

Brusel 13. července 2023
(OR. en)

11718/23

Interinstitucionální spis:
2023/0271(COD)

TRANS 305
CODEC 1346

NÁVRH

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	12. července 2023
Příjemce:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generální tajemnice Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2023) 443 final
Předmět:	Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru, o změně směrnice 2012/34/EU a o zrušení nařízení (EU) č. 913/2010

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

Příloha: COM(2023) 443 final



EVROPSKÁ
KOMISE

Ve Štrasburku dne 11.7.2023
COM(2023) 443 final

2023/0271 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

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

(Text s významem pro EHP)

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

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• **Odůvodnění a cíle návrhu**

Železniční doprava je druhem dopravy šetrným k životnímu prostředí. V roce 2020 se železniční doprava podílela na osobní dopravě mezi zeměmi EU 5,1 % a na nákladní dopravě mezi zeměmi EU 11,5 %, ale na emisích skleníkových plynů z dopravy v EU pouze 0,4 %. Je to proto, že železniční doprava je energeticky velmi účinná – připadá na ni pouze 1,9 % spotřeby energie v dopravě – a že většina železniční dopravy probíhá na elektrifikovaných tratích. Železniční doprava je natolik šetrná k životnímu prostředí a má tolik dalších výhod, například vysokou úroveň bezpečnosti, že ji politika EU důsledně podporuje.

Tento návrh je klíčovým opatřením Zelené dohody pro Evropu a strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu. Jeho hlavním cílem je stanovit rámec, který umožní efektivnější řízení kapacity železniční infrastruktury a dopravy, čímž se zlepší kvalita služeb a umožní přizpůsobit železniční síť většímu objemu dopravy. Dosažení tohoto cíle má zásadní význam pro zajištění toho, aby odvětví dopravy přispělo k dekarbonizaci.

Aby byla zaručena vysoká úroveň koordinace potřebná pro bezpečný provoz a účinné využívání sítě, musí provozovatelé infrastruktury účinně řídit železniční dopravu a kapacitu. Většinou se tak děje na úrovni vnitrostátních sítí. Přeshraniční služby železniční dopravy zároveň vyžadují lepší koordinaci mezi sítěmi, než je tomu dnes. Za tímto účelem návrh stanoví mechanismy koordinace mezi vnitrostátními provozovateli infrastruktury a dalšími subjekty zapojenými do provozování přeshraniční železniční dopravy. Návrh umožní efektivnější přidělování kapacity železniční infrastruktury, protože do procesu zavádí flexibilitu a provozovatelům infrastruktury přiznává významnější úlohu při určování dopravních potřeb. Provozovatelé infrastruktury si například budou moci vyhradit určitou kapacitu pro pozdější přidělení. To bude přínosem pro železniční nákladní dopravu, kterou nelze vždy naplánovat s dostatečným předstihem, aby se včlenila do plánovaného ročního jízdního řádu. Návrh bude motivovat provozovatele infrastruktury i železniční podniky, aby dodržovali závazky týkající se kapacity a vyhýbali se změnám v krátkém čase, které by jinak měly negativní dopady na ostatní uživatele sítě. Digitalizace procesů souvisejících s kapacitou pomůže zefektivnit služby a zlepšit jejich kvalitu. Provozovatelům infrastruktury také poskytne nástroje, které jim umožní řešit neočekávané události. Cílem návrhu je zajistit, aby byl proces digitalizace ve všech členských státech soudržný a vedl k lepší koordinaci služeb železniční dopravy v celé EU.

• **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Návrh mění pravidla pro řízení kapacity železniční infrastruktury a řízení dopravy, pro sledování výkonnosti železniční dopravy, pro koordinaci zúčastněných stran a pro přidělování kapacity železniční dopravě jako součásti intermodálního dopravního řetězce. Zaměřuje se proto na železniční trh a železniční provoz, které upravuje směrnice 2012/34/EU. Návrh se zabývá klíčovým aspektem železničního provozu: plánováním a přidělováním kapacity železniční infrastruktury, která v současné době upravují dva právní předpisy, směrnice 2012/34/EU a nařízení (EU) č. 913/2010. Rovněž zajišťuje lepší koordinaci služeb železniční dopravy v celé EU a řádný regulační dohled. Je v souladu s důležitými zásadami stanovenými ve směrnici 2012/34/EU, jako je nezávislost provozovatelů železniční infrastruktury, oddělení správy infrastruktury od poskytování služeb železniční dopravy, usnadnění nediskriminačního přístupu k železniční infrastruktuře a zařízením železničních služeb, zpoplatnění používání

železniční infrastruktury a sledování železničního trhu. Návrh zruší a nahradí nařízení (EU) č. 913/2010 a přesune příslušná ustanovení o řízení kapacity ze směrnice 2012/34/EU do nového nařízení.

Aspekty plánování dopravní infrastruktury, na něž se vztahuje nařízení (EU) č. 913/2010, byly začleněny do návrhu Komise na revizi nařízení o TEN-T, který byl zveřejněn v roce 2021.

