



Brusel 11. června 2024
(OR. en)

10938/24

Interinstitucionální spis:
2023/0271(COD)

TRANS 302
CODEC 1484

POZNÁMKA

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Rada
Č. předchozího dokumentu:	10059/24 + ADD 1
Č. dok. Komise:	11718/23 + ADD 1-4
Předmět:	Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru, o změně směrnice 2012/34/EU a o zrušení nařízení (EU) č. 913/2010 – obecný přístup

I. SOUVISLOSTI

1. Dne 11. července 2023 předložila Komise Radě a Evropskému parlamentu návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru, o změně směrnice 2012/34/EU a o zrušení nařízení (EU) č. 913/2010¹, jehož cílem je zvýšit dostupnost infrastruktury prostřednictvím lepších procesů plánování a přidělování a lepší přeshraniční koordinace.
2. Tento návrh nařízení je založen na článku 91 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU) (řádný legislativní postup).

¹ Dokumenty ST 11718/23 + ADD 1 až 4.

3. Evropský hospodářský a sociální výbor vydal stanovisko dne 6. února 2024². Výbor regionů vydal stanovisko dne 18. března 2024³.
4. Pracovní skupina pro pozemní dopravu návrh projednala dvacetkrát, a tona zasedáních konaných ve dnech 4. září, 27. září, 20. října, 6. listopadu, 20. listopadu, 27. listopadu a 12. prosince 2023, jakož i ve dnech 9. února, 13. února, 27. února, 7. března, 14. března, 19. března, 11. dubna, 16. dubna, 23. dubna, 30. dubna, 14. května, 21. května a 28. května 2024.
5. Na zasedání konaném dne 5. června posoudil Výbor stálých zástupců kompromis, který byl výsledkem jednání v Pracovní skupině pro pozemní dopravu, a obecně jej schválil za účelem dosažení obecného přístupu. Ve znění uvedeném v příloze této poznámky byly zohledněny i další dvě připomínky, které během řečeného zasedání Výboru stálých zástupců vznesly členské státy. Změny oproti návrhu Komise jsou vyznačeny **tučně a podtržením** a symbolem [...].
6. V Evropském parlamentu má v souvislosti s návrhem hlavní odpovědnost Výbor pro dopravu a cestovní ruch (TRAN). Zpravodajkou byla jmenována paní Tilly Metzová (Zelení, LU). Zpráva byla předložena dne 5. března 2024; Evropský parlament přijal svůj mandát pro jednání na plenárním zasedání dne 12. března 2024.

II. AKTUÁLNÍ STAV

A. Alternativní řešení oproti původnímu návrhu

7. Členské státy cíle návrhu podpořily. Delegace však navrhly zlepšit některé postupy pro plánování a přidělování kapacity infrastruktury, posílit úlohu členských států a zjednodušit přezkum výkonnosti a regulační dohled. Předsednictví proto k původnímu návrhu vypracovalo níže uvedená alternativní řešení, která delegace podpořily.

² Úř. věst. C, C/2024/891, 6.2.2024.

³ Úř. věst. C, C/2024/1982, 18.3.2024.

a. Oblast působnosti nařízení

8. Předsednictví reprodukovalo některé možnosti výjimek nebo vynětí z oblasti působnosti, které se již vztahovaly na řízení železniční kapacity podle směrnice 2012/34/EU, ale do návrhu Komise nebyly zahrnuty nebo se na ně návrh nevztahoval v plné míře, jako jsou železniční služby provozované v tranzitu přes Unii nebo kyvadlová doprava pro silniční vozidla vedená tunelem pod Lamanšským průlivem (*článek 1*). V případě mezinárodních tras zahrnujících provozovatele infrastruktury ze třetích zemí zavedlo předsednictví možnost odchýlit se od období a lhůt pro přidělování kapacity stanovených v nařízení, pokud takové odchýlení nemá dopad na jiné provozovatele infrastruktury v Unii, kteří se těchto mezinárodních vlakových tras neúčastní (*článek 38*).
9. Předsednictví v preambuli zohlednilo část železniční sítě Unie, kde je kapacita nepřetržitě k dispozici bez reálného rizika přetížení, a část železniční sítě Unie, která je od zbytku této sítě geograficky izolována mořem; zde by členské státy a provozovatelé infrastruktury měli mít možnost uplatňovat pragmatický a přiměřený přístup při provádění nařízení a zároveň plně dodržovat v něm stanovené povinnosti (*bod odůvodnění 6b*). V těchto konkrétních situacích tak bude možno lépe zabránit vzniku nadměrné administrativní zátěže.

b. Bezpečnost a obrana

10. Předsednictví ve znění zohlednilo všechny připomínky vyjádřené delegacemi v oblasti bezpečnosti a obrany. Za prvé předsednictví zdůraznilo, že nařízení nebrání členským státům v přijímání opatření k zajištění podstatných bezpečnostních nebo obranných zájmů a k zajištění přístupu vojenských sil k železniční infrastruktuře (*článek 1*). Tato opatření se již neomezují na krizové situace, ale podléhají stejným podmínkám jako opatření přijatá v krizových situacích.
11. Předsednictví také zavedlo možnost, aby členské státy žadateli odmítly udělit nebo odňaly práva na kapacitu infrastruktury, pokud rozhodnou, že by vzniklo závažné riziko pro veřejný pořádek nebo veřejnou bezpečnost, včetně národní bezpečnosti a obrany. Takové opatření, které by mělo důsledky zejména pro sousední členské státy, bude muset být řádně odůvodněné, striktně nezbytné a přiměřené sledovanému cíli a musí být pravidelně přezkoumáváno (*článek 10a*).

c. Vypracování tří evropských rámců Evropskou sítí provozovatelů infrastruktury (ENIM)

12. Předsednictví dále upřesnilo pravidla a prodloužilo harmonogram, v němž má síť ENIM vypracovat tři evropské rámce: pro řízení kapacity, pro koordinaci řízení přeshraniční dopravy, řízení narušení a krizového řízení a pro přezkum výkonnosti. Předsednictví před přijetím daných rámců rovněž zařadilo konzultaci s provozními zúčastněnými stranami, jakož i doporučení Evropské sítě železničních regulačních subjektů (ENRRB) (*články 6, 44 a 50*).
13. Kromě toho předsednictví v preambuli výslovně uvedlo, že obsah uvedených evropských rámců není závazný (*15. bod odůvodnění*). Toto vyjasnění je nezbytné za prvé z důvodů právní jistoty, aby provozovatelé infrastruktury znali rozsah svých povinností podle tohoto nařízení, a za druhé, aby bylo zajištěno, že nedojde k rozporu s judikaturou ve věci *Meroni*⁴, jelikož síť ENIM je třetím subjektem. V zájmu zajištění dostatečně harmonizovaného přístupu k řízení železniční kapacity však znění stanoví, že provozovatelé infrastruktury mají usilovat o dodržování obsahu uvedených rámců a jakoukoli odchylku od nich odůvodnit.

d. Strategické pokyny

14. Předsednictví zvětšilo rozsah i význam strategických pokynů, které členské státy poskytují svým provozovatelům infrastruktury. Členské státy zejména mohou provozovatelům infrastruktury uložit povinnost předem plánovat kapacitu infrastruktury, řídit rozdělení kapacity vysoce využívané nebo přetížené infrastruktury, řídit provádění formálního mechanismu řešení rozporů nebo vytvořit rámec pro rezervaci kapacity prostřednictvím rámcových dohod nebo průběžného plánování. Přijetí těchto pokynů členskými státy je však i nadále nepovinné, stejně jako je zachována možnost, aby členské státy stanovily jejich závaznost. Předsednictví posílenou úlohu uvedených pokynů doplnilo náležitými zárukami, aby se zabránilo roztržitému přístupu k řízení železniční kapacity. Vyžaduje se tak, aby členské státy mezi sebou koordinovaly své příslušné strategické pokyny a respektovaly provozní nezávislost provozovatelů infrastruktury (*články 11, 18 a 37*).

⁴ Rozsudek Soudního dvora ze dne 13. června 1958, *Meroni v. Vysoký úřad*, 9/56, EU:C:1958:7.

e. Plánování kapacity

15. Předsednictví přeskupilo obsah plánovacích dokumentů, které jsou nyní kompletně uvedeny v příloze I. S cílem snížit administrativní zátěž provozovatelů infrastruktury v souvislosti s těmito plánovacími dokumenty omezilo předsednictví rozsah situací, v nichž je třeba uvedené dokumenty aktualizovat. Například kapacitní strategie se aktualizují pouze v případě nepředvídaných a významných událostí a kapacitní modely se aktualizují pouze v případě, že dosud nejsou zveřejněny podrobnější plány poskytování kapacity (články 16 až 18).

f. Socioekonomická, provozní a environmentální kritéria

16. Delegace uznaly, že je při řízení omezené kapacity důležité uplatňovat socioekonomická, provozních a environmentální kritéria, aby bylo dosaženo co největšího přínosu pro společnost. Tato kritéria se použijí na jedné straně k posouzení alternativních možností rozdělení vysoce využívaných a přetížených prvků infrastruktury – přičemž provozovatel infrastruktury bude mít rovněž možnost zohlednit místní nebo vnitrostátní okolnosti –, a na druhé straně k řešení rozporů, které nebylo možné vyřešit koordinací žádostí o kapacitu (články 25 a 37). Komise bude mít povinnost přezkoumat fungování těchto kritérií ve své zprávě o provádění nařízení do deseti let od jeho vstupu v platnost (článek 73).

g. Pokuty

17. Předsednictví nahradilo navrhovanou „kompenzací“ za změnu práv na kapacitu v případě, že určitá strana neplní své závazky, „pokutou“, jelikož tento pojem je vhodnější pro popis takové finanční pobídky pro všechny strany, aby uvedené závazky dodržovaly. Předsednictví veškerá ustanovení týkající se pokut umístilo do článku 40. Předsednictví uvedlo další podrobnosti o výši a úpravách pokut a o kritériích, která je třeba zohlednit při stanovování příslušné výše a úprav. V případě omezení kapacity způsobeného pracemi na infrastruktuře, které provozovatelé infrastruktury ohlásí, se za určitých podmínek tato pokuta neuplatní. Předsednictví rovněž zavedlo zásadu, že aniž je dotčena Úmluva o mezinárodní železniční přepravě („úmluva COTIF“) a právo podat opravný prostředek podle vnitrostátního práva a práva EU, platba pokuty vyčerpá druhé straně jiné finanční pohledávky související s předmětnou změnou.

h. Krizové situace

18. Vzhledem k tomu, že řešení krizí spadá převážně do pravomoci členských států, předsednictví zrušilo možnost, aby Komise od členského státu požadovala zrušení dočasných opatření přijatých v reakci na krizovou situaci. Členské státy však budou muset o těchto dočasných opatřeních informovat Komisi a síť ENIM, omezit jejich obsah na to, co je k řešení krizové situace striktně nezbytné, a koordinovat je s ostatními členskými státy, pokud mají dopad na přeshraniční dopravu (*článek 47*).

i. Koordinace mezi členskými státy

19. Předsednictví zavedlo pro několik aspektů znění návrhu formální povinnost koordinace mezi členskými státy, aby byly příslušné postupy v případě potřeby dostatečně harmonizovány (*článek 53a*). Některé delegace tuto úpravu považovaly za obzvláště důležitou vzhledem ke zrušení nařízení o koridorech pro železniční nákladní dopravu⁵, které obsahovalo koordinační mechanismy, byť omezené na služby železniční nákladní dopravy. Předsednictví se domnívá, že kombinovaná ustanovení tohoto nařízení a revidovaného nařízení o TEN-T, které vytváří nové evropské dopravní koridory, vytvoří vhodný rámec správy pro veškeré železniční služby.

j. Přezkum výkonnosti

20. Předsednictví zrušilo navrhovaný „orgán pro přezkum výkonnosti“, jelikož by tento subjekt byl pověřen úkoly blízkými oblasti odbornosti subjektů již existujících. Namísto toho předsednictví navrhlo pověřit přezkumem výkonnosti služeb, jež poskytují provozovatelé infrastruktury, síť ENIM a ENRRB. Zejména je zachován evropský rámec pro přezkum výkonnosti a na tomto základě i evropská zpráva o přezkumu výkonnosti s příspěvím a doporučeními sítě ENRRB (*články 49 až 51*).

⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 ze dne 22. září 2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu.

k. Digitalizace

21. Předsednictví výslovně uvedlo možnost, aby členské státy nadále využívaly stávající nástroje řízení kapacity, pokud tyto nástroje umožní splnit požadavky nařízení, čímž se zamezí jakýmkoli nadbytečným investicím do digitalizace (*článek 62*).

l. Akty v přenesené pravomoci a prováděcí akty

22. Předsednictví omezilo pravomoci Komise přijímat akty v přenesené pravomoci na striktně nezbytné aspekty a kromě toho přenesení svěřených pravomocí dále ohraničilo (*články 10, 11, 21, 38, 39 a 48*). Předsednictví se domnívá, že vzhledem ke zvláště komplexní povaze tohoto nařízení a ke skutečnosti, že se jedná o zcela nový způsob řízení kapacity daného odvětví, je důležité v případě některých aspektů nařízení umožnit revizi, aby si pravidla v něm stanovená zachovala v průběhu času relevanci. Předsednictví jasně vymezilo prvky v přílohách, které by mohly být změněny, a doplnilo podmínky umožňující Komisi jednat – například závažné obtíže při provádění. Předsednictví rovněž zavedlo standardní ustanovení týkající se aktů v přenesené pravomoci, pokud jde o možnost zrušit přenesení pravomocí, konzultace s odborníky a postup přijímání aktů (*článek 71*).
23. Pro všechny prováděcí akty, které mají být přijaty na základě tohoto nařízení, zavedlo předsednictví ustanovení o tom, že Komise prováděcí akt nepřijme, pokud výbor SERA nevydá stanovisko (*článek 72*).

m. Pravidlo hlasování v rámci sítě ENIM

24. Komise navrhla zachovat stávající pravidlo hlasování v rámci sítě ENIM, kdy všichni provozovatelé infrastruktury jednoho členského státu mají dohromady jeden hlas a síť ENIM přijímá svá rozhodnutí prostou většinou. Vzhledem k široce revidované úloze sítě ENIM s mnoha novými úkoly, které budou utvářet nový proces řízení kapacity, mělo předsednictví za to, že by k přijetí jakéhokoli rozhodnutí měla být vyžadována výraznější, a to dvoutřetinová většina, přičemž zásada jednoho hlasu pro každý členský stát by měla být zachována (*článek 55*). Díky tomuto pravidlu hlasování, které podpořilo několik delegací, budou zohledněny všechny hlasy představující různé provozní situace, a zároveň bude zajištěno, aby síť ENIM byla funkční a mohla přijímat rozhodnutí.

B. Financování

25. Komise ve svém posouzení dopadů⁶ vyhodnotila nové náklady vyplývající z nařízení pro vnitrostátní veřejné orgány na 0,9 milionu EUR ročně v období 2025–2050⁷ a nové náklady pro provozní zúčastněné strany na 79,3 milionu EUR ročně. Naproti tomu se očekává, že celkové přínosy včetně snížení externích nákladů dosáhnou 519,3 milionu EUR ročně.
26. Komise v legislativním finančním výkazu připojeném ke svému návrhu⁸ identifikovala možnost spolufinancování ze strany EU ve formě technické pomoci z Nástroje pro propojení Evropy (CEF) na období 2025–2027 pro provoz sítě ENIM, včetně koordinátora sítě, a sekretariát sítě ENRRB. Komise počítala se spolufinancováním ve výši 5,5 milionu EUR ročně na období 2025–2027⁹ a uvedla, že by mohlo být prodlouženo v závislosti na příštích jednáních o víceletém finančním rámci.

III. DALŠÍ PŘIPOMÍNKY VZNESENÉ VE VÝBORU STÁLÝCH ZÁSTUPCŮ

27. Kompromis uvedený v příloze této poznámky bere v potaz dvě další připomínky vznesené členskými státy na zasedání Výboru stálých zástupců dne 5. června:
- Provozovatelé intermodální dopravy jsou nyní výslovně uvedeni mezi provozními zúčastněnými stranami, které se budou účastnit procesu koordinace a konzultací v rámci pracovních skupin sítě ENIM (*článek 56*);

⁶ Dokument ST 11718/23 ADD3, zejména tabulky 7 a 11.

⁷ Z toho: 0,3 milionu EUR na fungování sekretariátu sítě ENRRB, 1,1 milionu EUR jako náklady na prosazování, minus 0,5 milionu EUR úspor nákladů.

⁸ Dokument ST 11718/23.

⁹ Tento údaj bude zřejmě třeba upravit, protože uvedený odhad zahrnoval zřízení orgánu pro přezkum výkonnosti, který předsednictví vypustilo.

- Provozovatelé infrastruktury odpovědní za tratě, které jsou součástí hlavní a rozšířené hlavní sítě TEN-T států ESVO a jihovýchodoevropských smluvních stran Smlouvy o založení Dopravního společenství¹⁰, by měli mít právo být členy sítě ENIM bez hlasovacích práv pod podmínkou, že uvedené státy nebo strany uplatňují nařízení na základě mezinárodní dohody uzavřené s EU (*bod odůvodnění 21a a článek 55*).

IV. ZÁVĚRY

28. S ohledem na výše uvedené skutečnosti se Rada vyzývá, aby ve věci návrhu nařízení o využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru dosáhla obecného přístupu.
-

¹⁰ Rozhodnutí Rady (EU) 2017/1937 o podpisu jménem Evropské unie a prozatímním provádění Smlouvy o založení Dopravního společenství.

2023/0271 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

**o využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru,
o změně směrnice 2012/34/EU a o zrušení nařízení (EU) č. 913/2010**

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 91 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹¹,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů¹²,

v souladu s řádným legislativním postupem,

¹¹ [Úř. věst. C, C/2024/891, 6.2.2024 \[...\]](#)

¹² [Úř. věst. C, C/2024/1982, 18.3.2024 \[...\]](#)

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Ve sdělení Komise „Zelená dohoda pro Evropu“¹³ je stanovena klimatická neutralita jako cíl, kterého má Unie dosáhnout do roku 2050, a dále je v něm vymezen jasný cíl snížit do roku 2030 čisté emise skleníkových plynů nejméně o 55 % ve srovnání s úrovněmi roku 1990. **Oba tyto cíle jsou zakotveny v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119. Zelená dohoda pro Evropu** [...] požaduje 90% snížení emisí skleníkových plynů z dopravy a zároveň směřuje k nulovému znečištění¹⁴ s tím, že by se do roku 2030 měly dopady emisí látek znečišťujících ovzduší na zdraví snížit o více než 55 % a podíl lidí, kteří jsou chronicky rušeni dopravním hlukem, o 30 %. Doprava se na celkových emisích skleníkových plynů v Unii podílí přibližně 25 % a v posledních letech se tyto emise zvýšily. Prioritou Zelené dohody pro Evropu je přesunout významnou část vnitrozemské nákladní dopravy (75 %), kterou dnes zajišťuje silniční síť, na železnici a vodní cesty. Protože je železniční doprava z velké části elektrifikovaný a energeticky účinný druh dopravy, mělo by větší využívání železničních služeb přispět ke snížení emisí a spotřeby energie v dopravě.
- (2) Sdělení o strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu¹⁵ stanoví milníky, které mají ukázat cestu dopravního systému Unie k dosažení cílů udržitelné, inteligentní a odolné mobility. Předpokládá, že by železniční nákladní doprava měla do roku 2030 vzrůst o 50 % a do roku 2050 by se měla zdvojnásobit; vysokorychlostní železniční doprava by se měla do roku 2030 zdvojnásobit a do roku 2050 ztrojnásobit a pravidelná hromadná doprava na vzdálenost kratší než 500 km by měla být v rámci Unie do roku 2030 uhlíkově neutrální. V zájmu dosažení těchto cílů by železniční doprava [...] **měla být** atraktivnější z hlediska cenové dostupnosti, spolehlivosti a služeb lépe přizpůsobených potřebám cestujících a zasilatelů nákladu.

¹³ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů nazvané Zelená dohoda pro Evropu“, COM(2019) 640 final ze dne 11. prosince 2019.

¹⁴ Sdělení Komise nazvané Cesta ke zdravé planetě pro všechny Akční plán EU: „Vstříc nulovému znečištění ovzduší, vod a půdy“, COM(2021) 400 final ze dne 12. května 2021.

¹⁵ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů nazvané Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti, COM(2020) 789 final ze dne 9. prosince 2020.

- (3) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU¹⁶ stanoví pravidla pro správu a provoz železniční infrastruktury a zásady a postupy uplatňované při přidělování kapacity železniční infrastruktury pro vnitrostátní a mezinárodní železniční dopravu.
- (4) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010¹⁷ stanoví zřízení koridorů pro železniční nákladní dopravu a jediných kontaktních míst k usnadnění žádostí o kapacitu infrastruktury pro vlaky mezinárodní železniční nákladní dopravy.
- (5) **Řízení** kapacity železniční infrastruktury a řízení **železniční** dopravy je pro dobré fungování železničního odvětví zásadní. Provozování služeb železniční dopravy, **především přeshraničních služeb železniční dopravy**, musí být pečlivě plánováno a koordinováno, aby vlaky s velmi rozdílnými charakteristikami, jako je rychlost a brzdná dráha, mohly bezpečně sdílet stejné koleje. Optimální a **harmonizované** řízení kapacity vytváří více příležitostí pro služby železniční dopravy a zvyšuje jejich spolehlivost a **plynulost**. **Toto nařízení** by mělo provozovatelům infrastruktury poskytnout dostatečnou flexibilitu pro účinné řízení kapacity a zároveň zajistit, aby se všemi [...] **žadatelí** bylo z hlediska přístupu k síti zacházeno **transparentním a nediskriminačním způsobem** [...] **zajišťujícím spravedlivou hospodářskou soutěž**.
- (6) Směrnice 2012/34/EU uznává právo členských států nepoužít pravidla pro přidělování kapacity železniční infrastruktury na určité části železniční sítě nebo na určité železniční služby, pokud by takové vyloučení z oblasti působnosti práva Unie nemělo vliv na fungování jednotného evropského železničního prostoru. Tato vyloučení by se měla uplatňovat i nadále a členské státy by si měly ponechat právo požadovat taková vyloučení i v budoucnu v souvislosti s tímto nařízením.

¹⁶ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 32).

¹⁷ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 ze dne 22. září 2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu (Úř. věst. L 276, 20.10.2010, s. 22).

(6a) Provozování pevného spojení v Lamanšském průlivu upravuje zejména Smlouva mezi Francií a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska o výstavbě a provozu pevného spojení v Lamanšském průlivu soukromými koncesionáři, podepsaná v Canterbury dne 12. února 1986 (dále jen „smlouva z Canterbury“), a koncesní smlouva mezi ministrem dopravy, Le Ministre de l'Urbanisme du Logement et des Transports, The Channel Tunnel Group Limited a France-Manche S.A. (dále jen „koncesní smlouva“). Podle smlouvy z Canterbury a koncesní smlouvy mají koncesionáři spravovat infrastrukturu a provozovat kyvadlovou dopravu pro silniční vozidla. Na podniky, jejichž obchodní činnost je omezena pouze na poskytování služeb kyvadlové dopravy při přepravě silničních vozidel tunelem pod Lamanšským průlivem nebo na dopravní operace formou kyvadlové dopravy při přepravě silničních vozidel řečeným tunelem, se nevztahuje směrnice 2012/34/EU, s výjimkou některých článků. Obdobně není vhodné, aby se na řízení kapacity infrastruktury pro provozování uvedených služeb vztahovalo toto nařízení. Není-li stanoveno jinak, na řízení kapacity infrastruktury pro provozování jiných služeb by se toto nařízení vztahovat mělo, například pokud jde o osobní a nákladní vlaky.

Podle smlouvy z Canterbury a koncesní smlouvy jsou navíc koncesionáři povinni dodržovat ustanovení této koncesní smlouvy, přičemž na výstavbu a provoz pevného spojení v Lamanšském průlivu se uplatňují právní a správní předpisy platné ve Francii a ve Spojeném království, jakož i pravidla EU. Francouzská a britská vláda mají povinnost postupovat pokud možno ve vzájemné koordinaci a přijímat opatření, obnášející i přístupy k mezinárodním organizacím, která jsou nezbytná zejména pro provoz pevného spojení v Lamanšském průlivu v souladu s koncesní smlouvou. Z použití určitých ustanovení tohoto nařízení by tudíž měla být infrastruktura pevného spojení v Lamanšském průlivu vyňata, existuje-li riziko rozporu mezi použitím takových ustanovení a použitím právních předpisů platných ve Spojeném království. Tento případ nastává ve věci ustanovení vymezuujícího prahové hodnoty pro vysoce vytíženou nebo přetíženou infrastrukturu.

- (6b) Jedná-li se o část železniční sítě Unie, v níž je kapacita nepřetržitě k dispozici a neočekává se, že by v krátkodobém či střednědobém horizontu nastala relevantní změna, nebo o část železniční sítě Unie, jež je od zbytku železniční sítě Unie geograficky izolována mořem a u níž neexistuje konkrétní potřeba koordinace s jinými členskými státy nebo provozovateli infrastruktury spravujícími infrastrukturu nacházející se v jiných členských státech, členské státy a provozovatelé infrastruktury by při provádění tohoto nařízení měli mít možnost uplatňovat pragmatický a přiměřený přístup, aby se zabránilo nepřiměřeným nákladům a administrativní zátěži, přičemž současně musejí splnit povinnosti stanovené v tomto nařízení.**
- (6c) Toto nařízení by nemělo členským státům bránit v přijetí opatření nezbytných k ochraně základních bezpečnostních nebo obranných zájmů a k zajištění dostatečného přístupu k železniční infrastruktuře pro vojenské síly.**
- (6d) Dopravní infrastruktura je páteří ekonomiky i společnosti jako celku. Některá železniční infrastruktura je zásadně důležitá pro zajištění řádného fungování životně důležitých funkcí společnosti a má strategický význam pro národní bezpečnost. V určitých případech by udělení práv na kapacitu mohlo ohrozit veřejnou bezpečnost nebo veřejný pořádek v Unii, a to i na úrovni členských států, například hodlá-li určitý železniční podnik po železniční infrastruktuře některého členského státu přepravovat nebezpečné zboží či zbraně, jež byly na území Unie dovezeny nezákonně. Mají-li být členské státy s to zaručit plynulou, bezpečnou a zabezpečenou železniční dopravu a zajistit ochranu své železniční dopravní infrastruktury, měly by mít možnost od provozovatelů infrastruktury požadovat, aby určitému žadateli odmítli vydat práva na kapacitu nebo mu taková práva odňali, představuje-li přístup k jejich infrastruktuře riziko pro veřejný pořádek nebo veřejnou bezpečnost, a to včetně národní bezpečnosti a obrany. Takové rozhodnutí by mělo být vždy řádně odůvodněné a zcela nutné a mělo by být přiměřené sledovanému cíli, mimo jiné se zřetelem k dopadům na hospodářskou soutěž a na kontinuitu dodavatelských řetězců, zejména jde-li o dodávky kritických vstupů a představuje-li právo na kapacitu, které je předmětem žádosti, právo na kapacitu pro více sítí. Při posuzování rizika pro veřejnou bezpečnost nebo veřejný pořádek může dotčený členský stát vzít v úvahu mimo jiné skutečnost, že se na žadatele vztahují omezující opatření přijatá Unií, a důvody pro přijetí těchto opatření, že je vlastněn nebo fakticky ovládán osobou či subjektem,**

na něž se vztahují omezující opatření přijatá Unii, jedná jménem této osoby či subjektu nebo na jejich pokyn, nebo že žadatel nebo řečená osoba či subjekt jsou zapojeny do nezákonných činností nebo činností usnadňujících rozvoj vojenských schopností třetí země, které představují hrozbu pro národní bezpečnost dotčeného členského státu. Předmětné rozhodnutí by měl dotčený členský stát podrobovat pravidelnému přezkumu, a především by měl pravidelně posuzovat, zda je i nadále odůvodněné a přiměřené. Dotčený členský stát by měl o přijatém rozhodnutí a jeho důvodech vyrozumět Komisi, regulační subjekt a v případě práv na kapacitu pro více sítí ostatní dotčené členské státy, přičemž s těmito ostatními členskými státy by měl koordinovat další postup, vznesou-li k přijetí předmětného rozhodnutí připomínky.

- (7) Pravidla a postupy řízení kapacity železniční infrastruktury by měly lépe odrážet potřeby všech segmentů železničního trhu. Měly by zejména zohledňovat nutnost dlouhodobé stability dostupné kapacity pro služby osobní dopravy, **včetně služeb provozovaných v rámci závazků veřejné služby**, a nutnost krátkodobé flexibility pro nákladní dopravu, aby bylo možné reagovat na poptávku na trhu. Proces řízení kapacity by proto již neměl být zaměřen převážně na roční období, ale měl by být rozvržen do tří po sobě jdoucích fází – strategické plánování kapacity; plánování služeb železniční dopravy a přidělování kapacity; a přizpůsobení a nové naplánování kapacity. Zavedení lépe vymezených a strukturovaných fází, které by umožnily dlouhodobé plánování a krátkodobé přizpůsobení při řízení kapacity, by mělo přínos zejména pro služby, které se hůře plánují předem nebo jejichž zajištění je složitější, jako jsou nákladní vlaky a přeshraniční osobní vlaky.
- (8) Stále větší část železniční sítě Unie je buď přetížená, nebo se přetížení blíží, a nemůže vyhovět potřebám kapacity železniční infrastruktury všech žadatelů a podpořit další růst objemu železniční dopravy. Očekává se, že rozvoj infrastruktury a digitalizace v souladu s technickou specifikací pro interoperabilitu vypracovanou podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797, zejména evropského systému řízení železničního provozu („ERTMS“), povede ve střednědobém až dlouhodobém horizontu ke zvýšení dostupné kapacity. Provozovatelé infrastruktury [...] **by** však [...] **měli** přidělovat priority pro využívání **vysoce vytížených** či přetížených úseků. **Členské státy by měly mít právo vydávat pro provozovatele infrastruktury strategické pokyny s cílem zajistit, že plánování a využívání železniční kapacity, obzvláště na vysoce vytížených či přetížených úsecích, bude v souladu s jejich obecnými cíli a politickými směry, přičemž je třeba respektovat provozní úkoly provozovatele infrastruktury. Provozovatelé**

infrastruktury by měli využívání kapacity železniční infrastruktury posuzovat na základě objektivních, transparentních a vhodných postupů a metod a s maximálním zřetelem ke společné metodě, kterou vypracuje síť ENIM. Komise by měla být zmocněna, aby pro tuto metodu vypracovanou sítí ENIM stanovila prostřednictvím prováděcího aktu obecné klíčové zásady. V takto přijatém aktu by se Komise měla zdržet vymezení podrobných prvků, které mají být do uvedené metody zahrnuty.

(8a) V zájmu zajištění optimálního využití kapacity železniční infrastruktury by měla být v procesu plánování a přidělování zohledněna socioekonomická, provozní a environmentální kritéria, zejména při posuzování alternativních možností rozdělení kapacity, pokud byl některý prvek infrastruktury prohlášen za vysoce vytížený nebo přetížený, a pro účely řešení konfliktů. Při vymezování postupů pro posuzování alternativních možností rozdělení kapacity a pro účely řešení konfliktů by z těchto kritérií měla vycházet zejména evropská síť provozovatelů infrastruktury (ENIM), zřízená směrnicí 2012/34/EU. Řečené postupy by měly být pokud možno jednoduché a vymezené obecně, aby je bylo možno uplatňovat ve většině situací.[...]

(9) Vytížení železniční infrastruktury by se mělo zlepšit díky strategickému plánování kapacity uskutečňovanému **provozovateli infrastruktury** na základě predikcí poptávky po službách železniční dopravy, **mimo jiné pak díky analýze očekávaného vývoje trhu dopravy**, a to při zohlednění plánovaného rozvoje, obnovy a údržby infrastruktury. Mělo by zajistit, aby byla kapacita železniční infrastruktury přidělována způsobem, který maximalizuje hodnotu služeb železniční dopravy pro společnost. Provozovatelé infrastruktury by měli zajistit, aby strategické plánování poskytovalo postupně se zvyšující úroveň podrobností o dostupné kapacitě a aby bylo základem pro přidělování kapacity.

