

V Bruseli 11. júna 2024  
(OR. en)

10938/24

---

---

**Medziinštitucionálny spis:  
2023/0271(COD)**

---

---

**TRANS 302  
CODEC 1484**

## **POZNÁMKA**

---

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Rada
Č. predch. dok.:	10059/24 + ADD 1
Č. dok. Kom.:	11718/23 + ADD 1-4
Predmet:	Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o využívaní kapacity železničnej infraštruktúry v jednotnom európskom železničnom priestore, ktorým sa mení smernica 2012/34/EÚ a zrušuje nariadenie (EÚ) č. 913/2010 – všeobecné smerovanie

---

## **I. KONTEXT**

1. Komisia 11. júla 2023 predložila Rade a Európskemu parlamentu návrh<sup>1</sup> nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o využívaní kapacity železničnej infraštruktúry v jednotnom európskom železničnom priestore, ktorým sa mení smernica 2012/34/EÚ a zrušuje nariadenie (EÚ) č. 913/2010, ktorého cieľom je zvýšiť dostupnosť infraštruktúry prostredníctvom lepšieho plánovania a pridelovania a zlepšiť cezhraničnú koordináciu.
2. Tento návrh nariadenia je založený na článku 91 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) (riadny legislatívny postup).

---

<sup>1</sup> ST 11718/23 + ADD 1 až 4.

3. Európsky hospodársky a sociálny výbor<sup>2</sup> zaujal stanovisko 6. februára 2024. Výbor regiónov<sup>3</sup> zaujal stanovisko 18. marca 2024.
4. Pracovná skupina pre pozemnú dopravu rokovala o návrhu 20-krát na zasadnutiach 4. septembra, 27. septembra, 20. októbra, 6. novembra, 20. novembra, 27. novembra a 12. decembra 2023, ako aj 9. februára, 13. februára, 27. februára, 7. marca, 14. marca, 19. marca, 11. apríla, 16. apríla, 23. apríla, 30. apríla, 14. mája, 21. mája a 28. mája 2024.
5. Výbor stálych predstaviteľov na svojom zasadnutí 5. júna preskúmal kompromis vychádzajúci z rokovaní pracovnej skupiny pre pozemnú dopravu a vo všeobecnosti ho schválil s cieľom dosiahnuť všeobecné smerovanie. Dve ďalšie pripomienky, ktoré vzniesli členské štáty počas uvedeného zasadnutia Výboru stálych predstaviteľov, sa zohľadňujú v znení uvedenom v prílohe k tejto poznámke. Text sa predkladá v porovnaní s návrhom Komisie (**tučným podčiarknutým písmom** a symbolom [...]).
6. V Európskom parlamente nesie hlavnú zodpovednosť Výbor pre dopravu a cestovný ruch (TRAN). Za spravodajkyňu bola vymenovaná Tilly Metzová (Zelení, LU). Správa bola predložená 5. marca 2024; Európsky parlament prijal svoj mandát na rokovanie na plenárnom zasadnutí 12. marca 2024.

## II. **SÚČASNÝ STAV**

### A. **Alternatívne riešenia k pôvodnému návrhu**

7. Členské štáty podporujú ciele návrhu. Delegácie však navrhli zlepšiť určité postupy plánovania a pridelovania kapacity infraštruktúry, posilniť úlohu členských štátov a zjednodušiť preskúmanie výkonnosti a regulačný dohľad. Predsedníctvo preto vypracovalo nasledujúce alternatívne riešenia k pôvodnému návrhu, ktoré delegácie podporili.

---

<sup>2</sup> Ú. v. EÚ C, C/2024/891, 6.2.2024.

<sup>3</sup> Ú. v. EÚ C, C/2024/1982, 18.3.2024.

a. Rozsah pôsobnosti nariadenia

8. Predsedníctvo zopakovalo určité možnosti výnimiek alebo vylúčení z rozsahu pôsobnosti, ktoré sa už uplatňovali na riadenie železničnej kapacity podľa smernice 2012/34/EÚ, ale neboli zahrnuté do návrhu Komisie alebo sa na ne úplne nevzťahovali, ako sú železničné služby vykonávané tranzitom cez Úniu alebo kyvadlová doprava pre cestné vozidlá cez tunel pod Lamanšským prielivom (*článok 1*). V prípade medzinárodných vlakových trás, do ktorých sú zapojení manažéri infraštruktúry z tretích krajín, predsedníctvo zaviedlo možnosť odchyliť sa od obdobia a lehôt na pridelovanie kapacity stanovených v nariadení, ak to nemá vplyv na iných manažérov infraštruktúry Únie, ktorí nie sú zapojení do týchto medzinárodných vlakových trás (*článok 38*).
9. Predsedníctvo v preambule uviedlo úvahy o časti železničnej siete Únie, v ktorej je kapacita nepretržite k dispozícii bez reálneho rizika preťaženia, a o časti železničnej siete Únie, ktorá je od zvyšku siete geograficky izolovaná morom, pri takýchto častiach by členské štáty a manažéri infraštruktúry mali mať možnosť uplatňovať pragmatický a primeraný prístup pri vykonávaní nariadenia a zároveň v plnej miere dodržiavať v ňom stanovené povinnosti (*odôvodnenie 6b*). Prispeje to k predchádzaniu nadmernej administratívnej záťaži v takýchto osobitných situáciách.

b. Bezpečnosť a obrana

10. Predsedníctvo v znení zohľadnilo všetky obavy delegácií týkajúce sa bezpečnosti a obrany. Po prvé, predsedníctvo zdôraznilo, že nariadenie nebráni členským štátom prijať opatrenia na zaistenie základných bezpečnostných alebo obranných záujmov a na prístup armády k železničnej infraštruktúre (*článok 1*). Tieto opatrenia sa už neobmedzujú na krízové situácie, ale platia pre ne rovnaké podmienky ako pre opatrenia prijaté v krízových situáciách.
11. Predsedníctvo potom zaviedlo možnosť, aby členské štáty odmietli udeliť alebo odňať práva na kapacitu infraštruktúry žiadateľovi, ak zistia, že by to predstavovalo skutočné a vážne riziko pre verejný poriadok alebo verejnú bezpečnosť vrátane národnej bezpečnosti a obrany. Takéto opatrenie, ak by malo dôsledky najmä pre susedné členské štáty, bude musieť byť riadne odôvodnené, nevyhnutne potrebné a primerané sledovanému cieľu a musí sa pravidelne preskúmavať (*článok 10a*).

c. Budovanie troch európskych rámcov Európskou sieťou manažérov infraštruktúry (ENIM)

12. Predsedníctvo presnejšie určilo pravidlá a predĺžilo harmonogram pre sieť ENIM na vypracovanie troch európskych rámcov pre riadenie kapacity, cezhraničnú koordináciu riadenia dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia a pre preskúmanie výkonnosti. Predsedníctvo tiež doplnilo konzultácie so subjektmi zainteresovanými na prevádzke, ako aj odporúčanie Európskej siete železničných regulačných orgánov (ENRRB) predtým, ako sa tieto rámce prijímú (články 6, 44 a 50).
13. Predsedníctvo okrem toho v preambule výslovne uviedlo, že obsah európskych rámcov nie je záväzný (odôvodnenie 15). Toto objasnenie je potrebné po prvé z dôvodov právnej istoty, aby manažéri infraštruktúry poznali rozsah svojich povinností podľa tohto nariadenia, a po druhé, aby sa zabezpečilo, že nebude v rozpore s judikatúrou vo veci *Meroni*<sup>4</sup>, keďže sieť ENIM je tretím subjektom. S cieľom zabezpečiť dostatočne harmonizovaný prístup k riadeniu železničnej kapacity sa však v texte stanovuje, že manažéri infraštruktúry sa musia usilovať o dodržiavanie obsahu týchto rámcov a každú odchýlku od neho musia zdôvodniť.

d. Strategické usmernenia

14. Predsedníctvo posilnilo rozsah a význam strategických usmernení, ktoré členské štáty poskytujú svojim manažérom infraštruktúry. Členské štáty môžu najmä uložiť manažérom infraštruktúry povinnosť vopred plánovať kapacitu infraštruktúry, usmerňovať rozdelenie kapacity intenzívne využívanej alebo preťaženej infraštruktúry, usmerňovať vykonávanie mechanizmu formálneho riešenia konfliktov alebo vymedziť rezerváciu kapacity prostredníctvom rámcových dohôd alebo priebežného plánovania. Prijatie takýchto usmernení zo strany členských štátov však zostáva nepovinné, rovnako ako možnosť členských štátov stanoviť ich ako záväzné. Predsedníctvo tiež doplnilo toto posilnenie primeranými zárukami s cieľom zabrániť nezosúladenému prístupu k riadeniu železničnej kapacity tým, že sa od členských štátov vyžaduje, aby medzi sebou koordinovali svoje strategické usmernenia a rešpektovali prevádzkovú nezávislosť manažérov infraštruktúry (články 11, 18 a 37).

---

<sup>4</sup> Rozsudok Súdneho dvora EÚ z 13. júna 1958, *Meroni/Vysoký úrad*, 9/56, EU:C:1958:7.

e. Plánovanie kapacity

15. Predsedníctvo reorganizovalo obsah plánovacích dokumentov, ktorý je teraz celý uvedený v *prílohe I*. S cieľom znížiť administratívne zaťaženie manažérov infraštruktúry súvisiace s týmito plánovacími dokumentmi predsedníctvo obmedzilo prípady, keď sa takéto dokumenty musia aktualizovať. Stratégie kapacity sa napríklad aktualizujú len v prípade nepredvídaných a významných udalostí a kapacitné modely sa aktualizujú len vtedy, ak plány ponuky kapacity, ktoré sú podrobnejšie, ešte nie sú uverejnené (*články 16 až 18*).

f. Sociálno-ekonomické, prevádzkové a environmentálne kritériá

16. Delegácie uznali význam používania sociálno-ekonomických, prevádzkových a environmentálnych kritérií pri riadení obmedzenej kapacity s cieľom dosiahnuť čo najväčší prínos pre spoločnosť. Takéto kritériá sa použijú na jednej strane na posúdenie alternatívnych možností rozdelenia intenzívne využívaných a preťažených prvkov infraštruktúry–, pričom manažér infraštruktúry bude mať možnosť zohľadniť miestne alebo vnútroštátne okolnosti–, a na druhej strane na riešenie konfliktov, ktoré nebolo možné vyriešiť koordináciou žiadostí o kapacitu (*články 25 a 37*). Komisia bude musieť preskúmať fungovanie takýchto kritérií vo svojej správe o vykonávaní nariadenia do 10 rokov od nadobudnutia jeho účinnosti (*článok 73*).

g. Peňažné sankcie

17. Predsedníctvo nahradilo navrhovanú „kompenzáciu“ za zmenu práv na kapacitu, keď zmluvná strana neplní svoje záväzky, „peňažnou sankciou“, čo je vhodnejším pojmom na označenie takéhoto finančného stimulu pre všetky strany, aby dodržiavali svoje záväzky. Predsedníctvo zoskupilo všetky ustanovenia týkajúce sa peňažných sankcií do *článku 40*. Predsedníctvo pridalo ďalšie podrobnosti o úrovniach a úpravách peňažných sankcií a o kritériách, ktoré sa majú zohľadniť pri definovaní týchto úrovní a úprav. Obmedzenia kapacity vyplývajúce z prác na infraštruktúre vyhlásené manažermi infraštruktúry za určitých podmienok takýmto peňažným sankciám nepodliehajú. Predsedníctvo napokon zaviedlo zásadu, že bez toho, aby bol dotknutý Dohovor o medzinárodnej železničnej preprave (ďalej len „dohovor COTIF“), a bez toho, aby bolo dotknuté právo na odvolanie podľa vnútroštátneho práva a práva EÚ, sa platbou peňažnej sankcie vyčerpajú ostatné finančné nároky druhej strany súvisiace s rovnakou zmenou.

h. Krízové situácie

18. Vzhľadom na skutočnosť, že krízové riadenie je väčšinou v právomoci členských štátov, predsedníctvo vypustilo možnosť, aby Komisia od členského štátu mohla vyžadovať zrušenie dočasných opatrení prijatých v reakcii na krízovú situáciu. Členské štáty však budú musieť informovať Komisiu a sieť ENIM o takýchto dočasných opatreniach, obmedziť ich obsah na to, čo je striktne potrebné na riešenie krízovej situácie, a koordinovať ich s ostatnými členskými štátmi, ak majú vplyv na cezhraničnú dopravu (*článok 47*).

i. Koordinácia členských štátov

19. Predsedníctvo vytvorilo formálnu povinnosť koordinácie medzi členskými štátmi vo viacerých aspektoch znenia, aby boli postupy v potrebných prípadoch dostatočne harmonizované (*článok 53a*). Niektoré delegácie to považovali za mimoriadne dôležité vzhľadom na zrušenie nariadenia o koridoroch železničnej nákladnej dopravy<sup>5</sup>, ktoré obsahovalo koordinačné mechanizmy, avšak obmedzené na služby železničnej nákladnej dopravy. Predsedníctvo sa domnieva, že kombinované ustanovenia tohto nariadenia a revidovaného nariadenia o TEN-T, ktorým sa vytvárajú nové európske dopravné koridory, vytvoria vhodný rámec riadenia pre všetky železničné služby.

j. Preskúmanie výkonnosti

20. Predsedníctvo vypustilo navrhovaný „orgán na preskúmanie výkonnosti“, keďže tento subjekt by bol poverený úlohami, ku ktorým majú odborné znalosti už existujúce subjekty. Predsedníctvo namiesto toho navrhlo zveriť preskúmanie výkonnosti služieb poskytovaných zo strany manažérov infraštruktúry sieťam ENIM a ENRRB. Zachováva sa najmä európsky rámec pre preskúmanie výkonnosti a na jeho základe európska správa o preskúmaní výkonnosti s príspevkom a odporúčaniami siete ENRRB (*články 49 až 51*).

---

<sup>5</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 913/2010 z 22. septembra 2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu.

k. Digitalizácia

21. Predsedníctvo výslovne uviedlo možnosť, aby členské štáty naďalej využívali existujúce nástroje na riadenie kapacít, pokiaľ umožňujú splnenie požiadaviek nariadenia, aby sa zabránilo akýmkoľvek zbytočným investíciám do digitalizácie (článok 62).

l. Delegované akty a vykonávacie akty

22. Predsedníctvo obmedzilo právomoci Komisie prijímať delegované akty na nevyhnutne potrebné aspekty a ďalej obmedzilo delegovanie udelených právomocí (články 10, 11, 21, 38, 39 a 48). Predsedníctvo sa domnieva, že vzhľadom na osobitnú zložitosť tohto nariadenia a skutočnosť, že ide o úplne nový spôsob riadenia kapacity v tomto odvetví, bolo dôležité umožniť revíziu určitých aspektov nariadenia, aby sa zabezpečilo, že pravidlá, ktoré sú v ňom stanovené, zostanú v priebehu času primerané. Predsedníctvo jasne vymedzilo prvky, ktoré by sa mohli v prílohách zmeniť, a doplnilo podmienky, kedy môže Komisia konať, ako napríklad v prípade veľkých ťažkostí pri vykonávaní. Predsedníctvo zaviedlo aj štandardné doložky o delegovaných aktoch, týkajúce sa možnosti odvolať delegovanie právomocí, konzultovať s odborníkmi a o postupe prijímania (článok 71).
23. Predsedníctvo zahrnulo doložku o nevydaní stanoviska pre všetky vykonávacie akty, ktoré sa majú prijať na základe tohto nariadenia, čo znamená, že Komisia neprijme vykonávací akt, ak výbor SERA nevydá stanovisko (článok 72).

m. Pravidlá hlasovania siete ENIM

24. Komisia navrhovala zachovať súčasné pravidlá hlasovania siete ENIM, podľa ktorých majú všetci manažéri infraštruktúry jedného členského štátu jeden hlas a sieť ENIM prijíma svoje rozhodnutia jednoduchou väčšinou. Vzhľadom na rozsiahlu zmenu postavenia siete ENIM s mnohými novými úlohami, ktoré budú formovať nový proces riadenia kapacít, predsedníctvo usúdilo, že na prijatie akéhokoľvek rozhodnutia by sa mala vyžadovať väčšia, dvojtretinová väčšina, pričom by sa mala zachovať zásada jedného hlasu na jeden členský štát (článok 55). Týmto pravidlom hlasovania, ktoré podporuje niekoľko delegácií, sa zabezpečí, aby sa zohľadnili všetky hlasy, ktoré zastupujú rozličné operačné situácie, a zároveň sa zabezpečí, aby sieť ENIM bola funkčná a mohla prijímať rozhodnutia.

## **B. Financovanie**

25. Komisia vo svojom posúdení vplyvu<sup>6</sup> nacenila nové náklady pre vnútroštátne verejné orgány vyplývajúce z nariadenia na sumu 0,9 milióna EUR ročne v období 2025 – 2050<sup>7</sup> a nové náklady pre subjekty zainteresované na prevádzke na sumu 79,3 milióna EUR ročne. V porovnaní s tým sa očakáva, že celkové prínosy vrátane zníženia externých nákladov dosiahnu 519,3 milióna EUR ročne.
26. Komisia v legislatívnom finančnom výkaze pripojenom k návrhu<sup>8</sup> identifikovala možnosť spolufinancovania EÚ vo forme technickej pomoci v rámci Nástroja na prepájanie Európy (NPE) na obdobie 2025 – 2027, ktoré by bolo určené na prevádzku siete ENIM vrátane koordinátora siete a sekretariátu siete ENRRB. Komisia naplánovala každoročne spolufinancovať náklady vo výške 5,5 milióna EUR v rokoch 2025 – 2027<sup>9</sup> a uviedla, že toto spolufinancovanie by sa mohlo predĺžiť v závislosti od ďalších rokovaní o viacročnom finančnom rámci.

## **III. ĎALŠIE PRIPOMIENKY PREDLOŽENÉ VO VÝBORE STÁLÝCH PREDSTAVITEĽOV**

27. V kompromisnom znení uvedenom v prílohe k tejto poznámke sa zohľadňujú dve ďalšie pripomienky, ktoré členské štáty vzniesli počas zasadnutia Výboru stálych predstaviteľov 5. júna:
- prevádzkovatelia intermodálnej dopravy sú teraz výslovne uvedení medzi subjektmi zainteresovanými na prevádzke, ktoré sa zúčastňujú na procese koordinácie a na konzultáciách v rámci pracovných skupín siete ENIM (článok 56);

<sup>6</sup> ST 11718/23 ADD3, najmä tabuľky 7 a 11.

<sup>7</sup> Z toho: 0,3 milióna EUR na fungovanie sekretariátu siete ENRRB, 1,1 milióna EUR ako náklady na presadzovanie práva mínus 0,5 milióna EUR úspory nákladov.

<sup>8</sup> ST 11718/23.

<sup>9</sup> Možno dôjde k úprave, keďže tento odhad zahŕňal vytvorenie orgánu na preskúmanie výkonnosti, ktorý predsedníctvo vypustilo.

- manažéri infraštruktúry zodpovední za trate, ktoré sú súčasťou základnej a rozšírenej základnej siete TEN-T štátov EZVO a juhovýchodoeurópskych strán Zmluvy o založení Dopravného spoločenstva<sup>10</sup>, by mali mať právo na členstvo v sieti ENIM bez hlasovacích práv pod podmienkou, že tieto štáty alebo zmluvné strany uplatňujú nariadenie na základe medzinárodnej dohody uzavretej s EÚ (*odôvodnenie 21a a článok 55*).

#### IV. ZÁVERY

28. Vzhľadom na uvedené sa Rada vyzýva, aby dospela k všeobecnému smerovaniu k návrhu nariadenia o využívaní kapacity železničnej infraštruktúry v jednotnom európskom železničnom priestore.

---

<sup>10</sup> Rozhodnutie Rady (EÚ) 2017/1937 o podpise, v mene Európskej únie, a predbežnom vykonávaní Zmluvy o založení Dopravného spoločenstva.

2023/0271 (COD)

Návrh

**NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY**

**o využívaní kapacity železničnej infraštruktúry v jednotnom európskom železničnom priestore, ktorým sa mení smernica 2012/34/EÚ a zrušuje nariadenie (EÚ) č. 913/2010**

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,  
so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91,  
so zreteľom na návrh Európskej komisie,  
po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,  
so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru<sup>11</sup>,  
so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov<sup>12</sup>,  
konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

---

<sup>11</sup> Ú. v. EÚ C, C/2024/891, 6.2.2024[...]

<sup>12</sup> Ú. v. EÚ C, C/2024/1982, 18.3.2024[...]

keďže:

- (1) V oznámení Komisie Európska zelená dohoda<sup>13</sup> sa stanovuje cieľ klimatickej neutrality, ktorý má Únia dosiahnuť do roku 2050, ako aj jasný cieľ znížiť čisté emisie skleníkových plynov do roku 2030 aspoň o 55 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990. **Oba ciele sú zakotvené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119. V Európskej zelenej dohode**[...] sa vyzýva na zníženie emisií skleníkových plynov z dopravy o 90 % pri súčasnom úsilí o dosiahnutie nulového znečistenia<sup>14</sup> s cieľom znížiť do roku 2030 vplyv emisií látok znečisťujúcich ovzdušie na zdravie o viac ako 55 % a podiel ľudí s chronickými poruchami spôsobenými hlukom z dopravy o 30 %. Emisie z dopravy predstavujú približne 25 % celkových emisií skleníkových plynov v EÚ a v posledných rokoch dochádza k ich zvyšovaniu. V Európskej zelenej dohode sa kladie silný dôraz na presun podstatnej časti 75 % vnútrozemskej cestnej nákladnej dopravy na železničnú a vnútrozemskú vodnú dopravu. Keďže železničná doprava je vo veľkej miere elektrifikovaná a energeticky účinná, väčšie využívanie jej služieb by malo prispieť k zníženiu emisií a spotreby energie.
- (2) V oznámení o stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu<sup>15</sup> sa stanovujú míľniky, ktoré ukazujú cestu úniijného dopravného systému k dosiahnutiu cieľov udržateľnej, inteligentnej a odolnej mobility. Uvádza sa v ňom, že železničná nákladná doprava by sa mala do roku 2030 zvýšiť o 50 % a do roku 2050 zdvojnásobiť; podiel vysokorýchlostnej železničnej dopravy by sa mal do roku 2030 zdvojnásobiť a do roku 2050 strojnásobiť, zatiaľ čo pravidelná hromadná doprava na vzdialenosť kratšiu ako 500 km v rámci Únie by mala byť do roku 2030 uhlíkovo neutrálna. Na dosiahnutie týchto cieľov **by** sa železničná doprava [...] **mala** stať atraktívnejšou z hľadiska cenovej dostupnosti, spoľahlivosti a služieb lepšie prispôbených potrebám cestujúcich a nákladných prepravcov.

---

<sup>13</sup> Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Európskej rade, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov Európska zelená dohoda, COM(2019) 640 final z 11. decembra 2019.

<sup>14</sup> Oznámenie Komisie „Cesta k zdravej planéte pre všetkých Akčný plán EÚ: „Dosahovanie nulového znečisťovania ovzdušia, vody a pôdy“, COM(2021) 400 final z 12. mája 2021.

<sup>15</sup> Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti, COM(2020) 789 final z 9. decembra 2020.

- (3) V smernici Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ<sup>16</sup> sa stanovujú pravidlá pre riadenie a prevádzku železničnej infraštruktúry, ako aj zásady a postupy týkajúce sa pridelovania kapacity železničnej infraštruktúry na vnútroštátnu a medzinárodnú železničnú dopravu.
- (4) V nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 913/2010<sup>17</sup> sa stanovuje zriadenie koridorov železničnej nákladnej dopravy a miest jednotného kontaktu na uľahčenie predkladania žiadostí o kapacitu infraštruktúry pre služby medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy.
- (5) **Riadenie** kapacity železničnej infraštruktúry a riadenie **železničnej** dopravy sú zásadné pre dobré fungovanie železničného sektora. Prevádzkovanie služieb železničnej dopravy, **najmä cezhraničnej železničnej dopravy**, si vyžaduje starostlivé plánovanie a koordináciu, aby vlaky s veľmi odlišnými vlastnosťami, ako je rýchlosť a brzdná dráha, mohli bezpečne využívať tie isté trate. Optimálne a **harmonizované** riadenie kapacity vytvára viac príležitostí pre služby železničnej dopravy a zvyšuje ich spoľahlivosť a **kontinuitu**. Toto nariadenie by malo manažérom infraštruktúry poskytnúť dostatočnú flexibilitu na účinné riadenie kapacity a zároveň zabezpečiť **transparentný a nediskriminačný prístup** ku všetkým [...] **žiadateľom**, pokiaľ ide o ich prístup k sieti, **aby sa zabezpečila spravodlivá hospodárska súťaž**.
- (6) V smernici 2012/34/EÚ sa uznáva právo členských štátov neuplatňovať pravidlá pridelovania kapacity železničnej infraštruktúry na určité časti železničnej siete alebo na určité služby železničnej dopravy, pokiaľ by takéto vylúčenie z rozsahu pôsobnosti práva Únie nemalo vplyv na fungovanie jednotného európskeho železničného priestoru. Tieto vylúčenia by sa mali naďalej uplatňovať a členské štáty by si mali aj v súvislosti s týmto nariadením ponechať právo požiadať o takéto vylúčenia v budúcnosti.

---

<sup>16</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32).

<sup>17</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 913/2010 z 22. septembra 2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu (Ú. v. EÚ L 276, 20.10.2010, s. 22).

**(6a) Prevádzkovanie pevného spojenia cez Lamanšský prieliv je upravené najmä Dohodou týkajúcou sa výstavby a prevádzky pevného spojenia prostredníctvom súkromných koncesionárov medzi Francúzskom a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska, ktorá bola podpísaná 12. februára 1986 v Canterbury (ďalej len „Dohoda z Canterbury“), a koncesnou zmluvou uzatvorenou medzi Secretary of State for Transport, Le Ministre de l’Urbanisme du Logement et des Transports, The Channel Tunnel Group Limited a France-Manche S.A. Podľa tejto zmluvy a tejto koncesie (ďalej len „koncesná zmluva“) koncesionári majú spravovať infraštruktúru a prevádzkovať kyvadlovú službu pre cestné vozidlá. Smernica 2012/34/EÚ sa s výnimkou určitých článkov nevzťahuje na podniky, ktorých činnosť sa obmedzuje len na poskytovanie kyvadlovej dopravy pre cestné vozidlá cez tunel pod Lamanšským prielivom alebo na prepravu vo forme kyvadlovej dopravy pre cestné vozidlá cez tento tunel. Podobne nie je vhodné uplatňovať toto nariadenie na riadenie kapacity infraštruktúry na prevádzku takýchto služieb. Pokiaľ nie je stanovené inak, toto nariadenie by sa malo uplatňovať na riadenie kapacity infraštruktúry na prevádzku iných služieb, ako sú napríklad osobné a nákladné vlaky.**

**Okrem toho podľa dohody z Canterbury a koncesnej zmluvy sú koncesionári povinní dodržiavať ustanovenia uvedenej zmluvy, zákony a iné právne predpisy platné vo Francúzsku a v Spojenom kráľovstve a pravidlá EÚ uplatniteľné na výstavbu a prevádzku pevného spojenia cez Lamanšský prieliv. Francúzska a britská vláda sú povinné usilovať sa o vzájomnú koordináciu a prijať také kroky vrátane prístupov k medzinárodným organizáciám, aké sú potrebné najmä na prevádzku pevného spojenia cez Lamanšský prieliv v súlade s koncesnou zmluvou. Uplatňovanie určitých ustanovení tohto nariadenia na infraštruktúru pevného spojenia cez Lamanšský prieliv by sa preto malo vylúčiť, ak takéto uplatňovanie predstavuje riziko konfliktu s uplatňovaním právnych predpisov platných v Spojenom kráľovstve. Je to prípad ustanovenia, ktorým sa vymedzujú prahové hodnoty pre intenzívne využívanú alebo preťaženú infraštruktúru.**

**(6b) Pri vykonávaní tohto nariadenia, pokiaľ ide o časť železničnej siete Únie, v ktorej je kapacita nepretržite dostupná a neočakáva sa, že dôjde k výraznej zmene v krátkodobom alebo strednodobom horizonte alebo pokiaľ ide o časť železničnej siete Únie, ktorá je od zvyšku železničnej siete Únie geograficky izolovaná morom a pri ktorej neexistuje konkrétna potreba koordinácie s inými členskými štátmi alebo manažermi infraštruktúry, ktorí riadia infraštruktúru nachádzajúcu sa v iných členských štátoch, by členské štáty a manažéri infraštruktúry mali mať možnosť uplatňovať pragmatický a primeraný prístup, aby sa zabránilo neprimeraným nákladom a administratívne zat'azneniu, a zároveň dodržiavať povinnosti stanovené v tomto nariadení.**

**(6c) Toto nariadenie by nemalo členským štátom brániť v prijímaní opatrení potrebných na ochranu základných bezpečnostných alebo obranných záujmov a na zabezpečenie dostatočného prístupu vojenských síl k železničnej infraštruktúre.**

**(6d) Dopravná infraštruktúra je nosnou konštrukciou hospodárstva a spoločnosti ako celku. Niektoré časti železničnej infraštruktúry majú zásadný význam pre zabezpečenie dobrého fungovania životne dôležitých spoločenských funkcií a majú strategický význam pre národnú bezpečnosť. V určitých prípadoch by udelenie práv na kapacitu žiadateľovi mohlo ohroziť verejnú bezpečnosť alebo verejný poriadok v Únii, a to aj na úrovni členských štátov, napríklad ak má železničný podnik v úmysle prepravovať na železničnej infraštruktúre členského štátu nebezpečný tovar alebo zbrane, ktoré nezákonne vstúpili do Únie. S cieľom zaručiť hladkú, bezpečnú a chránenú železničnú dopravu a zabezpečiť ochranu svojej železničnej dopravnej infraštruktúry by členské štáty mali mať možnosť požadovať od manažérov infraštruktúry, aby žiadateľovi odmietli udeliť alebo odňali práva na kapacitu, ak prístup k ich infraštruktúre predstavuje riziko pre verejný poriadok alebo verejnú bezpečnosť vrátane rizika pre národnú bezpečnosť a obranu. Každé takéto rozhodnutie by malo byť riadne odôvodnené, nevyhnutne potrebné a primerané sledovanému cieľu, pričom by sa mali zohľadniť aj vplyvy tohto rozhodnutia na hospodársku súťaž a na kontinuitu dodávateľských reťazcov, najmä pokiaľ ide o dodávky kritických vstupov a ak požadované právo na kapacitu predstavuje právo na viacsieťovú kapacitu. Pri posudzovaní rizika pre verejnú bezpečnosť alebo verejný poriadok môže dotknutý členský štát zohľadniť okrem iného skutočnosť, že na žiadateľa sa vzťahujú reštriktívne opatrenia prijaté Úniou, a dôvody na prijatie**

**takýchto opatrení, že je vlastnený alebo účinne kontrolovaný osobou alebo subjektom, na ktoré sa vzťahujú reštriktívne opatrenia prijaté Úniou, alebo koná v ich mene alebo podľa ich pokynov, alebo že žiadateľ alebo táto osoba alebo subjekt sa podieľajú na protiprávných činnostiach alebo činnostiach uľahčujúcich rozvoj vojenských spôsobilostí tretej krajiny, ktoré predstavujú hrozbu pre národnú bezpečnosť členského štátu. Členský štát by mal takéto rozhodnutie pravidelne preskúmať, najmä pravidelným posudzovaním, či je naďalej odôvodnené a primerané. Členský štát by mal informovať Komisiu, regulačný orgán a v prípade práv na viacsieťovú kapacitu ostatné dotknuté členské štáty o prijatom rozhodnutí a jeho dôvodoch a mal by s týmito ostatnými členskými štátmi koordinovať svoju činnosť v prípade, že tieto členské štáty vyjadria obavy v súvislosti s prijatým rozhodnutím.**

- (7) Pravidlá a postupy riadenia kapacity železničnej infraštruktúry by mali lepšie odrážať potreby všetkých segmentov železničného trhu. Mali by zohľadňovať najmä potrebu dlhodobej stability dostupnej kapacity pre služby osobnej dopravy **vrátane služieb prevádzkovaných na základe záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme** a krátkodobej flexibility nákladnej dopravy s cieľom reagovať na dopyt na trhu. Proces riadenia kapacity by preto už nemal mať ročné zameranie, ale mal by byť usporiadaný do troch po sebe nasledujúcich fáz: strategické plánovanie kapacít, plánovanie služieb železničnej dopravy a pridelovanie kapacity, prispôsobenie a zmeny plánovania kapacity. Zavedenie lepšie vymedzených a štruktúrovaných fáz, ktoré v rámci riadenia kapacity umožňujú dlhodobé plánovanie a krátkodobé prispôsobenie, by bolo prínosom najmä pre služby, ktoré sa ťažšie plánujú vopred alebo sú organizačne zložitejšie, ako sú napríklad nákladné vlaky a cezhraničné osobné vlaky.
- (8) Čoraz väčšia časť železničnej siete Únie je buď úplne alebo takmer preťažená a nedokáže uspokojiť potreby všetkých žiadateľov o kapacitu železničnej infraštruktúry a podporiť ďalší rast objemu železničnej dopravy. Očakáva sa, že rozvoj a digitalizácia infraštruktúry v súlade s technickou špecifikáciou interoperability vypracovanou podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797, najmä Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS), povedie v strednodobom až dlhodobom horizonte k zvýšeniu dostupnej kapacity. Manažéri infraštruktúry [...] **by mali** stanoviť priority pre využívanie **intenzívne využívaných alebo** preťažených úsekov. **Členské štáty by mali mať právo poskytovať manažérovi infraštruktúry strategické usmernenia, aby bolo plánovanie a využívanie železničnej kapacity, najmä na intenzívne využívaných alebo preťažených**

úsekoch, v súlade s ich všeobecnými cieľmi a politickými usmerneniami a zároveň rešpektovalo prevádzkové povinnosti manažéra infraštruktúry. Manažéri infraštruktúry by mali posúdiť využívanie kapacity železničnej infraštruktúry na základe objektívnych, transparentných a vhodných postupov a metód, pričom by mali v čo najväčšej miere zohľadniť spoločnú metódu, ktorú má vypracovať Európska sieť manažérov infraštruktúry (ENIM). Komisia by mala byť splnomocnená vymedziť prostredníctvom vykonávacieho aktu všeobecné kľúčové zásady metódy, ktorú má vypracovať sieť ENIM. Pri prijímaní tohto aktu by sa Komisia mala zdržať vymedzenia podrobných prvkov, ktoré sa majú zahrnúť do tejto metódy.

(8a) S cieľom zabezpečiť optimálne využitie kapacity železničnej infraštruktúry by sa počas procesu plánovania a pridelovania mali zohľadňovať sociálno-ekonomické, prevádzkové a environmentálne kritériá, najmä pri posudzovaní alternatívnych možností rozdelenia, ak bol prvok infraštruktúry vyhlásený za intenzívne využívaný alebo preťažený, a na účely riešenia konfliktov. Na týchto kritériách by sa mala zakladať predovšetkým sieť ENIM zriadená smernicou 2012/34/EÚ, aby sa mohli vymedziť postupy posudzovania alternatívnych možností rozdelenia a riešenia konfliktov. Uvedené postupy by mali byť čo najjednoduchšie a čo najvšeobecnejšie vymedzené, aby sa umožnilo ich uplatňovanie vo väčšine okolností.[...]

(9) Strategické plánovanie kapacity vykonávané manažérmi infraštruktúry by malo zlepšiť využívanie železničnej infraštruktúry predvídaním dopytu po službách železničnej dopravy vrátane analýzy očakávaného vývoja na dopravnom trhu a zohľadnením plánovaného vývoja, obnovy a údržby infraštruktúry. Malo by zabezpečiť pridelovanie kapacity železničnej infraštruktúry tak, aby sa maximalizovala hodnota služieb železničnej dopravy pre spoločnosť. Manažéri infraštruktúry by mali zabezpečiť, aby strategické plánovanie poskytovalo čo najviac podrobností o dostupnej kapacite a aby bolo základom pre pridelovanie kapacity.

