā, kurš nav dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, neuzskata par jaudas nodošanu.

27. pants

Jaudas sadales metodes

1. Infrastruktūras pārvaldītāji piešķir jaudas izmantošanas tiesības pieteikumu iesniedzējiem, izmantojot 31.–34. pantā minētos sadales procesus.

Par jaudas sadali uzskata arī jebkādas iedalītās jaudas izmaiņas.

2. Pieteikumu iesniedzējiem ir tiesības pieprasīt vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesības un saņemt atbildes uz šādiem pieprasījumiem vienuviet un veicot vienotu darbību. Infrastruktūras pārvaldītāji sadarbojas saistībā ar jaudas sadali vairāktīklu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem, tajā skaitā jo īpaši starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem un starptautiskajiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem.

Infrastruktūras pārvaldītāji vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesības piešķir un pārvalda saskaņā ar 28. pantu.

3. Infrastruktūras pārvaldītāji ievēro tiem sniegtās informācijas komerciālo konfidencialitāti.

4. Infrastruktūras pārvaldītāji infrastruktūras jaudu sadala, izmantojot digitālus rīkus un digitālus pakalpojumus saskaņā ar 62. pantu.

Attiecībā uz vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesībām *ENIM* izveido vienotu saskarni vai kopēju sistēmu saskaņā ar 62. pantu, lai pārvaldītu jaudas sadali vienuviet un veicot vienotu darbību.

5. Pieprasot jaudu vai veicot iedalītās jaudas izmaiņas, pieteikumu iesniedzēji un infrastruktūras pārvaldītāji ievēro 39. pantu.

6. Infrastruktūras pārvaldītājs anulē jaudas izmantošanas tiesības, kas vismaz vienu mēnesi ir izmantotas mazāk par robežkvotu, kuru nosaka tīkla pārskatā, ja vien tas nav noticis tādu iemeslu dēļ, kuri nav ekonomiska rakstura un kurus pieteikuma iesniedzējs nevar ietekmēt. *ENIM* nosaka robežkvotas diapazonus un iekļauj tos 6. pantā minētajā Eiropas jaudas pārvaldības satvarā.

Regulatīvā iestāde uzrauga šā punkta pārredzamu un nediskriminējošu piemērošanu un izmeklē visas saņemtās sūdzības.

7. Ja infrastruktūras pārvaldītājs saskaņā ar 6. punktu anulē vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesības, par attiecīgo infrastruktūras pārvaldītāju atbildīgā regulatīvā iestāde informē attiecīgās regulatīvās iestādes un *ENRRB*.

28. pants

Vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesību piešķiršanas koordinēšana

1. Ja infrastruktūras pārvaldītājs saņem pieprasījumu par vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesībām saskaņā ar 27. panta 2. punktu, tas koordinē savas darbības ar citiem attiecīgajiem infrastruktūras pārvaldītājiem saskaņā ar 53. pantu.

2. Ar šo koordināciju jo īpaši nodrošina:

   a) vienota kontaktpunkta, kas atbild par saziņu ar pieteikuma iesniedzēju saistībā ar vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesību pieprasījumu, izraudzīšanos, par ko pēc pieprasījuma saņemšanas nekavējoties paziņo pieteikuma iesniedzējam;

   b) vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesību atbilstību obligātajiem kvalitātes kritērijiem tīklu savstarpējās atbilstības ziņā un attiecībā uz tādiem aspektiem kā maršruts, laiks, pieejamība dažādās vilcienu kursēšanas dienās un tiesību piešķiršanas statuss;

   c) vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesību piešķiršanas procesa konsekventu izpildi, tajā skaitā jo īpaši 36. pantā minēto mehānismu pretrunu risināšanai vienošanās ceļā un 37. pantā minēto oficiālo mehānismu pretrunu risināšanai;

   d) visu saskaņā ar 4. iedaļu veikto izmaiņu koordinēšanu attiecībā uz piešķirtajām vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesībām, lai vienmēr nodrošinātu vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesību integritāti.

   Ja infrastruktūras pārvaldītāji neizraugās vienotu kontaktpunktu, infrastruktūras pārvaldītājs, kura tīklā atrodas pirmā izbraukšanas vieta, uzņemas atbildību par vienotā kontaktpunkta funkciju izpildi attiecībā uz jautājumiem, kas saistīti ar konkrēto jaudas pieprasījumu.

3. Infrastruktūras pārvaldītāji, atbildot uz vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesību pieprasījumiem, jaudas izmantošanas tiesības nenodrošina sliktākā kvalitātē nekā jaudas pieprasījumiem, kas attiecas uz vienu tīklu.

4. Attiecībā uz 40. pantā minēto kompensāciju par jaudas izmantošanas tiesību izmaiņām vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesības uzskata par atsevišķām jaudas izmantošanas tiesībām. Jo īpaši anulēšanu nepārvaramas varas dēļ vienā tīklā uzskata par anulēšanu nepārvaramas varas dēļ attiecībā uz jaudu visā maršrutā, uz kuru tiesības attiecas.

5. *ENIM* nosaka sīki izstrādātas procedūras un metodes šā panta īstenošanai un obligātās kvalitātes prasības, kas minētas 2. punkta b) apakšpunktā, un iekļauj tās 6. pantā minētajā Eiropas jaudas pārvaldības satvarā.

29. pants

Sadarbība dzelzceļa infrastruktūras un apkalpes vietu jaudas sadalē

1. Apkalpes vietu operatori, kas sniedz indikatīvu informāciju par pieejamo apkalpes vietas jaudu saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2017/2177[12] 6. panta 3. punktu, sadarbojas ar infrastruktūras pārvaldītājiem, kad tie piedāvā vilcienu ceļus, kas ietver dzelzceļa apkalpes vietas jaudu. Citi apkalpes vietu operatori var noslēgt līgumu ar infrastruktūras pārvaldītājiem par kopīgu jaudas nodrošināšanu.

2. Infrastruktūras pārvaldītāji tīkla pārskatā sniedz 1. punktā minēto apkalpes vietu sarakstu.

3. Infrastruktūras pārvaldītāji nodrošina, ka pieteikumu iesniedzēji var vienuviet un ar vienu darbību pieprasīt jaudas izmantošanas tiesības dzelzceļa infrastruktūrā un 1. punktā minētajās apkalpes vietās.

4. Šā panta 3. punkta vajadzībām infrastruktūras pārvaldītāji un apkalpes vietu operatori koordinē jaudu un nodrošina jaudas izmantošanas tiesības, ietverot jaudu dzelzceļa apkalpes vietā, kas atbilst pieteikuma iesniedzēja prasībām, vai cenšas nodrošināt piemērotu alternatīvu.

5. Šā panta 1. punktā minēto apkalpes vietu operatori pēc pieprasījuma vai vajadzības gadījumā reāllaikā digitālā formātā saskaņā ar 62. pantu dara pieejamu infrastruktūras pārvaldītājam informāciju par pieejamo jaudu.

6. Šā panta vajadzībām un saskaņā ar 62. pantu *ENIM* sniedz vadlīnijas par funkcionālajām un tehniskajām prasībām informācijas apmaiņai starp dzelzceļa apkalpes vietu operatoriem un infrastruktūras pārvaldītājiem šā panta vajadzībām. Neskarot Īstenošanas regulas (ES) 2017/2177 2. pantu, apkalpes vietu operatori var pieprasīt atbrīvojumu no šā panta piemērošanas. Šādus pieprasījumus iesniedz regulatīvajai iestādei un pienācīgi pamato. Regulatīvās iestādes pienācīgi pamatotos gadījumos var nolemt piemērot atbrīvojumu.

7. *ENRRB* uzrauga 7. punkta piemērošanu un sniedz ieteikumus par kritērijiem, kas jāizmanto, izvērtējot pieprasījumus piešķirt atbrīvojumus.

30. pants

Kustības grafiks

1. Infrastruktūras pārvaldītāji pirms katra kustības grafika laikposma sākuma izstrādā jaunu kustības grafiku. Kustības grafika laikposma ilgums ir viens gads.

   Infrastruktūras pārvaldītāji uzsāk kustības grafika sagatavošanu, kad tie sadala jaudu 32. pantā minētajā ikgadējā sadales procesā, ņemot vērā jaudas izmantošanas tiesības, kuras piešķirtas ar pamatlīgumiem saskaņā ar 31. pantu un mainīgās plānošanas procesā, kas minēts 33. pantā.

2. Infrastruktūras pārvaldītāji līdz kustības grafika laikposma beigām pastāvīgi atjaunina kustības grafiku, ņemot vērā jaudu, kas sadalīta 33. pantā minētajā mainīgās plānošanas procesā, jaudu, kas sadalīta 34. pantā minētajā *ad hoc* procesā, jaudas izmantošanas tiesību izmaiņas saskaņā ar 39. pantu un pārplānošanu traucējumu pārvaldības un krīzes vadības kontekstā saskaņā ar 41. pantu.

[12] Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2017/2177 (2017. gada 22. novembris) par piekļuvi apkalpes vietām un ar dzelzceļu saistītajiem pakalpojumiem (OV L 307, 23.11.2017., 1. lpp.).

31. pants

Jaudas sadale saskaņā ar pamatlīgumiem

1. Pieteikuma iesniedzējam ir tiesības pieprasīt infrastruktūras jaudu laikposmam, kas pārsniedz vienu kustības grafika laikposmu. Neskarot LESD 101., 102. un 106. pantu, infrastruktūras pārvaldītājs šādu jaudu iedala saskaņā ar pamatlīgumiem, kas noslēgti ar minēto pieteikuma iesniedzēju, ievērojot 3. punktu un 4. punktu.

   Pamatlīgumos nosaka jaudas izmantošanas tiesības, kas piešķirtas jaudas specifikācijas veidā, kā minēts 26. panta 1. punkta a) apakšpunktā. Tie nedrīkst ietvert jaudas izmantošanas tiesības vilcienu ceļa veidā.

   Dalībvalstis var pieprasīt, lai pamatlīgumus iepriekš apstiprina regulatīvā iestāde.

2. Pieteikuma iesniedzējs, kas ir pamatlīguma puse, pieprasa pamatlīgumā iekļautās jaudas specifikācijas pārveidi par atbilstošu vilcienu ceļu saskaņā ar minēto pamatlīgumu.

3. Infrastruktūras pārvaldītāji slēdz pamatlīgumus tikai tad, ja pieprasītās jaudas izmantošanas tiesības atbilst 11. panta 2. punktā minētajiem jaudas stratēģiskās plānošanas dokumentiem. Infrastruktūras pārvaldītāji šajos plānošanas dokumentos norāda jaudu, ko tie plāno rezervēt sadalei saskaņā ar pamatlīgumiem.

4. Pamatlīgumi neliedz izmantot attiecīgo infrastruktūru citiem pieteikumu iesniedzējiem vai pakalpojumiem. Šajā nolūkā infrastruktūras pārvaldītāji nosaka kopējās jaudas maksimālās daļas, ko var sadalīt saskaņā ar pamatlīgumiem, un iekļauj tās tīkla pārskatā.

5. Neskarot 39. un 40. pantu, pamatlīgumi pieļauj iespēju grozīt to noteikumus, lai labāk izmantotu dzelzceļa infrastruktūru.

6. Par izmaiņām jaudas izmantošanas tiesībās, kas piešķirtas saskaņā ar pamatlīgumiem, piešķir kompensāciju saskaņā ar 40. pantu, izņemot 5. punktā minēto situāciju.

7. Pamatlīgumi principā attiecas uz laikposmu, kas norādīts I pielikuma 5. iedaļā. Infrastruktūras pārvaldītājs īpašos gadījumos var vienoties par īsāku vai ilgāku laikposmu. Jebkuru laikposmu, kas ilgāks par I pielikuma 5. punktā norādīto laikposmu, pamato ar prasību par jaunu tirgus dalībnieku īpašām investīcijām vai pakalpojuma būtisku novitāti.

8. Par pakalpojumiem, kuriem izmanto 24. pantā minēto specializēto infrastruktūru, kam vajadzīgas būtiskas ilgtermiņa investīcijas, kuras pieteikuma iesniedzējs pienācīgi pamatojis, pamatlīgumus var slēgt uz 15 gadiem. Par laikposmu, kas ilgāks par 15 gadiem, var vienoties tikai izņēmuma gadījumos, jo īpaši liela mēroga ilgtermiņa investīciju gadījumā un ja uz šādām investīcijām attiecas līgumsaistības, kas ietver daudzgadu amortizācijas plānu.

9. Infrastruktūras pārvaldītāji jaudu, kas sadalīta saskaņā ar pamatlīgumu, iekļauj 17. pantā minētajā jaudas modelī un 18. pantā minētajā jaudas nodrošinājuma plānā.

10. Ievērojot komercnoslēpumu, jebkura pamatlīguma vispārīgo būtību dara zināmu jebkurai ieinteresētajai personai.

11. Pamatojoties uz regulatīvo iestāžu, kompetento iestāžu un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pieredzi un balstoties uz *ENRRB* darbību, Komisija var pieņemt īstenošanas aktu, kurā sīki izklāsta procedūru un kritērijus, kas jāievēro, lai vienādi

piemērotu šo pantu un 33. pantu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 72. panta 3. punktā.

32. pants

Jaudas sadale ikgadējā sadales procesā

1. Infrastruktūras pārvaldītājs nosaka kustības grafika pirmo darba versiju konkrētam kustības grafika laikposmam, pamatojoties uz:

   a) jaudas izmantošanas tiesību pieprasījumiem, kas saņemti ikgadējā sadales procesā;

   b) jaudas izmantošanas tiesībām, kas attiecas uz konkrēto kustības grafika laikposmu un piešķirtas saskaņā ar pamatlīgumiem atbilstīgi 31. pantam;

   c) jaudas izmantošanas tiesībām, kas attiecas uz konkrēto kustības grafika laikposmu un piešķirtas mainīgās plānošanas procesā atbilstīgi 33. pantam.

2. Infrastruktūras pārvaldītājs jaudu sadala vienlaicīgas jaudas sadales procesā, lai, ciktāl iespējams, izpildītu visus 1. punktā minētos infrastruktūras jaudas pieprasījumus, ievērojot 5. un 6. punktu. Infrastruktūras pārvaldītājs iespēju robežās ņem vērā visus ierobežojumus pieteikumu iesniedzējiem, arī ekonomisko ietekmi uz to darījumdarbību.

3. Ja starp diviem vai vairākiem jaudas pieprasījumiem rodas pretrunas, infrastruktūras pārvaldītāji vispirms mēģina atrisināt pretrunas, izmantojot 36. pantā minēto mehānismu apspriešanai vienošanās ceļā.

4. Ja jaudas nodrošinājuma pretruna nav atrisināta ar 3. punktā minēto mehānismu strīdu izšķiršanai vienošanās ceļā, infrastruktūras pārvaldītāji piemēro 37. pantā minēto oficiālo mehānismu pretrunu risināšanai.

5. Saskaņā ar 18. un 20. pantu infrastruktūras pārvaldītājs piešķir prioritāti pieprasījumiem, kas atbilst jaudas nodrošinājuma plānā noteiktajai iepriekš ieplānotajai jaudai. Rezultātā infrastruktūras pārvaldītājs var vai nu pieņemt, vai arī noraidīt pieprasījumus, kas neatbilst jaudas nodrošinājuma plānam.

   Pieņemot pieprasījumus, kas neatbilst jaudas nodrošinājuma plānam, infrastruktūras pārvaldītājs cenšas saglabāt vispārējo līdzsvaru starp jaudas nodrošinājuma plāna elementiem, kas uzskaitīti 18. panta 6. punktā.

   Ja infrastruktūras pārvaldītājs noraida pieprasījumus, kas neatbilst jaudas nodrošinājuma plānam, tas nekavējoties informē attiecīgo pieteikuma iesniedzēju par savu nodomu noraidīt pieprasījumu. Attiecīgajam pieteikuma iesniedzējam ir tiesības iesniegt sūdzību regulatīvajai iestādei.

6. Ikgadējā sadales procesā piešķirtās jaudas izmantošanas tiesības var ietvert:

   a) vilcienu ceļus;

   b) jaudas specifikācijas.

   Infrastruktūras pārvaldītāji jaudas specifikācijas veidā piešķirtās jaudas izmantošanas tiesības pārveido vilcienu ceļos saskaņā ar I pielikuma 4. iedaļu.

7. Infrastruktūras pārvaldītājs ievēro I pielikuma 4. iedaļā izklāstīto sadales procesa grafiku.

8. Infrastruktūras pārvaldītājs ņem vērā pieprasījumus, kas iesniegti pēc sākotnējā termiņa un pirms galīgā termiņa, kas noteikts I pielikuma 4. punktā. Šādos gadījumos infrastruktūras pārvaldītāji piešķir jaudas izmantošanas tiesības saskaņā ar I pielikuma 4. iedaļas 2. punktu.

9. Pieprasījumiem attiecībā uz kustības grafiku, kas saņemti pēc sākotnējā termiņa un ko nevar nodrošināt ar atlikušo jaudu, kura rezervēta kustības grafikam, vai ar pieejamo neplānoto jaudu, infrastruktūras pārvaldītājs cenšas piedāvāt alternatīvas, izmantojot citu maršrutu.

10. Infrastruktūras pārvaldītājs apspriežas ar ieinteresētajām personām par kustības grafika projektu. Ieinteresētās personas ietver visas personas, kas ir pieprasījušas infrastruktūras jaudu, un citas personas, kas vēlas izmantot iespēju izteikt viedokli par to, kā kustības grafiks var ietekmēt to spēju kustības grafika laikposmā saņemt dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus.