- (10) Aby bylo zajištěno, že kapacita bude k dispozici pro přidělování různým segmentům železničního trhu, a zejména pro nákladní a přeshraniční služby železniční dopravy, měli by mít provozovatelé infrastruktury možnost předběžně plánovat využívání kapacity na přetížených nebo vysoce vytížených úsecích železniční sítě a v případě potřeby rozšířit takové plánování na další úseky sítě. Toto předběžné plánování kapacity by mělo zohlednit různé metody přidělování kapacity a charakteristiky různých segmentů železničního trhu. Mělo by umožnit lepší vytížení železniční infrastruktury tím, že ve fázi přidělování kapacity seskupí vlaky s podobnými výkonnostními charakteristikami.
- (11) Při přidělování kapacity by se provozovatelé infrastruktury měli řídit **svým** strategickým [...] **plánováním** poskytování kapacity a zároveň zajistit, aby byla kapacita přidělována v souladu s poptávkou na trhu spravedlivým a nediskriminačním způsobem. Za tímto účelem mohou být některé žádosti o kapacitu zamítnuty, **mimo jiné v případech použití mechanismů řešení rozporů**, a plán poskytování kapacity [...] **by měl** být [...] **soustavně** aktualizován, aby odrazil [...] **kapacitu, která je k dispozici. Mechanismy řešení rozporů by měly zohlednit různé metody přidělování kapacity a charakteristiky různých segmentů železničního trhu.**
- (12) Různé segmenty železničního trhu mají různé schopnosti předvídat své potřeby kapacity železniční infrastruktury. Zejména někteří poskytovatelé služeb nákladní dopravy nemusí být schopni určit své potřeby kapacity včas, aby bylo možno zahrnout je do jízdního řádu sítě, tj. do ročního plánu provozu vlaků a vozového parku, a nemusí se včlenit do jeho ročního časového rozvrhu. Provozovatelé infrastruktury by proto měli být schopni nabídnout kapacitu v dostatečné kvalitě a množství i pro služby železniční dopravy, které mají nestabilní poptávku, jsou organizovány v relativně krátkém časovém období, zahrnují více než jednu jízdu vlaku a mohou být provozovány opakovaně po dobu, která se nemusí shodovat s obdobím platnosti jízdního řádu.

- (13) Žadatelé o kapacitu železniční infrastruktury by měli mít možnost každoročně plánovat a žádat o kapacitu železniční infrastruktury prostřednictvím jízdního řádu sítě. Žadatelé by také měli mít možnost žádat o kapacitu železniční infrastruktury s větším předstihem pro stabilní, víceleté služby železniční dopravy prostřednictvím rámcových dohod. V neposlední řadě by pak žadatelé měli mít možnost požádat o kapacitu v době blízké době provozu pro jednotlivé vlaky prostřednictvím žádostí ad hoc o kapacitu nebo pro opakovanou vlakovou dopravu prostřednictvím žádostí v rámci průběžného plánování. **Vzhledem k charakteristikám služeb železniční nákladní dopravy je pro ně průběžné plánování zvláště vhodné, a přidělování kapacity v rámci procesu průběžného plánování by se tudíž mělo alespoň těchto služeb týkat.**
- (14) Významný podíl železniční nákladní dopravy je dálkový a vyžaduje přeshraniční koordinaci provozovatelů infrastruktury. Politický cíl zvýšit podíl železniční dopravy se opírá také o rostoucí přeshraniční osobní dopravu. Pro usnadnění a podporu rostoucí přeshraniční dopravy v jednotném evropském železničním prostoru je nutné zajistit větší soudržnost [...] pravidel a postupů pro řízení kapacity železniční infrastruktury a **harmonizovaný přístup.** Měla by proto být posílena úloha [...] **sítě ENIM [...], jež by měla být pověřena** vypracováním pokynů [...] **pro účely soudržnějšího provádění** [...] tohoto nařízení, pokud jde o postupy a metodiku řízení kapacity železniční infrastruktury a aktivní koordinaci přeshraniční kapacity a dopravy. [...] **Síť ENIM** by měla zejména vytvořit evropské rámce pro řízení kapacity, pro koordinaci řízení přeshraniční dopravy, řízení narušení a krizového řízení a pro přezkum výkonnosti.
- (15) Evropské rámce vypracované [...] **sítí ENIM** by měly být zdrojem pokynů, které by měl provozovatel infrastruktury v maximální míře dodržovat [...], a **to včetně společných zásad a postupů.** [...] **Ačkoli by uvedené rámce a jejich prvky měly být nezávazné povahy a provozovatelé infrastruktury by si měli** zachovat [...] odpovědnost za svá provozní rozhodnutí, veškeré odchylky od **těchto** rámců by měli [...] provozovatelé infrastruktury [...] **vysvětlit v souladu s ustanoveními tohoto nařízení** [...]. [...] **Tento přístup umožňuje, aby bylo dosaženo** rovnováhy mezi potřebami koordinace a uplatňování harmonizovaných přístupů v jednotném evropském železničním prostoru a potřebou přizpůsobit postupy a metodiky specifickým okolnostem daných zeměpisných oblastí. Po [...] **deseti** letech uplatňování tohoto nařízení by Komise měla v **rámci hodnocení provádění tohoto nařízení** posoudit, zda stav sblížení postupů a metodik a účinnost procesu koordinace

mezi provozovateli infrastruktury, jakož i celkový pokrok při vytváření jednotného evropského železničního prostoru zavádají příčinu k **úpravě tohoto nařízení** [...], **kteřou by byla stanovena závazná pravidla** nahrazující prvky evropských rámců vytvořených [...] **sítí ENIM**.

(15a) Síť ENIM by měla jmenovat koordinátora sítě, který bude plnit podpůrné a provozní úkoly. Neziskové sdružení RailNetEurope (RNE) má zkušenosti s řízením kapacity železniční infrastruktury a přispívá k jeho zlepšování, a síť ENIM by ho proto v souvislosti se jmenováním koordinátora sítě měla vést v patrnosti.

- (16) Pravidla pro řízení přeshraniční železniční dopravy za běžných podmínek a v případě narušení provozu by měla podporovat hladký, odolný a bezproblémový provoz služeb železniční dopravy. Měla by stanovit systém strukturované koordinace mezi provozovateli infrastruktury a dalšími zúčastněnými stranami.
- (17) Provoz železniční infrastruktury vyžaduje nejen úzkou spolupráci mezi provozovateli infrastruktury, ale také silnou interakci s železničními podniky a dalšími zúčastněnými stranami, které se přímo podílejí na železniční a multimodální dopravě a logistických operacích. Proto je nutné zajistit strukturovanou koordinaci mezi provozovateli infrastruktury a dalšími zúčastněnými stranami.
- (18) Spolehlivost služeb železniční dopravy je jedním z aspektů, které zákazníci železnice nejvíce oceňují. Spolehlivost časových rozvrhů je rovněž kritickým aspektem pro hladké fungování železničního systému, kde existují silné interakce mezi službami a síťovými externalitami. Z tohoto důvodu by měly být odchylky od časového rozvrhu omezeny na minimum. Kromě toho by měl být zaveden systém vhodných pobídek na podporu plnění závazků ze strany provozovatelů infrastruktury, železničních podniků a dalších příslušných zúčastněných stran. Uvedené pobídky by měly být hospodářské i nehospodářské povahy.

(18a) Tímto nařízením by měl být zaveden systém pokut splatných v případě, že jedna ze stran, ať již provozovatel infrastruktury, nebo žadatel, své závazky spojené s přiděleným právem na kapacitu nesplní. Pokuty, jež bude muset strana, která iniciovala změnu práv na kapacitu, uhradit druhé straně, by měly být stanoveny ve výši, jež bude provozovatele infrastruktury i žadatele účinně motivovat k dodržování plánovaného využití kapacity a k minimálnímu narušení provozu. Výše pokut by měly být přiměřené a nediskriminační a měly by zohledňovat několik faktorů, mezi něž patří dopad předmětné změny, načasování oznámení této změny stranou, která změnu iniciovala, druhé straně, kvalita poskytnuté alternativní kapacity v případě, že změnu způsobil provozovatel infrastruktury, nebo možnost nového přidělení kapacity a jejího využití jiným žadatelem v případě, že změnu způsobil žadatel. Aniž je dotčena Úmluva o mezinárodní železniční přepravě ze dne 9. května 1980 ve znění Vilniuského protokolu ze dne 3. června 1999 (dále jen „úmluva COTIF“), v příslušných případech zejména čl. 8 odst. 1 bod I dodatku E k uvedené úmluvě, a právo podat opravný prostředek proti rozhodnutím týkajícím se uhrazených pokut, platba pokuty stranou, která iniciovala změnu v souladu s tímto nařízením, by měla druhé straně vyčerpávat jiné finanční pohledávky související s toutž změnou, aby se zabránilo dvojí kompenzaci, zvýšení počtu soudních řízení a zdlouhavému, náročnému a obtížnému postupu, jenž by byl spojen s žalobou na plnou náhradu škody, kterou druhá strana utrpěla.

(19) Pro zlepšení výkonnosti **služeb** železniční infrastruktury a **železničních** dopravních služeb je předpokladem průběžné sledování jejich kvality. Je proto nezbytné vytvořit transparentní a objektivní systém ukazatelů, který poskytne zpětnou vazbu o aspektech výkonnosti, jež jsou důležité pro různé provozní zúčastněné strany a pro konečné zákazníky služeb železniční dopravy. Hlavní funkce tohoto systému by se měla zaměřit na sledování plnění závazků přijatých provozními zúčastněnými stranami a na pokrok ve výkonnosti v průběhu času, přičemž by měly být zohledněny různé okolnosti a charakteristiky v rámci železničního odvětví. [...]

(20) Pro zlepšení výkonnosti služeb železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru by [...] **sítě ENIM** [...] měla [...] **vyvinout evropský rámec pro přezkum výkonnosti**. Tento rámec by měl **pokud možno** zajistit, aby všichni provozovatelé infrastruktury v EU používali pro měření výkonnosti společné zásady a metodiku při uplatnění dohodnutých ukazatelů. Rámec by měl umožnit určit nedostatky ve výkonnosti železniční sítě EU. Měl by **pokud možno** zajistit, aby provozovatelé infrastruktury stanovovali výkonnostní cíle způsobem, který zohlední specifika sítě, kterou spravují, ale zároveň zajistí soudržnost při určování nejvýznamnějších nedostatků ve výkonnosti. Rámec by měl provozovatelům infrastruktury umožnit spolupracovat na úrovni EU při určování opatření k řešení nedostatků ve výkonnosti a sledovat jejich dopad. [...] **Sítě ENIM** [...] by měla tento rámec pravidelně přezkoumávat, aby bylo zajištěno, že odpovídá svému účelu.

(20a) Síť ENIM by měla vypracovat evropskou zprávu o přezkumu výkonnosti, vztahující se alespoň na tratě zahrnuté do evropských dopravních koridorů zřízených [novým nařízením o TEN-T]. Do tohoto přezkumu by měla být zapojena Evropská síť železničních regulačních subjektů (ENRRB), která by přispěla vlastním posouzením výkonnosti služeb železniční infrastruktury a služeb železniční dopravy a souvisejícími doporučeními.

(21) V zájmu zajištění účinné [...] koordinace provozovatelů železniční infrastruktury na **úrovni EU** by [...] měla být **sítě ENIM** operativnější. Měla by zahrnovat rozhodovací mechanismy, které provozovatelům železniční infrastruktury [...] umožní účinně koordinovat strategické plánování kapacity železniční infrastruktury.

(21a) Členy sítě ENIM by měli být všichni provozovatelé infrastruktury z členských států odpovědní za tratě, které jsou součástí hlavní a rozšířené hlavní sítě TEN-T. Možnost účastnit se jednání sítě ENIM by měli mít rovněž další provozovatelé infrastruktury z členských států, a to však bez hlasovacích práv. Kromě toho je v zájmu Unie, aby byla účast v síti ENIM bez hlasovacích práv umožněna provozovatelům infrastruktury odpovědným za tratě, které jsou součástí hlavní nebo rozšířené hlavní sítě TEN-T států, jež jsou členy Evropského sdružení volného obchodu (ESVO), a jihovýchodoevropských stran Smlouvy o založení Dopravního společenství, podepsané Unii v souladu s rozhodnutím Rady (EU) 2017/1937, a to za předpokladu, že řečené státy nebo strany uplatňují toto nařízení na základě mezinárodní dohody

uzavřené s Unii. Tyto státy a strany jsou v odvětví dopravy těsně spjaty s Unii. Vzhledem ke své zeměpisné poloze většina z nich navíc disponuje významnými železničními spojeními s členskými státy nebo se přes ně uskutečňuje tranzitní doprava mezi dvěma nebo více členskými státy. Je tudíž důležité, aby k činnosti sítě ENIM přispívaly.

(21b) Opatření a politické směry členských států s dopadem na přeshraniční železniční služby by měly být předmětem koordinace mezi členskými státy, a to pokud možno v rámci stávajících fór.

- (22) Železniční regulační subjekty by měly spolupracovat na úrovni Unie, aby zajistily soudržné uplatňování regulačního rámce a jednotné zacházení se žadateli v celém jednotném evropském železničním prostoru. Měly by tak činit prostřednictvím [...] **sítě ENRRB** s cílem vypracovat společné postupy pro přijímání rozhodnutí, k nimž jsou podle tohoto nařízení oprávněny. Za tímto účelem by [...] **síť ENRRB** měla plnit koordinační úkoly a **měla by mít možnost** přijímat nezávazná doporučení, [...] stanoviska **či zprávy týkající se přeshraničních železničních služeb a výkonnosti služeb železniční infrastruktury a služeb železniční dopravy** [...]. **Doporučení a stanoviska přijatá sítí ENRRB** by neměla mít vliv na pravomoci železničních regulačních subjektů nebo provozovatelů infrastruktury.
- (23) Účinné řízení železniční kapacity a dopravy vyžaduje výměnu údajů a informací mezi provozovateli infrastruktury, žadateli a dalšími provozními zúčastněnými stranami. Tato výměna může být podstatně efektivnější a účinnější s podporou interoperabilních digitálních nástrojů a pokud možno automatizace. Specifikace pro interoperabilitu by proto měly být zavedeny přednostně a měly by být dále rozvíjeny, aby držely krok s technologickým vývojem a novými procesy navrženými v tomto nařízení.
- (24) Provozovatelé infrastruktury by měli zajistit soulad, zejména pokud jde o digitalizaci, s prací společného podniku pro evropské železnice zřízeného podle hlavy IV nařízení Rady (EU) 2021/2085, [...] a **to prostřednictvím řídicí skupiny** pro systémový pilíř [...] uvedené v článku **96** řečeného nařízení a [...] **skupiny** [...] **pro zavádění** uvedené v jeho článku 97.

(25) [...].

- (26) Za účelem zajištění hladkého procesu řízení kapacity a dopravy v mezinárodní železniční dopravě, minimalizace rušení přidělené kapacity a přerušování železničního provozu v důsledku narušení železniční sítě a za účelem zohlednění vývoje postupů provozovatelů infrastruktury a využívání nových metod přidělování kapacity a informačních a komunikačních technologií by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy. Tato pravomoc by se měla týkat **určitých prvků** výstupů vyplývajících ze strategického plánování kapacity infrastruktury, časového rozvrhu strategického plánování kapacity a procesu přidělování kapacity, [...] **lhůt** pro změny přidělené kapacity a vytvoření alternativních řešení pro žadatele, [...] **určitých prvků týkajících se** časového rozvrhu koordinace, konzultací a zveřejňování omezení kapacity vyplývajících z prací na infrastruktuře, [...] **prahových hodnot pro používání kapacity** vysoce vytížené a přetížené infrastruktury a [...] [...] informací, které mají být poskytnuty provozním zúčastněným stranám [...]. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů¹⁸. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci by měly Evropský parlament a Rada obdržet veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci by měli mít automaticky přístup na zasedání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.
- (27) Za účelem zajištění jednotných podmínek pro provádění tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení technických a provozních požadavků, které usnadní hladké fungování jednotného evropského železničního prostoru, pokud jde o jednotná kritéria pro požadavky stanovené provozovateli infrastruktury vůči žadatelům, [...], **podrobná pravidla týkající se postupu uzavírání rámcových dohod, formy a obsahu těchto dohod, hlavní zásady metody výpočtu využití kapacity železniční infrastruktury, kategorizaci změn práv na kapacitu a podmínky, k nimž se pojí úhrada pokut**, [...] společná kritéria a postupy pro nové naplánování za účelem řízení **narušení sítě** [...] a **určité prvky [...] evropského rámce pro přezkum výkonnosti** [...]. Tyto pravomoci by měly být *vykonávány* v souladu s nařízením Evropského parlamentu

¹⁸ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

a Rady (EU) č. 182/2011¹⁹. **Pokud výbor nevydá žádné stanovisko, Komise navrhaný prováděcí akt nepřijme.**

- (28) Pravidla pro přidělování kapacity stanovená ve směrnici 2012/34/EU se nahrazují pravidly stanovenými v tomto nařízení. V tomto nařízení by proto měla být vymezena pravidla spolupráce mezi provozovateli infrastruktury, pravidla spolupráce mezi železničními regulačními subjekty, požadavky na prvky zprávy o síti popisující povahu železniční infrastruktury, která je k dispozici železničním podnikům, podmínky přístupu k ní a zásady a kritéria pro přidělování kapacity. Pravidla spolupráce a koordinace, jakož i prvky zprávy o síti, které s řízením kapacity nesouvisí, by měly zůstat ve směrnici 2012/34/EU.
- (29) Hodnocení ex post týkající se nařízení (EU) č. 913/2010²⁰ dospělo k závěru, že dopad nařízení je příliš omezený na to, aby přispělo k přechodu ze silniční dopravy na železniční. Spolupráce mezi členskými státy a provozovateli infrastruktury při správě železniční infrastruktury byla navíc z přeshraničního hlediska stále neúčinná. Hodnocení rovněž ukázalo, že oddělené řízení kapacity na koridorech pro železniční nákladní dopravu a na zbytku sítě není efektivní. Na provozování kapacity železniční sítě by se měl vztahovat jednotný regulační rámec, který by konsolidoval související ustanovení směrnice 2012/34/EU a nařízení (EU) č. 913/2010. Nařízení (EU) č. 913/2010 **by proto mělo být zrušeno** a ustanovení směrnice 2012/34/EU o přidělování kapacity by měla být zrušena a nahrazena tímto nařízením, **příčemž by mělo být zajištěno dostatečné přechodné období.**

¹⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

²⁰ Dokument SWD(2021) 134 final ze dne 2. června 2021.

- (30) Příprava jízdního řádu sítě vyžaduje, aby byly v letech předcházejících vstupu uvedeného jízdního řádu sítě v platnost provedeny přípravné činnosti. Přejít z regulačního rámce stanoveného směrnicí 2012[...]/34/EU a nařízením (EU) č. 913/2010 na rámec stanovený tímto nařízením proto znamená, že by přípravy týkající se jízdního řádu sítě podle nového rámce měly být zahájeny souběžně s uplatňováním pravidel podle stávajícího rámce. V přechodné fázi **by** se proto [...] **měl** uplatňovat dvojí režim, přičemž by nezbytné přípravné kroky pro daný jízdní řád měly být v souladu s právním rámcem použitelným na uvedený konkrétní jízdní řád sítě. U rámcových dohod uzavřených podle stávajícího rámce by měla existovat možnost uplatňovat je i nadále v rámci přechodného období podle nového režimu.
- (31) Podle nového rámce by přípravné kroky pro jízdní řád sítě měly začít **zahájením** [...] **fáze** kapacitní strategie pět let před vstupem daného jízdního řádu sítě v platnost. **Tento časový rámec je v souladu s časovým rámcem ze smluvních ujednání uzavřených mezi daným členským státem a provozovatelem infrastruktury, která zahrnují strukturu plateb dohodnutých za účelem poskytnutí finančních prostředků provozovateli infrastruktury a která se vztahují na období nejméně pěti let, jak stanoví směrnice 2012/34/EU.** V zájmu včasného uplatňování nového regulačního rámce a s ohledem na přípravné práce, které již odvětví vykonalo, by mohl být časový rozvrh činností vedoucích k vytvoření prvních dvou jízdních řádů sítě zkrácen na 38 měsíců zkrácením fáze kapacitní strategie. Prvním jízdním řádem sítě spadajícím pod nový regulační rámec by proto měl být jízdní řád sítě začínající dnem [[...] **13.** prosince 20**31**[...]]. Všechny zúčastněné strany by měly bezodkladně zahájit nezbytné přípravy, aby se novému rámci přizpůsobily,

(32) Jelikož cíle tohoto nařízení, jímž je efektivnější řízení kapacity železniční infrastruktury a dopravy v zájmu vyšší kvality služeb a většího objemu dopravy po železniční síti, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, avšak z důvodu nadnárodního rozsahu předmětných opatření jej může být dosaženo lépe na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v témže článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je pro dosažení řečeného cíle nezbytné,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

OBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

Předmět a oblast působnosti

1. Toto nařízení stanoví zásady, pravidla a postupy uplatňované při řízení kapacity železniční infrastruktury a koordinaci s **provozovateli** zařízení služeb, řízení dopravy, krizovém řízení a řízení výkonnosti vnitrostátní a mezinárodní železniční dopravy. Stanoví rovněž pravidla pro evropskou síť pro koordinaci mezi provozovateli infrastruktury a dalšími příslušnými zúčastněnými stranami a pro dohled nad řízením kapacity a dopravy.
2. Toto nařízení se vztahuje na používání železniční infrastruktury pro vnitrostátní a mezinárodní železniční dopravu podle čl. 1 odst. 2 směrnice 2012/34/EU, včetně zařízení služeb ve smyslu čl. 3 bodu 11 uvedené směrnice.
3. **Články 2 a 3 kapitoly I a** kapitoly II až V tohoto nařízení se nepoužijí na železniční infrastrukturu nebo železniční dopravu, které [...] **členský stát** vyloučil z použití kapitoly IV směrnice 2012/34/EU v souladu s čl. 2 odst. 3, 3a, 4, 8 [...] a 8a [...] uvedené směrnice, a to po dobu platnosti příslušných vyloučení.

Toto nařízení se nevztahuje na železniční dopravu, kterou členský stát vyloučil z uplatňování kapitoly IV směrnice 2012/34/EU v souladu s čl. 2 odst. 10 uvedené směrnice.

Toto nařízení se nevztahuje na podniky ani na dopravní operace uvedené v čl. 2 odst. 9 směrnice 2012/34/EU.

4. Toto nařízení se nevztahuje na Kypr a na Maltu, dokud nebudou mít na svém území zaveden železniční systém.

5. Toto nařízení nebrání členským státům přijímat opatření nezbytná k ochraně podstatných bezpečnostních nebo obranných zájmů a opatření, jež mají zajistit dostatečný přístup k železniční infrastruktuře pro vojenské síly, zejména pro účely vojenských operací a výcviku, včetně druhů opatření popsanych v čl. 47 odst. 1 písm. a) až e). Na přijetí těchto opatření se obdobně použijí čl. 47 odst. 1 druhý a třetí pododstavec a odst. 2 až 7.

6. Tímto nařízením není dotčena odpovědnost členských států v souvislosti s financováním rozvoje a údržby infrastruktury. Nestanoví v tomto ohledu žádný finanční závazek.

Článek 2

Obecné povinnosti a zásady

1. Aniž je dotčen článek 7c směrnice 2012/34/EU, jsou provozovatelé infrastruktury odpovědní za řízení kapacity železniční infrastruktury a řízení železniční dopravy.

Odkazy na provozovatele infrastruktury ve všech ustanoveních týkajících se přidělování kapacity železniční infrastruktury v tomto nařízení se považují za odkazy na subjekt přidělující infrastrukturu uvedený v čl. 7a odst. 3 směrnice 2012/34/EU.

2. S cílem usnadnit poskytování účinné a efektivní kapacity železniční infrastruktury a řízení dopravy v Unii spolupracují provozovatelé infrastruktury **uvedení v čl. 55 odst. 2** v rámci Evropské sítě provozovatelů infrastruktury („ENIM“) uvedené v článku 7f směrnice 2012/34/EU a v souladu s ustanoveními o spolupráci stanovenými tímto nařízením.

3. Při plnění svých **úkolů a povinností** v souladu s [...] **tímto nařízením** provozovatelé infrastruktury:

a) optimálně a účelně využívají dostupnou kapacitu infrastruktury[...];

- b) maximalizují společenskou hodnotu služeb železniční dopravy, které umožňuje železniční infrastruktura, a to ze sociálního, hospodářského a environmentálního hlediska;
- c) zajišťují nediskriminační řízení kapacity infrastruktury a transparentní a **rovný** přístup k ní, a to i během prací na **infrastruktuře**, s cílem [...] **umožnit** spravedlivou hospodářskou soutěž a **zaručit optimální konkurenceschopnost železničních služeb**;
- d) umožňují plynulou železniční dopravu ve více než jedné síti, **zejména tím, že nákladním i osobním vlakům umožňují fungování za dobrých podmínek a snadný přejezd z jedné sítě do druhé**;
- e) zajišťují transparentnost ohledně stavu a dostupnosti kapacity železniční infrastruktury;
- f) přezkoumávají a zlepšují výkonnost železniční infrastruktury [...] v úzké spolupráci s[...] **provozními zúčastněnými stranami**;
- g) přispívají k realizaci a rozvoji jednotného evropského železničního prostoru.

Článek 3

Nestrannost provozovatele infrastruktury, pokud jde o řízení dopravy a kapacity, včetně plánování údržby

1. Provozovatelé infrastruktury vykonávají funkce řízení dopravy a kapacity, včetně plánování údržby, transparentně a nediskriminačním způsobem a osoby pověřené rozhodováním o uvedených funkcích nejsou ovlivněny žádným střetem zájmů.

1a. Provozovatelé infrastruktury v souladu s vnitrostátním právem a právem EU respektují obchodní tajemství spojené s informacemi, které jim byly poskytnuty, včetně případné anonymizace informací sdílených s jinými stranami.

2. Pokud jde o řízení dopravy, provozovatelé infrastruktury zajistí, aby železniční podniky a **provozovatelé zařízení služeb** měli v případě narušení, které se jich týká, plný a včasný přístup k relevantním informacím. Pokud provozovatel infrastruktury udělí další přístup k řízení dopravy, učiní tak v případě dotčených železničních podniků a **provozovatelů zařízení služeb** transparentně a nediskriminačním způsobem.
3. Pokud jde o řízení kapacity a dlouhodobé plánování rozsáhlé údržby, obnovy a modernizace železniční infrastruktury, provozovatel infrastruktury konzultuje v souladu s tímto nařízením žadatele ve smyslu čl. 3 bodu 19 směrnice 2012/34/EU a [...] **v co nejvyšší míře** zohlední vyjádřené obavy.

Článek 4

Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí definice uvedené v článku 3 směrnice 2012/34/EU.

Použijí se rovněž tyto definice:

- 1) „vyšší mocí“ se rozumí jakákoli nepředvídatelná [...] událost nebo situace, kterou provozovatel infrastruktury nebo železniční podnik nemohou ovlivnit, které nelze zabránit nebo ji překonat s přiměřenou předvídavostí a péčí ani vyřešit opatřeními, jež jsou pro ně z technického, finančního nebo hospodářského hlediska přiměřeně možná, která skutečně nastala a je objektivně ověřitelná a která provozovateli infrastruktury dočasně nebo trvale znemožňuje plnit jeho povinnosti v souladu s tímto nařízením nebo směrnicí 2012/34/EU nebo železničnímu podniku [...] **plnit** jeho smluvní závazky vůči provozovateli infrastruktury nebo provozovatelům infrastruktury;

- 2) „interoperabilitou“ se rozumí interoperabilita ve smyslu čl. 2 odst. 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797²¹;
- 3) „provozními [...] **zúčastněnými stranami**“ se rozumí [...] **žadatelé**, železniční [...] **podniky, provozovatelé** [...] infrastruktury, **příslušné orgány uvedené v nařízení (EU) 1370/2007, provozovatelé** [...] **zařízení** služeb a jakýkoli jiný subjekt, který se přímo podílí na provozování určité služby železniční dopravy;
- 4) „evropským koordinátorem“ se rozumí koordinátor [...] **určený podle** článku [...] **52** nařízení [...] nového nařízení o TEN-T);
- 4a) „evropskými dopravními koridory“ se rozumí koridory uvedené v článku 11 [nového nařízení o TEN-T];**
- 4b) „městskými uzly“ se rozumí městské uzly ve smyslu čl. 3 bodu 6 [nového nařízení o TEN-T];**
- 4c) „hlavní sítě“ se rozumí hlavní síť označená v příloze I [nového nařízení o TEN-T]. Pro účely čl. 55 odst. 3a se odkazem na „hlavní síť“ rozumí hlavní síť označenou v příloze IV [nového nařízení o TEN-T];**
- 4d) „rozšířenou hlavní sítí“ se rozumí rozšířená hlavní síť označená v příloze I [nového nařízení o TEN-T]. Pro účely čl. 55 odst. 3a se odkazem na „rozšířenou hlavní síť“ rozumí rozšířená hlavní síť označená v příloze IV [nového nařízení o TEN-T];**
- 5) „rámcovou dohodou“ se rozumí právně závazná všeobecná dohoda podle veřejného nebo soukromého práva stanovící práva a povinnosti žadatele a provozovatele infrastruktury, pokud jde o kapacitu infrastruktury, která má být přidělena, a poplatky, které mají být uloženy, a to na dobu delší než jedno období platnosti jízdního řádu sítě;

²¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (*Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 44*).

- 6) „souběžným přidělováním kapacity“ se rozumí proces, při němž provozovatelé infrastruktury přidělují kapacitu železniční infrastruktury v reakci na soubor žádostí o kapacitu přijatých do určitého konečného data a prostřednictvím koordinace těchto žádostí s cílem zajistit co nejlepší vytížení infrastruktury a co největší soulad s žádostmi;
- 7) zásadou „kdo dřív přijde, je dřív na řadě“ se rozumí zásada přidělování kapacity železniční infrastruktury, kdy se přednost v procesu přidělování uděluje podle chronologického pořadí žádostí o kapacitu;
- 8) „trasou vlaku“ se rozumí kapacita infrastruktury potřebná k tomu, aby určitý vlak projel mezi dvěma místy za určitou dobu, která je popsána jako přesná trasa s časovým rozvržením pro uvedený vlak, včetně místa původu a určení, času a dne nástupu a času a dne výstupu, včetně případného místa zastavení a souvisejících časů odjezdu;
- 9) „specifikací kapacity“ se rozumí právo na kapacitu, které specifikuje obchodní a provozní charakteristiky kapacity infrastruktury[...]a **kteřé má** provozovatel infrastruktury **poskytnout příslušnému žadateli** spolu s dostatečnými informacemi pro přípravu konkrétních tras vlaku, které uvedené charakteristiky respektují;
- 10) „železniční službou provozovanou ve více sítích“ se rozumí služba nákladní nebo osobní železniční dopravy, ať už vnitrostátní, nebo mezinárodní, která je provozována ve dvou nebo více sítích spravovaných různými provozovateli infrastruktury. Vlak může být spojen nebo rozdělen a jeho jednotlivé části mohou mít různá místa původu nebo určení [...];
- 11) „právem na kapacitu pro více sítí“ se rozumí souhrn práv na kapacitu umožňujících poskytování železniční služby provozované ve více sítích;
- 12) „rozdělením kapacity infrastruktury“ se rozumí přidělení podílů celkové dostupné kapacity části infrastruktury různým druhům služeb železniční dopravy a omezením kapacity v důsledku prací na infrastruktuře;
- 13) „jízdním řádem sítě“ se rozumí průběžně aktualizované údaje určující veškerý plánovaný provoz vlaků a vozového parku, který se uskutečňuje v rámci příslušné železniční infrastruktury během období platnosti jízdního řádu sítě, vyjádřené přidělenými právy na kapacitu;

14) „obdobím platnosti jízdního řádu sítě“ se rozumí časové období, během něhož je daný jízdní řád sítě platný;

14a) „procesem průběžného plánování“ se rozumí metoda přidělování kapacity alespoň službám železniční nákladní dopravy mimo lhůty ročního procesu přidělování;

15) „prací na infrastruktuře“ se rozumí [...] **zásah** do železniční infrastruktury za účelem rozvoje, údržby, obnovy a modernizace železniční infrastruktury ve smyslu čl. 3 bodů 2a), 2c), 2d) a 2e) směrnice 2012/34/EU;

16) „regulačním subjektem“ se rozumí regulační subjekt uvedený v článku 55 směrnice 2012/34/EU;

17) „událostí“ [...] **se rozumí** jakákoli událost nebo série událostí stejného původu, která způsobí narušení železniční dopravy[...];

17a) „uzlem“ se rozumí místo spojující dvě nebo více železničních tratí, z nichž žádná není podle čl. 1 odst. 3 tohoto nařízení vyloučena z oblasti působnosti článků 2 a 3 kapitoly I a kapitol II až V tohoto nařízení;

17b) „konkrétním návrhem jízdního řádu“ se rozumí systém, který během určitého časového rozpětí – jež má být obvykle v pravidelných intervalech replikováno – kombinuje trasy na úsecích a v uzlech vymezené sítě nebo její části, včetně provozu ve více sítích, přičemž v příslušných případech zohlední spojení a přepravní doby mezi službami.

KAPITOLA II

ŘÍZENÍ KAPACITY INFRASTRUKTURY

ODDÍL 1

Obecné zásady pro řízení kapacity infrastruktury

Článek 5

Řízení kapacity

1. Provozovatelé infrastruktury řídí kapacitu železniční infrastruktury prostřednictvím procesu plánování a přidělování, který se skládá ze tří fází:
 - a) strategického plánování kapacity, jak je uvedeno v oddíle 2;
 - b) plánování a přidělování kapacity infrastruktury, jak je uvedeno v oddíle 3;
 - c) přizpůsobení a nového naplánování přidělené kapacity, jak je uvedeno v oddíle 4.
2. Kromě obsahu stanoveného v příloze IV směrnice 2012/34/EU zahrnou provozovatelé infrastruktury do zprávy o síti podle článku 27 uvedené směrnice oddíl o infrastruktuře, která je k dispozici železničním podnikům, oddíl o řízení kapacity, oddíl o provozu, včetně řízení dopravy, řízení narušení a krizového řízení, a oddíl o řízení výkonnosti v souladu s přílohou IV.
3. Rozhodování o řízení kapacity podle odstavce 1, včetně vymezení a posouzení dostupnosti a přidělování práv na kapacitu, je hlavní funkcí provozovatele infrastruktury ve smyslu čl. 3 bodu 2f směrnice 2012/34/EU. Vztahují se na něj ustanovení o hlavních funkcích stanovená v uvedené směrnici.