- (10) Na zabezpečenie toho, aby sa dostupná kapacita mohla prideľovať rôznym segmentom železničného trhu, najmä nákladnej a cezhraničnej železničnej doprave, by manažéri infraštruktúry mali mať možnosť vopred plánovať využívanie kapacity na preťažených alebo intenzívne využívaných úsekoch železničnej siete a v prípade potreby rozšíriť toto plánovanie na iné úseky siete. Pri takomto plánovaní kapacity vopred by sa mali zohľadniť rôzne metódy prideľovania kapacity a charakteristiky rôznych segmentov železničného trhu. Malo by umožniť lepšie využívanie železničnej infraštruktúry zoskupením vlakov s podobnými výkonnosťnými charakteristikami vo fáze prideľovania kapacity.
- (11) Manažéri infraštruktúry by pri prideľovaní kapacity mali dodržiavať **svoje** strategické [...] **plánovanie** ponuky kapacity a zároveň [...] **zabezpečiť**, aby sa kapacita prideľovala spravodlivo a nediskriminačne, v súlade s dopytom na trhu. Niektoré žiadosti o kapacitu preto môžu byť zamietnuté **vrátane situácií, kde sa uplatňujú mechanizmy riešenia konfliktov** a plán ponuky kapacity by sa [...] **mal** [...] **priebežne** aktualizovať tak, aby odrážal [...] **dostupnú kapacitu. Mechanizmy formálneho riešenia konfliktov by mali zohľadňovať rôzne metódy prideľovania kapacity a charakteristiky rôznych segmentov železničného trhu.**
- (12) Rôzne segmenty železničného trhu majú rôzne schopnosti predvídať vlastné potreby kapacity železničnej infraštruktúry. Niektorí poskytovatelia služieb nákladnej dopravy nemusia byť schopní identifikovať svoje kapacitné potreby dostatočne včas na to, aby ich zahrnuli do cestovného poriadku, teda do ročného plánu pohybu vlakov a železničných koľajových vozidiel, a nemusia vyhovovať ani ročnému harmonogramu. Manažéri infraštruktúry by preto mali byť schopní ponúkať kapacitu dostatočnej kvality a kvantity aj pre služby železničnej dopravy, po ktorých nie je stabilný dopyt, sú organizované v relatívne krátkom čase, zahŕňajú viac ako jednu jazdu vlaku a môžu premávať opakovane počas obdobia, ktoré sa nemusí zhodovať s obdobím platnosti cestovného poriadku.

- (13) Žiadatelia o kapacitu železničnej infraštruktúry by mali mať možnosť každoročne plánovať kapacitu železničnej infraštruktúry a žiadať o jej pridelenie prostredníctvom cestovného poriadku. Žiadatelia by tiež mali mať možnosť požiadať o kapacitu železničnej infraštruktúry s väčším predstihom, aby mohli zaistiť viacročnú stabilitu služieb železničnej dopravy prostredníctvom rámcových dohôd. Napokon by mali mať možnosť požiadať o kapacitu krátko pred prevádzkou, a to prostredníctvom ad hoc žiadostí o kapacitu pre jednotlivé vlaky alebo v rámci priebežného plánovania pre opakované vlakové služby. **Kedže priebežné plánovanie je obzvlášť vhodné pre služby železničnej nákladnej dopravy, pridelenie kapacity prostredníctvom priebežného plánovacieho procesu by sa vzhľadom na ich povahu malo týkať aspoň služieb železničnej nákladnej dopravy.**
- (14) Značnú časť železničnej nákladnej dopravy predstavuje diaľková doprava, ktorá si vyžaduje cezhraničnú koordináciu manažérov infraštruktúry. Politický cieľ zvýšenia železničnej dopravy závisí aj od nárastu cezhraničných služieb osobnej dopravy. Na uľahčenie a podporu rastúcej cezhraničnej dopravy v jednotnom európskom železničnom priestore treba zabezpečiť väčšiu konzistentnosť [...] pravidiel a postupov riadenia kapacity železničnej infraštruktúry a **harmonizovaný prístup**. Úloha [...] **siete ENIM** by sa preto mala posilniť [...] **tým, že sa poverí** vypracovaním usmernení [...] na **účely jednotného** vykonávania tohto nariadenia v súvislosti s postupmi a metodikami riadenia kapacity železničnej infraštruktúry a aktívnou koordináciou cezhraničnej kapacity a dopravy. **Sieť ENIM** [...] by mala predovšetkým vypracovať európsky rámec pre riadenie kapacity, európsky rámec pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia, ako aj európsky rámec pre preskúmanie výkonnosti.
- (15) V európskych rámcoch vypracovaných [...] **sieťou ENIM** by sa mali poskytovať usmernenia, a **to vrátane spoločných zásad a postupov**, ktoré by manažéri infraštruktúry mali dôsledne dodržiavať. **Hoci uvedené rámce a prvky, ktoré obsahujú, by mali byť nezáväznú a manažéri infraštruktúry by si mali zachovať** [...] zodpovednosť za svoje prevádzkové rozhodnutia, [...] manažéri infraštruktúry by mali [...] **vysvetliť** akékoľvek odchýlky od **uvedených** [...] rámcov, **ako sú ustanovené v tomto nariadení**[...]. Týmto prístupom sa [...] **umožní** rovnováha medzi potrebami koordinácie a uplatňovania harmonizovaných prístupov v jednotnom európskom železničnom priestore a potrebou prispôbiť postupy a metodiky osobitným okolnostiam daných geografických oblastí. Komisia by mala po [...] **desiatich** rokoch uplatňovania tohto nariadenia **pri hodnotení vykonávania tohto nariadenia** posúdiť, či stav konvergencie postupov a metódik

a účinnosť koordinačného procesu medzi manažérmi infraštruktúry, ako aj všeobecný pokrok smerom k vytvoreniu jednotného európskeho železničného priestoru vyžadujú **zmenu tohto nariadenia** [...], **aby poskytovalo záväzné pravidlá**, ktoré by nahradili prvky európskych rámcov vypracovaných [...] **sieťou ENIM**.

**(15a) Sieť ENIM by mala určiť koordinátora siete, ktorý bude vykonávať podporné a operačné úlohy. Vzhľadom na skúsenosti a prínos združenia RailNetEurope (RNE) k zlepšeniu riadenia kapacity železničnej infraštruktúry by sieť ENIM mala pri výbere koordinátora siete zväziť túto neziskovú organizáciu.**

- (16) Pravidlá riadenia cezhraničnej železničnej dopravy by za normálnych podmienok a v prípade narušení mali podporovať bezproblémovú, odolnú a plynulú prevádzku služieb železničnej dopravy. Mali by zabezpečiť systém štruktúrovanej koordinácie medzi manažérmi infraštruktúry a inými zainteresovanými stranami.
- (17) Prevádzka železničnej infraštruktúry si vyžaduje nielen úzku spoluprácu medzi manažérmi infraštruktúry, ale aj silnú interakciu so železničnými podnikmi a inými zainteresovanými stranami priamo zapojenými do železničnej a multimodálnej dopravy a logistických operácií. Preto treba zabezpečiť štruktúrovanú koordináciu medzi manažérmi infraštruktúry a inými zainteresovanými stranami.
- (18) Spoľahlivosť služieb železničnej dopravy je pre zákazníkov jedným z najcennejších aspektov. Spoľahlivosť cestovných poriadkov je tiež rozhodujúcim aspektom pre hladké fungovanie železničného systému, ktorý sa vyznačuje silnými interakciami medzi službami a sieťovými externalitami. Odchýlky od cestovného poriadku by sa preto mali obmedziť na minimum. Okrem toho by sa mal zaviesť systém primeraných stimulov na podporu plnenia záväzkov zo strany manažérov infraštruktúry, železničných podnikov a iných príslušných zainteresovaných strán. Tieto stimuly by mali byť hospodárskej aj nehospodárskej povahy.

**(18a) Týmto nariadením by sa mal zriadiť systém peňažných sankcií, ktoré sa majú zaplatiť v prípade keď jedna zo strán, manažér infraštruktúry alebo žiadateľ, nesplní svoje záväzky týkajúce sa prideleného práva na kapacitu. Výška pokuty, ktorú má zaplatiť strana iniciujúca zmenu práv na kapacitu druhej strane, by mala byť taká, aby poskytovala účinné stimuly pre manažéra infraštruktúry a pre žiadateľov, aby rešpektovali plánované využitie kapacity a minimalizovali narušenia. Tieto úrovne by mali byť primerané a nediskriminačné a mali by zohľadňovať niekoľko faktorov vrátane vplyvu zmeny, načasovania oznámenia o zmene poskytnutého stranou iniciujúcej zmenu druhej strane, kvality poskytovanej alternatívnej kapacity, ak zmenu spôsobil manažér infraštruktúry, alebo skutočnosti, či kapacitu možno prerozdeliť a či ju môže využiť iný žiadateľ, ak zmenu spôsobil žiadateľ. Bez toho, aby bol dotknutý Dohovor o medzinárodnej železničnej preprave z 9. mája 1980, zmenený a doplnený Vilniuským protokolom z 3. júna 1999 (ďalej len „dohovor COTIF“), najmä na článok 8 ods. 1 bod I dodatku E k tomuto dohovoru, ak je uplatniteľný, a bez toho aby bolo dotknuté právo odvolať sa proti rozhodnutiam o zaplatenej pokute, by zaplatenie tejto pokuty stranou, ktorá iniciovala zmenu podľa tohto nariadenia, malo pre druhú stranu vyčerpať iné finančné nároky súvisiace s tou istou zmenou s cieľom vyhnúť sa dvojitej náhrade, znásobeniu súdnych konaní a zdĺhavému, ťažkopádne a obťažnému konaniu, ku ktorému by viedla žaloba o náhradu škody, ktorou by sa táto druhá strana domáhala úplnej náhrady škody.**

(19) Nepretržité monitorovanie kvality **služieb** železničnej infraštruktúry a **železničných** dopravných služieb je predpokladom zlepšovania výkonnosti týchto služieb. Preto treba vytvoriť transparentný a objektívny systém ukazovateľov, ktorý poskytne spätnú väzbu k aspektom výkonnosti relevantným pre rôzne subjekty zainteresované na prevádzke a pre koncových zákazníkov služieb železničnej dopravy. Hlavnou funkciou takéhoto [...]systému by malo byť monitorovanie plnenia záväzkov subjektov zainteresovaných na prevádzke, ako aj priebežného vývoja výkonnosti pri zohľadnení rôznych okolností a charakteristík v odvetví železničnej dopravy. [...]

(20) S cieľom zlepšiť výkonnosť služieb železničnej infraštruktúry v jednotnom európskom železničnom priestore [...] by **sieť ENIM** [...] mala [...] **vybudovať európsky** rámec [...] pre **preskúmanie** výkonnosti. Tento rámec by sa mal [...] **zamerat' na to, aby** zabezpečil, že všetci manažéri infraštruktúry EÚ používajú spoločné zásady a metodiky na meranie výkonnosti prostredníctvom dohodnutých ukazovateľov. Rámec by mal umožniť identifikáciu nedostatkov výkonnosti železničnej siete EÚ. Mal by sa **zamerat' na to, aby zaistil, že** [...] manažéri infraštruktúry stanovujú výkonnostné ciele tak, aby zohľadňovali osobitosti siete, ktorú riadia, ale zároveň zabezpečovali súdržnosť pri určovaní najrelevantnejších nedostatkov výkonnosti. Rámec by mal manažérom infraštruktúry umožniť spoluprácu na úrovni EÚ pri určovaní opatrení na riešenie nedostatkov výkonnosti a sledovanie ich vplyvu. [...] **Sieť ENIM** [...] by mala tento rámec pravidelne preskúmať, aby spĺňal svoj účel.

**(20a) Sieť ENIM by mala zaviesť európsku správu o preskúmaní výkonnosti, ktorá sa bude vzťahovať aspoň na trate zahrnuté do európskych dopravných koridorov zriadených v [novom nariadení o TEN-T]. Európska sieť železničných regulačných orgánov (ENRRB) by mala prispieť k tomuto preskúmaniu tým, že poskytne svoje posúdenie výkonnosti služieb železničnej infraštruktúry a služieb železničnej dopravy a odporúčania k tejto výkonnosti.**

(21) Na zabezpečenie účinnej [...] koordinácie manažérov železničnej infraštruktúry na **úrovni EÚ** [...] by sa **sieť ENIM** [...] mala stať funkčnejšou. Mala by zahŕňať mechanizmy rozhodovania, ktoré manažérom železničnej infraštruktúry [...] umožnia účinne koordinovať strategické plánovanie kapacity železničnej infraštruktúry.

**(21a) Manažéri [...] infraštruktúry zo všetkých členských štátov zodpovední za trate, ktoré sú súčasťou základnej a rozšírenej základnej siete TEN-T [...], by mali byť členmi siete ENIM. Ostatní manažéri infraštruktúry členských štátov by tiež mali mať možnosť zúčastňovať sa na rokovaní siete ENIM bez hlasovacích práv. Okrem toho je v záujme Únie umožniť účasť na sieti ENIM bez hlasovacích práv manažérom infraštruktúry zodpovedným za trate v základnej alebo rozšírenej základnej sieti TEN-T štátov, ktoré sú členmi Európskeho združenia voľného obchodu (EZVO) a juhovýchodoeurópskych zmluvných strán Zmluvy o založení Dopravného spoločenstva podpísanej Úniou v súlade s rozhodnutím Rady (EÚ) 2017/1937 za predpokladu, že tieto štáty alebo zmluvné strany uplatňujú toto nariadenie**

**na základe medzinárodnej dohody uzavretej s Úniou. Tieto štáty a zmluvné strany sú v odvetví dopravy úzko spojené s Úniou. Okrem toho má väčšina z nich vzhl'adom na svoju geografickú polohu dôležité železničné spojenia s členskými štátmi alebo tranzitnú dopravu medzi dvoma alebo viacerými členskými štátmi. Ich príspevok k práci siete ENIM je preto dôležitý.**

**(21b) Opatrenia a politické usmernenia členských štátov, ktoré majú vplyv na cezhraničné železničné služby, by mali členské štáty medzi sebou koordinovať v najväčšej možnej miere na existujúcich fórach.**

- (22) Železničné regulačné orgány by mali spolupracovať na úrovni Únie s cieľom zabezpečiť jednotné uplatňovanie regulačného rámca a jednotné zaobchádzanie so žiadateľmi v rámci jednotného európskeho železničného priestoru. Mali by tak robiť prostredníctvom [...] **siete ENRRB** s cieľom vypracovať spoločné postupy pre prijímanie rozhodnutí, na ktoré sú splnomocnené podľa tohto nariadenia. Na tento účel [...] by **sieť ENRRB** mala vykonávať koordinačné úlohy a **môže** prijímať nezáväzná odporúčania, [...] stanoviská **alebo správy týkajúce sa cezhraničnej železničnej dopravy a výkonnosti služieb železničnej infraštruktúry a služieb železničnej dopravy** [...]. **Odporúčania a stanoviská prijaté sieťou ENRRB** by nemali mať vplyv na právomoci železničných regulačných orgánov ani na právomoci manažérov infraštruktúry.
- (23) Efektívne riadenie železničnej kapacity a dopravy si vyžaduje výmenu údajov a informácií medzi manažérmi infraštruktúry, žiadateľmi a inými subjektmi zainteresovanými na prevádzke. Táto výmena môže byť výrazne účinnejšia a efektívnejšia, ak sa bude vykonávať s podporou interoperabilných digitálnych nástrojov a, ak je to možné, automatizácie. Špecifikácie interoperability by sa preto mali prednostne implementovať a ďalej rozvíjať s cieľom udržať krok s technologickým vývojom a novými procesmi uvedenými v tomto nariadení.
- (24) Manažéri infraštruktúry by mali zabezpečiť zosúladenie, najmä v súvislosti s digitalizáciou, s prácou spoločného podniku pre európske železnice zriadeného v hlave IV nariadenia Rady (EÚ) 2021/2085 [...] **prostredníctvom Riadiacej skupiny** pre systémový pilier **uvedenej v článku 96** [...] a [...] **Skupiny na zavádzanie** [...] uvedenej v článku 97 nariadenia (EÚ) 2021/2085.

(25) [...].

- (26) S cieľom zabezpečiť hladký proces riadenia kapacity a dopravy pre medzinárodnú železničnú dopravu, minimalizovať zrušenia pridelenej kapacity a prerušenia železničnej prevádzky v dôsledku narušení železničnej siete a s cieľom zohľadniť vývoj postupov manažérov infraštruktúry a využívanie nových metód pridelovania kapacity a informačných a komunikačných technológií by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 zmluvy. Tieto právomoci by sa mali týkať **určitých prvkov týkajúcich sa** výsledkov vyplývajúcich zo strategického plánovania kapacity infraštruktúry; harmonogramu strategického plánovania kapacity a postupu pridelovania kapacity; [...] **trvania zmien** pridelenej kapacity a budovania alternatívnych riešení pre žiadateľov; [...] **určitých prvkov týkajúcich sa** harmonogramu koordinácie, konzultácií a uverejňovania obmedzení kapacity vyplývajúcich z prác na infraštruktúre; [...] **prahových limitov využívania kapacít** intenzívne využívanéj a preťaženej infraštruktúry a [...] [...] informácií, ktoré sa majú poskytnúť subjektom zainteresovaným na prevádzke [...]. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva<sup>18</sup>. Predovšetkým, v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov, by sa všetky dokumenty mali doručovať Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako expertom z členských štátov, a experti Európskeho parlamentu a Rady majú systematický prístup na zasadnutia skupín expertov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.
- (27) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by sa na Komisiu mali preniesť vykonávacie právomoci na zavedenie technických a prevádzkových požiadaviek, aby sa uľahčilo hladké fungovanie jednotného európskeho železničného priestoru, pokiaľ ide o jednotné kritériá pre požiadavky stanovené manažérmi infraštruktúry vo vzťahu k žiadateľom; [...] **podrobné pravidlá týkajúce sa postupu uzatvárania rámcových dohôd, formy a obsahu takýchto dohôd; hlavné zásady metódy výpočtu využitia kapacity železničnej infraštruktúry; kategorizáciu zmien práv na kapacitu a podmienky, ktoré vedú k platbe pokút**, [...] spoločné kritériá a postupy zmeny harmonogramu na **účely riadenia narušení siete**; [...] a **určité** prvky [...] **európskeho rámca pre preskúmanie výkonnosti** [...]. Uvedené právomoci by sa mali *vykonávať*

<sup>18</sup> Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011<sup>19</sup>. **Ak výbor nevydá žiadne stanovisko v rámci postupu preskúmania, Komisia by nemala prijať návrh vykonávacieho aktu.**

- (28) Pravidlá pridelovania kapacity stanovené v smernici 2012/34/EÚ sa nahrádzajú pravidlami stanovenými v tomto nariadení. Preto by sa v tomto nariadení mali vymedziť pravidlá spolupráce medzi manažérmi infraštruktúry, pravidlá spolupráce medzi železničnými regulačnými orgánmi, požiadavky na prvky podmienok používania siete s opisom charakteru železničnej infraštruktúry, ktorá je k dispozícii železničným podnikom, podmienky prístupu k nej a zásady a kritériá pridelovania kapacity. Na pravidlá spolupráce a koordinácie, ako aj prvky podmienok používania siete, ktoré nesúvisia s riadením kapacity, by sa mala naďalej vzťahovať smernica 2012/34/EÚ.
- (29) V hodnotení *ex-post* nariadenia (EÚ) č. 913/2010<sup>20</sup> sa konštatovalo, že vplyv nariadenia bol príliš obmedzený na to, aby prispel k prechodu z cestnej na železničnú dopravu. Navyše spolupráca medzi členskými štátmi a manažérmi infraštruktúry pri riadení železničnej infraštruktúry bola z cezhraničného hľadiska stále neúčinná. Z hodnotenia takisto vyplynulo, že riadenie kapacity na koridoroch železničnej nákladnej dopravy oddelene od zvyšnej časti siete nie je efektívne. Na prevádzku kapacity železničnej siete by sa mal uplatňovať jednotný regulačný rámec, aby sa konsolidovali súvisiace ustanovenia smernice 2012/34/EÚ a nariadenia (EÚ) č. 913/2010. Preto by sa nariadenie (EÚ) č. 913/2010 **malo zrušiť** a ustanovenia smernice 2012/34/EÚ o pridelovaní kapacity by sa mali **vypustiť** [...] a nahradiť týmto nariadením, **pričom by sa malo zabezpečiť dostatočne dlhé prechodné obdobie.**

---

<sup>19</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

<sup>20</sup> SWD(2021) 134 final z 2. júna 2021.

- (30) Vypracovanie cestovného poriadku si vyžaduje, aby sa prípravné činnosti uskutočnili v rokoch pred nadobudnutím platnosti daného cestovného poriadku. Prechod z regulačného rámca stanoveného smernicou 2012[...]/34/EÚ a nariadením (EÚ) č. 913/2010 na regulačný rámec stanovený týmto nariadením preto znamená, že prípravy na cestovné poriadky podľa nového rámca by sa mali začať súbežne s uplatňovaním pravidiel súčasného rámca. V prechodnej fáze **by** sa preto [...] **mal** uplatňovať dvojitý režim, pričom potrebné prípravné úkony pre daný cestovný poriadok by mali byť v súlade so zodpovedajúcim právnym rámcom. Rámcové dohody uzavreté podľa súčasného rámca by sa mali uplatňovať aj počas prechodného obdobia v rámci nového režimu.
- (31) Podľa nového rámca by sa prípravné úkony pre cestovný poriadok mali začať **spustením** [...] **fázy** kapacitnej stratégie päť rokov pred nadobudnutím platnosti daného cestovného poriadku. **Tento časový rámec je v súlade s jednou zo zmluvných dohôd uzavretých medzi členským štátom a manažérom infraštruktúry, ktorá zahŕňa štruktúru platieb dohodnutých s cieľom poskytnúť finančné prostriedky manažérovi infraštruktúry a ktorá sa vzťahuje na obdobie najmenej piatich rokov, ako sa stanovuje v smernici 2012/34/EÚ.** V záujme skorého uplatňovania nového regulačného rámca a vzhľadom na prípravné práce, ktoré sa v odvetví už vykonali, by sa harmonogram činností vedúcich k vytvoreniu prvých dvoch cestovných poriadkov mohol skrátiť na 38 mesiacov, a to skrátením fázy kapacitnej stratégie. Prvý cestovný poriadok, na ktorý sa vzťahuje nový regulačný rámec, by preto mal byť cestovný poriadok, ktorý platí od [...] **13.** decembra 20**31**[...]. Všetky zainteresované strany by mali bezodkladne začať potrebné prípravy s cieľom dosiahnuť súlad s novým rámcom.

**(32) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to efektívnejšie riadenie kapacity železničnej infraštruktúry a železničnej dopravy, a tým zvýšiť kvalitu služieb a vybaviť väčší objem dopravy v rámci železničnej siete, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni jednotlivých členských štátov, ale z dôvodu nadnárodného rozsahu daného opatrenia ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality stanovenou v uvedenom článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie uvedeného cieľa.**

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

# KAPITOLA I

## VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

### Článok 1

#### Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

1. V tomto nariadení sa stanovujú zásady, pravidlá a postupy uplatniteľné na riadenie kapacity železničnej infraštruktúry a koordináciu s **prevádzkovateľmi** servisných zariadení, riadenie dopravy, krízové riadenie a riadenie výkonnosti, pokiaľ ide o vnútroštátnu a medzinárodnú železničnú dopravu. Stanovujú sa v ňom aj pravidlá týkajúce sa európskej siete pre koordináciu medzi manažérmi infraštruktúry a inými príslušnými zainteresovanými stranami a dohľadu nad kapacitou a riadením dopravy.
2. Toto nariadenie sa vzťahuje na využívanie železničnej infraštruktúry na vnútroštátnu a medzinárodnú železničnú dopravu v zmysle článku 1 ods. 2 smernice 2012/34/EÚ vrátane servisných zariadení v zmysle vymedzenia v článku 3 ods. 11 danej smernice.
3. **Články 2 a 3 kapitoly I a kapitoly II až V** tohto nariadenia sa nevzťahujú na železničnú infraštruktúru alebo služby železničnej dopravy, ktoré [...] **členský štát** vyňal z uplatňovania kapitoly IV smernice 2012/34/EÚ v súlade s článkom 2 ods. 3, 3a, 4, 8[...] a 8a [...] uvedenej smernice počas obdobia platnosti príslušných vylúčení.

**Toto nariadenie sa nevzťahuje na služby železničnej dopravy, ktoré členský štát vyňal z uplatňovania kapitoly IV smernice 2012/34/EÚ v súlade s článkom 2 ods. 10 uvedenej smernice.**

**Toto nariadenie sa neuplatňuje na podniky ani na dopravné činnosti uvedené v článku 2 ods. 9 smernice 2012/34/EÚ.**

4. Toto nariadenie sa neuplatňuje na Cyprus a na Maltu, kým na ich území nebude zriadený žiadny železničný systém.

- 5. Toto nariadenie nebráni členským štátom prijať opatrenia potrebné na ochranu základných bezpečnostných alebo obranných záujmov a opatrenia na zabezpečenie dostatočného prístupu armády k železničnej infraštruktúre, najmä na vojenské operácie a výcvik, vrátane druhov opatrení opísaných v článku 47 ods. 1 písm. a) až e). Článok 47 ods. 1 druhý a tretí pododsek a odseky 2 až 7 sa uplatňujú *mutatis mutandis* na prijatie takýchto opatrení.**
- 6. Týmto nariadením nie sú dotknuté povinnosti členských štátov týkajúce sa financovania rozvoja a údržby infraštruktúry. V tejto súvislosti sa ním nestanovuje žiadna finančná povinnosť.**

## Článok 2

### Všeobecné povinnosti a zásady

1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 7c smernice 2012/34/EÚ, manažéri infraštruktúry sú zodpovední za riadenie kapacity železničnej infraštruktúry a riadenie železničnej dopravy.  
  
Odkazy na manažéra infraštruktúry vo všetkých ustanoveniach týkajúcich sa pridelovania kapacity železničnej infraštruktúry v tomto nariadení sa považujú za odkazy na pridelovací orgán uvedený v článku 7a ods. 3 smernice 2012/34/EÚ.
2. S cieľom uľahčiť zabezpečenie efektívnej a účinnej kapacity železničnej infraštruktúry a riadenia dopravy v rámci Únie manažéri infraštruktúry **uvedení v článku 55 ods. 2** spolupracujú v rámci Európskej siete manažérov infraštruktúry (European Network of Infrastructure Managers, ďalej len „sieť ENIM“) uvedenej v článku 7f smernice 2012/34/EÚ a v súlade s ustanoveniami tohto nariadenia o spolupráci.
3. Manažéri infraštruktúry pri plnení svojich **úloh a povinností** v súlade s [...] **týmto nariadením**:
  - a) optimálne a účinne využívajú dostupnú kapacitu infraštruktúry[...];

- b) maximalizujú hodnotu služieb železničnej dopravy pre spoločnosť, ktoré umožňuje železničná infraštruktúra, zo sociálneho, ekonomického a environmentálneho hľadiska;
- c) zabezpečujú nediskriminačné riadenie kapacity infraštruktúry a transparentný a **spravodlivý** prístup k nej, a to aj počas prác na **infraštruktúre**, s cieľom [...] **umožniť** [...] spravodlivú hospodársku súťaž a zaručiť **optimálnu konkurencieschopnosť železničnej dopravy**;
- d) umožňujú plynulú železničnú dopravu na viac ako jednej sieti, **najmä tým, že umožňujú, aby nákladné a osobné vlaky premávali za dobrých podmienok a bezproblémovo prechádzali z jednej siete do druhej**;
- e) zabezpečujú transparentnosť o stave a dostupnosti kapacity železničnej infraštruktúry;
- f) kontrolujú a zlepšujú výkonnosť železničnej infraštruktúry [...] v úzkej spolupráci [...] **so subjektmi zainteresovanými na prevádzke**;
- g) prispievajú k realizácii a rozvoju jednotného európskeho železničného priestoru.

### Článok 3

#### **Nestrannosť manažéra infraštruktúry, pokiaľ ide o riadenie dopravy a kapacity, vrátane plánovania údržby**

1. Manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby sa funkcie riadenia dopravy a kapacity vrátane plánovania údržby vykonávali transparentným a nediskriminačným spôsobom a aby osoby zodpovedné za prijímanie rozhodnutí o týchto funkciách neboli ovplyvnené konfliktom záujmov.
  - 1a. Manažéri infraštruktúry dodržiavajú obchodné tajomstvo, pokiaľ ide o informácie, ktoré im boli poskytnuté, v súlade s vnútroštátnym právom a právom EÚ, a to v prípade potreby aj anonymizáciou informácií, ktoré si vymieňajú s inými stranami.**

2. Pokiaľ ide o riadenie dopravy, manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby železničné podniky a **prevádzkovatelia servisných zariadení** mali v prípade narušení, ktoré sa ich týkajú, úplný a včasný prístup k relevantným informáciám. Ak manažér infraštruktúry poskytuje ďalší prístup k procesu riadenia dopravy, v prípade dotknutých železničných podnikov a **prevádzkovateľov servisných zariadení** tak robí transparentným a nediskriminačným spôsobom.
3. Pokiaľ ide o riadenie kapacity a dlhodobé plánovanie veľkej údržby, obnovy a modernizácie železničnej infraštruktúry, manažér infraštruktúry sa radí so žiadateľmi v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 19 smernice 2012/34/EÚ v súlade s týmto nariadením a v **čo najväčšej** [...] miere [...] zohľadňuje vyjadrené obavy.

#### Článok 4

#### Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje vymedzenie pojmov stanovené v článku 3 smernice 2012/34/EÚ.

Uplatňuje sa aj toto vymedzenie pojmov:

1. „vyššia moc“ je každá nepredvídateľná [...] udalosť či situácia, ktorú manažér infraštruktúry alebo železničný podnik nemôže ovplyvniť, ktorej nemožno zabrániť ani ju nemožno prekonať primeraným predvídaním alebo starostlivosťou, ktorú nemožno vyriešiť opatreniami, ktoré sú pre nich primerane možné z technického, finančného alebo ekonomického hľadiska, ktorá sa skutočne stala a je objektívne overiteľná, a ktorá manažérovi infraštruktúry znemožňuje dočasne alebo trvalo plniť jeho povinnosti v súlade s týmto nariadením alebo so smernicou 2012/34/EÚ alebo železničnému podniku plniť jeho zmluvné záväzky voči manažérovi alebo manažérom infraštruktúry;

2. „interoperabilita“ je interoperabilita v zmysle vymedzenia v článku 2 bodu 2 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797<sup>21</sup>;
3. „**subjekty** [...] zainteresované na prevádzke“ sú [...] **žiadatelia**, železničné [...] **podniky**, **manažéri** infraštruktúry, **príslušné orgány uvedené v nariadení (EÚ) 1370/2007**, **prevádzkovatelia** [...] servisných [...] **zariadení** a akýkoľvek iný subjekt priamo zapojený do prevádzky služby železničnej dopravy;
4. „európsky koordinátor“ je koordinátor [...] **vymenovaný podľa** článku [...] **52** nariadenia [... nové nariadenie o TEN-T];
- 4a. „európske dopravné koridory“ sú koridory uvedené v článku 11 nariadenia ... [nové nariadenie o TEN-T];**
- 4b. „mestské uzly“ sú mestské uzly v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 6 nariadenia ... [nové nariadenie o TEN-T];**
- 4c. „základná sieť“ je základná sieť uvedená v prílohe I k nariadeniu ... [nové nariadenie o TEN-T]; Na účely článku 55 ods. 3a odkaz na „základnú sieť“ je odkazom na základnú sieť uvedenú v prílohe IV k [novému nariadeniu o TEN-T];**
- 4d. „rozšírená základná sieť“ je rozšírená základná sieť uvedená v prílohe I k nariadeniu ... [nové nariadenie o TEN-T]; Na účely článku 55 ods. 3a odkaz na „rozšírenú základnú sieť“ je odkazom na rozšírenú základnú sieť uvedenú v prílohe IV k [novému nariadeniu o TEN-T];**
5. „rámcová dohoda“ je právne záväzná všeobecná dohoda podľa verejného alebo súkromného práva stanovujúca práva a povinnosti žiadateľa a manažéra infraštruktúry týkajúce sa pridelených kapacít železničnej infraštruktúry a vybraných poplatkov na obdobie dlhšie, než je jedno obdobie, na ktoré platí cestovný poriadok;

---

<sup>21</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 44).

6. „súbežné pridelovanie kapacity“ je postup, v rámci ktorého manažéri infraštruktúry pridelujú kapacitu železničnej infraštruktúry v reakcii na súbor žiadostí o kapacitu prijatých pred stanoveným koncovým dátumom a prostredníctvom koordinácie týchto žiadostí s cieľom zaistiť čo najlepšie využitie infraštruktúry a čo najužšie zosúladenie so žiadosťami;
7. „kto prv príde, ten prv berie“ je zásada pridelovania kapacity železničnej infraštruktúry, podľa ktorej sa priorita v procese pridelovania určuje podľa chronologického poradia žiadostí o kapacitu;
8. „vlaková trasa“ je kapacita infraštruktúry potrebná na jazdu vlaku medzi dvoma miestami počas daného obdobia, ktorá je opísaná ako presná trasa s časovým harmonogramom daného vlaku vrátane východiskového a cieľového miesta, času a dňa príchodu a odchodu vrátane akéhokoľvek miesta zastavenia a súvisiacich časov odchodu;
9. „špecifikácia kapacity“ je právo na kapacitu, ktoré špecifikuje obchodné a prevádzkové charakteristiky kapacity infraštruktúry a [...] ktoré **má** manažér infraštruktúry **poskytnúť** dotknutému žiadateľovi s dostatkom informácií na prípravu konkrétnych vlakových trás, ktoré zohľadňujú tieto charakteristiky;
10. „viacsieťová železničná doprava“ je nákladná alebo osobná, vnútroštátna alebo medzinárodná, železničná doprava, ktorá sa prevádzkuje na dvoch alebo viacerých sieťach spravovaných rôznymi manažermi infraštruktúry. Vlak môže byť spojený a/alebo rozdelený a rôzne časti môžu mať rôznu východiskovú stanicu a stanicu určenia[...];
11. „právo na viacsieťovú kapacitu“ je súbor práv na kapacitu, ktorý umožňuje poskytovanie viacsieťovej železničnej dopravy;
12. „rozdelenie kapacity infraštruktúry“ je pridelenie podielov celkovej dostupnej kapacity prvku infraštruktúry rôznym druhom služieb železničnej dopravy a obmedzeniam kapacity vyplývajúcim z prác na infraštruktúre;
13. „cestovný poriadok“ sú priebežne aktualizované údaje určujúce všetky plánované pohyby vlakov a koľajových vozidiel, ktoré sa uskutočnia v príslušnej infraštruktúre, ako sa uvádza v pridelených právach na kapacitu, počas obdobia platnosti cestovného poriadku;

14. „obdobie platnosti cestovného poriadku“, je časové obdobie, počas ktorého platí daný cestovný poriadok;

**14a. „postup priebežného plánovania“ je metóda pridelovania kapacity aspoň službám nákladnej železničnej dopravy mimo lehôt postupu každoročného pridelovania;**

15. „práce na infraštruktúre“ je [...] **zásah** na železničnej infraštruktúre na účely rozvoja, údržby, obnovy a modernizácie železničnej infraštruktúry v zmysle vymedzenia v článku 3 bodoch 2a, 2c, 2d a 2e smernice 2012/34/EÚ;

16. „regulačný orgán“ je regulačný orgán uvedený v článku 55 smernice 2012/34/EÚ;

17. „incident“ je akákoľvek udalosť alebo séria udalostí rovnakého pôvodu, ktoré spôsobujú narušenie železničnej dopravy[...];

**17a. „uzol“ je miesto spájajúce dve alebo viac železničných tratí, z ktorých žiadna nie je vylúčená z rozsahu pôsobnosti článkov 2 a 3 kapitoly I a kapitol II až V tohto nariadenia podľa článku 1 ods. 3 tohto nariadenia;**

**17b. „špecifický cestovný poriadok“ je schéma, zvyčajne určená na opakované použitie v pravidelných intervaloch, na základe ktorej sa počas určitého obdobia organizuje kombinácia trás na úsekoch a uzloch vymedzenej siete alebo časti siete, a to aj pokiaľ ide o viacsieťovú dopravu, pričom sa v relevantných prípadoch zohľadňujú prípoje a čas na prestup.**

# KAPITOLA II RIADENIE KAPACITY INFRAŠTRUKTÚRY

## ODDIEL 1

### Všeobecné zásady riadenia kapacity infraštruktúry

#### Článok 5

##### Riadenie kapacity

1. Manažéri infraštruktúry riadia kapacitu železničnej infraštruktúry prostredníctvom procesu plánovania a pridelovania v troch fázach:
  - a) strategické plánovanie kapacity, ako sa uvádza v oddiele 2;
  - b) plánovanie a pridelovanie kapacity infraštruktúry, ako sa uvádza v oddiele 3;
  - c) prispôsobovanie a plánovanie pridelenej kapacity, ako sa uvádza v oddiele 4.
2. Okrem obsahu stanoveného v prílohe IV k smernici 2012/34/EÚ, manažéri infraštruktúry zahrnú do podmienok používania siete uvedených v článku 27 uvedenej smernice oddiel o infraštruktúre sprístupnenej železničným podnikom; oddiel o činnostiach vrátane riadenia dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia; a oddiel o riadení výkonnosti v súlade s prílohou IV.
3. Rozhodovanie týkajúce sa riadenia kapacity uvedené v odseku 1 vrátane vymedzenia a posúdenia dostupnosti a pridelovania práv na kapacitu je základnou funkciou manažéra infraštruktúry v zmysle článku 3 bodu 2f smernice 2012/34/EÚ. Vzťahujú sa naň ustanovenia o základných funkciách stanovené v uvedenej smernici.