Návrh doplňuje několik aspektů železniční a dopravní politiky EU. Patří mezi ně politika železničního trhu stanovená ve směrnici 2012/34/EU a v pokynech Společenství ke státním podporám železničním podnikům, politika dopravní infrastruktury založená na nařízení o TEN-T, interoperabilita železničního systému stanovená ve směrnici o interoperabilitě a v příslušných technických specifikacích pro interoperabilitu pro železniční systém, jakož i politika intermodální dopravy prováděná prostřednictvím směrnice o kombinované dopravě a dalších nástrojů.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Sdělení Zelená dohoda pro Evropu potvrdilo cíl EU dosáhnout do roku 2050 klimatické neutrality a nezbytnost snížit emise z dopravy do roku 2050 o 90 %. Vyzvalo k přijetí důraznějších opatření, která by motivovala k využívání multimodální dopravy, a k přesunu významné části vnitrozemské nákladní přepravy (75 %), kterou dnes zajišťuje silniční síť, na železnici a vodní cesty, přičemž uznala, že k tomu „... budou potřeba opatření k lepšímu řízení a navýšení kapacity železnic ...“. Mezi milníky strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu patří 50% nárůst železniční nákladní dopravy do roku 2030 a 100% nárůst do roku 2050, jakož i zdvojnásobení vysokorychlostní osobní dopravy do roku 2030 a její ztrojnásobení do roku 2050. Strategie poukazuje na potřebu posílit přeshraniční koordinaci a spolupráci mezi provozovateli železniční infrastruktury, celkově lépe řídit železniční síť a využívat nové technologie k posílení železniční nákladní dopravy. Ve strategii Komise oznámila, že navrhne revidovaná pravidla pro přidělování kapacity v železniční dopravě v souladu s probíhajícími iniciativami v železničním odvětví. V akčním plánu na podporu dálkové a přeshraniční osobní železniční dopravy popsala Komise své záměry podrobněji a oznámila, že bude pracovat na iniciativě ke zlepšení procesů přidělování kapacit a řízení provozu, aby bylo možné lépe koordinovat přidělování kapacit v rámci celého železničního systému u služeb osobní i nákladní železniční dopravy.

Iniciativa rovněž přispívá k dosažení cíle udržitelného rozvoje č. 13 („Přijmout bezodkladná opatření na boj se změnou klimatu a zvládnání jejích dopadů“), neboť lepší řízení kapacity podpoří rozvoj služeb železniční dopravy a umožní jejich lepší přizpůsobení potřebám zákazníků. Tím se zvýší dostupnost a využívání železniční dopravy jako druhu dopravy šetrného k životnímu prostředí.

Tento legislativní návrh je součástí balíčku ekologizace nákladní dopravy, který zahrnuje několik druhů dopravy. Balíček je významným výsledkem strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu a součástí pracovního programu Komise na rok 2023. Cílem balíčku je urychlit dekarbonizaci nákladní dopravy, podpořit intermodální dopravu a dotvořit jednotný evropský železniční prostor. Kromě tohoto návrhu zahrnuje:

- revizi směrnice o kombinované dopravě (směrnice Rady 92/106/EHS),
- revizi směrnice o hmotnostech a rozměrech (směrnice Rady 96/53/ES),
- návrh CountEmissionsEU o harmonizaci započítávání emisí v dopravě.

Opatření zavedená tímto legislativním návrhem doplní zlepšení kapacity železniční infrastruktury, které předpokládá navrhovaná revize nařízení o TEN-T. Revize zahrnuje dokončení chybějících spojení na železniční síti TEN-T, urychlené zavedení evropského systému řízení železničního provozu a doplnění požadavků na železniční infrastrukturu pro intermodální dopravu. Současně budou v rámci technického pilíře jednotného evropského železničního prostoru nadále prováděna opatření k odstranění překážek interoperability.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právní základ

Právním základem návrhu je článek 91 Smlouvy o fungování EU (SFEU). Doprava je politikou sdílených pravomocí. To znamená, že EU a její členské státy mohou přijímat právní předpisy a právně závazné akty v oblasti dopravy. Členské státy vykonávají svou vlastní pravomoc v případech, kdy EU svou vlastní pravomoc nevykonává nebo se rozhodla ji nevykonávat.

• Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)

EU již přijala právní předpisy týkající se řízení kapacity železniční infrastruktury a řízení železniční dopravy – směrnici 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (zejména jde o kapitolu IV) a nařízení (EU) č. 913/2010 o koridorech pro železniční nákladní dopravu (zejména jde o kapitolu IV). To odráží politický cíl vytvořit jednotný evropský železniční prostor, v němž jsou železniční podniky schopny poskytovat dopravní služby, včetně přeshraničních, ve stále integrovanější a interoperabilnější síti.

Opatření EU je nutné k odstranění překážek v právních předpisech EU, které brání provádění odvětvových iniciativ k modernizaci řízení kapacity. Pobídky a systémy odměňování výkonu by v zásadě mohly být přepracovány na vnitrostátní úrovni, neměly by však dostatečnou působnost pro řešení přeshraničních problémů. Účinnější mezinárodní koordinace nelze dosáhnout bez jasných právně stanovených práv a povinností, které je třeba alespoň do určité míry harmonizovat v celé EU. A konečně, pokud by se nedostatečná harmonizace/interoperabilita digitálních nástrojů neřešila na úrovni EU, mohla by vést k zavádění odlišných, nekompatibilních systémů v různých členských státech.

Opatření EU umožní zavést účinné a efektivní nástroje pro koordinaci strategického plánování kapacity infrastruktury, řešit případné nedostatky v pověření regulačních subjektů s ohledem na přeshraniční železniční dopravu a zavést harmonizovaná pravidla motivující k omezení rušení a změn žádostí o kapacitu.

• Proporcionalita

Opatření řeší nedostatky v pravidlech EU pro řízení kapacity, které byly zjištěny při hodnocení nařízení (EU) č. 913/2010 o koridorech pro železniční nákladní dopravu. Tyto nedostatky lze řešit pouze na úrovni EU. Možnosti politiky se zabývají otázkami přeshraniční koordinace v oblasti řízení kapacity a řízení dopravy, prací na infrastruktuře a systémů odměňování výkonu, které ovlivňují přeshraniční dopravu, a nelze je proto řešit na vnitrostátní nebo dvoustranné úrovni, jakož i regulačním dohledem nad nimi. Navrhované nařízení posílí přeshraniční koordinaci jak pro provozovatele infrastruktury, tak pro železniční regulační subjekty, ale odpovědnost za přidělování kapacity ponechává na vnitrostátních provozovatelích infrastruktury. Radikálnější možnosti, které by zahrnovaly centralizaci částí procesu řízení kapacity, byly v rámci posouzení dopadů zavrženy.