11. Infrastruktūras pārvaldītājs veic attiecīgus pasākumus, lai atbildētu uz visiem paustajiem apsvērumiem.

33. pants

Jaudas sadale mainīgās plānošanas procesā

1. Infrastruktūras pārvaldītāji sadala jaudu mainīgās plānošanas procesā saskaņā ar I pielikuma 6. punktā noteiktajiem termiņiem. Infrastruktūras pārvaldītāji šim nolūkam rezervē jaudu 18. pantā minētajā jaudas nodrošinājuma plānā.

2. Jaudas izmantošanas tiesības, kas piešķirtas mainīgās plānošanas procesā, var ietvert:

   a) vilcienu ceļus vai jaudas specifikācijas visām vilcienu kursēšanas dienām kustības grafika laikposmā, kas ietver pieprasījumā norādīto pirmo vilcienu kursēšanas dienu;

   b) jaudas specifikācijas visām vilcienu kursēšanas dienām pēc kustības grafika laikposma, kas ietver pirmo dienu, kura iekļauta pieprasījumā attiecībā uz maksimālo laikposmu, kas norādīts I pielikuma 6. punktā.

   Infrastruktūras pārvaldītāji jaudas specifikācijas veidā piešķirtās jaudas izmantošanas tiesības pārveido vilcienu ceļos saskaņā ar I pielikuma 6. iedaļu.

3. Neskarot 18. pantu, infrastruktūras pārvaldītāji sadala jaudu, kas rezervēta mainīgās plānošanas sadales procesam, pamatojoties uz I pielikuma 5. iedaļas 2. punktā noteikto sadales principu.

4. Saskaņā ar 20. pantā izklāstītajiem noteikumiem un procedūrām infrastruktūras pārvaldītāji var atteikties iedalīt jaudu mainīgās plānošanas pieprasījumiem, ja pieprasījumi neatbilst jaudas nodrošinājuma plānam, kas pieņemts saskaņā ar 18. pantu. Par atteikumu nekavējoties paziņo pieteikuma iesniedzējam. Pieteikuma iesniedzējam ir tiesības iesniegt sūdzību regulatīvajai iestādei.

5. Infrastruktūras pārvaldītāji informē regulatīvo iestādi par visiem saņemtajiem jaudas pieprasījumiem, kas neatbilda pieejamās jaudas parametriem, kas noteikti jaudas nodrošinājuma plānā, neatkarīgi no tā, vai tie tika pieņemti vai noraidīti. Pamatojoties uz šo informāciju, regulatīvā iestāde vismaz reizi divos gados sniedz atzinumu, kurā tā var ieteikt infrastruktūras pārvaldītājam grozīt jaudas modeli.

6. Infrastruktūras pārvaldītājs pēc paziņošanas regulatīvajai iestādei vai pēc regulatīvās iestādes ieteikuma noraida mainīgās plānošanas pieprasījumus, ja tie atkārtojas un

atbilst tādas jaudas raksturlielumiem, kuru parasti sadala saskaņā ar pamatlīgumiem atbilstīgi 31. pantam. Regulatīvā iestāde informē *ENRRB* par šādiem lēmumiem un ieteikumiem un nodrošina šā punkta saskaņotu piemērošanu.

34. pants

Jaudas sadale *ad hoc* procesā

1. Infrastruktūras pārvaldītājs nekavējoties un jebkurā gadījumā I pielikuma 7. iedaļā noteiktajos termiņos atbild uz *ad hoc* infrastruktūras jaudas pieprasījumiem, kas jebkurā brīdī iesniegti kustības grafika spēkā esības laikā. Informāciju par pieejamo neizmantoto jaudu saskaņā ar 9. pantu dara pieejamu visiem pieteikumu iesniedzējiem, kuri varētu vēlēties izmantot šo jaudu.

   Ad hoc procesā piešķirtās jaudas izmantošanas tiesības ir vilcienu ceļu veidā.

2. Infrastruktūras jaudu saskaņā ar *ad hoc* pieprasījumiem sadala, pamatojoties uz rindas kārtības principu.

35. pants

No infrastruktūras darbiem izrietošo jaudas ierobežojumu plānošana

1. Infrastruktūras pārvaldītāji jaudas ierobežojumus, kas izriet no infrastruktūras darbiem, kuri nav iekļauti 18. pantā minētajā jaudas nodrošinājuma plānā, plāno pēc iespējas savlaicīgāk.

2. Plānojot infrastruktūras darbus, infrastruktūras pārvaldītāji, cik vien iespējams, ierobežo ietekmi uz iepriekš ieplānoto jaudu, kas iekļauta jaudas modelī vai jaudas nodrošinājuma plānā.

3. Ja, plānojot jaudas ierobežojumu, kas izriet no infrastruktūras darbiem, ir jāmaina piešķirtās jaudas izmantošanas tiesības 39. panta nozīmē, attiecīgajam pieteikuma iesniedzējam vai pieteikumu iesniedzējiem ir tiesības uz 40. pantā minēto kompensāciju.

4. Ja, plānojot jaudas ierobežojumu, kas izriet no infrastruktūras darbiem, ir jāmaina piešķirtās jaudas izmantošanas tiesības 39. panta nozīmē, infrastruktūras pārvaldītājs dara visu iespējamo, lai attiecīgajiem pieteikumu iesniedzējiem nodrošinātu alternatīvu jaudu.

   Šajā nolūkā infrastruktūras pārvaldītājs informē visus attiecīgos pieteikumu iesniedzējus par plānotajām izmaiņām attiecīgajās jaudas izmantošanas tiesībās. Tas piedāvā attiecīgajiem pieteikumu iesniedzējiem alternatīvas jaudas izmantošanas tiesības vai uzsāk koordinācijas pasākumus ar attiecīgajiem pieteikumu iesniedzējiem, lai vienotos par tiesībām uz alternatīvu jaudu.

5. Plānojot infrastruktūras darbus saskaņā ar šo pantu, infrastruktūras pārvaldītāji ievēro I pielikuma 3. iedaļā noteikto grafiku.

6. Infrastruktūras pārvaldītāji visus jaudas ierobežojumus, kas izriet no infrastruktūras darbiem, iekļauj jaudas modelī un jaudas nodrošinājuma plānā neatkarīgi no tā, kad tie ieplānoti.

36. pants

Mehānisms pretrunu risināšanai vienošanās ceļā un pieprasījumu koordinēšana

1. Ja saistībā ar vienlaicīgu jaudas sadali infrastruktūras pārvaldītājs saskaras ar dažādu infrastruktūras jaudas pieprasījumu pretrunīgumu, tas, koordinējot pieprasījumus, cenšas nodrošināt pēc iespējas labāku atbilstību visām prasībām.

2. Ja rodas vajadzība koordinēt pieprasījumus, infrastruktūras pārvaldītājam ir tiesības samērīgās robežās piedāvāt infrastruktūras jaudu, kas atšķiras no pieprasītās. Infrastruktūras pārvaldītājs piemērojamos ierobežojumus nosaka savā tīkla pārskatā. *ENIM* sniedz vadlīnijas šādu ierobežojumu definēšanai un iekļauj tās 6. pantā minētajā Eiropas jaudas pārvaldības satvarā.

3. Infrastruktūras pārvaldītājs, apspriežoties ar attiecīgajiem pieteikumu iesniedzējiem, cenšas atrisināt visas pretrunas. Šāda apspriešanās balstās uz šādu samērīgā laikā sniegtu bezmaksas informāciju elektroniskā formā:

   a) visu citu pieteikumu iesniedzēju pieprasītie vilcienu ceļi tajos pašos maršrutos;

   b) visiem citiem pieteikumu iesniedzējiem tajos pašos maršrutos pagaidām iedalītie vilcienu ceļi;

   c) alternatīvi vilcienu ceļi, kas attiecīgajos maršrutos tiek piedāvāti saskaņā ar 2. punktu;

   d) pilnīga informācija par kritērijiem, kas tiek izmantoti jaudas sadales procesā.

   Neskarot 27. panta 3. punktu un ar visu pieteikumu iesniedzēju piekrišanu, infrastruktūras pārvaldītājs nolūkā atvieglot pieprasījumu koordinēšanu var nodibināt kontaktus starp visiem pieteikumu iesniedzējiem, kas varētu būt iesaistīti pretrunas risināšanā.

4. Principus, kas reglamentē jaudas pieprasījumu koordinēšanu iekšzemes dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem, izklāsta tīkla pārskatā.

5. Ja infrastruktūras jaudas pieprasījumus nav iespējams apmierināt bez koordinēšanas, tad infrastruktūras pārvaldītājs, cenšoties tos izpildīt, koordinē visus pieprasījumus.

6. Neskarot esošās apelācijas procedūras un Direktīvas 2012/34/ES 56. pantu, ar infrastruktūras jaudas sadali saistītu strīdu gadījumā dalībvalstis nodrošina, ka ir pieejama strīdu izšķiršanas sistēma, lai šādus strīdus ātri atrisinātu. Minēto sistēmu izklāsta tīkla pārskatā attiecībā uz jaudas pieprasījumiem iekšzemes dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem. Ja piemēro šo sistēmu, lēmums jāpieņem 10 darbdienu laikā.

7. Ja ir iesniegti vairāktīklu jaudas pieprasījumi, 1., 2. un 3. punktā izklāstīto mehānismu pretrunu risināšanai vienošanās ceļā īsteno saskaņā ar 53. pantu un tajā iesaista tīkla koordinatoru.

8. *ENIM* sagatavo vadlīnijas par mehānismu pretrunu risināšanai vienošanās ceļā attiecībā uz vairāktīklu jaudas pieprasījumiem un iekļauj tās 6. pantā minētajā Eiropas jaudas pārvaldības satvarā.

37. pants

Oficiālais mehānisms pretrunu risināšanai, pamatojoties uz sociālekonomiskiem un vidiskiem kritērijiem

1. Ja jaudas nodrošinājuma pretrunas nav izdevies atrisināt ar 36. pantā minētajiem mehānismiem pretrunu risināšanai vienošanās ceļā, infrastruktūras pārvaldītāji sadala infrastruktūras jaudu saskaņā ar 8. pantu.

2. Saistībā ar oficiālo procesu pretrunu risināšanai pilnībā ņem vērā vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesību pieprasījumus. Ja saskaņā ar 8. panta 6. punktu piemēro atšķirīgus valsts raksturlielumus, attiecīgajās iedaļās izmanto minētos raksturlielumus.

3. Tādu pretrunīgu jaudas pieprasījumu gadījumā, kas saistīti ar dzelzceļa pakalpojumiem ar līdzīgiem raksturlielumiem un sociālekonomisko profilu, infrastruktūras pārvaldītājs sadala jaudu, pamatojoties uz izsoli vai tādā veidā, kas nodrošina piekļuvi vislielākajam pieteikumu iesniedzēju skaitam. Pēdējo minēto metodi piemēro ar nosacījumu, ka to apstiprinājusi regulatīvā iestāde.

38. pants

Jaudas sadales procesu grafiks

1. Infrastruktūras pārvaldītājs un pieteikumu iesniedzēji ievēro jaudas sadales procesu grafiku, kas noteikts I pielikuma 4., 5., 6. un 7. iedaļā.

2. Infrastruktūras pārvaldītāji var lemt par jaudas sadales grafika laikposmiem un termiņiem, kuri ir atšķirīgi no tiem, kas minēti šajā regulā un Direktīvas 2012/34/ES VI pielikuma 2. punkta b) apakšpunktā, ja starptautisko vilcienu ceļu izveidei sadarbībā ar trešo valstu infrastruktūras pārvaldītājiem tīklā, kura sliežu ceļa platums ir atšķirīgs no Savienības galvenā dzelzceļa tīkla, ir būtiska vispārēja ietekme uz jaudas sadales grafiku.

3. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 71. pantu, lai grozītu I pielikuma 4., 5., 6. un 7. iedaļu nolūkā nodrošināt efektīvu sadales procesu un ņemt vērā attiecīgo ieinteresēto personu plānošanas, darbības, tehniskās un komerciālās intereses saistībā ar grafika plānošanu un jaudas sadali.

4. IEDAĻA
Pielāgošana un pārplānošana

39. pants

Jaudas izmantošanas tiesību izmaiņas pēc sadales

1. Infrastruktūras pārvaldītāji pēc savas iniciatīvas var mainīt jaudas izmantošanas tiesības, ko tie piešķīruši pieteikuma iesniedzējam, tikai saskaņā ar šo regulu. Pieteikumu iesniedzēji iedalītās jaudas izmaiņas var pieprasīt jebkurā laikā. Anulēšanu uzskata par īpašu izmaiņu veidu.

   Ja tiek mainītas piešķirtās jaudas izmantošanas tiesības, piemēro 40. pantu. Infrastruktūras pārvaldītāji nekavējoties atjaunina 30. pantā minēto kustības grafiku.

2. Infrastruktūras pārvaldītāji un pieteikumu iesniedzēji, cik vien iespējams, ierobežo jaudas izmantošanas tiesību izmaiņas pēc sadales saskaņā ar 2. panta 3. punktā noteiktajiem mērķiem.

3. Jaudas izmantošanas tiesību izmaiņas ietver gadījumus, kad infrastruktūras pārvaldītājs nevar atļaut vilciena kursēšanu saskaņā ar piešķirtajām jaudas izmantošanas tiesībām un tam ir pietiekami daudz laika, lai piedāvātu pieteikuma iesniedzējam alternatīvu jaudu tūlīt pēc tam, kad pārvaldītājs ir informējis pieteikuma iesniedzēju par izmaiņu nepieciešamību.

Infrastruktūras pārvaldītāji var norādīt atšķirīgus termiņus jaudas izmantošanas tiesību piešķiršanai vienā tīklā un vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesību piešķiršanai. Infrastruktūras pārvaldītāji informāciju par laiku, kas vajadzīgs vilcienu ceļa izveidei, sniedz tīkla pārskatā. Šis laiks nepārsniedz I pielikuma 8. iedaļā norādītos termiņus.

4. Noteikumos un procedūrās, ko piemēro jaudas izmantošanas tiesību izmaiņu gadījumā, ņem vērā jaudas izmantošanas tiesību izmaiņu ietekmi uz pieteikuma iesniedzēju darbības un komerciālajā ziņa. Šajā nolūkā izmaiņas iedala kategorijās, pamatojoties uz to ietekmi, saskaņā ar šā panta 8. punktu, un no tā izriet atšķirīgi 40. pantā minētās kompensācijas apmēri.

5. Ja tiek mainītas vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesības, attiecīgie infrastruktūras pārvaldītāji dara visu iespējamo, lai nodrošinātu jaudas izmantošanas tiesību konsekvenci visā vilciena brauciena garumā.

Infrastruktūras pārvaldītājs, kas maina vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesības, ir atbildīgs par procesu, kurā alternatīvu vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesību piešķiršanu koordinē ar citiem attiecīgajiem infrastruktūras pārvaldītājiem, un informē pieteikuma iesniedzēju un visas iesaistītās personas par koordinācijas iznākumu. Šis iznākums var būt vai nu alternatīvu vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesību piešķiršana, vai arī informācija par to, ka alternatīvas jaudas izmantošanas tiesības nav pieejamas.

6. Šīs regulas vajadzībām dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem piešķirto jaudas izmantošanas tiesību neizmantošanu uzskata par līdzvērtīgu atcelšanai attiecīgā vilciena kursēšanas dienā.

7. Ja infrastruktūras pārvaldītājs maina piešķirtās jaudas izmantošanas tiesības, tas nekavējoties informē attiecīgo pieteikuma iesniedzēju un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu.

Infrastruktūras pārvaldītājs I pielikuma 8. iedaļā noteiktajos termiņos piedāvā pieteikuma iesniedzējam alternatīvās jaudas izmantošanas tiesības. Ja tas nav iespējams, infrastruktūras pārvaldītājs sniedz pieteikuma iesniedzējam attiecīgu informāciju, kas ļauj pieteikuma iesniedzējam iesniegt jaunu infrastruktūras jaudas pieprasījumu. Attiecīgā gadījumā minētajā informācijā iekļauj atsauci uz 18. pantā minēto jaudas nodrošinājuma plānu un 19. pantā minēto ārkārtas rīcības plānu.

8. *ENIM* sagatavo un pieņem saskaņotas procedūras jaudas izmantošanas tiesību izmaiņu pārvaldībai pēc to piešķiršanas un iekļauj tās 6. pantā minētajā Eiropas jaudas pārvaldības satvarā.

Šajās saskaņotajās procedūrās nošķir izmaiņas, kurām ir būtiska ietekme uz pieteikumu iesniedzējiem un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem komerciālā un darbības ziņā, un izmaiņas ar nelielu ietekmi. Kritērijos, ko izmanto, lai izmaiņas klasificētu kā būtiskas, cita starpā ņem vērā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma spēju sniegt pakalpojumu saskaņā ar tā līgumsaistībām, atiešanas kavējumus vai maršruta izmaiņas, kuru rezultātā palielinās attālums, brauciena laiks, maksa par piekļuvi sliežu ceļiem vai citas saistītas izmaksas, kā arī šo izmaiņu robežvērtības. Izmaiņām ar būtisku ietekmi piemēro stingrākus kritērijus.

9. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 71. pantu, lai grozītu I pielikuma 8. iedaļu nolūkā nodrošināt efektīvus pielāgošanas un pārplānošanas procesus, ņemot vērā attiecīgo ieinteresēto personu plānošanas, darbības, tehniskos un komerciālos apsvērumus.