#### Článok 6

##### Európsky rámec pre riadenie kapacity

- 1-[...] **1.** Sieť ENIM do **24 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia** vypracuje a prijme „európsky rámec pre riadenie kapacity“ v súlade s ustanoveniami kapitoly II [...],
- 2-[...] v ktorom sa **po porade so subjektami zainteresovanými na prevádzke stanovia** spoločné zásady a postupy riadenia kapacity železničnej infraštruktúry a koordinácie medzi manažérmi infraštruktúry [...]a inými subjektmi zainteresovanými na prevádzke. **Manažéri infraštruktúry sa usilujú dodržiavať uvedené spoločné zásady a postupy riadenia kapacity železničnej infraštruktúry.**
- 3-[...] **1a.** **Sieť ENIM do 18 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia predloží Európskej sieti železničných regulačných orgánov (ďalej len „sieť ENRRB“) návrh európskeho rámca pre riadenie kapacity. Sieť ENRRB predloží sieti ENIM odporúčanie o európskom rámci pre riadenie kapacity do štyroch mesiacov od doručenia návrhu vypracovaného sieťou ENIM. Sieť ENIM toto odporúčanie v čo najväčšej miere zohľadní pri prijímaní európskeho rámca pre riadenie kapacity.**
- 2.** Európsky rámec pre riadenie kapacity zahŕňa aspoň prvky uvedené v prílohe III a v prípade potreby sa aktualizuje s cieľom zohľadniť skúsenosti manažérov infraštruktúry, železničných podnikov a iných žiadateľov a na základe činností siete ENIM. **Sieť ENIM pri aktualizácii európskeho rámca pre riadenie kapacity predloží sieti ENRRB návrh na účely vypracovania odporúčania.**
4. [...] **Manažéri infraštruktúry pri** vypracúvaní podmienok používania siete uvedených v článku 27 smernice 2012/34/EÚ [...] a v **článku 5 ods. 2** tohto nariadenia **v čo najväčšej miere zohľadnia európsky rámec pre riadenie kapacity** [...]. V podmienkach používania siete vysvetlia dôvod akejkoľvek odchýlky od spoločných zásad a postupov stanovených v európskom rámci pre riadenie kapacity.

## Článok 7

### Žiadatelia

1. Žiadatelia podávajú žiadosti o kapacitu infraštruktúry. Aby bolo možné túto kapacitu infraštruktúry využívať, žiadatelia, **ktorí nie sú železničným podnikom**, určia železničný podnik [...]. **Uvedený železničný podnik** uzavrie dohodu s manažérom infraštruktúry podľa článku 28 smernice 2012/34/EÚ. Nie je tým dotknuté právo žiadateľov uzavierať rámcové dohody s manažérmi infraštruktúry podľa článku 31 tohto nariadenia.
2. Manažér infraštruktúry môže stanoviť požiadavky pre žiadateľov, aby zabezpečil, že jeho oprávnené očakávania budúcich výnosov a využitia infraštruktúry budú splnené. Také požiadavky musia byť primerané, transparentné a nediskriminačné. Konkretizujú sa v podmienkach používania siete[...] v **súlade s bodom 2 písm. c)** [...] prílohy IV. Môžu zahŕňať len stanovenie finančnej záruky, ktorá neprekračuje primeranú úroveň a ktorá je proporcionálna k rozsahu uvažovanej úrovne činnosti žiadateľa, a ubezpečenie o schopnosti pripraviť vhodné ponuky týkajúce sa pridelenia kapacity.
3. Komisia môže prijať vykonávacie akty, v ktorých stanoví podrobné kritériá, ktoré sa majú dodržiavať [...] pri **stanovení požiadaviek uvedených v** odseku 2. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 72 ods. 3.

## Článok 8

### Riadenie [...] kapacity infraštruktúry

1. Manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby sa [...] kapacita infraštruktúry vo všetkých fázach procesu riadenia kapacity uvedeného v článku 5 riadila v súlade so zásadami stanovenými v článku 26 smernice 2012/34/EÚ a v článku 2 tohto nariadenia.
2. Manažéri infraštruktúry pri prijímaní rozhodnutí o [...] kapacite **infraštruktúry** zohľadnia strategické usmernenia o využívaní kapacity infraštruktúry, ktoré členské štáty poskytli v súlade s článkom 11 ods. 3[...], **ak takéto usmernenia poskytli, a to bez toho, aby bol dotknutý jeho pododsek 4.**

Bez toho, aby boli dotknuté pravidlá štátnej pomoci, môžu členské štáty v prípade potreby poskytnúť manažérovi infraštruktúry kompenzáciu zodpovedajúcu stratám príjmu súvisiacim výlučne s [...] **dodržiavaním** strategického usmernenia týkajúceho sa využívania kapacity železničnej infraštruktúry.

3- [...] **2a.** Manažéri infraštruktúry plánujú a pridelujú [...] **kapacitu v čo najväčšej možnej miere a usilujú sa o riešenia prijateľné pre dotknutých žiadateľov, pričom zabezpečujú celkové optimálne využívanie železničnej infraštruktúry v danej sieti.**

**3.** **Manažéri infraštruktúry riešia konflikty týkajúce sa** kapacity v čo najväčšej možnej miere prostredníctvom mechanizmu konsenzuálneho riešenia konfliktov uvedeného v článku 36, do ktorého sú zapojení dotknutí žiadatelia a ktorého výsledkom sú konsenzuálne riešenia konfliktných kapacitných potrieb a žiadostí.

4. Ak výsledkom mechanizmu uvedeného v odseku 3 nie je uspokojivé riešenie konfliktných kapacitných potrieb a žiadostí, manažéri infraštruktúry **riešia konflikty týkajúce sa kapacity** [...] prostredníctvom [...] **mechanizmu formálneho riešenia konfliktov uvedeného v článku 37.**

[...]

~~5.~~ [...]

~~6.~~ [...]

~~7.~~ [...]

## Článok 9

### Informácie o kapacite infraštruktúry

1. Manažéri infraštruktúry poskytujú [...] žiadateľom a regulačným orgánom a vo **vhodných prípadoch iným subjektom zainteresovaným na prevádzke** presné a aktuálne informácie o dostupnosti kapacity infraštruktúry počas celého procesu riadenia kapacity, a to aj počas fázy strategického plánovania uvedenej v oddiele 2, počas procesu plánovania a postupov pridelovania stanovených v oddiele 3 a vždy, keď dôjde k zmenám pridelenej kapacity, ako sa uvádza v oddiele 4.

Manažéri infraštruktúry bezodkladne uverejnia každú aktualizáciu plánu ponuky kapacity uvedeného v článku 18 a cestovného poriadku uvedeného v článku 30.

2. Manažéri infraštruktúry zverejňujú informácie uvedené v odseku 1 v súlade s článkom 62 ods. 5 [...].
3. Manažéri infraštruktúry poskytujú na požiadanie žiadateľov informácie uvedené v odseku 1 na základe konkrétnych [...] **obchodných a prevádzkových potrieb žiadateľov.**

### Článok 10

#### **Obmedzenia kapacity vyplývajúce z prác na infraštruktúre a jej znehodnotenia**

1. Bez toho, aby boli dotknuté články 7, **7a**, 7c a 7e smernice 2012/34/EÚ, manažéri infraštruktúry plánujú práce na infraštruktúre v súlade s podnikateľským plánom, ako aj s investičnými a finančnými programami uvedenými v článku 8 ods. 3 smernice 2012/34/EÚ. Ak zmeny týchto programov po prijatí podnikateľského plánu ovplyvňujú alebo pravdepodobne ovplyvnia plánovanie prác na infraštruktúre, manažér infraštruktúry uvedie prehľad takýchto zmien a ich pravdepodobného vplyvu v podmienkach používania siete.
2. Manažér infraštruktúry pri plánovaní prác na infraštruktúre koná v súlade s článkom 2 ods. 3 a článkom 3.

Manažér infraštruktúry predovšetkým vyváženým spôsobom zohľadní vplyv prác na infraštruktúre na svoje vlastné riadenie aktív a finančnú situáciu, ako aj **odhadovaný** prevádzkový a finančný vplyv na všetkých dotknutých žiadateľov.

3. Manažéri infraštruktúry konzultujú práce na infraštruktúre so žiadateľmi v rámci koordinačných mechanizmov uvedených v článku 7e smernice 2012/34/[...]EÚ, a pokiaľ ide o cezhraničnú železničnú dopravu, v súlade s článkom 54 tohto nariadenia.
4. Manažéri infraštruktúry v dostatočnom predstihu plánujú obmedzenia kapacity vyplývajúce z prác na infraštruktúre, informujú o nich žiadateľov a konzultujú s nimi, pričom zohľadňujú odhadovaný vplyv na železničné podniky. Manažéri infraštruktúry dodržiavajú [...] **požiadavky** stanovené v oddiele 3 prílohy I.

**4a.** V prípade obmedzení kapacity s významným vplyvom na kapacitu [...] v **zmysle bodu 0 oddielu 3 prílohy I** môžu žiadatelia požiadať manažéra infraštruktúry, aby zabezpečil alternatívne plánovanie obmedzenia kapacity s cieľom určiť a vybrať možnosť, ktorá vyváženým spôsobom zohľadňuje vplyvy na žiadateľov a manažerov infraštruktúry. Manažér infraštruktúry poskytne týmto žiadateľom orientačný plán alternatívnej kapacity dostupnej počas obmedzenia kapacity.

Orientačný plán zahŕňa dotknutú trať aj alternatívne trate, **ak takéto alternatívne trate existujú**, a zohľadňuje sa v modeli kapacity uvedenom v článku 17 a v pláne ponuky kapacity uvedenom v článku 18.

5. Manažéri infraštruktúry zohľadňujú a zmierňujú vplyv prác na infraštruktúre na cezhraničnú dopravu. Manažéri infraštruktúry koordinujú v súlade s článkom 53, **aspoň pokiaľ ide o** všetky práce na infraštruktúre na **železničných** tratiach, **ktoré sú súčasťou európskych dopravných koridorov** [...], a akékoľvek iné práce na infraštruktúre s významným cezhraničným vplyvom.

Koordinácia sa zameriava najmä na optimalizáciu harmonogramu prác na infraštruktúre a zabezpečenie alternatívnej kapacity na dotknutej trati a na alternatívnych trasách, **ak takéto alternatívne trasy existujú**, pri zohľadnení prevádzkových a obchodných potrieb žiadateľov.

6. Zníženie kapacity alebo výkonnosti infraštruktúry pod jej projektované hodnoty, ktoré vyplýva zo znehodnotenia aktív, ako je zníženie povolenej rýchlosti alebo zaťaženia nápravy, sa bude takisto považovať za obmedzenie kapacity. Z **takýchto obmedzení kapacity nevyplyvajú peňažné sankcie podľa článku 40**. Na takéto obmedzenia **kapacity** sa vzťahujú informačné povinnosti stanovené v článku 9.

7. Manažéri infraštruktúry čo najskôr uverejnia informácie o plánovaných dočasných obmedzeniach kapacity, ich vplyve na kapacitu dostupnú na komerčné účely a na alternatívnu kapacitu, a konzultujú ich so žiadateľmi.
8. Komisia je v súlade s článkom 71 splnomocnená prijímať delegované akty s cieľom zmeniť[...]:

**aa) klasifikáciu obmedzení kapacity a vplyvu na dopravu uvedenú v bode 0 oddielu 3 prílohy I,**

**a) lehoty na uverejnenie stanovené v bode 1 uvedeného oddielu,**

**b) lehoty na koordináciu obmedzení kapacity stanovené v bode 4 uvedeného oddielu,**

**ak sa tieto prvky ukázali ako neúčinné alebo viedli k veľkým ťažkostiam pri vykonávaní,** s cieľom **d'alej** znížiť vplyv obmedzení kapacity vyplývajúcich z prác na infraštruktúre na železničnú dopravu a **administratívne zat'azenie manažérov infraštruktúry** a zároveň zohľadniť plánovacie, prevádzkové, technické a obchodné aspekty dotknutých zainteresovaných strán, **ako aj skúsenosti a stanoviská siete ENIM.**

### **Článok 10a**

#### **Odmietnutie alebo odňatie práv na kapacitu z dôvodov verejného poriadku alebo verejnej bezpečnosti**

1. **Členský štát môže požiadať manažéra infraštruktúry, aby žiadateľovi odmietol udeliť alebo odňal práva na kapacitu, ak príslušné orgány tohto členského štátu zistia, že udelenie takýchto práv tomuto žiadateľovi predstavuje skutočné a vážne riziko pre verejný poriadok alebo verejnú bezpečnosť vrátane národnej bezpečnosti a obrany tohto členského štátu. Každé takéto rozhodnutie musí byť riadne odôvodnené, nevyhnutne potrebné a primerané sledovanému cieľu.**

2. **Bez toho, aby bola dotknutá dôvernosť utajovaných skutočností, členské štáty do 10 dní od prijatia rozhodnutia na základe prvého odseku tohto článku informujú Komisiu, regulačný orgán a v prípade práv na viacsieťovú kapacitu ostatné dotknuté členské štáty o prijatí takéhoto rozhodnutia a o jeho dôvodoch. Členské štáty každé takéto rozhodnutie pravidelne preskúmavajú.**
3. **Ak členský štát vznesie obavy v súvislosti s rozhodnutím prijatým iným členským štátom na základe prvého odseku tohto článku, dotknuté členské štáty navzájom koordinujú svoju činnosť v súlade s článkom 53a.**

## ODDIEL 2

# STRATEGICKÉ PLÁNOVANIE KAPACITY

### *Článok 11*

#### Strategické plánovanie kapacity

1. Strategické plánovanie kapacity musí zahŕňať všetky činnosti uvedené v článkoch 12 až 25.
2. Výsledkom strategického plánovania kapacity je séria plánovacích dokumentov s postupne sa zvyšujúcou úrovňou podrobností o dostupnej kapacite:
  - a) stratégia kapacity uvedená v článku 16;
  - b) model kapacity uvedený v článku 17;
  - c) plán ponuky kapacity uvedený v článku 18.

Obsah týchto výstupov a harmonogram ich vypracovania sú stanovené v oddieloch 1 a 2 prílohy I.

Manažéri infraštruktúry prijímú plánovacie dokumenty ako základ pre ďalšiu fázu procesu plánovania.

Komisia je v súlade s článkom 71 splnomocnená prijímať delegované akty s cieľom:

(i) **vypustiť časti podrobného obsahu stratégie kapacity, modelu kapacity a plánu ponuky kapacity uvedeného v oddiele 1 prílohy I a**

(ii) zmeniť [...] **lehoty oddielu 2 prílohy I,**

**ak sa tieto prvky ukázali ako neúčinné alebo viedli k veľkým ťažkostiam pri vykonávaní, aby sa** zabezpečil účinný proces strategického plánovania a zohľadnili prevádzkové obavy manažérov infraštruktúry a žiadateľov, pričom sa zohľadnia skúsenosti a **stanoviská** siete ENIM, [...] žiadateľov [...], regulačných orgánov a [...] **siete ENRRB** pri vykonávaní tohto oddielu. **Komisia nevyпустí z oddielu 1 prílohy I prvky, ktoré zodpovedajú prvkom uvedeným v článkoch 16 až 18.**

3. V súlade so zásadou nezávislosti riadenia stanovenou v článku 4 smernice 2012/34/EÚ môžu členské štáty manažérovi infraštruktúry poskytnúť strategické usmernenia založené na orientačných stratégiách rozvoja železničnej infraštruktúry uvedených v článku 8 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ. [...] **V týchto usmerneniach sa rešpektujú prevádzkové povinnosti manažéra infraštruktúry, pričom im umožňujú optimalizovať využívanie siete a účinne koordinovať pridelovanie kapacity na cezhraničnú dopravu. Uvedené usmernenia musia byť v súlade s ustanoveniami uvedenými v tomto nariadení. Uvedené usmernenia sa poskytujú včas, aby manažéri infraštruktúry mohli dodržať lehoty stanovené v prílohe I, a môžu zahŕňať** alebo obsahovať najmä:

- a) všeobecné ciele vnútroštátnej železničnej politiky týkajúce sa strategického plánovania kapacity v rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, **ako sú vnútroštátne postupy týkajúce sa cestovného poriadku vlakov;**
- b) výhľad rozvoja železničnej infraštruktúry s prihliadnutím na príslušné plány a stratégie na vnútroštátnej alebo regionálnej úrovni a pracovné plány európskych dopravných koridorov uvedené v článku [...] **[54]** ... [nové nariadenie o TEN-T];
- c) všeobecné [...] usmernenia týkajúce sa využívania kapacity železničnej infraštruktúry vo **vhodných prípadoch vrátane politických usmernení, pokiaľ ide o:**

**i) objemy rôznych druhov dopravy uvedených v článku 12, ktorým sa manažéri infraštruktúry snažia prispôsobiť prostredníctvom procesu strategického plánovania;**

**ii) zavedenie špecifických cestovných poriadkov pre nákladnú aj osobnú dopravu, ako je integrovaný taktový cestovný poriadok;**

**iii) rozsah kapacity, ktorú možno vyhradiť prostredníctvom rámcových dohôd alebo priebežného plánovania;**

**iv) uplatňovanie pravidiel riešenia konfliktov stanovených v článku 37 manažermi infraštruktúry,**

ktoré manažér infraštruktúry v čo najväčšej miere zohľadňuje pri strategickom plánovaní kapacity, najmä vo vzťahu k intenzívne využívanej a preťaženej infraštruktúre uvedenej v článku 21, **a v procese plánovania kapacity vopred uvedenom v článkoch 18 a 20;**

- d) výhľad plánovaného rozvoja služieb železničnej dopravy prevádzkovaných v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, v ktorom sa podľa potreby zohľadnia názory zúčastnených regionálnych alebo miestnych orgánov.

Členské štáty koordinujú svoju činnosť v **súlade s článkom 53a** s cieľom zabezpečiť konzistentnosť príslušných strategických usmernení, ktoré poskytujú v súlade s týmto odsekom, aby podporili rozvoj medzinárodnej osobnej a nákladnej železničnej dopravy.

**Manažéri infraštruktúry odôvodnia každú odchýlku od usmernení poskytnutých členskými štátmi podľa písmen c) a d) tohto odseku.**

**Členské štáty môžu stanoviť, že prvky usmernenia uvedené v písmene c) tohto odseku sú záväzné.**

**Členské štáty uverejnia strategické usmernenia prijaté podľa tohto odseku, ak členské štáty takéto usmernenia poskytnú. Strategické usmernenia sa uverejnia včas, aby sa umožnila príprava strategického plánovania kapacity.**

4. Strategické plánovanie kapacity nezahŕňa udelenie práv na kapacitu jednotlivým žiadateľom v súlade s článkom 26.

**Všeobecné požiadavky na strategické [...] plánovanie kapacity**

1. Manažéri infraštruktúry [...] **spravodlivo, transparentne** a nediskriminačne zohľadňujú všetky druhy služieb železničnej dopravy, v súvislosti s ktorými môžu prijímať žiadosti o kapacitu, bez ohľadu na ich objem, veľkosť nadväzujúceho trhu, stabilitu medzi po sebe nasledujúcimi cestovnými poriadkami, pravidelnosť alebo frekvenciu v rámci daného obdobia platnosti cestovného poriadku.
2. Manažéri infraštruktúry v rámci strategického plánovania kapacity, najmä v modeli kapacity uvedenom v článku 17 a v pláne ponuky kapacity uvedenom v článku 18 rozlišujú aspoň medzi týmito druhmi služieb železničnej dopravy:
  - a) služby nákladnej dopravy;
  - b) služby medzimestskej (diaľkovej) osobnej dopravy;
  - c) služby mestskej a regionálnej osobnej dopravy.

V prípade potreby môže sieť ENIM na základe skúseností získaných pri vykonávaní tohto nariadenia [...] a s **cieľom podporiť cezhraničnú konzistentnosť procesu strategického plánovania** vymedziť podrobnejší **harmonizovaný** zoznam, v ktorom sa ďalej rozlišuje medzi druhmi služieb železničnej dopravy. [...] **Uvedený zoznam** sa začlení do európskeho rámca pre riadenie kapacít uvedeného v článku 6. **Manažéri infraštruktúry tento zoznam v čo najväčšej miere zohľadňujú.**

3. Manažéri infraštruktúry v strategickom plánovaní kapacity, najmä v modeli kapacity uvedenom v článku 17 a v pláne ponuky kapacity uvedenom v článku 18, uvedú vopred plánovanú kapacitu vhodnú na zabezpečenie viacsieťovej železničnej dopravy **vrátane cezhraničnej železničnej dopravy. Manažéri infraštruktúry pri uvádzaní vopred plánovanej kapacity vhodnej na zabezpečenie viacsieťovej dopravy koordinujú svoju činnosť v súlade s článkom 53.**
4. V strategickom plánovaní kapacity sa zohľadňuje aj:

- a) sledovaná štruktúra a vývoj dopytu po kapacite infraštruktúry identifikované prostredníctvom pridelovania kapacity v predchádzajúcich obdobiach platnosti cestovného poriadku a prostredníctvom monitorovania trhu uvedeného v článku 15 smernice 2012/34/EÚ;
- b) očakávaný vývoj dopravných potrieb a výsledného dopytu po službách železničnej dopravy a kapacity infraštruktúry, ako sa uvádza v analýze uvedenej v článku 15 tohto nariadenia;
- c) **kapacitné potreby oznámené žiadateľmi a** vstupy z konzultácií [...] **so subjektmi zainteresovanými na prevádzke** v súlade s článkom 13;
- d) očakávaný alebo plánovaný rozvoj kapacity infraštruktúry, najmä ako sa uvádza v orientačnej stratégii rozvoja železničnej infraštruktúry uvedenej v článku 8 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ a podnikateľskom pláne manažéra infraštruktúry uvedenom v článku 8 ods. 3 smernice 2012/34/EÚ;
- e) plánované práce na infraštruktúre, ktoré pravdepodobne ovplyvnia sieť;
- f) charakteristika rôznych trhov železničnej dopravy, najmä pokiaľ ide o:
  - i) rýchlosť;
  - ii) frekvenciu;
  - iii) toleranciu odchýlok od pridelenej vlakovej trasy;
  - iv) možnosť presmerovania, zmeny cestovného poriadku alebo nahradenia služieb inými druhmi dopravy v prípade narušenia siete;
  - v) výkyvy dopytu po železničnej doprave a následnú potrebu plánovania služieb železničnej dopravy v inom časovom horizonte.

5. Strategické plánovanie kapacity odráža kapacitu pridelenú prostredníctvom rámcových dohôd a priebežného plánovania.

**5a. Manažéri infraštruktúry vypracujú na účely strategického plánovania kapacity strategickú mapu trás, v ktorej sa vymedzujú:**

**a) územná pôsobnosť stratégie kapacity uvedenej v článku 16, modelu kapacity uvedeného v článku 17 a plánu ponuky kapacity uvedeného v článku 18;**

**b) alternatívne trate v prípade obmedzení kapacity uvedených v článku 10 a v kontexte plánovania pre prípad nepredvídaných udalostí uvedeného v článku 19.**

**Členské štáty zabezpečia, aby sa strategická mapa trás zahrnula do registra infraštruktúry uvedeného v článku 49 smernice (EÚ) 2016/797.**

6. Strategické plánovanie kapacity sa musí vzťahovať na **železničné** trate základnej siete [...] a rozšírenej základnej **siete** TEN-T [...]. Manažéri infraštruktúry **vrátane tých, ktorí nespravujú trate, ktoré sú súčasťou základnej siete a rozšírenej základnej siete TEN-T,** sa môžu **rozhodnúť** zahrnúť do **strategického plánovania kapacity** ďalšie trate a uzly siete, ktorú spravujú. **Členské štáty môžu v súlade so svojimi príslušnými strategickými usmerneniami uvedenými v článku 11 ods. 3 stanoviť aj to, že manažéri infraštruktúry musia vykonávať strategické plánovanie kapacity aj na iných tratiach a uzloch siete, ktorú títo manažéri infraštruktúry spravujú.**

Strategické plánovanie kapacity sa vykonáva na úrovni, ktorá je dostatočne podrobná na to, aby umožňovala plánovanie kapacity pre konkrétne úseky siete. Sieť na tento účel predstavujú uzly a úseky, ktoré umožňujú zohľadniť príslušné charakteristiky dopytu po kapacite a jej ponuky.

[...] **Členské štáty zabezpečia, aby sa tieto** [...]úseky **uviedli v** registri infraštruktúry uvedenom v článku 49 smernice (EÚ) 2016/797.

7. Strategické plánovanie kapacity sa vzťahuje na obdobie, ktoré [...] **začína** päť rokov [...] **pred zmenou cestovného poriadku, s ktorým súvisí.** Manažéri infraštruktúry môžu toto obdobie predĺžiť na viac ako päť rokov, najmä v záujme podpory rozvoja infraštruktúry v rámci orientačnej stratégie rozvoja železničnej infraštruktúry uvedenej v článku 8 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ.
8. Manažéri infraštruktúry [...] **podľa potreby** preskúmajú a aktualizujú výsledky strategického plánovania kapacity, pričom zohľadňujú najmä:

- a) rozvoj železničnej infraštruktúry;
  - b) zmeny v dopyte po kapacite infraštruktúry na trhu, a **to aj prostredníctvom oznámených kapacitných potrieb;**
  - c) výsledky postupov pridelovania uvedených v oddieloch 3 a 4 **tejto kapitoly** **v predchádzajúcich obdobiach platnosti cestovného poriadku vrátane stupňa využitia kapacity infraštruktúry žiadateľmi;**
  - d) poznatky z riadenia dopravy vykonávaného v súlade s kapitolou III;
  - e) výsledky riadenia narušení a krízového riadenia vykonávaných v súlade s kapitolou III;
  - f) výsledky preskúmania výkonnosti v súlade s kapitolou IV.
9. Sieť ENIM vypracuje usmernenia, v ktorých sa stanovujú spoločné zásady, postupy a metodiky strategického plánovania kapacity, **a začlení ich do európskeho rámca pre riadenie kapacít uvedeného v článku 6 tohto nariadenia.** [...]

Manažéri infraštruktúry v čo najväčšej miere zohľadnia tieto usmernenia v podmienkach používania siete uvedených v článku 27 smernice 2012/34/EÚ. V podmienkach používania siete vysvetlia dôvod akejkoľvek odchýlky od spoločných zásad, postupov a metodík stanovených v usmerneniach.

### *Článok 13*

#### **Konzultácie so zainteresovanými stranami o strategickom plánovaní kapacity**

1. Manažéri infraštruktúry vedú v **rámci článku 7e smernice 2012/34/EÚ** konzultácie so všetkými subjektmi zainteresovanými na prevádzke **vrátane tých, ktorí prevádzkujú viacsiet'ovú železničnú dopravu,** o strategickom plánovaní kapacity **vrátane plánovacích dokumentov uvedených v článkoch 16 a 18** v súlade s [...] **harmonogramom stanoveným v oddiele 2 prílohy I.**

2. Manažéri infraštruktúry [...] na **účely uvedenej konzultácie [...]** **v čo najväčšej miere zohľadňujú zásady obsiahnuté v európskom rámci pre riadenie kapacít uvedenom v článku 6.**

**Manažéri infraštruktúry na účely konzultácie** so subjektmi zainteresovanými na prevádzke, ktorí prevádzkujú viacsiet'ovú železničnú dopravu, [...] **navzájom koordinujú svoju činnosť** v súlade s **článkom 53** a v **prípade európskych a cezhraničných záležitostí v súlade s článkom 54.**

#### *Článok 14*

### **Koordinácia strategického plánovania kapacity medzi manažermi infraštruktúry**

1. Manažéri infraštruktúry v **relevantných prípadoch** koordinujú svoje činnosti týkajúce sa strategického plánovania kapacity v súlade s článkom 53.

V rámci koordinácie sa zabezpečuje najmä:

- a) konzistentnosť strategického plánovania v rámci príslušných sietí, najmä pokiaľ ide o stratégiu kapacity, model kapacity a plán ponuky kapacity, plánovanie prác na infraštruktúre a plánovanie pre prípad nepredvídaných udalostí;
- b) primerané zohľadnenie kapacitných potrieb viacsiet'ovej železničnej dopravy **vrátane cezhraničnej železničnej dopravy** v stratégii kapacity, modeli kapacity a pláne ponuky kapacity;
- c) preskúmanie výkonnosti strategického plánovania kapacity a jeho výsledkov v súlade s kapitolou IV;
- d) zapojenie všetkých subjektov zainteresovaných na prevádzke, regulačných orgánov a [...] siete ENRRB, európskych koordinátorov [...], orgánov členských štátov [...] a v **prípade potreby** iných zainteresovaných strán.

~~2.~~ [...]

3. Manažéri infraštruktúry zohľadnia každé odporúčanie prijaté sieťou ENIM v súlade s [...] **článkom 54**. Ak sa manažéri infraštruktúry neriadia odporúčaním, vysvetlia dôvody **svojho konania v** plánovacích dokumentoch.
4. Sieť ENRRB monitoruje koordinačný proces a jeho vykonávanie. Informuje Komisiu o svojich názoroch na potrebu zaoberať sa akýmikoľvek nedostatkami koordinačného procesu.

#### Článok 15

##### Analýza očakávaného vývoja na dopravnom trhu

1. [...] **Koordinátor siete pravidelne vypracúva štúdiu dopravného trhu, pokiaľ ide o vývoj v oblasti sietí a trhu, v súvislosti s cezhraničnou železničnou dopravou. Koordinátor siete oznamuje výsledky tejto štúdie členským štátom, manažérom infraštruktúry a iným relevantným zainteresovaným stranám vrátane európskych koordinátorov. Koordinátor siete štúdiu dopravného trhu podľa potreby aspoň každých päť rokov preskúma a aktualizuje. Manažéri infraštruktúry túto štúdiu trhu zohľadňujú v rámci podkladov** pre svoju celkovú obchodnú stratégiu, riadenie kapacity a nepredvídaných udalostí a investičné rozhodnutia.
2. Na účely tohto nariadenia **štúdia** [...] dopravného trhu uvedená v odseku 1 poskytuje najmä vstupy pre strategické plánovanie kapacity uvedené v článku 11, rozdelenie kapacity infraštruktúry uvedené v článku 25 a pridelovanie kapacity na základe formálneho mechanizmu riešenia konfliktov uvedeného v článku 37.

~~3.~~ [...]

~~4.~~ [...]

~~5.~~ [...]

## Článok 16

### Stratégia kapacity

1. Manažéri infraštruktúry prijímú stratégiu kapacity, v ktorej uvedú svoje očakávania týkajúce sa budúceho vývoja dopytu po kapacite železničnej infraštruktúry a jej ponuky, ako aj svoju víziu o tom, ako tento vývoj zohľadniť.

Stratégia kapacity slúži ako [...] **základ** pre komunikáciu, konzultáciu a koordináciu medzi subjektmi zainteresovanými na prevádzke.

2. Stratégia kapacity obsahuje informácie [...] **uvedené v zozname v oddiele 1 prílohy I.**

~~3.~~ [...]

4. Manažér infraštruktúry vypracuje [...] a uverejní stratégiu kapacity v súlade s harmonogramom [...] stanoveným v oddiele 2 prílohy I. **V prípade nepredvídaných a závažných udalostí manažér infraštruktúry stratégiu kapacity podľa potreby aktualizuje.**
- 5- [...]

## Článok 17

### Model kapacity

1. Manažér infraštruktúry vytvorí model kapacity so spresnenou stratégiou kapacity vypracovanou na základe výsledkov **oznámených kapacitných potrieb uvedených v článku 12 ods. 4 písm. c)** a konzultačných a koordinačných činností uvedených v článkoch 13 a 14.

Model kapacity podporuje vyvážené posudzovanie kapacitných potrieb rôznych segmentov služieb železničnej dopravy a potrieb manažérov infraštruktúry udržiavať, obnovovať a rozvíjať (modernizáciu existujúcej a výstavbu novej) [...] železničnej infraštruktúry. Slúži ako [...] **základ** pre komunikáciu, konzultáciu a koordináciu strategického plánovania kapacity medzi subjektmi zainteresovanými na prevádzke.

2. Model kapacity [...] **obsahuje informácie uvedené v zozname v oddiele 1 prílohy I.**

Manažéri infraštruktúry vypracujú a uverejnia model kapacity pre každé obdobie platnosti cestovného poriadku a [...] aktualizujú ho v súlade s [...] harmonogramom stanoveným v oddiele [...] 2 prílohy I. **Povinnosť aktualizovať model kapacity sa neuplatňuje, ak bol uverejnený plán ponuky kapacity na rovnaké obdobie platnosti cestovného poriadku.**

3. Manažéri infraštruktúry [...] v relevantných prípadoch **zdokumentujú a** odôvodnia akýkoľvek **podstatný** rozdiel medzi modelom kapacity a stratégiou kapacity, ktoré sa týkajú rovnakého obdobia platnosti cestovného poriadku. [...]
4. [...]

### *Článok 18*

#### **Plán ponuky kapacity**

1. Manažér infraštruktúry vypracuje plán ponuky kapacity s cieľom poskytnúť komplexné informácie o:
  - a) kapacite infraštruktúry dostupnej na pridelenie žiadateľom;
  - b) kapacite infraštruktúry, ktorá nie je k dispozícii na pridelenie.

Plán ponuky kapacity musí byť základom pre pridelovanie kapacity.

**Plán ponuky kapacity obsahuje informácie uvedené v zozname v oddiele 1 prílohy I.**

- 1a. Manažéri infraštruktúry vypracujú plán ponuky kapacity v súlade s výsledkami procesu strategického plánovania kapacity uvedeného v článkoch 11 až 17 a harmonogramom stanoveným v oddiele 2 prílohy I.**

2. Manažéri infraštruktúry uverejnia plán ponuky kapacity pre každé obdobie platnosti cestovného poriadku najneskôr v lehote stanovenej v oddiele 2 prílohy I a nepretržite ho aktualizujú až do konca obdobia platnosti cestovného poriadku, na ktoré sa tento plán vzťahuje. Plán ponuky kapacity sa vypracúva pre každý jednotlivý deň príslušného obdobia platnosti cestovného poriadku.

3. Manažéri infraštruktúry [...] [...] v relevantných prípadoch **zdokumentujú a** odôvodnia akýkoľvek **podstatný** rozdiel medzi plánom ponuky kapacity a modelom kapacity, ktoré sa týkajú rovnakého obdobia platnosti cestovného poriadku.
4. Manažéri infraštruktúry môžu v pláne ponuky kapacity uviesť vopred plánovanú kapacitu infraštruktúry. Vopred plánovaná kapacita je kapacita, pre ktorú manažér infraštruktúry v súlade s článkom 20 vymedzuje charakteristiky a objemy kapacity, ktorá je k dispozícii žiadateľom, stanovuje pravidlá pridelovania takejto kapacity a určuje postup, podľa ktorého možno žiadať o takúto kapacitu. Pri pridelovaní vopred plánovanej kapacity sa zohľadňujú stanovené charakteristiky, pravidlá a postupy pridelovania. **Členské štáty môžu v rámci svojich strategických usmernení podľa článku 11 ods. 3 písm. c) uložiť manažérom infraštruktúry povinnosť vopred plánovať kapacitu infraštruktúry na určitých tratiach a uzloch.**
5. Vopred plánovaná kapacita sa uvedie v pláne ponuky kapacity v podobe objektov **plánovania** kapacity uvedených v článku 20, ktoré špecifikujú objem a charakteristiky kapacity a ktoré sú spojené s pravidlami a postupmi pridelovania, prostredníctvom ktorých sa takáto kapacita sprístupňuje.
- 6- [...] **5a. Keď manažéri infraštruktúry [...] vopred plánujú** kapacitu [...], **zohľadňujú pritom kritériá stanovené v článku 25 ods. 2a písm. a) až f).**
- [...]