- **Volba nástroje**

Cílem legislativního návrhu je zlepšit stávající rámec pro přidělování železniční kapacity a zavést nová pravidla a postupy pro řízení kapacity železniční infrastruktury a řízení železniční dopravy pro vnitrostátní a mezinárodní železniční dopravu, včetně krizového řízení a řízení výkonnosti. Za tímto účelem legislativní návrh zruší nařízení o koridorech pro železniční nákladní dopravu a ustanovení směrnice 2012/34/EU o přidělování kapacity železniční infrastruktury¹. Revidovaná pravidla a postupy upravující řízení kapacity železniční infrastruktury a řízení železniční dopravy budou zavedeny formou nařízení.

Stanovením harmonizovaného, přímo použitelného rámce pro řízení kapacity železniční infrastruktury a železniční dopravy představuje nařízení lepší prostředek k dosažení cílů iniciativy než směrnice. Nařízení odstraní rozdíly ve vnitrostátních pravidlech a postupech, které v současnosti brání účelnému využívání kapacity železniční infrastruktury, zejména na přeshraničních tratích. Zajistí také jednotné provádění nových opatření, která návrh předpokládá, v jednotném evropském železničním prostoru. To je obzvláště důležité a relevantní, protože přeshraniční železniční doprava (zejména železniční nákladní doprava) trpí nízkou spolehlivostí, přesností a předvídatelností.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

- **Hodnocení *ex post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů**

V roce 2018 vypracovala Komise zprávu o uplatňování nařízení o koridorech pro železniční nákladní dopravu², po níž v roce 2021 následovalo hodnocení³.

Obecné závěry hodnocení jsou, že struktury koridorů jsou využívány jen v omezené míře a že oddělené řízení kapacity koridorů pro železniční nákladní dopravu a zbytku sítě není efektivní. Celkově hodnocení dospělo k závěru, že obecně vzato nebylo cílů nařízení o koridorech pro železniční nákladní dopravu dosaženo.

Hodnocení odhalilo čtyři klíčové nedostatky nařízení o koridorech pro železniční nákladní dopravu a jeho uplatňování.

Za prvé, využívání jediných kontaktních míst a předem plánovaných tras vlaků bylo menší, než se očekávalo. Přístup „jediného kontaktního místa“ se neosvědčil, protože zúžil zaměření koordinace na jednotlivé koridory, a nikoli na celou železniční síť. To znamenalo, že provozovatelé nákladní dopravy nadále museli komunikovat s jednotlivými provozovateli infrastruktury, pokud chtěli zajistit trasu vlaku včetně částí mimo koridorové tratě. V důsledku toho se jediná kontaktní místa namísto zjednodušení procesu stala další administrativní vrstvou.

Za druhé, nařízení o koridorech pro železniční nákladní dopravu neřešilo potřebu harmonizovat nástroje a postupy pro řízení kapacity železniční infrastruktury používané na vnitrostátní úrovni. To by pomohlo zlepšit řízení kapacity infrastruktury pro přeshraniční

¹ Zejména kapitola IV oddíl 3 směrnice 2012/34/EU.

² COM(2018) 189 final ze dne 16. dubna 2018. Zprávě předcházela zpráva Evropského účetního dvora (Evropský účetní dvůr, Železniční nákladní doprava v EU: stále není na správné cestě, zvláštní zpráva č. 8, Lucemburk, Úřad pro publikace Evropské unie, 2016).

³ SWD(2021) 134 final ze dne 2. června 2021.

Za třetí, zúčastněné strany výkonnost služeb železniční nákladní dopravy s cílem vypracovat a provádět účinné plány na zlepšení výkonnosti důkladně nesledovaly. Nařízení o koridorech pro železniční nákladní dopravu výslovně zavedlo sledování výkonu jako úkol pro správní rady koridorů pro nákladní dopravu, hodnocení však ukázalo, že při sledování výkonu byla zanedbána řada důležitých aspektů, jako je například přesnost „ode dveří ke dveřím“.

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Konzultační činnosti proběhly v roce 2022. Zahrnovaly:

- Mezi konzultované zúčastněné strany patřili provozovatelé železniční infrastruktury, železniční podniky (osobní i nákladní dopravy), členové výkonných a správních rad koridorů pro železniční nákladní dopravu, provozovatelé terminálů, speditéři, zástupci ministerstev členských států odpovědných za železniční dopravu, vnitrostátní železniční regulační subjekty, nevládní organizace, akademická sféra a občané.

⁷ Fórum pro železniční podniky, jehož se účastní útvary Komise a Agentura Evropské unie pro železnice.

Výsledky konzultačních činností byly využity k posouzení celkové úrovně podpory iniciativy a relevance zjištěných problémů, které má legislativní návrh řešit, k posouzení relevance a úrovně podpory zamýšlených politických opatření a k poskytnutí dalších odborných vstupů pro posouzení hospodářských, sociálních a environmentálních dopadů opatření.

Odpovědi na výzvu k předkládání faktických podkladů a otevřenou veřejnou konzultaci ukázaly, že většina respondentů se zjištěnými problémy souhlasí a že iniciativa má celkově širokou podporu zúčastněných stran.

Celkově kladně hodnotily navrhovaná opatření iniciativy i zúčastněné strany, s nimiž byly vedeny konzultace. Konzultované zúčastněné strany například v drtivé většině podporují zavedení flexibilnějších a spolehlivějších postupů přidělování kapacity v souladu s potřebami trhu (inspirovaných projektem přepracování jízdních řádů pro inteligentní řízení kapacity, běžně označovaným jako projekt TTR). Podporují také zavedení opatření na podporu rozvoje a využívání digitálních nástrojů pro řízení kapacity železniční infrastruktury a dopravy.

Názory zúčastněných stran na možnosti politiky zkoumané v posouzení dopadů se však více lišily, přičemž většina provozovatelů infrastruktury upřednostňovala přístup možnosti politiky, v níž je cíl návrhu dosahováno prostřednictvím spolupráce mezi jednotlivými provozovateli infrastruktury, zatímco mnoho železničních podniků upřednostňovalo přístup možnosti politiky, v níž koordinaci řízení kapacity a dopravy provádí ústřední subjekt.