40. pants

Kompensācija par jaudas izmantošanas tiesību izmaiņām

1. Ja infrastruktūras pārvaldītājs vai pieteikuma iesniedzējs nepilda savas saistības attiecībā uz piešķirtajām jaudas izmantošanas tiesībām un ja tā rezultātā notiek izmaiņas, kas saskaņā ar 39. pantu tiek klasificētas kā būtiskas, izmaiņas ierosinājusī puse maksā kompensāciju otrai pusei.

2. Šā panta 1. punktā minētā kompensācija nav maksājama nepārvaramas varas gadījumos.

3. *ENIM*, iepriekš apspriedies ar *ENRRB*, nosaka saskaņotus kompensācijas piešķiršanas nosacījumus. Tajos ņem vērā 39. panta 4. un 8. punktā izklāstītos noteikumus. *ENIM* šos nosacījumus iekļauj 6. pantā minētajā Eiropas jaudas pārvaldības satvarā. *ENRRB* publicē atzinumu par *ENIM* noteiktajiem nosacījumiem.

4. Pēc regulatīvās iestādes apstiprinājuma infrastruktūras pārvaldītāji tīkla pārskatā nosaka pieteikumu iesniedzēju maksājamās kompensācijas apmēru.

   Pēc infrastruktūras pārvaldītāja priekšlikuma un pēc apspriešanās ar pieteikumu iesniedzējiem un potenciālajiem pieteikumu iesniedzējiem regulatīvā iestāde nosaka infrastruktūras pārvaldītāja maksājamās kompensācijas apmēru. Infrastruktūras pārvaldītājs šo informāciju publicē tīkla pārskatā.

   Kompensāciju nosaka tādos apmēros, kas iedarbīgi motivē infrastruktūras pārvaldītāju un pieteikumu iesniedzējus ievērot plānoto jaudas izmantojumu un līdz minimumam samazināt traucējumus. Šie apmēri ir samērīgi un nediskriminējoši.

   Infrastruktūras pārvaldītāji un regulatīvās iestādes var noteikt dažādus kompensācijas apmērus atkarībā no izmaiņu ietekmes un no tā, vai jaudu var pārdalīt un to var izmantot cits pieteikuma iesniedzējs. Nosakot šos apmērus, jo īpaši ņem vērā 39. panta 4. un 8. punkta noteikumus, laiku, kas pēc izmaiņu pieprasīšanas vai veikšanas atlicis līdz vilciena kursēšanas laikam, un dzelzceļa infrastruktūras, uz ko attiecas konkrētās jaudas izmantošanas tiesības, izmantojuma pakāpi.

5. Vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesību gadījumā pienākums izmaksāt kompensāciju pieteikuma iesniedzējam attiecas uz infrastruktūras pārvaldītāju vai pārvaldītājiem, kas ir atbildīgi par jaudas izmantošanas tiesību izmaiņām, ņemot vērā visas jaudas izmantošanas tiesības kopumā un, ja ir atbildīgs vairāk nekā viens infrastruktūras pārvaldītājs, šo pārvaldītāju tīklu garuma īpatsvaru jaudas izmantošanas tiesībās. Kompensācija par visu jaudas izmantošanas tiesību kopumu nepārsniedz kompensāciju, kas pienākas par infrastruktūras pārvaldītāja piešķirtajām jaudas izmantošanas tiesībām, reizinātu ar trīs.

6. Regulatīvās iestādes lemj par strīdiem, kas saistīti ar jaudas izmantošanas tiesību izmaiņu vai novēlotas kompensācijas iemeslu, un attiecīgu lēmumu pieņem nekavējoties un viena mēneša laikā no brīža, kad savākta visa informācija, kas vajadzīga izmaiņu cēloņa novērtēšanai. Regulatīvās iestādes par šādiem lēmumiem informē *ENRRB* un var apspriesties ar to. *ENRRB* nodrošina, ka šādi lēmumi ir saskaņoti un ka to pamatā ir vispāratzīti principi.

7. Komisija var pieņemt īstenošanas aktus, kuros paredz nosacījumus, saskaņā ar ko izmaksā kompensācijas, kā arī jaudas izmantošanas tiesību izmaiņu klasifikāciju un kompensācijas apmēra noteikšanas metodikas. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 72. panta 3. punktā.

41. pants

Pārplānošana traucējumu pārvaldības un krīzes vadības kontekstā

1. Ja radušies tīkla darbības traucējumi, kā minēts 46. pantā, vai krīzes situācija, kā minēts 47. pantā, attiecīgais infrastruktūras pārvaldītājs vai pārvaldītāji dara visu iespējamo, lai pārplānotu traucējumu ietekmēto satiksmes plūsmu. Šajā nolūkā infrastruktūras pārvaldītāji sadala dzelzceļa infrastruktūras jaudu saskaņā ar 44. pantā minēto Eiropas satvaru satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības pārrobežu koordinācijai, pamatojoties uz ārkārtas rīcības plāniem, kas sagatavoti saskaņā ar 19. pantu, un ciešā koordinācijā ar iesaistītajām ieinteresētajām personām un attiecīgā gadījumā citām attiecīgām ieinteresētajām personām.

2. *ENIM* izstrādā un pieņem vadlīnijas infrastruktūras jaudas pārredzamai un nediskriminējošai pārvaldībai un sadalei tīkla darbības traucējumu gadījumā. Jo īpaši *ENIM* sniedz vadlīnijas par vienlaicīgas jaudas sadales procesa un rindas kārtības principa piemērošanu.

   Ja piemēro vienlaicīgas sadales procesu, *ENIM* sniedz vadlīnijas par piemērojamajām procedūrām, kas attiecīgā gadījumā ietver to, ka tiek piemērots 36. pantā minētais process pretrunu risināšanai vienošanās ceļā un 37. pantā minētais oficiālais process pretrunu risināšanai. *ENIM* šīs vadlīnijas iekļauj 6. pantā minētajā Eiropas jaudas pārvaldības satvarā.

3. Veicot pārplānošanu, infrastruktūras pārvaldītāji traucējumu pārvaldības nolūkā nedrīkst vienpusēji mainīt vai anulēt esošās jaudas izmantošanas tiesības. Tomēr, pamatojoties uz regulatīvo iestāžu, infrastruktūras pārvaldītāju un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pieredzi, kā arī uz *ENIM* un *ENRRB* darbībām, Komisija var pieņemt īstenošanas aktu, kurā izklāsta pārplānošanas kritērijus un procedūras, tajā skaitā infrastruktūras pārvaldītāju veiktas vienpusējas piešķirto jaudas izmantošanas tiesību izmaiņas tīkla darbības traucējumu pārvaldības nolūkā. Minēto īstenošanas aktu pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 72. panta 3. punktā.

4. Infrastruktūras pārvaldītāji un pieteikumu iesniedzēji var brīvprātīgi slēgt vienošanās, kas paredz konkrētu jaudas izmantošanas tiesību aizstāšanu tīkla darbības traucējumu gadījumā. Šīs vienošanās norāda 19. pantā minētajā ārkārtas rīcības plānā.

5. Ja rodas tīkla darbības traucējumi, kas ietekmē satiksmi vairāk nekā vienā tīklā, attiecīgie infrastruktūras pārvaldītāji koordinē alternatīvas jaudas sadali saskaņā ar 53. pantu un 44. pantā minēto Eiropas satvaru satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības pārrobežu koordinācijai.

III NODAĻA
SATIKSMES PĀRVALDĪBA, TRAUCĒJUMU PĀRVALDĪBA UN KRĪZES VADĪBA

42. pants

Satiksmes pārvaldība, traucējumu pārvaldība un krīzes vadība

1. Infrastruktūras pārvaldītāji nodrošina satiksmes pārvaldību saskaņā ar šo regulu un Direktīvu (ES) 2016/797, un specifikācijām, kas noteiktas saskaņā ar minēto direktīvu pieņemtajos īstenošanas aktos.

Šajā nolūkā infrastruktūras pārvaldītāji veic:

a) satiksmes pārvaldību normālos tīkla darbības apstākļos, kas ietver tādu starpgadījumu pārvaldību, kuru rezultātā rodas nelielas novirzes no kustības grafika;

b) traucējumu pārvaldību ar mērķi novērst būtiskus tīkla darbības traucējumus, kuru novēršanai nepieciešama saskaņota rīcība atbilstīgi 46. pantam;

c) satiksmes pārvaldību krīzes situācijās, kā noteikts 47. pantā.

2. Liela mēroga krīzes situācijās — gan transporta nozarē, gan citās jomās — dalībvalstis var īstenot pasākumus saskaņā ar 47. pantu, atkāpjoties no noteikumiem, ko piemēro parastās situācijās. Šādos gadījumos un pēc vajadzības infrastruktūras pārvaldītāji pieņem un piemēro īpašus noteikumus un procedūras, ievērojot 47. pantā paredzētos nosacījumus.

3. Satiksmes pārvaldībā infrastruktūras pārvaldītāji ievēro 2. pantā izklāstītos principus.

Jo īpaši infrastruktūras pārvaldītāji līdz minimumam samazina traucējumus un to ietekmi uz dzelzceļa satiksmi un:

a) nodrošina ātru un koordinētu reakciju uz traucējumiem, jo īpaši tīkla darbības traucējumu un krīzes situāciju gadījumā;

b) stabilizē un optimizē dzelzceļa satiksmi visā tīkla darbības traucējumu un krīžu laikā;

c) sniedz būtisku, precīzu un atjauninātu informāciju iesaistītajām ieinteresētajām personām un citām iesaistītajām personām, jo īpaši iestādēm, kas atbild par krīzes situāciju pārvaldību ārpus dzelzceļa nozares. Šo informāciju sniedz, izmantojot piemērotus līdzekļus, arī 62. pantā minētos līdzekļus.

43. pants

Satiksmes pārvaldības un traucējumu pārvaldības noteikumi un procedūras

1. Infrastruktūras pārvaldītāji ievieš noteikumus un procedūras, ar ko pārvaldīt vilcienu kursēšanas novirzes no kustības grafika. Minētos noteikumus un procedūras publicē tīkla pārskatā, kas minēts Direktīvas 2012/34/ES 27. pantā, un tie attiecas uz satiksmes pārvaldību šīs regulas 42. panta 1. punkta a), b) un c) apakšpunktā minētajās situācijās.

2. Šā panta 1. punktā minēto noteikumu un procedūru mērķis ir līdz minimumam samazināt kopējo ietekmi, ko dzelzceļa satiksmē rada novirzes no kustības grafika, ņemot vērā visu transporta veidu vajadzības. Principi var ietvert prioritātes noteikumus dažādu satiksmes veidu pārvaldībai un īpašas procedūras, kritērijus un mērķrādītājus, kas jāpiemēro uz optimizāciju balstītā pieejā, kuras pamatā ir mērķa funkcijas optimizācija, piemēram, kavējuma minūšu vai laika, kas vajadzīgs, lai atjaunotu normālu darbību, samazināšana līdz minimumam, nevis skaidri prioritātes noteikumi.

3. Ja rodas vilcienu kustības traucējumi, kurus izraisījusi tehniska kļūme vai negadījums, infrastruktūras pārvaldītājs veic visus vajadzīgos pasākumus, lai atjaunotu normālu stāvokli. Šajā nolūkā tas īsteno ārkārtas rīcības plānu saskaņā ar 19. pantu. Ja rodas traucējumi, kas var ietekmēt pārrobežu satiksmi, attiecīgie infrastruktūras pārvaldītāji savstarpēji sadarbojas, lai atjaunotu normālu pārrobežu

satiksmi saskaņā ar 44. pantā minēto Eiropas satvaru satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai.

4. Izstrādājot 1. punktā minētos noteikumus un procedūras, infrastruktūras pārvaldītāji pēc iespējas rūpīgāk ņem vērā 44. pantā minēto Eiropas satvaru satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai. Tie tīkla pārskatā paskaidro, kāpēc ir notikusi novirze no kopīgajiem noteikumiem un procedūrām, kas noteiktas Eiropas satvarā satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai.

5. Nepārvaramas varas gadījumos un ja tas ir noteikti nepieciešams tāda starpgadījuma dēļ, kas infrastruktūru uz laiku padara neizmantojamu, piešķirtās jaudas izmantošanas tiesības var atsaukt bez brīdinājuma uz tik ilgu laiku, cik nepieciešams sistēmas remontam.

   Ja infrastruktūras pārvaldītājs to uzskata par vajadzīgu, tas var prasīt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem darīt tam pieejamus resursus, ko pārvaldītājs uzskata par vispiemērotākajiem, lai pēc iespējas drīzāk atjaunotu normālu stāvokli.

6. Dalībvalstis var prasīt, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi iesaistītos drošuma standartu un noteikumu izpildes nodrošināšanā un pārraudzībā, kas attiecas uz uzņēmumu pašu atbilstību šiem standartiem un noteikumiem.

44. pants

Eiropas satvars pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai

1. *ENIM* vēlākais līdz [12 mēneši pēc šīs regulas stāšanās spēkā] izstrādā un pieņem Eiropas satvaru satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai saskaņā ar 42. pantu.

   ENIM Eiropas satvaru pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai izstrādā sadarbībā ar iesaistītajām ieinteresētajām personām un citām ieinteresētajām personām 54. pantā minētajā apspriešanās procesā, ņemot vērā darbu, ko veic ar Regulas (ES) 2012/2085 IV sadaļu izveidotais kopuzņēmums "Eiropas dzelzceļš".

2. Eiropas satvarā pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai sniedz vadlīnijas par koordināciju starp infrastruktūras pārvaldītājiem, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un citām iesaistītajām ieinteresētajām personām.

3. Jo īpaši Eiropas satvars satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības pārrobežu koordinācijai ietver V pielikumā uzskaitītos elementus.

45. pants

Satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācija

Infrastruktūras pārvaldītāji koordinē satiksmes pārvaldību saskaņā ar 53. pantu un pamatojoties uz 44. pantā minēto Eiropas satvaru satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības pārrobežu koordinācijai.

Ar šo koordināciju jo īpaši nodrošina:

a) ka starptautiskie dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumi tiek sniegti ar minimāliem traucējumiem gan veicot pārvadājumus parastos apstākļos, gan traucētās situācijās;

b) ka tiek pienācīgi ņemtas vērā konkrētās problēmas, kas saistītas ar pārrobežu posmiem un ko cita starpā izraisa ierobežota savstarpēja izmantojamība attiecībā uz infrastruktūru, tehnisko aprīkojumu un darbībām, personāla valodas prasmju un apmācības prasības, kā arī administratīvās un robežšķērsošanas formalitātes;

c) efektīvu atjauninātas un būtiskas informācijas apmaiņu starp infrastruktūras pārvaldītājiem, pieteikumu iesniedzējiem, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un citām iesaistītajām ieinteresētajām personām, kā arī attiecīgā gadījumā visām attiecīgajām ES līmeņa krīzes vadības pārvaldības struktūrām, arī saskaņā ar 62. pantu.

46. pants

Tīkla darbības traucējumi

1. Ja kāds starpgadījums izraisa vai var izraisīt tīkla darbības ierobežojumus, kuru dēļ ir vajadzīga iesaistīto ieinteresēto personu saskaņota rīcība, lai ierobežojumu laikā nodrošinātu vislabāko iespējamo satiksmes pārvaldību, skartie infrastruktūras pārvaldītāji, pamatojoties uz visu pieejamo informāciju un iepriekšējo pieredzi, novērtē starpgadījuma iespējamo ilgumu un ietekmi.

   Ja paredzamais ilgums un ietekme atbilst VI pielikumā noteiktajiem tīkla darbības traucējumu paziņošanas kritērijiem, attiecīgie infrastruktūras pārvaldītāji paziņo par tīkla darbības traucējumiem un īsteno 43. pantā noteiktos pasākumus.

2. Ja starpgadījums ietekmē vai var ietekmēt vairāk nekā vienu tīklu, tās infrastruktūras pārvaldītājs, kurā noticis starpgadījums, paziņo par vairāktīklu darbības traucējumiem un koordinē darbības saskaņā ar 44., 45. un 53. pantu.

3. *ENIM* nosaka saskaņotu metodi, ar ko aplēst tīkla darbības traucējumu iespējamo ilgumu un ietekmi, un to iekļauj 44. pantā minētajā Eiropas satvarā satiksmes pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai.

4. Infrastruktūras pārvaldītājs cik drīz vien iespējams informē ieinteresētās personas par infrastruktūras jaudas nepieejamību, jo īpaši, ja tas noticis kāda starpgadījuma dēļ.

   Ja regulatīvā iestāde to uzskata par nepieciešamu, tā var prasīt infrastruktūras pārvaldītājam šādu informāciju darīt tai pieejamu.

5. Tīkla koordinators vāc informāciju par tīkla darbības traucējumiem, analizē reakciju, izdara secinājumus par šādu starpgadījumu pārvaldības rezultativitāti un apspriežas ar iesaistītajām ieinteresētajām personām saskaņā ar 54. pantu, un ziņo *ENIM* un darbības izvērtēšanas iestādei.

6. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 71. pantu, lai grozītu VI pielikumu nolūkā nodrošināt tīkla darbības traucējumu rezultatīvu un efektīvu pārvaldību, ņemot vērā attiecīgo ieinteresēto personu plānošanas, darbības, tehniskos un komerciālos apsvērumus.