7. [...]

8. [...]

[...] **Manažéri infraštruktúry zohľadňujú na účely plánovania kapacity vopred** výsledky konzultácií so žiadateľmi v súlade s článkom 13 a **výsledky** koordinácie medzi manažérmi infraštruktúry v súlade s článkom 14.

9. Regulačný orgán analyzuje plán ponuky kapacity a môže do **30 dní od uverejnenia konečného plánu ponuky kapacity** prijať rozhodnutie, na základe ktorého je manažér infraštruktúry povinný plán ponuky kapacity zmeniť, [...] ak z **analýzy** [...] **vyplývalo** [...], **že plán nedodržiava ustanovenia tohto nariadenia alebo smernice 2012/34 alebo zásady transparentnosti a nediskriminácie.**

10. Sieť ENIM prijme usmernenia a zahrnie ich do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6, pričom stanoví:
- a) prostriedky na uverejnenie plánu ponuky kapacity vrátane digitálnych služieb, nástrojov, funkcií a rozhraní;
  - b) proces konzultácií so žiadateľmi o pláne ponuky kapacity.

### Článok 19

#### Plánovanie pre prípad nepredvídaných udalostí

1. Manažéri infraštruktúry zavedú a vykonávajú nepretržitý proces plánovania pre prípad nepredvídaných udalostí s cieľom pripraviť sa na narušenia prevádzky siete a iné krízové situácie ovplyvňujúce železničnú dopravu.

Plánovanie pre prípad nepredvídaných udalostí je základ pre riadenie dopravy, riadenie narušení a krízové riadenie v súlade s článkom 42 s cieľom umožniť rýchlu reakciu v takýchto situáciách a minimalizovať ich vplyv na železničnú dopravu.

Manažéri infraštruktúry zdokumentujú výsledky plánovania pre prípad nepredvídaných udalostí v pohotovostnom pláne.

2. Plánovanie pre prípad nepredvídaných udalostí musí zahŕňať najmä:
- a) určenie alternatívnych [...] **železničných tratí, ak takéto alternatívne železničné trate existujú**, umožňujúcich presmerovanie dopravy v prípade nedostupnosti **železničných** tratí zahrnutých do základnej a rozšírenej základnej siete TEN-T [...] a [...] **iných železničných tratí a uzlov, na ktoré sa vzťahujú dokumenty strategického plánovania kapacity**;

- b) orientačné plánovanie kapacity infraštruktúry dostupnej na alternatívnych [...] **železničných tratiach** určených v súlade s písmenom a), **ak takéto alternatívne železničné trate existujú**, ktorým sa zabezpečí transparentnosť o kapacite infraštruktúry dostupnej na takýchto tratiach a **technické charakteristiky**, čo možno využiť v prípade incidentov, a najmä narušení siete v súlade s článkom 46;
- c) vymedzenie pravidiel a postupov riadenia dopravy a krízového riadenia vrátane výmeny informácií medzi manažermi infraštruktúry, inými subjektmi zainteresovanými na prevádzke a inými zainteresovanými stranami, ako sú subjekty verejného sektora zodpovedné za železničnú dopravu alebo bezpečnostnú ochranu a reakciu na núdzové situácie, ako aj kritérií na začatie týchto postupov;
- d) identifikáciu a zoznam orgánov, ktoré majú byť informované v prípade vážnych incidentov alebo vážnych narušení pohybu vlakov;
- e) akékoľvek ďalšie prípravy potrebné na vykonávanie riadenia narušení a krízového riadenia v súlade s článkom 42 a európskym rámcom pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia uvedeným v článku 44.
3. Manažéri infraštruktúry zabezpečujú súlad plánovania pre prípad nepredvídaných udalostí so strategickým plánovaním kapacity, najmä so stratégiou kapacity, modelom kapacity, plánom ponuky kapacity a s plánovaním prác na infraštruktúre, ako sa uvádza v článku 10.
4. Výsledky plánovania pre prípad nepredvídaných udalostí, najmä určenie alternatívnych tratí, **ak takéto alternatívne železničné trate existujú**, v súlade s odsekom 2 písm. a) a orientačné plánovanie kapacity na alternatívnych tratiach, **ak takéto alternatívne železničné trate existujú**, v súlade s odsekom 2 písm. b), sa zahrnú do modelu kapacity a plánu ponuky kapacity.
5. [...]

**Kritériá a postupy pridelovania vopred plánovanej kapacity a vymedzenia objektov plánovania kapacity**

1. Manažéri infraštruktúry pridelujú vopred plánovanú kapacitu zahrnutú v pláne ponuky kapacity uvedenom v článku 18 prostredníctvom **spravodlivých**, transparentných a nediskriminačných kritérií a postupov.

**Manažéri infraštruktúry môžu zoskupovať objekty plánovania kapacity, ako sú vopred plánované vlakové trasy pri plánovaní kapacity vopred s cieľom poskytnúť špecifický cestovný poriadok, a to v súlade so strategickými usmerneniami uvedenými v článku 11 ods. 3, ak boli poskytnuté, a s prihliadnutím na potreby trhu vyjadrené žiadateľmi.**

2. Objekty plánovania kapacity vymedzujú charakteristiky a vlastnosti rôznych typov vopred plánovanej kapacity, okrem iného kapacity dostupnej žiadateľom, kapacity vyhradenej na práce na infraštruktúre a už pridelenej kapacity. Tieto charakteristiky a vlastnosti musia zahŕňať všetky aspekty relevantné pre špecifické typy vopred plánovanej kapacity, ako sú trať, časový harmonogram, garantovaná alebo požadovaná minimálna rýchlosť, [...] **maximálna dĺžka**, technické [...] parametre a počet zahrnutých prevádzkových intervalov, a **to pre nákladnú aj osobnú dopravu.**
3. Sieť ENIM vypracuje spoločný rámec pre kritériá a postupy uvedené v odseku 1 a zahrnie ho do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6. V uvedenom spoločnom rámci sa výhody rezervovania kapacity pre určité druhy služieb železničnej dopravy alebo postupy pridelovania vyvážia potrebou zabezpečiť flexibilitu s cieľom prispôbiť sa potrebám trhu pri pridelovaní kapacity. Spoločný rámec na tento účel poskytne možnosť zohľadniť žiadosti o práva na kapacitu, ktoré nie sú v súlade s vopred plánovanou kapacitou, v kontexte mechanizmu konsenzuálneho riešenia konfliktov uvedeného v článku 36. **Manažéri infraštruktúry tento spoločný rámec v čo najväčšej miere zohľadňujú.**
4. Sieť ENIM vypracuje a prijme [...] špecifikácie pre objekty plánovania kapacity **uvedené v odseku 2** vo formáte čitateľnom ľudským okom a v strojovo čitateľnom formáte. Sieť ENIM zahrnie uvedené špecifikácie do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného

v článku 6. [...] **Manažéri infraštruktúry tieto špecifikácie v čo najväčšej miere zohľadňujú.**

## Článok 21

### Intenzívne využívaná a preťažená infraštruktúra

1. Manažéri infraštruktúry bezodkladne vyhlásia [...] **úseky alebo uzly** infraštruktúry [...] **za** intenzívne využívané alebo preťažené [...], ak je splnená aspoň jedna z týchto podmienok:
  - a) [...] využitie kapacity **železničnej infraštruktúry** prekročilo v predchádzajúcom alebo súčasnom období platnosti cestovného poriadku prahové hodnoty pre intenzívne využívanú alebo preťaženú infraštruktúru počas referenčných období stanovených [...] prílohe II;
  - b) z výsledkov strategického plánovania kapacity vykonaného v súlade s týmto oddielom vyplýva, že potreby kapacity vyjadrené počas fáz strategického plánovania kapacity presahujú počas daného obdobia platnosti cestovného poriadku kapacitu dostupnú na pridelovanie [...], **a to aj v dôsledku prác na infraštruktúre, ktoré trvajú viac ako 12 mesiacov a vedú k obmedzeniam kapacity plánovaným v súlade s článkom 10.**

[...]

**Manažéri infraštruktúry posúdia využitie kapacity železničnej infraštruktúry na základe objektívnych, transparentných a vhodných postupov a metód.**

**Písmeno a) prvého pododseku tohto odseku sa nevzťahuje na infraštruktúru pevného spojenia cez Lamanšský prieliv v zmysle vymedzenia v Dohode týkajúcej sa výstavby a prevádzky pevného spojenia prostredníctvom súkromných koncesionárov medzi Francúzskom a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska, ktorá bola podpísaná 12. februára 1986 v Canterbury, a v koncesnej zmluve uzatvorenej medzi Secretary of State for Transport, Le Ministre de l'Urbanisme du Logement et des Transports, The Channel Tunnel Group Limited a France-Manche S.A.**

**1a. Sieť ENIM vypracuje spoločnú metódu využívania kapacity železničnej infraštruktúry. Táto metóda sa zahrnie do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6. [...] Manažéri infraštruktúry túto metódu v čo najväčšej miere zohľadňujú.**

2. Vo vyhlásení uvedenom v odseku 1 sa uvedie obdobie platnosti cestovného poriadku a prvok infraštruktúry a konkrétne časové obdobia, na ktoré sa vzťahuje.
3. Protichodné jednotlivé žiadosti o pridelenie kapacity predložené počas **obdobia** platnosti cestovného poriadku nie sú dôvodom na vyhlásenie prvku infraštruktúry za intenzívne využívaný alebo preťažený, pokiaľ nie sú splnené podmienky stanovené v odseku 1.
4. Ak bola infraštruktúra vyhlásená za intenzívne využívanú alebo preťaženú, manažér infraštruktúry vykoná kapacitnú analýzu v súlade s článkom 22, pokiaľ sa v **priebehu piatich rokov pred tým, ako bola infraštruktúra vyhlásená za intenzívne využívanú alebo preťaženú, nevykonal** plán na zvýšenie kapacity stanovený v článku 23 **alebo** pokiaľ sa takýto plán práve nerealizuje.
5. V prípade prvkov infraštruktúry, ktoré boli vyhlásené za intenzívne využívané alebo preťažené, manažéri infraštruktúry vyhradia kapacitu v pláne ponuky kapacity uvedenom v článku 18, pričom zohľadňujú výsledky kapacitnej analýzy uvedenej v článku 22.

**Pre úseky alebo uzly infraštruktúry, ktoré boli vyhlásené za preťažené, môže manažér infraštruktúry stanoviť osobitné prahové kvóty na uplatňovanie článku 27 ods. 6.**

6. Ak poplatky podľa článku 31 ods. 4 smernice 2012/34/EÚ neboli vybrané alebo sa nedosiahol uspokojivý výsledok a infraštruktúra bola vyhlásená za preťaženú, manažér infraštruktúry uplatní postup rozdelenia alebo pridelenia [...] kapacity infraštruktúry na základe transparentných a objektívnych kritérií. Uvedený postup sa vykonáva v súlade s článkom [...] **25** tohto nariadenia a spolu s uplatniteľnými kritériami sa stanoví v podmienkach používania siete.
7. [...] **Členské štáty zabezpečia, aby sa [...] úseky alebo uzly** vyhlásené za intenzívne využívané alebo preťažené **uviedli v** registri infraštruktúry uvedenom v článku 49 smernice (EÚ) 2016/797.

- 8- [...]
9. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 71 na zmenu [...] **limitov využívania kapacity a referenčných období stanovených v prílohe II, ak sa tieto prvky ukázali ako neúčinné alebo viedli k veľkým ťažkostiam pri vykonávaní, s cieľom** zabezpečiť účinné riadenie kapacity intenzívne využívanej a preťaženej infraštruktúry a zohľadniť prevádzkové obavy manažérov infraštruktúry a žiadateľov, pričom sa zohľadnia skúsenosti siete ENIM, manažérov infraštruktúry, žiadateľov a iných subjektov zainteresovaných na prevádzke, regulačných orgánov a **siete** [...] **ENRRB** pri vykonávaní tohto článku.
- 10. Komisia môže v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 72 ods. 3 prijať vykonávacie akty, v ktorých sa stanovujú kľúčové zásady metódy, ktorú má sieť ENIM vypracovať podľa odseku 1a, pokiaľ ide o využívanie kapacity železničnej infraštruktúry.**

## Článok 22

### Kapacitná analýza v prípade intenzívne využívanej alebo preťaženej infraštruktúry

1. Manažér infraštruktúry vykoná kapacitnú analýzu do šiestich mesiacov od vyhlásenia infraštruktúry za intenzívne využívanú alebo preťaženú, **pokiaľ sa v priebehu piatich rokov pred tým, ako bola infraštruktúra vyhlásená za intenzívne využívanú alebo preťaženú, nevykoná plán na zvýšenie kapacity alebo pokiaľ sa takýto plán práve nerealizuje.**

V kapacitnej analýze sa určujú obmedzenia kapacity infraštruktúry, ktoré bránia začleneniu kapacitných potrieb vyjadrených žiadateľmi do modelu kapacity alebo do plánu ponuky kapacity, alebo ktoré bránia primeranému uspokojeniu žiadostí o kapacitu infraštruktúry.

Kapacitná analýza musí zahŕňať aj prvý orientačný súbor možných opatrení, ktoré sa majú prijať v krátkodobom, strednodobom a dlhodobom horizonte na zmiernenie preťaženia a zvýšenie dostupnosti kapacity.

2. Predmetom kapacitnej analýzy je charakteristika infraštruktúry z hľadiska kapacity, spôsobilostí a interoperability, prevádzkové postupy, charakter prevádzkovania rôznych dopravných služieb a vplyvy všetkých týchto faktorov na kapacitu infraštruktúry. Predpokladané opatrenia musia zahŕňať najmä presmerovanie vlaku, zmenu času chodu vlaku, zmeny rýchlosti, harmonizáciu prevádzkových postupov a zlepšenie infraštruktúry.

3. Manažéri infraštruktúry vedú so žiadateľmi konzultácie o návrhu kapacitnej analýzy v súlade s článkom 7e smernice 2012/34/EÚ, resp. v súlade s článkom 54 **tohto nariadenia**, ak je úsek infraštruktúry súčasťou európskeho dopravného koridoru.

Manažér infraštruktúry uverejní výsledok kapacitnej analýzy.

4. Manažéri infraštruktúry **v relevantných prípadoch** zohľadnia výsledky akejkoľvek kapacitnej analýzy vykonanej podľa tohto článku v strategickom plánovaní kapacity, najmä v stratégii kapacity, modeli kapacity a pláne ponuky kapacity.

Výsledky kapacitnej analýzy sa predložia orgánom členských štátov zodpovedným za prípravu orientačnej stratégie rozvoja železničnej infraštruktúry uvedenej v článku 8 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ a európskemu koordinátorovi zodpovednému za príslušný európsky dopravný koridor.

### Článok 23

#### Plán na zvýšenie kapacity

1. Do šiestich mesiacov od dokončenia kapacitnej analýzy manažér infraštruktúry v súlade s článkom 22 vypracuje plán na zvýšenie kapacity v **prípade úsekov alebo uzlov vyhlásených za preťažené**.

V pláne na zvýšenie kapacity sa určí (určia):

- a) dôvody preťaženia;
- b) pravdepodobný budúci vývoj dopravy;
- c) prekážky v rozvoji infraštruktúry;

- d) možnosti a náklady na zvýšenie kapacity vrátane **organizačných opatrení** **a** pravdepodobných zmien v prístupových poplatkoch.

Na základe analýzy nákladov a výnosov možných identifikovaných opatrení sa v pláne na zvýšenie kapacity určia aj opatrenia, ktoré sa majú prijať na zvýšenie kapacity infraštruktúry, vrátane harmonogramu vykonávania týchto opatrení.

2. Plán na zvýšenie kapacity sa vypracuje po konzultácii s používateľmi príslušnej preťaženej infraštruktúry v súlade s článkom 13.

[...] **Členský štát** môže **rozhodnúť, že uvedený plán** podlieha predchádzajúcemu schváleniu **členským štátom**[...].

3. Dotknutý členský štát zohľadní plány na zvýšenie kapacity pri obnove orientačnej stratégie rozvoja železničnej infraštruktúry uvedenej v článku 8 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ.

[...]

4. Bez toho, aby bol dotknutý článok 40 tohto nariadenia, manažér infraštruktúry prestane vyberať akékoľvek poplatky za príslušnú infraštruktúru podľa článku 31 ods. 4 smernice 2012/34/EÚ v jednom z týchto prípadov:

- a) manažér infraštruktúry nevypracoval plán na zvýšenie kapacity;
- b) manažér infraštruktúry nedosiahol pokrok v prípade opatrení identifikovaných v pláne na zvýšenie kapacity.

5. Bez ohľadu na odsek 4 môže manažér infraštruktúry na základe schválenia regulačného orgánu pokračovať vo vyberaní poplatkov v jednom z týchto prípadov:

- a) plán na zvýšenie kapacity sa nemôže realizovať z dôvodov, ktoré nemôže ovplyvniť;
- b) dostupné možnosti nie sú ekonomicky ani finančne uskutočniteľné.

## Článok 24

### Špecializovaná infraštruktúra

1. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 2, sa kapacita infraštruktúry považuje za dostupnú na využívanie všetkých druhov dopravy zlučiteľných s trasou určenou na prevádzku v súlade so smernicou (EÚ) 2016/797 a špecifikáciami stanovenými vo vykonávacích aktoch prijatých [...] na **jej základe**.
2. Ak existujú vhodné alternatívne trasy a ak v súlade s postupom stanoveným v článku 25 možno preukázať, že je to odôvodnené zo sociálneho, ekonomického a environmentálneho hľadiska, manažér infraštruktúry môže po konzultácii so zainteresovanými stranami vymedziť určitú infraštruktúru na používanie pre špecifické druhy dopravy. Manažér infraštruktúry v takom prípade uvedie toto vymedzenie v plánovacích dokumentoch uvedených v článku 11 ods. 2 a v **podmienkach používania siete** a vyhradí kapacitu pre špecifické druhy dopravy v pláne ponuky kapacity.

Takéto vymedzenie nebráni iným druhom dopravy používať danú infraštruktúru, keď je kapacita k dispozícii.

3. [...] **Členské štáty zabezpečia, aby sa infraštruktúra** vymedzená podľa odseku 2 [...] **uvedla v** registri infraštruktúry uvedenom v článku 49 [...] smernice (EÚ) 2016/797[...].

## Článok 25

### **[...] Rozdelenie kapacity infraštruktúry [...] vyhlásenej za intenzívne využívanú alebo preťaženú**

1. Ak je prvok infraštruktúry v budúcom období platnosti cestovného poriadku vyhlásený [...] za intenzívne využívaný alebo preťažený, manažér infraštruktúry [...] **môže** rozdeliť kapacitu tohto prvku infraštruktúry v modeli kapacity uvedenom v článku 17 a v pláne ponuky kapacity uvedenom v článku 18, ktoré sa týkajú príslušného obdobia platnosti cestovného poriadku.

2. Pri rozdeľovaní kapacity infraštruktúry podľa odseku 1 koná manažér infraštruktúry v súlade so strategickými usmerneniami uvedenými v článku [...] [...] 11 ods. 3, ak členské štáty takéto usmernenia poskytli a stanovili, že sú záväzné, a zohľadňuje potrebu kapacity pre viacsieťovú železničnú dopravu.

2a. S cieľom rozdeliť kapacitu infraštruktúry podľa odseku 1 posudzujú manažéri infraštruktúry v závislosti od dostupnosti údajov alternatívne možnosti rozdelenia založené okrem iného na týchto sociálno-ekonomických, prevádzkových a environmentálnych kritériách:

- a) prevádzkové náklady prevádzkovateľov a technické parametre služieb železničnej dopravy a výsledný vplyv na ceny pre zákazníkov služieb železničnej dopravy;
- b) náklady pre zákazníkov služieb železničnej dopravy súvisiace s vynaloženým časom;
- c) prepojenie a dostupnosť služieb železničnej dopravy pre ľudí a regióny vrátane kvality prípojov a času na prestup v prípade osobnej a nákladnej železničnej dopravy;
- d) vplyv na životné prostredie, ako sú emisie skleníkových plynov a hluk;
- e) počet prepravených osôb a objem prepraveného nákladu;
- f) využívanie siete infraštruktúry.

Manažéri infraštruktúry pri posudzovaní alternatívnych možností rozdelenia zohľadňujú postupy vypracované sieťou ENIM uvedené v odseku 2b.

2b. Sieť ENIM pripraví a prijme spravodlivý, transparentný a nediskriminačný postup posudzovania alternatívnych možností rozdelenia a zahrnie ho do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6. Postupy musia zahŕňať tieto kroky:

- a) vymedzenie rozsahu štandardných hodnôt pre železničnú dopravu ako východiskový základ pre posúdenie;

- b) navrhnutie alternatívnych scenárov rozdelenia dostupnej kapacity pre rôzne druhy služieb železničnej dopravy;**
- c) hodnotenie a zoradenie scenárov na základe objektívnych, transparentných a nediskriminačných metodík, pričom sa zohľadňujú sociálno-ekonomické, prevádzkové a environmentálne kritériá stanovené v odseku 2a a je možné zohľadniť aj miestne alebo vnútroštátne okolnosti na základe akceptovaných prístupov a empirických dôkazov;**
- d) výber najvyššie umiestneného scenára na základe hodnotenia uvedeného v písmene c) a náležitá zmena plánu ponuky kapacity.**

## ODDIEL 3

### Plánovanie a pridelovanie kapacity

#### Článok 26

#### Práva na kapacitu

1. Žiadatelia môžu podľa verejného alebo súkromného práva požiadať manažéra infraštruktúry o uzavretie dohody udeľujúcej práva na [...] **kapacitu** železničnej infraštruktúry za poplatok stanovený podľa kapitoly IV oddielu 2 smernice 2012/34/EÚ.

Manažéri infraštruktúry pridelujú žiadateľom **práva na [...] kapacitu železničnej** infraštruktúry [...] v jednej z týchto foriem:

- a) špecifikácie kapacity;
- b) vlakové trasy.

Sieť ENIM vymedzí charakteristiky špecifikácií kapacity a zahrnie ich do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6. **Manažéri infraštruktúry tieto špecifikácie v čo najväčšej miere zohľadňujú.**

2. Manažéri infraštruktúry prevedú práva na kapacitu pridelené vo forme špecifikácie kapacity na práva na kapacitu vo forme vlakovej trasy pred skutočnou jazdou vlaku v súlade s lehotami stanovenými v oddieloch 4, 5 a 6 prílohy I.

3. Práva na kapacitu vo forme vlakovej trasy sa môžu udeliť žiadateľom maximálne na obdobie platnosti jedného cestovného poriadku. Práva na kapacitu vo forme špecifikácie kapacity sa môžu udeliť na obdobie dlhšie ako jedno obdobie platnosti cestovného poriadku v súlade s článkom 31 a 33.
4. Pokiaľ sa v tomto nariadení neuvádza inak, príslušné práva a povinnosti manažérov infraštruktúry a žiadateľov z hľadiska pridelenia kapacity sa stanovujú v zmluvách alebo [...] **vnútroštátnom práve**.

5[...] **6. Keď sa žiadateľovi prideli právo na kapacitu, príjemca ho nesmie previesť na iný podnik alebo inú dopravnú službu.**

**Výsledkom akejkoľvek formy prevodu je vylúčenie z ďalšieho pridelenia kapacity počas aktuálneho a nasledujúceho obdobia platnosti cestovného poriadku.**

**Využitie kapacity železničným podnikom pri výkone obchodnej činnosti žiadateľa, ktorý nie je železničným podnikom, sa nepovažuje za prevod. Žiadateľ, ktorý nie je železničným podnikom, informuje manažéra infraštruktúry aspoň 10 dní pred využitím kapacity o tom, ktorý železničný podnik bude kapacitu využívať. Tieto informácie musia obsahovať dôkaz o súhlase železničného podniku.**

7. Ak žiadateľ má v úmysle požiadať o kapacitu infraštruktúry s cieľom prevádzkovať osobnú dopravu v členskom štáte, v ktorom je právo prístupu k železničnej infraštruktúre obmedzené v súlade s článkom 11 smernice 2012/34/EÚ, informuje o tom manažérov infraštruktúry a dotknuté regulačné orgány najneskôr 18 mesiacov pred nadobudnutím platnosti cestovného poriadku, ktorého sa žiadosť o kapacitu týka. S cieľom umožniť dotknutým regulačným orgánom posúdiť potenciálny hospodársky vplyv na existujúce zmluvy o službách vo verejnom záujme regulačné orgány zabezpečujú, aby bol bez zbytočného odkladu a najneskôr do 10 dní informovaný každý príslušný orgán, ktorý zadal zmluvu na poskytnutie služby osobnej železničnej dopravy na danej trase vymedzenej v zmluve o službách vo verejnom záujme, akýkoľvek iný zainteresovaný príslušný orgán s právom na obmedzenie prístupu podľa článku 11 smernice 2012/34/EÚ a každý železničný podnik, ktorý plní zmluvu o službách vo verejnom záujme na trase danej služby osobnej dopravy.

## Článok 27

### Metódy pridelovania kapacity

1. Manažéri infraštruktúry udeľujú žiadateľom práva na kapacitu prostredníctvom postupov pridelovania uvedených v článkoch 31 až 34.

Každá zmena pridelenej kapacity sa takisto považuje za pridelenie kapacity.

- 4. Manažéri infraštruktúry pridelujú kapacitu infraštruktúry prostredníctvom digitálnych nástrojov a digitálnych služieb v súlade s článkom 62 na celú spiatočnú cestu, ak sa o to požiadalo.**
- 5. Žiadatelia a manažéri infraštruktúry musia pri žiadaní o zmenu pridelenej kapacity alebo pri vykonávaní takejto zmeny dodržiavať článok 39.**
- 6. Manažér infraštruktúry zruší právo na kapacitu, ktorá sa v priebehu minimálne jedného mesiaca využívala pod prahovou kvótou, ktorá sa má stanoviť v podmienkach používania siete, pokiaľ to nebolo spôsobené vyššou mocou. Sieť ENIM vymedzí rozsahy prahových kvót a zahrnie ich do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6. Manažéri infraštruktúry v čo najväčšej miere zohľadňujú rozsahy prahových kvót vymedzené sieťou ENIM.**  
**Regulačný orgán monitoruje spravodlivé, transparentné a nediskriminačné uplatňovanie tohto odseku a vyšetruje všetky prijaté sťažnosti.**
- 6a. Manažér infraštruktúry môže v súlade s kritériami a postupmi uvedenými v článku 20 ods. 1 v relevantných prípadoch odmietnuť prideliť kapacitu, ak žiadosti nie sú v súlade s jeho strategickým plánovaním kapacity. V takom prípade manažér infraštruktúry vynaloží maximálne úsilie na to, aby žiadateľovi poskytol alternatívnu kapacitu. Zamietnutie sa žiadateľovi bezodkladne oznámi. Žiadateľ má právo podať sťažnosť regulačnému orgánu v súlade s článkom 63 ods. 2.**

**6b. Manažéri infraštruktúry aspoň raz ročne informujú regulačný orgán o všetkých prijatých žiadostiach o kapacitu, ktoré nezodpovedajú parametrom dostupnej kapacity vymedzenej v pláne ponuky kapacity, a to bez ohľadu na to, či boli prijaté alebo zamietnuté. Regulačný orgán na základe týchto informácií môže vydať stanovisko, v ktorom môže manažérovi infraštruktúry odporučiť zmenu modelu kapacity.**

## **Článok 28**

### **Pridelovanie práv na viacsieťovú kapacitu**

~~2~~**[...] 0.** Žiadatelia majú právo požiadať **prostredníctvom postupov pridelovania uvedených v článkoch 31 až 34** o práva na viacsieťovú kapacitu, a **to vrátane celých spiatočných ciest**, a dostať odpovede na takéto žiadosti na jednom mieste a v rámci jednej operácie [...] v **súlade s článkom 62 ods. 5.**

Manažéri infraštruktúry spolupracujú pri pridelovaní kapacity pre viacsieťovú železničnú dopravu, a to aj pre služby medzinárodnej nákladnej a osobnej železničnej dopravy.

[...]

~~3-~~ [...]

~~4-~~ [...]

~~5.~~ [...]

~~6.~~ [...]

~~7.~~ [...]

## Článok 28

*[...]*

1. Ak manažér infraštruktúry dostane žiadosť o práva na viacsieťovú kapacitu [...], skординuje svoju činnosť s ostatnými dotknutými manažérmi infraštruktúry v súlade s článkom 53.
2. Koordináciu **uvedenou v odseku 1** sa konkrétne zabezpečí:
  - a) určenie jednotného kontaktného miesta zodpovedného za komunikáciu so žiadateľom v súvislosti so žiadosťou o právo na viacsieťovú kapacitu, ktoré sa žiadateľovi oznámi bezodkladne po prijatí žiadosti;
  - b) súlad práva na viacsieťovú kapacitu s minimálnymi kritériami kvality, pokiaľ ide o konzistentnosť medzi sieťami a aspekty, ako je smerovanie, časový harmonogram, dostupnosť počas rôznych prevádzkových dní a stav pridelovania;
  - c) konzistentné vykonávanie postupu pridelovania práv na viacsieťovú kapacitu, najmä vrátane mechanizmu konsenzuálneho riešenia konfliktov uvedeného v článku 36 a mechanizmu formálneho riešenia konfliktov uvedeného v článku 37;

- d) koordinácia akýchkoľvek zmien pridelených práv na viacsieťovú kapacitu v súlade s oddielom [...] **4 s** cieľom zabezpečiť kedykoľvek integritu práv na viacsieťovú kapacitu.

Ak manažéri infraštruktúry neurčia jednotné kontaktné miesto, **žiadateľ si vyberie** manažéra infraštruktúry, [...] **ktorý** bude zodpovedný za to, aby pôsobil ako jednotné kontaktné miesto pre otázky týkajúce sa špecifickej žiadosti o kapacitu.

- 3-[...][...] **2a. Manažér infraštruktúry nezruší [...] právo na viacsieťovú kapacitu podľa článku 27 ods. 6 bez toho, aby svoju činnosť vopred skoordinoval s ostatnými dotknutými manažérmi infraštruktúry.**

**Ak manažér infraštruktúry zruší [...] právo na viacsieťovú kapacitu [...] podľa článku 27 ods. 6, informuje o tom regulačný orgán. Ak zrušené právo na viacsieťovú kapacitu zahŕňa cezhraničnú dopravu, regulačný orgán informuje príslušné regulačné orgány a sieť ENRRB.**

4. [...]

5. Sieť ENIM určí podrobné postupy a metódy na [...] **presadzovanie jednotného uplatňovania** tohto článku a minimálne požiadavky uvedené v odseku 2 písm. b) a zahrnie ich do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6.

**Manažéri infraštruktúry tieto postupy a metódy v čo najväčšej miere zohľadňujú.**

#### Článok 29

### Spolupráca pri pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry a servisných zariadení

4. [...]

<sup>22</sup>[...]

1. **Manažéri infraštruktúry a prevádzkovatelia servisných zariadení, ktorí ponúkajú služby potrebné na prevádzku železničnej dopravy a ktorých servisné zariadenia sú súčasťou transeurópskej dopravnej siete, ako sa uvádza v prílohe II k ... [nové nariadenie o TEN-T], vrátane tých, ktoré sa nachádzajú v mestských uzloch v zmysle vymedzenia v článku 3 písm. f) uvedeného nariadenia, spolupracujú s cieľom zabezpečiť podľa potreby, aby bolo pridelenie kapacity infraštruktúry a v servisných zariadeniach konzistentné.**
2. Manažéri infraštruktúry uvedú v podmienkach používania siete zoznam servisných zariadení uvedených v odseku 1.
3. Manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby žiadatelia mohli žiadať o práva na kapacitu železničnej infraštruktúry a v servisných zariadeniach uvedené v odseku 1 na jednom mieste a v rámci jednej operácie.
4. Manažéri infraštruktúry a [...] prevádzkovatelia **servisných zariadení** na účel odseku 3 koordinujú kapacitu a poskytujú práva na kapacitu vrátane kapacity v [...] **servisnom** zariadení, ktoré spĺňa požiadavky žiadateľa, alebo sa snažia poskytnúť reálnu alternatívu.
5. Prevádzkovatelia servisných zariadení uvedených v odseku 1 sprístupnia manažérovi infraštruktúry informácie o dostupnej kapacite v digitálnom formáte v súlade s článkom 62 **ods. 5 a v súlade s harmonogramami prílohy I.**
6. [...]

---

<sup>22</sup> [...]

~~7.~~ [...]

**6. Tento článok sa nevzťahuje na prevádzkovateľov servisných zariadení, ktorí využívajú výnimku podľa článku 2 vykonávacieho nariadenia 2017/2177.**

*Článok 30*

**Cestovný poriadok**

1. Manažéri infraštruktúry [...] **uverejnia** pred začiatkom každého obdobia platnosti cestovného poriadku nový cestovný poriadok.

Manažéri infraštruktúry začnú vypracúvať cestovný poriadok počas pridelovania kapacity podľa postupu každoročného pridelovania uvedeného v článku 32, pričom zohľadňujú práva na kapacitu pridelené podľa rámcových dohôd v súlade s článkom 31 a prostredníctvom postupu priebežného plánovania uvedeného v článku 33.

2. Manažéri infraštruktúry **zabezpečia** [...], **aby bol cestovný poriadok** až do konca jeho obdobia platnosti **aktuálny**, pričom zohľadňujú kapacitu pridelenú prostredníctvom postupu priebežného plánovania uvedeného v článku 33, kapacitu pridelenú podľa postupu ad hoc uvedeného v článku 34, zmeny práv na kapacitu v súlade s článkom 39 a zmenu harmonogramu v kontexte riadenia narušení a krízového riadenia v súlade s článkom 41.

*Článok 31*

**Pridelovanie kapacity prostredníctvom rámcových dohôd**

1. Žiadateľ má právo požiadať o kapacitu infraštruktúry počas obdobia dlhšieho ako jedno obdobie platnosti cestovného poriadku.

**1a. Manažéri infraštruktúry v plánovacích dokumentoch strategického plánovania kapacity uvedú kapacitu, ktorú plánujú vyhradiť na pridelenie prostredníctvom rámcových dohôd.** Bez toho, aby boli dotknuté články 101, 102 a 106 ZFEÚ, prideluje manažér infraštruktúry [...] **kapacitu, ktorá bola v uvedených plánovacích dokumentoch vyhradená pre rámcové dohody, žiadateľom prostredníctvom** takýchto [...] dohôd [...] s výhradou odsekov 3 a 4. **To manažérovi infraštruktúry nebráni v pridelovaní požadovanej kapacity prostredníctvom rámcových dohôd v prípadoch, keď takáto kapacita nie je vyhradená v plánovacích dokumentoch, s výhradou odseku 4.**

**1b. Rámcové dohody sa môžu uzavrieť medzi viacerými manažermi infraštruktúry a žiadateľom v prípade, že sa vzťahujú na viac ako jednu sieť.**

V rámcových dohodách sa stanovia práva na kapacitu udelené vo forme špecifikácie kapacity uvedenej v článku 26 ods. 1 písm. a). Nemusia obsahovať práva na kapacitu vo forme vlakovej trasy.