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Externí dodavatel vypracoval studii na podporu posouzení dopadů návrhu. Studie, která byla zahájena v prosinci 2021, byla ukončena v únoru 2023. Poskytla Komisi cenné poznatky, zejména o tom, jak nejlépe navrhnout možnosti politiky a posoudit jejich očekávané dopady a jak získat názory přímo dotčených zúčastněných stran.

- **Posouzení dopadů**

Politická opatření tohoto návrhu vycházejí z výsledků posouzení dopadů. Ke zprávě o posouzení dopadů⁸ vydal Výbor pro kontrolu regulace Komise kladné stanovisko⁹. Výbor ve svém stanovisku vydal několik doporučení ohledně prezentace argumentů ve zprávě o posouzení dopadů. Tato doporučení se řešila a souhrnný přehled o tom, jak se postupovalo, poskytuje příloha 1 zprávy o posouzení dopadů.

V rámci posouzení dopadů byly zvažovány čtyři možnosti politiky.

Možnost politiky 1 představuje evoluční vývoj stávajícího právního rámce a k přeshraniční koordinaci řízení kapacity a dopravy zachovává přístup založený na koridorech, jak je stanoveno v nařízení o koridorech pro železniční nákladní dopravu.

Naproti tomu možnosti politiky 2, 3 a 4 využívají „síťový přístup“, v němž rozsah opatření pro řízení kapacity a dopravy přesahuje koridorové tratě¹⁰, a zavádějí komplexnější harmonizaci a modernizaci pravidel a postupů pro řízení kapacity a dopravy. Hlavní rozdíl

⁸ SWD(2023) 443.

⁹ SEC(2023) 443.

¹⁰ Bude však zachováno zaměření na nejstrategičtější tratě, aby se zabránilo nadměrné regulaci tratí s regionálním významem a/nebo nízkou hustotou provozu.

mezi těmito možnostmi politiky spočívá v přísnosti a ambicióznosti požadavků a v míře centralizace rozhodovacího procesu.

Možnost politiky 2 se opírá o dobrovolnou spolupráci mezi provozovateli infrastruktury bez centralizovaných koordinačních struktur na úrovni EU nebo s velmi omezeným počtem těchto struktur.

Možnost politiky 3 přebírá většinu opatření z možnosti politiky 2, a rozšiřuje ji tím, že svěřuje další odpovědnosti za harmonizaci koordinačním orgánům na úrovni EU a v co největší možné míře využívá stávající subjekty.

Možnost politiky 4 rozšiřuje působnost koordinačního orgánu zavedeného v možnosti politiky 3 o provozní a rozhodovací úkoly, jako je pravomoc přijímat konečná rozhodnutí v případě neshody/nesouladu mezi provozovateli infrastruktury a zřízení evropské funkce řízení dopravy pro řízení závažných událostí („krizová jednotka“).

V posouzení je jako upřednostňovaná možnost označena možnost politiky 3, protože nejlépe vyvažuje cíle, jichž má být dosaženo, míru přiměřenosti zásahu, jeho náklady a přínosy a důvěryhodnost posouzení dopadů.

Zavedením harmonizovaného, přímo použitelného rámce pro řízení železniční infrastruktury a dopravy přispěje legislativní návrh k dosažení obecného cíle, kterým je přizpůsobení železniční sítě většímu objemu dopravy ve prospěch zákazníků osobní i železniční nákladní dopravy. Očekává se, že díky dodatečné kapacitě vyplývající z návrhu dojde k navýšení železniční dopravy (vyjádřené ve vlakových kilometrech) o 4 %, což představuje téměř 250 milionů vlakových kilometrů dodatečné kapacity. V peněžním vyjádření se odhaduje, že tato dodatečná kapacita přinese železničním podnikům hospodářskou hodnotu ve výši 2 500 milionů EUR. Pro konečné spotřebitele znamená dodatečná kapacita vyplývající z tohoto legislativního návrhu, že cestující budou mít prospěch z většího počtu spojů a vyšší četnosti služeb u stávajících spojů. Stejně tak v segmentu nákladní dopravy budou mít zasilatelé prospěch z většího výběru. Návrh rovněž zefektivní proces přidělování kapacity zavedením opatření ke zlepšení stability přidělených tras vlaků, což železničním podnikům přinese úsporu nákladů ve výši přibližně 420 milionů EUR a provozovatelům infrastruktury v podobné výši. Návrh rovněž zlepší přeshraniční koordinaci dočasných omezení kapacity, čímž se zvýší spolehlivost železniční dopravy. Očekává se, že různá opatření návrhu povedou také ke zlepšení přesnosti, což by mělo pro železniční podniky hospodářský přínos v odhadované výši 658 milionů EUR. Zvýšená spolehlivost a přesnost ztraktivní služby železniční nákladní dopravy pro speditéry, což přispěje ke zvýšení konkurenceschopnosti železniční nákladní dopravy vůči silniční dopravě. Stejně tak budou mít cestující prospěch z menšího počtu zrušených spojů a zlepšené přesnosti. Spolu s očekávaným zvýšením počtu dostupných spojů pomohou tyto přínosy zlepšit konkurenceschopnost železniční dopravy vůči letecké dopravě v segmentu osobní dopravy, zejména na přeshraničních trasách, kde by zavedení harmonizovaného rámce pro řízení kapacity a dopravy mělo přinést významnou přidanou hodnotu. A konečně se očekává, že návrh povede k úsporám administrativních nákladů vnitrostátních orgánů veřejné správy díky zavedení harmonizovaného právního rámce pro řízení železniční kapacity a dopravy a postupnému rušení koridorů pro železniční nákladní dopravu. Uvedené úspory se v období 2025–2050 odhadují na 2,6 milionu EUR, vyjádřeno v současných hodnotách.

Očekává se, že legislativní návrh bude mít rovněž pozitivní dopad na zaměstnanost v železničním odvětví (podle odhadů přibližně 42 000 dodatečných pracovních míst ročně ve

srovnání se základním scénářem), a to díky zvýšení dostupné kapacity infrastruktury a souvisejícímu nárůstu železniční dopravy, který by měla opatření vyvolat.