Článek 6

Evropský rámec pro řízení kapacity

- 1.[...] **1.** Síť ENIM v souladu s ustanoveními kapitoly II do **[24 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost] po konzultaci provozních zúčastněných stran** vypracuje a přijme „evropský rámec pro řízení kapacity“[...],
- 2.[...] **jímž se stanoví** společné zásady a postupy pro řízení kapacity železniční infrastruktury a pro koordinaci mezi provozovateli infrastruktury [...] a dalšími provozními zúčastněnými stranami. **Provozovatelé infrastruktury se snaží uvedené společné zásady a postupy pro řízení kapacity železniční infrastruktury dodržovat.**
- 3.[...] **1a.** Síť ENIM do 18 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost předloží **Evropské síti železničních regulačních subjektů (dále jen „sítě ENRRB“) návrh evropského rámce pro řízení kapacity. Síť ENRRB předloží síti ENIM ve věci evropského rámce pro řízení kapacity doporučení, a to do čtyř měsíců od obdržení jejího návrhu. Síť ENIM toto doporučení při přijímání evropského rámce pro řízení kapacity v maximální míře zohlední.**
- 2.** Evropský rámec pro řízení kapacity zahrnuje alespoň prvky uvedené v příloze III a v případě potřeby se aktualizuje s ohledem na zkušenosti provozovatelů infrastruktury, železničních podniků a dalších žadatelů a na základě činnosti sítě ENIM. **Při aktualizaci evropského rámce pro řízení kapacity předloží síť ENIM síti ENRRB návrh pro účely doporučení.**
4. [...] **Při** přípravě zprávy o síti uvedené v článku 27 směrnice 2012/34/EU [...] **a v čl. 5 odst. 2** tohoto nařízení [...] **provozovatelé infrastruktury evropský rámec pro řízení kapacity v co nejvyšší míře zohlední.** Ve zprávě o síti vysvětlí důvod jakékoli odchylky od společných zásad a postupů, jež jsou v evropském rámci pro řízení kapacity stanoveny.

Článek 7

Žadatelé

1. Požadavky na přidělení kapacity infrastruktury podávají žadatelé. Za účelem využití této kapacity infrastruktury žadatelé, **kteří nejsou železničními podniky**, určí železniční podnik[...]. **Železniční podnik uzavře** s provozovatelem infrastruktury dohodu v souladu s článkem 28 směrnice 2012/34/EU. Tímto není dotčeno právo žadatelů uzavírat s provozovatelem infrastruktury rámcové dohody podle článku 31 tohoto nařízení.
2. Provozovatel infrastruktury může stanovit požadavky kladené na žadatele, aby zajistil naplnění svých oprávněných očekávání ohledně budoucích výnosů a vytížení infrastruktury. Takové požadavky musí být přiměřené, transparentní a nediskriminační. Jsou upřesněny ve zprávě o síti [...]v [...] **souladu s bodem 2) písm. c)** přílohy IV. Mohou zahrnovat pouze poskytnutí finanční záruky, která musí být úměrná zamýšlenému rozsahu činnosti žadatele, a ujištění o schopnosti podat vyhovující návrhy na přidělení kapacity infrastruktury.
3. Komise může přijmout prováděcí akty, kterými stanoví podrobnosti kritérií, jež mají být při **vymezování** [...] **požadavků uvedených v** odstavci 2 použita. Uvedené prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 72 odst. 3.

Článek 8

Řízení [...]kapacity infrastruktury

1. Provozovatelé infrastruktury zajistí, aby byla [...] kapacita infrastruktury ve všech fázích procesu řízení kapacity podle článku 5 řízena v souladu se zásadami stanovenými v článku 26 směrnice 2012/34/EU a v článku 2 tohoto nařízení.
2. Při rozhodování o [...] kapacitě **infrastruktury** provozovatelé infrastruktury zohlední strategické pokyny k vytížení kapacity infrastruktury, které **případně** poskytnou členské státy v souladu s čl. 11 odst. 3 [...], **a to aniž je dotčen čl. 11 odst. 3 pododstavec 4.**

Aniž jsou dotčena pravidla státní podpory, mohou členské státy případně přiznat provozovateli infrastruktury náhradu odpovídající ztrátám výnosů souvisejícím výhradně s [...] **dodržováním** strategických pokynů týkajících se využívání kapacity železniční infrastruktury.

3. [...] **2a.** Provozovatelé infrastruktury plánují a přidělují kapacitu [...] v **maximální míře, přičemž hledají řešení přijatelná pro dotčené žadatele a zároveň zajišťují celkové optimální využití železniční infrastruktury v dotčené síti.**

3. Provozovatelé infrastruktury řeší rozpory týkající se kapacity v maximální míře prostřednictvím mechanismu konsenzuálního řešení rozporů uvedeného v článku 36, do něhož jsou zapojeni dotčení žadatelé a jehož výsledkem je konsenzuální řešení kolidujících potřeb a žádostí o kapacitu.

4. Pokud mechanismus uvedený v odstavci 3 nevede k uspokojivému řešení kolidujících potřeb a žádostí o přidělení kapacity, provozovatelé infrastruktury [...] **řeší rozpory týkající se kapacity** prostřednictvím [...] **mechanismu formálního řešení rozporů uvedeného v článku 37.**

[...]

5. [...]
6. [...]
7. [...]

Článek 9

Informace o kapacitě infrastruktury

1. Provozovatelé infrastruktury poskytují [...] žadatelům, regulačním subjektům a **případně dalším provozním zúčastněným stranám** přesné a aktuální informace o dostupnosti kapacity infrastruktury v průběhu celého procesu řízení kapacity, včetně fáze strategického plánování uvedené v oddíle 2, během procesů plánování a přidělování uvedených v oddíle 3 a při každé změně přidělené kapacity, jak je uvedeno v oddíle 4.

Provozovatelé infrastruktury neprodleně zveřejní všechny aktualizace plánu poskytování kapacity uvedeného v článku 18 a jízdního řádu sítě uvedeného v článku 30.

2. Provozovatelé infrastruktury informace uvedené v odstavci 1 zveřejní v souladu s čl. 62 odst. 5[...].
3. Na žádost žadatelů poskytnou provozovatelé infrastruktury informace uvedené v odstavci 1 na základě konkrétních [...] **obchodních a provozních potřeb žadatelů.**

Článek 10

Omezení kapacity v důsledku prací na infrastruktuře a zhoršeného stavu infrastruktury

1. Aniž jsou dotčeny články 7, **7a** 7c a 7e směrnice 2012/34/EU, plánují provozovatelé infrastruktury práce na infrastruktuře v souladu s obchodním plánem a programy týkajícími se investic a financování uvedenými v čl. 8 odst. 3 směrnice 2012/34/EU. Pokud změny uvedených programů po přijetí obchodního plánu ovlivňují nebo mohou ovlivnit plánování prací na infrastruktuře, uvede provozovatel infrastruktury přehled takových změn a jejich pravděpodobný dopad ve zprávě o síti.
2. Při plánování prací na infrastruktuře postupuje provozovatel infrastruktury v souladu s čl. 2 odst. 3 a článkem 3.

Provozovatel infrastruktury zejména vyváženě zohlední dopad prací na infrastruktuře na vlastní správu aktiv a finanční situaci, jakož i **odhadovaný** provozní a finanční dopad na všechny dotčené žadatele.

3. Provozovatelé infrastruktury konzultují s žadateli práce na infrastruktuře v rámci mechanismů koordinace uvedených v článku 7e směrnice 2012/34/[...]EU a v případě přeshraničních služeb železniční dopravy v souladu s článkem 54 tohoto nařízení.
4. Provozovatel infrastruktury plánuje omezení kapacity vyplývající z prací na infrastruktuře, informuje o nich žadatele o a konzultuje je s nimi v dostatečném předstihu, přičemž zohlední odhadovaný dopad na železniční podniky. Za tím účelem provozovatelé infrastruktury dodržují [...] **požadavky** stanovené v příloze I oddíle 3.

4a. V případě omezení kapacity, která [...] mají zásadní dopad [...] **ve [...] smyslu oddílu 3 bodu 0 přílohy I**, mohou žadatelé požádat provozovatele infrastruktury o stanovení alternativního plánování omezení kapacity s cílem identifikovat a zvolit možnost, která vyváženě zohlední dopady na žadatele a provozovatele infrastruktury. Provozovatel infrastruktury poskytne uvedeným žadatelům orientační plánování alternativní kapacity, která je během omezení kapacity k dispozici.

Orientační plánování se vztahuje jak na dotčené úseky trati, tak na alternativní úseky trati – **jestliže takové alternativní úseky existují** – a zohlední se v kapacitním modelu uvedeném v článku 17 a v plánu poskytování kapacity uvedeném v článku 18.

5. Provozovatelé infrastruktury zohlední a zmírní dopad prací na infrastruktuře na přeshraniční dopravu. Provozovatelé infrastruktury postupují koordinovaně v souladu s článkem 53 **alespoň v souvislosti** s veškerými pracemi na infrastruktuře na **železničních tratích [...], které jsou součástí evropských dopravních koridorů** a veškerými dalšími pracemi na infrastruktuře s významným přeshraničním dopadem.

Koordinace se týká zejména optimalizace časového rozvrhu prací na infrastruktuře a poskytnutí alternativní kapacity na dotčené trati a na alternativních trasách – **jestliže takové alternativní trasy existují** – s ohledem na provozní a obchodní potřeby žadatelů.

6. Za omezení kapacity se považuje také snížení kapacity nebo výkonnosti infrastruktury pod její projektované hodnoty v důsledku zhoršení stavu aktiv, jako je snížení přípustné rychlosti nebo hmotnosti na nápravu. **Tato omezení kapacity nesmějí vést k pokutám podle článku 40. Na** tato omezení **kapacity** se vztahují informační povinnosti stanovené v článku 9.

7. Provozovatelé infrastruktury co nejdříve zveřejní informace o plánovaných dočasných omezeních kapacity, jejich dopadu na kapacitu dostupnou pro komerční účely a na alternativní kapacitu a konzultují je s žadateli.
8. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 71 za účelem změny[...];

aa) klasifikace omezení kapacity a dopadu na provoz podle bodu 0 oddílu 3 přílohy I,

a) lhůt pro zveřejnění stanovených v bodě 1 uvedeného oddílu,

b) lhůt pro koordinaci omezení kapacity stanovených v bodě 4 uvedeného oddílu;

pokud se tyto prvky ukázaly jako neúčinné nebo vedly k závažným obtížím při provádění, s cílem **více** snížit dopad omezení kapacity vyplývajících z prací na infrastruktuře na železniční dopravu a **administrativní zátěž provozovatelů infrastruktury,** a to při zohlednění plánovacích, provozních, technických a obchodních hledisek dotčených zúčastněných stran a **s přihlédnutím ke zkušenostem a stanoviskům sítě ENIM.**

Článek 10a

Odmítnutí nebo odnětí práv na kapacitu v zájmu veřejného pořádku nebo veřejné bezpečnosti

1. **Členský stát může požadovat, aby provozovatel infrastruktury odmítl žadateli udělit nebo aby žadateli odňal práva na kapacitu, pokud příslušné orgány daného členského státu shledají, že udělení těchto práv dotčenému žadateli představuje závažné riziko pro veřejný pořádek nebo veřejnou bezpečnost, včetně národní bezpečnosti a obrany tohoto členského státu. Každé takové rozhodnutí musí být řádně odůvodněné a nezbytně nutné a přiměřené sledovanému cíli.**

2. **Aniž je dotčena důvěrnost utajovaných informací, členské státy do 10 dnů od přijetí rozhodnutí na základě prvního pododstavce tohoto článku informují o přijetí takového rozhodnutí i o důvodech jeho přijetí Komisi, regulační subjekt a v případě práv na kapacitu pro více sítí další dotčené členské státy. Každé takové rozhodnutí členské státy pravidelně přezkoumávají.**
3. **V případě, že některý členský stát vyjádří k rozhodnutí přijatému jiným členským státem na základě prvního pododstavce tohoto článku připomínky, dotčené členské státy postupují koordinovaně v souladu s článkem 53a.**

ODDÍL 2

STRATEGICKÉ PLÁNOVÁNÍ KAPACITY

Článek 11

Strategické plánování kapacity

1. Strategické plánování kapacity zahrnuje všechny činnosti uvedené v člancích 12 až 25.
2. Výsledkem strategického plánování kapacity je tato posloupnost plánovacích dokumentů, které poskytují postupně se zvyšující úroveň podrobností o dostupné kapacitě:
 - a) kapacitní strategie uvedená v článku 16;
 - b) kapacitní model uvedený v článku 17;
 - c) plán poskytování kapacity uvedený v článku 18.

Obsah a harmonogram přípravy uvedených výstupů jsou uvedeny v příloze I oddílech 1 a 2.

Provozovatelé infrastruktury přijmou plánovací dokumenty jako základ pro další fázi procesu plánování.

Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 71 akty v přenesené pravomoci s cílem:

- (i) **odstranit části podrobného obsahu kapacitní strategie, kapacitního modelu a plánu poskytování kapacity uvedených v příloze I oddíle 1 a**
- (ii) doplnit [...] **lhůty v příloze I oddíle 2**

v případech, kdy se tyto prvky ukázaly jako neúčinné nebo vedly k významným obtížím při provádění, zajistit efektivní proces strategického plánování a zohlednit provozní zájmy provozovatelů infrastruktury a žadatelů, přičemž při provádění tohoto oddílu zohlední zkušenosti a **stanoviska** sítě ENIM, [...] žadatelů [...], regulačních subjektů a [...] **sítě ENRRB. Komise z přílohy I oddílu 1 nevymaže prvky odpovídající prvkům uvedeným v článcích 16 až 18.**

3. S výhradou zásady nezávislosti řízení stanovené v článku 4 směrnice 2012/34/EU mohou členské státy poskytnout provozovateli infrastruktury strategické pokyny na základě orientačních strategií rozvoje železniční infrastruktury uvedených v čl. 8 odst. 1 směrnice 2012/34/EU. [...] **Tyto pokyny musí dodržovat provozní povinnosti provozovatele infrastruktury, přičemž mu umožní optimalizovat využití sítě, a účinně koordinovat přidělení kapacity pro přeshraniční dopravu. Tyto pokyny musí být v souladu s ustanoveními tohoto nařízení. Tyto pokyny musí být poskytnuty včas tak, aby provozovatelé infrastruktury mohli dodržet lhůty stanovené v příloze I, a mohou se týkat** zejména:

- a) obecných cílů vnitrostátní železniční politiky relevantních pro strategické plánování kapacity v oblasti působnosti tohoto nařízení, **jako jsou vnitrostátní postupy pro jízdni řády;**
- b) výhledu rozvoje železniční infrastruktury s přihlédnutím k příslušným plánům a strategiím na celostátní nebo regionální úrovni a k pracovním plánům evropských dopravních koridorů uvedeným v článku [...] **[54]** [nového nařízení o TEN-T];
- c) obecných [...] pokynů týkajících se využívání kapacity železniční infrastruktury, **včetně případně politických směrů týkajících se:**

i) objemů různých druhů dopravy uvedených v článku 12, o jejichž využití provozovatelé infrastruktury usilují prostřednictvím procesu strategického plánování;

ii) provádění konkrétních návrhů jízdních řádů pro nákladní i osobní dopravu, jako je integrovaný taktový jízdní řád;

iii) rozsahu kapacity, kterou lze rezervovat prostřednictvím rámcových dohod nebo průběžného plánování;

iv) provádění pravidel pro řešení rozporů stanovených v článku 37 ze strany provozovatelů infrastruktury;

kteřé provozovatel infrastruktury [...] v **nejvyšší možné míře** zohlední při strategickém plánování kapacity, zejména ve vztahu k vysoce vytižené a přetížené infrastruktuře uvedené v článku 21, a v **procesu předběžného plánování podle článků 18 a 20;**

- d) výhledu na plánovaný rozvoj služeb železniční dopravy provozovaných v rámci závazků veřejné služby, v případě potřeby s přihlédnutím ke stanoviskům dotčených regionálních nebo místních orgánů.

Členské státy koordinují v **souladu s článkem 53a** svou činnost, aby zajistily soulad mezi příslušnými strategickými pokyny, které poskytují v souladu s tímto odstavcem, s cílem podpořit rozvoj služeb mezinárodní osobní a nákladní železniční dopravy.

Provozovatelé infrastruktury odůvodní veškeré odchylky od pokynů poskytnutých členskými státy podle písmen c) a d) tohoto odstavce.

Členské státy mohou stanovit, že prvky pokynů uvedených v písmenu c) tohoto odstavce jsou závazné.

Členské státy zveřejní strategické pokyny přijaté podle tohoto odstavce, pokud je členské státy poskytly. Strategické pokyny se zveřejňují včas, aby bylo možné připravit strategické plánování kapacity.

4. Strategické plánování kapacity nezahrnuje udělování práv na kapacitu jednotlivým žadatelům v souladu s článkem 26.

Obecné požadavky na strategické [...] plánování kapacity

1. Provozovatelé infrastruktury zohlední [...] **spravedlivým, transparentním** a nediskriminačním způsobem všechny druhy služeb železniční dopravy, pro něž mohou obdržet žádosti o kapacitu, bez ohledu na jejich objem, velikost navazujícího trhu, stabilitu mezi po sobě jdoucími jízdami řády, pravidelnost nebo četnost v rámci daného období platnosti jízdního řádu sítě.
2. Při strategickém plánování kapacity, zejména pak v kapacitním modelu uvedeném v článku 17 a v plánu poskytování kapacity uvedeném v článku 18, rozlišují provozovatelé infrastruktury alespoň mezi těmito druhy služeb železniční dopravy:
 - a) službami nákladní dopravy;
 - b) službami meziměstské osobní dopravy (dálkové);
 - c) službami městské a regionální osobní dopravy.

V případě potřeby může síť ENIM na základě zkušeností získaných při provádění tohoto nařízení [...] **a s ohledem na podporu přeshraniční soudržnosti procesu strategického plánování** stanovit podrobnější **harmonizovaný** seznam, který bude mezi jednotlivými druhy služeb železniční dopravy dále rozlišovat. [...] **Tento seznam** se zahrne do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6. **Provozovatelé infrastruktury tento seznam v nejvyšší možné míře zohlední.**

3. Při strategickém plánování kapacity, zejména pak v kapacitním modelu uvedeném v článku 17 a v plánu poskytování kapacity uvedeném v článku 18, uvedou provozovatelé infrastruktury předem plánovanou kapacitu vhodnou pro poskytování dopravních služeb provozovaných ve více sítích, **včetně přeshraničních železničních služeb. Provozovatelé infrastruktury koordinují svou činnost v souladu s článkem 53 při uvádění předem plánované kapacity vhodné pro poskytování dopravních služeb ve více sítích.**
4. Strategické plánování kapacity rovněž zohledňuje:

- a) zjištěnou strukturu a vývoj poptávky po kapacitě infrastruktury, jak byly zjištěny prostřednictvím přidělování kapacity v předchozích obdobích platnosti jízdního řádu sítě a prostřednictvím sledování trhu podle článku 15 směrnice 2012/34/EU;
- b) očekávaný vývoj dopravních potřeb a z něj vyplývající poptávku po službách železniční dopravy a kapacity infrastruktury, jak byly zjištěny na základě analýzy uvedené v článku 15 tohoto nařízení;
- c) **oznámení kapacitních potřeb ze strany žadatelů a** vstupy z konzultací [...] **provozních zúčastněných stran** v souladu s článkem 13;
- d) očekávaný nebo plánovaný rozvoj kapacity infrastruktury, zejména jak je uvedeno v orientační strategii rozvoje železniční infrastruktury podle čl. 8 odst. 1 směrnice 2012/34/EU a v obchodním plánu provozovatele infrastruktury podle čl. 8 odst. 3 směrnice 2012/34/EU;
- e) plánované práce na infrastruktuře, které by měly mít vliv na síť;
- f) charakteristiky různých trhů železniční dopravy, zejména pokud jde o:
 - i) rychlost;
 - ii) četnost;
 - iii) toleranci pro odchylky od přidělené trasy vlaku;
 - iv) možnost přetrasovat, nově naplánovat nebo nahradit služby jinými druhy dopravy v případě narušení sítě;
 - v) kolísavost poptávky po železniční dopravě a z toho vyplývající potřebu plánovat železniční služby v jiném časovém horizontu.

5. Strategické plánování kapacity odráží kapacitu přidělenou prostřednictvím rámcových dohod a průběžného plánování.

5a. Pro účely strategického plánování kapacity vypracují provozovatelé infrastruktury strategickou mapu tratí, která definuje:

a) zeměpisnou působnost kapacitní strategie uvedené v článku 16, kapacitního modelu uvedeného v článku 17 a plánu poskytování kapacity uvedeného v článku 18;

b) alternativní tratě zvažované v případě omezení kapacity uvedeného v článku 10 a v rámci pohotovostního plánování uvedeného v článku 19.

Členské státy zajistí, že se strategická mapa tras zahrne do registru infrastruktury uvedeného v článku 49 směrnice (EU) 2016/797.

6. Strategické plánování kapacity se vztahuje na **železniční** tratě, které jsou součástí hlavní **sítě** a rozšířené hlavní sítě TEN-T[...]. Provozovatelé infrastruktury, **včetně těch, kteří neřídí tratě, které jsou součástí hlavní sítě TEN-T a rozšířené hlavní sítě,** se mohou **rozhodnout, že do strategického plánování kapacity** zahrnou i další tratě a uzly sítě, kterou spravují. **V souladu se svými příslušnými strategickými pokyny uvedenými v čl. 11 odst. 3 mohou členské státy rovněž stanovit, že provozovatelé infrastruktury provádějí strategické plánování kapacity na jiných tratích a uzlech sítě spravované těmito provozovateli infrastruktury.**

Strategické plánování kapacity se provádí na dostatečně podrobné úrovni, aby bylo možné plánovat kapacitu pro konkrétní úseky sítě. Za tímto účelem je síť představována uzly a úseky, které umožňují zohlednit příslušné charakteristiky poptávky po kapacitě a poskytování kapacity.

[...] **Členské státy zajistí, že tyto** úseky [...] **jsou** uvedeny v registru infrastruktury uvedeném v článku 49 směrnice (EU) 2016/797.

7. Strategické plánování kapacity se vztahuje na období[...], **které začíná** pět let [...] **před změnou platnosti jízdního řádu, na nějž se vztahuje.** Provozovatelé infrastruktury mohou toto období prodloužit na více než pět let, zejména za účelem podpory rozvoje infrastruktury v rámci orientační strategie rozvoje železniční infrastruktury uvedené v čl. 8 odst. 1 směrnice 2012/34/EU.
8. Provozovatelé infrastruktury [...] **podle potřeby** přezkoumávají a aktualizují výsledky strategického plánování kapacity, zejména s ohledem na tyto skutečnosti:

- a) rozvoj železniční infrastruktury;
 - b) změny tržní poptávky po kapacitě infrastruktury, **mimo jiné prostřednictvím oznámení kapacitních potřeb**;
 - c) výsledky procesů přidělování uvedené v oddílech 3 a 4 **této kapitoly** v předchozích obdobích platnosti jízdního řádu sítě, včetně míry vytižení kapacity infrastruktury žadatelí;
 - d) poznatky z řízení dopravy prováděného v souladu s kapitolou III;
 - e) výsledek řízení narušení a krizového řízení prováděného v souladu s kapitolou III;
 - f) výsledky přezkumu výkonnosti v souladu s kapitolou IV.
9. Síť ENIM vypracuje a **zahrne do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6 tohoto nařízení** pokyny stanovující společné zásady, postupy a metodiky pro strategické plánování kapacity. [...]

Provozovatelé infrastruktury uvedené pokyny v maximální míře zohlední ve zprávě o síti uvedené v článku 27 směrnice 2012/34/EU. Ve zprávě o síti vysvětlí důvod jakékoli odchylky od společných zásad, postupů a metodik stanovených v pokynech.

Článek 13

Konzultace strategického plánování kapacity se zúčastněnými stranami

1. Provozovatelé infrastruktury **v rámci článku 7e směrnice 2012/34/EU** konzultují se všemi provozními zúčastněnými stranami, **včetně těch, které provozují železniční služby ve více sítích**, strategické plánování kapacity, **včetně plánovacích dokumentů uvedených v článku 16 až 18**, v souladu [...] s **časovým rozvrhem uvedeným v příloze I oddíle 2.**

2. **Pro účely této konzultace** [...] provozovatelé infrastruktury [...] v **nejvyšší možné míře zohlední zásady uvedené v evropském rámci pro řízení kapacity uvedeném v článku 6.**

Pro účely konzultace s provozními zúčastněnými stranami provozujícími železniční služby [...] **se provozovatelé infrastruktury vzájemně zkoordinují** v souladu s [...] **článkem 53 a, v případě evropských a přeshraničních záležitostí, s článkem 54.**

Článek 14

Koordinace strategického plánování kapacity mezi provozovateli infrastruktury

1. Provozovatelé infrastruktury v **příslušných případech** koordinují své činnosti související se strategickým plánováním kapacity v souladu s článkem 53.

Koordinace zajišťuje zejména:

- a) soudržnost strategického plánování v dotčených sítích, zejména pokud jde o kapacitní strategii, kapacitní model a plán poskytování kapacity, plánování prací na infrastruktuře a pohotovostní plánování;
- b) odpovídající zohlednění kapacitních potřeb pro železniční služby provozované ve více sítích, **včetně přeshraničních železničních služeb,** v kapacitní strategii, kapacitním modelu a plánu poskytování kapacity;
- c) přezkum výkonnosti strategického plánování kapacity a jeho výsledků v souladu s kapitolou IV;
- d) zapojení všech provozních zúčastněných stran, regulačních subjektů a sítě [...] ENRRB [...], evropských koordinátorů a [...] orgánů členských států a v **případě potřeby** dalších zúčastněných stran.

2. [...]

3. Provozovatelé infrastruktury zohlední veškerá doporučení přijatá sítí ENIM v souladu s [...] **článkem 54**. Pokud se provozovatelé infrastruktury doporučením neřídí, uvedou k **tomu** v plánovacích dokumentech důvody.
- 4.** Sít' ENRRB sleduje proces koordinace a jeho provádění. Informuje Komisi o svých názorech na potřebu řešit případné nedostatky procesu koordinace.

Článek 15

Analýza očekávaného vývoje trhu dopravy

1. [...] **Koordinátor sítě pravidelně provádí studii dopravního trhu ohledně rozvíjení sítě a vývoje na trhu pro přeshraniční železniční služby. Koordinátor sítě sdělí výsledky této studie členským státům, provozovatelům infrastruktury a dalším příslušným zúčastněným stranám, včetně evropských koordinátorů. Koordinátor sítě studii dopravního trhu podle potřeby přezkoumá a aktualizuje, v každém případě však nejméně jednou za pět let. Provozovatelé infrastruktury tuto studii dopravního trhu zohlední** s cílem informovat o své celkové obchodní strategii, řízení kapacity a pohotovostí a investičních rozhodnutích.[...]
2. Pro účely tohoto nařízení poskytuje [...] **studie dopravního trhu** uvedená v odstavci 1 zejména vstupy pro strategické plánování kapacity podle článku 11, pro rozdělení kapacity infrastruktury podle článku 25 a pro přidělování kapacity na základě mechanismu formálního řešení rozporů podle článku 37.

3. [...]
4. [...]
5. [...]

Článek 16

Kapacitní strategie

1. Provozovatel infrastruktury přijme kapacitní strategii, v níž stanoví svá očekávání ohledně budoucího vývoje poptávky po kapacitě a poskytování kapacity železniční infrastruktury a svou vizi, jak se uvedenému vývoji přizpůsobit.

Kapacitní strategie slouží jako [...] **základ** pro komunikaci, konzultace a koordinaci mezi provozními zúčastněnými stranami.

2. Kapacitní strategie obsahuje informace [...] **uvedené v příloze I oddíle 1.**
3. [...]

4. Provozovatel infrastruktury připraví [...] a zveřejní [...] kapacitní strategii v souladu s časovým rozvrhem [...] uvedeným v příloze I oddíle 2. **V případě neočekávaných a významných událostí provozovatel infrastruktury kapacitní strategii odpovídajícím způsobem aktualizuje.**
5. [...]

Článek 17

Kapacitní model

1. Provozovatel infrastruktury vytvoří kapacitní model, který upřesní kapacitní strategii na základě výsledků **oznámení kapacitních potřeb uvedených v čl. 12 odst. 4 písm. c)** a konzultací a koordinačních činností uvedených v článcích 13 a 14.

Kapacitní model podporuje vyvážené zohlednění potřeb kapacity různých segmentů služeb železniční dopravy a potřeb provozovatelů infrastruktury v oblasti údržby, obnovy a rozvoje (modernizace stávající a výstavby nové) [...] železniční infrastruktury. Slouží jako [...] **základ** pro komunikaci, konzultace a koordinaci strategického plánování kapacity mezi provozními zúčastněnými stranami.

2. Kapacitní model [...] **obsahuje informace uvedené v příloze I oddíle 1.** Provozovatelé infrastruktury připraví a zveřejní kapacitní model pro každé období platnosti jízdního řádu sítě a [...] aktualizují jej v souladu s [...] časovým rozvrhem uvedeným v příloze I oddíle [...] 2. **Aktualizace kapacitního modelu není povinná, pokud byl pro stejné období platnosti jízdního řádu sítě zveřejněn plán poskytování kapacity.**

3. Provozovatelé infrastruktury [...] případně **zaznamenávají a** odůvodní veškeré **podstatné** odchylky mezi kapacitním modelem a kapacitní strategií týkající se stejného období platnosti jízdního řádu sítě. [...]
4. [...]

Článek 18

Plán poskytování kapacity

1. Provozovatel infrastruktury vypracuje plán poskytování kapacity s cílem poskytnout komplexní informace o:
 - a) kapacitě infrastruktury, která je k dispozici pro přidělení žadatelům;
 - b) kapacitě infrastruktury, která není k dispozici pro přidělení.

Plán poskytování kapacity je základem pro přidělování kapacity.

Plán poskytování kapacity obsahuje informace uvedené v příloze I oddíle 1.

1a. Provozovatelé infrastruktury vypracují plán poskytování kapacity v souladu s výsledky procesu strategického plánování kapacity uvedeného v člancích 11 až 17 a podle časového rozvrhu stanoveného v příloze I oddíle 2.

2. Provozovatelé infrastruktury zveřejní plán poskytování kapacity pro každé období platnosti jízdního řádu sítě nejpozději do konečného termínu stanoveného v příloze I oddíle 2 a průběžně jej aktualizují až do konce období platnosti jízdního řádu sítě, na něž se uvedený plán vztahuje. Plán poskytování kapacity se předkládá pro každý jednotlivý den příslušného období platnosti jízdního řádu sítě.

3. Provozovatelé infrastruktury [...]

[...] případně **zaznamenávají a** odůvodní veškeré **podstatné** odchylky mezi plánem poskytování kapacity a kapacitním modelem týkající se stejného období platnosti jízdního řádu sítě.

4. Provozovatelé infrastruktury mohou v plánu poskytování kapacity uvést kapacitu infrastruktury jako předem plánovanou. Předem plánovanou kapacitou se rozumí kapacita, pro niž provozovatel infrastruktury vymezí charakteristiky a objemy kapacity, která je k dispozici pro žádosti žadatelů, stanoví pravidla pro přidělování takové kapacity a v souladu s článkem 20 vymezí postup, jakým lze o takovou kapacitu požádat. Při přidělování předem plánované kapacity se zohlední stanovené charakteristiky, pravidla a postupy přidělování. **V rámci svých strategických pokynů podle čl. 11 odst. 3 písm. c) mohou členské státy provozovatelům infrastruktury uložit povinnost předem plánovat kapacitu infrastruktury na určitých tratích a uzlech.**

5. Předem plánovaná kapacita se v plánu poskytování kapacity uvádí ve formě objektů **plánování** kapacity uvedených v článku 20, které specifikují objem a charakteristiky kapacity a které jsou spojeny s pravidly a procesy přidělování, jejichž prostřednictvím je taková kapacita zpřístupněna.

6. [...] **5a. Při předběžném plánování** kapacity [...] **provozovatelé infrastruktury** [...] **zohlední kritéria stanovená v čl. 25 odst. 2a písm. a) až f).**

[...]

7. [...]

8. [...]

[...] **Pro účely předběžného plánování kapacity provozovatelé infrastruktury zohlední** výsledky konzultací s žadateli v souladu s článkem 13 a koordinace mezi provozovateli infrastruktury v souladu s článkem 14.