Členské štáty môžu požadovať predchádzajúce schválenie rámcových dohôd regulačným orgánom. **V prípade rámcových dohôd zahŕňajúcich cezhraničnú dopravu koordinujú činnosť príslušné regulačné orgány.**

2. Žiadateľ, ktorý je zmluvnou stranou rámcovej dohody, požiadajú o premenu špecifikácií kapacity zahrnutých v rámcovej dohode na zodpovedajúcu vlakovú trasu v súlade s danou dohodou. **Uvedená premena sa uskutočňuje v súlade s článkom 26 ods. 2.**
3. Manažéri infraštruktúry [...] **zabezpečia, aby [...] boli** rámcové dohody v súlade s dostupnými plánovacími dokumentmi strategického plánovania kapacity uvedenými v článku 11 ods. 2 a **so strategickými usmerneniami uvedenými v článku 11 ods. 3, ak členské štáty takéto usmernenia poskytnú a stanovili, že sú záväzné.**

**Susední manažéri infraštruktúry [...] koordinujú svoje strategické plánovanie kapacity, pokiaľ ide o podiel kapacity, [...] ktorá je dostupná pre [...] cezhraničné rámcové dohody [...].**

4. Rámcové dohody nesmú vylučovať použitie príslušnej infraštruktúry inými žiadateľmi alebo dopravnými službami. Manažéri infraštruktúry na tento účel stanovujú maximálne podiely celkovej kapacity, ktoré možno prideliť prostredníctvom rámcových dohôd, a zahrnú ich do podmienok používania siete.
5. Rámcové dohody musia umožňovať zmenu [...] v nich stanovených podmienok, aby bolo možné lepšie využitie železničnej infraštruktúry. **Tieto zmeny sa nepovažujú za zmeny práv na kapacitu, na ktoré sa vzťahujú peňažné sankcie podľa článku 40. Iné zmeny práv na kapacitu udelených prostredníctvom rámcových dohôd podliehajú peňažným sankciám v súlade s článkom 40.**
- ~~6.~~ [...]
7. Rámcové dohody sa v zásade vzťahujú na obdobie uvedené v oddiele 5 prílohy I. Manažér infraštruktúry môže v osobitných prípadoch povoliť kratšie alebo dlhšie obdobie. Každé obdobie dlhšie ako obdobie uvedené v **oddieli** [...] 5 prílohy I sa odôvodní požiadavkou vyhradených investícií nových účastníkov alebo podstatnou novosťou služby vrátane [...] **významného zlepšenia kvality služby.**
8. Rámcové dohody na dopravné služby, ktoré využívajú špecializovanú infraštruktúru uvedenú v článku 24, ktorá si vyžaduje značné a dlhodobé investície, ktoré žiadateľ riadne odôvodní, môžu byť uzatvorené na obdobie 15 rokov. Každé obdobie dlhšie než 15 rokov sa môže povoliť len vo výnimočných prípadoch, najmä v prípade rozsiahlych a dlhodobých investícií a ak sa na takúto investíciu vzťahujú zmluvné záväzky zahŕňajúce viacročný plán amortizácie.
9. Manažéri infraštruktúry zahrnú kapacitu pridelenú prostredníctvom rámcových dohôd do modelu kapacity uvedeného v článku 17 a do plánu ponuky kapacity uvedeného v článku 18.
10. Pri rešpektovaní obchodného tajomstva sú všeobecné ustanovenia každej rámcovej dohody prístupné ktorejkoľvek zainteresovanej strane.
11. Komisia môže na základe skúseností regulačných orgánov, [...] železničných podnikov [...], **manažérov infraštruktúry** a [...] siete ENRRB prijímať vykonávacie [...] **akty**, v ktorých [...] stanoví **podrobné pravidlá týkajúce sa** postupu [...] **uzatvárania rámcových dohôd, ich formy a obsahu** [...] s cieľom **zabezpečiť** jednotné uplatňovanie

tohto článku [...]. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 72 ods. 3.

### Článok 32

#### **Pridelovanie kapacity prostredníctvom postupu každoročného pridelovania**

1. Manažér infraštruktúry vypracuje [...] cestovný poriadok **uvedený v článku 30** na dané obdobie platnosti na základe:
  - a) žiadostí o práva na kapacitu prijatých v rámci postupu každoročného pridelovania;
  - b) práv na kapacitu súvisiacich s príslušným obdobím platnosti cestovného poriadku a udelených prostredníctvom rámcových dohôd v súlade s článkom 31;
  - c) práv na kapacitu súvisiacich s príslušným obdobím platnosti cestovného poriadku a udelených prostredníctvom postupu priebežného plánovania v súlade s článkom 33;
2. Manažér infraštruktúry prideluje kapacitu prostredníctvom súbežného pridelovania kapacity s cieľom v čo najväčšej možnej miere vyhovieť všetkým žiadostiam o kapacitu infraštruktúry uvedeným v odseku 1 s výhradou [...] **odseku 6** a [...] **článku 27 ods. 6a**. Manažér infraštruktúry v čo najväčšej možnej miere zohľadňuje všetky obmedzenia týkajúce sa žiadateľov vrátane ekonomického vplyvu na ich podnikanie.
- ~~3.~~ [...]
- ~~4.~~ [...]

~~5.~~ [...]

6. Práva na kapacitu udelené v rámci postupu každoročného pridelovania môžu zahŕňať:

a) vlakové trasy;

b) špecifikácie kapacity.

Manažéri infraštruktúry premenia práva na kapacitu udelené vo forme špecifikácií kapacity na vlakové trasy v súlade s oddielom 4 prílohy I.

7. Manažér infraštruktúry sa riadi harmonogramom postupu pridelovania stanoveným v oddiele 4 prílohy I.

~~8.~~ [...]

~~9.~~ [...]

10. Manažér infraštruktúry vedie konzultácie o návrhu cestovného poriadku so zainteresovanými stranami. Medzi zainteresované strany patria všetci, ktorí podali žiadosti o pridelenie kapacity infraštruktúry, a iné strany, ktoré si želajú predložiť pripomienky k cestovnému poriadku z hľadiska jeho možného vplyvu na ich schopnosť obstarania služieb železničnej dopravy počas platnosti príslušného cestovného poriadku.

11. Manažér infraštruktúry prijme vhodné opatrenia potrebné na to, aby sa zaoberal všetkými vyjadrenými pripomienkami.

### Článok 33

#### **Pridelovanie kapacity v rámci postupu priebežného plánovania**

1. Manažéri infraštruktúry pridelujú kapacitu v rámci postupu priebežného plánovania **aspoň v prípade nákladnej železničnej dopravy** v súlade s lehotami stanovenými v **oddiele** [...]6 prílohy I. Manažéri infraštruktúry na tento účel vyhradia kapacitu v pláne ponuky kapacity uvedenom v článku 18.

**Bez toho, aby boli dotknuté články 101, 102 a 106 ZFEÚ, prideluje manažér infraštruktúry kapacitu, ktorá bola v plánovacích dokumentoch vyhradená pre priebežné plánovanie, žiadateľom prostredníctvom postupu priebežného plánovania. To manažérovi infraštruktúry nebráni v pridelovaní požadovanej kapacity prostredníctvom postupu priebežného plánovania v prípadoch, keď takáto kapacita nie je vyhradená v plánovacích dokumentoch. Postup priebežného plánovania nesmie vylučovať použitie príslušnej infraštruktúry inými žiadateľmi alebo dopravnými službami.**

2. Práva na kapacitu udelené v rámci postupu priebežného plánovania môžu zahŕňať:
- a) vlakové trasy alebo špecifikácie kapacity pre všetky prevádzkové dni počas obdobia platnosti cestovného poriadku, ktoré zahŕňajú prvý deň prevádzky uvedený v žiadosti;
  - b) špecifikácie kapacity pre všetky prevádzkové dni po období platnosti cestovného poriadku zahŕňajúce prvý deň uvedený v žiadosti na maximálne obdobie uvedené v **oddiele** [...] 6 prílohy I.

Manažéri infraštruktúry premenia práva na kapacitu udelené vo forme špecifikácií kapacity na vlakové trasy v súlade s oddielom 6 prílohy I.

- 2a. Manažéri infraštruktúry a žiadatelia môžu spoločne rozhodnúť, že zmenia špecifikácie kapacity pridelené prostredníctvom postupu priebežného plánovania s cieľom umožniť lepšie využívanie železničnej infraštruktúry. Tieto zmeny sa nepovažujú**

**za zmeny práv na kapacitu, na ktoré sa vzťahujú peňažné sankcie podľa článku 40.**  
**Iné zmeny práv na kapacitu udelených prostredníctvom postupu priebežného**  
**plánovania podliehajú peňažným sankciám v súlade s článkom 40.**

3. Bez toho, aby bol dotknutý článok 18, pridelujú manažéri infraštruktúry kapacitu vyhradenú na postup priebežného plánovania [...] na základe zásady [...], „**kto prv príde, ten prv berie**“ [...].
4. [...]
5. [...]
6. Manažér infraštruktúry na základe oznámenia regulačnému orgánu [...] zamietne žiadosti v rámci priebežného plánovania, ak [...] spĺňajú charakteristiky kapacity, ktorá sa bežne prideluje prostredníctvom rámcových dohôd v súlade s článkom 31. Regulačný orgán informuje sieť ENRRB o takýchto [...] **zamietnutiach a** zabezpečí jednotné uplatňovanie tohto odseku.

*Článok 34*

**Pridelovanie kapacity v rámci postupu ad hoc**

1. Manažér infraštruktúry bezodkladne a v každom prípade v lehotách stanovených v oddiele 7 prílohy I reaguje na ad hoc žiadosti o kapacitu infraštruktúry predložené kedykoľvek počas platnosti cestovného poriadku. Informácie o dostupnej voľnej kapacite musia byť v súlade s článkom 9 k dispozícii všetkým žiadateľom, ktorí chcú prípadne využiť túto kapacitu.

Práva na kapacitu udelené v rámci postupu ad hoc majú formu vlakových trás.

2. Pridelovanie kapacity infraštruktúry v reakcii na ad hoc žiadosti sa realizuje podľa zásady „kto prv príde, ten prv berie.“

### Článok 35

#### Plánovanie obmedzení kapacity vyplývajúcich z prác na infraštruktúre

~~1-~~ [...] **0a.** Manažéri infraštruktúry **pri stanovovaní harmonogramu** prác na infraštruktúre [...] v [...] **súlade s týmto** článkom [...] **dodržiavajú harmonogram a požiadavky stanovené v oddiele 3 prílohy I.**

~~2~~[...] **0b.** Pri plánovaní prác na infraštruktúre manažéri infraštruktúr v čo najväčšej možnej miere obmedzia vplyv na vopred plánovanú kapacitu zahrnutú v modeli kapacity alebo v pláne ponuky kapacity.

~~3-~~[...][...] **1.** **Manažéri infraštruktúry čo najskôr stanovia harmonogram** obmedzenia kapacity vyplývajúce z prác na infraštruktúre, [...] **ktoré nie je zahrnuté** v [...] **pláne ponuky** kapacity uvedenom v článku [...] **18.**

4. Ak plánovanie obmedzenia kapacity vyplývajúceho z prác na infraštruktúre vyžaduje zmenu prideleného práva na kapacitu v zmysle článku 39, manažér infraštruktúry vynaloží maximálne úsilie na to, aby dotknutý žiadateľom poskytol alternatívnu kapacitu, [...] **čím sa železničnému podniku umožní prevádzkovať dotknuté služby.**

Manažér infraštruktúry na tento účel informuje všetkých dotknutých žiadateľov o plánovanej zmene príslušných práv na kapacitu. Ponúkne práva na alternatívnu kapacitu alebo zabezpečí koordináciu s dotknutými žiadateľmi s cieľom dohodnúť sa na právach na alternatívnu kapacitu.

~~5-~~ [...]

6. Manažéri infraštruktúry zahrnú [...] obmedzenia kapacity vyplývajúce z prác na infraštruktúre, **hneď ako sa stanovia ich harmonogram,** do modelu kapacity [...] **alebo** plánu ponuky kapacity [...] **bez ohľadu na** to, kedy sa stanovia ich harmonogram.

### Článok 36

#### **Mechanizmus konsenzuálneho riešenia konfliktov a koordinácia žiadostí**

1. Ak manažér infraštruktúry v kontexte súbežného pridelovania kapacity narazí na konflikty medzi rôznymi žiadosťami o kapacitu infraštruktúry, pokúsi sa zabezpečiť čo najlepšie zosúladenie všetkých požiadaviek prostredníctvom koordinácie žiadostí.
2. Pokiaľ vznikne situácia vyžadujúca si koordináciu, manažér infraštruktúry **sa pokúsi vyhovieť všetkým žiadostiam prostredníctvom koordinácie** a má právo v primeranom rozsahu navrhnúť kapacitu infraštruktúry, ktorá sa odlišuje od požadovanej kapacity. Manažér infraštruktúry určí vo svojich podmienkach používania siete platné limity. Sieť ENIM poskytne usmernenia k určeniu takýchto limitov a zahrnie ich do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6.
3. Manažér infraštruktúry sa pokúsi pomocou konzultácie s príslušnými žiadateľmi vyriešiť každý konflikt. Táto konzultácia sa zakladá na tom, že sa v primeranom čase, bezplatne a v elektronickej podobe zverejnia tieto informácie:
  - a) vlakové trasy požadované všetkými ostatnými žiadateľmi na tých istých tratiach;
  - b) vlakové trasy predbežne pridelené všetkým ostatným žiadateľom na tých istých tratiach;
  - c) alternatívne vlakové trasy navrhnuté na príslušných tratiach v súlade s odsekom 2;
  - d) presné vymedzenie kritérií používaných v postupe pridelovania kapacity.

Bez toho, aby bol dotknutý článok [...]3 ods. **1a**, a pod podmienkou súhlasu všetkých žiadateľov môže manažér infraštruktúry nadviazať kontakt medzi všetkými žiadateľmi potenciálne zapojenými do riešenia konfliktu s cieľom uľahčiť koordináciu žiadostí.

4. Zásady, ktorými sa riadi koordinácia **konfliktných** žiadostí o kapacitu pre vnútroštátnu železničnú dopravu, sú stanovené v podmienkach používania siete.
5. [...]
6. [...]
7. V prípade **konfliktu zahrňajúceho aspoň jednu žiadosť** [...] o viacsieťovú kapacitu sa použije mechanizmus konsenzuálneho riešenia konfliktov stanovený v odsekoch 1, 2 a 3 v súlade s článkom 53 a s účasťou koordinátora siete.
8. Sieť ENIM vypracuje usmernenia k mechanizmu konsenzuálneho riešenia konfliktov pre [...] **konflikty zahrňajúce aspoň jednu žiadosť o viacsieťovú kapacitu a zahrnie ich do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6. Manažéri infraštruktúry tieto usmernenia v čo najväčšej miere zohľadňujú.**

#### Článok 37

##### Mechanizmus formálneho riešenia konfliktov [...] [...]

1. Ak sa konflikt kapacity nepodarilo vyriešiť prostredníctvom mechanizmu konsenzuálneho riešenia konfliktov uvedeného v článku 36, **manažér infraštruktúry uprednostní žiadosti, ktoré sú v súlade s vopred naplánovanou kapacitou vymedzenou v pláne ponuky kapacity uvedenom v článku 18. Manažér infraštruktúry môže preto prijať alebo zamietnuť žiadosti, ktoré nie sú v súlade s plánom ponuky kapacity.**

**Pri prijímaní žiadostí, ktoré nie sú v súlade s plánom ponuky kapacity, sa manažér infraštruktúry usiluje dosiahnuť celkovú rovnováhu medzi prvkami plánu ponuky kapacity uvedenými v oddiele 1 prílohy I.**

**Pri zamietnutí žiadostí, ktoré nie sú v súlade s plánom ponuky kapacity, manažér infraštruktúry bezodkladne informuje dotknutého žiadateľa o svojom úmysle zamietnuť žiadosť. V takom prípade manažér infraštruktúry vynaloží maximálne úsilie na to, aby žiadateľovi poskytol alternatívnu kapacitu. Žiadateľ má právo podať sťažnosť regulačnému orgánu v súlade s článkom 56 ods. 9 smernice 2012/34/EÚ.**

**1a. Manažéri infraštruktúry riešia konflikty, ktoré neboli vyriešené v súlade s odsekom 1, spravodlivým, transparentným a nediskriminačným postupom v súlade so strategickými usmerneniami uvedenými v článku 11 ods. 3, ak členské štáty takéto usmernenia poskytli a stanovili, že sú záväzné.**

**Ak uplatňovanie týchto usmernení neumožňuje vyriešiť konflikt, manažéri infraštruktúry vyriešia konflikty spravodlivým, transparentným a nediskriminačným postupom, pričom zohľadnia postup stanovený sieťou ENIM podľa odseku 1b.**

**1b. Sieť ENIM vypracuje a prijme postupy uvedené v odseku 1a a zahrnie ich do rámca EÚ pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6. Postupy musia zahŕňať tieto kroky:**

**(0) vymedzenie rozsahu štandardných hodnôt pre železničnú dopravu ako východiskový základ pre posúdenie;**

**a) návrh alternatívnych scenárov na pridelenie kapacity dostupnej pre rôzne druhy služieb železničnej dopravy, podľa možnosti aj so zabezpečením alternatívnej kapacity na iných trasách alebo alternatívneho časového harmonogramu s porovnateľnými charakteristikami;**

**b) hodnotenie a zoradenie scenárov uvedených v písmene a) na základe objektívnych, transparentných a nediskriminačných metodík, pričom sa zohľadňujú sociálno-ekonomické, prevádzkové a environmentálne kritériá stanovené v odseku 1c a je možné zohľadniť aj miestne alebo vnútroštátne okolnosti na základe akceptovaných prístupov a empirických dôkazov;**

c) výber najvyššie umiestneného scenára na základe hodnotenia uvedeného v písmene b) a náležitá zmena plánu ponuky kapacity.

1c. V rámci postupov stanovených sieťou ENIM podľa odseku 1b sa s výhradou dostupnosti údajov uvedených v odseku 1b písm. 0) posúdia alternatívne možnosti využívania kapacity infraštruktúry, a to okrem iného na základe týchto sociálno-ekonomických, prevádzkových a environmentálnych kritérií:

a) prevádzkové náklady prevádzkovateľov a technické parametre služieb železničnej dopravy a výsledný vplyv na ceny pre zákazníkov služieb železničnej dopravy;

b) náklady pre zákazníkov služieb železničnej dopravy súvisiace s vynaloženým časom;

c) prepojenie a dostupnosť služieb železničnej dopravy pre ľudí a regióny vrátane kvality prípojení a času na prestup v prípade osobnej a nákladnej železničnej dopravy;

d) vplyv na životné prostredie, ako sú emisie skleníkových plynov a hluk;

e) počet prepravených osôb a objem prepraveného nákladu;

f) technické parametre na efektívne využívanie infraštruktúry, ako je homogénna premávka, dĺžka vlaku alebo frekvencia prevádzky.

2. V kontexte [...] mechanizmu formálneho riešenia konfliktov sa žiadosti o práva na viacsieťovú kapacitu zohľadňujú v celom rozsahu. Ak sa v súlade s [...] odsekom 1b písm. b) uplatňujú rôzne vnútroštátne parametre, tieto parametre sa použijú pre príslušné oddiely.

3. V prípade konfliktných žiadostí o kapacitu týkajúcich sa železničnej dopravy s podobnými charakteristikami a sociálno-ekonomickým profilom pridelí manažér infraštruktúry kapacitu [...] spôsobom, ktorý poskytne prístup najväčšiemu počtu žiadateľov. [...] Manažéri infraštruktúry môžu na tento účel prideliť kapacitu na základe aukcie. Metódu pridelovania kapacity uplatňovanú podľa tohto odseku musí [...] vopred schváliť regulačný orgán.

### Harmonogram postupov pridelovania kapacity

1. Manažér infraštruktúry a žiadatelia sa **na účely vykonávania článkov 31 až 34** riadia harmonogramom postupov pridelovania kapacity stanoveným v oddieloch 4, 5, 6 a 7 prílohy I.
2. Manažéri infraštruktúry môžu rozhodnúť o odlišných lehotách a termínoch harmonogramu pridelovania kapacity, než ako sa uvádzajú v tomto nariadení a v bode 2 písm. b) prílohy VI k smernici 2012/34/EÚ, ak [...]:
  - vytvorenie medzinárodných vlakových trás na sieti s iným rozhodom koľaje, než má hlavná železničná sieť Únie, v spolupráci s manažérmi infraštruktúry tretích krajín, má vo všeobecnosti značný vplyv na harmonogram pridelovania kapacity [...]  
**alebo**
  - **vytvorenie medzinárodných vlakových trás v spolupráci s manažérmi infraštruktúry iných tretích krajín má vo všeobecnosti značný vplyv na harmonogram pridelovania kapacity za predpokladu, že to nemá vplyv na postupy pridelovania kapacity iných manažérov infraštruktúry Únie, ktorí nie sú zapojení do týchto medzinárodných vlakových trás.**
3. Komisia je v súlade s článkom 71 splnomocnená prijímať delegované akty s cieľom zmeniť **lehoty a obdobia trvania stanovené v oddieloch 4, 5, 6 a 7 prílohy I [...]** a **upraviť v medziach rámca stanoveného v článkoch 31 až 34 míľniky a časové obdobia stanovené v uvedených oddieloch, ak sa tieto prvky ukázali ako neúčinné alebo viedli k veľkým ťažkostiam pri vykonávaní, pričom sa zohľadnia skúsenosti manažérov infraštruktúry a žiadateľov, s cieľom racionalizovať postupy pridelovania kapacity,** zabezpečiť ich účinnosť a riešiť plánovacie, prevádzkové, technické a obchodné záujmy dotknutých zainteresovaných strán v súvislosti s plánovaním a pridelovaním kapacity.

## ODDIEL 4

### Prispôsobenie a zmena harmonogramu

#### Článok 39

##### Zmeny práv na kapacitu po pridelení

1. Manažéri infraštruktúry môžu z vlastnej iniciatívy zmeniť práva na kapacitu pridelené žiadateľovi len v súlade s týmto nariadením. Žiadatelia môžu kedykoľvek požiadať o zmeny pridelennej kapacity. [...]

V prípade zmien pridelených práv na kapacitu sa uplatňuje článok 40. Manažéri infraštruktúry bezodkladne aktualizujú cestovný poriadok uvedený v článku 30.

2. Manažéri infraštruktúry [...] v čo najväčšej možnej miere obmedzia zmeny práv na kapacitu po pridelení v súlade [...] so **zásadami** stanovenými v článku 2 ods. 3. **Žiadatelia takisto v čo najväčšej možnej miere obmedzia žiadosti o zmenu takýchto práv po pridelení.**
3. Zmeny práv na kapacitu zahŕňajú prípady, keď manažér infraštruktúry nemôže povoliť jazdu vlaku v súlade s prideleným právom na kapacitu a má dostatok času na to, aby žiadateľovi ponúkol právo na alternatívnu kapacitu po tom, ako ho informuje o potrebe zmeny.

##### **3aa. Zrušenie práv na kapacitu sa takisto považuje za osobitný druh zmeny.**

- 3a.** Manažéri infraštruktúry môžu v **prípade zmien práv na kapacitu** [...] **uplatniť kratšie** lehoty na pridelenie [...] **takýchto** práv [...] v **porovnaní** s [...] **lehotami stanovenými v oddiele 8 prílohy I.** Manažéri infraštruktúry uvedú v podmienkach používania siete informácie o čase potrebnom na vybudovanie vlakovskej trasy. [...]

4. Pravidlá a postupy, ktoré má **manažér infraštruktúry** uplatňovať v prípade zmeny práva na kapacitu, zohľadňujú vplyv zmeny práva na kapacitu na žiadateľa z prevádzkového a obchodného hľadiska. **Manažéri infraštruktúry** na tento účel [...] **kategorizujú** zmeny na základe ich vplyvu [...] a **identifikujú kategóriu zmien s významným vplyvom,** **pričom zohľadnia postupy prijaté sieťou ENIM na základe** odseku 8.

5. V prípade zmeny práva na viacsieťovú kapacitu vynaložia príslušní manažéri infraštruktúry všetko primerané úsilie na zabezpečenie súladu medzi právami na kapacitu počas celej jazdy vlaku.

Manažér infraštruktúry, ktorý mení právo na viacsieťovú kapacitu, [...] koordinuje s ostatnými dotknutými manažérmi infraštruktúry postup pridelenia práva na alternatívnu viacsieťovú kapacitu a informuje žiadateľa a všetky dotknuté strany o výsledku koordinácie. Výsledkom môže byť buď pridelenie práva na alternatívnu viacsieťovú kapacitu alebo informácia, že právo na alternatívnu kapacitu nie je k dispozícii.

~~6.~~ [...]

7. Ak manažér infraštruktúry zmení pridelené právo na kapacitu, bezodkladne o tom informuje žiadateľa a dotknutý železničný podnik.

Manažér infraštruktúry ponúkne žiadateľovi práva na alternatívnu kapacitu v lehotách stanovených v oddiele 8 prílohy I. Ak to nie je možné, manažér infraštruktúry poskytne žiadateľovi relevantné informácie, ktoré mu umožnia podať novú žiadosť o kapacitu infraštruktúry. V uvedených informáciách sa podľa potreby uvedie odkaz na plán ponuky kapacity uvedený v článku 18 a plánovanie pre prípad nepredvídaných udalostí uvedené v článku 19.

8. Sieť ENIM vypracuje a prijme [...] **jednotné** postupy na riadenie zmien práv na kapacitu po pridelení a zahrnie ich do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6.

V **týchto** [...] postupoch **sa stanovujú kritériá** na rozlišovanie zmien [...] v **závislosti od ich** vplyvu na žiadateľov a železničné podniky z obchodného a prevádzkového hľadiska [...] **vrátane** kritérií [...] na kategorizáciu [...] **zmien** ako **zmien s významným vplyvom** [...].

9. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 71 na zmenu **období trvania stanovených v** oddiele 8 prílohy I [...] s cieľom zabezpečiť efektívne prispôsobenie a zmeny harmonogramu procesov, pričom sa zohľadnia plánovacie, prevádzkové, technické a obchodné záujmy dotknutých zainteresovaných strán. **Komisia pritom zohľadní skúsenosti manažérov infraštruktúry a žiadateľov.**

#### Článok 40

##### **[.../ Peňažné sankcie za zmeny práv na kapacitu**

1. Ak manažér infraštruktúry alebo žiadateľ [...] **neplní** svoje [...] záväzky týkajúce sa prideleného práva na kapacitu a ak to vedie k zmene, ktorá má významný vplyv v zmysle kategorizácie v článku 39 **ods. 4,** [...] zaplatí druhej zmluvnej strane [...] **peňažnú sankciu.**

**Na účel tohto článku sa nevyužitie prideleného práva na kapacitu zo strany železničného podniku považuje za rovnocenné zrušenie po čase odchodu dotknutého vlaku.**

2. **Peňažná sankcia** [...] uvedená v odseku 1 nie je splatná v prípadoch vyššej moci. **V prípade práv na viacsiet'ovú kapacitu sa zrušenie z dôvodu vyššej moci na jednej sieti považuje za zrušenie z dôvodu vyššej moci pozdĺž celej trasy, na ktorú sa vzťahujú práva na kapacitu.**

- 2a. Ak manažér infraštruktúry v súlade s článkami 10 a 35 plánuje a stanovuje harmonogram obmedzenia kapacity, ktoré patrí do rozsahu pôsobnosti oddielu 3 prílohy I a spĺňa harmonogram a požiadavky v nej stanovené, peňažná sankcia uvedená v odseku 1 nie je splatná.**

**2b. Ak manažér infraštruktúry odníme práva na kapacitu v súlade s opatreniami prijatými členskými štátmi v súlade s článkom 10a, peňažná sankcia uvedená v odseku 1 nie je splatná.**

**3. Manažéri infraštruktúry zahrnú do svojich podmienok používania siete podmienky, ktoré vedú k uloženiu peňažnej sankcie, pričom zohľadnia usmernenia prijaté sieťou ENIM podľa druhého pododseku tohto odseku.**

3-[...] [...] Sieť ENIM **môže** po konzultácii so **žiadateľmi a** sieťou ENRRB [...] **prijat'** **usmernenia k vymedzeniu jednotných** podmienok [...] **vedúcich k uloženiu peňažnej sankcie, pričom sa zohľadnia** pravidlá a **postupy** stanovené [...] **podľa** článku 39 ods. 4 a 8. Sieť ENIM zahrnie tieto [...] **usmernenia** do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6. Sieť ENRRB uverejní stanovisko k [...] **uvedeným usmerneniam** vymedzeným sieťou ENIM.

4. Manažéri infraštruktúry po schválení regulačným orgánom v podmienkach používania siete stanovujú úroveň [...] **peňažných sankcií**, ktoré sa majú zaplatiť žiadateľom.

Regulačný orgán podľa návrhu manažéra infraštruktúry a po konzultácii so žiadateľmi a potenciálnymi žiadateľmi stanovujú úroveň [...] **peňažných sankcií**, ktoré má zaplatiť manažér infraštruktúry. Manažér infraštruktúry uverejní túto informáciu v podmienkach používania siete.

Úroveň [...] **peňažných sankcií** musia byť také, aby manažérov infraštruktúry a žiadateľov účinne stimulovali k dodržiavaniu plánovaného využitia kapacity a minimalizovaniu narušení. Tieto úrovne musia byť primerané a nediskriminačné.

[...] V rámci týchto úrovní sa zohľadnia pravidlá a **postupy stanovené podľa** [...] článku 39 ods. 4 a 8 [...] [...].

**Úroveň peňažnej sankcie sa upraví až na dvojnásobok úrovne poplatkov za traťový prístup na základe aspoň týchto kritérií:**

**a) vplyv zmeny práv na kapacitu,**

**b) načasovanie oznámenia o zmene, ktoré poskytla strana iniciujúca zmenu druhej strane;**

**c) ak zmenu spôsobil manažér infraštruktúry, kvalitu poskytnutej alternatívnej kapacity z hľadiska smerovania, časového harmonogramu, technických charakteristík a iných relevantných aspektov, ak takáto alternatívna kapacita existuje, alebo**

**d) ak zmenu spôsobil žiadateľ, skutočnosť, či kapacitu možno prerozdeliť a či ju môže využiť iný žiadateľ.**

**Na účely uplatňovania piateho pododseku tohto odseku môže členský štát vymedziť stupnice úpravy peňažných sankcií. Tieto stupnice musia byť v súlade s podmienkami stanovenými v treťom pododseku tohto odseku. Členské štáty sa usilujú o vzájomnú koordináciu v súlade s článkom 53a.**

5. [...] Právo na viacsieťovú kapacitu [...] **sa považuje za jedno právo na kapacitu.** [...] Povinnosť zaplatiť [...] **peňažnú sankciu** žiadateľovi sa vzťahuje na manažéra infraštruktúry, ktorý je zodpovedný za zmenu práva na kapacitu, pričom sa zohľadní kapacita v celom rozsahu a v prípade, že je zodpovedný viac ako jeden manažér infraštruktúry, sa zohľadní pomer dĺžky ich sietí v práve na kapacitu. [...] **Peňažná sankcia** za celé právo na kapacitu nesmie presiahnuť [...] **dvojnásobok** [...] **peňažnej sankcie** splatnej za právo na kapacitu pridelené [...] manažérom **infraštruktúry**.
6. **Dotknuté** [...] **regulačné** orgány rozhodujú o sporoch týkajúcich sa dôvodu zmeny práva na kapacitu alebo **súvisiacom oneskorení platby peňažnej sankcie** [...] a prijímú rozhodnutie bezodkladne, a to do [...] **šiestich týždňov** od zhromaždenia všetkých informácií potrebných na posúdenie príčiny zmeny. Regulačné orgány o takýchto rozhodnutiach informujú ENRRB a môžu s ňou konzultovať. [...] Sieť ENRRB poskytuje **regulačným orgánom pri konzultácii poradenstvo s cieľom** zabezpečiť, aby takéto rozhodnutia boli koherentné a založené na všeobecne uznávaných zásadách.

**V prípade práv na viacsieťovú kapacitu má žiadateľ právo odvolať sa na regulačný orgán zodpovedný za manažéra infraštruktúry, ktorý koná ako jednotné kontaktné**

miesto podľa článku 28. Tento zodpovedný regulačný orgán informuje ostatné relevantné regulačné orgány a sieť ENRRB.

7. Bez toho, aby bol dotknutý Dohovor o medzinárodnej železničnej preprave z 9. mája 1980, zmenený Vilniuským protokolom z 3. júna 1999 (ďalej len „COTIF“), najmä dodatok E k tomuto dohovoru, ak je uplatniteľný, a bez toho, aby bolo dotknuté právo odvolať sa podľa vnútroštátneho práva a práva EÚ proti rozhodnutiam podľa tohto článku, vyčerpá zaplatenie peňažnej sankcie stranou, ktorá iniciovala zmenu práv na kapacitu v súlade s týmto článkom, pre druhú stranu iné finančné nároky súvisiace s rovnakou zmenou.

#### Článok 40a

##### Vykonávacie akty týkajúce sa zmien práv na kapacitu a peňažných sankcií

Ak sieť ENIM do ... [24 mesiacov od dátumu uplatňovania uvedeného v úvodnej časti článku 77 ods. 2] neprijme postupy uvedené v článku 39 ods. 8 alebo podmienky uvedené v článku 40 ods. 3 alebo ak uvedené postupy a podmienky neumožňujú jednotné vykonávanie článku 39 a článku 40 buď z dôvodov súvisiacich s obsahom uvedených postupov a podmienok, alebo z dôvodov nedostatočného vykonávania zo strany manažérov infraštruktúry, [...] môže Komisia prijať vykonávacie akty, v ktorých stanoví [...] kategorizáciu zmien práv na kapacitu a [...] podmienky, ktoré vedú [...] k platbe [...] peňažných sankcií. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 72 ods. 3.

**Zmena harmonogramu v kontexte riadenia narušení a krízového riadenia**

1. V prípade narušenia siete uvedeného v článku 46 alebo krízovej situácie uvedenej v článku 47 dotknutý manažér alebo dotknutí manažéri infraštruktúry vynaložia maximálne úsilie na zmenu harmonogramu dopravy ovplyvnenej narušením. Manažéri infraštruktúry na tento účel pridelujú kapacitu železničnej infraštruktúry [...] s **prihliadnutím na usmernenia uvedené v odseku 2** na základe pohotovostných plánov vypracovaných v súlade s článkom 19 a v úzkej koordinácii so subjektmi zainteresovanými na prevádzke a v relevantných prípadoch s ďalšími dotknutými zainteresovanými stranami.
2. Sieť ENIM vypracuje a prijme usmernenia na transparentné a nediskriminačné riadenie a pridelovanie kapacity infraštruktúry v prípade narušenia siete. Sieť ENIM poskytne najmä usmernenia o uplatňovaní [...] **riadenia narušení** a zásady „kto prv príde, ten prv berie“.  
  
[...] Sieť ENIM poskytne **pri uplatňovaní riadenia narušení** usmernenia k postupom, ktoré sa majú uplatňovať, vrátane prípadného uplatňovania [...] **mechanizmu** konsenzuálneho riešenia konfliktov uvedeného v článku 36 a **mechanizmu** [...] formálneho riešenia konfliktov uvedeného v článku 37. Sieť ENIM zahrnie tieto usmernenia do európskeho rámca pre [...] **cezhraničnú koordináciu riadenia dopravy, riadenia narušení a krízového** riadenia uvedeného v článku [...] **44**.
3. Manažéri infraštruktúry **vynaložia** pri zmene harmonogramu **všetko úsilie, aby** jednostranne nemenili ani nerušili existujúce práva na kapacitu na účely riadenia narušení.  
[...]

**4. Manažéri infraštruktúry a žiadatelia môžu vymedziť opatrenia, ktorými sa stanoví nahradenie určitých práv na kapacitu v prípade narušenia siete. Takéto opatrenia sa uvedú v pohotovostnom pláne uvedenom v článku 19.**

**5. V prípade narušenia siete, ktoré ovplyvňuje prevádzku na viac ako jednej sieti, koordinujú dotknutí manažéri infraštruktúry pridelovanie alternatívnej kapacity v súlade s článkom 53 a s prihliadnutím na európsky rámec pre cezhraničnú koordináciu riadenia dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia uvedeným v článku 44.**

**6. Ak sieť ENIM do ... [24 mesiacov od dátumu uplatňovania uvedeného v úvodnej časti článku 77 ods. 2] neprijme usmernenia pre riadenie a pridelovanie kapacity infraštruktúry v prípade narušenia siete alebo ak tieto usmernenia neumožňujú jednotné vykonávanie tohto článku buď z dôvodov súvisiacich s obsahom týchto usmernení a podmienok, alebo z dôvodov nedostatočného vykonávania zo strany manažérov infraštruktúry, môže Komisia prijať vykonávací akt, v ktorom stanoví kritériá a postupy zmeny harmonogramu vrátane jednostranných zmien pridelených práv na kapacitu zo strany manažérov infraštruktúry na účely riadenia narušení siete. Uvedený vykonávací akt sa prijme v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 72 ods. 3.**

4- [...]

5- [...]