Závěrem se očekává, že legislativní návrh bude mít mírné, ale pozitivní dopady na klima a životní prostředí (odhady předpokládají, že upřednostňovaná varianta povede v období 2025–2050 ke snížení emisí CO₂ o přibližně 26 milionů tun ve srovnání se základním scénářem).

- **Účelnost právních předpisů a zjednodušení**

Tento legislativní návrh má významný aspekt účelnosti právního předpisu, neboť jeho cílem je zjednodušit a aktualizovat pravidla pro řízení kapacity železniční infrastruktury, aby lépe sloužila potřebám různých segmentů železničního trhu, zejména přeshraniční nákladní dopravy. Návrh nahradí stávající právní rámec pro řízení kapacity železniční infrastruktury a dopravy v nařízení o koridorech pro železniční nákladní dopravu a v částech směrnice 2012/34/EU jednotným, přímo použitelným rámcem pro celou síť EU.

Očekává se, že díky upřednostňované možnosti politiky ušetří orgány veřejné správy zavedením harmonizovaného právního rámce pro řízení železniční kapacity a dopravy a zrušením koridorů pro železniční nákladní dopravu administrativní náklady, které se odhadují na 2,6 milionu EUR ve srovnání se základním scénářem, vyjádřeno v současných hodnotách v období 2025–2050. Iniciativa díky zefektivnění přidělování kapacity zjednoduší záležitosti řešené žadateli o kapacitu působícími v přeshraniční železniční dopravě. Sníží také administrativní náklady provozovatelů infrastruktury o odhadovanou částku 8,2 milionu EUR ve srovnání se základním scénářem, vyjádřeno v současných hodnotách v období 2025–2050.

- **Základní práva**

Návrh nemá žádný dopad na ochranu základních práv.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Upřednostňovaná možnost bude mít rozpočtové důsledky pro Komisi.

Navrhované nařízení o využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru je doprovázeno třemi doplňkovými koordinačními činnostmi, které bude Komise spolufinancovat.

Za prvé, spolufinancování EU bude poskytnuto na podporu koordinace provozovatelů infrastruktury koordinátorem sítě. Legislativní návrh rovněž vyžaduje, aby jednotliví provozovatelé infrastruktury poskytovali spolufinancování činností koordinátora sítě.

Za druhé, Komise poskytne podporu na spolufinancování, aby pomohla zřídit sekretariát pro spolupráci vnitrostátních regulačních subjektů, které jsou rovněž povinny poskytnout sekretariátu spolufinancování.

Za třetí, legislativní návrh předpokládá vytvoření nezávislé skupiny odborníků na železniční dopravu, která bude poskytovat poradenství Evropské komisi, „orgánu pro přezkum výkonnosti“, jehož úkolem bude přezkoumávat výkonnost železniční infrastruktury a dopravních služeb. Komise poskytne členům orgánu pro přezkum výkonnosti financování na pokrytí všech nákladů spojených s účastí v tomto orgánu.

Na tyto tři koordinační činnosti je každoročně vyčleněn rozpočet ve výši 5,5 milionu EUR.

5. OSTATNÍ PRVKY

- **Plány provádění a způsoby monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Útvary Komise budou monitorovat provádění a účinnost tohoto návrhu prostřednictvím řady opatření a ukazatelů, které budou měřit pokrok dosažený při dosahování operačních cílů. Tyto ukazatele a operační cíle budou vypracovány na základě doporučení orgánu pro přezkum výkonnosti. Údaje bude poskytovat evropská síť provozovatelů infrastruktury, zejména provozní orgán, který podporuje její činnost (koordinátor sítě) a který se bude rovněž podílet na definování operačních cílů.

Komise rovněž očekává, že od Evropské sítě železničních regulačních subjektů obdrží údaje a analýzy o vývoji a provádění železničního trhu.

Tyto ukazatele výkonnosti budou vypracovány za účelem sledování účinků opatření návrhu. Očekává se však, že mohou odrážet i určité synergie s dalšími návrhy a politikami EU v oblasti dopravy, jako je návrh revize nařízení o TEN-T.

Návrh stanoví právní základ pro vypracování podrobnějších pravidel, postupů a vzorů, které budou stanoveny v nelegislativních aktech. Období provádění proto musí zahrnovat i vstup nelegislativních aktů vyplývajících z návrhu v platnost. Komise provede hodnocení pět let po skončení období provádění, aby ověřila, do jaké míry bylo cílů iniciativy dosaženo.

- **Informativní dokumenty (u směrníc)**

Nevztahuje se na tento návrh.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Kapitola I obsahuje obecná ustanovení. Popisuje předmět navrhovaného nařízení, které stanoví pravidla umožňující řídit kapacitu železniční infrastruktury a železniční dopravu způsobem, který optimalizuje využití sítě, a tím zlepšuje kvalitu služeb a umožňuje přizpůsobit se většímu objemu dopravy. Stanoví oblast působnosti navrhovaného nařízení. Stanoví také obecné odpovědnosti provozovatelů železniční infrastruktury a zásady, které musí při výkonu svých funkcí dodržovat, a uvádí definice důležité pro navrhované nařízení.

Kapitola II stanoví obecná pravidla pro řízení kapacity. Oddíl 1 o obecných zásadách stanoví tři fáze procesu plánování a přidělování kapacity: strategické plánování kapacity (podrobněji se jím zabývá oddíl 2 kapitoly II), plánování a přidělování kapacity (oddíl 3) a přizpůsobení a nové naplánování kapacity (oddíl 4). Kapitola obsahuje povinnosti provozovatelů infrastruktury společně vytvořit evropský rámec pro řízení kapacity. Zvláštní ustanovení se zabývají řízením nedostatečné kapacity infrastruktury a omezení kapacity v důsledku prací na infrastruktuře a zhoršeného stavu infrastruktury.

Kapitola III zavádí povinnosti týkající se řízení dopravy, řízení narušení a krizového řízení a požaduje, aby provozovatelé infrastruktury společně vytvořili evropský rámec pro přeshraniční koordinaci v těchto otázkách. Zvláštní ustanovení zajišťují, že v případě krize mohou členské státy použít nouzová opatření pro řízení kapacity železniční infrastruktury a dopravy.