9. Regulační subjekt plán poskytování kapacity analyzuje a může přijmout rozhodnutí do **30 dnů po zveřejnění konečného plánu poskytování kapacity**, kterým provozovateli infrastruktury uloží, aby plán poskytování kapacity změnil [...] v případě, že [...] **z analýzy [...] vyplývá, že tento plán není v souladu s ustanoveními tohoto nařízení nebo směrnice 2012/34/EU nebo se zásadami transparentnosti a nediskriminace.**

10. Síť ENIM přijme pokyny a zahrne je do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6, přičemž stanoví tyto prvky:
- a) prostředky pro zveřejnění plánu poskytování kapacity, včetně digitálních služeb, nástrojů, funkcí a rozhraní;
 - b) proces konzultace žadatelů ohledně plánu poskytování kapacity.

Článek 19

Pohotovostní plánování

1. Provozovatelé infrastruktury zavedou a provádějí nepřetržitý proces pohotovostního plánování, aby se připravili na narušení provozu sítě a na jiné krizové situace, které ovlivňují železniční dopravu.

Pohotovostní plánování vytváří základ pro řízení dopravy, řízení narušení a krizové řízení v souladu s článkem 42 s cílem umožnit rychlou reakci v takových situacích a minimalizovat jejich dopad na železniční dopravu.

Provozovatelé infrastruktury zaznamenávají výsledky pohotovostního plánování v pohotovostním plánu.

2. Pohotovostní plánování zahrnuje zejména:
- a) určení alternativních [...] **železničních tratí, pokud takové alternativní železniční tratě existují**, umožňujících přetrasování dopravy v případě nedostupnosti **železničních** tratí zahrnutých do hlavní a rozšířené hlavní sítě TEN-T[...], a [...] **ostatních železničních tratí a uzlů zahrnutých do dokumentů strategického plánování kapacity**;

- b) orientační plánování dostupné kapacity infrastruktury na alternativních [...] **železničních tratích** určených v souladu s písmenem a), **pokud takové alternativní železniční tratě existují**, zajišťující transparentnost ohledně dostupné kapacity infrastruktury na takových tratích a **ohledně technických charakteristik**, které lze využít v případě událostí, a zejména narušení sítě v souladu s článkem 46;
- c) vymezení pravidel a postupů pro řízení dopravy a krizové řízení, včetně sdílení informací mezi provozovateli infrastruktury, dalšími provozními zúčastněnými stranami a jinými zúčastněnými stranami, jako jsou orgány veřejné správy odpovědné za železnice nebo bezpečnost a reakci na mimořádné události, jakož i kritérií pro aktivaci těchto postupů;
- d) určení a uvedení subjektů, které je třeba uvědomit v případě závažných událostí nebo vážného narušení provozu vlaků;
- e) veškeré další přípravy nezbytné k výkonu řízení narušení a krizového řízení v souladu s článkem 42 a s evropským rámcem pro koordinaci řízení přeshraniční dopravy, řízení narušení a krizového řízení uvedeným v článku 44.
3. Provozovatelé infrastruktury zajistí soulad pohotovostního plánování se strategickým plánováním kapacity, zejména s kapacitní strategií, kapacitním modelem, plánem poskytování kapacity, a s plánováním prací na infrastruktuře podle článku 10.
4. Výsledky pohotovostního plánování, zejména určení alternativních tratí, **pokud takové alternativní železniční tratě existují**, podle odst. 2 písm. a) a orientační plánování kapacity na alternativních tratích, **pokud takové alternativní železniční tratě existují**, podle odst. 2 písm. b), se zahrnou do kapacitního modelu a do plánu poskytování kapacity.
5. [...]

Kritéria a postupy pro přidělování předem plánované kapacity a pro vymezení objektů plánování kapacity

1. Provozovatelé infrastruktury přidělují předem plánovanou kapacitu zahrnutou do plánu poskytování kapacity uvedeného v článku 18 prostřednictvím **spravedlivých**, transparentních a nediskriminačních kritérií a postupů.

Provozovatelé infrastruktury mohou seskupit objekty plánování kapacity, jako jsou předem plánované trasy vlaků při předběžném plánování kapacity pro poskytnutí konkrétního návrhu jízdního řádu, v souladu se strategickými pokyny uvedenými v čl. 11 odst. 3, jsou-li poskytovány, a s přihlédnutím k potřebám trhu vyjádřeným žadateli.

2. Objekty plánování kapacity vymezují charakteristiky a vlastnosti různých typů předem plánované kapacity, včetně kapacity dostupné pro žádosti žadatelů, kapacity vyhrazené pro práce na infrastruktuře a již přidělené kapacity. Uvedené charakteristiky a vlastnosti zahrnují všechny aspekty relevantní pro konkrétní typy předem plánované kapacity, jako je trasa, načasování, zaručená nebo požadovaná minimální rychlost, [...] **maximální délka**, technické [...] parametry a počet zahrnutých časových úseků **pro služby nákladní i osobní dopravy**.

3. Síť ENIM vypracuje společný rámec pro kritéria a postupy uvedené v odstavci 1 a zahrne jej do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6. Uvedený společný rámec vyvažuje výhody vyhrazení kapacity pro konkrétní typy služeb železniční dopravy nebo procesů přidělování s potřebou zajistit flexibilitu, aby bylo možné vyhovět při přidělování kapacity potřebám trhu. Za daným účelem společný rámec stanoví možnost zohlednit žádosti o práva na kapacitu, která nejsou v souladu s předem plánovanou kapacitou, v rámci mechanismu konsenzuálního řešení rozporů uvedeného v článku 36.

Provozovatelé infrastruktury tento společný rámec v nejvyšší možné míře zohlední.

4. Síť ENIM vypracuje a přijme [...] specifikace pro objekty plánování kapacity **uvedené v odstavci 2** ve formátu čitelném okem a ve strojově čitelném formátu. Síť ENIM zahrne tyto specifikace do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6.

[...]Provozovatelé infrastruktury tyto specifikace v nejvyšší možné míře zohlední.

Vysoce vytížená a přetížená infrastruktura

1. Provozovatelé infrastruktury neprodleně prohlásí [...] **úseky nebo uzly** infrastruktury za vysoce vytížené nebo přetížené, pokud je splněna alespoň jedna z těchto podmínek:
- a) vytížení kapacity **železniční infrastruktury** v předchozím nebo stávajícím období platnosti jízdního řádu sítě překročilo prahové hodnoty pro vysoce vytíženou nebo přetíženou infrastrukturu v referenčních obdobích stanovených v příloze II [...];
 - b) výsledky strategického plánování kapacity provedeného podle tohoto oddílu ukazují, že potřeby kapacity vyjádřené ve fázích strategického plánování kapacity převyšují kapacitu, která je k dispozici pro přidělení v daném období platnosti jízdního řádu sítě, **a to i v důsledku prací na infrastruktuře trvajících déle než 12 měsíců, což vede k omezením kapacity plánovaným v souladu s článkem 10.**

[...]

Provozovatelé infrastruktury posuzují vytížení kapacity železniční infrastruktury na základě objektivních, transparentních a vhodných postupů a metod.

Ustanovení písm. a) prvního pododstavce tohoto odstavce se nevztahuje na infrastrukturu pevného spojení v Lamanšském průlivu, jak je vymezena ve Smlouvě mezi Francií a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irsku o výstavbě a provozu pevného spojení v Lamanšském průlivu soukromými koncesionáři, podepsaná v Canterbury dne 12. února 1986, a v koncesní smlouvě mezi ministerstvem dopravy Spojeného království, ministerstvem urbanismu, bytového fondu a dopravy Francie a společnostmi The Channel Tunnel Group Limited a France-Manche S.A.

1a. Síť ENIM vypracuje společnou metodu využití kapacity železniční infrastruktury. Tato metoda se zahrne do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6. Provozovatelé infrastruktury tuto metodu v nejvyšší možné míře zohlední.

2. V prohlášení podle odstavce 1 se uvede období platnosti jízdního řádu sítě a část infrastruktury a konkrétní časová období, kterých se týká.
3. Kolidující jednotlivé žádosti o přidělení kapacity podané v **období** platnosti jízdního řádu sítě nejsou důvodem pro prohlášení části infrastruktury za vysoce vytíženou nebo přetíženou, pokud nejsou splněny podmínky stanovené v odstavci 1.
4. Pokud byla infrastruktura prohlášena za vysoce vytíženou nebo přetíženou, provede provozovatel infrastruktury analýzu kapacity v souladu s článkem 22, kromě případů, kdy **byl již proveden během pěti let, které předcházely prohlášení infrastruktury za vysoce vytíženou nebo přetíženou, nebo** je již prováděn plán na rozšíření kapacity stanovený v článku 23.
5. Pro části infrastruktury, které jsou prohlášeny za vysoce vytížené nebo přetížené, provozovatelé infrastruktury vyhrazují kapacitu v plánu poskytování kapacity uvedeném v článku 18, přičemž zohlední výsledek analýzy kapacity uvedené v článku 22.

Pro úseky nebo uzly infrastruktury, které byly prohlášeny za přetížené, může provozovatel infrastruktury stanovit zvláštní prahové kvóty pro použití čl. 27 odst. 6.

6. Pokud poplatky podle čl. 31 odst. 4 směrnice 2012/34/EU nebyly dosud uloženy nebo nedosáhly uspokojivých výsledků a infrastruktura byla prohlášena za přetíženou, použije provozovatel infrastruktury postup pro rozdělení nebo přidělení [...] kapacity infrastruktury na základě transparentních a objektivních kritérií. Uvedený postup se provádí v souladu s článkem [...] **25** tohoto nařízení a musí být spolu s použitelnými kritérii stanoven ve zprávě o síti.
7. [...] **Členské státy zajistí, že [...] uzly nebo úseky** prohlášené za vysoce vytížené nebo přetížené **jsou uvedeny** v registru infrastruktury uvedeném v článku 49 směrnice (EU) 2016/797.

8. [...]
9. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 71 akty v přenesené pravomoci za účelem změny [...] **prahových hodnot pro vytížení kapacity a referenčních období stanovených v příloze II, pokud se tyto prvky ukázaly jako neúčinné nebo vedly k významným obtížím při provádění, s cílem** zajistit účinné řízení kapacity vysoce vytížené a přetížené infrastruktury a zohlednit provozní zájmy provozovatelů infrastruktury a žadatelů, přičemž při provádění tohoto článku zohlední zkušenosti sítě ENIM, provozovatelů infrastruktury, žadatelů a dalších provozních zúčastněných stran, regulačních subjektů a sítě [...] **ENRRB**.
- 10. Komise může přezkumným postupem podle čl. 72 odst. 3 přijmout prováděcí akty, kterými stanoví hlavní zásady metody, kterou má síť ENIM vypracovat podle odstavce 1a pro využití kapacity železniční infrastruktury.**

Článek 22

Analýza kapacity v případě vysoce vytížené nebo přetížené infrastruktury

1. Provozovatel infrastruktury provede analýzu kapacity do šesti měsíců od prohlášení infrastruktury za vysoce vytíženou nebo přetíženou, **pokud nebyl během pěti let předcházejících prohlášení infrastruktury za vysoce vytíženou nebo přetíženou infrastrukturu prováděn plán na zvýšení kapacity nebo pokud již nebyl proveden.**

Analýza kapacity určí omezení kapacity infrastruktury, která znemožňují zahrnutí potřeb kapacity vyjádřených žadateli do kapacitního modelu nebo do plánu poskytování kapacity nebo která znemožňují vyhovět žádostem o přidělení kapacity infrastruktury.

Analýza kapacity zahrnuje také první orientační soubor možných opatření, která by měla být přijata v krátkodobém, střednědobém a dlouhodobém horizontu k odlehčení přetížení a zvýšení dostupnosti kapacity.

2. Analýza kapacity se zabývá charakteristikami infrastruktury, pokud jde o kapacitu, schopnosti a interoperabilitu, provozními postupy, povahou různých provozovaných dopravních služeb a vlivem všech těchto faktorů na kapacitu infrastruktury. Zvažovaná opatření zahrnují zejména přesměrování dopravních služeb, změny v časovém rozvržení dopravních služeb, změny rychlosti jízdy, harmonizaci provozních postupů a zdokonalení infrastruktury.

3. Provozovatelé infrastruktury konzultují s žadateli návrh analýzy kapacity v souladu s článkem 7e směrnice 2012/34/EU, a pokud je dotčený úsek infrastruktury součástí evropského dopravního koridoru, v souladu s článkem 54 **tohoto nařízení**.

Provozovatel infrastruktury výsledek analýzy kapacity zveřejní.[...]

4. Provozovatelé infrastruktury **v příslušných případech** zohlední výsledky jakékoli analýzy kapacity provedené podle tohoto článku v rámci strategického plánování kapacity, zejména v kapacitní strategii, v kapacitním modelu a v plánu poskytování kapacity.

Výsledky analýzy kapacity se předloží orgánům členských států pověřeným přípravou orientační strategie rozvoje železniční infrastruktury podle čl. 8 odst. 1 směrnice 2012/34/EU a evropskému koordinátorovi odpovědnému za příslušný evropský dopravní koridor.

Článek 23

Plán na rozšíření kapacity

1. Provozovatel infrastruktury vypracuje do šesti měsíců od dokončení analýzy kapacity podle článku 22 plán na rozšíření kapacity **pro úseky nebo uzly prohlášené za přetížené**.

Plán na rozšíření kapacity určí:

- a) důvody přetížení;
- b) pravděpodobný budoucí vývoj dopravy;
- c) omezení v rozvoji infrastruktury;

- d) možnosti a náklady rozšíření kapacity, včetně **organizačních opatření** **a** pravděpodobných změn poplatků za přístup.

Plán na rozšíření kapacity na základě analýzy efektivity nákladů možných opatření rovněž určí akce, které je třeba provést k rozšíření kapacity infrastruktury, včetně časového rozvrhu provádění těchto opatření.

2. Plán na rozšíření kapacity se vypracuje po konzultaci s uživateli příslušné přetížené infrastruktury podle článku 13.

[...] **Členský stát** může **rozhodnout, že tento plán** podléhá nejdříve schválení z **jeho strany**.

3. Dotčený členský stát zohlední plány na rozšíření kapacity při prodloužení orientační strategie rozvoje železniční infrastruktury uvedené v čl. 8 odst. 1 směrnice 2012/34/EU.

[...]

4. Aniž je dotčen článek 40 tohoto nařízení, provozovatel infrastruktury zastaví výběr všech poplatků za příslušnou infrastrukturu podle čl. 31 odst. 4 směrnice 2012/34/EU v jednom z těchto případů:

- a) provozovatel infrastruktury nevypracoval plán na rozšíření kapacity;
- b) provozovatel infrastruktury neplní akce určené v plánu na rozšíření kapacity.

5. Bez ohledu na odstavec 4 může provozovatel infrastruktury se souhlasem regulačního subjektu nadále vybírat poplatky v jednom z těchto případů:

- a) plán na rozšíření kapacity nemůže být proveden z důvodů, které provozovatel nemůže ovlivnit;
- b) dostupné možnosti nejsou ekonomicky nebo finančně únosné.

Článek 24

Specializovaná infrastruktura

1. Aniž je dotčen odstavec 2, považuje se kapacita infrastruktury za dostupnou pro všechny druhy dopravy slučitelné s trasou určenou k provozu v souladu se směrnicí (EU) 2016/797 a specifikacemi stanovenými v prováděcích aktech přijatých [...] **na jejím základě**.
2. Pokud existují vhodné alternativní trasy a pokud lze postupem podle článku 25 prokázat, že je to ze sociálního, hospodářského a environmentálního hlediska odůvodněné, může provozovatel infrastruktury po projednání se zúčastněnými stranami určit některou infrastrukturu pro použití specifickými druhy dopravy. V takovém případě provozovatel infrastruktury uvede toto určení v plánovacích dokumentech uvedených v čl. 11 odst. 2 a **ve zprávě o síti** vyhradí kapacitu pro stanovené druhy dopravy v plánu poskytování kapacity.

Toto určení není na překážku využití této infrastruktury jinými druhy dopravy, pokud je k dispozici volná kapacita.
3. [...] **Členské státy zajistí, že infrastruktura** určená podle odstavce 2 [...] **je** uvedena v registru infrastruktury uvedeném v článku 49 směrnice (EU) 2016/797.

Článek 25

[...] **Rozdělení kapacity infrastruktury [...] prohlášené za vysoce vytíženou nebo přetíženou**

1. Pokud je část infrastruktury v období platnosti budoucího jízdního řádu sítě prohlášena za vysoce vytíženou nebo přetíženou, provozovatel infrastruktury [...] **může rozdělit** kapacitu uvedené části infrastruktury v kapacitním modelu uvedeném v článku 17 a v plánu poskytování kapacity uvedeném v článku 18, které se vztahují k danému období platnosti jízdního řádu sítě.

2. Při rozdělování kapacity infrastruktury podle odstavce 1 postupuje provozovatel infrastruktury v souladu se **strategickými pokyny uvedenými v čl. [...]**

[...]11 odst. 3, pokud členské státy poskytly takové pokyny a stanovily, že jsou závazné,
a zohlední potřebu kapacity pro železniční služby provozované ve více sítích.

2a. S ohledem na rozdělení kapacity infrastruktury podle odstavce 1 provozovatelé infrastruktury posoudí alternativní možnosti rozdělení založené mimo jiné, s výhradou dostupnosti údajů, na těchto socioekonomických, provozních a environmentálních kritériích:

- a) provozní náklady provozovatelů a technické parametry služeb železniční dopravy a z toho vyplývající dopad na ceny pro zákazníky služeb železniční dopravy;**
- b) časové náklady pro zákazníky služeb železniční dopravy;**
- c) propojení a dostupnost pro osoby a regiony obsluhované službami železniční dopravy, včetně kvality spojení a přepravních dob pro osobní a nákladní železniční dopravu;**
- d) dopady na životní prostředí, jako jsou emise skleníkových plynů a hluk;**
- e) počet přepravovaných osob a objemu nákladu;**
- f) vytížení sítě infrastruktury.**

Při posuzování alternativních možností rozdělení provozovatelé infrastruktury zohlední postupy vypracované sítí ENIM podle odstavce 2b.

2b. Síť ENIM připraví a přijme spravedlivý, transparentní a nediskriminační postup pro posouzení alternativních možností rozdělení a zahrne jej do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6. Postupy zahrnují tyto kroky:

- a) definovat rozmezí standardních hodnot pro služby železniční dopravy jako výchozí základ pro posouzení;**

- b) navrhnout alternativní scénáře pro rozdělení kapacity dostupné pro různé druhy služeb železniční dopravy;**
- c) vyhodnotit a seřadit scénáře na základě objektivních, transparentních a nediskriminačních metodik s ohledem na socioekonomická, provozní a environmentální kritéria stanovená v odstavci 2a a umožnit zohlednění místních nebo vnitrostátních okolností na základě přijatých přístupů a empirických důkazů;**
- d) vybrat scénář s nejvyšším umístěním v pořadí na základě hodnocení uvedeného v písmenu c) a odpovídajícím způsobem změnit plán poskytování kapacity.**

ODDÍL 3

Plánování a přidělování kapacity

Článek 26

Práva na kapacitu

1. Žadatelé mohou podle veřejného nebo soukromého práva podat provozovateli infrastruktury žádost o uzavření dohody o udělení práv [...] na **kapacitu** železniční infrastruktury za poplatek, jak je stanoveno v kapitole IV oddíle 2 směrnice 2012/34/EU.

Provozovatelé infrastruktury přidělí žadatelům [...] **práva na kapacitu železniční** infrastruktury [...] v jedné z těchto forem:

- a) specifikací kapacity;
- b) tras vlaku.

Síť ENIM vymeze charakteristiky specifikací kapacity a zahrne je do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6. **Provozovatelé infrastruktury tyto vlastnosti v nejvyšší možné míře zohlední.**

2. Provozovatelé infrastruktury převedou práva na kapacitu přidělená ve formě specifikace kapacity na práva na kapacitu ve formě trasy vlaku před skutečnou jízdou vlaku v souladu s konečnými termíny stanovenými v příloze I oddílech 4, 5 a 6.

3. Práva na kapacitu ve formě trasy vlaku je možné poskytnout žadatelům nejvýše na dobu jednoho období platnosti jízdního řádu sítě. Práva na kapacitu ve formě specifikace kapacity je možné udělit na dobu delší, než je jedno období platnosti jízdního řádu sítě, v souladu s články 31 a 33.
4. Není-li v tomto nařízení stanoveno jinak, příslušná práva a povinnosti provozovatelů infrastruktury a žadatelů, pokud jde o přidělování kapacity, se stanoví smlouvou nebo [...] **vnitrostátními právními předpisy.**

5[...] 6. Jakmile je právo na kapacitu žadateli přiděleno, nesmí být příjemcem převedeno na jiný podnik nebo dopravní službu.

Jakákoli forma převodu vede k vyloučení z dalšího přidělování kapacity během stávajícího a následujícího období platnosti jízdního řádu sítě.

Využití kapacity železničním podnikem při výkonu obchodní činnosti žadatele, který není železničním podnikem, se za převod nepovažuje. Žadatel, který není železničním podnikem, informuje provozovatele infrastruktury nejméně deset dnů před využitím kapacity o tom, který železniční podnik kapacitu využije. Tyto informace musí obsahovat doklad o akceptaci ze strany železničního podniku.

7. Pokud má žadatel v úmyslu požadovat kapacitu infrastruktury s cílem provozovat osobní dopravu v členském státě, v němž je právo přístupu k železniční infrastruktuře omezeno v souladu s článkem 11 směrnice 2012/34/EU, informuje provozovatele infrastruktury a dotčené regulační subjekty nejméně 18 měsíců před tím, než vstoupí v platnost jízdní řád sítě, k němuž se žádost o kapacitu vztahuje. Aby mohly dotčené regulační subjekty posoudit potenciální hospodářský dopad na stávající smlouvy o veřejných službách, zajistí regulační subjekty, aby veškeré příslušné orgány, které uzavřely smlouvu o osobní železniční dopravě na trase vymezené ve smlouvě o veřejných službách, veškeré jiné dotčené příslušné orgány, které mají oprávnění omezit přístup podle článku 11 směrnice 2012/34/EU, a veškeré železniční podniky plnící smlouvu o veřejných službách na trase uvedené osobní dopravy byly informovány bez zbytečného odkladu a nejpozději do deseti dnů.

6. [...]

Článek 27

Metody přidělování kapacity

1. Provozovatelé infrastruktury udělují žadatelům práva na kapacitu prostřednictvím postupů přidělování uvedených v člancích 31 až 34.

Za přidělení kapacity se považuje i jakákoli změna přidělené kapacity.

4. Provozovatelé infrastruktury přidělují kapacitu infrastruktury prostřednictvím digitálních nástrojů a digitálních služeb v souladu s článkem 62 a na základě žádosti na celou cestu tam i zpět.

5. Při podávání žádosti o přidělení kapacity nebo při provádění změn přidělené kapacity postupují žadatelé a provozovatelé infrastruktury v souladu s článkem 39.

6. Provozovatel infrastruktury zruší právo na kapacitu, která byla po dobu nejméně jednoho měsíce využívána méně, než činí mezní kvóta, jež má být vymezena ve zprávě o síti, pokud to nebylo způsobeno vyšší mocí. Síť ENIM vymezí rozmezí mezních kvót a zahrne je do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6. Provozovatelé infrastruktury v nejvyšší možné míře zohlední rozmezí pro prahovou kvótu vymezenou sítí ENIM.

Regulační subjekt sleduje spravedlivé, transparentní a nediskriminační uplatňování tohoto odstavce a provádí šetření všech obdržných stížností.

6a. V souladu s kritérii a postupy uvedenými v čl. 20 odst. 1 může provozovatel infrastruktury případně odmítnout přidělení kapacity, pokud žádosti nejsou v souladu s jeho strategickým plánováním kapacity. V takovém případě vynaloží provozovatel infrastruktury maximální úsilí, aby žadateli poskytl alternativní kapacitu. Zamítnutí se žadateli oznámí neprodleně. Žadatel má právo podat stížnost u regulačního subjektu podle čl. 63 odst. 2.

6b. Provozovatelé infrastruktury alespoň každý rok informují regulační subjekt o všech obdržených žádostech o kapacitu, které neodpovídaly parametrům dostupné kapacity definovaným v plánu poskytování kapacity, bez ohledu na to, zda byly přijaty nebo zamítnuty. Na základě těchto informací může regulační subjekt vydat stanovisko, v němž může provozovateli infrastruktury doporučit změnu kapacitního modelu.

Článek 28

Přidělování práv na kapacitu pro více sítí

2[...]**0.** Žadatelé mají nárok žádat o práva na kapacitu pro více sítí **prostřednictvím procesů přidělování podle článků 31 až 34, včetně celých cest tam i zpět**, a obdržet odpovědi na tyto žádosti na jediném místě v rámci jediné operace [...], **v souladu s čl. 62 odst. 5.**

Provozovatelé infrastruktury spolupracují při přidělování kapacity pro železniční služby provozované ve více sítích, zejména pro mezinárodní železniční nákladní dopravu a mezinárodní železniční osobní dopravu.

[...]

3. [...]

4. [...]

5. [...]
6. [...]
7. [...]

Článek 28

[...]

1. Pokud provozovatel infrastruktury obdrží žádost o práva na kapacitu pro více sítí [...], koordinuje ji s ostatními dotčenými provozovateli infrastruktury v souladu s článkem 53.
2. Koordinace **uvedená v odstavci 1** zajišťuje zejména:
 - a) jmenování jediného kontaktního místa, které je pověřeno komunikací s žadatelem v souvislosti s žádostí o právo na kapacitu pro více sítí a které je žadateli oznámeno neprodleně po obdržení žádosti;
 - b) soulad práva na kapacitu pro více sítí s minimálními kritérii kvality, pokud jde o soulad mezi sítěmi a o aspekty, jako je trasování, načasování, dostupnost v různých provozních dnech a stav přidělení;
 - c) důsledné provádění procesu přidělování práv na kapacitu pro více sítí, zejména včetně mechanismu konsenzuálního řešení rozporů uvedeného v článku 36 a mechanismu formálního řešení rozporů uvedeného v článku 37;

- d) koordinaci veškerých změn přidělených práv na kapacitu pro více sítí v souladu s oddílem [...] **4 s** cílem zajistit stálou celistvost práv na kapacitu pro více sítí.

Pokud provozovatelé infrastruktury jediné kontaktní místo nejmenují, **zvolí si žadatel** provozovatele infrastruktury [...], **jenž** je odpovědný za to, že bude jednat jako jediné kontaktní místo pro dotazy týkající se konkrétní žádosti o kapacitu.

- 3.[...][...] **2a. Provozovatel infrastruktury [...] nezruší právo na kapacitu pro více sítí podle čl. 27 odst. 6 bez předchozí koordinace s ostatními dotčenými provozovateli infrastruktury.**

Pokud provozovatel infrastruktury v [...] souladu s čl. 27 odst. 6 zruší práva na kapacitu pro více sítí [...], informuje o tom regulační subjekt. Pokud zrušené právo na kapacitu pro více sítí zahrnuje přeshraniční dopravu, regulační subjekt informuje příslušné regulační subjekty a síť ENRRB.

4. [...]

5. Síť ENIM vymezí podrobné postupy a metody pro [...] **prosazování jednotného uplatňování** tohoto článku a minimální požadavky na kvalitu uvedené v odst. 2 písm. b) a zahrne je do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6.

Provozovatelé infrastruktury tyto postupy a metody v nejvyšší možné míře zohlední.

Článek 29

Spolupráce při přidělování kapacity železniční infrastruktury a zařízení služeb

1. [...] ²²[...]

²² [...]

1. **Provozovatelé infrastruktury a provozovatelé zařízení služeb, kteří nabízejí služby nezbytné pro provozování služby železniční dopravy a jejichž zařízení služeb jsou součástí transevropské dopravní sítě uvedené v příloze II [nového nařízení o TEN-T], včetně těch, která se nacházejí v městských uzlech ve smyslu čl. 3 písm. f) uvedeného nařízení, spolupracují s cílem zajistit v případě potřeby, aby přidělování kapacity v infrastruktuře a v zařízeních služeb bylo konzistentní.**
2. Provozovatelé infrastruktury uvedou ve zprávě o síti seznam zařízení služeb uvedených v odstavci 1.
3. Provozovatelé infrastruktury zajistí, aby žadatelé mohli na jediném místě a v rámci jediné operace požádat o práva na kapacitu železniční infrastruktury a zařízení služeb uvedených v odstavci 1.
4. Pro účely odstavce 3 koordinují provozovatelé infrastruktury a [...] provozovatelé **zařízení služeb** kapacitu a poskytují práva na kapacitu včetně kapacity v zařízení [...] **služeb**, jež splňuje požadavky žadatele, nebo se snaží poskytnout přijatelnou alternativu.
5. Provozovatelé zařízení služeb podle odstavce 1 zpřístupní provozovateli infrastruktury v reálném čase informace [...] o dostupné kapacitě v digitálním formátu v souladu s čl. 62 **odst. 5 a v souladu s časovými rozvrhy v příloze I.**
6. [...]

7. [...]

6. Tento článek se nevztahuje na provozovatele zařízení služeb, kteří využívají výjimku podle článku 2 prováděcího nařízení 2017/2177.

Článek 30

Jízdní řád sítě

1. Provozovatelé infrastruktury [...] **zveřejní** nový jízdní řád sítě před začátkem každého období platnosti jízdního řádu sítě.[...]

Provozovatelé infrastruktury zahájí přípravu jízdního řádu sítě při přidělování kapacity prostřednictvím ročního procesu přidělování podle článku 32, přičemž zohlední práva na kapacitu přidělená prostřednictvím rámcových dohod podle článku 31 a prostřednictvím procesu průběžného plánování podle článku 33.

2. Provozovatelé infrastruktury [...] **zajistí, aby byl jízdní řád sítě** až do konce období platnosti jízdního řádu sítě **aktuální**, přičemž zohlední kapacitu přidělenou prostřednictvím procesu průběžného plánování podle článku 33, kapacitu přidělenou prostřednictvím procesu ad hoc podle článku 34, změny práv na kapacitu podle článku 39 a nové naplánování v souvislosti s řízením narušení a krizovým řízením podle článku 41.

Článek 31

Přidělování kapacity prostřednictvím rámcových dohod

1. Žadatel má právo požádat o kapacitu infrastruktury na časové období přesahující jedno období platnosti jízdního řádu sítě.

1a. Provozovatelé infrastruktury v plánovacích dokumentech strategického plánování kapacity uvedou kapacitu, kterou plánují vyhradit pro přidělení prostřednictvím rámcových dohod. Aniž jsou dotčeny články 101, 102 a 106 Smlouvy o fungování EU, **kapacitu vyhrazenou v uvedených plánovacích dokumentech pro rámcové dohody přidělí** provozovatel infrastruktury [...] **žadatelům prostřednictvím** těchto [...] dohod [...], při dodržení odstavců 3 a 4. **To nebrání provozovateli infrastruktury v přidělování požadované kapacity prostřednictvím rámcových dohod v případech, kdy tato kapacita není vyhrazena v plánovacích dokumentech, při dodržení odstavce 4.**

1b. Pokud se rámcové dohody týkají více než jedné sítě, mohou být uzavřeny mezi několika provozovateli infrastruktury a žadatelem.

Rámcové dohody upřesňují práva na kapacitu udělená ve formě specifikace kapacity podle čl. 26 odst. 1 písm. a). Nesmí zahrnovat práva na kapacitu ve formě trasy vlaku.

Členské státy mohou vyžadovat předchozí schválení rámcových dohod regulačním subjektem. **V případě rámcových dohod týkajících se přeshraniční dopravy koordinují relevantní regulační subjekty.**

2. Žadatel, který je stranou rámcové dohody, požádá o převod specifikací kapacity obsažených v rámcové dohodě na odpovídající trasu vlaku v souladu s uvedenou dohodou. **Tento převod se provádí v souladu s čl. 26 odst. 2.**

3. Provozovatelé infrastruktury [...] **zajistí, aby** rámcové dohody [...] **byly** v souladu s plánovacími dokumenty strategického plánování kapacity podle čl. 11 odst. 2 [...]), **jsou-li k dispozici, a se strategickými pokyny podle čl. 11 odst. 3, pokud členské státy takové pokyny vydaly a pokud stanovily, že jsou závazné.**

Sousedící provozovatelé **infrastruktury** [...] **koordinují své strategické plánování kapacity ohledně podílu** kapacity [...] **dostupné** pro [...] **přeshraniční** rámcové dohody [...].