# KAPITOLA III

## RIADENIE DOPRAVY, RIADENIE NARUŠENÍ A KRÍZOVÉ RIADENIE

### Článok 42

#### Riadenie dopravy, riadenie narušení a krízové riadenie

1. Manažéri infraštruktúry vykonávajú riadenie dopravy v súlade s týmto nariadením, smernicou (EÚ) 2016/797 a špecifikáciami stanovenými vo vykonávacích aktoch prijatých podľa uvedenej smernice.

Manažéri infraštruktúry na tento účel vykonávajú:

- a) riadenie dopravy za bežných prevádzkových podmienok zahŕňajúce riadenie incidentov, ktoré vedú k miernym odchýlkam od cestovného poriadku;
- b) riadenie narušení s cieľom riešiť závažné narušenia prevádzky siete, ktoré si vyžadujú koordinované úsilie v súlade s článkom 46;
- c) riadenie dopravy počas krízových situácií, ako sa stanovuje v článku 47.

~~2.~~ [...]

3. Manažéri infraštruktúry pri riadení dopravy dodržiavajú zásady stanovené v článku 2.

Manažéri infraštruktúry v prvom rade minimalizujú narušenia a ich vplyv na železničnú dopravu a:

- a) zabezpečujú rýchlu a koordinovanú reakciu na narušenia, najmä v prípade narušení siete a krízových situácií;
- b) stabilizujú a optimalizujú železničnú dopravu počas celého trvania narušení siete a kríz;

- c) poskytujú relevantné, presné a aktuálne informácie subjektom zainteresovaným na prevádzke a iným dotknutým stranám, najmä orgánom zodpovedným za riadenie krízových situácií mimo železničného sektora. Tieto informácie sa poskytnú vhodnými prostriedkami vrátane tých, ktoré sú uvedené v článku 62.

### Článok 43

#### **Pravidlá a postupy riadenia dopravy a riadenia narušení**

1. Manažéri infraštruktúry zavedú pravidlá a postupy na riadenie odchýlok chodu vlakov od cestovného poriadku. Tieto pravidlá a postupy sa uverejnia v podmienkach používania siete uvedených v článku 27 smernice 2012/34/EÚ a musia sa vzťahovať na riadenie dopravy v situáciách uvedených v článku 42 ods. 1 písm. a), b) a c) tohto nariadenia.
2. Cieľom pravidiel a postupov uvedených v odseku 1 je minimalizovať celkový vplyv odchýlok od cestovného poriadku na **všetky druhy** železničnej dopravy, pričom sa zohľadnia potreby všetkých druhov dopravy. [...] **Pravidlá a postupy** môžu zahŕňať pravidlá prednosti pre riadenie medzi rôznymi druhmi dopravy a osobitné postupy, kritériá a ciele, ktoré sa majú uplatňovať v rámci prístupu založeného na optimalizácii, ktorý sa opiera skôr o optimalizáciu cieľovej funkcie, ako je minimalizácia minút meškania alebo času návratu k bežnej prevádzke, než o explicitné pravidlá prednosti.
3. V prípade narušenia chodu vlakov spôsobeného technickou poruchou alebo nehodou prijme manažér infraštruktúry všetky opatrenia potrebné na obnovenie normálneho stavu. Na tento účel zavedie [...] pohotovostný plán **vypracovaný v** súlade s článkom 19. V prípade narušenia, ktoré môže mať vplyv na cezhraničnú dopravu, dotknutí manažéri infraštruktúry navzájom spolupracujú s cieľom obnoviť cezhraničnú dopravu do normálneho stavu v súlade s európskym rámcom pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia uvedeného v článku 44.
4. Pri stanovovaní pravidiel a postupov uvedených v odseku 1 manažéri infraštruktúry v čo najväčšej miere zohľadňujú európsky rámec pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia uvedený v článku 44.[...]

5. V prípadoch vyššej moci a keď je to absolútne nevyhnutné z dôvodu incidentu, ktorý zapríčini dočasné vyradenie infraštruktúry z prevádzky, môžu byť pridelené práva na kapacitu bez varovania odobraté na také dlhé obdobie, aké je potrebné na opravu systému.

Manažér infraštruktúry, ak to považuje za nevyhnutné, môže požiadať železničné podniky, aby mu dali k dispozícii prostriedky, ktoré považuje za najprimeranejšie na čo najrýchlejšie obnovenie normálneho stavu.

- 6- [...]

#### Článok 44

### **Európsky rámec pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia**

1. Sieť ENIM do **... [24 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia]** vypracuje a prijme európsky rámec pre koordináciu **riadenia** [...] cezhraničnej dopravy, **riadenia narušení a krízového** [...] **riadenia v súlade so zásadami uvedenými v článku 42[...], v ktorom stanoví usmernenia pre koordináciu medzi manažermi infraštruktúry, železničnými podnikmi a inými subjektmi zainteresovanými na prevádzke. Manažéri infraštruktúry sa usilujú postupovať podľa uvedených usmernení na koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia, V podmienkach používania siete vysvetlia dôvody každej odchýlky od týchto usmernení.**
- 1a.** Sieť ENIM vypracuje európsky rámec pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia v spolupráci so subjektmi zainteresovanými na prevádzke a zainteresovanými stranami prostredníctvom konzultačného procesu uvedeného v článku 54, pričom zohľadní prácu spoločného podniku pre európske železnice zriadeného [...] **podľa článku 3 ods. 1 písm. d)** nariadenia (EÚ) [...] **2021/2085** [...].

- ~~2~~[...] **1b. Sieť ENIM predloží návrh** [...] európskeho rámca pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia [...] do **18 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia siete ENRRB. Sieť ENRRB predloží sieti ENIM odporúčanie o európskom rámci pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia do štyroch mesiacov od doručenia návrhu vypracovaného sieťou ENIM. Sieť ENIM toto odporúčanie v čo najväčšej miere zohľadní pri prijímaní európskeho rámca pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia.**
3. [...] Európsky rámec pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia zahŕňa **aspoň** prvky uvedené v prílohe V a **podľa potreby sa aktualizuje s cieľom zohľadniť skúsenosti manažérov infraštruktúry, železničných podnikov a iných žiadateľov a na základe činností siete ENIM. Sieť ENIM pri aktualizácii európskeho rámca pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia predloží sieti ENRRB návrh na účely vypracovania odporúčania.**

#### Článok 45

#### Koordinácia riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia

Manažéri infraštruktúry koordinujú riadenie dopravy v súlade s článkom 53 [...]. **V čo najväčšej miere pritom zohľadňujú** [...] európsky rámec pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia uvedený v článku 44.

V rámci koordinácie treba zabezpečiť najmä, aby:

- a) medzinárodná železničná doprava fungovala s minimálnymi narušeniami v rámci bežnej prevádzky aj v prípade narušenia prevádzky;
- b) sa náležite zohľadnili osobitné výzvy súvisiace s cezhraničnými úsekmi vyplývajúce okrem iného z obmedzenej interoperability z hľadiska infraštruktúry, technického vybavenia a prevádzky, jazykových požiadaviek a požiadaviek na odbornú prípravu zamestnancov, administratívnych formalít alebo formalít na hraniciach;

- c) nastala efektívna výmena aktuálnych a relevantných informácií medzi manažermi infraštruktúry, žiadateľmi [...] a inými subjektmi zainteresovanými na prevádzke, ako aj s akýmikoľvek prípadnými relevantnými štruktúrami krízového riadenia na úrovni EÚ, rovnako v súlade s článkom 62.

#### Článok 46

#### Narušenia siete

1. Ak incident vyústi alebo pravdepodobne vyústi do obmedzení prevádzky siete, ktoré si vyžadujú koordinované úsilie subjektov zainteresovaných na prevádzke s cieľom zabezpečiť čo najlepšie riadenie dopravy počas obmedzení, dotknutí manažéri infraštruktúry posúdia pravdepodobné trvanie a vplyv incidentu na základe všetkých dostupných informácií a predchádzajúcich skúseností, **pričom sa v čo najväčšej miere zohľadní spoločná metóda uvedená v odseku 5a.**

Ak odhadované trvanie a vplyv spĺňajú kritériá na vyhlásenie narušenia siete, ako sa uvádza v prílohe VI, dotknutí manažéri infraštruktúry vyhlásia narušenie siete a vykonajú opatrenia stanovené v článku 43.

2. Ak **narušenie siete** [...] má alebo pravdepodobne bude mať vplyv na viac ako jednu sieť, vyhlási **manažér** infraštruktúry, [...] na **ktorej** došlo k [...] **narušeniu siete**, narušenie viacerých sietí a koordinuje opatrenia v súlade s článkami [...] **45 a 53, pričom sa v čo najväčšej miere zohľadňuje európsky rámec pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia uvedený v článku 44.**

3- [...]

- 2a. Ak má narušenie siete vplyv na trať, ktorá je súčasťou európskeho dopravného koridoru, a vedie k čiastočnému alebo úplnému prerušeniu dopravy na viac ako 15 dní, poskytne manažér infraštruktúry koordinátorovi siete čo najskôr po vyhlásení narušenia podľa odseku 1 alebo 2 správu o incidente a následne ju počas celého trvania narušenia každých 30 dní aktualizuje.**

**Koordinátor siete predloží túto správu siete ENIM a relevantným európskym koordinátorom a na požiadanie aj dotknutým žiadateľom.**

4. Manažér infraštruktúry čo najskôr informuje zainteresované strany o nedostupnosti kapacity infraštruktúry [...].

Regulačný orgán môže od manažéra infraštruktúry vyžadovať, aby mu takéto informácie sprístupnil, ak to považuje za nevyhnutné.

5. Koordinátor siete zbiera informácie o narušeniach siete, analyzuje reakciu, vyvodzuje závery o účinnosti riadenia takýchto incidentov [...], konzultuje so subjektmi zainteresovanými na prevádzke, **pričom zohľadňuje usmernenia prijaté sieťou ENIM** v súlade s článkom 54 **ods. 1** a podáva správy siete ENIM [...].

- ~~6.~~ [...]

**Sieť ENIM zohľadňuje závery koordinátora siete o narušeniach siete pri aktualizácii európskeho rámca pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia uvedeného v článku 44.**

- 5a. Sieť ENIM vymedzí spoločnú metódu na odhad pravdepodobného trvania a vplyvu narušení siete na dopravu, vymedzí minimálny obsah hlásenia o incidente a poskytne vzor hlásenia o incidente. Sieť ENIM zahrnie uvedenú metódu, minimálny obsah a vzor hlásenia do európskeho rámca pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia uvedeného v článku 44. Manažéri infraštruktúry v čo najväčšej miere zohľadňujú uvedenú spoločnú metódu, minimálny obsah a vzor.**

**Krízové situácie**

1. **Bez toho, aby bol dotknutý článok 1 ods. 5**, [...] v prípade kríz **alebo bezprostredného rizika vzniku krízy** v súvislosti s verejnou bezpečnosťou, epidémiami v oblasti zdravia, prírodnými katastrofami, [...] **environmentálnymi**, obrannými [...] **alebo** bezpečnostnými krízami, ktoré majú alebo pravdepodobne budú mať kritický vplyv na ponuku služieb železničnej dopravy alebo na dopyt po nich, môžu členské štáty uplatňovať núdzové opatrenia, ktoré odchyľne od pravidiel tohto nariadenia zahŕňajú:
- a) zrušenie práv na kapacitu bez [...] **peňažnej sankcie v súlade s článkom 40**;
  - b) alternatívne zásady, pravidlá a postupy riadenia kapacity[...];
  - c) alternatívne postupy riadenia dopravy;
  - d) používanie alternatívnych trás;
  - e) zmena plánov ponuky kapacity.

Dotknutý členský štát zabezpečí, aby sa núdzové opatrenia v čo najväčšej možnej miere riadili zásadami riadenia kapacity a dopravy stanovenými v tomto nariadení a aby využívali existujúce **pohotovostné** plány vypracované v súlade s článkom 19. [...] Tieto núdzové opatrenia koordinuje s ostatnými členskými štátmi v **súlade s článkom 53a**.

**Obsah a trvanie núdzových opatrení sa obmedzuje na to, čo je nevyhnutne potrebné na riešenie predmetnej krízovej situácie.**

2. Dotknutý členský štát bezodkladne informuje Komisiu a sieť ENIM o svojom rozhodnutí uplatniť núdzové opatrenia a o **odvolaní takých opatrení** a poskytne odôvodnenie a opis týchto opatrení a očakávané trvanie ich uplatňovania. [...] **V prípadoch, keď sa uplatňuje ... [nariadenie, ktorým sa stanovuje rámec opatrení týkajúcich sa núdzových situácií a odolnosti vnútorného trhu], dotknutý** [...] členský **štát** informuje o **opatreniach prijatých podľa tohto článku** aj [...] ústredný kontaktný [...] **úrad, ktorý daný členský štát určil podľa** článku [...] **[5]** [...] **uvedeného** nariadenia [...].

3. [...] **Kontaktne miesta urceny** v **súlade s** [...] článkom 60 [...] poskytujú informácie o núdzových opatreniach Komisii, sieti ENIM, iným manažérom infraštruktúry a iným zainteresovaným stranám a pomáhajú koordinovať takéto opatrenia.
4. Ak majú núdzové opatrenia významný vplyv na cezhraničnú dopravu, manažéri infraštruktúry navzájom koordinujú svoju činnosť v súlade s [...] **článkom 53, pričom zohľadňujú usmernenia prijaté sieťou ENIM v súlade s článkom 54 ods. 1.** Do koordinovania prostredníctvom špecializovaných koordinačných štruktúr v súlade s článkom 53 ods. 2 písm. a) sa zapojí Komisia a dotknuté členské štáty.
5. **Ak majú núdzové opatrenia významný vplyv na cezhraničnú dopravu,** [...] poskytnú regulačné orgány a sieť ENRRB Komisii na jej žiadosť svoje stanovisko k núdzovým opatreniam v lehote, ktorú stanovila Komisia. [...]
6. Členské štáty poskytujú aktualizované informácie v prípade potreby alebo na žiadosť Komisie. Členské štáty poskytnú všetky informácie o núdzových opatreniach požadované Komisiou v lehotách, ktoré Komisia stanovila.
7. Subjekty verejného sektora zodpovedné za riadenie krízových situácií, napríklad armáda alebo agentúry civilnej ochrany a iné, môžu organizovať cvičenia simulujúce krízové situácie, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tohto článku. Manažér infraštruktúry v takýchto prípadoch prideli kapacitu podľa potreby, prípadne zruší pridelené práva na kapacitu. Dotknuté subjekty verejného sektora [...] **podliehajú peňažnej sankcii za zmeny práv na kapacitu. Pravidlá stanovené v [...] článku 40 sa na takúto peňažnú sankciu uplatňujú mutatis mutandis.**

## Článok 48

### Výmena informácií o riadení dopravy

1. Všetky subjekty zainteresované na prevádzke, ktoré sú priamo zapojené do prevádzky služby železničnej dopravy, majú právo na prístup k informáciám týkajúcim sa danej služby železničnej dopravy uvedeným v prílohe VIII.

Dotknuté zmluvné strany môžu tieto informácie použiť len na účely tohto nariadenia a na účely smernice (EÚ) 2016/797 a vykonávacích aktov prijatých podľa uvedenej smernice, pokiaľ nie je v zmluvných dohodách stanovené inak.

2. Informácie musia byť sprístupnené v súlade s článkom 62.
3. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 71 na zmenu prílohy VIII s cieľom zabezpečiť, aby odrážala všetky zmeny technických špecifikácií interoperability stanovených v príslušných vykonávacích aktoch prijatých v súlade so smernicou (EÚ) 2016/797, pri zohľadnení plánovacích, prevádzkových, technických a obchodných záujmov dotknutých zainteresovaných strán.

## KAPITOLA IV PRESKÚMANIE VÝKONNOSTI

### Článok 49

#### Všeobecné zásady preskúmania výkonnosti

1. Sieť ENIM v súlade s článkom 7f písm. d) smernice 2012/34/EÚ monitoruje a meria/hodnotí výkonnosť služieb železničnej infraštruktúry **poskytovaných manažérmi infraštruktúry** s prihliadnutím na všeobecné [...] **zásady** stanovené v článku 2 tohto nariadenia. [...] **Sieť ENIM na tento účel [...] spolupracuje s [...] európskymi koordinátormi a sieťou ENRRB.**
2. Manažéri **infraštruktúry** si [...] stanovujú vlastné výkonnostné ciele [...] **vymedzené v súlade s článkom 50 ods. 2 písm. c) v podnikateľskom** pláne uvedenom v článku 8

ods. 3 smernice 2012/34/EÚ, pričom zohľadnia všetky ciele stanovené v zmluvných dohodách uvedených v článku 30 **ods. 2** uvedenej smernice. [...] **Tieto ciele musia zahŕňať cieľové hodnoty stanovené v [článku 19 ods. 1 písm. a) a b) nového nariadenia o TEN-T].**

**Manažéri infraštruktúry** zavedú a vykonávajú postupy na monitorovanie pokroku pri dosahovaní cieľov a podávanie správ o ňom s cieľom identifikovať príčiny nedostatkov vo výkonnosti v spolupráci so subjektmi zainteresovanými na prevádzke a vykonávať nápravné opatrenia na zlepšenie výkonnosti. V uvedených postupoch sa zohľadní európsky rámec pre preskúmanie výkonnosti uvedený v článku 50 tohto nariadenia. [...]

~~3-~~ [...]

**3. Manažéri infraštruktúry monitorujú aj výkonnosť služieb železničnej dopravy, ak súvisia s ich vlastnými výkonnosťnými cieľmi.**

*Článok 50*

**Európsky rámec pre preskúmanie výkonnosti**

1. **Sieť ENIM po konzultácii so subjektami zainteresovanými na prevádzke [...]** do **[24** mesiacov [...] od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia **vypracuje a prijme** „európsky rámec pre preskúmanie [...] **výkonnosti“ v ktorom sa stanovujú spoločné zásady a postupy.** V tomto rámci sa zohľadnia najmä zásady vymedzené v článku 2 bode 3 [...] a článku 42 ods. 3, ako aj prevádzkové [...] **priority** stanovené v [článku [...] **19** nového nariadenia o TEN-T [...] ] **a vykonávacie akty prijaté podľa článku 15 ods. 6 smernice 2012/34/EÚ. Manažéri infraštruktúry sa usilujú dodržiavať tieto spoločné zásady a postupy. V podmienkach používania siete vysvetlia dôvod akejkoľvek odchýlky od spoločných zásad a postupov stanovených v európskom rámci pre preskúmanie výkonnosti.**

- 1a. Sieť ENIM do 18 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia predloží sieť ENRRB návrh európskeho rámca pre preskúmanie výkonnosti. Sieť ENRRB predloží sieť ENIM odporúčanie o európskom rámci pre preskúmanie výkonnosti do štyroch mesiacov od doručenia návrhu vypracovaného sieťou ENIM. Sieť ENIM toto odporúčanie v čo najväčšej miere zohľadní pri prijímaní európskeho rámca pre preskúmanie výkonnosti.**
2. Európsky rámec musí zahŕňať **aspoň** oblasti výkonnosti stanovené v prílohe VII. Musí zahŕňať najmä:
- a) zoznam prioritných otázok výkonnosti, ktoré sa majú riešiť v oblastiach výkonnosti stanovených v prílohe VII;
  - b) ukazovatele výkonnosti, ktoré umožňujú monitorovanie pokroku v otázkach výkonnosti, vrátane metodiky a požiadaviek na údaje na účely výpočtu takýchto ukazovateľov;
  - c) kritériá a postupy na vymedzenie výkonnostných cieľov na úrovni manažérov infraštruktúry;
  - d) postupy na monitorovanie a preskúmanie prvkov uvedených v písmenách a) až c), ako aj vykonávanie nápravných opatrení a dosahovanie výkonnostných cieľov [...].
3. Sieť ENIM na základe odseku 2 písm. d) pravidelne preskúmava európsky rámec pre preskúmanie výkonnosti a [...] jeho vykonávanie **manažérmi infraštruktúry** a [...] vo **vhodných prípadoch** [...] rámec **aktualizuje**. **Sieť ENIM pri aktualizácii európskeho rámca pre preskúmanie výkonnosti predloží sieť ENRRB návrh na účely vypracovania odporúčania.**
4. [...]

5. Komisia môže prijať vykonávacie akty, v ktorých stanoví podrobné pravidlá týkajúce sa prvkov uvedených v odseku 2 písm. b) až d), v súlade s postupom [...] **preskúmania** uvedeným v článku 72 ods. [...] **3.** Komisia **pri príprave návrhov vykonávacích aktov** zohľadní prácu, ktorú vykonala sieť ENIM v súlade s odsekom 3 [...], **ako aj samostatný oddiel európskej správy** o preskúmaní výkonnosti **uvedenej v článku 51 ods. 2.**

## Článok 51

### Európska správa o preskúmaní výkonnosti

1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 15 smernice 2012/34/EÚ a [...] <sup>23</sup> **vykonávacie akty prijaté na jeho základe**, sieť ENIM vypracuje a uverejní do [...] **30** mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] európsku správu o preskúmaní výkonnosti na základe európskeho rámca pre preskúmanie výkonnosti uvedeného v článku 50 tohto nariadenia. **Sieť ENIM** každý rok **pripraví** a uverejní [...] **aktualizáciu správy**.
2. [...] **Sieť ENRRB** vypracuje samostatný oddiel správy, v ktorom uvedie svoje posúdenie výkonnosti služieb železničnej infraštruktúry a služieb železničnej dopravy, odporúčania k otázkam výkonnosti, ktoré sa majú prioritne riešiť, a odporúčania k opatreniam na zvýšenie výkonnosti. **Sieť ENIM zahrnie tento oddiel do správy uvedenej v odseku 1.**
3. **Európska** správa o preskúmaní výkonnosti musí zahŕňať aspoň trate v európskych dopravných koridoroch [...] uvedených v nariadení [nové nariadenie o TEN-T] a musí obsahovať informácie [...] **uvedené v** [článku [...] **54** ods. 3 písm. g)] [...] **[nového nariadenia o TEN-T]**. Uvedené informácie musia byť dostatočne podrobné z hľadiska územnej pôsobnosti a [...] vzťahovať sa na dostatočne dlhé obdobie, aby umožnili zmysluplné výklady.

---

<sup>23</sup> [...]

4. **Európska** správa o preskúmaní výkonnosti musí obsahovať osobitný oddiel o výkonnosti koordinácie medzi manažérmi infraštruktúry v súlade s článkom 53 a o konzultačnom mechanizme uvedenom v článku 54 tohto nariadenia.

*Článok 52 [...]*

[...]

# KAPITOLA V

## EURÓPSKA SIĚŤ PRE KOORDINÁCIU

### Článok 53

#### Koordinácia medzi manažérmi infraštruktúry

1. Ak sa odkazuje na tento článok, manažéri infraštruktúry koordinujú svoju činnosť navzájom a s ostatnými príslušnými zainteresovanými stranami **aspoň**, pokiaľ ide o povinnosti a úlohy, ktoré im boli zverené v tomto nariadení.
  2. [...]
- 2.** Manažéri infraštruktúry najmä:
- a) vytvárajú organizačné štruktúry, postupy a nástroje, podľa potreby aj digitálne nástroje uvedené v článku 62;
  - b) koordinujú na najvhodnejšej geografickej úrovni **vrátane na úrovni európskych dopravných koridorov** so subjektmi, ktoré majú najlepšie predpoklady na dosiahnutie účinných a efektívnych výsledkov v súlade so zásadou subsidiarity;
  - c) spolupracujú s ostatnými manažérmi infraštruktúry prostredníctvom určených kontaktných miest uvedených v článku 60;
  - d) podľa potreby zapájajú sieť ENIM alebo koordinátora siete v záležitostiach, ktoré majú význam pre Úniu [...];
  - e) vymenúvajú vedúci subjekt, ktorý podáva správy sieti ENIM a zodpovedá za organizovanie konzultačných činností [...], keď sa do koordinačných činností zapája viacero aktérov;

- f) postupujú sieti ENIM prípady, v ktorých nie je možné dosiahnuť dohodnuté výsledky;
- g) preskúmavajú vykonávanie koordinačných činností v súlade s kapitolou IV.

**Koordinácia medzi manažermi infraštruktúry sa môže realizovať na viac ako jednej úrovni, najmä v záležitostiach, ktoré si vyžadujú koordináciu na úrovni Únie, ako aj v špecifickejšej územnej pôsobnosti.**

**Ak sú sieť ENIM alebo koordinátor siete zapojení do koordinácie medzi manažermi infraštruktúry, zabezpečia, aby sa náležite zohľadnili cezhraničné aspekty.**

3. [...]

4. [...]

5. [...]

### **Článok 53a**

#### **Koordinácia medzi členskými štátmi**

- 1. Ak sa odkazuje na tento článok alebo na účely podpory cezhraničnej dopravy riešením otázok týkajúcich sa kapacity, členské štáty sa navzájom skoordingujú. V prípade potreby vymedzia najmä postupy a harmonogram ich koordinácie.**

## 2. Členské štáty na účely odseku 1 najmä:

- a) koordinujú svoju činnosť na najvhodnejšej geografickej úrovni a v čo najväčšej možnej miere na existujúcich fórach s cieľom dosiahnuť účinné a efektívne výsledky v súlade so zásadou subsidiarity, najmä na úrovni európskych dopravných koridorov;
- b) podľa potreby zapoja európskych koordinátorov, a to najmä pri dosahovaní pokroku pri prevádzkových prioritách stanovených v článku 19 [nového nariadenia o TEN-T];
- c) vyzývajú Európsku komisiu v záležitostiach, v ktorých sa vyžaduje koordinácia na úrovni Únie alebo ak je to inak relevantné.

### *Článok 54*

#### **Konzultačný mechanizmus pre európske a cezhraničné záležitosti**

- 0. Manažéri infraštruktúry [...] [...] zabezpečia vhodné a pravidelné konzultácie zainteresovaných strán v európskych a cezhraničných záležitostiach. Na tento účel zohľadnia usmernenia vypracované sieťou ENIM uvedené v odseku 1.
- 1. Sieť ENIM vypracuje, prijme a implementuje usmernenia na účely zabezpečenia vhodných a pravidelných konzultácií so zainteresovanými stranami v európskych a cezhraničných záležitostiach a zahrnie ich do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6, európskeho rámca pre cezhraničnú koordináciu riadenia dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia uvedeného v článku 44 a európskeho rámca pre preskúmanie výkonnosti uvedeného v článku 50. [...] Uvedené usmernenia sa vypracujú a implementujú s podporou koordinátora siete a so zapojením [...] kontaktných miest [...] určených manažermi infraštruktúry podľa článku 60.
- 2. Ak sieť ENIM prijme stanovisko alebo odporúčanie, ktoré bude mať pravdepodobne podstatný vplyv na [...] žiadateľov, iné subjekty zainteresované na prevádzke a zainteresované strany, uverejní návrh na konzultáciu s dotknutými stranami. Dotknutým stranám sa poskytnú [...] aspoň dva týždne na poskytnutie spätnej väzby k návrhu [...] stanoviska alebo odporúčania. V prípade potreby sa zapoja orgány členských štátov.

3. Sieť ENIM zohľadní **pri príprave usmernení uvedených v odseku 1 a** pri prijímaní konečného stanoviska alebo odporúčania **uvedeného v odseku 2** spätnú väzbu, ktorú poskytnú dotknuté strany v súlade s odsekom 2. Ak sieť ENIM nezohľadní významné prvky poskytnutej spätnej väzby, uvedie na **to** dôvody [...].

## Článok 55

### Organizácia Európskej siete manažérov infraštruktúry

1. Na účely tohto nariadenia je Európska sieť manažérov infraštruktúry (**ENIM**) uvedená v článku 7f smernice 2012/34/EÚ organizovaná v súlade s týmto [...] **článkom**.
  2. Všetci manažéri [...] infraštruktúry zodpovední za trate, ktoré sú súčasťou základnej a rozšírenej základnej siete TEN-T [...] sú členmi siete ENIM. Vymenúvajú zástupcu a jeho náhradníka.
  3. [...] Manažéri **infraštruktúry**, ktorí [...] **nie sú zodpovední za [...] trate uvedené** v odseku 2, a **preto nie sú členmi siete ENIM** sa môžu [...] zúčastňovať na rokovaní siete ENIM [...] **bez hlasovacích práv. Môžu predkladať vyhlásenia na zváženie siete ENIM.**
- 3a. Manažéri infraštruktúry zodpovední za trate, ktoré sú súčasťou základnej a rozšírenej základnej siete TEN-T štátov, ktoré sú členmi Európskeho združenia voľného obchodu (EZVO) a juhovýchodoeurópskych zmluvných strán Zmluvy o založení Dopravného spoločenstva podpísanej Úniou v súlade s rozhodnutím Rady (EÚ) 2017/1937, majú právo stať sa členmi siete ENIM bez hlasovacích práv za predpokladu, že tieto štáty alebo zmluvné strany uplatňujú toto nariadenie podľa medzinárodnej dohody uzavretej s Úniou a v súlade s podmienkami stanovenými v takejto dohode.**

**Sieť ENIM uzavrie pracovné dojednania, v ktorých sa vymedzia podrobnosti účasti dotknutých manažérov infraštruktúry.**

**3b. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 3a, môže sieť ENIM ad hoc pozvať manažérov infraštruktúry z tretích krajín, aby sa zúčastnili na jej zasadnutiach ako pozorovatelia bez hlasovacích práv.**

**3c. Manažéri infraštruktúry poskytnú sieti ENIM zdroje potrebné na plnenie jej úloh.**

4. Sieť ENIM [...] **po konzultácii** s Komisiou [...] prijme a uverejní svoj rokovací poriadok. Svoje činnosti organizuje v súlade s **týmto** rokovacím poriadkom.
5. Sieť ENIM prijíma rozhodnutia [...] **dvojtretinovou** väčšinou **svojich členov**, pokiaľ nie je v rokovacom poriadku stanovené inak. Všetci členovia z jedného členského štátu majú spolu jeden hlas. V prípade neprítomnosti [...] **členského zástupcu** je oprávnený uplatňovať jeho hlasovacie právo náhradník.
6. Sieť ENIM zasadá v pravidelných intervaloch. **V súlade s postupom hlasovania uvedeným v odseku 5** si volí [...] spomedzi svojich členov predsedu [...].
7. Komisia je členom siete ENIM bez hlasovacieho práva. Podporuje činnosť siete ENIM a uľahčuje koordináciu **medzi členmi siete ENIM**.
8. Sieť ENIM určí svoj pracovný program. Pracovný program sa vzťahuje aspoň na obdobie dvoch rokov a **najviac na päť rokov**. Sieť ENIM konzultuje návrh pracovného programu [...] **podľa usmernení** uvedených v článku 54 so žiadateľmi a inými subjektmi zainteresovanými na prevádzke [...], **ako aj** s Európskou komisiou, Železničnou agentúrou Európskej únie, [...] spoločným podnikom pre európske železnice a prípadne s ďalšími zainteresovanými stranami.

## Článok 56

### Zodpovednosti siete ENIM

1. Okrem úloh stanovených v článku 7f smernice 2012/34/EÚ je sieť ENIM zodpovedná za všetky úlohy, ktoré jej boli pridelené v tomto nariadení. **Tieto úlohy nemožno delegovať.** Jej úlohy sú najmä:
- a) prijať európsky rámec pre riadenie kapacity uvedený v článku 6;
  - b) prijať európsky rámec pre koordináciu **riadenia cezhraničnej** dopravy, **riadenia narušení** a krízového riadenia uvedený v článku 44;
  - c) prijať európsky rámec pre preskúmanie výkonnosti uvedený v článku 50;
  - ca) prijať spoločnú štruktúru podmienok používania siete a spoločný harmonogram konzultácií, ako sa uvádza v článku 61;**
  - d) prijímať stanoviská a odporúčania pre manažerov infraštruktúry v súlade s ustanoveniami tohto nariadenia a z vlastnej iniciatívy;
- e)[...][...]
- f) **s pomocou koordinátora siete organizovať** koordináciu medzi manažermi infraštruktúry v súlade s článkom 53.

~~2.~~ [...]

**Sieť ENIM nemá žiadne právomoci v oblasti tvorby politik ani regulačné právomoci.**

**1a. Sieť ENIM zriadi pracovné skupiny na zabezpečenie koordinácie medzi manažermi infraštruktúry a inými subjektmi zainteresovanými na prevádzke vrátane železničných podnikov, prevádzkovateľov servisných zariadení a prevádzkovateľov intermodálnej dopravy a konzultácie s týmito subjektmi zainteresovanými na prevádzke. Členovia pracovných skupín môžu vydať stanovisko ku každému návrhu siete ENIM, ktorý má vplyv na subjekty zainteresované na prevádzke. Môžu tiež vydávať stanoviská z vlastného podnetu určené pre sieť ENIM.**

## Článok 57

### Transparentnosť

1. Sieť ENIM zabezpečí, aby jej členstvo, [...] **fungovanie** a všetky relevantné informácie o jej práci boli sprístupnené verejnosti na jej webovom sídle. Uvedie aj kontaktné údaje špecializovaných koordinačných skupín zriadených manažermi infraštruktúry a odkazy na koordinačné nástroje a postupy v súlade s článkom 53.
2. Sieť ENIM prizve [...] európskych koordinátorov a v prípade potreby zástupcov členských štátov na svoje zasadnutia, aby s nimi prediskutovala otázky týkajúce sa rozvoja železničnej infraštruktúry a zabezpečila spoluprácu s európskymi koordinátormi, ako sa uvádza v [novom nariadení o TEN-T].

## Článok 58

### Koordinátor siete

1. [...] **Sieť ENIM** vymenuje do [12 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] nestranný a spôsobilý subjekt, ktorý bude plniť funkcie uvedené v článku 59. Takýto subjekt [...] **sa určí** za koordinátora siete.

#### **Členovia ENIM poskytnú koordinátorovi siete zdroje potrebné na plnenie jeho úloh.**

[...] **Členovia ENIM sa** pred vymenovaním koordinátora siete [...] **radia** s Komisiu [...], pokiaľ ide o určený subjekt a tieto aspekty:

- a) podmienky vymenovania koordinátora siete;
- b) podmienky zrušenia vymenovania a **vymenovania nového koordinátora**;
- c) postup pravidelného monitorovania jeho práce a posudzovania toho, či účinne plnil svoje úlohy;

d) akékoľvek ďalšie prevádzkové povinnosti a úlohy koordinátora siete.

**Aspekty, na ktoré sa vzťahujú písmená a) až c) tohto odseku, sa riadia rokovacím poriadkom ENIM prijatým podľa článku 55. Prevádzkové povinnosti a úlohy koordinátora siete uvedené v písmene d) tohto odseku sa vymedzia v akte, ktorým sieť ENIM vymenuje koordinátora siete.**

2. Koordinátor siete vykonáva svoje úlohy nestranným, **transparentným** a nákladovo efektívnym spôsobom [...]. Na tento účel predloží sieti ENIM svoj ročný pracovný program v súvislosti s úlohami stanovenými v tomto nariadení, ako aj výročnú správu o vykonávaní pracovného programu. **Sieť ENIM schvaľuje ročný pracovný program a výročnú správu pred ich prijatím.**

### Článok 59

#### Úlohy a povinnosti koordinátora siete

Koordinátor siete vykonáva na podporu siete ENIM tieto úlohy:

- a) plní úlohu sekretariátu a pripravuje zasadnutia, dokumenty, rozhodnutia a stanoviská [...] **osobitne tým, že prispieva** k vypracovaniu európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6, európskeho rámca pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia uvedeného v článku 44 a európskeho rámca pre preskúmanie výkonnosti uvedeného v článku 50;
- c) prispieva k prevádzkovej koordinácii medzi manažermi infraštruktúry v súlade s článkom 53;
- d) identifikuje pravidlá, postupy a nástroje v rámci rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia a prijaté na vnútroštátnej úrovni alebo na úrovni manažéra infraštruktúry, ktoré vytvárajú prekážky pre služby viacsieťovej železničnej dopravy, ako sa stanovuje v tomto nariadení, a **navrhuje sieti ENIM metódy na uľahčenie cezhraničnej železničnej dopravy;**

- da) prispieva ku koordinácii medzi manažermi infraštruktúry, pokiaľ ide o strategické plánovanie kapacity podľa článku 14, tým, že vypracúva konkrétne návrhy cestovných poriadkov, ktoré uľahčujú konkurencieschopné viacsiet'ové diaľkové vlakové trasy;**
- e) plní úlohu kontaktného miesta v mene manažérov infraštruktúry [...] na **poskytovanie informácií**, najmä [...] v súvislosti s incidentmi v železničnej doprave a dočasnými obmedzeniami kapacity;
- f) plní úlohu prvého kontaktného miesta, [...] poskytuje manažérom infraštruktúry a iným subjektom zainteresovaným na prevádzke kontaktné informácie o relevantných aktéroch.
- g) [...]