47. pants

Krīzes situācijas

1. Ar sabiedrisko drošību, epidēmijām un dabas katastrofām saistītu krīžu, kā arī tādu vides, aizsardzības un drošības krīžu gadījumā, kam ir vai varētu būt ļoti būtiska ietekme uz dzelzceļa transporta pakalpojumu piedāvājumu vai pieprasījumu, dalībvalstīm ir atļauts piemērot ārkārtas pasākumus, kas, atkāpjoties no šīs regulas noteikumiem, ietver:

   a) jaudas izmantošanas tiesību anulēšanu bez kompensācijas;

   b) alternatīvus jaudas pārvaldības principus, noteikumus un procedūras, jo īpaši attiecībā uz nepietiekamas infrastruktūras jaudas sadali;

   c) alternatīvas procedūras satiksmes pārvaldībai;

   d) alternatīvu maršrutu izmantošanu;

   e) jaudas nodrošinājuma plānu grozīšanu.

   Attiecīgā dalībvalsts nodrošina, ka ārkārtas pasākumos iespēju robežās izmanto šajā regulā noteiktos jaudas un satiksmes pārvaldības principus un ka tiek izmantoti esošie plāni, kas sagatavoti saskaņā ar 19. pantu. Tā šādus ārkārtas pasākumus koordinē ar citām dalībvalstīm.

2. Attiecīgā dalībvalsts nekavējoties informē Komisiju un *ENIM* par savu lēmumu piemērot ārkārtas pasākumus un sniedz minēto pasākumu pamatojumu un aprakstu, kā arī to paredzamo piemērošanas ilgumu. Attiecīgā gadījumā dalībvalstis informē arī Komisiju un centrālos koordinācijas birojus, kā paredzēts [Regulas par Vienotā tirgus ārkārtējā stāvokļa instrumentu] 8. pantā.

3. Infrastruktūras pārvaldītājs ieceļ kontaktpunktu 60. panta nozīmē, kas Komisijai, *ENIM*, citiem infrastruktūras pārvaldītājiem un citām ieinteresētajām personām sniedz informāciju par ārkārtas pasākumiem un palīdz koordinēt šādus pasākumus.

4. Ja ārkārtas pasākumiem ir būtiska ietekme uz pārrobežu satiksmi, infrastruktūras pārvaldītāji savstarpēji koordinē savu darbību saskaņā ar 53. un 54. pantu. Veicot koordināciju ar īpašu koordinācijas struktūru starpniecību saskaņā ar 53. panta 2. punkta a) apakšpunktu, iesaista Komisiju un attiecīgās dalībvalstis.

5. Pēc Komisijas pieprasījuma regulatīvās iestādes un *ENRRB* Komisijas noteiktajā termiņā sniedz Komisijai atzinumu par ārkārtas pasākumiem. Komisija var pieņemt lēmumus, kuros prasa attiecīgajai dalībvalstij atcelt ārkārtas pasākumus, ja tie netiek uzskatīti par vajadzīgiem.

6. Dalībvalstis vajadzības gadījumā vai pēc Komisijas pieprasījuma sniedz atjauninātu informāciju. Dalībvalstis Komisijas noteiktajos termiņos sniedz visu Komisijas pieprasīto informāciju par ārkārtas pasākumiem.

7. Publiskās iestādes, kas atbild par krīzes situāciju pārvaldību, tajā skaitā militārās struktūras, civilās aizsardzības aģentūras un citas iestādes, var organizēt mācības, kurās simulē krīzes situācijas, uz kurām attiecas šis pants. Šādos gadījumos infrastruktūras pārvaldītājs iedala jaudu pēc vajadzības, tajā skaitā vajadzības gadījumā anulē piešķirtās jaudas izmantošanas tiesības. Attiecīgās publiskās iestādes sniedz kompensāciju attiecīgajiem pieteikumu iesniedzējiem saskaņā ar 40. pantu.

48. pants

Informācijas apmaiņa satiksmes pārvaldības jomā

1. Visām iesaistītajām ieinteresētajām personām, kas tieši iesaistītas dzelzceļa transporta pakalpojumu sniegšanā, ir tiesības piekļūt VIII pielikumā noteiktajai informācijai par attiecīgo dzelzceļa transporta pakalpojumu.

   Attiecīgās puses šo informāciju var izmantot tikai šīs regulas vajadzībām un Direktīvas (ES) 2016/797 un īstenošanas aktu, kas pieņemti saskaņā ar minēto direktīvu, vajadzībām, ja vien līgumiskajās vienošanās nav noteikts citādi.

2. Šo informāciju dara pieejamu saskaņā ar 62. pantu.

3. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 71. pantu, lai grozītu VIII pielikumu nolūkā nodrošināt, ka tas atspoguļo visas izmaiņas savstarpējas izmantojamības tehniskajās specifikācijās, kas noteiktas attiecīgajos īstenošanas aktos, kuri pieņemti saskaņā ar Direktīvu (ES) 2016/797, un ņemot vērā attiecīgo ieinteresēto personu plānošanas, darbības, tehniskos un komerciālos apsvērumus.

IV NODAĻA
DARBĪBAS IZVĒRTĒŠANA

49. pants

Darbības izvērtēšanas vispārīgie principi

1. Saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 7.f panta d) punktu *ENIM* uzrauga un salīdzinoši novērtē dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumu darbības rezultātus, ņemot vērā šīs regulas 2. pantā izklāstītos vispārīgos mērķus. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāji uzrauga arī dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu darbības rezultātus.

2. Šajā nolūkā infrastruktūras pārvaldītāji Direktīvas 2012/34/ES 8. panta 3. punktā minētajā plānā nosaka savus darbības uzlabošanas mērķrādītājus, ņemot vērā visus mērķus, kas izklāstīti minētās direktīvas 30. pantā minētajās līgumiskajās vienošanās. Tie ievieš un izpilda procedūras, kuru mērķis ir uzraudzīt progresu mērķrādītāju sasniegšanā un ziņot par to, sadarbībā ar iesaistītajām ieinteresētajām personām noteikt nepietiekamu darbības rezultātu cēloņus un izstrādāt un īstenot korektīvus pasākumus darbības rezultātu uzlabošanai. Šajās procedūrās ņem vērā šīs regulas 50. pantā minēto Eiropas satvaru darbības izvērtēšanai. Infrastruktūras pārvaldītāji tīkla pārskatā paskaidro, kāpēc notikušas jebkādas novirzes no kopīgajiem principiem un procedūrām, kas noteiktas Eiropas satvarā darbības izvērtēšanai.

3. *ENIM* sadarbojas ar Eiropas koordinatoriem darbības izvērtēšanā saskaņā ar [jaunās *TEN-T* regulas] 18. pantā noteiktajām Eiropas transporta koridoru darbības prasībām.

50. pants

Eiropas satvars darbības izvērtēšanai

1. *ENIM* līdz [12 mēneši pēc šīs regulas stāšanās spēkā] izveido un īsteno Eiropas satvaru darbības izvērtēšanai. Šajā satvarā jo īpaši ņem vērā principus, kas noteikti 2. panta 3. punktā, 8. panta 4. punktā, 42. panta 3. punktā, un darbības prasības, darbības mērķus un mērķrādītājus, kas noteikti [jaunās *TEN-T* regulas 18. pantā].

2. Eiropas satvars aptver VII pielikumā noteiktās darbības jomas. Tajā jo īpaši iekļauj:

a) sarakstu ar prioritārajiem darbības jautājumiem, kas jārisina VII pielikumā noteiktajās darbības jomās;

b) darbības rādītājus, kas ļauj uzraudzīt progresu darbības jautājumos, tajā skaitā metodiku un datu prasības šādu rādītāju aprēķināšanai;

c) kritērijus un procedūras darbības mērķu noteikšanai infrastruktūras pārvaldītāju līmenī;

d) procedūras a)–c) apakšpunktā minēto elementu uzraudzīšanai un pārskatīšanai, kā arī korektīvo pasākumu īstenošanai un 4. punktā minēto darbības mērķu sasniegšanai.

3. Pamatojoties uz 2. punkta d) apakšpunktu, *ENIM* regulāri pārskata Eiropas satvaru darbības izvērtēšanai un tā īstenošanas rezultātus un ierosina attiecīgas satvara izmaiņas.

4. Infrastruktūras pārvaldītāji, pildot savas funkcijas, pēc iespējas rūpīgāk ņem vērā Eiropas satvaru darbības izvērtēšanai. Konkrētāk, infrastruktūras pārvaldītāji Direktīvas 2012/34/ES 8. panta 3. punktā minētajā saimnieciskās darbības plānā iekļauj mērķus, kas noteikti saskaņā ar šā panta 2. punkta c) apakšpunktu. Šie mērķi ietver mērķrādītājus, kas noteikti [jaunās *TEN-T* regulas 18. panta 1. punkta a) un b) apakšpunktā].

5. Komisija saskaņā ar 72. panta 2. punktā minēto konsultēšanās procedūru var pieņemt īstenošanas aktus, kuros paredz sīki izstrādātus noteikumus par 2. punkta b)–d) apakšpunktā minētajiem elementiem. To darot, Komisija ņem vērā darbu, ko *ENIM* veicis saskaņā ar 3. punktu, un visus darbības izvērtēšanas iestādes ieteikumus.

51. pants

Eiropas darbības izvērtēšanas ziņojums

1. Neskarot Direktīvas 2012/34/ES 15. pantu un Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2015/1100[13] 3. pantu, *ENIM*, pamatojoties uz šīs regulas 50. pantā minēto Eiropas satvaru darbības izvērtēšanai, līdz [24 mēneši pēc šīs regulas stāšanās spēkā] sagatavo un publicē Eiropas darbības izvērtēšanas ziņojumu un turpmāk publicē to katru gadu.

2. Darbības izvērtēšanas iestāde sagatavo atsevišķu ziņojuma iedaļu, kurā sniedz dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumu un dzelzceļa transporta pakalpojumu darbības rezultātu novērtējumu, ieteikumus par prioritāri risināmajiem jautājumiem saistībā ar darbības rezultātiem un ieteikumus par darbības uzlabošanas pasākumiem.

3. Darbības izvērtēšanas ziņojums aptver vismaz līnijas, kas iekļautas Regulā [jaunā *TEN-T* regula] norādītajos Eiropas transporta koridoros, un ietver informāciju, kas prasīta minētās regulas [53. panta 3. punkta g) apakšpunktā]. Sniegtā informācija ir pietiekami detalizēta ģeogrāfiskā tvēruma ziņā, un tai būtu jāaptver pietiekami ilgs laikposms, lai būtu iespējama jēgpilna interpretācija.

[13] Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2015/1100 (2015. gada 7. jūlijs) par dalībvalstu ziņošanas pienākumu dzelzceļa tirgus uzraudzības ietvaros (OV L 181, 9.7.2015., 1. lpp.).

4. Darbības izvērtēšanas ziņojumā iekļauj īpašu iedaļu par infrastruktūras pārvaldītāju koordinācijas, kas veikta saskaņā ar 53. pantu, rezultātiem un par šīs regulas 54. pantā minēto apspriešanās mehānismu.

52. pants

Darbības izvērtēšanas iestāde

1. Saskaņā ar 73. panta 3. punktā minēto procedūru Komisija var izveidot vai norīkot objektīvu un kompetentu struktūru, kas darbotos kā darbības izvērtēšanas iestāde.

2. Darbības izvērtēšanas iestāde pēc Komisijas vai Eiropas koordinatoru pieprasījuma konsultē Komisiju un Eiropas koordinatorus par jautājumiem, kas saistīti ar dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumu un dzelzceļa transporta pakalpojumu darbības rezultātiem.

3. Darbības izvērtēšanas iestāde veic šādus uzdevumus:

   a) ieteikumu sniegšana *ENIM* attiecībā uz 50. pantā minētā Eiropas satvara darbības izvērtēšanai izveidi un pārskatīšanu, arī saistībā ar darbības jomām, katrā darbības jomā risināmajiem darbības jautājumiem, kā arī metodiku, procesu, kritēriju un definīciju saskaņošanu tādu datu vākšanai un analīzei, kas saistīti ar darbības rezultātiem un darbības rādītājiem;

   b) ieteikumu sniegšana *ENIM*, *ENRRB*, infrastruktūras pārvaldītājiem, pieteikumu iesniedzējiem, regulatīvajām iestādēm, dalībvalstu iestādēm un attiecīgā gadījumā citām ieinteresētajām personām par korektīviem pasākumiem, jaudas pārvaldību, satiksmes pārvaldību, traucējumu pārvaldību un krīzes vadību;

   c) Eiropas darbības izvērtēšanas ziņojuma projekta rezultātu pārskatīšana un 51. panta 2. punktā minētās atsevišķās iedaļas sagatavošana;

   d) atzinumu un ieteikumu sniegšana par dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumu darbību saistībā ar Direktīvas 2012/34/ES 8. panta 1. punktā minēto indikatīvo dzelzceļa infrastruktūras attīstības stratēģiju, 8. panta 3. punktā minēto saimnieciskās darbības plānu, 30. panta 2. punktā minētajām līgumiskajām vienošanām un 35. pantā minēto darbības uzlabošanas shēmu;

   e) Eiropas koordinatoru konsultēšana jautājumos, kas saistīti ar dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumu un dzelzceļa transporta pakalpojumu darbības rezultātiem.

4. Šā panta 3. punktā minēto atzinumu un ieteikumu adresāti sniedz atbildes darbības izvērtēšanas iestādei tās noteiktajos termiņos.

5. *ENIM*, tīkla koordinators, infrastruktūras pārvaldītāji, regulatīvās iestādes, *ENRRB* un attiecīgā gadījumā citas ieinteresētās personas sadarbojas ar darbības izvērtēšanas iestādi, jo īpaši pēc savas iniciatīvas vai pēc minētās iestādes pieprasījuma sniedzot informāciju par darbības rezultātiem, un dara visu iespējamo, lai to īstenotajā dzelzceļa darbības pārvaldībā ņemtu vērā tās ieteikumus.

6. Darbības izvērtēšanas iestāde, apstrādājot attiecīgo ieinteresēto personu vai Komisijas sniegto informāciju, ievēro komercnoslēpumu konfidencialitāti.

V NODAĻA
EIROPAS KOORDINĀCIJAS TĪKLS

53. pants

Koordinācija starp infrastruktūras pārvaldītājiem

1. Ja ir sniegta atsauce uz šo pantu, infrastruktūras pārvaldītāji savstarpēji un ar citām attiecīgajām ieinteresētajām personām koordinē savus pienākumus un uzdevumus, kas tiem uzticēti ar šo regulu.

2. Infrastruktūras pārvaldītāji koordinē vismaz IX pielikumā izklāstītos jautājumus un ievēro īpašās koordinācijas prasības, kas noteiktas minētajā pielikumā norādītajos pantos.

   Infrastruktūras pārvaldītāji jo īpaši:

   a) attiecīgā gadījumā izveido organizatoriskas struktūras, procedūras un rīkus, arī 62. pantā minētos digitālos rīkus;

   b) koordinē darbību vispiemērotākajā ģeogrāfiskajā līmenī, iesaistot vienības, kas vislabāk spēj sasniegt lietderīgu un efektīvu iznākumu, un dara to saskaņā ar subsidiaritātes principu;

   c) sadarbojas ar citiem infrastruktūras pārvaldītājiem, izmantojot izraudzītos kontaktpunktus, kas minēti 60. pantā;

   d) attiecīgā gadījumā iesaista *ENIM* vai tīkla koordinatoru jautājumos, kas attiecas uz Savienību. Koordināciju starp infrastruktūras pārvaldītājiem var īstenot vairāk nekā vienā līmenī, jo īpaši jautājumos, kuros ir nepieciešama koordinācija gan Savienības līmenī, gan specifiskākā ģeogrāfiskajā tvērumā;

   e) ja koordinācijas darbībās ir iesaistīti vairāki dalībnieki, ieceļ vadošo vienību, kas ziņo *ENIM* un atbild par apspriešanās organizēšanu saskaņā ar 54. pantu;

   f) nodod *ENIM* lietas, kurās pirmajā instancē nav izdevies panākt saskaņotu iznākumu;

   g) pārskata koordinācijas darbību izpildi saskaņā ar IV nodaļu.

3. Koordinācija attiecas uz visām līnijām un mezgliem, kas ir daļa no [jaunās *TEN-T* regulas] 7. pantā un III pielikumā noteiktajiem Eiropas transporta koridoriem.

   Infrastruktūras pārvaldītāji var attiecināt koordināciju arī uz papildu līnijām, ja par to vienojas visi attiecīgie infrastruktūras pārvaldītāji.

4. Koordinācija starp infrastruktūras pārvaldītājiem saistībā ar vairāktīklu jaudas izmantošanas tiesību piešķiršanu saskaņā ar 29. pantu aptver visus to infrastruktūras pārvaldītāju tīklus, kuri ir *ENIM* dalībnieki.

5. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 71. pantu, lai grozītu IX pielikumu nolūkā nodrošināt efektīvu koordināciju starp infrastruktūras pārvaldītājiem, ņemot vērā visu attiecīgo ieinteresēto personu plānošanas, darbības un komerciālos apsvērumus un ievērojot šīs regulas īstenošanā gūto pieredzi.

54. pants

Apspriešanās mehānisms Eiropas un pārrobežu jautājumos

1. *ENIM* sagatavo, pieņem un īsteno vadlīnijas, kuru mērķis ir nodrošināt atbilstīgu un regulāru apspriešanos ar ieinteresētajām personām, un iekļauj tās 6. pantā minētajā Eiropas jaudas pārvaldības satvarā, 44. pantā minētajā Eiropas satvarā satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības pārrobežu koordinācijai un 50. pantā minētajā Eiropas satvarā darbības izvērtēšanai. Šo procesu izstrādā un īsteno ar tīkla koordinatora atbalstu un iesaistot 60. pantā minētos infrastruktūras pārvaldītāju izraudzītos kontaktpunktus.