4. Rámcové dohody nesmějí vylučovat z užívání příslušné infrastruktury jiné žadatele nebo dopravní služby. Za tímto účelem provozovatelé infrastruktury stanoví maximální podíly celkové kapacity, které lze přidělit prostřednictvím rámcových dohod, a zahrnou je do zprávy o síti.
5. Podmínky rámcových dohod musí být možné změnit za účelem umožnění lepšího využití železniční infrastruktury[...]. **Tyto změny se nepovažují za změny práv na kapacitu, na něž se vztahuje sankce podle článku 40. Na jiné změny práv na kapacitu přidělených prostřednictvím rámcových dohod se sankce v souladu s článkem 40 vztahuje.**
6. [...]
7. Rámcové dohody se v zásadě vztahují na období uvedené v oddíle 5 přílohy I. Provozovatel infrastruktury může ve zvláštních případech souhlasit s kratším nebo delším obdobím. Každou dobu delší než dobu uvedenou [...] v příloze I **oddíle** 5 je nutno zdůvodnit požadavkem na účelové investice nových účastníků trhu nebo podstatnou novostí služby [...], **včetně podstatného zvýšení kvality služby.**
8. Pro služby využívající specializovanou infrastrukturu uvedenou v článku 24, která vyžaduje významné a dlouhodobé investice, mohou být po řádném zdůvodnění žadatelem rámcové dohody uzavřeny na dobu patnácti let. Jakákoli doba delší než patnáct let může být dohodnuta pouze výjimečně, zejména v případě rozsáhlých dlouhodobých investic, a pokud se na tyto investice vztahují smluvní závazky, včetně víceletého plánu odpisů.
9. Provozovatelé infrastruktury zahrnou kapacitu přidělenou prostřednictvím rámcových dohod do kapacitního modelu uvedeného v článku 17 a do plánu poskytování kapacity uvedeného v článku 18.
10. Základní aspekty jednotlivých rámcových dohod se zpřístupní všem zúčastněným osobám při dodržení obchodního tajemství.
11. Na základě zkušeností regulačních subjektů, příslušných orgánů [...], železničních podniků, **provozovatelů infrastruktury** a [...] síť ENRRB může Komise přijmout [...] prováděcí [...] **akty**, v nichž stanoví [...] **podrobná pravidla týkající se** postupu [...] **pro uzavírání rámcových dohod, formy a obsahu těchto dohod** s cílem [...] **zajistit** jednotné

uplatňování tohoto článku[...]. Uvedené prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 72 odst. 3.

Článek 32

Přidělování kapacity prostřednictvím ročního procesu přidělování

1. Provozovatel infrastruktury stanoví [...] jízdní řád sítě **podle článku 30** pro dané období platnosti jízdního řádu sítě na základě:
 - a) žádostí o práva na kapacitu obdržených v rámci ročního procesu přidělování;
 - b) práv na kapacitu vztahujících se k danému období platnosti jízdního řádu sítě a udělených prostřednictvím rámcových dohod v souladu s článkem 31;
 - c) práv na kapacitu vztahujících se k danému období platnosti jízdního řádu sítě a udělených prostřednictvím procesu průběžného plánování v souladu s článkem 33.
2. Provozovatel infrastruktury přiděluje kapacitu prostřednictvím souběžného přidělování kapacity s cílem uspokojit v co největší míře všechny žádosti o kapacitu infrastruktury uvedené v odstavci 1, s výhradou [...] **odstavce 6** a [...] **čl. 27 odst. 6a**. Provozovatel infrastruktury v co největší míře přihlédne ke všem překážkám, kterým žadatelé čelí, včetně ekonomického dopadu na jejich obchodní činnost.
3. [...]
4. [...]

5. [...]
6. Práva na kapacitu udělená prostřednictvím ročního procesu přidělování mohou zahrnovat:
 - a) trasy vlaků;
 - b) specifikace kapacity.

Provozovatelé infrastruktury převedou práva na kapacitu udělená ve formě specifikací kapacity na trasy vlaků v souladu s přílohou I oddílem 4.

7. Provozovatel infrastruktury dodržuje časový rozvrh procesu přidělování stanovený v příloze I oddíle 4.
8. [...]
9. [...]
10. Provozovatel infrastruktury projedná návrh jízdního řádu sítě se zúčastněnými stranami. Mezi zúčastněné strany patří všichni, kdo požádali o kapacitu infrastruktury, a ostatní osoby, které si přejí získat příležitost vyjádřit se k tomu, jak může jízdní řád sítě ovlivnit jejich schopnost provozovat železniční dopravu v období platnosti jízdního řádu sítě.

11. Provozovatel infrastruktury přijme vhodná opatření, aby vyřídil všechny vyjádřené připomínky.

Článek 33

Přidělování kapacity prostřednictvím procesu průběžného plánování

1. Provozovatelé infrastruktury přidělí kapacitu prostřednictvím procesu průběžného plánování **alespoň službám železniční nákladní dopravy** v souladu s konečnými termíny stanovenými v [...] příloze I **oddíle** 6. Provozovatelé infrastruktury si pro tento účel vyhradí kapacitu v plánu poskytování kapacity uvedeném v článku 18.

Aniž jsou dotčeny články 101, 102 a 106 Smlouvy o fungování EU, kapacitu vyhrazenou v plánovacích dokumentech pro průběžné plánování přidělí provozovatel infrastruktury žadatelům prostřednictvím procesu průběžného plánování. To nebrání provozovateli infrastruktury v přidělování požadované kapacity prostřednictvím průběžného plánování v případech, kdy tato kapacita není vyhrazena v plánovacích dokumentech. Proces průběžného plánování nesmí z užívání relevantní infrastruktury vylučovat jiné žadatele nebo dopravní služby.

2. Práva na kapacitu udělená prostřednictvím procesu průběžného plánování mohou zahrnovat:
- a) trasy vlaků nebo specifikace kapacity pro všechny provozní dny během období platnosti jízdního řádu sítě, které zahrnuje první provozní den uvedený v žádosti;
 - b) specifikace kapacity pro všechny provozní dny přesahující období platnosti jízdního řádu sítě, které zahrnuje první den uvedený v žádosti, na maximální období uvedené v [...] příloze I **oddíle** 6.

Provozovatelé infrastruktury převedou práva na kapacitu udělená ve formě specifikací kapacity na trasy vlaků v souladu s přílohou I oddílem 6.

- 2a. Provozovatelé infrastruktury a žadatelé mohou společně rozhodnout o změně specifikací kapacity udělených prostřednictvím procesu průběžného plánování s cílem umožnit lepší využívání železniční infrastruktury. Tyto změny se nepovažují za změny práv na kapacitu, na něž se vztahuje sankce podle článku 40. Na jiné změny práv**

na kapacitu přidělených prostřednictvím procesu průběžného plánování se sankce v souladu s článkem 40 vztahuje.

3. Aniž je dotčen článek 18, přidělí provozovatelé infrastruktury kapacitu vyhrazenou pro proces průběžného plánování [...] na základě zásady [...] **„kdo dřív přijde, je dřív na řadě“**.
4. [...]
5. [...]
6. Provozovatel infrastruktury na základě oznámení regulačnímu subjektu [...] zamítne žádosti v rámci průběžného plánování, pokud [...] splňují charakteristiky kapacity, která se obvykle přiděluje prostřednictvím rámcových dohod podle článku 31. Regulační subjekt o takových [...] **zamítnutích** informuje síť ENRRB a zajistí důsledné uplatňování tohoto odstavce.

Článek 34

Přidělování kapacity prostřednictvím procesu ad hoc

1. Provozovatel infrastruktury neprodleně, nejpozději však ve lhůtách stanovených v příloze I oddíle 7 odpoví na žádosti ad hoc o přidělení kapacity infrastruktury podané kdykoli během období platnosti jízdního řádu sítě. Informace o využitelné zbývající kapacitě jsou v souladu s článkem 9 dostupné všem žadatelům, kteří mají zájem tuto kapacitu využívat.

Práva na kapacitu udělená prostřednictvím procesu ad hoc mají formu tras vlaků.

2. Přidělování kapacity infrastruktury v reakci na žádosti ad hoc se řídí zásadou „kdo dřív přijde, je dřív na řadě“.

Článek 35

Plánování omezení kapacity v důsledku prací na infrastruktuře

1. [...] **0a. Při plánování** prací [...] na infrastruktuře v [...] **souladu s tímto** článkem [...] **se provozovatelé infrastruktury řídí časovým rozvrhem a požadavky uvedenými v příloze I oddíle 3.**
- 2[...] **0b.** Při plánování prací na infrastruktuře provozovatelé infrastruktury co nejvíce omezí dopad na předem plánovanou kapacitu zahrnutou v kapacitním modelu nebo v plánu poskytování kapacity.
- 3.[...][...]**1. Provozovatelé infrastruktury co nejdříve naplánují** omezení kapacity v důsledku prací na infrastruktuře [...], **které nejsou zahrnuty v plánu poskytování** kapacity [...] uvedeném v článku [...] **18.**
4. Pokud plánování omezení kapacity v důsledku prací na infrastruktuře vyžaduje změnu přiděleného práva na kapacitu ve smyslu článku 39, učiní provozovatel infrastruktury vše pro to, aby dotčeným žadatelům poskytl alternativní kapacitu [...], **která danému železničnímu podniku umožní provozovat dotčené služby.**

Za tím účelem informuje provozovatel infrastruktury všechny dotčené žadatele o zamýšlené změně dotčených práv na kapacitu. Nabídne dotčeným žadatelům práva na alternativní kapacitu nebo zahájí koordinaci s dotčenými žadateli s cílem dohodnout se na právech na alternativní kapacitu.

5. [...]

6. Provozovatelé infrastruktury zahrnou [...] do kapacitního modelu [...] **nebo** do plánu poskytování kapacity [...] omezení kapacity v důsledku prací na infrastruktuře **co nejdříve poté, co byla naplánována, bez ohledu** na okamžik jejich plánování.

Článek 36

Mechanismus konsenzuálního řešení rozporů a koordinace žádostí

1. Pokud se v rámci souběžného přidělování kapacity provozovatel infrastruktury setká s rozporů mezi různými žádostmi o přidělení kapacity infrastruktury, pokusí se zajistit co nejlepší soulad všech požadavků prostřednictvím koordinace žádostí.
2. Pokud vznikne situace vyžadující koordinaci, **pokusí se** provozovatel infrastruktury **uspokojit všechny žádosti prostřednictvím koordinace a má** právo navrhnout v přiměřené míře kapacitu infrastruktury lišící se od požadované. Provozovatel infrastruktury vymezení použitelnou míru ve své zprávě o síti. Síť ENIM stanoví k vymezení uvedené míry pokyny a zahrne je do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6.
3. Provozovatel infrastruktury se pokusí formou konzultací s příslušnými žadateli vyřešit všechny případné rozpory. Uvedené konzultace vycházejí z následujících informací, jež se poskytnou v přiměřené lhůtě, bezplatně a v elektronické podobě:
 - a) tras vlaků požadovaných všemi ostatními žadateli na týchž tratích;
 - b) tras vlaků předběžně přidělených všem ostatním žadatelům na týchž tratích;
 - c) alternativních tras vlaků navržených pro příslušné trati v souladu s odstavcem 2;
 - d) veškerých podrobností o kritériích použitých v procesu přidělování kapacity.

Aniž je dotčen [...] čl. 3 odst. **1a** a se souhlasem všech žadatelů může provozovatel infrastruktury navázat kontakt mezi všemi žadateli, kteří se potenciálně podílejí na řešení rozporů, aby usnadnil koordinaci žádostí.

4. Zásady, jimiž se řídí koordinace **kolidujících** žádostí o kapacitu pro vnitrostátní služby železniční dopravy, se stanoví ve zprávě o síti.
5. [...]
6. [...]
7. V případě **konfliktu týkajícího se alespoň jedné žádosti** o kapacitu pro více sítí [...] se mechanismus konsenzuálního řešení rozporů stanovený v odstavcích 1, 2 a 3 provádí v souladu s článkem 53 a je do něj zapojen koordinátor sítě.
8. Síť ENIM připraví pokyny pro mechanismus konsenzuálního řešení rozporů pro [...] **konflikty týkající se alespoň jedné žádosti o kapacitu pro více sítí a zahrne je do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6. Provozovatelé infrastruktury tyto pokyny v nejvyšší možné míře zohlední.**

Článek 37

Formální mechanismus řešení rozporů [...]

1. Pokud konsenzuální mechanismy řešení rozporů podle článku 36 konflikt týkající se kapacity nevyřešily, [...] **provozovatel infrastruktury upřednostní žádosti, které jsou v souladu s předem plánovanou kapacitou vymezenou v plánu poskytování kapacity podle článku 18. Provozovatel infrastruktury proto může žádosti, které nejsou v souladu s plánem poskytování kapacity, buď přijmout, nebo zamítnout.**

Při přijímání žádostí, které nejsou v souladu s plánem poskytování kapacity, se provozovatel infrastruktury snaží zachovat celkovou rovnováhu mezi prvky plánu poskytování kapacity uvedenými v příloze I oddíle 1.

Při zamítnutí žádostí, které nejsou v souladu s plánem poskytování kapacity, provozovatel infrastruktury neprodleně informuje dotčeného žadatele o svém záměru žádost zamítnout. V takovém případě vynaloží provozovatel infrastruktury maximální úsilí, aby žadateli poskytl alternativní kapacitu. Žadatel má právo podat stížnost u regulačního subjektu v souladu s čl. 56 odst. 9 směrnice 2012/34/EU.

1a. Provozovatelé infrastruktury vyřeší rozpory, které nebyly vyřešeny v souladu s odstavcem 1, spravedlivým, transparentním a nediskriminačním postupem v souladu se strategickými pokyny podle čl. 11 odst. 3, pokud členské státy takové pokyny poskytly a stanovily, že jsou závazné.

Pokud uplatnění uvedených pokynů neumožňuje rozpor vyřešit, provozovatelé infrastruktury rozpory vyřeší spravedlivým, transparentním a nediskriminačním postupem s ohledem na postup stanovený sítí ENIM podle odstavce 1b.

1b. Síť ENIM vypracuje a přijme postupy uvedené v odstavci 1a a zahrne je do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6. Uvedené postupy zahrnují tyto kroky:

0) definovat rozmezí standardních hodnot pro železniční dopravu jako výchozí základ pro posouzení;

a) navrhnout alternativní scénáře pro přidělení dostupné kapacity pro různé druhy služeb železniční dopravy, které by pokud možno zahrnovaly poskytnutí alternativní kapacity na jiných trasách nebo alternativní časové rozvržení se srovnatelnými charakteristikami;

b) vyhodnotit a seřadit scénáře uvedené v písmenu a) na základě objektivních, transparentních a nediskriminačních metodik s ohledem na socioekonomická, provozní a environmentální kritéria stanovená v odstavci 1c a umožnit zohlednění místních nebo vnitrostátních okolností na základě přijatých přístupů a empirických důkazů;

c) vybrat scénář s nejvyšším umístěním v pořadí na základě hodnocení uvedeného v písmenu b) a odpovídajícím způsobem změnit plán poskytování kapacity.

1c. Postupy stanovené sítí ENIM podle odstavce 1b posoudí alternativní možnosti využití kapacity infrastruktury, mimo jiné na základě těchto socioekonomických, provozních a environmentálních kritérií, s výhradou dostupnosti údajů uvedených v odst. 1b písm. 0):

a) provozních nákladů provozovatelů a technických parametrů služeb železniční dopravy a z toho vyplývajícího dopadu na ceny pro zákazníky služeb železniční dopravy;

b) časových nákladů pro zákazníky služeb železniční dopravy;

c) propojení a dostupnosti pro osoby a regiony obsluhované službami železniční dopravy, včetně kvality spojení a dob pro přestup u osobní a pro překládku u nákladní železniční dopravy;

d) dopadů na životní prostředí, jako jsou emise skleníkových plynů a hluk;

e) počtu přepravovaných osob a objemu nákladu;

f) technických parametrů pro efektivní využívání infrastruktury, jako je homogenita dopravy, délka vlaku nebo frekvence provozu.

2. V rámci [...] mechanismu formálního řešení rozporů se žádosti o práva na kapacitu pro více sítí zohledňují v plném rozsahu. Pokud se v souladu s [...] odst. 1b písm. b) použijí jiné vnitrostátní parametry, použijí se uvedené parametry pro příslušné úseky.

3. V případě kolidujících žádostí o kapacitu zahrnujících služby železniční dopravy s podobnými charakteristikami a socioekonomickým profilem přidělí provozovatel infrastruktury kapacitu [...] způsobem, který umožní přístup co největšímu počtu žadatelů. [...] Provozovatelé infrastruktury mohou za tímto účelem přidělit kapacitu na základě aukce. Metoda přidělování kapacity uplatněná na základě tohoto odstavce [...] podléhá předchozímu schválení regulačním subjektem.

Časový rozvrh procesů přidělování kapacity

1. **Pro účely provádění článků 31 až 34** dodržují [...] provozovatel infrastruktury a žadatelé časový rozvrh procesů přidělování kapacity stanovený v příloze I oddílech 4, 5, 6 a 7.
2. Provozovatelé infrastruktury mohou rozhodnout o lhůtách a konečných termínech pro časový rozvrh přidělování kapacity, které se liší od lhůt a konečných termínů uvedených v tomto nařízení a v příloze VI bodě 2 písm. b) směrnice 2012/34/EU, pokud [...]:
 - vytvoření tras mezinárodních vlaků ve spolupráci s provozovateli infrastruktury třetích zemí v síti, jejíž rozchod koleje se liší od hlavní železniční sítě v Unii, má významný dopad na časový rozvrh přidělování kapacity obecně [...]; nebo
 - vytvoření tras mezinárodních vlaků ve spolupráci s provozovateli infrastruktury jiných třetích zemí má významný dopad na časový rozvrh přidělování kapacity obecně za předpokladu, že nemá dopad na procesy přidělování kapacity jiných provozovatelů infrastruktury v Unii, jichž se tyto trasy mezinárodních vlaků netýkají.
3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 71 za účelem změny **konečných termínů a dob trvání stanovených v příloze I oddílech 4, 5, 6 a 7 [...], a v rámci omezení rámce stanoveného v článcích 31 až 34, úpravy milníků a lhůt stanovených v uvedených článcích, pokud se uvedené prvky ukázaly jako neefektivní nebo se staly příčinou závažných obtíží při provádění, s ohledem na zkušenosti provozovatelů infrastruktury a žadatelů, a to za účelem racionalizace procesů přidělování kapacity,** zajištění efektivního procesu přidělování a uspokojení plánovacích, provozních, technických a obchodních zájmů dotčených zúčastněných stran v souvislosti s plánováním a přidělováním kapacity.

ODDÍL 4

Přizpůsobení a nové naplánování

Článek 39

Změny práv na kapacitu po přidělení

1. Provozovatelé infrastruktury mohou z vlastního podnětu změnit práva na kapacitu přidělená žadateli pouze v souladu s tímto nařízením. Žadatelé mohou požádat o změnu přidělené kapacity kdykoli. [...]

V případě změn přidělených práv na kapacitu se použije článek 40. Provozovatelé infrastruktury neprodleně aktualizují jízdní řád sítě uvedený v článku 30.

2. Provozovatelé infrastruktury [...] v souladu se **zásadami** stanovenými v čl. 2 odst. 3 změny práv na kapacitu po přidělení v co největší míře omezí. **Po přidělení práv žadatelé rovněž v co největší míře omezí své žádosti o jejich změnu.**
3. Změny práv na kapacitu zahrnují případy, kdy provozovatel infrastruktury nemůže umožnit jízdu vlaku v souladu s přiděleným právem na kapacitu a má dostatek času nabídnout žadateli právo na alternativní kapacitu poté, co žadatele informoval o potřebě změny.

3aa. Zrušení práv na kapacitu se rovněž považuje za specifický typ změny.

- 3a. V případě změny práv na kapacitu** [...] mohou provozovatelé infrastruktury [...] **uplatnit kratší** lhůty pro přidělení [...] **těchto** práv [...] **ve srovnání se** [...] **lhůtami uvedenými v příloze I oddíle 8.** Provozovatelé infrastruktury uvedou ve zprávě o síti informace o době potřebné k vytvoření trasy vlaku. [...]

4. Pravidla a postupy, které **provozovatel infrastruktury** použije v případě změny práva na kapacitu, zohledňují dopad změny práva na kapacitu na žadatele z provozního a obchodního hlediska. Za tímto účelem **provozovatelé infrastruktury kategorizují** změny [...] na základě jejich dopadu [...] **a identifikují kategorie změn, které mají zásadní dopad s ohledem na postupy přijaté sítí ENIM na základě** odstavce 8 [...].

5. V případě změny práva na kapacitu pro více sítí vynaloží příslušní provozovatelé infrastruktury veškeré přiměřené úsilí, aby zajistili soulad mezi právy na kapacitu pro celou jízdu vlaku.

Provozovatel infrastruktury, který provádí změnu práva na kapacitu pro více sítí, [...] koordinuje přidělení práva na alternativní kapacitu pro více sítí s ostatními dotčenými provozovateli infrastruktury a informuje žadatele a všechny dotčené strany o výsledku koordinace. Uvedeným výsledkem může být buď přidělení práva na alternativní kapacitu pro více sítí, nebo informace, že žádné právo na alternativní kapacitu není k dispozici.

6. [...]

7. Pokud provozovatel infrastruktury změní udělené právo na kapacitu, neprodleně o tom informuje žadatele a dotčený železniční podnik.

Provozovatel infrastruktury nabídne žadateli práva na alternativní kapacitu v konečných termínech stanovených v příloze I oddíle 8. Pokud to není možné, poskytne provozovatel infrastruktury žadateli příslušné informace, které mu umožní podat novou žádost o kapacitu infrastruktury. Uvedené informace případně odkazují na plán poskytování kapacity uvedený v článku 18 a na pohotovostní plánování uvedené v článku 19.

8. Síť ENIM připraví a přijme [...] **jednotné** postupy pro správu změn práv na kapacitu po přidělení a zahrne je do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6.

[...] **Tyto** postupy **stanoví kritéria pro** rozlišování mezi změnami [...] **podle jejich** dopadu na žadatele a železniční podniky z obchodního a provozního hlediska [...], **včetně** kritérií [...] pro kategorizaci [...] **změn, které mají zásadní dopad** [...].

9. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 71 akty v přenesené pravomoci za účelem změny **dob trvání uvedených v příloze I oddíle 8 [...]** s cílem zajistit efektivní procesy přizpůsobení a nového naplánování s ohledem na plánovací, provozní, technická a obchodní hlediska dotčených zúčastněných stran. **Komise přitom zohlední zkušenosti provozovatelů infrastruktury a žadatelů.**

Článek 40

[.../ Pokuta za změny práv na kapacitu

1. Pokud provozovatel infrastruktury nebo žadatel [...] [...] **nesplní své** závazky týkající se přiděleného práva na kapacitu a pokud to má za následek změnu, která je kategorizována jako zásadní v souladu s čl. 39 **odst. 4**, [...] zaplatí druhé straně **pokutu**.

Pro účely tohoto článku se nevyužití přiděleného práva na kapacitu ze strany železničních podniků považuje za rovnocenné zrušení po době odjezdu dotčeného vlaku.

2. [...] **Pokuta** uvedená v odstavci 1 není splatná v případě vyšší moci. **V případě práv na kapacitu pro více sítí se zrušení z důvodu vyšší moci v jedné síti považuje za zrušení z důvodu vyšší moci pro práva na kapacitu na celé trase, na niž se vztahují.**

2a. Pokud provozovatel infrastruktury v souladu s články 10 a 35 naplánuje a stanoví omezení kapacity spadající do oblasti působnosti přílohy I oddílu 3 a dodrží časový rozvrh a požadavky v něm stanovené, pokuta podle odstavce 1 není splatná.

2b. Pokud provozovatel infrastruktury odejme práva na kapacitu v souladu s opatřeními přijatými členskými státy v souladu s článkem 10a, pokuta podle odstavce 1 není splatná.

3. Provozovatelé infrastruktury zahrnou do své zprávy o síti podmínky, které vedou k uložení pokuty, s ohledem na pokyny přijaté sítí ENIM podle druhého pododstavce tohoto odstavce.

3.[...] Po konzultaci s **žadatelem** a sítí ENRRB může síť ENIM [...] **přijmout pokyny pro definici jednotných** podmínek [...] **pro uložení pokuty** s ohledem na pravidla a **postupy** [...] **podle** čl. 39 odst. 4 a 8. Síť ENIM zahrne tyto [...] **pokyny** do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6. Síť ENRRB k [...] **uvedeným pokynům** vymezeným sítí ENIM zveřejní stanovisko.

4. Po schválení regulačním subjektem stanoví provozovatelé infrastruktury ve zprávě o síti výši [...] **pokuty**, kterou mají zaplatit žadatelé.

Na návrh provozovatele infrastruktury a po konzultaci s žadatelem [...] stanoví regulační subjekt výši [...] **pokuty**, kterou má zaplatit provozovatel infrastruktury. Provozovatel infrastruktury uvedené informace zveřejní ve zprávě o síti.

Výše [...] **pokuty** je taková, aby provozovatele infrastruktury a žadatele účinně motivovala k dodržování plánovaného využití kapacity a minimalizaci narušení provozu. Tato výše je přiměřená a nediskriminační.

[...]Uvedená výše zohledňuje zejména pravidla a **postupy podle**[...] čl. 39 odst. 4 a 8 [...]
[...].

Výše pokut se upraví až na dvojnásobek poplatků za přístup k infrastruktuře na základě alespoň těchto kritérií:

a) dopad změny na práva na kapacitu,

b) načasování oznámení změny stranou, která změnu iniciovala, druhé straně,

c) pokud je změna způsobena provozovatelem infrastruktury, kvalita alternativní kapacity poskytnuté z hlediska směřování, času, technických charakteristik a dalších relevantních aspektů, pokud alternativní kapacita existuje, nebo

d) pokud je změna způsobena žadatelem, zda je možné kapacitu přerozdělit k využití jiným žadatelem.

Pro účely uplatnění pátého pododstavce tohoto odstavce může členský stát definovat stupnice úpravy. Tyto stupnice musí splňovat podmínky stanovené ve třetím pododstavci tohoto odstavce. Členské státy usilují o vzájemnou koordinaci v souladu s článkem 53a.

5. [...] **Právo** na kapacitu pro více sítí [...] **se považuje za jediné právo na kapacitu.** **Povinnost** zaplatit [...] žadateli **pokutu** se vztahuje na toho provozovatele nebo ty provozovatele infrastruktury, kteří jsou odpovědní za změnu práva na kapacitu, s přihlédnutím k právu na kapacitu jako celku, a pokud je odpovědných více provozovatelů infrastruktury, k poměru délky jejich sítí v rámci práva na kapacitu. [...] **Pokuta** za celé právo na kapacitu nepřekročí [...] **pokutu** za právo na kapacitu přidělené [...] provozovatelem **infrastruktury** vynásobené [...] **dvěma**.
6. [...] **Dotčené regulační** subjekty rozhodují o sporech týkajících se důvodu změny práva na kapacitu nebo [...] **opožděné úhrady pokuty** a přijímají rozhodnutí neprodleně a do [...] **šesti týdnů** od shromáždění všech informací potřebných k posouzení příčiny změny. Regulační subjekty o takových rozhodnutích informují síť ENRRB a mohou je s ní konzultovat. [...] **Při konzultaci poskytuje** síť ENRRB **regulačním orgánům poradenství** s cílem zajistit, aby tato rozhodnutí byla soudržná a založená na společně uznávaných zásadách.

V případě práv na kapacitu pro více sítí má žadatel právo odvolat se k regulačnímu subjektu odpovědnému za provozovatele infrastruktury, který působí jako jednotné kontaktní místo podle článku 28. Odpovědný regulační subjekt informuje další relevantní regulační subjekty a síť ENRRB.

7. Aniž je dotčena Úmluva o mezinárodní železniční přepravě ze dne 9. května 1980 ve znění Vilniuského protokolu ze dne 3. června 1999 (dále jen „úmluva COTIF“), zejména případně dodatek E k uvedené úmluvě, a právo podat opravný prostředek podle vnitrostátního práva a práva EU proti jakémukoli rozhodnutí přijatému podle tohoto článku, platba pokuty stranou, která iniciovala změnu práv na kapacitu v souladu s tímto článkem, vyčerpá druhé straně jiné finanční pohledávky související s touto změnou.

Článek 40a

Prováděcí akty týkající se změn práv na kapacitu a pokuty

Pokud síť ENIM nepřijme postupy podle čl. 39 odst. 8 nebo podmínky podle čl. 40 odst. 3 [do 24 měsíců od data použitelnosti zmíněného v úvodní části čl. 77 odst. 2] nebo pokud uvedené postupy a podmínky neumožňují jednotné uplatňování článku 39 nebo 40 buď z důvodů spojených s obsahem uvedených postupů a podmínek, nebo z důvodu nedostatečného provedení ze strany provozovatelů infrastruktury[...], může Komise přijmout prováděcí akty, kterými stanoví [...] kategorizaci změn práv na kapacitu a [...] podmínky vvolávající [...] [...] platbu [...] pokut. Uvedené prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 72 odst. 3.

Nové naplánování v souvislosti s řízením narušení a krizovým řízením

1. V případě narušení sítě uvedeného v článku 46 nebo v případě krizové situace podle článku 47 vynaloží dotčený provozovatel nebo provozovatelé infrastruktury veškeré možné úsilí, aby nově naplánovali dopravu, jíž se narušení týká. Za tím účelem přidělí provozovatelé infrastruktury kapacitu železniční infrastruktury [...] s **ohledem na pokyny uvedené v odstavci 2** na základě pohotovostních plánů vypracovaných v souladu s článkem 19 a v úzké koordinaci s provozními zúčastněnými stranami a případně s dalšími dotčenými zúčastněnými stranami.
2. Síť ENIM vypracuje a přijme pokyny, aby v případě narušení sítě probíhalo řízení a přidělování kapacity infrastruktury transparentním a nediskriminačním způsobem. Síť ENIM zejména stanoví pokyny pro uplatňování procesu [...] **řízení narušení** a zásady „kdo dřív přijde, je dřív na řadě“.

[...] **Pokud** se uplatní proces **řízení narušení**, stanoví síť ENIM pokyny k postupům, které se mají použít, případně včetně použití [...] **mechanismu** konsenzuálního řešení rozporů podle článku 36 a [...] **mechanismu** formálního řešení rozporů podle článku 37. Síť ENIM zahrne uvedené pokyny do evropského rámce pro [...] **přeshraniční koordinaci řízení dopravy, řízení narušení a krizového řízení** podle článku [...] **44**.
3. Provozovatelé infrastruktury musí při novém naplánování **udělat vše, co je v jejich silách**, aby jednostranně neměnili nebo rušili stávající práva na kapacitu za účelem řízení narušení. [...]

- 4. Provozovatelé infrastruktury a žadatelé mohou definovat opatření pro nahrazení určitých práv na kapacitu v případě narušení sítě. Taková opatření se uvedou v pohotovostním plánu podle článku 19.**
- 5. V případě narušení sítě, které má vliv na dopravu ve více než jedné síti, koordinují příslušní provozovatelé infrastruktury přidělování alternativní kapacity v souladu s článkem 53 a s ohledem na evropský rámec pro koordinaci řízení přeshraniční dopravy, řízení narušení a krizového řízení podle článku 44.**
- 6. Pokud síť ENIM nepřijme pokyny pro řízení a přidělování kapacity infrastruktury v případě narušení sítě *[do 24 měsíců od data použitelnosti zmíněného v úvodní části čl. 77 odst. 2]* nebo pokud tyto pokyny neumožňují jednotné provádění tohoto článku buď z důvodů souvisejících s obsahem těchto pokynů a podmínek, nebo z důvodů nedostatečného provedení ze strany provozovatelů infrastruktury,** může Komise přijmout prováděcí akt, který stanoví kritéria a postupy pro nové naplánování, včetně jednostranných změn přidělených práv na kapacitu ze strany provozovatelů infrastruktury za účelem řízení narušení sítě. Uvedený prováděcí akt se přijme přezkumným postupem uvedeným v čl. 72 odst. 3.

4. [...]

5. [...]

KAPITOLA III

ŘÍZENÍ DOPRAVY, ŘÍZENÍ NARUŠENÍ A KRIZOVÉ ŘÍZENÍ

Článek 42

Řízení dopravy, řízení narušení a krizové řízení

1. Provozovatelé infrastruktury vykonávají řízení dopravy v souladu s tímto nařízením a směrnicí (EU) 2016/797 a specifikacemi stanovenými v prováděcích aktech přijatých podle uvedené směrnice.

Za tím účelem provozovatelé infrastruktury vykonávají:

- a) řízení dopravy za běžných provozních podmínek zahrnující řízení událostí, které mají za následek omezené odchytky od jízdního řádu sítě;
- b) řízení narušení s cílem řešit významná narušení provozu sítě, která vyžadují společný postup v souladu s článkem 46;
- c) řízení dopravy během krizových situací, jak je stanoveno v článku 47.

2. [...]

3. Provozovatelé infrastruktury se při řízení dopravy řídí zásadami uvedenými v článku 2.

Provozovatelé infrastruktury zejména minimalizují narušení provozu a jeho dopad na železniční dopravu a:

- a) zajistí rychlou a koordinovanou reakci na narušení provozu, zejména v případě narušení sítě a krizových situací;
- b) stabilizují a optimalizují železniční dopravu po celou dobu trvání narušení sítě a krizí;

- c) poskytují relevantní, přesné a aktuální informace, zejména orgánům pověřeným řízením krizových situací mimo železniční odvětví. Tyto informace se poskytují vhodnými prostředky, včetně prostředků uvedených v článku 62.

