

Brusel 13. července 2023
(OR. en)

11718/23
ADD 1

Interinstitucionální spis:
2023/0271(COD)

TRANS 305
CODEC 1346

NÁVRH

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	13. července 2023
Příjemce:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generální tajemnice Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	Annexes to COM(2023) 443 final
Předmět:	PŘÍLOHY návrhu NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru, o změně směrnice 2012/34/EU a o zrušení nařízení (EU) č. 913/2010

Delegace naleznou v příloze dokument Annexes to COM(2023) 443 final.

Příloha: Annexes to COM(2023) 443 final



EVROPSKÁ
KOMISE

Ve Štrasburku dne 11.7.2023
COM(2023) 443 final

ANNEXES 1 to 10

PŘÍLOHY

návrhu

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

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

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

PŘÍLOHA I
VÝSTUPY A ČASOVÝ ROZVRH PRO ŘÍZENÍ KAPACITY
PODLE ČLÁNKŮ 11, 16, 18 A 38

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

Výstup	Obsah
Kapacitní strategie (článek 16)	– Plánovaný rozvoj fyzické infrastruktury, včetně nové výstavby, modernizace, obnovy a uzavření / vyřazení z provozu – Předpokládaný vývoj poptávky po službách železniční dopravy – Strategické pokyny pro vytížení kapacity ze strany členských států, včetně výhledu vývoje závazků veřejné služby – Kapacita přidělená v rámcových dohodách a kapacita potřebná k poskytování dopravních služeb v rámci smluv na veřejné služby – Infrastruktura prohlášená za vysoce vytíženou nebo přetíženou – Rozsáhlá omezení kapacity v důsledku prací na infrastruktuře
Kapacitní model (článek 17)	– Všechny informace obsažené v kapacitní strategii, případně aktualizované a dále upřesněné – Objem kapacity dostupné žadatelům podle segmentu trhu železniční dopravy a/nebo podle procesu přidělování – Objem kapacity požadované pro práce na infrastruktuře podle dopadu na dopravu (kategorie) – Zeměpisná působnost: alespoň tratě zahrnuté do hlavní a rozšířené hlavní sítě TEN-T – Zeměpisné údaje: rozdělení do příslušných plánovacích částí odrážejících charakteristiky infrastruktury a poptávky – Časová působnost: jedno období platnosti jízdního řádu sítě – Časové údaje: alespoň roční přehled (omezení kapacity) a jeden nebo více reprezentativních dnů (kapacita dostupná pro žádosti)
Plán poskytování kapacity	– Všechny informace obsažené v kapacitním modelu, případně aktualizované a dále upřesněné

(článek 18)	– Předem plánovaná kapacita dostupná pro žádosti, vymezená ve formě objektů kapacity – Omezení kapacity vymezená ve formě objektů kapacity – Alternativní kapacita dostupná během omezení kapacity – Alternativní kapacita dostupná v případě narušení sítě
-------------	--

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

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

Provozovatelé infrastruktury mohou stanovit dřívější konečné termíny. Takové konečné termíny jsou harmonizovány na úrovni EU a zahrnuty do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6.

Konzultace se zúčastněnými stranami se provádí v souladu s článkem 54 a zahrnují alespoň železniční podniky a další žadatele, provozní zúčastněné strany a orgány veřejné správy. Při koordinaci podle článku 53 koordinují provozovatelé infrastruktury výstupy průběžně.

Výstup	Milník	Konečný termín (nejpozději)
Kapacitní strategie (článek 16)	Zveřejnění prvních prvků kapacitní strategie	X-60
	První konzultace se zúčastněnými stranami	X-58
	Zveřejnění návrhu strategie a druhá konzultace se zúčastněnými stranami	X-38
	Zveřejnění konečné kapacitní strategie po konečné koordinaci mezi provozovateli infrastruktury	X-36
Kapacitní model (článek 17)	Zahájení přípravy	X-36
	Konzultace s žadateli a provozními zúčastněnými stranami	X-24
	Zveřejnění návrhu kapacitního modelu	X-21
	Koordinace s žadateli a provozními zúčastněnými stranami	X-19
	Zveřejnění konečného kapacitního modelu po konečné koordinaci mezi provozovateli infrastruktury	X-18
Plán	Zahájení přípravy	X-18

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

2. Odchylně od bodu 1 se na výstup „Kapacitní strategie“ ve vztahu k obdobím platnosti jízdního řádu sítě začínajícím v prosinci 2029 a prosinci 2030 vztahuje tento zjednodušený a zkrácený časový rozvrh:

Kapacitní strategie (článek 16)	Zveřejnění návrhu strategie a konzultace se zúčastněnými stranami	X-38
	Zveřejnění konečné kapacitní strategie po konečné koordinaci mezi provozovateli infrastruktury	X-36

3. ČASOVÝ ROZVRH KOORDINACE, KONZULTACÍ A ZVEŘEJŇOVÁNÍ OMEZENÍ KAPACITY VYPLÝVAJÍCÍCH Z PRACÍ NA INFRASTRUKTUŘE UVEDENÝCH V ČLÁNCÍCH 10 A 35

1. Pokud jde o dočasná omezení kapacity železničních tratí z důvodů, jako jsou práce na infrastruktuře, včetně souvisejících omezení rychlosti, hmotnosti na nápravu, délky vlaku, trakce nebo průjezdného průřezu („omezení kapacity“), která trvají déle než sedm po sobě jdoucích dní a kvůli nimž je více než 30 % odhadovaného denního objemu dopravy na určité železniční trati zrušeno, přetrasováno nebo nahrazeno jinými druhy dopravy, zveřejní dotčení provozovatelé infrastruktury všechna omezení kapacity a předběžné výsledky konzultace s žadateli poprvé alespoň 24 měsíců před předemnou změnou jízdního řádu sítě a podruhé v aktualizované

podobě alespoň dvanáct měsíců před předmětnou změnou. Tato omezení infrastruktury se zahrnou do plánu poskytování kapacity podle článku 18.

2. Pokud se dopad omezení kapacity neomezuje na jednu síť, v rámci koordinace mezi provozovateli infrastruktury podle článku 53 subjekty určené v odstavci 5 uvedeného článku rovněž společně projednají uvedená omezení kapacity se zúčastněnými žadateli a hlavními provozovateli dotčených zařízení služeb při jejich prvním zveřejnění.
3. Při prvním zveřejnění omezení kapacity v souladu s bodem 1 prokonzultuje provozovatel infrastruktury předmětná omezení kapacity s žadateli a hlavními dotčenými provozovateli zařízení služeb. Pokud je mezi prvním a druhým zveřejněním omezení kapacity požadována koordinace v souladu s bodem 4, uskuteční subjekty určené v souladu s čl. 53 odst. 5 s žadateli a hlavními dotčenými provozovateli zařízení služeb druhou konzultaci před ukončením uvedené koordinace a druhým zveřejněním omezení kapacity.
4. Není-li dopad omezení kapacity omezen na jednu síť, musí subjekty určené v souladu s čl. 53 odst. 5, včetně provozovatelů infrastruktury, kteří by mohli být dotčeni přetrasováním vlaků, před zveřejněním omezení kapacity v souladu s bodem 1 koordinovat mezi sebou navzájem omezení kapacity, která by mohla zahrnovat zrušení, přetrasování vlaků nebo nahrazení jinými druhy dopravy.

Koordinace před druhým zveřejněním musí být dokončena:

- a) nejpozději osmnáct měsíců před změnou jízdního řádu sítě, pokud je na určité železniční trati zrušeno, přetrasováno nebo nahrazeno jinými druhy dopravy více než 50 % odhadovaného denního objemu dopravy po dobu více než 30 po sobě jdoucích dní;
- b) nejpozději třináct měsíců a patnáct dní před změnou jízdního řádu sítě, pokud je na určité železniční trati zrušeno, přetrasováno nebo nahrazeno jinými druhy dopravy více než 30 % odhadovaného denního objemu dopravy po dobu více než sedmi po sobě jdoucích dní;
- c) nejpozději třináct měsíců a patnáct dní před změnou jízdního řádu sítě, pokud je na určité železniční trati zrušeno, přetrasováno nebo nahrazeno jinými druhy dopravy více než 50 % odhadovaného denního objemu dopravy po dobu sedmi či méně po sobě jdoucích dní.

Subjekty provádějící koordinaci mezi provozovateli infrastruktury v souladu s čl. 53 odst. 5 v případě potřeby vyzvou žadatele působící na dotčených tratích a hlavní dotčené provozovatele zařízení služeb, aby se do této koordinace zapojili.