2. Ja *ENIM* pieņem atzinumu vai ieteikumu, kas varētu ietekmēt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus, citus pieteikumu iesniedzējus, citas iesaistītās ieinteresētās personas un ieinteresētās puses, tā publicē projektu apspriešanai ar attiecīgajām personām. Attiecīgajām personām tiek dots pietiekams laiks, lai tās varētu sniegt atsauksmes par lēmuma projektu. Vajadzības gadījumā iesaista dalībvalstu iestādes.

3. *ENIM*, pieņemot galīgo atzinumu vai ieteikumu, ņem vērā atsauksmes, ko attiecīgās personas sniegušas saskaņā ar 2. punktu. Ja *ENIM* neņem vērā būtiskus sniegto atsauksmju elementus, tas norāda šādas rīcības iemeslus.

55. pants

Eiropas infrastruktūras pārvaldītāju tīkla organizācija

1. Šīs regulas vajadzībām Direktīvas 2012/34/ES 7.f pantā minēto Eiropas infrastruktūras pārvaldītāju tīklu organizē saskaņā ar šo pantu.

2. Visi tie dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāji, kas ir atbildīgi par līnijām, kuras ietilpst *TEN-T* pamattīklā un paplašinātajā pamattīklā, kas minēts [jaunās *TEN-T* regulas 6. pantā un I pielikumā], ir *ENIM* locekļi. Tie ieceļ vienu savu pārstāvi un vienu aizstājēju.

3. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāji, kuri neatbilst 2. punktā noteiktajam kritērijam, dalībai *ENIM* apspriedēs var iecelt pārstāvi, kas nav šā tīkla loceklis.

4. Pēc apspriešanās ar Komisiju un pēc tās apstiprinājuma saņemšanas *ENIM* pieņem un publicē savu reglamentu. Tas savu darbību organizē saskaņā ar reglamentu.

5. *ENIM* pieņem lēmumus ar vienkāršu balsu vairākumu, ja vien reglamentā nav noteikts citādi. Visiem locekļiem no vienas dalībvalsts kopā ir viena balss. Ja kāda locekļa nav klāt, balsstiesības ir tiesīgs izmantot tā aizstājējs.

6. *ENIM* regulāri rīko sanāksmes. Tas no savu locekļu vidus ar divu trešdaļu locekļu balsu vairākumu ievēl priekšsēdētāju.

7. Komisija ir *ENIM* locekle bez balsstiesībām. Tā atbalsta *ENIM* darbību un atvieglo koordināciju.

8. *ENIM* nosaka savu darba programmu. Darba programma aptver vismaz divus gadus. *ENIM* apspriežas par darba programmas projektu ar pieteikumu iesniedzējiem un citām iesaistītajām ieinteresētajām personām, izmantojot 54. pantā minēto apspriešanās mehānismu. Turklāt tas apspriežas ar Eiropas Komisiju, Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru un kopuzņēmumu "Eiropas dzelzceļš" un attiecīgā gadījumā ar citām ieinteresētajām personām.

56. pants

***ENIM* pienākumi**

1. Papildus Direktīvas 2012/34/ES 7.f pantā noteiktajiem uzdevumiem *ENIM* atbild par visiem uzdevumiem, kas tam uzticēti ar šo regulu. Tas jo īpaši:

   a) pieņem 6. pantā minēto Eiropas jaudas pārvaldības satvaru;

   b) pieņem 44. pantā minēto Eiropas satvaru satiksmes pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai;

   c) pieņem 50. pantā minēto Eiropas satvaru darbības izvērtēšanai;

   d) pieņem atzinumus un ieteikumus infrastruktūras pārvaldītājiem saskaņā ar šīs regulas noteikumiem un pēc savas iniciatīvas;

   e) pieņem atzinumus un ieteikumus infrastruktūras pārvaldītājiem 53. panta 2. punkta f) apakšpunktā minētajos gadījumos;

   f) organizē koordināciju starp infrastruktūras pārvaldītājiem saskaņā ar 53. pantu.

2. Veicot koordināciju ar īpašu koordinācijas grupu starpniecību, infrastruktūras pārvaldītāji ieceļ vienības, kas piedalās šajā grupā, tajā skaitā kontaktpunktus, kurus infrastruktūras pārvaldītāji iecēluši saskaņā ar 60. pantu, tīkla koordinatoru vai abas šīs vienības.

57. pants

Pārredzamība

1. *ENIM* nodrošina, ka ziņas par dalību tajā un tā darbības metodēm un visa attiecīgā informācija par tīkla darbu ir publiski pieejamas tā tīmekļvietnē. Tas ietver infrastruktūras pārvaldītāju izveidoto īpašo koordinācijas grupu kontaktinformāciju un atsauces uz koordinācijas instrumentiem un procedūrām saskaņā ar 53. pantu.

2. *ENIM* uz savām sanāksmēm uzaicina Komisiju, arī Eiropas koordinatorus un attiecīgā gadījumā dalībvalstu pārstāvjus, lai apspriestu jautājumus, kas saistīti ar dzelzceļa infrastruktūras attīstību, un nodrošinātu sadarbību ar Eiropas koordinatoriem, kā izklāstīts [jaunajā *TEN-T* regulā]. *ENIM* sniedz informāciju, kas prasīta [jaunās *TEN-T* regulas 53. panta trešajā daļā].

58. pants

Tīkla koordinators

1. Infrastruktūras pārvaldītāji nodrošina *ENIM* ar tā uzdevumu veikšanai nepieciešamajiem resursiem. Šajā nolūkā tie līdz [12 mēneši pēc šīs regulas stāšanās spēkā] ieceļ objektīvu un kompetentu vienību 59. pantā minēto funkciju veikšanai. Šāda vienība tiks izraudzīta par tīkla koordinatoru.

   Pirms tīkla koordinatora iecelšanas infrastruktūras pārvaldītāji lūdz Komisijas piekrišanu attiecībā uz izraudzīto vienību un šādiem aspektiem:

   a) tīkla koordinatora iecelšanas noteikumi un nosacījumi;

   b) iecelšanas atsaukšanas nosacījumi;

   c) procedūra, ar ko regulāri pārrauga tā darbu un novērtē, vai tas ir rezultatīvi veicis savus uzdevumus;

   d) jebkādi tīkla koordinatora papildu darbības pienākumi un uzdevumi.

2. Tīkla koordinators savus uzdevumus veic objektīvi un izmaksefektīvi un rīkojas *ENIM* vārdā. Šajā nolūkā tas iesniedz *ENIM* savu gada darba programmu attiecībā uz šajā regulā noteiktajiem uzdevumiem, kā arī gada ziņojumu par darba programmas īstenošanu.

59. pants

Tīkla koordinatora uzdevumi un pienākumi

Tīkla koordinators, atbalstot *ENIM*, veic šādus uzdevumus:

a) darbojas kā sekretariāts un sagatavo *ENIM* sanāksmes, dokumentus, lēmumus un atzinumus;

b) palīdz sagatavot 6. pantā minēto Eiropas jaudas pārvaldības satvaru, 44. pantā minēto Eiropas satvaru pārrobežu satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības koordinācijai un 50. pantā minēto Eiropas satvaru darbības izvērtēšanai;

c) veicina infrastruktūras pārvaldītāju darbības koordināciju saskaņā ar 53. pantu;

d) apzina noteikumus, procedūras un rīkus, kas ietilpst šīs regulas darbības jomā un ir pieņemti valsts vai infrastruktūras pārvaldītāju līmenī, un kas rada šķēršļus vairāktīklu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem, kuri noteikti šajā regulā;

e) darbojas kā kontaktpunkts infrastruktūras pārvaldītāju vārdā jautājumos, kas saistīti ar jaudas plānošanu un sadali, jo īpaši attiecībā uz iespējamiem jaudas, informācijas vai kontaktpunktu pieprasījumiem saistībā ar dzelzceļa starpgadījumiem un jaudas pagaidu ierobežojumiem;

f) darbojas kā pirmais kontaktpunkts ieinteresētajām personām ārpus dzelzceļa nozares, kuras ir ieinteresētas izmantot dzelzceļa pakalpojumus, sniedzot attiecīgo dalībnieku (infrastruktūras pārvaldītāju un citu iesaistīto ieinteresēto personu) kontaktus;

g) darbojas kā kontaktpunkts *ENIM* vārdā pieteikumu iesniedzējiem un citām iesaistītajām ieinteresētajām personām jautājumos, kas nav skaidri reglamentēti šajā regulā, jo īpaši attiecībā uz pārrobežu dzelzceļa transporta pakalpojumu uzsākšanu vai izmaiņām vai atbalsta organizēšanu *ad hoc* darbībām, jo sevišķi 47. pantā minēto krīzes situāciju risināšanai.

60. pants

Infrastruktūras pārvaldītāju koordinācijas kontaktpunkti

1. Lai nodrošinātu koordināciju starp infrastruktūras pārvaldītājiem saskaņā ar 53. pantu, infrastruktūras pārvaldītāji izraugās kontaktpunktus. Kontaktpunkts darbojas kā centrāla saskarne mijiedarbībai starp infrastruktūras pārvaldītāja organizāciju un citām koordinācijas darbībās iesaistītajām vienībām.

2. Infrastruktūras pārvaldītāji nekavējoties informē *ENIM* par visām ar kontaktpunktiem saistītajām izmaiņām, lai tās iekļautu 57. panta 1. punktā (“Pārredzamība”) minētajās publikācijās.

61. pants

Tīkla pārskatu kopīgā struktūra, saturs un grafiks

1. *ENIM* izstrādā un pieņem kopīgu struktūru Direktīvas 2012/34/ES 27. pantā minētajam tīkla pārskatam, kurā ņem vērā informāciju, kas uzskaitīta minētās

direktīvas IV pielikumā un šīs regulas IV pielikumā, un kopīgu grafiku apspriedēm ar ieinteresētajām personām par tīkla pārskata projektu. Infrastruktūras pārvaldītāji, gatavojot tīkla pārskatu, pēc iespējas vairāk ņem vērā šo struktūru un grafiku.

2. Gatavojot Direktīvas 2012/34/ES 27. pantā minēto tīkla pārskatu, infrastruktūras pārvaldītājs pēc iespējas vairāk ņem vērā šīs regulas 6., 44. un 50. pantā attiecīgi minēto Eiropas jaudas pārvaldības satvaru, Eiropas satvaru satiksmes pārvaldības, traucējumu pārvaldības un krīzes vadības pārrobežu koordinācijai un Eiropas satvaru darbības izvērtēšanai.

3. Ja infrastruktūras pārvaldītājs neievēro 1. vai 2. punkta prasības, tas tīkla pārskatā sniedz attiecīgu pamatojumu un informē kompetento regulatīvo iestādi un *ENIM*.

62. pants

Jaudas un satiksmes pārvaldības digitalizācija

1. Infrastruktūras pārvaldītāji nodrošina, ka jaudas pārvaldības un satiksmes pārvaldības procesi, kas ietilpst šīs regulas darbības jomā, tiek īstenoti, izmantojot digitālos rīkus un digitālos pakalpojumus.

2. Ar ieviestajiem digitālajiem rīkiem un sniegtajiem digitālajiem pakalpojumiem:

   a) uzlabo to pakalpojumu darbību un kvalitāti (arī pilnīgu savstarpēju izmantojamību), kurus infrastruktūras pārvaldītāji sniedz pieteikumu iesniedzējiem;

   b) uzlabo dzelzceļa jaudas pārvaldības un satiksmes pārvaldības pārredzamību visos to posmos;

   c) samazina administratīvo slogu pieteikumu iesniedzējiem, katru informācijas vienumu pieprasot tikai vienu reizi un sniedzot informāciju vai datus vienuviet, arī attiecībā uz pārrobežu pakalpojumiem.

3. Ja uz digitālajiem rīkiem vai digitālajiem pakalpojumiem, kas vajadzīgi jaudas pārvaldības vai satiksmes pārvaldības procesu atbalstam, ir jāattiecina savstarpējas izmantojamības tehniskās specifikācijas vai ja ir jāgroza esošās specifikācijas, kas attiecas vai daļēji attiecas uz minētajiem rīkiem, kā paredzēts Direktīvā (ES) 2016/797 un īstenošanas aktos, kas pieņemti saskaņā ar minēto direktīvu, *ENIM* un infrastruktūras pārvaldītāji sadarbībā ar kopuzņēmumu "Eiropas dzelzceļš" un Direktīvas (ES) 2016/797 5. pantā minētajā procesā dod ieguldījumu šādu specifikāciju izstrādē un uzturēšanā.

4. Infrastruktūras pārvaldītāji sniedz ieguldījumu kopuzņēmuma "Eiropas dzelzceļš" darbā jautājumos, kas ietilpst šīs regulas darbības jomā. Šajā nolūkā *ENIM* un infrastruktūras pārvaldītāji cenšas panākt pienācīgu pārstāvību sistēmu pīlāra vadības grupā un izvēršanas grupā, kas minētas attiecīgi Regulas (ES) 2021/2085 96. un 97. pantā.

5. Infrastruktūras pārvaldītāji, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, citi pieteikumu iesniedzēji un attiecīgā gadījumā dzelzceļa apkalpes vietu operatori apmainās ar digitālo informāciju, kas saistīta ar jaudas pārvaldību un satiksmes pārvaldību, izmantojot digitālos rīkus un digitālos pakalpojumus, kuru pamatā ir saskaņota arhitektūra un kuri ietver standartizētas saskarnes vai kopīgas sistēmas atbilstīgi Direktīvai (ES) 2016/797 un specifikācijām, kas noteiktas īstenošanas aktos, kuri pieņemti saskaņā ar minēto direktīvu.

Vairāktīklu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu gadījumā infrastruktūras pārvaldītāji sniedz digitālos pakalpojumus un digitālo informāciju, izmantojot vienotu saskarni vai kopīgas sistēmas, kas izstrādātas un ieviestas *ENIM* vadībā saskaņā ar 3. punktu.

VI NODAĻA
JAUDAS UN SATIKSMES PĀRVALDĪBAS REGULATĪVĀ UZRAUDZĪBA

1. IEDAĻA

Regulatīvās iestādes

63. pants

Regulatīvo iestāžu pienākumi

1. Direktīvas 2012/34/ES 56. pantā noteiktās funkcijas un pilnvaras īsteno arī attiecībā uz jautājumiem, uz kuriem attiecas šī regula. Regulatīvā iestāde jo īpaši uzrauga infrastruktūras pārvaldītāju darbības, kā izklāstīts II–V nodaļā, un pēc savas iniciatīvas pārbauda atbilstību šai regulai nolūkā novērst pieteikumu iesniedzēju diskrimināciju.

2. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, pieteikuma iesniedzējam, potenciālajam pieteikuma iesniedzējam, par transportu atbildīgajai valsts, reģionālajai vai vietējai iestādei ir tiesības iesniegt apelāciju regulatīvajā iestādē saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 56. pantu, ja tas uzskata, ka infrastruktūras pārvaldītājs ir izturējies pret to netaisnīgi, ka tas ir ticis diskriminēts vai cietis jebkādā citā veidā, kad infrastruktūras pārvaldītājs ir veicis šīs regulas II, III, IV un V nodaļā ("Infrastruktūras pārvaldība", "Satiksmes pārvaldība un krīzes vadība", "Darbības izvērtēšana un pārvaldība", "Eiropas koordinācijas tīkls") aprakstītās darbības.

64. pants

Regulatīvo iestāžu sadarbība Eiropas Dzelzceļa transporta regulatīvo iestāžu tīklā (*ENRRB*)

1. Lai izpildītu šajā regulā noteiktos pienākumus, regulatīvās iestādes sadarbojas Direktīvas 2012/34/ES 57. panta 1. punktā minētajā *ENRRB*, cita starpā organizējot kopīgas apspriedes un izmeklēšanu, pieņemot atzinumus vai ieteikumus vai veicot citas attiecīgas darbības. Regulatīvās iestādes sniedz *ENRRB* visu vajadzīgo informāciju.

   Rīkojoties šīs regulas darbības jomā, *ENRRB* ir šīs nodaļas 2. iedaļā izklāstītie uzdevumi un pienākumi, un tas organizē savu darbu saskaņā ar minēto iedaļu.

2. Ja tiek iesniegta sūdzība vai veikta izmeklēšana pēc savas iniciatīvas par jautājumu, kas ietilpst šīs regulas darbības jomā un kas ietekmē piekļuvi dzelzceļa tīkliem vai to izmantošanu vairāk nekā vienā dalībvalstī, attiecīgā regulatīvā iestāde informē *ENRRB* un Komisiju par konkrēto sūdzību vai izmeklēšanu.

3. Regulatīvā iestāde visus attiecīgos jautājumus, sūdzības vai izmeklēšanas var nosūtīt *ENRRB* viedokļu apmaiņai vai atzinuma vai ieteikuma pieņemšanai.

4. Pieņemot lēmumus par jautājumiem, kas skar vairāk nekā vienu dalībvalsti, attiecīgās regulatīvās iestādes sadarbojas savu attiecīgo lēmumu sagatavošanā, ko koordinē *ENRRB*, nolūkā panākt konkrētā jautājuma atrisināšanu. Šajā nolūkā attiecīgās regulatīvās iestādes veic savas funkcijas saskaņā ar šā panta 1. punktu un Direktīvas 2012/34/ES 56. pantu. Tās ņem vērā visus attiecīgos *ENRRB* pieņemtos atzinumus un ieteikumus un iesniedz šos lēmumus *ENRRB*.