Článek 43

Pravidla a postupy pro řízení dopravy a řízení narušení

1. Provozovatelé infrastruktury zavedou pravidla a postupy pro řízení odchylek provozu vlaků od jízdního řádu sítě. Uvedená pravidla a postupy se zveřejní ve zprávě o síti uvedené v článku 27 směrnice 2012/34/EU a zahrnují řízení dopravy v situacích uvedených v čl. 42 odst. 1 písm. a), b) a c) tohoto nařízení.
2. Cílem pravidel a postupů uvedených v odstavci 1 je minimalizovat celkový dopad odchylek od jízdního řádu sítě na **všechny druhy** železniční dopravy s ohledem na potřeby všech druhů dopravy. Uvedená [...] **pravidla a postupy** mohou zahrnovat pravidla přednosti pro řízení mezi různými druhy dopravy a specifické postupy, kritéria a cíle, jež se mají použít v přístupu založeném na optimalizaci, který se namísto explicitních pravidel přednosti opírá spíše o cílovou funkci, jako je minimalizace minut zpoždění nebo doby návratu k běžnému provozu.
3. V případě narušení provozu vlaků následkem technického selhání nebo nehody učiní provozovatel infrastruktury veškeré nezbytné kroky k obnovení běžného stavu. Za tímto účelem zavede [...] pohotovostní plán **vypracovaný** v souladu s článkem 19. V případě narušení provozu, které má potenciální dopad na přeshraniční dopravu, spolupracují dotyční provozovatelé infrastruktury na obnově běžného stavu přeshraniční dopravy v souladu s evropským rámcem pro koordinaci řízení dopravy, řízení narušení a krizového řízení uvedeným v článku 44.
4. Při stanovení pravidel a postupů uvedených v odstavci 1 provozovatelé infrastruktury v nejvyšší míře zohlední evropský rámec pro koordinaci řízení dopravy, řízení narušení a krizového řízení uvedený v článku 44.[...]

5. V případech vyšší moci a v případech naprosté nutnosti z důvodu události, která způsobí dočasnou nepoužitelnost infrastruktury, lze odebrat přidělená práva na kapacitu bez předchozího upozornění po dobu nezbytnou k opravení systému.

Provozovatel infrastruktury může požadovat, pokud to považuje za nezbytné, aby mu železniční podniky daly k dispozici prostředky, které pokládá za nejvhodnější k obnovení běžného stavu v co nejkratší době.

6. [...]

Článek 44

Evropský rámec pro koordinaci řízení přeshraniční dopravy, řízení narušení a krizového řízení

1. Síť ENIM do **[24 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost]** vypracuje a přijme „evropský rámec pro koordinaci **řízení** přeshraniční dopravy [...], **řízení** narušení a krizového **řízení** [...]“ v souladu se **zásadami uvedenými v článku 42 [...], v němž stanoví pokyny pro koordinaci mezi provozovateli infrastruktury, železničními podniky a dalšími provozními zúčastněnými stranami. Provozovatelé infrastruktury při koordinaci řízení přeshraniční dopravy, řízení narušení a krizového řízení usilují o dodržování uvedených pokynů. Důvody jakékoli odchylky od těchto pokynů vysvětlí ve zprávě o síti.**
- 1a.** Síť ENIM vypracuje evropský rámec pro koordinaci řízení přeshraniční dopravy, řízení narušení a krizového řízení ve spolupráci s provozními zúčastněnými stranami a zúčastněnými stranami prostřednictvím konzultačního procesu uvedeného v článku 54, přičemž zohlední práci společného podniku pro evropské železnice zřízeného [...] **podle čl. 3 odst. 1 písm. d)** nařízení (EU) **2021/2085** [...].

- 2.[...] **1b. Sít' ENIM předloží síti ENRRB návrh** evropského rámce pro koordinaci řízení přeshraniční dopravy, řízení narušení a krizového řízení [...] **do osmnácti měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost. Sít' ENRRB předloží síti ENIM doporučení týkající se evropského rámce pro evropského rámce pro koordinaci řízení přeshraniční dopravy, řízení narušení a krizového řízení do čtyř měsíců od obdržení návrhu vypracovaného sítí ENIM. Sít' ENIM toto doporučení při přijímání evropského rámce pro koordinaci řízení přeshraniční dopravy, řízení narušení a krizového řízení v nejvyšší míře zohlední.**
3. [...] **Evropský rámec pro koordinaci řízení přeshraniční dopravy, řízení narušení a krizového řízení zahrnuje alespoň prvky uvedené v příloze V a v případě potřeby se aktualizuje s ohledem na zkušenosti provozovatelů infrastruktury, železničních podniků a dalších žadatelů a na základě činnosti sítě ENIM. Při aktualizaci evropského rámce pro koordinaci řízení přeshraniční dopravy, řízení narušení a krizového řízení předloží sít' ENIM síti ENRRB návrh k vydání doporučení.**

Článek 45

Koordinace řízení přeshraniční dopravy, řízení narušení a krizového řízení

Provozovatelé infrastruktury koordinují řízení dopravy v souladu s článkem 53[...]. **Přitom v nejvyšší míře zohledňují** [...] evropský rámec pro [...] koordinaci **řízení přeshraniční** dopravy, řízení narušení a krizového řízení uvedený v článku 44.

Koordinace zajišťuje zejména:

- a) aby byla mezinárodní železniční doprava provozována s minimálním narušením, a to jak v běžném provozu, tak i v případě narušení provozu;
- b) aby byly řádně zohledněny specifické problémy spojené s přeshraničními úseky, které vyplývají mimo jiné z omezené interoperability, pokud jde o infrastrukturu, technické vybavení a provoz, jazykové požadavky a požadavky na vzdělávání zaměstnanců, administrativní nebo hraniční formality;

- c) efektivní výměnu aktuálních a relevantních informací mezi provozovateli infrastruktury, žadateli [...] a dalšími provozními zúčastněnými stranami, jakož i případnými příslušnými strukturami pro krizové řízení na úrovni EU, a to i v souladu s článkem 62.

Článek 46

Narušení sítě

1. Pokud událost vede nebo pravděpodobně povede k omezením provozu sítě, která vyžadují společný postup provozních zúčastněných stran s cílem zajistit co nejlepší řízení dopravy během omezení, posoudí dotčení provozovatelé infrastruktury pravděpodobné trvání a dopad události na základě všech dostupných informací a předchozích zkušeností, **příčemž v nejvyšší míře zohledňují společnou metodu uvedenou v odstavci 5a.**

Pokud odhadované trvání a dopad splňují kritéria pro vyhlášení narušení sítě stanovená v příloze VI, dotčení provozovatelé infrastruktury vyhlásí narušení sítě a provedou opatření stanovená v článku 43.

2. Má-li [...] **narušení sítě**, nebo pravděpodobně bude mít, dopady na více než jednu síť, **provozovatel** infrastruktury [...], **v níž [...]** **k narušení sítě** došlo, vyhlásí narušení více sítí a koordinuje činnosti v souladu s články [...] **45 a 53, příčemž v nejvyšší míře zohledňuje evropský rámec pro koordinaci řízení přeshraniční dopravy, řízení narušení a krizového řízení uvedený v článku 44.**

3. [...]

- 2a. Pokud má narušení sítě dopady na traťovou část evropského dopravního koridoru a vede k částečnému nebo úplnému přerušení služeb po dobu delší než patnáct dnů, předloží provozovatel infrastruktury koordinátorovi sítě zprávu o incidentu co nejdříve po vyhlášení narušení provozu učiněném podle odstavce 1 nebo 2 a po celou dobu trvání narušení poskytuje každých 30 dnů aktualizaci.**

Koordinátor sítě předloží tuto zprávu síti ENIM a relevantním evropským koordinátorům a na požádání i dotčeným žadatelům.

4. Provozovatel infrastruktury co nejdříve informuje zúčastněné strany o nedostupnosti kapacity infrastruktury[...].

Regulační subjekt může požádat provozovatele infrastruktury, aby mu takové informace poskytl, pokud to považuje za nutné.

5. Koordinátor sítě shromažďuje informace o narušeních sítě, analyzuje reakci, vyvozuje závěry o účinnosti řízení takových incidentů[...], konzultuje provozní zúčastněné strany[...]**se zohledněním pokynů přijatých sítí ENIM v souladu s čl. 54 odst. 1** a podává zprávy síti ENIM[...].

6. [...]

Síť ENIM při aktualizaci evropského rámce pro koordinaci řízení přeshraniční dopravy, řízení narušení a krizového řízení uvedeného v článku 44 zohledňuje závěry koordinátora sítě ohledně narušení sítě.

- 5a. Síť ENIM stanoví společnou metodu pro odhad pravděpodobné doby trvání a dopadu narušení sítě na provoz, definuje minimální obsah zprávy o incidentu a vypracuje vzor této zprávy. Síť ENIM uvedenou metodu, minimální obsah a uvedený vzor zahrne do evropského rámce pro koordinaci řízení přeshraniční dopravy, řízení narušení a krizového řízení uvedeného v článku 44. Provozovatelé infrastruktury uvedenou společnou metodu, minimální obsah a uvedený vzor v nejvyšší míře zohlední.**

Krizové situace

1. **Aniž je dotčen čl. 1 odst. 5, v[...]** případě krizí **nebo bezprostředního rizika jejich vzniku**, souvisejících s veřejnou bezpečností, zdravotních epidemií, přírodních katastrof [...], **environmentálních**, obranných [...]**nebo** bezpečnostních krizí, které mají nebo u nichž se očekává kritický dopad na poskytování služeb železniční dopravy nebo poptávku po nich, mohou členské státy odchýlně od pravidel stanovených tímto nařízením použít nouzová opatření, která zahrnují:

- a) zrušení práv na kapacitu bez [...]**pokuty v souladu s článkem 40**;
- b) alternativní zásady, pravidla a postupy pro řízení kapacity[...];
- c) alternativní postupy pro řízení dopravy;
- d) použití alternativních tras;
- e) změny plánů poskytování kapacity.

Dotčený členský stát zajistí, aby se nouzová opatření v co největší možné míře řídila zásadami řízení kapacity a dopravy stanovenými v tomto nařízení a aby využívala stávající **pohotovostní** plány vypracované v souladu s článkem 19. [...]**Uvedená** Nouzová opatření koordinuje s členskými státy **v souladu s článkem 53a**.

Obsah a doba trvání nouzových opatření se omezí na to, co je striktně nutné k řešení dané krizové situace.

2. Dotčený členský stát neprodleně informuje Komisi a síť ENIM o svém rozhodnutí uplatnit nouzová opatření a **zrušit tato opatření** a poskytne odůvodnění a popis uvedených opatření a předpokládané trvání jejich uplatňování. [...]**Použije-li se [nařízení, kterým se zřizuje rámec opatření pro mimořádné situace a odolnost vnitřního trhu]**, [...]**dotčený** členský stát o **opatřeních přijatých podle tohoto článku** informuje rovněž [...]**ústřední kontaktní [...]orgán určený uvedeným členským státem podle článku [...]**[5]** [...]uvedeného nařízení [...].**

3. [...] **Kontaktní místa jmenovaná** v [...] **souladu s** článkem 60 poskytují Komisi, síti ENIM, ostatním provozovatelům infrastruktury a dalším zúčastněným stranám informace o nouzových opatřeních a pomáhají taková opatření koordinovat.
4. Pokud mají nouzová opatření významný dopad na přeshraniční dopravu, koordinují se provozovatelé infrastruktury mezi sebou v souladu s [...] **článkem 53, přičemž zohledňují pokyny přijaté sítí ENIM v souladu s čl. 54 odst. 1.** Do provádění koordinace prostřednictvím specializovaných koordinačních struktur podle čl. 53 odst. 2 písm. a) se zapojí Komise a dotčené členské státy.
5. **Pokud mají nouzová opatření významný dopad na přeshraniční dopravu** [...], předloží regulační subjekty a síť ENRRB Komisi na její žádost své stanovisko k nouzovým opatřením ve lhůtě stanovené Komisí. [...]
6. V případě potřeby nebo na žádost Komise poskytnou členské státy aktualizované informace. Členské státy poskytnou veškeré informace o nouzových opatřeních požadované Komisí ve lhůtách stanovených Komisí.
7. Orgány veřejné správy pověřené řízením krizových situací, včetně armády, orgánů civilní ochrany a dalších, mohou organizovat cvičení simulující krizové situace spadající do oblasti působnosti tohoto článku. V takových případech přidělí provozovatel infrastruktury kapacitu podle potřeby, včetně případného zrušení přidělených práv na kapacitu. Dotyčné orgány veřejné správy jsou [...] **povinny zaplatit za změny práv na kapacitu pokutu. Na tuto pokutu se obdobně vztahují pravidla stanovená** v [...] článku 40.

Článek 48

Výměna informací o řízení dopravy

1. Všechny provozní zúčastněné strany, které se přímo podílejí na provozování služby železniční dopravy, mají právo na přístup k informacím týkajícím se této služby železniční dopravy uvedeným v příloze VIII.

Dotčené strany mohou tyto informace používat pouze pro účely tohoto nařízení a pro účely směrnice (EU) 2016/797 a prováděcích aktů přijatých podle uvedené směrnice, pokud není ve smluvních ujednáních stanoveno jinak.

2. Informace se zpřístupní v souladu s článkem 62.
3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 71 akty v přenesené pravomoci za účelem změny přílohy VIII s cílem zajistit, aby odrážela veškeré změny technických specifikací pro interoperabilitu podle příslušných prováděcích aktů, které jsou přijaty v souladu se směrnicí (EU) 2016/797, a s ohledem na plánovací, provozní, technická a obchodní hlediska dotčených zúčastněných stran.

KAPITOLA IV PŘEZKUM VÝKONNOSTI

Článek 49

Obecné zásady pro přezkum výkonnosti

1. V souladu s čl. 7f písm. d) směrnice 2012/34/EU síť ENIM sleduje a měří výkonnost služeb železniční infrastruktury **poskytovaných provozovateli infrastruktury** s ohledem na obecné [...] **zásady** stanovené v článku 2 tohoto nařízení. [...] **Síť ENIM** [...] za **tímto účelem spolupracuje s** [...] **evropskými koordinátory a sítí ENRRB**.
2. Provozovatelé infrastruktury stanoví své vlastní výkonnostní cíle [...] **definované v souladu s čl. 50 odst. 2 písm. c) v obchodním** plánu uvedeném v čl. 8 odst. 3 směrnice 2012/34/EU, přičemž zohlední veškeré cíle stanovené ve smluvních ujednáních uvedených

v čl. 30 **odst. 2** uvedené směrnice. [...] **Tyto cíle zahrnují cílové hodnoty stanovené v [čl. 19 odst. 1 písm. a) a b) nového nařízení o TEN-T].**

Provozovatelé infrastruktury zavádějí a provádějí postupy pro sledování a podávání zpráv o pokroku při dosahování cílů, pro zjišťování příčin nedostatků ve výkonnosti u provozních zúčastněných stran a pro navrhování a provádění nápravných opatření ke zlepšení výkonnosti. Tyto postupy zohlední evropský rámec pro přezkum výkonnosti uvedený v článku 50 tohoto nařízení. [...]

3. [...]

3. Provozovatelé infrastruktury sledují rovněž výkonnost služeb železniční dopravy, pokud souvisí s jejich vlastními výkonnostními cíli.

Článek 50

Evropský rámec pro přezkum výkonnosti

1. [...] Do **[24] měsíců** [...] od vstupu tohoto nařízení v platnost [...] **sít' ENIM po konzultaci s provozními zúčastněnými stranami vypracuje a přijme „evropský rámec pro přezkum [...] výkonnosti“, v němž stanoví společné zásady a postupy.** Tento rámec zohledňuje zejména zásady vymezené v čl. 2 odst. 3 [...] a čl. 42 odst. 3 a provozní [...] **priority** stanovené v [článku [...] **19** nového nařízení o TEN-T [...] **a prováděcí akty přijaté podle čl. 15 odst. 6 směrnice 2012/34/EU. Provozovatelé infrastruktury usilují o dodržování těchto společných zásad a postupů. Ve zprávě o síti vysvětlí důvod jakékoli odchylky od společných zásad a postupů stanovených v evropském rámci pro přezkumy výkonnosti.**

- 1a. Síť ENIM předloží síti ENRRB návrh evropského rámce pro přezkum výkonnosti do osmnácti měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost. Síť ENRRB předloží síti ENIM doporučení týkající se evropského rámce pro přezkum výkonnosti do čtyř měsíců od obdržení návrhu vypracovaného sítí ENIM. Síť ENIM toto doporučení v co nejvyšší míře zohlední při přijímání evropského rámce pro přezkum výkonnosti.**
2. Evropský rámec se vztahuje **alespoň** na oblasti výkonnosti uvedené v příloze VII.
Zahrnuje zejména:
- a) seznam prioritních otázek výkonnosti, které je třeba řešit v oblastech výkonnosti uvedených v příloze VII;
 - b) ukazatele výkonnosti umožňující sledovat pokrok v otázkách výkonnosti, včetně metodiky a požadavků na údaje pro výpočet takových ukazatelů;
 - c) kritéria a postupy pro vymezení výkonnostních cílů na úrovni provozovatelů infrastruktury;
 - d) postupy pro sledování a přezkum prvků uvedených v písmenech a) až c), jakož i provádění nápravných opatření a dosahování výkonnostních cílů [...].
3. Na základě odst. 2 písm. d) síť ENIM pravidelně přezkoumává evropský rámec pro přezkum výkonnosti a [...] jeho provádění **provozovateli infrastruktury** a [...] **ve vhodných případech** [...] rámec **aktualizuje. Při aktualizaci evropského rámce pro přezkum výkonnosti předloží síť ENIM návrh síti ENRRB k vypracování doporučení.**
4. [...]

5. Komise může [...] **přezkumným** postupem podle čl. 72 odst. [...] **3** přijmout prováděcí akty, kterými stanoví podrobná pravidla pro prvky uvedené v odst. 2 písm. b) až d). **Při vypracování návrhů prováděcích aktů** Komise zohlední práci, kterou vykonala síť ENIM v souladu s odstavcem 3 [...], **jakož i samostatný oddíl evropské zprávy** o přezkumu výkonnosti [...] **uvedené v čl. 51 odst. 2.**

Článek 51

Evropská zpráva o přezkumu výkonnosti

1. Aniž je dotčen článek 15 směrnice 2012/34/EU a [...] ²³ **prováděcí akty přijaté na jejím základě**, síť ENIM do [...] **30** měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost] vypracuje a zveřejní evropskou zprávu o přezkumu výkonnosti na základě evropského rámce pro přezkum výkonnosti uvedeného v článku 50 tohoto nařízení. **Síť ENIM** každoročně **vypracuje** a zveřejní **aktualizaci zprávy**.
2. [...] **Síť ENRRB** vypracuje samostatný oddíl zprávy, v němž uvede své posouzení výkonnosti služeb železniční infrastruktury a služeb železniční dopravy, doporučení týkající se otázek výkonnosti, které je třeba řešit přednostně, a doporučení týkající se opatření ke zlepšení výkonnosti. **Síť ENIM zahrne tento oddíl do zprávy uvedené v odstavci 1.**
3. **Evropská** zpráva o přezkumu výkonnosti se vztahuje alespoň na tratě zahrnuté do evropských dopravních koridorů [...] a obsahuje informace [...] **uvedené v** [čl. [...] **54** odst. 3 písm. g)] [...] **[nového nařízení o TEN-T]**. Předkládané informace jsou dostatečně podrobné, pokud jde o zeměpisnou působnost, a [...] **pokrývají** dostatečně dlouhé časové období, aby umožňovaly smysluplnou interpretaci.

²³ [...]

4. **Evropská** zpráva o přezkumu výkonnosti obsahuje zvláštní oddíl o výkonu koordinace mezi provozovateli infrastruktury v souladu s článkem 53 a o konzultačním mechanismu uvedeném v článku 54 tohoto nařízení.

Článek 52 [...]

[...]

KAPITOLA V

EVROPSKÁ SÍŤ PRO KOORDINACI

Článek 53

Koordinace mezi provozovateli infrastruktury

1. Odkazuje-li se na tento článek, koordinují provozovatelé infrastruktury **alespoň** své povinnosti a úkoly svěřené jim tímto nařízením mezi sebou a s dalšími příslušnými zúčastněnými stranami.

2. [...]

2. Provozovatelé infrastruktury zejména:

- a) dle potřeby vytváří organizační struktury, postupy a nástroje, včetně digitálních nástrojů uvedených v článku 62;
- b) provádějí koordinaci na nejvhodnější zeměpisné úrovni, **mimo jiné na úrovni evropských dopravních koridorů**, a v souladu se zásadou subsidiarity zapojují subjekty, které mají nejlepší předpoklady k dosažení účinných a efektivních výsledků;
- c) spolupracují s ostatními provozovateli infrastruktury prostřednictvím určených kontaktních míst uvedených v článku 60;
- d) dle potřeby zapojují síť ENIM nebo koordinátora sítě do záležitostí, které mají význam pro Unii [...];
- e) pokud se koordinačních činností účastní více subjektů, jmenují vedoucí subjekt, který podává zprávy síti ENIM a odpovídá za organizaci konzultačních činností [...];

- f) předávají síti ENIM případy, u nichž nelze dosáhnout dohodnutých výsledků;
- g) přezkoumávají provádění koordinačních činností v souladu s kapitolou IV.

Koordinace mezi provozovateli infrastruktury může být prováděna na více než jedné úrovni, zejména v případech, kdy je koordinace vyžadována jak na úrovni Unie, tak v rámci konkrétnější zeměpisné působnosti.

Pokud se síť ENIM nebo koordinátor sítě podílí na koordinaci mezi provozovateli infrastruktury, zajistí, aby byly řádně zohledněny přeshraniční aspekty.

- 3. [...]
- 4. [...]
- 5. [...]

Článek 53a

Koordinace mezi členskými státy

- 1. Odkazuje-li se na tento článek nebo za účelem podpory přeshraniční dopravy řešením otázek týkajících se kapacity, členské státy mezi sebou koordinují svou činnost. V případě potřeby vymezí zejména postupy a harmonogram této koordinace.**

2. Pro účely odstavce 1 členské státy především:

- a) provádějí koordinaci na nejhodnější zeměpisné úrovni a v co největší míře v rámci stávajících fór s cílem dosáhnout účinných a efektivních výsledků v souladu se zásadou subsidiarity, a to zejména na úrovni evropských dopravních koridorů;
- b) dle potřeby zapojují evropské koordinátory, a to zejména při dosahování pokroku v oblasti provozních priorit stanovených v článku 19 [nového nařízení o TEN-T];
- c) v záležitostech, v nichž je nutná koordinace na úrovni Unie, nebo je-li to jinak relevantní, vyzvou Evropskou komisi.

Článek 54

Konzultační mechanismus pro evropské a přeshraniční záležitosti

- 0. Provozovatelé infrastruktury [...] [...] zajistí vhodné a pravidelné konzultace se zúčastněnými stranami **ohledně evropských a přeshraničních záležitostí. Za tímto účelem zohlední pokyny vypracované sítě ENIM uvedené v odstavci 1.**
- 1. Síť ENIM připraví, přijme a provede pokyny za účelem zajištění vhodných a pravidelných konzultací se zúčastněnými stranami **ohledně evropských a přeshraničních záležitostí** a zahrne je do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6, evropského rámce pro koordinaci řízení přeshraniční dopravy, řízení narušení a krizového řízení uvedeného v článku 44 a evropského rámce pro přezkum výkonnosti uvedeného v článku 50. [...] **Tyto pokyny** se vytváří a provádí s podporou koordinátora sítě a za účasti [...] kontaktních míst [...] **určených** provozovateli infrastruktury [...] **podle** článku 60.
- 2. Pokud síť ENIM přijme stanovisko nebo doporučení, které by mohlo mít **významný** dopad na [...] žadatele, jiné provozní zúčastněné strany a zúčastněné strany, zveřejní návrh pro konzultaci s dotčenými stranami. Dotčeným stranám se poskytnou [...] **alespoň dva týdny** na vyjádření zpětné vazby k návrhu [...] **stanoviska nebo doporučení**. Je-li to [...] **nezbytné**, zapojí se orgány členských států.

3. Síť ENIM **při přípravě pokynů uvedených** v [...] odstavci [...] **1 a** při přijímání konečného stanoviska nebo doporučení uvedeného v odstavci 2 zohlední zpětnou vazbu poskytnutou dotčenými stranami. Pokud síť ENIM významné prvky poskytnuté zpětné vazby nezohlední, uvede **pro to** důvody [...].

Článek 55

Organizace Evropské sítě provozovatelů infrastruktury

1. Pro účely tohoto nařízení je Evropská síť provozovatelů infrastruktury (**ENIM**) uvedená v článku 7f směrnice 2012/34/EU organizována v souladu s tímto článkem.
2. Členy sítě ENIM jsou všichni provozovatelé [...] infrastruktury odpovědní za tratě, které jsou součástí hlavní a rozšířené hlavní sítě TEN-T [...]. Jmenují zástupce a náhradníka.
3. Provozovatelé [...] **infrastruktury**, kteří [...] **nejsou** [...] **odpovědní za** [...] **tratě uvedené** v odstavci 2, a **nejsou tedy členy sítě ENIM**, se mohou [...] jednání sítě ENIM účastnit [...] **bez hlasovacích práv. Mohou síti ENIM předkládat prohlášení ke zvážení.**

3a. Provozovatelé infrastruktury odpovědní za tratě, které jsou součástí hlavní a rozšířené hlavní sítě TEN-T států, jež jsou členy Evropského sdružení volného obchodu (ESVO), a jihovýchodoevropských stran Smlouvy o založení Dopravního společenství podepsané Unií v souladu s rozhodnutím Rady (EU) 2017/1937, mají právo stát se členy sítě ENIM bez hlasovacích práv za předpokladu, že tyto státy nebo strany uplatňují toto nařízení na základě mezinárodní dohody uzavřené s Unií a v souladu s podmínkami stanovenými v této dohodě.

Síť ENIM uzavře pracovní ujednání vymezuující podrobnosti účasti dotčených provozovatelů infrastruktury.

3b. Aniž je dotčen odstavec 3a, může síť ENIM ad hoc přizvat provozovatele infrastruktury ze třetích zemí, aby se jejich zasedání účastnili jako pozorovatelé bez hlasovacích práv.

3c. Členové sítě ENIM poskytnou síti ENIM zdroje nezbytné k plnění jejich úkolů.

4. **Po konzultaci** s Komisí [...] síť ENIM přijme a zveřejní svůj jednací řád. Organizuje svou činnost v souladu s **tímto** jednacím řádem.
5. Síť ENIM přijímá svá rozhodnutí **dvoutřetinovou** [...] většinou **svých členů**, pokud není v jednacím řádu stanoveno jinak. Všichni členové z jednoho členského státu mají dohromady jeden hlas. V nepřítomnosti **zástupce** člena je k výkonu jeho hlasovacího práva oprávněn jeho náhradník.
6. Síť ENIM se schází v pravidelných intervalech. Ze svých členů volí předsedu [...] v **souladu s postupem hlasování uvedeným v odstavci 5.**
7. Komise je členem sítě ENIM bez hlasovacího práva. Podporuje práci sítě ENIM a usnadňuje koordinaci **mezi jejími členy.**
8. Síť ENIM stanoví svůj pracovní program. Pracovní program zahrnuje nejméně dvouleté [...] a **nejvíce pětileté** období. Síť ENIM konzultuje návrh pracovního programu **podle** [...] **pokynů** uvedených v článku 54 s žadateli a dalšími provozními zúčastněnými stranami [...], **jakož i s** Komisí, Agenturou Evropské unie pro železnice [...], společným podnikem pro evropské železnice a případně dalšími zúčastněnými stranami.

Článek 56

Povinnosti sítě ENIM

1. Kromě úkolů stanovených v článku 7f směrnice 2012/34/EU je síť ENIM odpovědná za všechny úkoly, které jí byly svěřeny tímto nařízením. **Tyto úkoly nelze delegovat.** Zejména:
- a) přijme evropský rámec pro řízení kapacity uvedený v článku 6;
 - b) přijme evropský rámec pro koordinaci **řízení přeshraniční** dopravy, **řízení narušení** a krizového řízení uvedený v článku 44;
 - c) přijme evropský rámec pro přezkum výkonnosti uvedený v článku 50;
 - ca) přijme společnou strukturu zprávy o síti a společný časový rozvrh konzultací podle článku 61;**
 - d) přijímá stanoviska a doporučení pro provozovatele infrastruktury v souladu s ustanoveními tohoto nařízení a z vlastního podnětu;
 - e)[...][...]
 - f) [...] **za přispění koordinátora sítě organizuje** koordinaci mezi provozovateli infrastruktury v souladu s článkem 53.

2. [...]

Síť ENIM nemá žádné pravomoci v oblasti tvorby politik ani regulační pravomoci.

1a. Síť ENIM zřídí pracovní skupiny pro zajištění koordinace mezi provozovateli infrastruktury a dalšími provozními zúčastněnými stranami, včetně železničních podniků, provozovatelů zařízení služeb a provozovatelů intermodální dopravy, a konzultace s těmito provozními zúčastněnými stranami. Členové pracovních skupin mohou vydat stanovisko k jakémukoli návrhu sítě ENIM, který má důsledky pro provozní zúčastněné strany. Mohou rovněž z vlastního podnětu vydávat stanoviska určená síti ENIM.

Článek 57

Transparentnost

1. Síť ENIM zajistí, aby její členství, [...] **fungování** a veškeré relevantní informace o její práci byly veřejně dostupné na jejích internetových stránkách. Zahrne kontaktní údaje specializovaných koordinačních skupin zřízených provozovateli infrastruktury a odkazy na koordinační nástroje a postupy v souladu s článkem 53.
2. Síť ENIM přizve na svá jednání [...] evropské koordinátory a případně zástupce členských států s cílem projednat otázky týkající se rozvoje železniční infrastruktury a zajistit spolupráci s evropskými koordinátory, jak je uvedeno v [novém nařízení o TEN-T]. [...]

Článek 58

Koordinátor sítě

1. [...] **Síť ENIM** jmenuje do [dvanácti měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost] nestranný a příslušný subjekt, který bude plnit funkce uvedené v článku 59. Tento subjekt [...] **se určí** jako koordinátor sítě.

Členové sítě ENIM poskytnou koordinátorovi sítě zdroje nezbytné k plnění jeho úkolů. Před jmenováním koordinátora sítě **konzultují** [...] **členové sítě ENIM** Komisi ohledně určeného subjektu a těchto aspektů:

- a) podmínek pro jmenování koordinátora sítě;
- b) podmínek pro zrušení jmenování **a jmenování nového koordinátora;**
- c) postupu pravidelného sledování jeho práce a posouzení, zda své úkoly plní účinně;

d) dalších provozních povinností a úkolů koordinátora sítě.

Aspekty, na něž se vztahují písmena a) až c) tohoto odstavce, se řídí jednacím řádem sítě ENIM přijatým podle článku 55. Provozní povinnosti a úkoly koordinátora sítě uvedené v písmenu d) tohoto odstavce se upřesní v aktu, kterým síť ENIM jmenuje koordinátora sítě.

2. Koordinátor sítě vykonává své úkoly nestranně, **transparentně** a hospodárně[...]. Za tímto účelem předloží síti ENIM svůj roční pracovní program týkající se úkolů stanovených v tomto nařízení a výroční zprávu o provádění pracovního programu. **Síť ENIM schvaluje roční pracovní program a výroční zprávu před jejich přijetím.**

Článek 59

Úkoly a povinnosti koordinátora sítě

Koordinátor sítě plní na podporu sítě ENIM tyto úkoly:

- a) působí jako sekretariát a připravuje zasedání, dokumenty, rozhodnutí a stanoviska sítě ENIM [...] [...], **zejména tím, že přispívá** k přípravě evropského rámce pro řízení kapacity podle článku 6, evropského rámce pro koordinaci řízení přeshraniční dopravy, řízení narušení a krizového řízení podle článku 44 a evropského rámce pro přezkum výkonnosti podle článku 50;
- c) přispívá k provozní koordinaci mezi provozovateli infrastruktury v souladu s článkem 53;
- d) identifikuje pravidla, postupy a nástroje v oblasti působnosti tohoto nařízení přijaté na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni provozovatele infrastruktury, které vytvářejí překážky pro železniční služby provozované ve více sítích, jak je stanoveno v tomto nařízení, **a navrhuje síti ENIM metody pro usnadnění přeshraničních železničních služeb;**

- da) přispívá ke koordinaci mezi provozovateli infrastruktury, pokud jde o strategické plánování kapacity podle článku 14, tím, že vypracovává konkrétní návrhy jízdních řádů, čímž usnadňuje konkurenceschopné dálkové trasy vlaků ve více sítích;**
- e) jménem provozovatelů infrastruktury působí jako kontaktní místo pro [...] **poskytování informací**, zejména [...] týkajících se železničních událostí a dočasných omezení kapacity;
- f) působí jako první kontaktní místo [...] a poskytuje kontakty na příslušné aktéry u provozovatelů infrastruktury a dalších provozních zúčastněných stran [...].
- g) [...]