Kapitola IV představuje rámec pro přezkum výkonnosti. Za účelem zlepšení výkonnosti služeb železniční infrastruktury v EU má Evropská síť provozovatelů infrastruktury (ENIM) za úkol sledovat různé aspekty výkonnosti a vypracovávat roční veřejné zprávy o výkonnosti.

Nově zřízený orgán pro přezkum výkonnosti bude v záležitostech souvisejících s výkonností poskytovat poradenství a doporučení.

Kapitola V obsahuje ustanovení o organizační struktuře pro koordinaci mezi provozovateli infrastruktury. Síť ENIM, zřízená podle směrnice 2012/34/EU, je posílena a bude podporována koordinátorem sítě a kontaktními místy určenými provozovateli infrastruktury. Kapitola obsahuje také pravidla pro digitalizaci řízení kapacity.

Kapitola VI obsahuje ustanovení o regulačním dohledu nad řízením kapacity a dopravy a rozšiřuje úkoly a odpovědnosti Evropské sítě železničních regulačních subjektů (ENRRB) s ohledem na záležitosti EU a přeshraniční záležitosti. Za tímto účelem bude mít síť ENRRB radu regulačních subjektů jako rozhodovací orgán a sekretariát, který bude radu podporovat.

Kapitola VII obsahuje závěrečná ustanovení týkající se aktů v přenesené pravomoci a budoucího hodnocení nařízení. Obsahuje změny směrnice 2012/34/EU a zrušuje nařízení o koridorech pro železniční nákladní dopravu a konkrétní články směrnice 2012/34/EU, které nové nařízení nahrazuje. Pro zajištění hladkého přechodu na nový právní rámec se předpokládají přechodná opatření.

Návrh

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

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹,s ohledem na stanovisko Výboru regionů²,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Sdělení Komise „Zelená dohoda pro Evropu“³ stanoví cíl klimatické neutrality, kterého má Unie dosáhnout do roku 2050, jakož i jasný cíl snížit do roku 2030 čisté emise skleníkových plynů nejméně o 55 % ve srovnání s úrovněmi roku 1990. Požaduje 90% snížení emisí skleníkových plynů z dopravy a zároveň usiluje o dosažení cíle nulového znečištění⁴, aby se do roku 2030 snížily dopady emisí látek znečišťujících ovzduší na zdraví o více než 55 % a podíl lidí, kteří jsou chronicky rušeni dopravním hlukem o 30 %. Doprava se na celkových emisích skleníkových plynů v Unii podílí přibližně 25 % a v posledních letech se tyto emise zvýšily. Prioritou Zelené dohody pro Evropu je přesunout významnou část vnitrozemské nákladní dopravy (75 %), kterou dnes zajišťuje silniční síť, na železnici a vodní cesty. Protože je železniční doprava z velké části elektrifikovaný a energeticky účinný druh dopravy, mělo by větší využívání železničních služeb přispět ke snížení emisí a spotřeby energie v dopravě.
- (2) Sdělení o strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu⁵ stanoví milníky, které mají ukázat cestu dopravního systému Unie k dosažení cílů udržitelné, inteligentní a odolné

¹ Úř. věst. C , , s. .² Úř. věst. C , , s. .³ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Zelená dohoda pro Evropu“, COM(2019) 640 final ze dne 11. prosince 2019.⁴ Sdělení Komise Cesta ke zdravé planetě pro všechny Akční plán EU: „Vstříc nulovému znečištění ovzduší, vod a půdy“, COM(2021) 400 final ze dne 12. května 2021.⁵ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti“, COM(2020) 789 final ze dne 9. prosince 2020.

mobility. Předpokládá, že by železniční nákladní doprava měla do roku 2030 vzrůst o 50 % a do roku 2050 by se měla zdvojnásobit; vysokorychlostní železniční doprava by se měla do roku 2030 zdvojnásobit a do roku 2050 ztrojnásobit a pravidelná hromadná doprava na vzdálenost kratší než 500 km by měla být v rámci Unie do roku 2030 uhlíkově neutrální. K dosažení těchto cílů se železniční doprava musí stát atraktivnější z hlediska cenové dostupnosti, spolehlivosti a služeb lépe přizpůsobených potřebám cestujících a zasilatelů nákladu.

- (3) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU⁶ stanoví pravidla pro správu a provoz železniční infrastruktury a zásady a postupy uplatňované při přidělování kapacity železniční infrastruktury pro vnitrostátní a mezinárodní železniční dopravu.
- (4) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010⁷ stanoví zřízení koridorů pro železniční nákladní dopravu a jediných kontaktních míst k usnadnění žádostí o kapacitu infrastruktury pro vlaky mezinárodní železniční nákladní dopravy.
- (5) Řízení kapacity železniční infrastruktury a dopravy je pro dobré fungování železničního odvětví zásadní. Provoz železniční dopravy musí být pečlivě plánován a koordinován, aby vlaky s velmi rozdílnými charakteristikami, jako je rychlost a brzdná dráha, mohly bezpečně sdílet stejné koleje. Optimální řízení kapacity vytváří více příležitostí pro služby železniční dopravy a zvyšuje jejich spolehlivost. Regulace by měla provozovatelům infrastruktury poskytnout dostatečnou flexibilitu pro účinné řízení kapacity a zároveň zajistit, aby se všemi železničními podniky bylo zacházeno bez diskriminace, pokud jde o přístup k síti.
- (6) Směrnice 2012/34/EU uznává právo členských států nepoužít pravidla pro přidělování kapacity železniční infrastruktury na určité části železniční sítě nebo na určité železniční služby, pokud by takové vyloučení z oblasti působnosti práva Unie nemělo vliv na fungování jednotného evropského železničního prostoru. Tato vyloučení by se měla uplatňovat i nadále a členské státy by si měly ponechat právo požadovat taková vyloučení i v budoucnu v souvislosti s tímto nařízením.
- (7) Pravidla a postupy řízení kapacity železniční infrastruktury by měly lépe odrážet potřeby všech segmentů železničního trhu. Měly by zejména zohlednit nutnost dlouhodobé stability dostupné kapacity pro služby osobní dopravy a krátkodobé flexibility pro nákladní dopravu, aby bylo možné reagovat na poptávku na trhu. Proces řízení kapacity by proto již neměl být zaměřen převážně na roční období, ale měl by být rozvržen do tří po sobě jdoucích fází – strategického plánování kapacity, plánování služeb železniční dopravy a přidělování kapacity a přizpůsobení a nové naplňování kapacity. Zavedení lépe vymezených a strukturovaných fází, které by umožnily dlouhodobé plánování a krátkodobé přizpůsobení při řízení kapacity, by mělo přínos zejména pro služby, které se hůře plánují předem nebo jejichž zajištění je složitější, jako jsou nákladní vlaky a přeshraniční osobní vlaky.
- (8) Stále větší část železniční sítě Unie je buď přetížená, nebo se přetížení blíží, a nemůže vyhovět potřebám kapacity železniční infrastruktury všech žadatelů a podpořit další růst objemu železniční dopravy. Očekává se, že rozvoj infrastruktury a digitalizace v souladu s technickou specifikací pro interoperabilitu vypracovanou podle směrnice