5. Ja regulatīvā iestāde pieņem lēmumu, kas ir atšķirīgs no jebkura attiecīga *ENRRB* atzinuma vai ieteikuma, vai ja tā atsakās pieņemt lēmumu, tā iesniedz *ENRRB* paskaidrojumu, kurā izklāsta atšķirības un pamatojumu, kāpēc tā neievēro *ENRRB* atzinumus vai ieteikumus.

6. Regulatīvās iestādes, ar kurām apspriežas *ENRRB*, atbild *ENRRB* noteiktajos termiņos un pēc *ENRRB* pieprasījuma sniedz visu informāciju, ko tām ir tiesības pieprasīt saskaņā ar savas valsts tiesību aktiem. Šo informāciju var izmantot tikai darbībām, ko regulatīvās iestādes veic saskaņā ar šo regulu.

7. Infrastruktūras pārvaldītāji bez kavēšanās sniedz visu informāciju, kas vajadzīga, lai izskatītu šajā pantā minēto sūdzību vai veiktu izmeklēšanu, un ko pieprasa tās dalībvalsts regulatīvā iestāde, kurā atrodas infrastruktūras pārvaldītājs. Regulatīvajām iestādēm ir tiesības pieprasīt no *ENIM* informāciju par izmeklēšanām, kas ir to kompetencē. Regulatīvās iestādes ir tiesīgas šādu informāciju nosūtīt *ENRRB*.

8. Dzelzceļa transporta regulatīvās iestādes nodrošina *ENRRB* darbībai nepieciešamos resursus.

2. IEDAĻA

Eiropas Dzelzceļa transporta regulatīvo iestāžu tīkla uzdevumi un pienākumi

65. pants

Uzdevumi un pienākumi

1. Papildus uzdevumiem, kas paredzēti Direktīvā 2012/34/ES, *ENRRB* ir arī šajā regulā noteiktie uzdevumi un pienākumi.

2. *ENRRB* koordinē visus dzelzceļa transporta regulatīvo iestāžu sadarbības pasākumus, kā izklāstīts 64. pantā, un veicina regulatīvo iestāžu lēmumu saskaņošanu attiecībā uz starptautiskajiem dzelzceļa pakalpojumiem.

3. Pamatojoties uz pieteikumu iesniedzēju, infrastruktūras pārvaldītāju un citu ieinteresēto personu pieprasījumiem, *ENRRB* sniedz atzinumus vai ieteikumus par vēl nepieņemtiem vai jau pieņemtiem lēmumiem saistībā ar sūdzībām, kas iesniegtas dzelzceļa transporta regulatīvajām iestādēm.

4. Ieinteresētās personas var iesniegt sūdzību *ENRRB* par jautājumiem, kas ietilpst šīs regulas darbības jomā vai ietekmē piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai vai tās

izmantošanu vairāk nekā vienā dalībvalstī. Ja *ENRRB* saņem šādu sūdzību, tā to nekavējoties nosūta kompetentajai regulatīvajai iestādei vai iestādēm.

Šādos gadījumos *ENRRB* nekavējoties informē attiecīgās dzelzceļa transporta regulatīvās iestādes par savu nodomu pieņemt atzinumu vai ieteikumu par jebkuru šādu jautājumu.

5. *ENRRB* sniedz atzinumu vai ieteikumu attiecīgajām dzelzceļa transporta regulatīvajām iestādēm viena mēneša laikā pēc tam, kad saņemta visa attiecīgā ar sūdzību saistītā informācija. Īpaši sarežģītu jautājumu gadījumā *ENRRB* var šo termiņu pagarināt.

6. *ENRRB* izstrādā kopīgus principus un praksi tādu lēmumu pieņemšanai, kurus regulatīvās iestādes ir pilnvarotas pieņemt saskaņā ar šo regulu.

66. pants

Eiropas Dzelzceļa transporta regulatīvo iestāžu tīkla (*ENRRB*) organizācija un struktūra

Šīs regulas vajadzībām *ENRRB* organizāciju veido šādas struktūrvienības:

a) Regulatīvo iestāžu padome;

b) sekretariāts.

Regulatīvās iestādes nodrošina sekretariāta darbību.

67. pants

Regulatīvo iestāžu padomes sastāvs

1. Regulatīvo iestāžu padomē ir pa vienam balsstiesīgam loceklim no katras dalībvalsts, kas izmanto dzelzceļa tīklu, un viens Komisijas iecelts loceklis.

2. Balsstiesīgie locekļi ir Direktīvas 2012/34/ES 55. pantā minētās regulatīvās iestādes vadītājs vai vadītāja vietnieks. Šīm amatpersonām ir viens aizstājējs, kas pārstāv attiecīgo locekli viņa vai viņas prombūtnes laikā. Aizstājēju ieceļ regulatīvā iestāde no regulatīvās iestādes pārvaldības vai vadības amatpersonu vidus vai, ja tas nav iespējams, no tās darbinieku vidus.

3. Padomes locekļi un viņu aizstājēji rīkojas neatkarīgi un objektīvi un dara to Savienības interesēs neatkarīgi no konkrētām valsts vai personīgām interesēm. Viņi nelūdz un nepieņem valdību, iestāžu, personu vai jebkuru citu struktūru norādījumus.

4. *ENRRB* sekretariāts publisko atjauninātu padomes locekļu un viņu aizstājēju sarakstu, kā arī viņu interešu deklarācijas.

68. pants

Padomes loma un uzdevumi

1. Padome veic visus šajā regulā noteiktos uzdevumus, kas uzticēti *ENRRB*.

2. Jo īpaši padome:

   a) pieņem atzinumus vai ieteikumus par sūdzībām vai izmeklēšanām, ko tai iesniedzis tās priekšsēdētājs vai regulatīvā iestāde vai struktūras saskaņā ar 69. pantā paredzētajiem noteikumiem;

b) izstrādā un pieņem gada ziņojumu par *ENRRB* darbību;

c) izveido darba grupas un ieceļ to priekšsēdētājus.

69. pants

Padomes darba organizācija

1. Padome pieņem savu reglamentu pēc tam, kad to apstiprinājusi Komisija.

2. Komisija vada padomes sanāksmes. Komisijai tajā nav balsstiesību.

3. Sekretariāts nodrošina nepieciešamos pakalpojumus padomes sanāksmju un darba organizēšanai.

4. Padome pieņem lēmumus ar padomes locekļu vienkāršu balsu vairākumu, ja vien reglamentā nav paredzēts citādi.

5. Katram loceklim ir viena balss. Ja kāda locekļa nav klāt, balsstiesības ir tiesīgs izmantot tā aizstājējs.

6. Reglamentā var paredzēt detalizētāku balsošanas kārtību, jo īpaši procedūru balsošanai steidzamos jautājumos un gadījumos, kad tiek sniegti ieteikumi par dzelzceļa transporta regulatīvo iestāžu lēmumiem.

70. pants

***ENRRB* darba grupas**

1. Pēc savas iniciatīvas vai pēc Komisijas priekšlikuma un saskaņā ar padomes reglamentu padome ar vienkāršu balsu vairākumu var nolemt izveidot darba grupas, lai organizētu *ENRRB* darbu saistībā ar konkrētiem jautājumiem, kas attiecas uz šīs regulas īstenošanu.

2. Padome nosaka darba grupas pilnvaras un ieceļ darba grupu priekšsēdētājus, kuri — ja iespējams — pārstāv dažādas dzelzceļa transporta regulatīvās iestādes.

3. Darba grupās var piedalīties eksperti no dzelzceļa transporta regulatīvajām iestādēm, Komisijas, iesaistītajām ieinteresētajām personām un attiecīgā gadījumā no citām publiskām vai privātām struktūrām.

4. Sekretariāts sniedz administratīvu atbalstu darba grupām.

5. Ja tas ir nepieciešams, padome vai darba grupu priekšsēdētāji, izvērtējot katru gadījumu atsevišķi, darba grupu sanāksmēs var uzaicināt piedalīties atsevišķus ekspertus, kas atzīti par kompetentiem attiecīgajā jomā.

VII NODAĻA
NOBEIGUMA NOTEIKUMI

71. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.

2. Pilnvaras pieņemt 10. panta 8. punktā, 11. panta 2. punktā, 21. panta 9. punktā, 38. panta 3. punktā, 39. panta 9. punktā, 46. panta 6. punktā, 48. panta 3. punktā un 53. panta 5. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no [2026. gada 1. janvāra]. Komisija vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.

72. pants

Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz Direktīvas 2012/34/ES 62. pantā minētā komiteja. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 4. pantu.
3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.

73. pants

Ziņošana un pārskatīšana

Līdz [2030. gada 31. decembrim] Komisija izvērtē šīs regulas ietekmi uz dzelzceļa nozari un iesniedz Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai ziņojumu par regulas īstenošanu.

Ziņojumā jo īpaši izvērtē:

a) šīs regulas ietekmi uz dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumu darbības rezultātiem;

b) šīs regulas ietekmi uz dzelzceļa pakalpojumu — jo īpaši starptautisko pārvadājumu, tālsatiksmes pārvadājumu un kravu pārvadājumu pakalpojumu — attīstību;

c) Eiropas infrastruktūras pārvaldītāju tīkla, tīkla koordinatora, Eiropas Dzelzceļa transporta regulatīvo iestāžu tīkla un darbības izvērtēšanas iestādes darbu kopumā un saistībā ar kopīgu kritēriju, metodiku un procedūru izstrādi, pieņemšanu un īstenošanu;

d) nepieciešamību pastiprināt koordinācijas mehānismus, 6. un 44. pantā minēto Eiropas satvaru elementus aizstājot ar saistošiem noteikumiem;

e) nepieciešamību stiprināt regulatīvo uzraudzību, izveidojot Savienības dzelzceļa transporta regulatīvo iestādi.

74. pants

Grozījumi Direktīvā 2012/34/ES

1. Direktīvu 2012/34/ES groza šādi:

   a) direktīvas 1. panta c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

   “c) principus un procedūras, kas piemērojamas attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras maksas noteikšanu un iekasēšanu, kā noteikts IV nodaļā.”;

   b) direktīvas 2. panta 6. punktu svītro;

   c) 20., 22., 23., 27. un 28. punktu svītro;

d) direktīvas 7.b pantu svītro;

e) direktīvas 36. pantu svītro;

f) direktīvas 38.–54. pantu svītro;

g) IV pielikumā svītro 1. un 3. punktu;

h) VII pielikumu svītro.

2. Atsauces uz svītrotajiem Direktīvas 2012/34/ES noteikumiem uzskata par atsaucēm uz šo regulu un lasa saskaņā ar atbilstības tabulu X pielikuma 1. iedaļā.

75. pants

Pārejas noteikumi

1. Pamatlīgumus, kas noslēgti saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 42. pantu, turpina piemērot līdz to termiņa beigām.

2. Direktīvas 2012/34/ES 3. panta 20., 22., 23., 27. un 28. punktu, 7.b, 36. un 38.–54. pantu, IV pielikuma 3. punktu un VII pielikumu nepiemēro darbībām un uzdevumiem, ko veic saistībā ar kustības grafikiem, kuri stājas spēkā pēc [2029. gada 8. decembra].

76. pants

Atcelšana

1. Regulu (ES) Nr. 913/2010 atceļ no [2029. gada 9. decembra].

2. Atsauces uz atcelto regulu uzskata par atsaucēm uz šo regulu, un tās lasa saskaņā ar atbilstības tabulu X pielikuma 2. iedaļā.

77. pants

Stāšanās spēkā un piemērošana

1. Šī regula stājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.*

2. To piemēro no [2026. gada 1. janvāra]. Tomēr:

a) šīs regulas 1., 2. un 3. pantu, II nodaļu, izņemot 9. panta 1. un 2. punktu un 27. panta 4. punktu, un III nodaļu, izņemot 48. pantu, piemēro tikai darbībām un uzdevumiem, ko veic saistībā ar kustības grafikiem, kuri stājas spēkā pēc [2029. gada 8. decembra];

b) regulas 9. panta 1. un 2. punktu piemēro no [2028. gada 1. janvāra];

c) regulas 27. panta 4. punktu piemēro no [2026. gada 1. marta];

d) regulas 48. un 62. pantu piemēro no [2026. gada 13. decembra];

e) regulas 74. pantu piemēro no [2029. gada 9. decembra].

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Strasbūrā,

Eiropas Parlamenta vārdā — *priekšsēdētāja*	*Padomes vārdā —* *priekšsēdētājs*

TIESĪBU AKTA PRIEKŠLIKUMA FINANŠU PĀRSKATS

1. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS KONTEKSTS

1.1. Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums

1.2. Attiecīgā politikas joma

1.3. Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz:

1.4. Mērķi

1.4.1. Vispārīgie mērķi

1.4.2. Konkrētie mērķi

1.4.3. Paredzamie rezultāti un ietekme

1.4.4. Snieguma rādītāji

1.5. Priekšlikuma/iniciatīvas pamatojums

1.5.1. Īstermiņā vai ilgtermiņā izpildāmās vajadzības, tostarp sīki izstrādāts iniciatīvas izvēršanas grafiks

1.5.2. Savienības iesaistīšanās pievienotā vērtība (tās pamatā var būt dažādi faktori, piemēram, koordinēšanas radītie ieguvumi, juridiskā noteiktība, lielāka rezultativitāte vai komplementaritāte). Šā punkta izpratnē "Savienības iesaistīšanās pievienotā vērtība" ir vērtība, kas veidojas Savienības iesaistīšanās rezultātā un kas papildina vērtību, kura veidotos, ja dalībvalstis rīkotos atsevišķi.

1.5.3. Līdzīgas līdzšinējās pieredzes rezultātā gūtās atziņas

1.5.4. Saderība ar daudzgadu finanšu shēmu un iespējamā sinerģija ar citiem atbilstošiem instrumentiem

1.5.5. Dažādo pieejamo finansēšanas iespēju, tostarp pārdales iespējas, novērtējums

1.6. Priekšlikuma/iniciatīvas ilgums un finansiālā ietekme

1.7. Plānotās budžeta izpildes metodes

2. PĀRVALDĪBAS PASĀKUMI

2.1. Pārraudzības un ziņošanas noteikumi

2.2. Pārvaldības un kontroles sistēma

2.2.1. Ierosināto pārvaldības veidu, finansējuma apgūšanas mehānismu, maksāšanas kārtības un kontroles stratēģijas pamatojums

2.2.2. Informācija par apzinātajiem riskiem un risku mazināšanai izveidoto iekšējās kontroles sistēmu

2.2.3. Kontroles izmaksefektivitātes (kontroles izmaksu attiecība pret attiecīgo pārvaldīto līdzekļu vērtību) aplēse un pamatojums un gaidāmā kļūdu riska līmeņa novērtējums (maksājumu izdarīšanas brīdī un slēgšanas brīdī)

2.3. Krāpšanas un pārkāpumu novēršanas pasākumi

3. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS APLĒSTĀ FINANSIĀLĀ IETEKME

3.1. Attiecīgās daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijas un budžeta izdevumu pozīcijas

3.2. Priekšlikuma aplēstā finansiālā ietekme uz apropriācijām

3.2.1. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz darbības apropriācijām

3.2.2. Aplēstais iznākums, ko dos finansējums no darbības apropriācijām

3.2.3. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz administratīvajām apropriācijām

3.2.3.1. Aplēstās cilvēkresursu vajadzības

3.2.4. Saderība ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu

3.2.5. Trešo personu iemaksas

3.3. Aplēstā ietekme uz ieņēmumiem

1. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS KONTEKSTS

1.1. Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums

Priekšlikums — Regula par dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanu vienotajā Eiropas dzelzceļa telpā.

1.2. Attiecīgā politikas joma

Transports, vienotā Eiropas dzelzceļu telpa

1.3. Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz:

☒ **jaunu darbību**

☐ **jaunu darbību, pamatojoties uz izmēģinājuma projektu / sagatavošanas darbību**[24]

☐ **esošas darbības pagarināšanu**

☐ **vienas vai vairāku darbību apvienošanu vai pārorientēšanu uz citu/jaunu darbību**

1.4. Mērķi

1.4.1. Vispārīgie mērķi

Šīs iniciatīvas vispārīgais mērķis ir uzlabot dzelzceļa infrastruktūras jaudas un satiksmes pārvaldību nolūkā optimizēt dzelzceļa tīkla izmantošanu un jaudas un darbību kvalitāti, tādējādi uzlabojot dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu darbību un nodrošinot lielāku satiksmes apjomu.

1.4.2. Konkrētie mērķi

Iniciatīvai ir šādi konkrētie mērķi:

- tiesiskajā regulējumā paredzēt rezultatīvākas jaudas pārvaldības procedūras;

- stiprināt stimulus dzelzceļa infrastruktūras un dzelzceļa transporta pakalpojumu darbības uzlabošanai;

- ieviest rezultatīvākus mehānismus ieinteresēto personu koordinācijai, jo īpaši pāri robežām, kā arī

- atbalstīt tādu digitālo rīku ieviešanu, kas ļauj uzlabot jaudas un satiksmes pārvaldību.

1.4.3. Paredzamie rezultāti un ietekme

Norādīt, kāda ir priekšlikuma/iniciatīvas iecerētā ietekme uz labuma guvējiem / mērķgrupām.

[24] Kā paredzēts Finanšu regulas 58. panta 2. punkta a) vai b) apakšpunktā.