5. Co se týče omezení kapacity trvajících sedm či méně po sobě jdoucích dní, která není nutno zveřejnit v souladu s bodem 1, kvůli nimž je více než 10 % odhadovaného denního objemu dopravy na určité železniční trati zrušeno, přetrasováno nebo nahrazeno jinými druhy dopravy, k nimž dojde v následujícím období platnosti jízdního řádu a o nichž se provozovatel infrastruktury dozví nejpozději šest měsíců a patnáct dní před změnou jízdního řádu sítě, prokonzultuje provozovatel infrastruktury plánovaná omezení kapacity s dotčenými žadateli a informuje o aktualizovaných omezeních kapacity alespoň čtyři měsíce před změnou jízdního řádu sítě. Provozovatel infrastruktury poskytne podrobné informace o nabízených trasách vlaků nejpozději čtyři měsíce před začátkem omezení kapacity v případě osobních vlaků a nejpozději jeden měsíc před začátkem omezení kapacity v případě

nákladních vlaků, pokud se provozovatel infrastruktury s dotčenými žadateli nedohodnou na kratším předstihu.

6. Provozovatelé infrastruktury se mohou na základě konzultace s žadateli a provozovateli zařízení rozhodnout, že budou u omezení kapacity uplatňovat přísnější limity spočívající v nižších procentních podílech odhadovaného objemu dopravy nebo v kratším trvání daných omezení, než jaké jsou uvedeny v oddíle 3 této přílohy, nebo že budou uplatňovat další kritéria nad rámec těch, která jsou zmiňována v této příloze. Limity a kritéria pro seskupování omezení kapacity zveřejní ve svých zprávách o síti podle přílohy IV bodu 3 směrnice 2012/34/EU.
7. Aniž je dotčen článek 40, v případě omezení kapacity, které je nezbytné k znovuoobnovení bezpečného provozu vlaků, se může provozovatel infrastruktury rozhodnout, že lhůty stanovené v bodech 1 až 5 nepoužije, je-li načasování daných omezení mimo jeho kontrolu, bylo-li by použití uvedených lhůt neefektivní z hlediska nákladů či zbytečně působící škodu z hlediska životnosti či stavu majetku nebo souhlasí-li všichni dotčení žadatelé. V těchto případech a v případě jakýchkoli jiných omezení kapacity, jež nepodléhají konzultaci v souladu s jinými ustanoveními této přílohy, konzultuje provozovatel infrastruktury dotčené žadatele a hlavní provozovatele zařízení služeb okamžitě.
8. Informace, které musí provozovatel infrastruktury poskytnout, postupuje-li v souladu s body 1, 5 nebo 7, zahrnují:
 - a) plánovaný den;
 - b) denní dobu, a hned jak je to možné stanovit, hodinu, kdy omezení kapacity začne a skončí;
 - c) úsek trati, jehož se omezení dotkne;
 - d) pokud to přichází v úvahu, též kapacitu odklonových tratí.

Uvedené informace nebo odkaz na místo, kde lze tyto informace nalézt, zveřejní provozovatel infrastruktury ve své zprávě o síti uvedené v příloze IV bodě 3 směrnice 2012/34/EU. Tyto informace musí provozovatel infrastruktury aktualizovat. Provozovatelé infrastruktury navíc tyto informace zveřejní v digitálním formátu v souladu s články 9 a 62.

9. Pokud jde o omezení kapacity, která trvají přinejmenším 30 po sobě jdoucích dní a postihují více než 50 % odhadovaného objemu dopravy na určité železniční trati, poskytne provozovatel infrastruktury žadatelům na jejich žádost během prvního kola konzultací srovnání podmínek v alespoň dvou alternativních scénářích pro omezení kapacity. Tyto alternativní scénáře koncipuje provozovatel infrastruktury společně s žadateli na základě údajů poskytnutých v jejich žádostech.

Součástí srovnání musí být v každém scénáři alespoň:

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

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

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

10. Pokud jde o omezení kapacity, která trvá déle než 30 po sobě jdoucích dní a postihují více než 50 % odhadovaného objemu dopravy na určité železniční trati, stanoví provozovatel infrastruktury kritéria pro přetrasování vlaků zajišťujících různé druhy dopravy, přičemž zohlední žadatelova obchodní a provozní omezení s výjimkou případů, kdy daná provozní omezení vyplývají z žadatelových manažerských či organizačních rozhodnutí, aniž by tím byl dotčen cíl v podobě snižování nákladů provozovatele infrastruktury v souladu s čl. 30 odst. 1 směrnice 2012/34/EU. Provozovatel infrastruktury zveřejní tato kritéria ve zprávě o síti.
11. Síť ENIM zveřejní informace požadované podle bodu 8 na svých internetových stránkách.
12. Komise přezkoumá provádění oddílu 3 této přílohy do dne 31. prosince 2024 a v případě potřeby předloží legislativní návrh.