⁶ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 32) stanovující pravidla pro správu železniční infrastruktury.

⁷ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 ze dne 22. září 2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu (Úř. věst. L 276, 20.10.2010, s. 22).

Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797, zejména evropského systému řízení železničního provozu („ERTMS“), povede ve střednědobém až dlouhodobém horizontu ke zvýšení dostupné kapacity. Provozovatelé infrastruktury však budou muset udělovat přednost pro využívání přetížených úseků. Aniž jsou dotčeny obecné zásady přednosti stanovené členskými státy v rámci pro přidělování kapacity infrastruktury, měli by provozovatelé infrastruktury rozhodovat o přednostech pomocí transparentních a harmonizovaných metodik, které objasňují, jak byly zohledněny sociální, hospodářské a environmentální faktory a jak ovlivňují jejich rozhodnutí.

- (9) Strategické plánování kapacity by mělo zlepšit využití železniční infrastruktury předvídáním poptávky po službách železniční dopravy a zohledněním plánovaného rozvoje, obnovy a údržby infrastruktury. Mělo by zajistit, aby byla kapacita železniční infrastruktury přidělována způsobem, který maximalizuje hodnotu služeb železniční dopravy pro společnost. Provozovatelé infrastruktury by měli zajistit, aby strategické plánování poskytovalo postupně se zvyšující úroveň podrobností o dostupné kapacitě a aby bylo základem pro přidělování kapacity.
- (10) Aby bylo zajištěno, že kapacita bude k dispozici pro přidělování různým segmentům železničního trhu, a zejména pro nákladní a přeshraniční služby železniční dopravy, měli by mít provozovatelé infrastruktury možnost předběžně plánovat využívání kapacity na přetížených nebo vysoce vytížených úsecích železniční sítě a v případě potřeby rozšířit takové plánování na další úseky sítě. Toto předběžné plánování kapacity by mělo zohlednit různé metody přidělování kapacity a charakteristiky různých segmentů železničního trhu. Mělo by umožnit lepší využití železniční infrastruktury tím, že ve fázi přidělování kapacity seskupí vlaky s podobnými výkonnostními charakteristikami.
- (11) Při přidělování kapacity by se provozovatelé infrastruktury měli řídit strategickými plány poskytování kapacity a zároveň zajistit, aby byla kapacita přidělována v souladu s poptávkou na trhu spravedlivým a nediskriminačním způsobem. Za tímto účelem mohou být některé žádosti o kapacitu zamítnuty a plán poskytování kapacity musí být pravidelně aktualizován, aby odrážel skutečnou poptávku.
- (12) Různé segmenty železničního trhu mají různé schopnosti předvídat své potřeby kapacity železniční infrastruktury. Zejména někteří poskytovatelé služeb nákladní dopravy nemusí být schopni určit své potřeby kapacity včas, aby bylo možno zahrnout je do jízdního řádu sítě, tj. do ročního plánu provozu vlaků a vozového parku, a nemusí se včlenit do jeho ročního časového rozvrhu. Provozovatelé infrastruktury by proto měli být schopni nabídnout kapacitu v dostatečné kvalitě a množství i pro služby železniční dopravy, které mají nestabilní poptávku, jsou organizovány v relativně krátkém časovém období, zahrnují více než jednu jízdu vlaku a mohou být provozovány opakovaně po dobu, která se nemusí shodovat s obdobím platnosti jízdního řádu.
- (13) Žadatelé o kapacitu železniční infrastruktury by měli mít možnost každoročně plánovat a žádat o kapacitu železniční infrastruktury prostřednictvím jízdního řádu sítě. Žadatelé by také měli mít možnost žádat o kapacitu železniční infrastruktury s větším předstihem pro stabilní, víceleté služby železniční dopravy prostřednictvím rámcových dohod. A konečně by žadatelé měli mít možnost požádat o kapacitu v době blízké době provozu pro jednotlivé vlaky prostřednictvím žádostí *ad hoc* o kapacitu nebo pro opakovanou vlakovou dopravu prostřednictvím žádostí v rámci průběžného plánování.