Ieviešot saskaņotu un tieši piemērojamu dzelzceļa infrastruktūras un dzelzceļa satiksmes pārvaldības satvaru, priekšlikums palīdzēs sasniegt vispārīgo mērķi, proti, nodrošināt lielāku satiksmes apjomu dzelzceļa tīklā, lai ieguvēji būtu dzelzceļa klienti gan pasažieru, gan kravas pārvadājumu segmentos. Paredzams, ka papildu jauda, kas izriet no priekšlikuma, palielinās dzelzceļa satiksmes intensitāti (kas izteikta vilcienkilometros) par 4 %, kas ir gandrīz 250 miljoni vilcienkilometru papildu jaudas. Aplēses liecina, ka naudas izteiksmē šī papildu jauda dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un to klientiem laikposmā no 2025. līdz 2050. gadam radīs ekonomisko vērtību 2500 miljonu EUR apmērā, kas izteikta kā neto pašreizējā vērtība 2021. gada cenās.

Ar priekšlikumu tiks uzlabota jaudas sadales procesu efektivitāte, ieviešot pasākumus, ar ko uzlabos iedalīto vilcienu ceļu stabilitāti un laikposmā no 2025. līdz 2050. gadam radīs izmaksu ietaupījumus aptuveni 420 miljonu EUR apmērā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un līdzīgu summu infrastruktūras pārvaldītājiem, kas izteikta kā neto pašreizējā vērtība 2021. gada cenās.

Turklāt priekšlikums uzlabos jaudas pagaidu ierobežojumu pārrobežu koordināciju, kas palielinās dzelzceļa transporta uzticamību. Paredzams, ka priekšlikuma dažādie pasākumi arī uzlabos punktualitāti, un to ekonomiskais ieguvums dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem tiek lēsts 658 miljonu EUR apmērā.

Paredzams arī, ka priekšlikums radīs administratīvo izmaksu ietaupījumus valstu publiskajām iestādēm, jo tiks ieviests saskaņots dzelzceļa jaudas un satiksmes pārvaldības tiesiskais regulējums un atcelti dzelzceļa kravu pārvadājumu koridori. Šie ietaupījumi laikposmā no 2025. līdz 2050. gadam tiek lēsti 2,6 miljonu EUR apmērā, kas izteikti kā pašreizējā vērtība 2021. gada cenās.

1.4.4. Snieguma rādītāji

Norādīt, pēc kādiem rādītājiem seko līdzi progresam un sasniegumiem.

Komisijas dienesti uzraudzīs šīs iniciatīvas īstenošanu un rezultativitāti ar vairākiem pasākumiem un pamatrādītāju kopumu, ar ko tiks vērtēts darbības mērķu sasniegšanas progress. Šie rādītāji tiks izstrādāti, pamatojoties uz ieteikumu, ko sniegs darbības izvērtēšanas iestāde, kuras sastāvā būs neatkarīgi eksperti ar pieredzi dzelzceļa jomā no dažādām ieinteresēto personu grupām. Datus sniegs Eiropas infrastruktūras pārvaldītāju tīkls (*ENIM*) un jo īpaši atbalsta operatīvā struktūra — tīkla koordinators. Paredzams, ka datu kvalitāte paaugstināsies pēc tam, kad sāks piemērot vienotas datu definīcijas un vākšanas un sniegšanas metodes, kas dzelzceļa tīkla koordinatoram būtu jāizstrādā sadarbībā ar Komisiju. Paredzams, ka datus un analīzi par konkurences attīstību un īstenošanu sniegs Eiropas Dzelzceļa transporta regulatīvo iestāžu tīkls (*ENRRB*). Sagaidāms, ka regulatīvo iestāžu sadarbības rezultātā uzlabosies informācijas kvalitāte.

Darbības rādītāji parasti var ietvert kvantitatīvus rādītājus, piemēram, pieprasītās un iedalītās jaudas apjomu, izmaiņu (arī atcelšanas gadījumu) skaitu attiecībā pret iedalītajiem vilcienu ceļiem, to notikumu skaitu, kuros dzelzceļa infrastruktūras jauda īslaicīgi nav pieejama, gaidīšanas laikus un punktualitāti, kā arī finanšu rādītājus (administratīvās, pielāgošanas un izpildes izmaksas, kas izriet no iniciatīvas pasākumu īstenošanas).

Iniciatīva nodrošinās tiesisko regulējumu detalizētāku noteikumu, procedūru un veidņu izstrādei, kas tiks noteikti neleģislatīvos aktos. Tāpēc īstenošanas periodam būtu jāatspoguļo šo aktu stāšanās spēkā. Piecus gadus pēc visu attiecīgo tiesību aktu

īstenošanas termiņiem (tajā skaitā īstenošanas un deleģēto aktu pieņemšanas un stāšanās spēkā termiņiem) Komisijas dienestiem būtu jāveic izvērtējums, lai noteiktu, cik lielā mērā sasniegti iniciatīvas mērķi.

1.5. Priekšlikuma/iniciatīvas pamatojums

1.5.1. Īstermiņā vai ilgtermiņā izpildāmās vajadzības, tostarp sīki izstrādāts iniciatīvas izvēršanas grafiks

Pašlaik tiek plānots, ka ierosinātā regula stāsies spēkā 2025. gadā.

Finansējums trim ar iniciatīvu saistītajām koordinācijas darbībām (sk. 1.5.5. izcēlumu) laikposmam no 2025. līdz 2027. gadam jau ir nodrošināts EISI tehniskās palīdzības dotāciju veidā, un mērķis ir turpināt nodrošināt finansējumu šīm darbībām, izmantojot EISI arī 2028. gadā un turpmāk.

1.5.2. Savienības iesaistīšanās pievienotā vērtība (tās pamatā var būt dažādi faktori, piemēram, koordinēšanas radītie ieguvumi, juridiskā noteiktība, lielāka rezultativitāte vai komplementaritāte). Šā punkta izpratnē "Savienības iesaistīšanās pievienotā vērtība" ir vērtība, kas veidojas Savienības iesaistīšanās rezultātā un kas papildina vērtību, kura veidotos, ja dalībvalstis rīkotos atsevišķi.

Lai ieviestu jaunus procesus, instrumentus un stimulus dzelzceļa jaudas un satiksmes pārvaldībai, ir vajadzīga rīcība ES līmenī. Turklāt rīcība ES līmenī ir vajadzīga, lai novērstu pašreizējos trūkumus pārrobežu koordinācijas jomā attiecībā uz jaudas un satiksmes pārvaldību.

Rīcība ES līmenī ir vajadzīga arī, lai risinātu pārrobežu jautājumus, kas saistīti ar darbības uzlabošanas shēmu izmantošanu.

Visbeidzot, rīcība ES līmenī ir vajadzīga, lai novērstu digitālo rīku saskaņotības un sadarbspējas trūkumu, kas joprojām ir būtiska dzelzceļa infrastruktūras jaudas pārvaldības nepilnība, un, ņemot vērā nepietiekamās izpildes iespējas, maz ticams, ka to atrisinās ar nozaru vai valstu iniciatīvām.

Šī iniciatīva ir vajadzīga arī, lai novērstu pašreizējos ES tiesību aktos esošos šķēršļus, kas traucē pilnībā īstenot nozares virzītas iniciatīvas attiecībā uz jaudas sadali, piemēram, projektu "Timable Redesign for Smart Capacity Management" (*TTR*), ko izstrādājusi ES dzelzceļa nozare.

Tiesiskā regulējuma pieņemšana ES līmenī novērsīs valstu noteikumu un prakses atšķirības, kas neļauj panākt maksimāli efektīvu dzelzceļa tīkla jaudas izmantojumu, samazina dzelzceļa satiksmes pārvaldības rezultativitāti un galu galā noved pie sliktas pārrobežu dzelzceļa darbības. Rīcība ES līmenī ļautu arī ieviest rezultatīvus un efektīvus instrumentus, ar kuriem koordinēt stratēģisko infrastruktūras jaudas plānošanu, novērst iespējamos trūkumus regulatīvo iestāžu pilnvarās attiecībā uz pārrobežu dzelzceļa satiksmi un ieviest saskaņotus noteikumus, kas stimulētu jaudas pieprasījumu anulēšanas un grozīšanas gadījumu skaita samazināšanu.

1.5.3. Līdzīgas līdzšinējās pieredzes rezultātā gūtās atziņas

Komisija 2018. gadā sagatavoja ziņojumu par *RFC* regulas piemērošanu, kam 2021. gadā sekoja izvērtējums.

Izvērtējumā secināts, ka koridoru struktūras ir izmantotas ierobežoti un regulas mērķi kopumā nav sasniegti. Izvērtējumā pieejamā informācija liecina, ka kravas vilcienu atiešanas punktualitāte ir salīdzinoši zema un vēl vairāk pasliktinās vilciena kustības

laikā, savukārt punktualitāte galapunktā ir vēl sliktāka. Tas padara dzelzceļa pakalpojumus mazāk pievilcīgus nekā citus kravu pārvadājumu veidus.

No otras puses, dzelzceļa kravu pārvadājumu punktualitātes būtiskie uzlabojumi Covid-19 pandēmijas laikā, kad pēc pasažieru pārvadājumu ievērojamās ierobežošanas kravu pārvadājumiem kļuva pieejama lielāka jauda, apliecināja, ka pārrobežu dzelzceļa kravu pārvadājumu jomā ir liels neizmantots potenciāls.

Pozitīvi ir tas, ka izvērtējumā tika konstatēts, ka *RFC* regula ir palīdzējusi sasniegt mērķi uzlabot sadarbību, kā arī — bet mazākā mērā — mērķi palielināt dzelzceļa kravu pārvadājumu konkurētspēju multimodālā transporta sistēmā. Turklāt dzelzceļa kravu pārvadājumu koridori pavēra ceļu iniciatīvām, kuru mērķis ir novērst tehniskus un ar ekspluatāciju saistītus vājos punktus, modernizēt kustības grafikus un prognozēt vilcienu ierašanās laikus.

1.5.4. Saderība ar daudzgadu finanšu shēmu un iespējamā sinerģija ar citiem atbilstošiem instrumentiem

Iniciatīva par dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanu paredz izmantot finansējumu no Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta programmas (daudzgadu finanšu shēmas otrā izdevumu kategorija), lai līdzfinansētu trīs papildu koordinācijas darbības, kas aprakstītas 1.5.5. punktā. Finansējums šīm darbībām palīdzēs segt darbības izdevumus, kas saistīti ar ekspertu darbu, izstrādājot procesus, atbalstot pārrobežu koordināciju un veicot darbības rezultātu uzraudzību.

Attiecībā uz pirmo identificēto darbību (sk. 1.5.5. punktu) ES līdzfinansējums galvenokārt būs to tehniskās palīdzības shēmu turpinājums, ar kurām pašlaik atbalsta dzelzceļa kravu pārvadājumu koridorus un asociāciju *RailNetEurope*, bet saskaņā ar priekšlikumā paredzēto pārskatīto pārvaldību.

1.5.5. Dažādo pieejamo finansēšanas iespēju, tostarp pārdales iespējas, novērtējums

Iniciatīvas par dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanu mērķis ir nodrošināt ES līdzfinansējumu šādām papildu koordinācijas darbībām:

1) atbalsts infrastruktūras pārvaldītāju koordinācijai:

tas nozīmētu turpināt tehniskās palīdzības shēmas, ar ko pašlaik atbalsta dzelzceļa kravu pārvadājumu koridorus un *RailNetEurope*, bet saskaņā ar priekšlikumā paredzēto pārskatīto pārvaldību, atbilstīgi kurai tīkla koordinators tiks iecelts ES līmenī kā daļa no Eiropas infrastruktūras pārvaldītāju tīkla (*ENIM*), aizstājot pašreizējās 11 koridoru struktūras. Pienākums finansēt *ENIM* (arī tīkla koordinatora) darbību būs valstu infrastruktūras pārvaldītājiem. Infrastruktūras pārvaldītāji saņems ES līdzfinansējumu;

2) atbalsts dzelzceļa transporta regulatīvo iestāžu koordinācijai:

saskaņā ar priekšlikumu valstu dzelzceļa regulatīvajām iestādēm būs jāizveido sekretariāts, kurš atbalstīs sadarbību ES līmenī, pamatojoties uz esošo Eiropas dzelzceļa transporta regulatīvo iestāžu tīklu, kas nav decentralizēta aģentūra vai cita struktūra, kura izveidota saskaņā ar Savienības līgumiem Finanšu regulas 70. panta nozīmē. Šis sekretariāts saņems finansējumu no valstu regulatīvajām iestādēm, kā arī ES līdzfinansējumu;

3) darbības izvērtēšanas iestāde:

priekšlikums paredz arī izveidot neatkarīgu dzelzceļa ekspertu grupu — t. s. darbības izvērtēšanas iestādi, kas nav decentralizēta aģentūra vai cita struktūra, kura izveidota saskaņā ar Savienības līgumiem Finanšu regulas 70. panta nozīmē. Šī iestāde pārskatīs dzelzceļa infrastruktūras un transporta pakalpojumu darbību un sniegs padomus dzelzceļa nozarei un Eiropas Komisijai par iespējamiem darbības uzlabojumiem. Izmaksas, kas šīs grupas locekļiem radušās saistībā ar dalību iestādē (nepilna laika darbs), ceļa izdevumi u. c., būtu jāsedz no ES finanšu līdzekļiem.

Katrai no šīm darbībām ES līdzfinansējums tiks piešķirts EISI tehniskās palīdzības veidā laikposmam no 2025. līdz 2027. gadam. EISI dotācijas saņēmējam piešķirs bez uzaicinājuma iesniegt priekšlikumus (tieša piešķiršana), jo iepriekš noteiktajiem saņēmējiem, kas minēti iepriekšējos punktos, nav konkurējošu alternatīvu struktūru.

Šo darbību veikšanai Eiropas Komisijas cilvēkresursus palielināt nav nepieciešams.

1.6. Priekšlikuma/iniciatīvas ilgums un finansiālā ietekme

☐ **Ierobežots ilgums**

– ☐ Priekšlikuma/iniciatīvas darbības laiks: [DD.MM.]GGGG.–[DD.MM.]GGGG.

– ☐ Finansiālā ietekme uz saistību apropriācijām — no GGGG. līdz GGGG. gadam, uz maksājumu apropriācijām — no GGGG. līdz GGGG. gadam.

☒ **Beztermiņa**

– Īstenošana ar uzsākšanas periodu no GGGG. līdz GGGG. gadam,

– pēc kura turpinās normāla darbība.

1.7. Plānotās budžeta izpildes metodes[25]

☒ Komisijas īstenota **tieša pārvaldība:**

– ☒ ko veic tās struktūrvienības, tostarp personāls Savienības delegācijās;

– ☒ ko veic izpildaģentūras.

☐ **Dalīta pārvaldība** kopā ar dalībvalstīm

☐ **Netieša pārvaldība**, kurā budžeta izpildes uzdevumi uzticēti:

– ☐ trešām valstīm vai to izraudzītām struktūrām;

– ☐ starptautiskām organizācijām un to aģentūrām (precizēt);

– ☐ EIB un Eiropas Investīciju fondam;

– ☐ Finanšu regulas 70. un 71. pantā minētajām struktūrām;

– ☐ publisko tiesību subjektiem;

– ☐ privāttiesību subjektiem, kas veic sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju uzdevumus, tādā mērā, kādā tiem ir pienācīgas finanšu garantijas;

– ☐ dalībvalstu privāttiesību subjektiem, kuriem ir uzticēta publiskā un privātā sektora partnerības īstenošana un ir pienācīgas finanšu garantijas;

– ☐ struktūrām vai personām, kurām, ievērojot Līguma par Eiropas Savienību V sadaļu, uzticēts īstenot konkrētas KĀDP darbības un kuras ir noteiktas attiecīgajā pamataktā.

– *Ja norādīti vairāki pārvaldības veidi, sniedziet papildu informāciju iedaļā "Piezīmes".*

Piezīmes

/

[25] Sīkāku informāciju par pārvaldības veidiem un atsauces uz Finanšu regulu skatīt *BUDGpedia* tīmekļa vietnē: https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx.

2. PĀRVALDĪBAS PASĀKUMI

2.1. Pārraudzības un ziņošanas noteikumi

Norādīt biežumu un nosacījumus.

MOVE ĢD tieši īstenotie uzdevumi (tajā skaitā ziņošana par rezultātiem, izmantojot MOVE ĢD gada darbības pārskatu), tiks veikti saskaņā ar ikgadējo plānošanas un uzraudzības ciklu, kas ieviests Komisijā un izpildaģentūrās.

Konkrētāk, attiecībā uz tīkla koordinatoru (2. darbība 1.5.5. izcēlumā) ierosinātajā regulā ir noteikts, ka tīkla koordinatora darba programma un budžets ir jāapstiprina infrastruktūras pārvaldītāju padomei.

2.2. Pārvaldības un kontroles sistēma

2.2.1. Ierosināto pārvaldības veidu, finansējuma apgūšanas mehānismu, maksāšanas kārtības un kontroles stratēģijas pamatojums

Ierosinātās regulas īstenošanu uzraudzīs MOVE ĢD vienotās Eiropas dzelzceļa telpas struktūrvienība.

Izdevumi tiks īstenoti tiešā pārvaldībā, pilnībā piemērojot noteikumus, kas paredzēti Eiropas Parlamenta un Padomes 2021. gada 7. jūlija Regulā (ES) 2021/1153, ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu, un Finanšu regulas noteikumus.

Finansējums tiks nodrošināts, izmantojot dotāciju nolīgumus, kas piešķirti iepriekš noteiktiem saņēmējiem (tieša piešķiršana), kā paskaidrots 1.5.5. izcēlumā.