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

1. Provozovatel infrastruktury a žadatelé dodržují tento časový rozvrh:

Milník nebo lhůta	Konečný termín nebo doba trvání ⁽¹⁾
Období platnosti jízdního řádu sítě	Jeden rok
Vstup jízdního řádu sítě v platnost	Půlnoc druhou sobotu v prosinci
Zveřejnění plánu poskytování kapacity	V souladu s oddílem 2 této přílohy
Zveřejnění omezení kapacity v důsledku prací na infrastruktuře	V souladu s oddíly 2 a 3 této přílohy
Konečný termín pro podání žádostí o práva na kapacitu ze strany žadatelů	X–8,5
Příprava návrhu jízdního řádu sítě Konečný termín pro předložení návrhu nabídky kapacity žadatelům ze strany provozovatele (provozovatelů) infrastruktury	X–6,5
Dokončení koordinace s žadateli	X–6
Konečný termín pro předložení konečné nabídky kapacity	X–5,5

žadatelům ze strany provozovatele (provozovatelů) infrastruktury	
Zveřejnění konečného jízdního řádu sítě Konečný termín pro udělení práv na kapacitu žadatelům ze strany provozovatele infrastruktury	X-5,25
Převod specifikací kapacity na trasy vlaků	Bude upřesněno v evropském rámci pro řízení kapacity uvedeném v článku 6
Poznámka: 1) „X-m“ se rozumí „m“ měsíců před datem vstupu jízdního řádu sítě v platnost („X“)	

2. Provozovatelé infrastruktury uspokojují žádosti o kapacitu přijaté v souladu s čl. 32 odst. 8 na základě zásady „kdo dřív přijde, je dřív na řadě“.
3. Konečný termín pro podání žádostí o práva na kapacitu ze strany žadatelů stanovená v tabulce v bodě 1 je konečným termínem pro podání žádostí o přidělení kapacity infrastruktury podle čl. 27 odst. 4 směrnice 2012/34/EU.

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

1. Provozovatel infrastruktury dodržuje tento časový rozvrh:

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

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

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

Milník nebo lhůta	Konečný termín nebo doba trvání ⁽¹⁾
Termín, kdy nejdříve mohou žadatelé podat žádosti o kapacitu v rámci procesu průběžného plánování přidělování	Čtyři měsíce před první

kapacity	jízdou vlaku
Termín, kdy nejpozději mohou žadatelé podat žádosti o kapacitu v rámci procesu průběžného plánování přidělování kapacity	Jeden měsíc před první jízdou vlaku
Maximální doba trvání práv na kapacitu udělených v rámci procesu průběžného plánování přidělování kapacity	36 měsíců od první jízdy vlaku
Převod specifikací kapacity na trasy vlaků pro práva na kapacitu udělená v souladu s čl. 33 odst. 2 písm. a)	Mezi X–8,5 a X–6,5 (společně s koordinací v rámci ročního procesu přidělování uvedeného v oddíle 4)
Převod specifikací kapacity na trasy vlaků pro práva na kapacitu udělená v souladu s čl. 33 odst. 2 písm. b)	Bude upřesněno provozovateli infrastruktury s ohledem na evropský rámec pro řízení kapacity uvedený v článku 6
Poznámka: 1) „X–m“ se rozumí „m“ měsíců před datem vstupu jízdního řádu sítě v platnost („X“), v souladu s oddílem 4	

2. Provozovatelé infrastruktury přidělují kapacitu prostřednictvím procesu průběžného plánování podle zásady „kdo dřív přijde, je dřív na řadě“.

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

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

Lhůta	Doba trvání
Maximální lhůta pro provozovatele infrastruktury na přípravu nabídky práv na kapacitu pro jedinou síť	Jeden den
Maximální lhůta pro provozovatele infrastruktury na přípravu nabídky práv na kapacitu pro více sítí	Pět dní

8. ČASOVÝ ROZVRH ZMĚN PŘIDĚLENÉ KAPACITY PODLE ČLÁNKU 39

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

Milník nebo lhůta	Konečný termín nebo doba trvání
Maximální doba, za niž má provozovatel infrastruktury	24 hodin

nabídnout alternativní právo na kapacitu zahrnující jedinou síť	
Maximální doba, za niž mají dotčení provozovatelé infrastruktury nabídnout práva na alternativní kapacitu pro více sítí	Pět dní