#### Článok 60

##### Kontaktné miesta pre koordináciu manažérov infraštruktúry

1. Manažéri infraštruktúry určia kontaktné miesta s cieľom zabezpečiť koordináciu medzi manažermi infraštruktúry v súlade s článkom 53. Kontaktné miesta plnia funkciu ústredného rozhrania medzi organizáciou manažéra infraštruktúry a ostatnými subjektmi zapojenými do koordinačných činností.
- 1a. V každom európskom dopravnom koridore môžu manažéri infraštruktúry, ktorí riadia časť infraštruktúry takéhoto európskeho dopravného koridoru určiť jednotné kontaktné miesto, ktoré bude pôsobiť ako centrálné rozhranie medzi nimi a ostatnými subjektmi zapojenými do koordinačných činností v súlade s článkom 53 ods. 2 písm. a).**
- 1b. Určené jednotné kontaktné miesto uvedené v odseku 1a pôsobí ako kontaktné miesto pre žiadateľov a iné subjekty zainteresované na prevádzke na spustenie alebo zmenu cezhraničnej železničnej dopravy alebo na organizovanie podpory ad hoc činností, najmä na riešenie krízových situácií uvedených v článku 47.**

**1c. Určené jednotné kontaktné miesto uvedené v odseku 1a monitoruje pridelovanie viacsiet'ových žiadostí na železničných tratiach, ktoré sú súčasťou európskych dopravných koridorov, až do konca ročného cestovného poriadku.**

2. Manažéri infraštruktúry bezodkladne informujú sieť ENIM o akýchkoľvek zmenách v kontaktných miestach, ktoré sa majú zahrnúť do publikácií uvedených v článku 57 ods. 1 ([...]).

*Článok 61*

**Spoločná štruktúra, obsah a harmonogram podmienok používania siete**

1. Sieť ENIM vypracuje a prijme spoločnú štruktúru podmienok používania siete uvedených v článku 27 smernice 2012/34/EÚ, v ktorej sa zohľadnia informácie uvedené v prílohe IV k uvedenej smernici, prílohe IV k tomuto nariadeniu, a spoločný harmonogram pre konzultácie o návrhu podmienok používania siete so zainteresovanými stranami. Manažéri infraštruktúry pri vypracúvaní podmienok používania siete v čo najväčšej miere zohľadnia túto štruktúru a harmonogram.
2. Manažér infraštruktúry pri vypracúvaní podmienok používania siete uvedených v článku 27 smernice 2012/34/EÚ v čo najväčšej miere zohľadní európsky rámec pre riadenie kapacity **uvedený v článku 6 tohto nariadenia**, európsky rámec pre cezhraničnú koordináciu riadenia dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia **uvedený v článku 44 tohto nariadenia** a európsky rámec pre preskúmanie výkonnosti uvedený v **článku 50 tohto nariadenia**.
3. [...] **Manažéri infraštruktúry** [...] **vysvetlia** v podmienkach používania siete **dôvod odchýlky od spoločnej štruktúry uvedenej v odseku 1 a európskych rámcov uvedených v odseku 2 a informujú o týchto dôvodoch** príslušný regulačný orgán a sieť ENIM.

*Článok 62*

**Digitalizácia riadenia kapacity a dopravy**

1. Manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby sa procesy riadenia kapacity a dopravy v rámci pôsobnosti tohto nariadenia vykonávali prostredníctvom digitálnych nástrojov a digitálnych služieb.

**Nástroje na riadenie kapacity musia byť v súlade s požiadavkami týkajúcimi sa postupov plánovania a pridelovania kapacity stanovenými v kapitole II tohto nariadenia a s požiadavkami vymedzenými v smernici (EÚ) 2016/797 a delegovaných a vykonávacích aktoch prijatých na jej základe. Manažéri infraštruktúry môžu naďalej používať nástroje na riadenie kapacity existujúce pred dátumom uplatňovania uvedeným v článku 77 ods. 2 písm. d) pod podmienkou, že tieto nástroje umožňujú manažérom infraštruktúry spĺňať uvedené požiadavky.**

2. Použité digitálne nástroje a poskytnuté digitálne služby:

- a) [...] **zabezpečujú efektívny** výkon a kvalitu služieb, ktoré manažéri infraštruktúry [...] **poskytnú** žiadateľom, vrátane ich úplnej interoperability;
- b) [...] **zabezpečujú** transparentnosť riadenia železničnej kapacity a riadenia dopravy vo všetkých fázach **vrátane prostredníctvom riešení v reálnom čase, ktoré sa zavádzajú postupne**;
- c) znižujú administratívne zaťaženie žiadateľov tým, že každú informáciu požadujú iba raz a poskytujú informácie alebo údaje na jednom mieste, aj v prípade cezhraničných služieb [...];
- d) zabezpečujú zosúladenie údajov s registrom infraštruktúry uvedenom v článku 49 smernice (EÚ) 2016/797.**

- 3- [...]

4. Manažéri infraštruktúry prispievajú k práci spoločného podniku pre európske železnice v otázkach, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia. Sieť ENIM a manažéri infraštruktúry [...] preto [...] **zabezpečujú** primerané zastúpenie v riadiacej skupine pre systémový pilier uvedenej v článku 96 nariadenia (EÚ) 2021/2085 a v skupine na zavádzanie uvedenej v článku 97 uvedeného nariadenia.
5. Manažéri infraštruktúry, [...] žiadatelia a prípadne prevádzkovatelia [...] servisných zariadení si vymieňajú digitálne informácie týkajúce sa riadenia kapacity a riadenia dopravy cez digitálne nástroje a digitálne služby, ktoré sú založené na harmonizovanej architektúre a používajú štandardizované rozhrania alebo spoločné systémy v súlade so smernicou (EÚ) 2016/797 a špecifikáciami [...] prijatými [...] na **jej základe**.

V prípade služieb viacsieťovej železničnej dopravy alebo **cezhraničných služieb** manažéri infraštruktúry poskytujú digitálne služby a digitálne informácie cez rozhranie alebo spoločné systémy, ktoré boli vyvinuté a zavedené v koordinácii so sieťou ENIM [...] **najmä na riadenie pridelovania kapacity**.

**5a. Do 16 mesiacov od dátumu začatia uplatňovania uvedeného v článku 77 ods. 2 písm. d) poskytnie sieť ENIM usmernenia o funkčných a technických požiadavkách na výmenu informácií podľa odseku 5 medzi manažérmi infraštruktúry, žiadateľmi a prípadne prevádzkovateľmi servisných zariadení, pričom zohľadní prácu spoločného podniku pre európske železnice.**

# KAPITOLA VI REGULAČNÝ DOHĽAD NAD RIADENÍM KAPACITY A DOPRAVY

## ODDIEL 1

### Regulačné orgány

#### Článok 63

##### Zodpovednosti regulačných orgánov

1. **Členské štáty zabezpečia, aby sa** funkcie a právomoci stanovené v článku 56 smernice 2012/34/EÚ [...] **vykonávali** aj v súvislosti so záležitosťami, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie. Regulačný orgán predovšetkým monitoruje činnosti manažérov infraštruktúry, ako sa stanovuje v kapitolách II až V **tohto nariadenia**, a z vlastnej iniciatívy overuje dodržiavanie tohto nariadenia s cieľom zabrániť diskriminácii žiadateľov.
2. [...] Žiadateľ, národný, regionálny alebo miestny orgán zodpovedný za [...] **služby železničnej dopravy** má právo odvolať sa na regulačný orgán [...] **podľa postupu stanoveného v článku 56** smernice 2012/34/EÚ, ak sa domnieva, že s ním manažér infraštruktúry zaobchádzal nespravodlivo, diskriminačne alebo ho akýmkoľvek iným spôsobom poškodil pri vykonávaní činností stanovených v kapitolách II, III, IV a V tohto nariadenia.

## **ODDIEL 2**

### **Európska sieť železničných regulačných orgánov**

#### *Článok 64*

#### **Spolupráca regulačných orgánov v rámci Európskej siete železničných regulačných orgánov (ENRRB)**

1. Na účely plnenia svojich povinností podľa tohto nariadenia regulačné orgány spolupracujú v rámci siete ENRRB [...] **zriadenej článkom** 57 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ, a to aj prostredníctvom spoločných konzultácií a vyšetrovaní, prijímaním stanovísk alebo odporúčaní alebo v rámci iných relevantných činností. Regulačné orgány poskytnú sieti ENRRB všetky požadované informácie v **súlade s odsekom 6**.

Keď sieť ENRRB koná v rámci rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, má úlohy a povinnosti a organizuje svoju prácu tak, ako sa vymedzuje v oddiele 2 tejto kapitoly.

2. V prípade sťažnosti alebo vyšetrovania z vlastného podnetu alebo vo veci, ktorá patrí do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia a má vplyv na prístup k železničným sieťam alebo ich využívanie vo viac ako jednom členskom štáte, regulačný orgán informuje sieť ENRRB a Komisiu o sťažnosti alebo vyšetrovaní.
3. Regulačný orgán môže postúpiť akúkoľvek relevantnú záležitosť, sťažnosť alebo vyšetrovanie sieti ENRRB na výmenu názorov alebo na prijatie stanoviska či odporúčania.
4. Pri prijímaní rozhodnutí o záležitostiach, **ktoré ovplyvňujú cezhraničnú železničnú dopravu** [...], dotknuté regulačné orgány spolupracujú na príprave svojich príslušných rozhodnutí pod koordináciou siete ENRRB s cieľom vyriešiť danú záležitosť. Dotknuté regulačné orgány na tento účel vykonávajú svoje funkcie v súlade s odsekom 1 tohto článku a článkom 56 smernice 2012/34/EÚ. Zohľadnia všetky relevantné stanoviská a odporúčania prijaté zo strany ENRRB a poskytnú tieto rozhodnutia ENRRB.

**4a. Ak spolupráca uvedená v odseku 4 vedie k rozdielnym rozhodnutiam dotknutých regulačných orgánov, poskytnú siete ENRRB vysvetlenie, v ktorom uvedú rozdiely.**

5. Keď regulačný orgán prijme rozhodnutie, ktoré sa odchyľuje od akéhokoľvek príslušného stanoviska alebo odporúčania ENRRB, alebo ak odmietne prijať rozhodnutie, poskytne ENRRB vysvetlenie, v ktorom uvedie rozdiely a zdôvodní, prečo sa neriadi stanoviskami alebo odporúčaniami ENRRB.
6. Regulačné orgány, s ktorými ENRRB konzultuje, odpovedajú v lehotách stanovených ENRRB a na žiadosť ENRRB poskytnú všetky informácie, ktoré majú právo požadovať podľa svojho vnútroštátneho práva. Tieto informácie sa môžu použiť len na účely činností vykonávaných regulačnými orgánmi v súlade s týmto nariadením.
7. Manažéri infraštruktúry bezodkladne poskytnú všetky informácie potrebné na účel vybavovania sťažnosti alebo vyšetrovania podľa tohto článku a požadované regulačným orgánom členského štátu, v ktorom sídli manažér infraštruktúry. Regulačné orgány majú právo požiadať sieť ENIM o informácie o vyšetrovaniach v rámci svojich právomocí. Regulačné orgány sú oprávnené poskytnúť takéto informácie ENRRB.
8. Železničné regulačné orgány poskytnú potrebné zdroje na fungovanie ENRRB.

## Článok 14a

### Organizácia a štruktúra Európskej siete železničných regulačných orgánov (ENRRB)

Na účely tohto nariadenia ENRRB tvorí:

a) rada regulačných orgánov („rada“);

b) sekretariát.

Regulačné orgány zabezpečujú fungovanie sekretariátu.

## ~~ODDIEL 2~~[...]

[...]

### *Článok 65*

#### **Úlohy a povinnosti siete ENRRB**

1. ENRRB má okrem svojich úloh podľa smernice 2012/34/EÚ aj úlohy a povinnosti stanovené v tomto nariadení. **Sieť ENRRB zverejní všetky stanoviská a odporúčania, ktoré prijala. Sieť ENRRB nemá žiadne právomoci v oblasti tvorby politik ani regulačné právomoci.**
2. ENRRB v **relevantných prípadoch** koordinuje všetky činnosti spolupráce železničných regulačných orgánov, ako sa uvádza v článku 64, a podporuje zosúladenie rozhodnutí regulačných orgánov v súvislosti s **cezhraničnou** železničnou dopravou.
- 3- [...] **4.Žiadatelia môžu informovať** ENRRB [...]

4- [...] [...] o **otázkach, ktoré patria** do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia alebo ktoré [...] **môžu ovplyvňovať** prístup k železničnej infraštruktúre alebo jej využívanie vo viac ako jednom členskom štáte. Keď sieť ENRRB dostane [...] takéto **informácie**, bezodkladne ich postúpi príslušnému regulačnému orgánu alebo orgánom.

**Sieť ENRRB môže rozhodnúť o prijatí stanoviska alebo odporúčania k takýmto otázkam.** Sieť ENRRB v takýchto prípadoch okamžite informuje dotknuté [...] regulačné orgány o **takomto** [...] zámere.

5-[...] Sieť ENRRB predloží svoje stanovisko alebo odporúčanie dotknutým [...] regulačným orgánom do [...] **štyroch týždňov** od prijatia všetkých relevantných informácií týkajúcich sa [...] **danej veci**. ENRRB môže toto obdobie v mimoriadne zložitých otázkach predĺžiť.

6. Sieť ENRRB vypracuje spoločné zásady a postupy [...] **prijímania rozhodnutí regulačnými orgánmi**, na ktoré sú [...] **tieto** orgány oprávnené podľa tohto nariadenia.

**7. Sieť ENRRB poskytuje odporúčania k európskemu rámcu pre riadenie kapacity uvedenému v článku 6, európskemu rámcu pre cezhraničnú koordináciu riadenia dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia uvedenému v článku 44 a európskemu rámcu pre preskúmanie výkonnosti uvedenému v článku 50 predtým, ako ich sieť ENIM prijme.**

**8. Sieť ENRRB vypracuje samostatný oddiel európskej správy o preskúmaní výkonnosti uvedenej v článku 51, v ktorom poskytne svoje posúdenie výkonnosti služieb železničnej infraštruktúry a služieb železničnej dopravy a odporúčania k nim. Radí Komisii európskym koordinátorom v záležitostiach týkajúcich sa výkonnosti služieb železničnej infraštruktúry a služieb železničnej dopravy.**

**9. Sieť ENRRB poskytuje Komisii svoje stanoviská alebo odporúčania k akýmkoľvek nedostatkom koordinačného procesu uvedeného v článku 14 a, na žiadosť Komisie, k núdzovým opatreniam prijatým členskými štátmi, ktoré majú významný vplyv na cezhraničnú dopravu, ako sa uvádza v článku 47 ods. 5.**

**10. Sieť ENRRB predloží svoje stanovisko alebo odporúčanie sieti ENIM k usmerneniam vypracovaným sieťou ENIM k vymedzeniu podmienok, ktoré vedú k pokutám, ako sa uvádza v článku 40 ods. 3.**

*Článok 66 [...]*

[...]

*Článok 67*

**Zloženie a organizácia rady [...]**

1. [...] Členmi **rady sú** regulačné orgány [...] z každého členského štátu, v ktorom sa používa železničná sieť [...].

[...] **Vymenúvajú do rady zástupcu a jeho náhradníka.**

**Zástupcami** sú vedúci regulačného orgánu alebo zástupca vedúceho regulačného orgánu uvedeného v článku 55 smernice 2012/34/EÚ. Náhradník sa vymenúva [...] spomedzi správnej rady alebo riadiaceho grémia regulačného orgánu, a ak to nie je možné, spomedzi jeho zamestnancov.

3. Členovia rady [...] konajú nezávisle a objektívne v záujme Únie bez ohľadu na osobitné vnútroštátne alebo osobné záujmy. Nesmú žiadať ani prijímať pokyny od žiadnej vlády, inštitúcie, osoby ani od žiadneho orgánu.

4. Sekretariát ENRRB zverejňuje aktualizovaný zoznam **zástupcov** členov rady a ich náhradníkov spolu s ich vyhláseniami o záujmoch.
5. **Rada po porade s Komisiou prijme a uverejní svoj rokovací poriadok. V rokovacom poriadku sa môžu stanoviť podrobnejšie pravidlá hlasovania, najmä postup hlasovania o naliehavých záležitostiach.**
6. **Rada prijíma rozhodnutia dvojtretinovou väčšinou svojich členov, pokiaľ nie je v rokovacom poriadku stanovené inak. Každý člen má jeden hlas. V prípade neprítomnosti členského zástupcu je oprávnený uplatňovať jeho hlasovacie právo náhradník.**
7. **Komisia je členom rady bez hlasovacieho práva. Koordinuje a podporuje prácu rady a vo vhodných prípadoch jej poskytuje odporúčania.**
8. **Sekretariát poskytuje služby potrebné pre organizáciu zasadnutí rady a jej prácu.**
9. **V súlade s rokovacím poriadkom rady môže rada rozhodnúť o zriadení pracovných skupín na organizáciu práce siete ENRRB v konkrétnych témach súvisiacich s vykonávaním tohto nariadenia, najmä v záležitostiach týkajúcich sa výkonu služieb železničnej infraštruktúry.**  
**Pracovné skupiny sú otvorené účasti odborníkov zo železničných regulačných orgánov a Komisie. Odborníci zo subjektov zainteresovaných na prevádzke a z iných verejných alebo súkromných orgánov môžu byť prizvaní, aby sa zapojili do týchto pracovných skupín ad hoc.**

#### Článok 68

#### Poslanie a úlohy rady

1. Rada vykonáva všetky úlohy ENRRB stanovené v tomto nariadení.
2. Rada predovšetkým:

- a) prijíma v **súlade s procesnými pravidlami ustanovenými alebo uvedenými v článku 67** stanoviská alebo odporúčania **siete ENRRB** k sťažnostiam alebo vyšetrovaniam [...], ktoré im **zaslali** [...] regulačný orgán alebo orgány [...] **podľa článku [...] 64 ods. 3;**
- b) vypracúva a prijíma výročnú správu o činnosti ENRRB;
- c) zriaďuje pracovné skupiny a vymenúva ich predsedov.

*Článok 69 [...]*

*[...]*

*Článok 70 [...]*

*[...]*

# KAPITOLA VII

## ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

### Článok 71

#### Vykonávanie delegovania právomoci

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 10 ods. 8, článku 11 ods. 2, článku 21 ods. 9, článku 38 ods. 3, **článku 39 ods. 9 [...] a článku [...] 48 ods. 3** sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov [od 1. januára [...] **2029**]. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.
- 3. Delegovanie právomocí uvedené v článku 10 ods. 8, článku 11 ods. 2, článku 21 ods. 9, článku 38 ods. 3, článku 39 ods. 9 a článku 48 ods. 3 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.**

- 4. Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s expertmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva.**
- 5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po jeho prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.**
- 6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 10 ods. 8, článku 11 ods. 2, článku 21 ods. 9, článku 38 ods. 3, článku 39 ods. 9 a článku 48 ods. 3 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.**

## Článok 72

### Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor uvedený v článku 62 smernice 2012/34/EÚ. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
- 2[...]**3**. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok [...] **5** nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
- 3.[...] [...] Ak [...] **výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a** uplatňuje sa článok 5 **ods. 4 tretí pododsek** nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

## Článok 73

### Podávanie správ a preskúmanie

Komisia [...] do [**10 rokov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia**] vyhodnotí vplyv tohto nariadenia na železničný sektor a predloží Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov správu o jeho vykonávaní.

V správe sa vyhodnotia najmä tieto aspekty:

- a) vplyv tohto nariadenia na výkonnosť služieb železničnej infraštruktúry;
- b) vplyv tohto nariadenia na rozvoj služieb železničnej **dopravy**, najmä medzinárodných služieb, služieb diaľkovej a nákladnej dopravy;
- ba) finančné a administratívne vplyvy tohto nariadenia na manažérov infraštruktúry a iné subjekty zainteresované na prevádzke, regulačné orgány a orgány členských štátov;**

- c) práca [...] siete **ENIM**, koordinátora siete [...] a [...] siete **ENRRB** vo všeobecnosti a vo vzťahu k vypracovaniu, prijímaniu a vykonávaniu spoločných kritérií, metodík a postupov;
- d) [...] **efektívnosť** koordinačných mechanizmov [...] v európskom [...] **rámci pre riadenie kapacity** uvedenom v [...] **článku 6, európskom rámci pre cezhraničnú koordináciu riadenia dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia uvedenom v článku 44** [...] a v **európskom rámci pre preskúmanie výkonnosti uvedenom v článku 50**;

[...]

- e) fungovanie sociálno-ekonomických, prevádzkových a environmentálnych kritérií a prípadná potreba predložiť návrh na možné zmeny článkov 25 a 37.**

#### *Článok 74*

#### **Zmeny smernice 2012/34/EÚ**

1. Smernica 2012/34/EÚ sa mení takto:
  - a) V článku 1 sa písmeno c) nahrádza takto:

„ c) zásady a postupy pri stanovovaní a vyberaní poplatkov za využívanie železničnej infraštruktúry, ako je uvedené v kapitole IV.“;
  - b) V článku 2 sa vypúšťa odsek 6;
  - c) **V článku 3** sa vypúšťajú body 20, 22, 23, 27 a 28;
  - d) Článok 7b sa vypúšťa;
  - da) Článok 27 ods. 2 sa nahrádza takto:**

**„2. Podmienky používania siete obsahujú informácie stanovujúce podmienky prístupu k príslušnej železničnej infraštruktúre. Podmienky používania siete obsahujú aj informácie stanovujúce podmienky prístupu k servisným zariadeniam spojeným so sieťou manažéra infraštruktúry a poskytovania služieb v týchto zariadeniach alebo sa v nich uvedie internetová stránka, na ktorej sú takéto informácie bezplatne k dispozícii v elektronickom formáte. Obsah podmienok používania siete je uvedený v prílohe IV.“**

- e) Článok 36 sa vypúšťa;
  - f) Články 38 až 54 sa vypúšťajú;
  - g) V prílohe IV sa vypúšťajú body 1 a 3;
  - h) Príloha VII sa vypúšťa.
2. Odkazy na vypustené ustanovenia smernice 2012/34/EÚ sa považujú za odkazy na toto nariadenie a znejú v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe X oddiele 1.

#### *Článok 75*

#### **Prechodné ustanovenia**

1. Rámcové dohody uzavreté v súlade s článkom 42 smernice 2012/34/EÚ sa naďalej uplatňujú až do dátumu uplynutia ich platnosti.
2. Článok 3 body 20, 22, 23, 27 a 28, článok 7b, článok 36, články 38 až 54 smernice 2012/34/EÚ, ako aj bod 3 prílohy IV a príloha VII k danej smernici sa nevzťahujú na činnosti a úlohy vykonávané v súvislosti s cestovnými poriadkami, ktoré nadobudnú účinnosť [[...] **13. decembra [...] 2031]** **alebo po tomto dátume.**
3. **Komisia do [2 rokov od dátumu uvedeného v článku 77 ods. 2 prvom pododseku] predloží Rade a Európskemu parlamentu správu o monitorovaní prechodných ustanovení uvedených v článku 75.**

## Článok 76

### Zrušenie


1. Nariadenie (EÚ) č. 913/2010 sa zrušuje s účinnosťou od [...] **8.** decembra 2029].
2. Odkazy na zrušené nariadenie sa považujú za odkazy na toto nariadenie a znejú v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe X oddiele 2.

## Článok 77

### Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

1. Toto nariadenie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.
2. Uplatňuje sa od [1. januára [...] **2029**]. Avšak:
  - a) Články 1, 2 a 3, kapitola II s výnimkou článku 9 ods. 1 a ods. 2 a článku 27 ods. 4, kapitola III s výnimkou článku 48 tohto nariadenia sa vzťahujú iba na činnosti a úlohy vykonávané v súvislosti s cestovnými poriadkami, ktoré nadobudnú účinnosť [...] 13. decembra [...] **2031** **alebo** po tomto dátume;
  - b) Článok 9 ods. 1 a ods. 2 sa uplatňujú od [1. januára [...] **2030**];  
e) [...] [...]
  - d) Článok **27 ods. 4**, článok **28 ods. 0**, články 48 a 62 sa uplatňujú od [...] 31. decembra [...] **2029**];
  - e) Článok 74 sa uplatňuje od [...] **13.** decembra [...] **2031**].

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V [...] 

*Za Európsky parlament*  
*predseda/predsedička*

*Za Radu*  
*predseda/predsedička*

---

## PRÍLOHA I

### VÝSTUPY A HARMONOGRAM RIADENIA KAPACITY

#### UVEDENÉHO V ČLÁNKOCH 11, 16, 18 A 38

#### 1. VÝSTUPY, KTORÉ MAJÚ PRIPRAVIŤ MANAŽÉRI INFRAŠTRUKTÚRY V RÁMCI STRATEGICKÉHO PLÁNOVANIA KAPACITY UVEDENÉHO V ČLÁNKOCH 11, 16, 17 A 18

Výstup	Obsah
Stratégia kapacity (Článok 16)	<ul style="list-style-type: none"><li>– <b><u>Územná pôsobnosť stratégie kapacity: trate, na ktoré sa vzťahuje strategické plánovanie kapacity podľa článku 12 ods. 6;</u></b></li><li>– Plánovaný rozvoj fyzickej infraštruktúry vrátane novej výstavby, modernizácie, obnovenia a uzatvorenia/vyradenia z prevádzky s <b><u>podrobnými charakteristikami danej infraštruktúry;</u></b></li><li>– Predpokladaný vývoj dopytu po službách železničnej dopravy</li><li>– [...] <b><u>Strategické</u></b> usmernenia k využívaniu kapacity členskými štátmi, [...] <b><u>keď členský štát poskytol takéto usmernenia;</u></b></li><li>– Kapacita pridelená v rámcových dohodách a kapacita, <b><u>ktorá môže byť</u></b> potrebná na zabezpečenie dopravných služieb na základe zmlúv o službách vo verejnom záujme;</li><li>– [...] <b><u>Informácia o dostupnosti a využívaní železničnej infraštruktúry vrátane infraštruktúry</u></b> vyhlásenej za intenzívne využívanú alebo preťaženú;</li><li>– [...] <b><u>Plánované práce na infraštruktúre,</u></b> z ktorých vyplývajú obmedzenia kapacity [...] s <b><u>významným vplyvom.</u></b></li></ul>
Model kapacity (Článok 17)	<ul style="list-style-type: none"><li>– Všetky informácie zahrnuté v stratégii kapacity, v prípade potreby aktualizované a podrobnejšie opísané</li><li>– [...] <b><u>Celkový objem</u></b> dostupnej kapacity <b><u>vrátane viacsieťovej kapacity</u></b> pre žiadateľov podľa <b><u>úseku siete vrátane objemu kapacity dostupnej</u></b> v segmente trhu železničnej dopravy <b><u>pre rôzne segmenty služieb železničnej dopravy</u></b> a/alebo podľa postupu pridelovania</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Objem kapacity [...] <b><u>rezervovaný pre obmedzenia kapacity, ktoré sú dôsledkom</u></b> prác na infraštruktúre podľa vplyvu na <b><u>odhadovaný objem</u></b> [...] dopravy, <b><u>ako sa ustanovuje</u></b> v [...] <b><u>prílohe I oddiele 3.</u></b></li> <li>–</li> <li>– Geografické údaje: rozčlenenie do príslušných plánovacích častí pri zohľadnení charakteristík infraštruktúry a dopytu</li> <li>– Časová pôsobnosť: jedno obdobie platnosti cestovného poriadku</li> <li>– Časové údaje: aspoň ročný prehľad (obmedzení kapacity) a jeden alebo viac reprezentatívnych dní (kapacita dostupná na požiadanie)</li> </ul>
<p>Plán ponuky kapacity (Článok 18)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Všetky informácie zahrnuté v modeli kapacity, v prípade potreby aktualizované a podrobnejšie opísané</li> <li>– <b><u>[...] Kapacita, ktorá je k dispozícii na pridelenie žiadateľom na obdobie platnosti cestovného poriadku, na ktoré sa vzťahuje plán ponuky kapacity:</u></b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– <b><u>i) v relevantných prípadoch podľa článku 18 ods. 4 a v súlade s článkom 18 ods. 4 a ods. 5 vopred</u></b> plánovaná kapacita, ktorá je k dispozícii na požiadanie <b><u>vrátane viacsieťovej kapacity</u></b> a je vymedzená v podobe objektov kapacity v <b><u>súlade s článkom 18 ods. 5;</u></b></li> <li><b><u>ii) kapacita, ktorú manažér infraštruktúry vopred neplánoval;</u></b></li> <li><b><u>iii) kapacita, ktorá je dostupná v servisných zariadeniach uvedených v článku 29 ods. 1.</u></b></li> </ul> </li> <li>– <b><u>Kapacita, ktorá nie je k dispozícii na pridelenie žiadateľom:</u></b> <ul style="list-style-type: none"> <li><b><u>i) obmedzenia kapacity</u></b> vymedzené vo forme objektov kapacity <b><u>vrátane obmedzení kapacity uvedených v oddiele 3 bode 1 tejto prílohy;</u></b></li> <li><b><u>ii) kapacita, ktorá je už pridelená prostredníctvom rámcových dohôd v súlade s článkom 31 alebo prostredníctvom postupu viacročného priebežného plánovania v súlade s článkom 33;</u></b></li> </ul> </li> </ul>

	<p><b><u>iii) kapacita vyhradená na iné účely ako tie, ktoré sú uvedené v bodoch i) a ii), čo musí manažér infraštruktúry jasne uviesť;</u></b></p> <p><b><u>iv) iná už pridelená kapacita pri aktualizácii plánu ponuky kapacity počas platnosti cestovného poriadku, na ktorý sa vzťahuje plán ponuky kapacity.</u></b></p> <p>– Alternatívna kapacita dostupná počas obmedzení kapacity</p> <p>– Alternatívna kapacita dostupná v prípade narušeni siete</p> <p>– <b><u>Obmedzenia uplatniteľné na používanie špecializovanej infraštruktúry uvedenej v článku 24.</u></b></p>
--	---

## 2. HARMONOGRAM STRATEGICKÉHO RIADENIA KAPACITY UVEDENÉHO V ČLÁNKOCH 11, 16, 17 A 18

1. Pri príprave výstupov strategického plánovania kapacity na dané obdobie platnosti cestovného poriadku musia manažéri infraštruktúry dodržiavať harmonogram stanovený v tomto oddiele.

Manažéri infraštruktúry môžu stanoviť skoršie lehoty. Tieto **skoršie** lehoty [...] **sú koordinované sieťou ENIM** a zahrnuté do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6.

Konzultácie so zainteresovanými stranami o **európskych a cezhraničných záležitostiach** sa uskutočňujú v súlade s článkom 54 a zapoja sa do nich [...] **všetky** subjekty zainteresované na prevádzke [...]. Manažéri infraštruktúry [...] v **rámci koordinačného procesu ustanoveného v** článku 53 nepretržite koordinujú výstupy.

Výstup	Míľnik	Lehota (najneskôr)
Stratégia kapacity (článok 16)	[...] <b><u>Spustenie fázy</u></b> stratégie kapacity	X – 60
	Prvá konzultácia so subjektmi <b><u>zainteresovanými na prevádzke</u></b>	X – 58
	<b><u>Uverejnenie návrhu stratégie</u></b>	<b><u>X-39</u></b>
	[...] <b><u>Druhá</u></b> konzultácia so subjektmi zainteresovanými na <b><u>prevádzke o návrhu stratégie</u></b>	X [...] -38
	Uverejnenie konečnej stratégie kapacity po konečnej koordinácii medzi manažérmi infraštruktúry	X – 36
Model kapacity	Začiatok prípravy	X – 36

(Článok 17)	<b>Oznámenia o kapacitných potrebách od žiadateľov a potenciálnych žiadateľov a konzultácia</b> so subjektmi zainteresovanými na prevádzke	X – 24
	Uverejnenie návrhu modelu kapacity	X – 21
	Koordinácia so žiadateľmi a subjektmi zainteresovanými na prevádzke	X – 19
	Uverejnenie konečného modelu kapacity po konečnej koordinácii medzi manažérmi infraštruktúry	X – 18
Plán ponuky kapacity (Článok 18)	Začiatok prípravy	X – 18
	Konzultácia so žiadateľmi a subjektmi zainteresovanými na prevádzke	X – 14
	Uverejnenie obmedzení kapacity uvedených v oddiele 3 bode 1 tejto prílohy	X – 12
	Uverejnenie konečného plánu ponuky kapacity po konečnej koordinácii medzi manažérmi infraštruktúry	X – 11
	Uverejnenie obmedzení kapacity uvedených v oddiele 3 bode 5 tejto prílohy	X – 4
	Zmena využitia kapacity vyhradenej na pridelenie prostredníctvom cestovného poriadku pre iné postupy pridelenia	X – 2
	Aktualizácia plánu ponuky kapacity s cieľom zohľadniť všetky zmeny vopred plánovanej alebo pridelennej kapacity	bezodkladne do X + 12
<p>Poznámka:</p> <p>1) „X – m“ je „m“ mesiacov pred dátumom nadobudnutia účinnosti cestovného poriadku („X“) v súlade s oddielom 4.</p>		

2. Odchylne od bodu 1 sa na výstup „Stratégia kapacity“ vo vzťahu k obdobiam platnosti cestovného poriadku začínajúcim v decembri [...] **2030** a decembri [...] **2031** vzťahuje tento zjednodušený a skrátený harmonogram:

Stratégia kapacity (článok 16)	Uverejnenie návrhu stratégie [...]	X – 38
	<b><u>Konzultácia so subjektmi zainteresovanými na prevádzke o návrhu stratégie</u></b>	<b><u>X-37</u></b>
	Uverejnenie konečnej stratégie kapacity po konečnej koordinácii medzi manažermi infraštruktúry	X – 36

3. **HARMONOGRAM KOORDINÁCIE, KONZULTÁCIÍ A UVEREJŇOVANIA OBMEDZENÍ KAPACITY VYPLÝVAJÚCICH Z PRÁC NA INFRAŠTRUKTÚRE A POŽIADAVKY, KTORÉ SA ICH TÝKAJÚ, UVEDENÉ V ČLÁNKOCH 10 A 35**

- 0. Obmedzenia kapacity sa klasifikujú v závislosti od ich trvania v počte po sebe nasledujúcich dní a ich vplyvu na dopravu (odhadovaný objem dopravy na železničnej trati za deň, keď je zrušená, presmerovaná alebo nahradená inými druhmi dopravy) podľa nasledujúcej tabuľky.**

	<u>Trvanie</u>	<u>Vplyv na dopravu</u>
<u>Významný vplyv</u>	<u>Viac ako 30 po sebe nasledujúcich dní</u>	<u>Viac ako 50 %</u>
<u>Veľký vplyv</u>	<u>Viac ako 7 po sebe nasledujúcich dní</u>	<u>Viac ako 30 %</u>
<u>Stredne veľký vplyv</u>	<u>7 po sebe nasledujúcich dní alebo menej</u>	<u>Viac ako 50 %</u>
<u>Malý vplyv</u>	<u>Neurčené</u>	<u>Viac ako 10 %</u>

1. Pokiaľ ide o [...] **obmedzenia kapacity** železničných tratí, napríklad z dôvodu prác na infraštruktúre vrátane s tým súvisiacimi rýchlostnými obmedzeniami, zaťaženia nápravy, dĺžky vlakov, trakcie alebo priechodného prierezu („obmedzenia kapacity“), ktoré [...] majú **veľký alebo významný vplyv**, dotknutí manažéri infraštruktúry musia zverejniť všetky obmedzenia kapacity a predbežné výsledky konzultácií so žiadateľmi prvýkrát aspoň 24 mesiacov pred zmenou príslušného cestovného poriadku, **v rozsahu, v akom sú známe**, a druhýkrát v ich aktualizovanej podobe aspoň 12 mesiacov pred zmenou príslušného cestovného poriadku. [...]