EISI fondi segs tikai daļu no 1.5.5. izcēlumā aprakstītās 1. un 2. darbības izmaksām (līdzfinansējums), jo saskaņā ar ierosināto regulu ieinteresētajām personām ir jānodrošina ievērojama daļa finansējuma, kas nepieciešams šo darbību izmaksu segšanai.

MOVE ĢD iepirkumu un dotāciju kontroles stratēģija ietver īpašu *ex ante* juridisko, darbības un finanšu kontroli attiecībā uz procedūrām, kā arī līgumu un nolīgumu parakstīšanu. Turklāt preču un pakalpojumu iepirkumu izdevumi tiek pakļauti *ex ante* un, ja nepieciešams, *ex post* finanšu kontrolei.

2.2.2. Informācija par apzinātajiem riskiem un risku mazināšanai izveidoto iekšējās kontroles sistēmu

Iepriekš noteiktie EISI tehniskās palīdzības dotāciju saņēmēji (sk. 1.5.5. punktu) tiek uzskatīti par zema riska saņēmējiem. Tāpēc iespējamos riskus segtu spēkā esošie Finanšu regulas mehānismi un mazinātu MOVE ĢD iekšējo kontroļu kopums (sistemātiskas *ex ante* juridiskās un finanšu kontroles un izdevumu *ex post* revīzijas, kā noteikts gada revīzijas darba plānos).

Tiks ieviestas arī atbilstošas kontroles, lai mazinātu iespējamo interešu konflikta risku, jo īpaši attiecībā uz to, kā saņēmēji ievēro tiem uzliktos pienākumus, un attiecībā uz noteikumiem, kas reglamentē darbības izvērtēšanas iestādes darbību.

2.2.3. Kontroles izmaksefektivitātes (kontroles izmaksu attiecība pret attiecīgo pārvaldīto līdzekļu vērtību) aplēse un pamatojums un gaidāmā kļūdu riska līmeņa novērtējums (maksājumu izdarīšanas brīdī un slēgšanas brīdī)

Ņemot vērā piešķiramā ES finansējuma ierobežoto tvērumu un apjomu un to, ka ES līdzekļu saņēmēji tiek uzskatīti par zema riska saņēmējiem, paredzams, ka šī iniciatīva neradīs kontroles izmaksas, kas pārsniegtu MOVE ĢD pašreizējo kontroļu izmaksas. Paredzams, ka kļūdas risks maksājumu veikšanas laikā un slēgšanas laikā saglabāsies zem 2 %.

2.3. Krāpšanas un pārkāpumu novēršanas pasākumi

Norādīt esošos vai plānotos novēršanas pasākumus un citus pretpasākumus, piemēram, krāpšanas apkarošanas stratēģijā iekļautos pasākumus.

Komisija īstenos regulārus novēršanas pasākumus un pretpasākumus, it sevišķi:

- maksājumus par visiem pakalpojumiem pirms apmaksas pārbauda Komisijas personāls, ņemot vērā visas līgumsaistības, ekonomikas principus un finanšu vai vadības paraugpraksi. Krāpšanas apkarošanas noteikumus (pārraudzība, prasības par ziņošanu u. c.) iekļaus visos dotāciju nolīgumos un līgumos, ko noslēdz starp Komisiju un maksājumu saņēmējiem;

- lai apkarotu krāpšanu, korupciju un citas nelikumīgas darbības, Regulas (ES, Euratom) Nr. 883/2013 par izmeklēšanu, ko veic Eiropas Birojs krāpšanas apkarošanai (*OLAF*), noteikumi piemērojami bez ierobežojuma.

MOVE ĢD 2020. gadā pieņēma pārskatītu krāpšanas apkarošanas stratēģiju (KAS). MOVE ĢD KAS balstās uz Komisijas stratēģiju krāpšanas apkarošanai un īpašu iekšienē veiktu risku novērtējumu, kas paredzēts, lai noteiktu jomas, kuras ir visneaizsargātākās pret krāpšanu, jau pastāvošās kontroles un darbības, kas nepieciešamas MOVE ĢD krāpšanas novēršanas, atklāšanas un izlabošanas spēju uzlabošanai.

3. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS APLĒSTĀ FINANSIĀLĀ IETEKME

3.1. Attiecīgās daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijas un budžeta izdevumu pozīcijas

- Esošās budžeta pozīcijas

Sarindotas pa daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijām un budžeta pozīcijām

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	Budžeta pozīcija	Izdevumu veids	Iemaksas			
	Nr.	Dif./nedif. [26]	no EBTA valstīm[27]	no kandidātvalstīm un potenciālajām kandidātvalstīm[28]	no citām trešām valstīm	citi piešķirtie ieņēmumi
1	02 03 01 00 — EISI transports.	Dif.	NĒ	JĀ	NĒ	NĒ

[26] Dif. — diferencētās apropriācijas, nedif. — nediferencētās apropriācijas.

[27] EBTA — Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācija.

[28] Kandidātvalstis un attiecīgā gadījumā potenciālās kandidātvalstis no Rietumbalkāniem.

3.2. Priekšlikuma aplēstā finansiālā ietekme uz apropriācijām

3.2.1. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz darbības apropriācijām

– ☐ Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgas darbības apropriācijas

– ☒ Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgas šādas darbības apropriācijas:

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	01	Vienotais tirgus, inovācija un digitalizācija

ĢD: MOVE			**2025.** gads[29]	**2026.** gads	**2027.** gads	No **2028.** gada[30]	**KOPĀ (2025.–2027. g.)**
Darbības apropriācijas							
Budžeta pozīcija[31]: 02 03 01 00 (EISI transports)	Saistības	(1a)	5,5	5,5	5,5	5,5	**16,5**
	Maksājumi	(2a)	5,5	5,5	5,5	5,5	**16,5**
KOPĀ MOVE ĢD apropriācijas	Saistības	= 1a	5,5	5,5	5,5	5,5	**16,5**
	Maksājumi	= 2a	5,5	5,5	5,5	5,5	**16,5**

KOPĀ darbības apropriācijas	Saistības	(4)	5,5	5,5	5,5	5,5	**16,5**
	Maksājumi	(5)	5,5	5,5	5,5	5,5	**16,5**

29 2025. gads ir gads, kurā priekšlikumu/iniciatīvu sāk īstenot. Laikposmā no 2025. līdz 2027. gadam izdevumus segs no EISI transporta tehniskās palīdzības fondiem.

30 Laikposmam pēc 2028. gada norādītās summas ir tikai indikatīvas un būs atkarīgas no nākamās daudzgadu finanšu shēmas apspriešanas un galīgās vienošanās.

31 Saskaņā ar oficiālo budžeta nomenklatūru.

KOPĀ daudzgadu finanšu shēmas 1. IZDEVUMU KATEGORIJAS apropriācijas	Saistības	=4	5,5	5,5	5,5	5,5	**16,5**
	Maksājumi	=5	5,5	5,5	5,5	5,5	**16,5**

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	**7**	"Administratīvie izdevumi"

Šī iedaļa būtu jāaizpilda, izmantojot administratīva rakstura budžeta datu izklājlapu, kas vispirms jānoformē tiesību akta finanšu pārskata pielikumā (Komisijas lēmuma par iekšējiem noteikumiem attiecībā uz Eiropas Savienības vispārējā budžeta Komisijas iedaļas izpildi 5. pielikums), kurš starpdienestu konsultāciju vajadzībām tiek augšupielādēts sistēmā *DECIDE*.

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

		N gads	**N+1** gads	**N+2** gads	**N+3** gads	**N+X** gads			**KOPĀ**
<…….> ĢD									
• Cilvēkresursi									
• Citi administratīvie izdevumi									
KOPĀ <…….> ĢD	Apropriācijas								

KOPĀ daudzgadu finanšu shēmas **7. IZDEVUMU KATEGORIJAS apropriācijas**	(Saistību summa = maksājumu summa)								

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

		2025. gads[32]	**2026.** gads	**2027.** gads	No **2028.** gada[33]	**KOPĀ (2025.–2027. g.)**
KOPĀ	Saistības	5,5	5,5	5,5	5,5	**16,5**

32 2025. gads ir gads, kurā priekšlikumu/iniciatīvu sāk īstenot.

33 Laikposmam pēc 2028. gada norādītās summas ir tikai indikatīvas un būs atkarīgas no nākamās daudzgadu finanšu shēmas apspriešanas un galīgās vienošanās.

daudzgadu finanšu shēmas **1.–7. IZDEVUMU KATEGORIJAS apropriācijas**	Maksājumi	5,5	5,5	5,5	5,5	**16,5**

3.2.2. Aplēstais iznākums, ko dos finansējums no darbības apropriācijām

Saistību apropriācijas miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Norādīt mērķus un iznākumus ⇩			**2025.** gads		**2026.** gads		**2027.** gads		No **2028.** gada			**KOPĀ (2025.–2027. g.)**	
IZNĀKUMI													
	Veids	Vidējās izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas		Kopējais daudzums	Kopējās izmaksas
Atbalsts infrastruktūras pārvaldītāju koordinācijai[34]													
Iznākums	"Koordinētu" robežšķērsošanu skaits	0,013[35]	73	0,941	73	0,941	73	0,941	73	0,941		219	2,823
1. darbības starpsumma			73	0,941	73	0,941	73	0,941	73	0,941		219	2,823
Atbalsts dzelzceļa transporta regulatīvo iestāžu koordinācijai													
Iznākums	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas		Neattiecas	Neattiecas
2. darbības starpsumma			Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas		Neattiecas	Neattiecas

[34] Konkrētie mērķi, kas norādīti 1.5.5. punktā "Dažādu pieejamo finansēšanas risinājumu novērtējums..."

[35] Ikgadējās izmaksas, kas radušās *ENIM* / tīkla koordinatoram, lai nodrošinātu infrastruktūras pārvaldītāju darbības saskaņošanu robežšķērsošanas vietās (personāla izmaksas).

			s		s		s		s				
Darbības izvērtēšanas iestāde													
Iznāk ums	Locekļu skaits	0,009[36]	11	0,099	11	0,099	11	0,099	11	0,099		33	**0,297**
3. darbības starpsumma			11	0,099	11	0,099	11	0,099	11	0,099		33	**0,297**
KOPSUMMAS[37]			84	1,040	84	1,040	84	1,040	84	1,040		252	**3,120**

[36] Ikgadējās izmaksas, kas sedz darbības izvērtēšanas iestādes locekļu izdevumus (par katru dienu).

[37] Ņemiet vērā, ka šeit norādītās kopsummas parāda tikai tabulā norādīto iznākumu izmaksu summu un neveido 1.–3. darbības kopējās izmaksas, ko sedz no ES finansējuma.

3.2.3. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz administratīvajām apropriācijām

– ☒ Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgas administratīvās apropriācijas

– ☐ Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgas šādas administratīvās apropriācijas:

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

	Gads **N** [38]	**N+1** gads	**N+2** gads	**N+3** gads	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)			**KOPĀ**
Daudzgadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJA								
Cilvēkresursi								
Citi administratīvie izdevumi								
Starpsumma — daudzgadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJA								
Ārpus daudzgadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS[39]								
Cilvēkresursi								
Citi administratīvie izdevumi								
Starpsumma — ārpus daudzgadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS								
KOPĀ								

Vajadzīgās cilvēkresursu un citu administratīvu izdevumu apropriācijas tiks nodrošinātas no ĢD apropriācijām, kas jau ir piešķirtas darbības pārvaldībai un/vai ir pārdalītas attiecīgajā ĢD, vajadzības gadījumā izmantojot arī vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtus papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus.

38 N gads ir gads, kurā priekšlikumu/iniciatīvu sāk īstenot. Aizstājiet "N" ar paredzēto pirmo īstenošanas gadu (piemēram, 2021.). Tas pats attiecas uz turpmākajiem gadiem.

39 Tehniskā un/vai administratīvā palīdzība un ES programmu un/vai darbību īstenošanas atbalsta izdevumi (kādreizējās *BA* pozīcijas), netiešā pētniecība, tiešā pētniecība.

3.2.3.1. Aplēstās cilvēkresursu vajadzības

– ☒ Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgi cilvēkresursi

– ☐ Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgi šādi cilvēkresursi:

Aplēse izsakāma ar pilnslodzes ekvivalentu

		N gads	**N+1** gads	**N+2** gads	**N+3** gads	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)		
• **Štatu sarakstā ietvertās amata vietas (ierēdņi un pagaidu darbinieki)**								
20 01 02 01 (Galvenā mītne un Komisijas pārstāvniecības)								
20 01 02 03 (Delegācijas)								
01 01 01 01 (Netiešā pētniecība)								
01 01 01 11 (Tiešā pētniecība)								
Citas budžeta pozīcijas (norādīt)								
• **Ārštata darbinieki (izsakot ar pilnslodzes ekvivalentu *FTE*)**[40]								
20 02 01 (*AC, END, INT*, ko finansē no vispārīgajām apropriācijām)								
20 02 03 (*AC, AL, END, INT* un JED delegācijās)								
XX 01 xx **yy zz** [41]	— galvenajā mītnē							
	— delegācijās							
01 01 01 02 (*AC, END, INT* — netiešā pētniecība)								
01 01 01 12 (*AC, END, INT* — tiešā pētniecība)								
Citas budžeta pozīcijas (norādīt)								
KOPĀ								

XX ir attiecīgā politikas joma vai budžeta sadaļa.

Nepieciešamie cilvēkresursi tiks nodrošināti, izmantojot attiecīgā ĢD darbiniekus, kuri jau ir iesaistīti konkrētās darbības pārvaldībā un/vai ir pārgrupēti attiecīgajā ĢD, vajadzības gadījumā izmantojot arī vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtos papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus.

Veicamo uzdevumu apraksts:

Ierēdņi un pagaidu darbinieki	
Ārštata darbinieki	

40 *AC* — līgumdarbinieki, *AL* — vietējie darbinieki, *END* — valstu norīkotie eksperti, *INT* — aģentūru darbinieki, JED — jaunākie eksperti delegācijās.

41 Ārštata darbiniekiem paredzēto maksimālo summu finansē no darbības apropriācijām (kādreizējām BA pozīcijām).

3.2.4. Saderība ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu

Priekšlikums/iniciatīva:

– ☒ pilnībā pietiek ar līdzekļu pārvietošanu daudzgadu finanšu shēmas (DFS) attiecīgajā izdevumu kategorijā

Darbībām, kas minētas 1.5.5. izcēlumā, tiks izmantoti esošie EISI tehniskās palīdzības fondi (budžeta pozīcija 02 03 01 00), kurus pašlaik plāno piešķirt infrastruktūras pārvaldītājiem laikposmā no 2025. līdz 2027. gadam saskaņā ar pašlaik veiktajiem EISI daudzgadu darba programmas grozījumiem.

– ☐ jāizmanto no DFS attiecīgās izdevumu kategorijas nepiešķirtās rezerves un/vai īpašie instrumenti, kas noteikti DFS regulā

– ☐ jāpārskata DFS

3.2.5. Trešo personu iemaksas

Priekšlikums/iniciatīva:

– ☐ neparedz trešo personu līdzfinansējumu

– ☒ paredz šādu trešo personu sniegtu līdzfinansējumu atbilstoši šādai aplēsei[42]:

Apropriācijas miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

	2025. gads[43]	**2026.** gads	**2027.** gads	No **2028.** gada	**KOPĀ (2025.–2050. g.)**
Infrastruktūras pārvaldītāji[44]	13,667	5,312	5,312	5,312	**32,606**
Valstu regulatīvās iestādes[45]	3,558	0,180	0,185	0,190	**9,401**
KOPĀ līdzfinansētās apropriācijas	**17,226**	**5,492**	**5,496**	**5,501**	**42,007**

42 Trešo personu aprēķini tika veikti kā starpība starp priekšlikumā minēto pasākumu aplēsto izmaksu summu, ko sedz attiecīgais saņēmējs (sk. 1.5.5. izcēlumu), un šim saņēmējam piešķirtā ES līdzfinansējuma daļu. Aplēstās izmaksas tika tieši atvasinātas no aprēķiniem, kas veikti priekšlikuma ietekmes novērtējumam.

43 2025. gads ir gads, kurā priekšlikumu/iniciatīvu sāk īstenot.

44 Tīkla koordinatora finansēšanai; sk. 1. punktu 1.5.5. izcēlumā.

45 Lai segtu *ENRRB* sekretariāta izveides izmaksas; sk. 2. punktu 1.5.5. izcēlumā.

3.3. Aplēstā ietekme uz ieņēmumiem

– ☒ Priekšlikums/iniciatīva finansiāli neietekmē ieņēmumus.

– ☐ Priekšlikums/iniciatīva finansiāli ietekmē:

– ☐ pašu resursus

– ☐ citus ieņēmumus

– Atzīmējiet, ja ieņēmumi ir piešķirti izdevumu pozīcijām ☐

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Budžeta ieņēmumu pozīcija:	Kārtējā finanšu gadā pieejamās apropriācijas	Priekšlikuma/iniciatīvas ietekme[46]						
		N gads	**N+1** gads	**N+2** gads	**N+3** gads	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)		
……. pants								

Attiecībā uz piešķirtajiem ieņēmumiem norādīt attiecīgās budžeta izdevumu pozīcijas.

/

Citas piezīmes (piemēram, metode/formula, ko izmanto, lai aprēķinātu ietekmi uz ieņēmumiem, vai jebkura cita informācija).

[46] Norādītajām tradicionālo pašu resursu (muitas nodokļi, cukura nodevas) summām jābūt neto summām, t. i., bruto summām, no kurām atskaitītas iekasēšanas izmaksas 20 % apmērā.