PŘÍLOHA II
Vysoce vytížená a přetížená infrastruktura
podle článku 20

1. PRAHOVÉ HODNOTY PRO VYHLÁŠENÍ VYSOCE VYTÍŽENÉ A PŘETÍŽENÉ INFRASTRUKTURY

Vytížení	Klasifikace	Vytížení kapacity	Referenční období
Heterogenní provoz	Vysoce vytížená	> 65 % teoretické kapacity	Více než čtyři hodiny po více než 200 dní v roce
Heterogenní provoz	Přetížená	> 95 % teoretické kapacity	Více než čtyři hodiny po více než 250 dní v roce
Homogenní provoz	Vysoce vytížená	> 80 % teoretické kapacity	Více než čtyři hodiny po více než 200 dní v roce
Homogenní provoz	Přetížená	> 95 % teoretické kapacity	Více než čtyři hodiny po více než 250 dní v roce

Vytížením kapacity se rozumí poměr mezi přidělenou kapacitou nebo pro předchozí období platnosti jízdního řádu sítě skutečným počtem provozovaných vlaků a teoretickou kapacitou, která je k dispozici na části infrastruktury na základě metodiky uvedené v oddíle 2.

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

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

2. POSTUPY A METODY PRO VÝPOČET STUPNĚ VYTÍŽENÍ KAPACITY

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

Provozovatelé infrastruktury mohou nadále používat stávající postupy a metody, které splňují tato kritéria. Nejpozději do tří let od vstupu tohoto nařízení v platnost připraví síť ENIM doporučení o používání harmonizovaného postupu a metody EU pro posouzení vytížení kapacity železniční infrastruktury.

Alternativně lze vytížení kapacity posoudit jako poměr mezi poptávkou po kapacitě (zjištěnou / minulou nebo odhadovanou budoucí poptávkou) a kapacitou dostupnou v plánu poskytování kapacity v souladu s článkem 18.

PŘÍLOHA III
OBSAH EVROPSKÉHO RÁMCE PRO ŘÍZENÍ KAPACITY
PODLE ČLÁNKU 6

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

Prvek	Odkaz(y)
Postupy a metodiky pro řízení a přidělování nedostatečné kapacity infrastruktury na základě socioekonomických a environmentálních kritérií.	Čl. 8 odst. 5, čl. 8 odst. 6
Druhy a popis služeb železniční dopravy, které se mají použít pro účely strategického plánování kapacity železniční infrastruktury.	Čl. 12 odst. 2
Společné zásady, postupy a metodiky pro strategické plánování kapacity, včetně koordinace mezi provozovateli infrastruktury a konzultací se zúčastněnými stranami.	Čl. 12 odst. 9, článek 13, článek 14
Prostředky pro zveřejnění plánu poskytování kapacity a proces konzultací s žadateli.	Čl. 18 odst. 10
Pravidla a postupy pro přidělování předem plánované kapacity zahrnuté do plánu poskytování kapacity.	Čl. 20 odst. 3
Charakteristiky specifikací kapacity.	Čl. 26 odst. 1
Rozsahy mezních kvót pro zrušení nevyužitých práv na kapacitu.	Čl. 27 odst. 6
Postupy a metody koordinace přidělování práv na kapacitu pro více sítí, včetně minimálních požadavků na kvalitu.	Čl. 28 odst. 5
Pokyny k omezením týkajícím se rozdílů mezi požadavky na kapacitu ze strany žadatelů a kapacitou infrastruktury navrženou provozovateli infrastruktury v procesu konsenzuálního řešení rozporů.	Čl. 36 odst. 2
Postupy pro správu změn práv na kapacitu po přidělení.	Čl. 39 odst. 8
Podmínky, za nichž vzniká nárok na náhradu za změny práv na kapacitu.	Čl. 40 odst. 3
Zásady, pravidla a postupy pro řízení a přidělování kapacity infrastruktury v případě narušení sítě.	Čl. 41 odst. 2

PŘÍLOHA IV

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

Zpráva o síti podle článku 27 směrnice 2012/34/EU obsahuje:

- 1) Oddíl stanovící povahu infrastruktury, která je k dispozici železničním podnikům, a podmínky přístupu k ní. Tento oddíl odkazuje na informace dostupné v registru infrastruktury uvedeném v článku 49 směrnice (EU) 2016/797.
- 2) Oddíl o zásadách a kritériích pro řízení kapacity. Tento oddíl stanoví všeobecné kapacitní vlastnosti infrastruktury, která je k dispozici železničním podnikům, a veškerá omezení jejího použití, včetně předpokládaných požadavků na kapacitu z důvodu údržby. Tento oddíl také stanoví postupy a konečné termíny v procesu řízení kapacity. Obsahuje specifická kritéria uplatňovaná při tomto procesu, zejména:
 - a) postupy, podle nichž jsou žadatelé konzultováni v oblasti strategického plánování kapacity;
 - b) postupy, podle nichž mohou žadatelé od provozovatele infrastruktury požadovat kapacitu;
 - c) požadavky, které musí žadatel splňovat;
 - d) časový rozvrh postupu strategického plánování kapacity, podávání žádostí, přidělování kapacity, přizpůsobení a nového naplánování a postupy, které je třeba dodržet při žádostech o informace o plánování, jakož i postupy pro stanovení časového rámce plánované i neplánované údržby;
 - e) zásady platné pro mechanismus konsenzuálního řešení rozporů uvedený v článku 36, včetně systému řešení sporů, který je k dispozici jako součást tohoto procesu, a mechanismus formálního řešení rozporů uvedený v článku 37;
 - f) strukturu a výši náhrady za změny práv na kapacitu;
 - g) postupy, které mají být dodrženy, a kritéria, která se mají použít v případě vysokého vytížení nebo přetížení infrastruktury;
 - h) podrobnosti o omezeních využití infrastruktury;
 - i) vysvětlení případných odchylek od evropského rámce uvedeného v článku 6.
- 3) Oddíl o provozu, včetně řízení dopravy, řízení narušení a krizového řízení. V něm se stanoví provádění požadavků stanovených v tomto nařízení a ve směrnici (EU) 2016/797, směrnici (EU) 2016/798 a směrnici 2007/59/ES, včetně:
 - a) provozních pravidel, včetně pravidel přednosti nebo zásad přednosti pro řízení dopravy, seznamu nebo odkazů na technická, provozní a bezpečnostní pravidla a na pravidla týkající se provozních zaměstnanců;
 - b) provozních opatření, včetně pravidel a postupů pro řízení narušení a krizové řízení, provozní komunikaci a výměnu údajů se železničními podniky a dalšími provozními zúčastněnými stranami;
 - c) seznamu a odkazů na informační systémy používané v provozu;
 - d) vysvětlení případných odchylek od evropského rámce uvedeného v článku 44.

- 4) Oddíl věnovaný klíčovým prvkům řízení výkonnosti, který zahrnuje zejména:
- a) odkazy na výkonnostní cíle stanovené v obchodním plánu uvedeném v čl. 8 odst. 2 směrnice 2012/34/EU a ve smluvním ujednání uvedeném v článku 30 uvedené směrnice;
 - b) postupy pro sledování pokroku při dosahování cílů a podávání zpráv o něm, pro zjišťování příčin nedostatků ve výkonnosti u provozních zúčastněných stran a pro navrhování a provádění nápravných opatření ke zlepšení výkonnosti;
 - c) vysvětlení případných odchylek od evropského rámce uvedeného v článku 50.

PŘÍLOHA V
OBSAH EVROPSKÉHO RÁMCE PRO KOORDINACI ŘÍZENÍ PŘESHRANIČNÍ
DOPRAVY, ŘÍZENÍ NARUŠENÍ A KRIZOVÉHO ŘÍZENÍ
PODLE ČLÁNKU 44

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

Prvek	Odkaz(y)
Společné zásady pro řízení dopravy, řízení narušení a krizové řízení, které by měli provozovatelé infrastruktury zohlednit při stanovování pravidel a postupů pro řízení dopravy.	Článek 43
Společná pravidla a postupy pro koordinaci řízení dopravy, řízení narušení a krizového řízení mezi provozovateli infrastruktury a s provozními zúčastněnými stranami.	Článek 42, článek 43, článek 45, článek 46, článek 47, článek 48
Společná pravidla a postupy pro řízení a přidělování kapacity v případě narušení sítě a krizových situací.	Čl. 41 odst. 1
Vymezení odpovědností provozních zúčastněných stran zapojených do řízení přeshraniční dopravy na základě souboru dohodnutých provozních postupů, milníků a rozhraní.	Článek 45
Postupy, pravidla, nástroje a rozhraní pro komunikaci a výměnu informací, včetně harmonizovaných digitálních nástrojů a rozhraní, mezi provozovateli infrastruktury, provozními zúčastněnými stranami a dalšími dotčenými zúčastněnými stranami, zejména orgány veřejné správy.	Článek 45, článek 48, článek 62
Zásady pro vytvoření specializovaných koordinačních skupin pro řízení dopravy, řízení narušení a krizové řízení.	Čl. 53 odst. 2
Opatření pro simulaci a výcvik, zejména v souvislosti s narušeními sítě a krizovými situacemi.	Článek 42, článek 46, článek 47
Opatření pro přezkum výkonnosti řízení dopravy, řízení narušení a krizového řízení, včetně koordinace mezi provozními zúčastněnými stranami.	Článek 50, článek 51