Článek 60

Kontaktní místa pro koordinaci určená provozovateli infrastruktury

1. Za účelem zajištění koordinace mezi provozovateli infrastruktury v souladu s článkem 53 určí provozovatelé infrastruktury kontaktní místa. Kontaktní místo působí jako ústřední styčný bod mezi organizací provozovatele infrastruktury a ostatními subjekty zapojenými do koordinačních činností.
- 1a. Pro každý evropský dopravní koridor mohou provozovatelé infrastruktury, kteří řídí část infrastruktury tohoto evropského dopravního koridoru, určit jednotné kontaktní místo, které bude působit jako ústřední styčný bod mezi nimi a ostatními subjekty zapojenými do koordinačních činností v souladu s čl. 53 odst. 2 písm. a).**
- 1b. Určené jednotné kontaktní místo uvedené v odstavci 1a působí jako kontaktní místo pro žadatele a další provozní zúčastněné strany v souvislosti se zahájením nebo změnou služeb přeshraniční železniční dopravy nebo organizací podpory činností ad hoc, zejména při řešení krizových situací uvedených v článku 47.**

1c. Určené jednotné kontaktní místo uvedené v odstavci 1a sleduje přidělování žádostí pro více sítí na železničních tratích, které jsou součástí evropských dopravních koridorů, až do konce ročního jízdního řádu.

2. Provozovatelé infrastruktury neprodleně informují síť ENIM o všech změnách kontaktních míst, která mají být zahrnuta v rámci zveřejnění podle čl. 57 odst. 1 [...].

Článek 61

Společná struktura, obsah a časový rozvrh zpráv o síti

1. Síť ENIM připraví a přijme společnou strukturu zprávy o síti uvedené v článku 27 směrnice 2012/34/EU, která zohlední informace uvedené v příloze IV uvedené směrnice, příloze IV tohoto nařízení a společný časový rozvrh konzultací zúčastněných stran k návrhu zprávy o síti. Provozovatelé infrastruktury tuto strukturu a časový rozvrh v co největší míře zohlední při přípravě zprávy o síti.
2. Při přípravě zprávy o síti uvedené v článku 27 směrnice 2012/34/EU provozovatel infrastruktury v co největší míře zohlední evropský rámec pro řízení kapacity uvedený v článku 6 tohoto nařízení, evropský rámec pro koordinaci řízení přeshraniční dopravy, řízení narušení a krizového řízení uvedený v článku 44 tohoto nařízení a evropský rámec pro přezkum výkonnosti uvedený v článku 50 tohoto nařízení.
3. [...] **Provozovatelé infrastruktury** [...] **vysvětlí** ve zprávě o síti **důvod odchylky od struktury a časového rozvrhu uvedených v odstavci 1 a evropských rámců uvedených v odstavci 2** a informují o **těchto důvodech** příslušný regulační subjekt a síť ENIM.

Článek 62

Digitalizace řízení kapacity a dopravy

1. Provozovatelé infrastruktury zajistí, aby byly procesy řízení kapacity a dopravy v oblasti působnosti tohoto nařízení prováděny pomocí digitálních nástrojů a digitálních služeb.

Nástroje řízení kapacity musí být v souladu s požadavky týkajícími se procesu plánování a přidělování kapacity stanovenými v kapitole II tohoto nařízení a s požadavky vymezenými ve směrnici (EU) 2016/797 a aktech v přenesené pravomoci a prováděcích aktech přijatých na jejím základě. Provozovatelé infrastruktury mohou nadále používat nástroje řízení kapacity existující před datem použitelnosti uvedeným v čl. 77 odst. 2 písm. d) za předpokladu, že tyto nástroje provozovatelům infrastruktury umožňují splnit výše uvedené požadavky.

2. Používané digitální nástroje a poskytované digitální služby:

- a) [...] **zajišťují účinnou** výkonnost a kvalitu služeb, které provozovatelé infrastruktury služeb poskytují žadatelům, včetně plné interoperability;
- b) [...] **zajišťují** transparentnost řízení železniční kapacity a dopravy ve všech jejich fázích, **mimo jiné prostřednictvím řešení v reálném čase, která budou zaváděna postupně;**
- c) snižují administrativní zátěž žadatelů tím, že se každá informace vyžaduje pouze jednou anebo že se údaje poskytují na jediném místě, a to i pokud jde o přeshraniční služby[...];
- d) **zajišťují sladění údajů s registrem infrastruktury uvedeným v článku 49 směrnice (EU) 2016/797.**

3. [...]

4. Provozovatelé infrastruktury přispívají k práci společného podniku pro evropské železnice v otázkách, které spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení. Za tímto účelem [...] **zajistí** síť ENIM a provozovatelé infrastruktury [...] odpovídající zastoupení v řídicí skupině pro systémový pilíř podle článku 96 nařízení (EU) 2021/2085 a ve skupině pro zavádění podle článku 97 nařízení (EU) 2021/2085.
5. Provozovatelé infrastruktury, [...]žadatelé a případně provozovatelé zařízení [...] služeb si vyměňují digitální informace týkající se řízení kapacity a řízení dopravy prostřednictvím digitálních nástrojů a digitálních služeb, které jsou založeny na harmonizované architektuře a které zahrnují standardizovaná rozhraní nebo společné systémy v souladu se směrnicí (EU) 2016/797 a specifikacemi [...] přijatými [...] **podle uvedené směrnice**.
- V případě železničních služeb provozovaných ve více sítích **nebo přeshraničních služeb** poskytují provozovatelé infrastruktury digitální služby a digitální informace prostřednictvím jediného rozhraní nebo společných systémů vyvinutých a zavedených za koordinace sítě ENIM[...], **zejména za účelem řízení přidělování kapacity**.
- 5a. Do [6 měsíců ode dne použitelnosti uvedeného v čl. 77 odst. 2 písm. d)] vydá síť ENIM pokyny týkající se funkčních a technických požadavků na výměnu informací podle odstavce 5 mezi provozovateli infrastruktury, žadateli a případně provozovateli zařízení služeb, přičemž zohlední práci společného podniku pro evropské železnice.**

KAPITOLA VI REGULAČNÍ DOHLED NAD ŘÍZENÍM KAPACITY A DOPRAVY

ODDÍL 1

Regulační subjekty

Článek 63

Povinnosti regulačních subjektů

1. **Členské státy zajistí, aby** [...] byly funkce a pravomoci stanovené v článku 56 směrnice 2012/34/EU vykonávány [...] rovněž v záležitostech, na něž se vztahuje toto nařízení. Regulační subjekt zejména sleduje činnosti provozovatelů infrastruktury uvedené v kapitolách II až V **tohoto nařízení a** z vlastního podnětu a s cílem zabránit diskriminaci žadatelů ověřuje dodržování tohoto nařízení.
2. [...] **Žadatel**, celostátní, regionální nebo místní orgán odpovědný za **služby železniční** dopravy má právo na odvolání k regulačnímu subjektu [...] **postupem stanoveným v článku 56** směrnice 2012/34/EU, pokud se domnívá, že s ním provozovatel infrastruktury nejednal poctivě, diskriminoval ho nebo ho jinak poškodil, když provozovatel infrastruktury vykonával činnosti stanovené v kapitolách II, III, IV a V tohoto nařízení [...].

ODDÍL 2

Evropská síť železničních regulačních subjektů

Článek 64

Spolupráce regulačních subjektů v rámci Evropské sítě železničních regulačních subjektů (ENRRB)

1. Za účelem plnění svých povinností podle tohoto nařízení spolupracují regulační subjekty v rámci sítě ENRRB [...] **zřízené podle** čl. 57 odst. 1 směrnice 2012/34/EU, a to i prostřednictvím společných konzultací a šetření, přijímáním stanovisek nebo doporučení nebo jinými příslušnými činnostmi. Regulační subjekty poskytnou síti ENRRB všechny požadované informace v **souladu s odstavcem 6.**

Při činnosti v oblasti působnosti tohoto nařízení má síť ENRRB úkoly a povinnosti a organizuje svou práci podle oddílu 2 této kapitoly.

2. V případě stížnosti nebo šetření z vlastního podnětu v záležitosti, která spadá do oblasti působnosti tohoto nařízení a která má vliv na přístup k železničním sítím nebo jejich využívání ve více než jednom členském státě, informuje dotčený regulační subjekt o stížnosti nebo šetření síť ENRRB a Komisi.
3. Regulační subjekt může síti ENRRB předat jakoukoli relevantní záležitost, stížnost nebo šetření za účelem výměny názorů nebo přijetí stanoviska či doporučení.
4. Při rozhodování o záležitostech, které [...] **mají dopad na přeshraniční železniční služby,** spolupracují dotčené regulační subjekty při přípravě svých příslušných rozhodnutí pod koordinací sítě ENRRB, aby bylo dosaženo vyřešení dané záležitosti. Za tímto účelem dotčené regulační subjekty plní své funkce v souladu s odstavcem 1 tohoto článku a článkem 56 směrnice 2012/34/EU. Zohlední všechna příslušná stanoviska a doporučení přijatá síti ENRRB a poskytnou tato rozhodnutí síti ENRRB.

4a. Pokud spolupráce uvedená v odstavci 4 vede k rozdílným rozhodnutím dotčených regulačních subjektů, poskytnou síti ENRRB vysvětlení, v němž uvedou tyto rozdíly.

5. Pokud regulační subjekt přijme rozhodnutí, které se odchyľuje od jakéhokoli příslušného stanoviska nebo doporučení sítě ENRRB, nebo pokud odmítne přijmout rozhodnutí, poskytne síti ENRRB vysvětlení, v němž uvede rozdíly a své důvody, proč se stanovisky nebo doporučeními sítě ENRRB neřídil.
6. Regulační subjekty konzultované sítí ENRRB odpovídají ve lhůtách stanovených sítí ENRRB a na její žádost poskytnou veškeré informace, které jsou podle svého vnitrostátního práva oprávněny požadovat. Tyto informace mohou být použity pouze pro účely činností prováděných regulačními subjekty v souladu s tímto nařízením.
7. Provozovatelé infrastruktury bez prodlení předloží veškeré informace nezbytné pro účely vyřízení stížnosti či provedení šetření podle tohoto článku a požadované regulačním subjektem členského státu, v němž se provozovatel infrastruktury nachází. Regulační subjekty mají právo vyžádat si od sítě ENIM informace o šetřeních v rámci své působnosti. Regulační subjekty jsou oprávněny předávat takové informace síti ENRRB.
8. Železniční regulační subjekty poskytnou pro fungování sítě ENRRB nezbytné zdroje.

Článek 64a

Organizace a struktura Evropské sítě železničních regulačních subjektů (ENRRB)

Pro účely tohoto nařízení se síť ENRRB člení na:

a) radu regulačních subjektů (dále jen „rada“);

b) sekretariát.

Provoz sekretariátu zajišťují regulační subjekty.

ODDÍL 2 [...]

[...]

Článek 65

Úkoly a povinnosti sítě ENRRB

1. Kromě úkolů podle směrnice 2012/34/EU má síť ENRRB rovněž úkoly a povinnosti stanovené v tomto nařízení. **Síť ENRRB zveřejní všechna stanoviska a doporučení, která přijala. Síť ENRRB nemá žádné pravomoci v oblasti tvorby politik ani regulační pravomoci.**
2. Síť ENRRB v **relevantních případech** koordinuje všechny činnosti spolupráce železničních regulačních subjektů podle článku 64 a podporuje sladění rozhodnutí regulačních subjektů v souvislosti s [...] **přeshraničními** železničními službami.
3. [...] **4. Žadatelé mohou informovat** síť ENRRB [...]

4. [...] [...]o otázkách spadajících do oblasti působnosti tohoto nařízení [...], **které mohou mít vliv na přístup k železniční infrastruktuře nebo na její využívání ve více než jednom členském státě.** Pokud síť ENRRB takové [...] **informace** obdrží, neprodleně je postoupí příslušnému regulačnímu subjektu nebo subjektům.

Síť ENRRB může rozhodnout, že k těmto otázkám přijme stanovisko nebo doporučení. V takových případech síť ENRRB neprodleně o **tomto záměru** informuje dotčené [...] regulační subjekty [...].

5.[...] Síť ENRRB předloží své stanovisko nebo doporučení dotčeným [...]regulačním subjektům do [...] **čtyř týdnů** od obdržení všech příslušných informací týkajících se [...] **dané otázky.** Síť ENRRB může tuto lhůtu v případě zvláště složitých záležitostí prodloužit.

6. Síť ENRRB vypracuje společné zásady a postupy pro **přijímání rozhodnutí regulačními subjekty**, k nimž jsou [...] **tyto** subjekty zmocněny podle tohoto nařízení.

7. Síť ENRRB vydává doporučení k evropskému rámci pro řízení kapacity podle článku 6, evropskému rámci pro koordinaci řízení přeshraniční dopravy, řízení narušení a krizového řízení podle článku 44 a evropskému rámci pro přezkum výkonnosti podle článku 50 před jejich přijetím sítí ENIM.

8. Síť ENRRB vypracuje samostatný oddíl evropské zprávy o přezkumu výkonnosti uvedené v článku 51, v němž uvede své posouzení a doporučení týkající se výkonnosti služeb železniční infrastruktury a služeb železniční dopravy. Poskytuje poradenství Komisi a evropským koordinátorům v záležitostech souvisejících s výkonností služeb železniční infrastruktury a služeb železniční dopravy.

9. Síť ENRRB poskytuje Komisi svá stanoviska nebo doporučení k případným nedostatkům procesu koordinace uvedeného v článku 14 a, na žádost Komise, k nouzovým opatřením přijatým členskými státy, která mají významný dopad na přeshraniční dopravu, jak je uvedeno v čl. 47 odst. 5.

10. Síť ENRRB předloží síti ENIM své stanovisko nebo doporučení k pokynům vypracovaným sítí ENIM, pokud jde o vymezení podmínek pro uložení pokuty, jak je uvedeno v čl. 40 odst. 3.

Článek 66 [...]

[...]

Článek 67

Složení a organizace rady [...]

1. Členy **rady jsou** [...] regulační subjekty [...] z každého členského státu, který má v provozu železniční síť [...].

Jmenují do rady zástupce a náhradníka.

Zástupci jsou vedoucí představitel nebo zástupce vedoucího představitele regulačního subjektu uvedeného v článku 55 směrnice 2012/34/EU. [...] Náhradník je jmenován [...] z řad vedení nebo správy regulačního subjektu, nebo pokud to není možné, z řad jeho zaměstnanců.

3. Členové rady [...] jednají nezávisle a objektivně v zájmu Unie bez ohledu na konkrétní vnitrostátní nebo osobní zájmy. Nevyžadují ani nepřijímají pokyny od žádné vlády, orgánu, osoby nebo subjektu.

4. Sekretariát sítě ENRRB zveřejňuje aktuální seznam **zástupců** členů rady a jejich náhradníků spolu s jejich prohlášeními o zájmech.
5. **Po konzultaci s Komisí rada přijme a zveřejní svůj jednací řád. Jednací řád může stanovit podrobnější pravidla hlasování, zejména postup hlasování o naléhavých záležitostech.**
6. **Rada přijímá rozhodnutí dvoutřetinovou většinou svých členů, pokud není v jednacím řádu stanoveno jinak. Každý člen má jeden hlas. V nepřítomnosti zástupce člena je k výkonu jeho hlasovacího práva oprávněn jeho náhradník.**
7. **Komise je členem rady bez hlasovacího práva. Koordinuje a podporuje práci rady a v případě potřeby pro ni vydává doporučení.**
8. **Sekretariát zajišťuje služby nezbytné pro organizaci zasedání a práci rady.**
9. **V souladu s jednacím řádem rady může rada rozhodnout o zřízení pracovních skupin za účelem organizace práce sítě ENRRB na konkrétních tématech souvisejících s prováděním tohoto nařízení, zejména na záležitostech týkajících se výkonnosti služeb železniční infrastruktury.**

Pracovní skupiny jsou otevřeny účasti odborníků ze železničních regulačních subjektů a Komise. Odborníci z provozních zúčastněných stran a z jiných veřejných nebo soukromých subjektů mohou být k účasti v těchto pracovních skupinách přizváni ad hoc.

Článek 68

Úloha a úkoly rady

1. Rada plní všechny úkoly sítě ENRRB stanovené v tomto nařízení.
2. Rada zejména:

- a) přijímá, **v souladu s procesními pravidly stanovenými nebo uvedenými v článku 67**, stanoviska nebo doporučení **sítě ENRRB** ke stížnostem nebo šetřením, které jí [...] **zašle** [...] regulační subjekt či subjekty [...] **podle** čl.[...] **64 odst. 3**;
- b) vypracovává a přijímá výroční zprávu o činnosti sítě ENRRB;
- c) zřizuje pracovní skupiny a jmenuje jejich předsedy.

Článek 69 [...]

[...]

Článek 70 [...]

[...]

KAPITOLA VII

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 71

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 10 odst. 8, čl. 11 odst. 2, čl. 21 odst. 9, čl. 38 odst. 3, čl. 39 odst. 9 [...]/a čl. [...] **48 odst. 3** je svěřena Komisi na dobu pěti let od [1. ledna [...]2029]. Komise vypracuje zprávu o přenesení pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament ani Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.
3. **Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci podle čl. 10 odst. 8, čl. 11 odst. 2, čl. 21 odst. 9, čl. 38 odst. 3, čl. 39 odst. 9 a čl. 48 odst. 3 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie, nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.**

- 4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci vede Komise konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů.**
- 5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.**
- 6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 10 odst. 8, čl. 11 odst. 2, čl. 21 odst. 9, čl. 38 odst. 3, čl. 39 odst. 9 a čl. 48 odst. 3 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.**

Článek 72

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor uvedený v článku 62 směrnice 2012/34/EU. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
- 2[...]3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek [...]5 nařízení (EU) č. 182/2011.
- 3.[...]Pokud **výbor** [...] **nevydá žádné stanovisko, Komise navrhaný prováděcí akt nepřijme a** použije se čl. 5 **odst. 4 třetí pododstavec** nařízení (EU) č. 182/2011.

Článek 73

Zpráva a přezkum

[...]Komise do [*deseti let od vstupu tohoto nařízení v platnost*] zhodnotí dopad tohoto nařízení na odvětví železniční dopravy a předloží Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů zprávu o jeho provádění.

Zpráva vyhodnotí zejména:

- a) dopad tohoto nařízení na výkonnost služeb železniční infrastruktury;
- b) dopad tohoto nařízení na rozvoj služeb železniční **dopravy**, zejména mezinárodních služeb, služeb dálkové dopravy a služeb nákladní dopravy;
- ba) finanční a administrativní dopady tohoto nařízení na provozovatele infrastruktury a další provozní zúčastněné strany, regulační subjekty a orgány členských států;**

- c) práci [...] **sítě ENIM**, koordinátora sítě [...] **a** [...] **sítě ENRRB** obecně a ve vztahu k vypracování, přijímání a provádění společných kritérií, metodik a postupů [...];
- d) [...] **účinnost** mechanismů koordinace [...] v evropském [...] **rámcí pro řízení kapacity** uvedeném v [...] **článku 6, evropském rámci pro koordinaci řízení přeshraniční dopravy, řízení narušení a krizového řízení uvedeném v článku 44** [...] **a evropském rámci pro přezkum výkonnosti uvedeném v článku 50**;

[...]

- e) fungování socioekonomických, provozních a environmentálních kritérií a případnou potřebu předložit návrh na možné změny článků 25 a 37.**

Článek 74

Změny směrnice 2012/34/EU

1. Směrnice 2012/34/EU se mění takto:

- a) v článku 1 se písmeno c) nahrazuje tímto:

„c) zásady a postupy uplatňované při stanovení a vybírání poplatků za využívání železniční infrastruktury, jak je stanoveno v kapitole IV.“;

- b) v článku 2 se zrušuje odstavec 6;

- c) **v článku 3** se zrušují body 20, 22, 23, 27 a 28;

- d) článek 7b se zrušuje;

- da) v článku 27 se odstavec 2 nahrazuje tímto:**

„2. Zpráva o síti obsahuje informace určující podmínky přístupu k příslušné železniční infrastruktuře. Zpráva o síti rovněž obsahuje informace stanovující podmínky pro přístup k zařízením služeb napojeným na síť provozovatele infrastruktury a pro poskytování služeb v těchto zařízeních nebo uvádí internetovou stránku, kde jsou takové informace bezplatně k dispozici v elektronické podobě. Obsah zprávy o síti je stanoven v příloze IV.“

- e) článek 36 se zrušuje;
 - f) články 38 až 54 se zrušují;
 - g) v příloze IV se zrušují body 1 a 3;
 - h) příloha VII se zrušuje.
2. Odkazy na zrušená ustanovení směrnice 2012/34/EU se považují za odkazy na toto nařízení v souladu se srovnávací tabulkou v příloze X oddíle 1.

Článek 75

Přechodná ustanovení

1. Rámcové dohody uzavřené v souladu s článkem 42 směrnice 2012/34/EU se nadále uplatňují až do uplynutí doby jejich platnosti.
2. Ustanovení čl. 3 bodů 20, 22, 23, 27 a 28, článků 7b, 36 a 38 až 54, přílohy IV bodu 3 a přílohy VII směrnice 2012/34/EU se nepoužijí na činnosti a úkoly prováděné v souvislosti s jízdními řády sítě, které vstoupí v platnost **dne** [[...]13. prosince [...] **2031**] **nebo později.**
3. **Komise do [dvou let ode dne uvedeného v čl. 77 odst. 2 prvním pododstavci] předloží Radě a Evropskému parlamentu zprávu o sledování přechodných ustanovení uvedených v článku 75.**

Článek 76

Zrušení

1. Nařízení (EU) č. 913/2010 se zrušuje s účinkem od [...] **8.** prosince 2029].
2. Odkazy na zrušené nařízení se považují za odkazy na toto nařízení v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze X oddíle 2.

Článek 77

Vstup v platnost a použitelnost

1. Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.
2. Použije se ode dne [1. ledna [...] **2029**]. Avšak:
 - a) články 1, 2 a 3, kapitola II s výjimkou čl. 9 odst. 1 a 2 a čl. 27 odst. 4 a kapitola III s výjimkou článku 48 tohoto nařízení se použijí pouze na činnosti a úkoly prováděné v souvislosti s jízdními řádů sítě, které vstoupí v platnost **dne** [...] **13.** prosince [...] **2031] nebo později;**
 - b) ustanovení čl. 9 odst. 1 a 2 se použijí od [1. ledna [...] **2030**];
 - c) [...] [...]
 - d) ustanovení **čl. 27 odst. 4, čl. 28 odst. 0**, článků 48 a 62 se použijí ode dne [...] **31.** prosince [...] **2029**];
 - e) článek 74 se použije od [...] **13.** prosince [...] **2031**].

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V [...].

Za Evropský parlament
předseda / předsedkyně

Za Radu
předseda / předsedkyně

PŘÍLOHA I

VÝSTUPY A ČASOVÝ ROZVRH PRO ŘÍZENÍ KAPACITY

PODLE ČLÁNKŮ 11, 16, 18 A 38

1. VÝSTUPY, KTERÉ MAJÍ PŘIPRAVIT PROVOZOVATELÉ INFRASTRUKTURY V RÁMCI STRATEGICKÉHO PLÁNOVÁNÍ KAPACITY PODLE ČLÁNKŮ 11, 16, 17 A 18

Výstup	Obsah
Kapacitní strategie (článek 16)	<ul style="list-style-type: none">– <u>Zeměpisná působnost kapacitní strategie: tratě zahrnuté do strategického plánování kapacity podle čl. 12 odst. 6;</u>– Plánovaný rozvoj fyzické infrastruktury, včetně nové výstavby, modernizace, obnovy a uzavření / vyřazení z provozu, s <u>uvedením podrobné charakteristiky dané infrastruktury;</u>– Předpokládaný vývoj poptávky po službách železniční dopravy;– [...] <u>Strategické</u> pokyny pro vytížení kapacity ze strany členských států, [...] <u>pokud členské státy tyto pokyny vydaly;</u>– Kapacita přidělená v rámcových dohodách a kapacita, <u>která může být</u> potřebná k poskytování dopravních služeb v rámci smluv na veřejné služby;– [...] <u>Informace o dostupnosti a vytížení železniční infrastruktury, včetně infrastruktury</u> prohlášené za vysoce vytíženou nebo přetíženou;– [...] <u>Plánované práce na infrastruktuře, které vedou k omezení kapacity [...]</u> <u>se zásadním dopadem.</u>
Kapacitní model (článek 17)	<ul style="list-style-type: none">– Všechny informace obsažené v kapacitní strategii, případně aktualizované a dále upřesněné– [...] <u>Celkový objem kapacity, včetně kapacity pro více sítí,</u> dostupné žadatelům podle <u>úseku sítě včetně objemu kapacity dostupné</u> podle segmentu trhu železniční dopravy <u>pro různé segmenty služeb železniční dopravy</u> nebo podle procesu přidělování– Objem kapacity [...] <u>vyhrazené pro omezení kapacity v důsledku</u> prací na infrastruktuře podle dopadu

	<p>na odhadovaný objem [...] dopravy</p> <ul style="list-style-type: none"> – [...], <u>jak je uvedeno</u> v [...] <u>oddíle 3 přílohy I.</u> – Zeměpisné údaje: rozdělení do příslušných plánovacích částí odrážejících charakteristiky infrastruktury a poptávky – Časová působnost: jedno období platnosti jízdního řádu sítě – Časové údaje: alespoň roční přehled (omezení kapacity) a jeden nebo více reprezentativních dnů (kapacita dostupná pro žádosti)
<p>Plán poskytování kapacity (článek 18)</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Všechny informace obsažené v kapacitním modelu, případně aktualizované a dále upřesněné – [...] <u>Kapacita, která je k dispozici pro přidělení žadatelům pro období platnosti jízdního řádu sítě, na něž se plán poskytování kapacity vztahuje:</u> <ul style="list-style-type: none"> – <u>i) v příslušných případech podle čl. 18 odst. 4 a v souladu s čl. 18 odst. 4 a 5 předem plánovaná kapacita dostupná pro žádosti, včetně kapacity pro více sítí,</u> vymezená ve formě objektů kapacity v <u>souladu s čl. 18 odst. 5;</u> <u>ii) kapacita, která nebyla provozovatelem infrastruktury předem plánována;</u> <u>iii) kapacita, která je k dispozici v zařízeních služeb uvedených v čl. 29 odst. 1.</u> – <u>Kapacita, která není k dispozici pro přidělení žadatelům:</u> <ul style="list-style-type: none"> <u>i) omezení kapacity</u> vymezená ve formě objektů kapacity, <u>včetně omezení kapacity uvedených v bodě 1 oddíle 3 této přílohy;</u> <u>ii) kapacita již přidělená prostřednictvím rámcových dohod v souladu s článkem 31 nebo prostřednictvím procesu víceletého průběžného plánování v souladu s článkem 33;</u> <u>iii) kapacita vyhrazená pro jiné účely než ty, které jsou uvedeny v bodech i) a ii), což provozovatel infrastruktury jasně uvede.</u> <u>iv) jiná kapacita již přidělená při aktualizaci plánu poskytování kapacity během jízdního</u>

	<p><u>řádu sítě, k němuž se plán poskytování kapacity vztahuje.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Alternativní kapacita dostupná během omezení kapacity – Alternativní kapacita dostupná v případě narušení sítě – <u>Omezení použitelná na používání specializované infrastruktury uvedené v článku 24.</u>
--	--

2. ČASOVÝ ROZVRH STRATEGICKÉHO ŘÍZENÍ KAPACITY PODLE ČLÁNKŮ 11, 16, 17 A 18

1. Při přípravě výstupů strategického plánování kapacity pro dané období platnosti jízdního řádu sítě dodržují provozovatelé infrastruktury časový rozvrh stanovený v tomto oddíle.

Provozovatelé infrastruktury mohou stanovit dřívější konečné termíny. Takové **dřívější** konečné termíny jsou [...] **koordinovány sítí ENIM** a zahrnuty do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6.

Konzultace se zúčastněnými stranami **ohledně evropských a přeshraničních záležitostí** se provádí v souladu s článkem 54 a zahrnují [...] **všechny** provozní zúčastněné strany [...]. Provozovatelé infrastruktury výstupy průběžně koordinují [...] **v rámci procesu koordinace stanoveného v článku 53.**

Výstup	Milník	Konečný termín (nejpozději)
Kapacitní strategie (článek 16)	[...] <u>Zahájení fáze</u> kapacitní strategie	X-60
	První konzultace s <u>provozními</u> zúčastněnými stranami	X-58
	<u>Zveřejnění návrhu strategie</u>	<u>X-39</u>
	[...] <u>Druhá</u> konzultace s <u>provozními</u> zúčastněnými stranami <u>ohledně návrhu strategie</u>	X[...] -38
	Zveřejnění konečné kapacitní strategie po konečné koordinaci mezi provozovateli infrastruktury	X-36
Kapacitní model (článek 17)	Zahájení přípravy	X-36
	[...] <u>Oznámení kapacitních potřeb ze strany žadatelů a potenciálních žadatelů a konzultace</u> provozních zúčastněných stran	X-24
	Zveřejnění návrhu kapacitního	X-21

	modelu	
	Koordinace s žadateli a provozními zúčastněnými stranami	X-19
	Zveřejnění konečného kapacitního modelu po konečné koordinaci mezi provozovateli infrastruktury	X-18
Plán poskytování kapacity (článek 18)	Zahájení přípravy	X-18
	Konzultace s žadateli a provozními stranami	X-14
	Zveřejnění omezení kapacity uvedených v oddílu 3 bodě 1 této přílohy	X-12
	Zveřejnění konečného plánu poskytování kapacity po konečné koordinaci mezi provozovateli infrastruktury	X-11
	Zveřejnění omezení kapacity uvedených v oddílu 3 bodě 5 této přílohy	X-4
	Změna využití kapacity vyhrazené pro přidělení prostřednictvím jízdního řádu sítě pro jiné procesy přidělování	X-2
	Aktualizace plánu poskytování kapacity, která odráží veškeré změny předem plánované nebo přidělené kapacity	Do X+12 bez prodlení
Poznámka:		
1) „X-m“ se rozumí „m“ měsíců před datem vstupu jízdního řádu sítě v platnost („X“), v souladu s oddílem 4.		

2. Odchylně od bodu 1 se na výstup „Kapacitní strategie“ ve vztahu k obdobím platnosti jízdního řádu sítě začínajícím v prosinci [...]2030 a prosinci [...]2031 vztahuje tento zjednodušený a zkrácený časový rozvrh:

Kapacitní strategie (článek 16)	Zveřejnění návrhu strategie [...]	X-38
	<u>Konzultace s provozními zúčastněnými stranami ohledně návrhu strategie</u>	<u>X-37</u>
	Zveřejnění konečné kapacitní strategie po konečné koordinaci mezi provozovateli infrastruktury	X-36

3. **ČASOVÝ ROZVRH A POŽADAVKY, POKUD JDE O KOORDINACI, KONZULTACE A ZVEŘEJŇOVÁNÍ OMEZENÍ KAPACITY VYPLÝVAJÍCÍCH Z PRACÍ NA INFRASTRUKTUŘE UVEDENÝCH V ČLÁNCÍCH 10 A 35**

- 0. Omezení kapacity se klasifikují podle doby trvání v počtu po sobě jdoucích dnů a jejich dopadu na dopravu (odhadovaný denní objem dopravy na železniční trati, který je zrušen, přetrasován nebo nahrazen jinými druhy dopravy) podle následující tabulky.**

	<u>Doba trvání</u>	<u>Dopad na provoz</u>
<u>Zásadní dopad</u>	<u>Více než 30 po sobě jdoucích dnů</u>	<u>Více než 50 %</u>
<u>Vysoký dopad</u>	<u>Více než 7 po sobě jdoucích dnů</u>	<u>Více než 30 %</u>
<u>Střední dopad</u>	<u>7 nebo méně po sobě jdoucích dnů</u>	<u>Více než 50 %</u>
<u>Malý dopad</u>	<u>Neupřesněno</u>	<u>Více než 10 %</u>

1. Pokud jde o [...] omezení kapacity železničních tratí z důvodů, jako jsou práce na infrastruktuře, včetně souvisejících omezení rychlosti, hmotnosti na nápravu, délky vlaku, trakce nebo průjezdného průřezu („omezení kapacity“), [...] **která mají vysoký nebo zásadní dopad**, zveřejní dotčení provozovatelé infrastruktury všechna omezení kapacity a předběžné výsledky konzultace s žadatelem poprvé alespoň 24 měsíců před předmětnou změnou jízdního řádu sítě, **jsou-li známy**, a podruhé v aktualizované podobě alespoň dvanáct měsíců před předmětnou změnou. [...]

2. Pokud se dopad omezení kapacity neomezuje na jednu síť, [...] provozovatelé infrastruktury [...] v rámci **vzájemné** koordinace společně projednají uvedená omezení kapacity se zúčastněnými žadateli a hlavními provozovateli dotčených zařízení služeb při jejich prvním zveřejnění.
3. Při prvním zveřejnění omezení kapacity v souladu s bodem 1 prokonzultuje provozovatel infrastruktury předmětná omezení kapacity s žadateli a hlavními dotčenými provozovateli zařízení služeb. Pokud je mezi prvním a druhým zveřejněním omezení kapacity požadována koordinace v souladu s bodem 4, uskuteční [...] **provozovatelé infrastruktury, na něž se vztahuje toto nařízení,** s žadateli a hlavními dotčenými provozovateli zařízení služeb druhou konzultaci v době mezi ukončením uvedené koordinace a druhým zveřejněním omezení kapacity.
4. Není-li dopad omezení kapacity omezen na jednu síť, musí [...] **provozovatelé infrastruktury, na něž se vztahuje toto nařízení,** včetně provozovatelů infrastruktury, kteří by mohli být dotčeni přetrasováním vlaků, před zveřejněním omezení kapacity v souladu s bodem 1 koordinovat mezi sebou navzájem omezení kapacity, která by mohla zahrnovat zrušení, přetrasování vlaků nebo nahrazení jinými druhy dopravy.