2. V rámci **vzájomnej** koordinácie manažéri infraštruktúry [...] spoločne prediskutujú [...] uvedené obmedzenia kapacity so zainteresovanými žiadateľmi a hlavnými prevádzkovateľmi dotknutých servisných zariadení pri ich prvom uverejnení, ak vplyv obmedzení kapacity nie je obmedzený na jednu sieť.
3. Keď manažér infraštruktúry prvýkrát uverejňuje obmedzenia kapacity v súlade s bodom 1, začne konzultáciu o obmedzeniach kapacity so žiadateľmi a hlavnými prevádzkovateľmi dotknutých servisných zariadení. Ak sa v čase medzi prvým a druhým uverejnením obmedzení kapacity vyžaduje koordinácia v súlade s bodom 4, [...] **manažéri infraštruktúry, na ktorých sa vzťahuje toto nariadenie**, uskutočnia konzultácie so žiadateľmi a hlavnými prevádzkovateľmi dotknutých servisných zariadení druhýkrát v čase od ukončenia uvedenej koordinácie a druhým uverejnením obmedzenia kapacity.
4. Ak vplyv obmedzení kapacity nie je obmedzený na jednu sieť, pred uverejnením obmedzení kapacity v súlade s bodom 1, [...] **manažéri infraštruktúry na ktorých sa vzťahuje toto nariadenie**, vrátane manažérov infraštruktúry, ktorých by sa mohlo týkať presmerovanie vlakov, musia medzi sebou koordinovať obmedzenia kapacity, ktoré by mohli zahŕňať zrušenie vlakovej trasy, jej presmerovanie alebo nahradenie inými druhmi dopravy.

Koordinácia pred druhým uverejnením musí byť ukončená:

- (a) najneskôr 18 mesiacov pred zmenou cestovného poriadku [...] v **prípade obmedzení kapacity s významným vplyvom**,
- (b) najneskôr 13 mesiacov a 15 dní pred zmenou obdobia platnosti cestovného poriadku [...] v **prípade obmedzení kapacity s [...] veľkým vplyvom**,
- (c) najneskôr 13 mesiacov a 15 dní pred zmenou obdobia platnosti cestovného poriadku [...] v **prípade obmedzení kapacity s [...] veľkým vplyvom**.

Subjekty vykonávajúce koordináciu medzi manažermi infraštruktúry v súlade s článkom 53 ods. [...] **4** v prípade potreby prizvú na zapojenie sa do uvedenej koordinácie žiadateľov pôsobiacich na príslušných tratiach a hlavných prevádzkovateľov dotknutých servisných zariadení.

5. Pokiaľ ide o obmedzenia kapacity [...] s **malým vplyvom**, ktoré nastanú počas nasledujúceho obdobia platnosti cestovného poriadku a o ktorých sa manažér infraštruktúry dozvie najneskôr šesť mesiacov a 15 dní pred zmenou cestovného poriadku, manažér infraštruktúry sa poradí s dotknutými žiadateľmi o plánovaných obmedzeniach kapacity a oznámi aktualizované obmedzenia kapacity aspoň štyri mesiace pred zmenou cestovného poriadku. V prípade osobných vlakov manažér infraštruktúry poskytne podrobné údaje o ponúkaných vlakových trasách najneskôr štyri mesiace pred začiatkom obmedzenia kapacity a v prípade nákladných vlakov najneskôr jeden mesiac pred začiatkom obmedzenia kapacity, pokiaľ sa manažér infraštruktúry a dotknutí žiadatelia nedohodli na kratšom termíne.

6. Manažéri infraštruktúry sa môžu rozhodnúť uplatňovať prísnejšie limity obmedzení kapacity založené na nižších percentuálnych podieloch odhadovaných objemov dopravy alebo kratších obdobiach trvania, než je uvedené v oddiele 3 tejto prílohy, alebo uplatňovať kritériá nad rámec tých, ktoré sú uvedené v tejto prílohe, a to na základe konzultácie so žiadateľmi a prevádzkovateľmi zariadení. Tieto limity a kritériá na zoskupenie obmedzení kapacity uverejnia vo svojich podmienkach používania siete podľa prílohy IV bodu [...] **2** [...].
7. [...] Manažér infraštruktúry sa môže rozhodnúť neuplatniť lehoty stanovené v bodoch 1 až 5, ak sú obmedzenia kapacity potrebné na obnovenie bezpečnej prevádzky vlaku, ak na načasovanie obmedzení nemá žiadny vplyv, ak by uplatnenie týchto lehôt bolo nákladovo neefektívne alebo zbytočne škodlivé z hľadiska životnosti alebo stavu zariadení, alebo ak s tým súhlasia všetci dotknutí žiadatelia. V takých prípadoch a v prípade akýchkoľvek iných obmedzení kapacity, ktoré nie sú predmetom konzultácií v súlade s inými ustanoveniami tejto prílohy, sa manažér infraštruktúry bezodkladne poradí s dotknutými žiadateľmi a hlavnými prevádzkovateľmi servisných zariadení.
8. Informácie, ktoré má manažér infraštruktúry poskytnúť, ak postupuje v súlade s bodmi 1, 5 alebo 7, musia obsahovať:
- (a) predpokladaný deň;
  - (b) časť dňa a hneď, ako ju možno určiť, hodinu začiatku a konca obmedzenia kapacity;
  - (c) úsek trate ovplyvnený obmedzením;
  - (d) v prípade potreby kapacitu obchádzkových tratí.
- Manažér infraštruktúry zverejní uvedené informácie alebo odkaz, kde ich možno nájsť, vo svojich podmienkach používania siete uvedených v prílohe IV bode [...] **2** [...]. Manažér infraštruktúry musí tieto informácie aktualizovať. Manažéri infraštruktúry tieto informácie uverejnia v digitálnom formáte v súlade s článkami 9 a 62.
9. Pokiaľ ide o obmedzenia kapacity s [...] **významným vplyvom**, manažér **infraštruktúry** poskytne žiadateľom na ich žiadosť počas prvého kola konzultácií porovnanie podmienok, ktoré možno očakávať podľa najmenej dvoch alternatívnych obmedzení kapacity. Manažér infraštruktúry zostaví uvedené [...] **alternatívy** spoločne so žiadateľmi a na základe informácií, ktoré mu poskytl žiadatelia v čase, keď o ne žiadali.

Toto porovnanie musí v prípade každej alternatívy obsahovať aspoň:

- (a) trvanie obmedzenia kapacity;
- (b) očakávané orientačné splatné poplatky za infraštruktúru;
- (c) dostupnú kapacitu na obchádzkových tratiach;
- (d) dostupné alternatívne trasy a
- (e) orientačné časy jazdy.

Skôr než si vyberie z alternatívnych obmedzení kapacity, musí sa manažér infraštruktúry poradiť so zainteresovanými žiadateľmi a zohľadniť vplyv rôznych alternatív na týchto žiadateľov a používateľov služieb.

Analýza alternatívnych obmedzení kapacity musí zahŕňať situácie týkajúce sa viac ako jedného manažéra infraštruktúry. Manažéri infraštruktúry v takomto prípade koordinujú plánovanie alternatív obmedzenia kapacity v súlade s článkom 53.

10. V prípade obmedzení kapacity [...] s **významným vplyvom**, manažér infraštruktúry stanoví kritériá na určenie, ktoré vlaky každého druhu dopravy majú byť presmerované, s prihliadnutím na obchodné a prevádzkové obmedzenia spôsobené žiadateľovi, pokiaľ tieto prevádzkové obmedzenia nevyplývajú z manažérskych alebo organizačných rozhodnutí žiadateľa, a bez toho, aby bol dotknutý cieľ znížiť náklady manažéra infraštruktúry v súlade s článkom 30 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ. Manažér infraštruktúry uverejní tieto kritériá v podmienkach používania siete.
11. Sieť ENIM uverejní informácie požadované podľa bodu 8 na svojom webovom sídle.
12. [...]

#### 4. HARMONOGRAM PRIDELOVANIA KAPACITY PROSTREDNÍCTVOM KAŽDOROČNÉHO PROCESU PRIDELOVANIA UVEDENÉHO V ČLÁNKOCH 32 A 38

1. Manažér infraštruktúry a žiadatelia dodržiavajú tento harmonogram:

Míľnik alebo časové obdobie	Lehota alebo trvanie <sup>1)</sup>
Obdobie platnosti cestovného poriadku	[...] <b><u>Začína o polnoci druhú sobotu v decembri a končí o polnoci druhú sobotu v decembri [...]</u></b> <b><u>nasledujúceho roku.</u></b>

Nadobudnutie platnosti cestovného poriadku	o polnoci druhú sobotu v decembri
Uverejnenie plánu ponuky kapacity	v súlade s oddielom 2 tejto prílohy
Uverejnenie obmedzení kapacity vyplývajúcich z prác na infraštruktúre	v súlade s oddielmi 2 a 3 tejto prílohy
Lehota pre žiadateľov na predkladanie žiadostí o práva na kapacitu	X – 8,5
Vypracovanie návrhu cestovného poriadku	X – 6,5
Lehota pre manažéra (-ov) infraštruktúry na predloženie návrhu ponuky kapacity žiadateľom	
Finalizácia koordinácie so žiadateľmi	X– [...] <b>5,5</b>
Lehota pre manažéra (-ov) infraštruktúry na predloženie konečnej ponuky kapacity žiadateľom	X– [...] <b>4,5</b>
Uverejnenie [...] cestovného poriadku	X– [...] <b>4,25</b>
Lehota pre manažéra infraštruktúry na pridelenie práva na kapacitu žiadateľom	
Premena špecifikácií kapacity na vlakové trasy	upresnia [...] <b><u>manažéri infraštruktúry po zohľadnení</u></b> európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6
Poznámka: 1) „X – m“ je „m“ mesiacov pred dátumom nadobudnutia účinnosti cestovného poriadku („X“)	

[...]

3. Lehota pre žiadateľov na predkladanie žiadostí o práva na kapacitu stanovená v tabuľke v bode 1 je lehota na predkladanie žiadostí o kapacitu infraštruktúry uvedená v článku 27 ods. 4 smernice 2012/34/EÚ.

**5. HARMONOGRAM PRIDEĽOVANIA KAPACITY PROSTREDNÍCTVOM RÁMCOVÝCH DOHÔD UVEDENÉHO V ČLÁNKOCH 31 A 38**

Manažér infraštruktúry dodržiava tento harmonogram:

Časové obdobie	Trvanie <sup>1)</sup>
Štandardné obdobie platnosti rámcových dohôd	5 rokov
Premena špecifikácií kapacity na vlakové trasy	medzi X – 8,5 a X – 6,5 (spolu s koordináciou v rámci postupu každoročného prideľovania uvedeného v oddiele 4)
Poznámka: 1) „X – m“ je „m“ mesiacov pred dátumom nadobudnutia účinnosti cestovného poriadku („X“) v súlade s oddielom 4.	

**6. HARMONOGRAM POSTUPU PRIEBEŽNÉHO PLÁNOVANIA PRIDEĽOVANIA KAPACITY UVEDENÉHO V ČLÁNKOCH 33 A 38**

Manažér infraštruktúry a žiadatelia dodržiavajú počas postupu priebežného plánovania tento harmonogram [...]:

Míľnik alebo časové obdobie	Lehota alebo trvanie <sup>1)</sup>
Lehota, kedy môžu žiadatelia najskôr predložiť žiadosť o kapacitu v rámci postupu priebežného plánovania prideľovania	4 mesiace pred prvou jazdou vlaku
Lehota, kedy môžu žiadatelia najneskôr predložiť žiadosť o kapacitu v rámci postupu priebežného plánovania prideľovania	1 mesiac pred prvou jazdou vlaku
Maximálne trvanie práv na kapacitu udelených v rámci postupu priebežného plánovania prideľovania	36 mesiacov pred prvou jazdou vlaku
Premena špecifikácií kapacity na vlakové trasy pre práva na kapacitu udelené v súlade s článkom 33 ods. 2 písm. a)	medzi X – 8,5 a X – 6,5 (spolu s koordináciou v rámci postupu každoročného prideľovania uvedeného v oddiele 4)
Premena špecifikácií kapacity na vlakové trasy pre práva na kapacitu udelené v súlade s článkom 33 ods. 2 písm. b)	upresnia manažéri infraštruktúry pri zohľadnení európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6

<b><u>Maximálne obdobie pre manažérov infraštruktúry na prípravu ponuky práv na kapacitu v postupe priebežného plánovania</u></b>	<b><u>15 dní</u></b>
Poznámka:	
1) „X – m“ je „m“ mesiacov pred dátumom nadobudnutia účinnosti cestovného poriadku („X“) v súlade s oddielom 4.	

4. [...]

**7. HARMONOGRAM PRIDEĽOVANIA KAPACITY PROSTREDNÍCTVOM PROCESU AD HOC UVEDENÉHO V ČLÁNKOCH 34 A 38**

Pri pridelovaní kapacity infraštruktúry prostredníctvom postupu ad hoc manažér infraštruktúry dodržiava tento harmonogram:

<b>Časové obdobie</b>	<b>Trvanie</b>
Maximálne obdobie pre manažérov infraštruktúry na prípravu ponuky práv na kapacitu pre jednu sieť	[...] <b><u>5 dní</u></b>
Maximálne obdobie pre manažérov infraštruktúry na prípravu ponuky práv na viacsieťovú kapacitu	[...] <b><u>8 dní</u></b>

**8. HARMONOGRAM ZMIEN PRIDELENEJ KAPACITY UVEDENÝ V ČLÁNKU 39**

Pri zmene práv na kapacitu infraštruktúry manažér infraštruktúry dodržiava tento harmonogram:

<b>Míľnik alebo časové obdobie</b>	<b>Lehota alebo trvanie</b>
Maximálne obdobie na to, aby manažér infraštruktúry ponúkol právo na alternatívnu kapacitu pre jednu sieť	[...] <b><u>5 dní</u></b>
Maximálne obdobie na to, aby príslušný manažér infraštruktúry ponúkol právo na alternatívnu viacsieťovú kapacitu	[...] <b><u>8 dní</u></b>

## PRÍLOHA II

[...]

### [...] Limity na vyhlásenie infraštruktúry za intenzívne využívanú a preťaženú uvedené v článku 21

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

Využitie	Klasifikácia	Využitie kapacity	Referenčné obdobie
Heterogénna premávka	intenzívne využívaná	> [...] <b>85</b> % teoretickej kapacity	viac ako 4 hodiny počas viac ako 200 dní ročne
Heterogénna premávka	preťažená	> 95 % teoretickej kapacity	viac ako 4 hodiny počas viac ako 250 dní ročne
Homogénna premávka	intenzívne využívaná	> [...] <b>90</b> % teoretickej kapacity	viac ako 4 hodiny počas viac ako 200 dní ročne
Homogénna premávka	preťažená	> 95 % teoretickej kapacity	viac ako 4 hodiny počas viac ako 250 dní ročne

[...]

### Manažéri infraštruktúry pri určovaní využitia kapacity železničnej infraštruktúry v čo najväčšej miere zohľadňujú metódu uvedenú v článku 21 ods. 1a.

„Homogénna premávka“ znamená, že vlaky na príslušnom úseku majú vo všeobecnosti podobné charakteristiky relevantné pre využitie kapacity, najmä rýchlosť, zoznam zastávok a zrýchlenie.

„Heterogénna premávka“ znamená, že vlaky na príslušnom úseku majú odlišné charakteristiky relevantné pre využitie kapacity, najmä rýchlosť, zoznam zastávok a zrýchlenie.

2. [...]

[...]

### PRÍLOHA III

#### OBSAH EURÓPSKEHO RÁMCA PRE RIADENIE KAPACITY UVEDENÉHO V ČLÁNKU 6

Európsky rámec pre riadenie kapacity uvedený v článku 6 musí obsahovať aspoň tieto prvky:

<b>Prvok</b>	<b>Odkaz (-y)</b>
[...]	[...]
Druhy služieb železničnej dopravy, ktoré sa majú použiť na účely strategického plánovania kapacity železničnej infraštruktúry, a ich opis	článok 12 ods. 2
Spoločné zásady, postupy a metodiky strategického plánovania kapacity vrátane koordinácie medzi manažérmi infraštruktúry a konzultácií so zainteresovanými stranami [...] <b><u>vrátane oznámení o kapacitných potrebách.</u></b>	článok 12 <b><u>ods. 4, článok 12</u></b> ods. 9, článok 13, článok 14, <b><u>článok 17 ods. 1, článok 54</u></b>
<b><u>Usmernenia stanovujúce postupy a metodiky, ktoré sa majú použiť pri analýze dopravného trhu</u></b>	<b><u>článok 15 ods. 3</u></b>
Prostriedky na uverejnenie plánu ponuky kapacity a postup konzultácií so žiadateľmi	článok 18 ods. 10
Pravidlá a postupy pridelovania vopred plánovanej kapacity zahrnutej v pláne ponuky kapacity	článok 20 ods. 3
<b><u>Spoločná metóda využívania kapacity železničnej infraštruktúry</u></b>	<b><u>článok 21 ods. 1a</u></b>
Charakteristika špecifikácií kapacity	článok 26 ods. 1
Rozpätie prahových kvót uplatniteľných na zrušenie nevyužitých práv na kapacitu	článok 27 ods. 6
Postupy a metódy koordinácie pridelovania práv na viacsieťovú kapacitu vrátane minimálnych požiadaviek na kvalitu	článok 28 ods. 5
Usmernenia k [...] <b><u>definícii obmedzení</u></b> v súvislosti s rozdielmi medzi žiadosťami o kapacitu zo strany žiadateľov a kapacitou infraštruktúry, ktorú ponúkajú manažéri infraštruktúry, v procese konsenzuálneho riešenia konfliktov	článok 36 ods. 2

<b><u>Usmernenia pre mechanizmus konsenzuálneho riešenia konfliktov v prípade konfliktov zahŕňajúcich aspoň jednu žiadosť o viacsieťovú kapacitu</u></b>	<b><u>článok 36 ods. 8</u></b>
<b><u>Postupy a metodiky riešenia konfliktov o nedostatočnej kapacite na základe sociálno-ekonomických a environmentálnych kritérií.</u></b>	<b><u>článok 37 ods. 1b</u></b>
Postupy na riadenie zmien práv na kapacitu po pridelení	článok 39 ods. 8
<b><u>Usmernenia na definovanie podmienok</u></b> , ktoré vedú [...] k <b><u>pokutám</u></b> za zmeny práv na kapacitu.	článok 40 ods. 3
[...]	[...]

## PRÍLOHA IV

### Obsah podmienok používania siete uvedených v článku 27 smernice 2012/34/EÚ – oddiel o riadení kapacity a riadení dopravy

Okrem prvkov uvedených v článku 27 ods. 2 smernice 2012/34/EÚ [...] obsahujú podmienky používania siete uvedené v **danom** článku [...] tieto prvky:

- (1) Oddiel udávajúci charakter infraštruktúry, ktorá je dostupná pre železničné podniky, a podmienky prístupu k nej. Tento oddiel musí odkazovať na informácie dostupné v registri infraštruktúry uvedenom v článku 49 smernice (EÚ) 2016/797.
- (2) Oddiel o zásadách a kritériách riadenia kapacity. V tomto oddiele sa stanovujú všeobecné kapacitné charakteristiky infraštruktúry, ktorá je dostupná pre železničné podniky, a každé obmedzenie týkajúce sa jej využitia vrátane pravdepodobných kapacitných požiadaviek na údržbu. Tiež špecifikuje postupy a lehoty, ktoré sa týkajú procesu riadenia kapacity. Musí obsahovať špecifické kritériá, ktoré sa používajú počas tohto procesu, najmä:
  - (a) postupy, podľa ktorých sa so žiadateľmi konzultuje o strategickom plánovaní kapacity a **podľa ktorých žiadatelia poskytujú oznámenia o kapacitných potrebách**;
  - (b) postupy, podľa ktorých môžu žiadatelia od manažéra infraštruktúry požadovať pridelenie kapacity;
  - (c) požiadavky na žiadateľov;
  - (d) harmonogram postupu strategického plánovania kapacity, podávania žiadostí, pridelenia, prispôbovania a zmeny harmonogramu a postupy, ktoré sa uplatňujú pri žiadosti o informácie súvisiace s plánovacím procesom, a postupy na vytvorenie harmonogramu plánovaných i nepredvídaných údržbárskych prác;
  - (e) zásady, ktorými sa riadi mechanizmus konsenzuálneho riešenia konfliktov uvedený v článku 36 vrátane systému riešenia sporov, ktorý je k dispozícii v rámci tohto procesu, a mechanizmus formálneho riešenia konfliktov uvedený v článku 37;
  - (f) štruktúra a výška [...] **peňažných sankcií** za zmeny práv na kapacitu;
  - (g) postupy, ktoré sa musia dodržať, a kritériá používané v prípade intenzívne využívanej alebo preťaženej infraštruktúry;
  - (h) podrobnosti o obmedzení využitia infraštruktúry;
  - (i) vysvetlenie všetkých odchýlok od európskeho rámca uvedeného v článku 6.
- (3) Oddiel o činnostiach, vrátane riadenia dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia. V tomto oddiele sa stanovujú vykonávanie požiadaviek stanovených v tomto nariadení a v smernici (EÚ) 2016/797, smernici (EÚ) 2016/798 a smernici 2007/59/ES vrátane týchto prvkov:

- (a) prevádzkové pravidlá vrátane pravidiel či zásad prednosti pre riadenie dopravy, zoznam technických, prevádzkových a bezpečnostných pravidiel a pravidiel týkajúcich sa prevádzkového personálu alebo odkazy na ne;
  - (b) prevádzkové opatrenia vrátane pravidiel a postupov pre riadenie narušení a krízové riadenie, prevádzkovú komunikáciu a výmenu údajov so železničnými podnikmi a inými subjektmi zainteresovanými na prevádzke;
  - (c) zoznam informačných systémov používaných pri prevádzke a odkazy na ne;
  - (d) vysvetlenie všetkých odchýlok od európskeho rámca uvedeného v článku 44.
- (4) Oddiel o kľúčových prvkoch riadenia výkonnosti, najmä vrátane týchto prvkov:
- (a) odkazy na ciele výkonnosti stanovené v podnikateľskom pláne uvedenom v článku 8 ods. [...] **3** smernice 2012/34/EÚ a v zmluvnej dohode uvedenej v článku 30 danej smernice;
  - (b) postupy na monitorovanie pokroku pri dosahovaní cieľov a podávanie správ o ňom s cieľom identifikovať príčiny nedostatkov vo výkonnosti v spolupráci so subjektmi zainteresovanými na prevádzke a vykonávať nápravné opatrenia na zlepšenie výkonnosti;
  - (c) vysvetlenie všetkých odchýlok od európskeho rámca uvedeného v článku 50.

## PRÍLOHA V

### OBSAH EURÓPSKEHO RÁMCA PRE CEZHRANIČNÚ KOORDINÁCIU RIADENIA DOPRAVY, RIADENIA NARUŠENÍ A KRÍZOVÉHO RIADENIA UVEDENÉHO V ČLÁNKU 44

Európsky rámec pre koordináciu cezhraničného riadenia dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia musí obsahovať aspoň tieto prvky:

<b>Prvok</b>	<b>Odkaz (-y)</b>
Spoločné zásady riadenia dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia, ktoré majú manažéri infraštruktúry zohľadniť pri stanovovaní pravidiel a postupov riadenia dopravy	článok 43
Spoločné pravidlá a postupy koordinácie riadenia dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia medzi manažérmi infraštruktúry a so subjektmi zainteresovanými na prevádzke	článok 42, článok 43, článok <b>44 ods. 2</b> , <b>článok 45</b> , článok 46 [...]
Spoločné pravidlá a postupy riadenia a pridelovania kapacity v prípade narušenia siete a krízových situácií	článok 41 ods. 1, <b>článok 41 ods. 2</b>
Vymedzenie zodpovedností subjektov zainteresovaných na prevádzke, ktoré sú zapojené do riadenia cezhraničnej dopravy, na základe súboru dohodnutých prevádzkových postupov, míľnikov a rozhraní	článok 45
Postupy, pravidlá, nástroje a rozhrania na komunikáciu a výmenu informácií medzi manažérmi infraštruktúry, subjektmi zainteresovanými na prevádzke a inými zainteresovanými stranami, najmä orgánmi verejnej moci, vrátane harmonizovaných digitálnych nástrojov a rozhraní	článok 45, článok [...] 62
[...]	[...]
[...] <b><u>Spoločná metóda na odhad podmienok trvania a pravdepodobného vplyvu na dopravu a obsah hlásenia o incidente pre koordinátora siete</u></b>	[...] článok 47 <b>ods. 5a</b>

**[...] Usmernenia na účely zabezpečenia vhodných a pravidelných konzultácií so zainteresovanými stranami v európskych a cezhraničných záležitostiach**

článok [...] **54 ods. 1**

## PRÍLOHA VI

### Narušenia siete uvedené v článku 46

Typ incidentu	Odhadované pravdepodobné trvanie	Odhadovaný pravdepodobný vplyv
Narušenie siete	Trvá minimálne 3 dni, kým sa dostupná kapacita na využitie vlakov obnoví na úroveň pred incidentu	<ul style="list-style-type: none"><li>– 50 % alebo viac vlakov na dotknutom úseku, ktoré sú prevádzkované na jednej sieti, si vyžaduje prevádzkové zaobchádzanie</li><li>– menej ako 50 % vlakov na dotknutom úseku, ktoré sú prevádzkované na viac ako jednej sieti, si vyžaduje prevádzkové zaobchádzanie alebo sa očakáva, že ho bude potrebovať</li></ul>
Narušenie viacerých sietí	Trvá minimálne 3 dni, kým sa dostupná kapacita na využitie vlakov obnoví na úroveň pred incidentu	<ul style="list-style-type: none"><li>– najmenej 50 % vlakov na dotknutom úseku, ktoré sú prevádzkované na viac ako jednej sieti, si vyžaduje prevádzkové zaobchádzanie alebo sa očakáva, že ho bude potrebovať</li></ul>

Podmienky trvania a pravdepodobný vplyv na dopravu sú kumulatívne.

## PRÍLOHA VII

[...]

### OBSAH EURÓPSKEHO RÁMCA PRE PRESKÚMANIE VÝKONNOSTI UVEDENÉHO V ČLÁNKU 50

Oblasť výkonnosti	Relevantné otázky (orientačné)
Infraštruktúra a vybavenie	<ul style="list-style-type: none"><li>– Kapacita a spôsobilosti fyzickej infraštruktúry a jej vybavenia, vrátane zavádzania noriem TEN-T</li><li>– Zníženie kapacity alebo spôsobilosti infraštruktúry v dôsledku odloženého obnovenia, údržby alebo opravy infraštruktúry</li></ul>
Kapacita infraštruktúry	<ul style="list-style-type: none"><li>– Ponuka kapacity z hľadiska kvantity a kvality</li><li>– Využitie kapacity, nedostatočná kapacita na prispôsobenie rastu dopravy</li><li>– Súlad medzi dostupnou kapacitou (plánovanou alebo neplánovanou) a potrebami trhu na <b>úrovniah jednej a viacerých sietí</b></li><li>– Stabilita ponuky kapacity, najmä v súvislosti s prácami na infraštruktúre</li><li>– Preťažená infraštruktúra</li><li>– Plánované časy zotrvania vlakov na hraničných staniaciach</li></ul>
Riadenie dopravy	<ul style="list-style-type: none"><li>– Presnosť/meškanie rôznych druhov služieb železničnej dopravy vo východiskových staniaciach, na zastávkach, v staniaciach určenia a v prevádzkovo dôležitých miestach</li><li>– Zrušenia vlakov</li><li>– Skutočné časy zotrvania vlakov na hraničných staniaciach</li></ul>
Riadenie narušení a krízové riadenie	<ul style="list-style-type: none"><li>– Podiel dopravy, ktorá by mohla byť počas narušenia alebo krízy presmerovaná alebo nanovo naplánovaná</li><li>– Vplyv narušení železničnej dopravy z hľadiska meškania a zrušenia vlakov</li><li>– Vplyv narušení na prevádzkovateľov železničných služieb a ich zákazníkov</li></ul>

	– Konkrétne problémy, ktoré sa vyskytli (kvalitatívne)
Zavádzanie a výkonnosť digitálnych služieb, nástrojov a rozhraní	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Podpora procesov súvisiacich s riadením kapacity, riadením dopravy a riadením narušení</li> <li>– Úplnosť a kvalita poskytnutých informácií a údajov</li> <li>– Súlad s európskou architektúrou vyvinutou v [...] <b><u>spoločnom podniku pre európske železnice</u></b> a s príslušnými technickými špecifikáciami podľa smernice (EÚ) 2016/797</li> </ul>
Dodržiavanie predpisov; regulačný dohľad	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Procesné ukazovatele sledujúce dodržiavanie pravidiel a postupov</li> <li>– Sťažnosti podané regulačným orgánom a ENRRB</li> </ul>

## **PRÍLOHA VIII**

### **Informácie, ktoré sa majú poskytnúť subjektom zainteresovaným na prevádzke, uvedené v článku 48**

Na základe článku 48 **sa poskytujú** [...] nasledujúce informácie, ktoré sa v **príslušných prípadoch** poskytujú v súlade so smernicou (EÚ) 2016/797 a príslušnými vykonávacími aktmi [...] **prijatými na jej základe a s výhradou príslušných povinností zainteresovaných strán, ako sa uvádzajú v [nariadení Komisie (EÚ) č. 1305/2014 a nariadení Komisie (EÚ) č. 454/2011 v znení zmien]**:

#### **Informácie, ktoré poskytuje manažér infraštruktúry**

- Číslo [...] vlaku
- Ohlasovanie vlaku
- **Pridelenie trasy**
- **Informácie o jazde vlaku a prognóza jazdy vlaku**
- **Informácie o prerušení prevádzky**
- **Výmena údajov na zvýšenie kvality**

#### **Informácie poskytnuté inými subjektmi zainteresovanými na prevádzke:**

- Údaje nákladného listu
- Žiadosť o trasu [...]
- Príprava vlaku
- Informácie o jazde vlaku a prognóza jazdy vlaku
- Informácie o prerušení prevádzky
- Odhadovaný čas odchodu zásielky (ETD), odhadovaný čas výmeny zásielky (ETI), odhadovaný čas príchodu zásielky (ETA)
- Pohyb vozňa
- Výmena údajov na zvýšenie kvality

**PRÍLOHA IX [...]**

[...]

[...]

[...]

## PRÍLOHA X

### Tabuľky zhody

#### 1. TABUĽKA ZHODY PRE USTANOVENIA VYPUSTENÉ V SMERNICI 2012/34/EÚ

Smernica 2012/34/EÚ	Toto nariadenie
článok 2 ods. 6	článok [...] <b>38</b> ods. 2
článok 3 bod 20	článok 21 a <b>príloha II</b>
článok 3 bod 22	článok 36 [...] a <b>článok 37</b>
článok 3 bod 23	<b>článok 4 bod 5 a</b> článok 31
článok 3 bod 27	článok 4 bod 8
článok 3 bod 28	článok 4 bod 13
článok 7b ods. 1	článok 3 ods. 1
článok 7b ods. 2	článok 3 ods. 2
článok 7b ods. 3	článok 3 ods. 3 a článok 2 ods. 3 písm. b)
článok 36	článok 40
článok 38 ods. 1	článok 26 ods. 1 druhý pododsek a článok 26 ods. 6
článok 38 ods. 2	článok 26 ods. 3
článok 38 ods. 3	článok 26 ods. 4
článok 38 ods. 4	článok 26 ods. [...] <b>7</b>
článok 39 ods. 1	článok 11 ods. 3
článok 39 ods. 2	článok [...] 3 <b>ods. 1a</b>
článok 40 ods. 1	článok 14 [...], <b>článok 28</b> a článok [...] <b>53</b>
článok 40 ods. 2	článok 55 ods. 7, článok 57 ods. 2, článok 63 ods. 1, [...] článok 64 ods. 1 a ods. 7
článok 40 ods. 3	článok 55 [...] ods. 2 [...] a [...] ods. <b>5</b>
článok 40 ods. 4	článok 57 ods. 1
článok 40 ods. 5	

článok 41 ods. 1	článok 7 ods. 1
článok 41 ods. 2	článok 7 ods. 2
článok 41 ods. 3	článok 7 ods. 3
článok 42 ods. 1	článok 31 ods. 1
článok 42 ods. 2	článok 31 ods. 4
článok 42 ods. 3	článok 31 ods. 5
článok 42 ods. 4	článok 31 ods. 5 [...]
článok 42 ods. 5	článok 31 ods. 7 a príloha I oddiel 5
článok 42 ods. 6	článok 31 ods. 8
článok 42 ods. 7	článok 31 ods. 10
článok 42 ods. 8	článok 31 ods. 11
článok 43 ods. 1	článok 38 ods. 1, článok 32 ods. 6, ods. 7, ods. 8 [...], článok 33 ods. 1 a ods. 2 a <b><u>príloha I oddiely 2, 4, 5, 6 a 7</u></b>
článok 43 ods. 2	článok 10 ods. 8, článok 11 ods. 2, článok 21 ods. 9, článok 38 ods. 3, článok 39 ods. 9
článok 43 ods. 3	[...]
článok 44 ods. 1	článok 26 ods. 1
článok 44 ods. 2	článok 32 ods. 7 a [...] ods. 8
článok 44 ods. 3	článok 31 ods. 2
článok 44 ods. 4	článok 28 a <b><u>článok 62 ods. 5</u></b>
článok 45 ods. 1	článok 32 ods. 2
článok 45 ods. 2	článok [...] <b><u>25</u></b>
článok 45 ods. 3	článok 32 ods. 10
článok 45 ods. 4	článok 32 ods. 11
článok 46 ods. 1	článok 8 <b><u>ods. 2a a</u></b> ods. 3 [...], článok 20 ods. 3 [...] a článok [...] <b><u>36 ods. 1</u></b>

článok 46 ods. 2	článok 36 ods. 2
článok 46 ods. 3	článok 36 ods. 3
článok 46 ods. 4	článok 36 ods. 4
článok 46 ods. 5	článok 36 ods. [...] <b>2</b>
článok 46 ods. 6	článok [...] <b>37</b>
článok 47 ods. 1	článok 21 ods. 1 a <b>príloha II</b>
článok 47 ods. 2	článok 21 ods. 4
článok 47 ods. 3	článok 21 ods. [...] <b>6</b> , článok 25 ods. 1
článok 47 ods. 4	článok 8 ods. 1 [...] a 2 [...], a článok 11 ods. 3
článok 47 ods. 5	článok 8 ods. 1 a [...] <b>článok 33</b>
článok 47 ods. 6	článok 21 ods. 6
článok 48 ods. 1	článok 34 ods. 1
článok 48 ods. 2	článok 18 ods. 4
článok 49 ods. 1	článok 24 ods. 1
článok 49 ods. 2	článok 24 ods. 2
článok 49 ods. 3	článok 24 ods. 3
článok 50 ods. 1	článok 22 ods. 1
článok 50 ods. 2	článok 22 ods. 2
článok 50 ods. 3	článok 22 ods. 1
článok 51 ods. 1	článok 23 ods. 1
článok 51 ods. 2	článok 23 ods. 1 a 2
článok 51 ods. 3	článok 23 ods. 4
článok 51 ods. 4	článok 23 ods. 5
článok 52 ods. 1	článok 12 ods. 8
článok 52 ods. 2	článok 27 ods. 6

článok 53 ods. 1	článok 35 ods. 1
článok 53 ods. 2	článok 10 ods. 2 a 4, článok 35 ods. 4
článok 53 ods. 3	článok 9 ods. 1
článok 54 ods. 1	článok 43 ods. 3
článok 54 ods. 2	článok 43 ods. 5
článok 54 ods. 3	článok 43 ods. 6

## 2. TABUĽKA ZHODY PRE NARIADENIE (EÚ) Č. 913/2010

Nariadenie (EÚ) č. 913/2010	Toto nariadenie
články 1 až 7	
článok 8	článok 55 ods. 1 až 4, 6, 7 a 8, článok 56 ods. 1 písm. a) až c), f) a ods. 2
článok 9 ods. 1	článok 14 ods. 1, článok 22 ods. 3 a 4, článok 23 ods. 3 a článok 57
článok 9 ods. 1 písm. a), c), d), e), ods. 2, 3, 4 a 5	
článok 9 ods. 1 písm. b)	článok 15 a článok 22 ods. 3 a 4
článok 10	
článok 11	článok 55 ods. 1 až 4, 6, 7 a 8
články 12 až 18	
článok 19	článok 49 a článok [...] <b><u>65 ods. 7 a ods. 8</u></b>
články 20 až 25	