PŘÍLOHA VI

Narušení sítě **podle článku 46**

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

Podmínky trvání a pravděpodobný dopad na dopravu jsou kumulativní.

PŘÍLOHA VII

Oblasti výkonnosti, které jsou předmětem přezkumu výkonnosti podle článku 50

Oblast výkonnosti	Relevantní otázky (orientační)
Infrastruktura a vybavení	– Kapacita a provozuschopnost fyzické infrastruktury a jejího vybavení, včetně zavádění norem TEN-T – Snížení kapacity nebo provozuschopnosti infrastruktury v důsledku odložené obnovy, údržby nebo oprav infrastruktury
Kapacita infrastruktury	– Nabídka kapacity z hlediska množství a kvality – Vytížení kapacity, zbývající kapacita pro přizpůsobení se nárůstu dopravy – Soulad mezi dostupnou kapacitou (plánovanou nebo neplánovanou) a potřebami trhu – Stabilita nabídky kapacity, zejména v souvislosti s pracemi na infrastruktuře – Přetížená infrastruktura – Plánovaná doba prodlevy vlaků v pohraničních stanicích
Řízení dopravy	– Přesnost / zpoždění různých typů železničních služeb ve výchozích stanicích, zastávkách a cílových stanicích a na provozně důležitých místech – Zrušení vlaků – Skutečná doba prodlevy vlaků v pohraničních stanicích
Řízení narušení a krizové řízení	– Podíl dopravy, která by mohla být během narušení nebo krize přetrasována nebo nově naplánována – Dopad narušení na železniční dopravu z hlediska zpoždění a zrušení – Dopad narušení na provozovatele železničních služeb a jejich zákazníky – Konkrétní problémy, s nimiž se setkali (kvalitativní)
Zavádění a výkonnost digitálních služeb, nástrojů a rozhraní	– Podpora procesů souvisejících s řízením kapacity, řízením dopravy a řízením narušení – Úplnost a kvalita poskytovaných informací a údajů – Soulad s evropskou architekturou vyvinutou v rámci společného podniku pro evropské železnice a s příslušnými technickými specifikacemi v souladu se směrnicí (EU) 2016/797

Dodržování předpisů; regulační dohled	– Procesní ukazatele sledující dodržování pravidel a postupů – Stížnosti podané u regulačních subjektů a sítě ENRRB
--	--

PŘÍLOHA VIII

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

Do oblasti působnosti článku 48 spadají tyto informace poskytované v souladu se směrnicí (EU) 2016/797 a příslušnými prováděcími akty podle uvedené směrnice:

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

PŘÍLOHA IX

Seznam otázek pro koordinaci mezi provozovateli infrastruktury podle článku 53

Otázky pro koordinaci	Ustanovení, na něž se vztahuje koordinace
Strategické plánování kapacity	Kapitola II oddíl 1, zejména: – článek 10. Kapitola II oddíl 2, zejména: – článek 11, – článek 13, – článek 14, – článek 15, – článek 16, – článek 17, – článek 18, – článek 19, – článek 21, – článek 22, – článek 25.
Plánování, přidělování kapacity a nové naplánování	Kapitola II oddíl 3, zejména: – článek 27, – článek 28, – článek 31, – článek 32, – článek 33, – článek 34, – článek 35, – článek 36, – článek 37. Kapitola II oddíl 4: – článek 39, – článek 40, – článek 41.
Řízení dopravy, řízení	Kapitola III, zejména:

narušení a krizové řízení	– článek 45, – článek 46, – článek 47.
Přezkum výkonnosti	Kapitola IV, zejména: – článek 51.
Zavádění digitálních služeb, nástrojů a rozhraní; příspěvek k vypracování technických specifikací	– Čl. 9 odst. 2 – Čl. 20 odst. 4 – Čl. 27 odst. 4 – Čl. 29 odst. 5 a 6 – Čl. 42 odst. 3 písm. c) – Čl. 45 písm. c) – Čl. 48 odst. 2 a 3 – Článek 62