Koordinace před druhým zveřejněním musí být dokončena:

- a) nejpozději osmnáct měsíců před změnou jízdního řádu sítě [...] **v případě omezení kapacity se zásadním dopadem;**
- b) nejpozději třináct měsíců a patnáct dní před změnou jízdního řádu sítě [...] **v případě omezení kapacity s [...] vysokým dopadem;**
- c) nejpozději třináct měsíců a patnáct dní před změnou jízdního řádu sítě [...] **v případě omezení kapacity se středním dopadem.**

Subjekty provádějící koordinaci mezi provozovateli infrastruktury v souladu s čl. 53 odst. [...] **4** v případě potřeby vyzvou žadatele působící na dotčených tratích a hlavní dotčené provozovatele zařízení služeb, aby se do této koordinace zapojili.

5. Co se týče omezení kapacity [...] **s malým dopadem,** k nimž dojde v následujícím období platnosti jízdního řádu sítě a o nichž se provozovatel infrastruktury dozví nejpozději šest měsíců a patnáct dní před změnou jízdního řádu sítě, prokonzultuje provozovatel infrastruktury plánovaná omezení kapacity s dotčenými žadateli a informuje o aktualizovaných omezeních kapacity alespoň čtyři měsíce před změnou jízdního řádu sítě. Provozovatel infrastruktury poskytne podrobné informace o nabízených trasách vlaků nejpozději čtyři měsíce před začátkem omezení kapacity v případě osobních vlaků a nejpozději jeden měsíc před začátkem omezení kapacity v případě nákladních vlaků, pokud se provozovatel infrastruktury s dotčenými žadateli nedohodnou na kratším předstihu.

6. Provozovatelé infrastruktury se mohou na základě konzultace s žadateli a provozovateli zařízení rozhodnout, že budou u omezení kapacity uplatňovat přísnější limity spočívající v nižších procentních podílech odhadovaného objemu dopravy nebo v kratším trvání daných omezení, než jaké jsou uvedeny v oddíle 3 této přílohy, nebo že budou uplatňovat další kritéria nad rámec těch, která jsou zmiňována v této příloze. Limity a kritéria pro seskupování omezení kapacity zveřejní ve svých zprávách o síti podle bodu [...]2 přílohy IV[...].
7. [...]V případě omezení kapacity, které je nezbytné k znovuoobnovení bezpečného provozu vlaků, se může provozovatel infrastruktury rozhodnout, že lhůty stanovené v bodech 1 až 5 nepoužije, je-li načasování daných omezení mimo jeho kontrolu, bylo-li by použití uvedených lhůt neefektivní z hlediska nákladů či zbytečně působící škodu z hlediska životnosti či stavu majetku nebo souhlasí-li všichni dotčení žadatelé. V těchto případech a v případě jakýchkoli jiných omezení kapacity, jež nepodléhají konzultaci v souladu s jinými ustanoveními této přílohy, konzultuje provozovatel infrastruktury dotčené žadatele a hlavní provozovatele zařízení služeb okamžitě.
8. Informace, které musí provozovatel infrastruktury poskytnout, postupuje-li v souladu s body 1, 5 nebo 7, zahrnují:
- a) plánovaný den;
 - b) denní dobu, a, jakmile je možné ji stanovit, hodinu, kdy omezení kapacity začne a skončí;
 - c) úsek trati, jehož se omezení dotkne;
 - d) pokud to přichází v úvahu, též kapacitu odklonových tratí.

Uvedené informace nebo odkaz na místo, kde lze tyto informace nalézt, zveřejní provozovatel infrastruktury ve své zprávě o síti uvedené v bodě [...]2 přílohy IV[...]. Tyto informace musí provozovatel infrastruktury aktualizovat. Provozovatelé infrastruktury navíc tyto informace zveřejní v digitálním formátu v souladu s články 9 a 62.

9. Pokud jde o omezení kapacity [...]se [...] **zásadním dopadem**, poskytne provozovatel infrastruktury žadatelům na vyžádání během prvního kola konzultací srovnání podmínek v alespoň dvou alternativních scénářích pro omezení kapacity. Tyto alternativní scénáře koncipuje provozovatel infrastruktury společně s žadateli na základě údajů poskytnutých v jejich žádostech.

Součástí srovnání musí být v každém scénáři alespoň:

- a) doba trvání omezení kapacity;
- b) očekávané orientační poplatky za infrastrukturu;
- c) dostupná kapacita na odklonových tratích;
- d) dostupné alternativní trasy a
- e) orientační doby jízdy.

Dříve než se provozovatel infrastruktury pro jednu z alternativ omezení kapacity rozhodne, konzultuje zainteresované žadatele a přihlédně k dopadu jednotlivých alternativ na tyto žadatele a na uživatele služeb.

Analýza alternativních omezení kapacity zahrnuje situace týkající se více než jednoho provozovatele infrastruktury. V tomto případě koordinují provozovatelé infrastruktury plánování alternativního omezení kapacity v souladu s článkem 53.

10. Pokud jde o omezení kapacity [...] **se [...] zásadním dopadem**, stanoví provozovatel infrastruktury kritéria pro přetrasování vlaků zajišťujících různé druhy dopavy, přičemž zohlední žadatelova obchodní a provozní omezení s výjimkou případů, kdy daná provozní omezení vyplývají z žadatelových manažerských či organizačních rozhodnutí, aniž by tím byl dotčen cíl v podobě snižování nákladů provozovatele infrastruktury v souladu s čl. 30 odst. 1 směrnice 2012/34/EU. Provozovatel infrastruktury zveřejní tato kritéria ve zprávě o síti.
11. Síť ENIM zveřejní informace požadované podle bodu 8 na svých internetových stránkách.
12. [...]

4. ČASOVÝ ROZVRH PŘIDĚLOVÁNÍ KAPACITY PROSTŘEDNICTVÍM ROČNÍHO PROCESU PŘIDĚLOVÁNÍ PODLE ČLÁNKŮ 32 A 38

1. Provozovatel infrastruktury a žadatelé dodržují tento časový rozvrh:

Milník nebo lhůta	Konečný termín nebo doba trvání ⁽¹⁾
Období platnosti jízdního řádu sítě	[...] <u>Začíná o půlnoci druhou sobotu v prosinci a končí o půlnoci druhou sobotu v prosinci následujícího roku.</u>
Vstup jízdního řádu sítě v platnost	Půlnoc druhou sobotu v prosinci
Zveřejnění plánu poskytování kapacity	V souladu

	s oddílem 2 této přílohy
Zveřejnění omezení kapacity v důsledku prací na infrastruktuře	V souladu s oddíly 2 a 3 této přílohy
Konečný termín pro podání žádostí o práva na kapacitu ze strany žadatelů	X–8,5
Příprava návrhu jízdního řádu sítě	X–6,5
Konečný termín pro předložení návrhu nabídky kapacity žadatelům ze strany provozovatele (provozovatelů) infrastruktury	
Dokončení koordinace s žadateli	X–[...] 5,5
Konečný termín pro předložení konečné nabídky kapacity žadatelům ze strany provozovatele (provozovatelů) infrastruktury	X–[...] 4,5
Zveřejnění [...]jízdního řádu sítě	X–[...] 4,25
Konečný termín pro udělení práv na kapacitu žadatelům ze strany provozovatele infrastruktury	
Převod specifikací kapacity na trasy vlaků	Bude upřesněno [...] <u>provozovateli infrastruktury s ohledem na evropský rámec pro řízení kapacity uvedený v článku 6</u>
Poznámka:	
1) „X–m“ se rozumí „m“ měsíců před datem vstupu jízdního řádu sítě v platnost („X“)	

[...]

3. Konečný termín pro podání žádostí o práva na kapacitu ze strany žadatelů stanovená v tabulce v bodě 1 je konečným termínem pro podání žádostí o přidělení kapacity infrastruktury podle čl. 27 odst. 4 směrnice 2012/34/EU.

5. ČASOVÝ ROZVRH PŘIDĚLOVÁNÍ KAPACITY PROSTŘEDNICTVÍM RÁMCOVÝCH DOHOD PODLE ČLÁNKŮ 31 A 38

Provozovatel infrastruktury dodržuje tento časový rozvrh:

Lhůta	Doba trvání⁽¹⁾
Standardní doba platnosti rámcových dohod	Pět let
Převod specifikací kapacity na trasy vlaků	Mezi X–8,5 a X–6,5 (společně s koordinací v rámci ročního procesu přidělování uvedeného v oddíle 4)
Poznámka: 1) „X–m“ se rozumí „m“ měsíců před datem vstupu jízdního řádu sítě v platnost („X“) v souladu s oddílem 4.	

6. ČASOVÝ ROZVRH PROCESU PRŮBĚŽNÉHO PLÁNOVÁNÍ PŘIDĚLOVÁNÍ KAPACITY PODLE ČLÁNKŮ 33 A 38

Provozovatel infrastruktury a žadatelé dodržují během procesu průběžného plánování tento časový rozvrh[...]:

Milník nebo lhůta	Konečný termín nebo doba trvání⁽¹⁾
Termín, kdy nejdříve mohou žadatelé podat žádosti o kapacitu v rámci procesu průběžného plánování přidělování kapacity	Čtyři měsíce před první jízdou vlaku
Termín, kdy nejpozději mohou žadatelé podat žádosti o kapacitu v rámci procesu průběžného plánování přidělování kapacity	Jeden měsíc před první jízdou vlaku
Maximální doba trvání práv na kapacitu udělených v rámci procesu průběžného plánování přidělování kapacity	36 měsíců od první jízdy vlaku
Převod specifikací kapacity na trasy vlaků pro práva na kapacitu udělená v souladu s čl. 33 odst. 2 písm. a)	Mezi X–8,5 a X–6,5 (společně s koordinací v rámci ročního procesu přidělování uvedeného v oddíle 4)
Převod specifikací kapacity na trasy vlaků pro práva na kapacitu udělená v souladu s čl. 33 odst. 2 písm. b)	Bude upřesněno provozovateli infrastruktury s ohledem na evropský rámec pro řízení kapacity uvedený v článku 6

<u>Maximální lhůta pro provozovatele infrastruktury na přípravu nabídky práv na kapacitu v rámci procesu průběžného plánování</u>	<u>15 dnů</u>
Poznámka: 1) „X–m“ se rozumí „m“ měsíců před datem vstupu jízdního řádu sítě v platnost („X“) v souladu s oddílem 4.	

4. [...]

7. ČASOVÝ ROZVRH PŘIDĚLOVÁNÍ KAPACITY PROSTŘEDNICTVÍM PROCESU AD HOC PODLE ČLÁNKŮ 34 A 38

Při přidělování kapacity infrastruktury prostřednictvím procesu ad hoc dodržuje provozovatel infrastruktury tento časový rozvrh:

Lhůta	Doba trvání
Maximální lhůta pro provozovatele infrastruktury na přípravu nabídky práv na kapacitu pro jedinou síť	[...] <u>5 dnů</u>
Maximální lhůta pro provozovatele infrastruktury na přípravu nabídky práv na kapacitu pro více sítí	[...] <u>8 dnů</u>

8. ČASOVÝ ROZVRH ZMĚN PŘIDĚLENÉ KAPACITY PODLE ČLÁNKU 39

Při změně práv na kapacitu infrastruktury dodržuje provozovatel infrastruktury tento časový rozvrh:

Milník nebo lhůta	Konečný termín nebo doba trvání
Maximální doba, za niž má provozovatel infrastruktury nabídnout alternativní právo na kapacitu zahrnující jedinou síť	[...] <u>5 dnů</u>
Maximální doba, za niž mají dotčení provozovatelé infrastruktury nabídnout práva na alternativní kapacitu pro více sítí	[...] <u>8 dnů</u>

PŘÍLOHA II

[...]

Prahové hodnoty pro vyhlášení vysoce vytížené a přetížené infrastruktury uvedené v článku 21

1. [...][...]

Vytížení	Klasifikace	Vytížení kapacity	Referenční období
Heterogenní provoz	Vysoce vytížená	> [...] 85 % teoretické kapacity	Více než čtyři hodiny po více než 200 dní v roce
Heterogenní provoz	Přetížená	> 95 % teoretické kapacity	Více než čtyři hodiny po více než 250 dní v roce
Homogenní provoz	Vysoce vytížená	> [...] 90 % teoretické kapacity	Více než čtyři hodiny po více než 200 dní v roce
Homogenní provoz	Přetížená	> 95 % teoretické kapacity	Více než čtyři hodiny po více než 250 dní v roce

[...]

Provozovatelé infrastruktury při určování vytížení kapacity železniční infrastruktury v maximální míře zohlední metodu uvedenou v čl. 21 odst. 1a.

„Homogenním provozem“ se rozumí, že vlaky na daném úseku mají obecně podobné charakteristiky důležité pro vytížení kapacity, zejména rychlost, způsob zastavování a zrychlení.

„Heterogenním provozem“ se rozumí, že se vlaky na daném úseku liší v charakteristikách důležitých pro vytížení kapacity, zejména v rychlosti, způsobu zastavování a zrychlení.

2. [...]

[...]

PŘÍLOHA III

OBSAH EVROPSKÉHO RÁMCE PRO ŘÍZENÍ KAPACITY UVEDENÉHO V ČLÁNKU 6

Evropský rámec pro řízení kapacity podle článku 6 obsahuje alespoň tyto prvky:

Prvek	Odkaz(y)
[...]	[...]
Druhy a popis služeb železniční dopravy, které se mají použít pro účely strategického plánování kapacity železniční infrastruktury.	Čl. 12 odst. 2
Společné zásady, postupy a metodiky pro strategické plánování kapacity, včetně koordinace mezi provozovateli infrastruktury a konzultací se zúčastněnými stranami[...], <u>včetně oznámení kapacitních potřeb.</u>	Čl. 12 <u>odst. 4, čl. 12</u> odst. 9, článek 13, článek 14, <u>čl. 17 odst. 1, článek 54</u>
<u>Pokyny stanovující postupy a metodiky, které se mají použít pro analýzu trhu dopravy</u>	<u>Čl. 15 odst. 3</u>
Prostředky pro zveřejnění plánu poskytování kapacity a proces konzultací s žadateli.	Čl. 18 odst. 10
Pravidla a postupy pro přidělování předem plánované kapacity zahrnuté do plánu poskytování kapacity.	Čl. 20 odst. 3
<u>Společná metoda využití kapacity železniční infrastruktury</u>	<u>Čl. 21 odst. 1a</u>
Charakteristiky specifikací kapacity.	Čl. 26 odst. 1
Rozsahy mezních kvót pro zrušení nevyužitých práv na kapacitu.	Čl. 27 odst. 6
Postupy a metody koordinace přidělování práv na kapacitu pro více sítí, včetně minimálních požadavků na kvalitu.	Čl. 28 odst. 5
Pokyny k <u>definování</u> omezení v souvislosti s rozdíly mezi požadavky na kapacitu ze strany žadatelů a kapacitou infrastruktury navrženou provozovateli infrastruktury v procesu konsenzuálního řešení rozporů.	Čl. 36 odst. 2
<u>Pokyny pro mechanismus konsenzuálního řešení rozporů pro rozpory týkající se alespoň jedné žádosti o kapacitu pro více sítí</u>	<u>Čl. 36 odst. 8</u>
<u>Postupy a metodiky pro řešení rozporů ohledně nedostatečné kapacity infrastruktury na základě socioekonomických</u>	<u>Čl. 37 odst. 1b</u>

<u>a environmentálních kritérií.</u>	
Postupy pro správu změn práv na kapacitu po přidělení.	Čl. 39 odst. 8
[...] <u>Pokyny pro vymezení podmínek</u> pro uložení [...] <u>pokut</u> za změny práv na kapacitu.	Čl. 40 odst. 3
[...]	[...]

PŘÍLOHA IV

Obsah zprávy o síti podle článku 27 směrnice 2012/34/EU – oddíl o řízení kapacity a řízení dopravy

Kromě prvků uvedených v čl. 27 odst. 2 směrnice 2012/34/EU [...] obsahuje zpráva o síti uvedená v **daném** článku[...] tyto prvky:

- 1) Oddíl stanovící povahu infrastruktury, která je k dispozici železničním podnikům, a podmínky přístupu k ní. Tento oddíl odkazuje na informace dostupné v registru infrastruktury uvedeném v článku 49 směrnice (EU) 2016/797.
- 2) Oddíl o zásadách a kritériích pro řízení kapacity. Tento oddíl stanoví všeobecné kapacitní vlastnosti infrastruktury, která je k dispozici železničním podnikům, a veškerá omezení jejího použití, včetně předpokládaných požadavků na kapacitu z důvodu údržby. Tento oddíl také stanoví postupy a konečné termíny v procesu řízení kapacity. Obsahuje specifická kritéria uplatňovaná při tomto procesu, zejména:
 - a) postupy, podle nichž jsou žadatelé konzultováni v oblasti strategického plánování kapacity **a poskytují oznámení kapacitních potřeb;**
 - b) postupy, podle nichž mohou žadatelé od provozovatele infrastruktury požadovat kapacitu;
 - c) požadavky, které musí žadatel splňovat;
 - d) časový rozvrh postupu strategického plánování kapacity, podávání žádostí, přidělování kapacity, přizpůsobení a nového naplánování a postupy, které je třeba dodržet při žádostech o informace o plánování, jakož i postupy pro stanovení časového rámce plánované i neplánované údržby;
 - e) zásady platné pro mechanismus konsenzuálního řešení rozporů uvedený v článku 36, včetně systému řešení sporů, který je k dispozici jako součást tohoto procesu, a mechanismus formálního řešení rozporů uvedený v článku 37;
 - f) strukturu a výši [...] **pokut** za změny práv na kapacitu;
 - g) postupy, které mají být dodrženy, a kritéria, která se mají použít v případě vysokého vyřízení nebo přetížení infrastruktury;
 - h) podrobnosti o omezeních využití infrastruktury;
 - i) vysvětlení případných odchylek od evropského rámce uvedeného v článku 6.
- 3) Oddíl o provozu, včetně řízení dopravy, řízení narušení a krizového řízení. V něm se stanoví provádění požadavků stanovených v tomto nařízení a ve směrnici (EU) 2016/797, směrnici (EU) 2016/798 a směrnici 2007/59/ES, včetně:

- a) provozních pravidel, včetně pravidel přednosti nebo zásad přednosti pro řízení dopravy, seznamu nebo odkazů na technická, provozní a bezpečnostní pravidla a na pravidla týkající se provozních zaměstnanců;
 - b) provozních opatření, včetně pravidel a postupů pro řízení narušení a krizové řízení, provozní komunikaci a výměnu údajů se železničními podniky a dalšími provozními zúčastněnými stranami;
 - c) seznamu a odkazů na informační systémy používané v provozu;
 - d) vysvětlení případných odchylek od evropského rámce uvedeného v článku 44.
- 4) Oddíl věnovaný klíčovým prvkům řízení výkonnosti, který zahrnuje zejména:
- a) odkazy na výkonnostní cíle stanovené v obchodním plánu uvedeném v čl. 8 odst. [...] **3** směrnice 2012/34/EU a ve smluvním ujednání uvedeném v článku 30 uvedené směrnice;
 - b) postupy pro sledování pokroku při dosahování cílů a podávání zpráv o něm, pro zjišťování příčin nedostatků ve výkonnosti u provozních zúčastněných stran a pro navrhování a provádění nápravných opatření ke zlepšení výkonnosti;
 - c) vysvětlení případných odchylek od evropského rámce uvedeného v článku 50.

PŘÍLOHA V

OBSAH EVROPSKÉHO RÁMCE PRO KOORDINACI ŘÍZENÍ PŘESHRAŇIČNÍ DOPRAVY, ŘÍZENÍ NARUŠENÍ A KRIZOVÉHO ŘÍZENÍ UVEDENÉHO V ČLÁNKU 44

Evropský rámec pro koordinaci řízení přeshraniční dopravy, řízení narušení a krizového řízení obsahuje alespoň tyto prvky:

Prvek	Odkaz(y)
Společné zásady pro řízení dopravy, řízení narušení a krizové řízení, které by měli provozovatelé infrastruktury zohlednit při stanovování pravidel a postupů pro řízení dopravy.	Článek 43
Společná pravidla a postupy pro koordinaci řízení dopravy, řízení narušení a krizového řízení mezi provozovateli infrastruktury a s provozními zúčastněnými stranami.	Článek 42, článek 43, čl. 44 odst. 2, článek 45 , článek 46[...]
Společná pravidla a postupy pro řízení a přidělování kapacity v případě narušení sítě a krizových situací.	Čl. 41 odst. 1, čl. 41 odst. 2
Vymezení povinností provozních zúčastněných stran zapojených do řízení přeshraniční dopravy na základě souboru dohodnutých provozních postupů, milníků a rozhraní.	Článek 45
Postupy, pravidla, nástroje a rozhraní pro komunikaci a výměnu informací, včetně harmonizovaných digitálních nástrojů a rozhraní, mezi provozovateli infrastruktury, provozními zúčastněnými stranami a dalšími dotčenými zúčastněnými stranami, zejména orgány veřejné správy.	Článek 45, článek [...] ⁶²
[...]	[...]
[...] <u>Společná metoda pro odhad podmínek trvání a pravděpodobného dopadu na dopravu a obsah zprávy koordinátora sítě o incidentu</u>	[...] Čl. 47 odst. 5a
[...] <u>Pokyny za účelem zajištění vhodných a pravidelných konzultací se zúčastněnými stranami ohledně evropských a přeshraničních záležitostí</u>	Čl. [...] 54 odst. 1

PŘÍLOHA VI

Narušení sítě uvedená v článku 46

Typ události	Odhadovaná pravděpodobná doba trvání	Odhadovaný pravděpodobný dopad
Narušení sítě	Návrat na úroveň kapacity dostupné pro využití vlaky jako před událostí vyžaduje tři či více dní	– 50 % nebo více vlaků na dotčeném úseku, které jsou provozovány v jediné síti, potřebuje operativní zacházení – Méně než 50 % vlaků na dotčeném úseku, které jsou provozovány ve více než jedné síti, potřebuje operativní zacházení nebo se očekává, že ho bude potřebovat
Narušení ve více sítích	Návrat na úroveň kapacity dostupné pro využití vlaky jako před událostí vyžaduje tři či více dní	– 50 % nebo více vlaků na dotčeném úseku, které jsou provozovány ve více než jedné síti, potřebuje operativní zacházení nebo se očekává, že ho bude potřebovat

Podmínky trvání a pravděpodobný dopad na dopravu jsou kumulativní.

PŘÍLOHA VII

[...]

OBSAH EVROPSKÉHO RÁMCE PRO PŘEZKUM VÝKONNOSTI UVEDENÉHO V ČLÁNKU 50

Oblast výkonnosti	Relevantní otázky (orientační)
Infrastruktura a vybavení	<ul style="list-style-type: none">– Kapacita a provozuschopnost fyzické infrastruktury a jejího vybavení, včetně zavádění norem TEN-T– Snížení kapacity nebo provozuschopnosti infrastruktury v důsledku odložené obnovy, údržby nebo oprav infrastruktury
Kapacita infrastruktury	<ul style="list-style-type: none">– Nabídka kapacity z hlediska množství a kvality– Vytížení kapacity, zbývající kapacita pro přizpůsobení se nárůstu dopravy– Soulad mezi dostupnou kapacitou (plánovanou nebo neplánovanou) a potřebami trhu <u>na úrovni jedné sítě a na úrovni více sítí</u>– Stabilita nabídky kapacity, zejména v souvislosti s pracemi na infrastruktuře– Přetížená infrastruktura– Plánovaná doba prodlevy vlaků v pohraničních stanicích
Řízení dopravy	<ul style="list-style-type: none">– Přesnost / zpoždění různých typů železničních služeb ve výchozích stanicích, zastávkách a cílových stanicích a na provozně důležitých místech– Zrušení vlaků– Skutečná doba prodlevy vlaků v pohraničních stanicích
Řízení narušení a krizové řízení	<ul style="list-style-type: none">– Podíl dopravy, která by mohla být během narušení nebo krize přetrasována nebo nově naplánována– Dopad narušení na železniční dopravu z hlediska zpoždění a zrušení– Dopad narušení na provozovatele železničních služeb a jejich zákazníky

	– Konkrétní problémy, s nimiž se setkali (kvalitativní)
Zavádění a výkonnost digitálních služeb, nástrojů a rozhraní	<ul style="list-style-type: none"> – Podpora procesů souvisejících s řízením kapacity, řízením dopravy a řízením narušení – Úplnost a kvalita poskytovaných informací a údajů – Soulad s evropskou architekturou vyvinutou v rámci společného podniku pro evropské železnice a s příslušnými technickými specifikacemi v souladu se směrnicí (EU) 2016/797
Dodržování předpisů; regulační dohled	<ul style="list-style-type: none"> – Procesní ukazatele sledující dodržování pravidel a postupů – Stížnosti podané u regulačních subjektů a sítě ENRRB

PŘÍLOHA VIII

Informace, které mají být poskytnuty provozním zúčastněným stranám podle článku 48

Podle článku 48 **se poskytují** tyto informace, poskytované v **příslušných případech** v souladu se směrnicí (EU) 2016/797 a příslušnými prováděcími akty [...] **přijatými na jejím základě, a to s výhradou příslušných povinností zúčastněných stran uvedených v [nařízení Komise (EU) č. 1305/2014 a nařízení Komise (EU) č. 454/2011, ve znění pozdějších předpisů]:**

Informace poskytované provozovatelem infrastruktury

- Číslo [...]vlaku
- Zpráva o vlaku
- Přidělení trasy
- Informace o jízdě vlaku a prognózy jízdy vlaku
- Informace o narušení provozu
- Výměna údajů za účelem zlepšení kvality

Informace poskytované jinými provozními zúčastněnými stranami:

- Údaje nákladního listu
- Žádost o trasu[...]
- Příprava vlaku
- Informace o jízdě vlaku a prognózy jízdy vlaku
- Informace o narušení provozu
- Předpokládaná doba odjezdu (ETD), předpokládaná doba střídání (ETI), předpokládaná doba příjezdu (ETA)
- Pohyb vozu
- Výměna údajů za účelem zlepšení kvality

PŘÍLOHA IX [...]

[...]

[...]

PŘÍLOHA X

Srovnávací tabulky

1. SROVNÁVACÍ TABULKA PRO USTANOVENÍ ZRUŠOVANÁ VE SMĚRNICI 2012/34/EU

Směrnice 2012/34/EU	Toto nařízení
Čl. 2 odst. 6	Čl. [...]38 odst. 2
Čl. 3 bod 20	Článek 21 <u>a příloha II</u>
Čl. 3 bod 22	[...]Články 36 <u>a 37</u>
Čl. 3 bod 23	<u>Čl. 4 bod 5 a</u> článek 31
Čl. 3 bod 27	Čl. 4 bod 8
Čl. 3 bod 28	Čl. 4 bod 13
Čl. 7b odst. 1	Čl. 3 odst. 1
Čl. 7b odst. 2	Čl. 3 odst. 2
Čl. 7b odst. 3	Čl. 3 odst. 3 a čl. 2 odst. 3 písm. b)
Článek 36	Článek 40
Čl. 38 odst. 1	Čl. 26 odst. 1 druhý pododstavec a čl. 26 odst. 6
Čl. 38 odst. 2	Čl. 26 odst. 3
Čl. 38 odst. 3	Čl. 26 odst. 4
Čl. 38 odst. 4	Čl. 26 odst. [...]7
Čl. 39 odst. 1	Čl. 11 odst. 3
Čl. 39 odst. 2	Čl. [...]3 <u>odst. 1a</u>
Čl. 40 odst. 1	Článek 14[...], <u>článek 28</u> a článek [...]53
Čl. 40 odst. 2	Čl. 55 odst. 7, čl. 57 odst. 2, čl. 63 odst. 1, [...]čl. 64 odst. 1 a 7
Čl. 40 odst. 3	Čl. 55 odst. 2[...] a [...]5
Čl. 40 odst. 4	Čl. 57 odst. 1
Čl. 40 odst. 5	

Čl. 41 odst. 1	Čl. 7 odst. 1
Čl. 41 odst. 2	Čl. 7 odst. 2
Čl. 41 odst. 3	Čl. 7 odst. 3
Čl. 42 odst. 1	Čl. 31 odst. 1
Čl. 42 odst. 2	Čl. 31 odst. 4
Čl. 42 odst. 3	Čl. 31 odst. 5
Čl. 42 odst. 4	Čl. 31 odst. 5[...]
Čl. 42 odst. 5	Čl. 31 odst. 7 a příloha I oddíl 5
Čl. 42 odst. 6	Čl. 31 odst. 8
Čl. 42 odst. 7	Čl. 31 odst. 10
Čl. 42 odst. 8	Čl. 31 odst. 11
Čl. 43 odst. 1	Čl. 38 odst. 1, čl. 32 odst. 6, 7, 8[...], čl. 33 odst. 1 a 2 a příloha I oddíly 2, 4, 5, 6 a 7
Čl. 43 odst. 2	Čl. 10 odst. 8, čl. 11 odst. 2, čl. 21 odst. 9, čl. 38 odst. 3 a čl. 39 odst. 9
Čl. 43 odst. 3	[...]
Čl. 44 odst. 1	Čl. 26 odst. 1
Čl. 44 odst. 2	Čl. 32 odst. 7 a [...] ⁸
Čl. 44 odst. 3	Čl. 31 odst. 2
Čl. 44 odst. 4	Článek 28 a čl. 62 odst. 5
Čl. 45 odst. 1	Čl. 32 odst. 2
Čl. 45 odst. 2	Článek [...] ²⁵
Čl. 45 odst. 3	Čl. 32 odst. 10
Čl. 45 odst. 4	Čl. 32 odst. 11
Čl. 46 odst. 1	Čl. 8 odst. 2a a 3 [...], čl. 20 odst. 3[...] a čl. [...] 36 odst. 1
Čl. 46 odst. 2	Čl. 36 odst. 2
Čl. 46 odst. 3	Čl. 36 odst. 3

Čl. 46 odst. 4	Čl. 36 odst. 4
Čl. 46 odst. 5	Čl. 36 odst. [...]2
Čl. 46 odst. 6	Článek [...]37
Čl. 47 odst. 1	Čl. 21 odst. 1 a <u>příloha II</u>
Čl. 47 odst. 2	Čl. 21 odst. 4
Čl. 47 odst. 3	Čl. 21 odst. [...]6, čl. 25 odst. 1
Čl. 47 odst. 4	Čl. 8 odst. 1[...]a 2[...] a čl. 11 odst. 3
Čl. 47 odst. 5	Čl. 8 odst. 1 a [...]článek 33
Čl. 47 odst. 6	Čl. 21 odst. 6
Čl. 48 odst. 1	Čl. 34 odst. 1
Čl. 48 odst. 2	Čl. 18 odst. 4
Čl. 49 odst. 1	Čl. 24 odst. 1
Čl. 49 odst. 2	Čl. 24 odst. 2
Čl. 49 odst. 3	Čl. 24 odst. 3
Čl. 50 odst. 1	Čl. 22 odst. 1
Čl. 50 odst. 2	Čl. 22 odst. 2
Čl. 50 odst. 3	Čl. 22 odst. 1
Čl. 51 odst. 1	Čl. 23 odst. 1
Čl. 51 odst. 2	Čl. 23 odst. 1 a 2
Čl. 51 odst. 3	Čl. 23 odst. 4
Čl. 51 odst. 4	Čl. 23 odst. 5
Čl. 52 odst. 1	Čl. 12 odst. 8
Čl. 52 odst. 2	Čl. 27 odst. 6
Čl. 53 odst. 1	Čl. 35 odst. 1
Čl. 53 odst. 2	Čl. 10 odst. 2 a 4 a čl. 35 odst. 4

Čl. 53 odst. 3	Čl. 9 odst. 1
Čl. 54 odst. 1	Čl. 43 odst. 3
Čl. 54 odst. 2	Čl. 43 odst. 5
Čl. 54 odst. 3	Čl. 43 odst. 6

2. SROVNÁVACÍ TABULKA PRO NAŘÍZENÍ (EU) Č. 913/2010

Nařízení (EU) č. 913/2010	Toto nařízení
Články 1 až 7	
Článek 8	Čl. 55 odst. 1 až 4, 6, 7 a 8 a čl. 56 odst. 1 písm. a) až c), f) a odst. 2
Čl. 9 odst. 1	Čl. 14 odst. 1, čl. 22 odst. 3 a 4, čl. 23 odst. 3 a článek 57
Čl. 9 odst. 1 písm. a), c), d), e), odst. 2, 3, 4 a 5	
Čl. 9 odst. 1 písm. b)	Článek 15 a čl. 22 odst. 3 a 4
Článek 10	
Článek 11	Čl. 55 odst. 1 až 4, 6, 7 a 8
Články 12–18	
Článek 19	Článek 49 a čl. [...] 65 odst. 7 a 8
Články 20 až 25	