PŘÍLOHA X
Srovnávací tabulky

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

Směrnice 2012/34/EU	Toto nařízení
Čl. 2 odst. 6	Čl. 36 odst. 2
Čl. 3 bod 20	Článek 21
Čl. 3 bod 22	Článek 36
Čl. 3 bod 23	Článek 31
Čl. 3 bod 27	Čl. 4 bod 8
Čl. 3 bod 28	Čl. 4 bod 13
Čl. 7b odst. 1	Čl. 3 odst. 1
Čl. 7b odst. 2	Čl. 3 odst. 2
Čl. 7b odst. 3	Čl. 3 odst. 3 a čl. 2 odst. 3 písm. b)
Článek 36	Článek 40
Čl. 38 odst. 1	Čl. 26 odst. 1 druhý pododstavec a čl. 26 odst. 6
Čl. 38 odst. 2	Čl. 26 odst. 3
Čl. 38 odst. 3	Čl. 26 odst. 4
Čl. 38 odst. 4	Čl. 26 odst. 5
Čl. 39 odst. 1	Čl. 11 odst. 3
Čl. 39 odst. 2	Čl. 27 odst. 3
Čl. 40 odst. 1	Čl. 14 odst. 2 a 3 a článek 28
Čl. 40 odst. 2	Čl. 55 odst. 7, čl. 57 odst. 2, čl. 63 odst. 1 a 4, čl. 64 odst. 1 a 7
Čl. 40 odst. 3	Čl. 55 odst. 2, 5 a 7
Čl. 40 odst. 4	Čl. 57 odst. 1
Čl. 40 odst. 5	
Čl. 41 odst. 1	Čl. 7 odst. 1

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

Čl. 46 odst. 4	Čl. 36 odst. 4
Čl. 46 odst. 5	Čl. 36 odst. 5
Čl. 46 odst. 6	Čl. 36 odst. 6
Čl. 47 odst. 1	Čl. 21 odst. 1
Čl. 47 odst. 2	Čl. 21 odst. 4
Čl. 47 odst. 3	Čl. 21 odst. 5, čl. 25 odst. 1
Čl. 47 odst. 4	Čl. 8 odst. 1, 2 a 4 a čl. 11 odst. 3
Čl. 47 odst. 5	Čl. 8 odst. 1 a 4
Čl. 47 odst. 6	Čl. 21 odst. 6
Čl. 48 odst. 1	Čl. 34 odst. 1
Čl. 48 odst. 2	Čl. 18 odst. 4
Čl. 49 odst. 1	Čl. 24 odst. 1
Čl. 49 odst. 2	Čl. 24 odst. 2
Čl. 49 odst. 3	Čl. 24 odst. 3
Čl. 50 odst. 1	Čl. 22 odst. 1
Čl. 50 odst. 2	Čl. 22 odst. 2
Čl. 50 odst. 3	Čl. 22 odst. 1
Čl. 51 odst. 1	Čl. 23 odst. 1
Čl. 51 odst. 2	Čl. 23 odst. 1 a 2
Čl. 51 odst. 3	Čl. 23 odst. 4
Čl. 51 odst. 4	Čl. 23 odst. 5
Čl. 52 odst. 1	Čl. 12 odst. 8
Čl. 52 odst. 2	Čl. 27 odst. 6
Čl. 53 odst. 1	Čl. 35 odst. 1
Čl. 53 odst. 2	Čl. 10 odst. 2 a 4 a čl. 35 odst. 4

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

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

Nařízení (EU) č. 913/2010	Toto nařízení
Články 1 až 7	
Článek 8	Čl. 55 odst. 1 až 4, 6, 7 a 8 a čl. 56 odst. 1 písm. a) až c), f) a odst. 2
Čl. 9 odst. 1	Čl. 14 odst. 1, čl. 22 odst. 3 a 4, čl. 23 odst. 3 a článek 57
Čl. 9 odst. 1 písm. a), c), d), e), odst. 2, 3, 4 a 5	
Čl. 9 odst. 1 písm. b)	Článek 15 a čl. 22 odst. 3 a 4
Článek 10	
Článek 11	Čl. 55 odst. 1 až 4, 6, 7 a 8
Články 12–18	
Článek 19	Články 49 a 52
Články 20 až 25	