- (14) Významný podíl železniční nákladní dopravy je dálkový a vyžaduje přeshraniční koordinaci provozovatelů infrastruktury. Politický cíl zvýšit podíl železniční dopravy se opírá také o rostoucí přeshraniční osobní dopravu. Pro usnadnění a podporu rostoucí přeshraniční dopravy v jednotném evropském železničním prostoru je nutné zajistit větší soudržnost a harmonizaci pravidel a postupů pro řízení kapacity železniční infrastruktury. V souladu s tím by měla být posílena úloha Evropské sítě provozovatelů infrastruktury s cílem pověřit ji vypracováním pokynů pro harmonizované provádění tohoto nařízení o postupech a metodikách řízení kapacity železniční infrastruktury a aktivní koordinaci přeshraniční kapacity a dopravy. Evropská síť provozovatelů infrastruktury by měla zejména vytvořit evropské rámce pro řízení kapacity, pro koordinaci řízení přeshraniční dopravy, řízení narušení a krizového řízení a pro přezkum výkonnosti.
- (15) Evropské rámce vypracované Evropskou sítí provozovatelů infrastruktury by měly poskytnout pokyny, které by měl provozovatel infrastruktury v maximální míře dodržovat, přičemž by si měl zachovat odpovědnost za svá provozní rozhodnutí. Provozovatelé infrastruktury by měli odůvodnit jakékoli odchylky od rámců vytvořených Evropskou sítí provozovatelů infrastruktury. Má se za to, že tento přístup zajišťuje rovnováhu mezi potřebami koordinace a uplatňování harmonizovaných přístupů v jednotném evropském železničním prostoru a potřebou přizpůsobit postupy a metodiky specifickým okolnostem daných zeměpisných oblastí. Po pěti letech uplatňování tohoto nařízení by Komise měla posoudit, zda stav sbližování postupů a metodik a účinnost procesu koordinace mezi provozovateli infrastruktury, jakož i celkový pokrok při vytváření jednotného evropského železničního prostoru opravňují k zavedení sekundárních právních předpisů, které by nahradily prvky evropských rámců vytvořených Evropskou sítí provozovatelů infrastruktury.
- (16) Pravidla pro řízení přeshraniční železniční dopravy za běžných podmínek a v případě narušení provozu by měla podporovat hladký, odolný a bezproblémový provoz služeb železniční dopravy. Měla by stanovit systém strukturované koordinace mezi provozovateli infrastruktury a dalšími zúčastněnými stranami.
- (17) Provoz železniční infrastruktury vyžaduje nejen úzkou spolupráci mezi provozovateli infrastruktury, ale také silnou interakci s železničními podniky a dalšími zúčastněnými stranami, které se přímo podílejí na železniční a multimodální dopravě a logistických operacích. Proto je nutné zajistit strukturovanou koordinaci mezi provozovateli infrastruktury a dalšími zúčastněnými stranami.
- (18) Spolehlivost služeb železniční dopravy je jedním z aspektů, které zákazníci železnice nejvíce oceňují. Spolehlivost časových rozvrhů je rovněž kritickým aspektem pro hladké fungování železničního systému, kde existují silné interakce mezi službami a síťovými externalitami. Z tohoto důvodu by měly být odchylky od časového rozvrhu omezeny na minimum. Kromě toho by měl být zaveden systém vhodných pobídek na podporu plnění závazků ze strany provozovatelů infrastruktury, železničních podniků a dalších příslušných zúčastněných stran. Uvedené pobídky by měly být hospodářské i nehospodářské povahy.
- (19) Průběžné sledování kvality železniční infrastruktury a dopravních služeb je předpokladem pro zlepšení výkonnosti těchto služeb. Je proto nezbytné vytvořit transparentní a objektivní systém ukazatelů, který poskytne zpětnou vazbu o aspektech výkonnosti, jež jsou důležité pro různé provozní zúčastněné strany a pro konečné zákazníky služeb železniční dopravy. Hlavní funkce tohoto systému by se měla zaměřit na sledování plnění závazků přijatých provozními zúčastněnými stranami a na

pokrok ve výkonnosti v průběhu času, přičemž by se měly zohlednit různé okolnosti a charakteristiky v rámci železničního odvětví. Při vytváření takového systému a analýze jeho výstupů by Komise měla mít možnost opřít se o nezávislé odborníky v podobě orgánu pro přezkum výkonnosti. Tento orgán by měl být schopen poskytovat Komisi nezávislé poradenství ve všech oblastech, které ovlivňují výkonnost služeb železniční dopravy a řízení infrastruktury.

- (20) Pro zlepšení výkonnosti služeb železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru by měli provozovatelé infrastruktury v úzké spolupráci s Komisí, orgánem pro přezkum výkonnosti a příslušnými zúčastněnými stranami vytvořit a zavést společný rámec pro přezkum výkonnosti. Tento rámec by měl zajistit, aby všichni provozovatelé infrastruktury v EU používali společné zásady a metodiky pro měření výkonnosti prostřednictvím dohodnutých ukazatelů. Rámec by měl umožnit určit nedostatky ve výkonnosti železniční sítě EU. Měl by zajistit, aby provozovatelé infrastruktury stanovovali výkonnostní cíle způsobem, který zohledňuje specifika sítě, kterou spravují, ale zároveň zajišťuje soudržnost při určování nejvýznamnějších nedostatků ve výkonnosti. Rámec by měl provozovatelům infrastruktury umožnit spolupracovat na úrovni EU při určování opatření k řešení nedostatků ve výkonnosti a sledovat jejich dopad. Provozovatelé infrastruktury by měli ve spolupráci v rámci Evropské sítě provozovatelů infrastruktury a s přihlédnutím ke stanovisku orgánu pro přezkum výkonnosti a Komise tento rámec pravidelně přezkoumávat, aby bylo zajištěno, že odpovídá svému účelu.
- (21) K zajištění účinného rámce EU pro koordinaci provozovatelů železniční infrastruktury by se měla Evropská síť provozovatelů infrastruktury zřízená směrnicí 2012/34/EU stát operativnější. Měla by zahrnovat rozhodovací mechanismy, které provozovatelům železniční infrastruktury EU umožní účinně koordinovat strategické plánování kapacity železniční infrastruktury.
- (22) Železniční regulační subjekty by měly spolupracovat na úrovni Unie, aby zajistily soudržné uplatňování regulačního rámce a jednotné zacházení se žadateli v celém jednotném evropském železničním prostoru. Měly by tak činit prostřednictvím Evropské sítě železničních regulačních subjektů s cílem vypracovat společné postupy pro přijímání rozhodnutí, k nimž jsou podle tohoto nařízení oprávněny. Za tímto účelem by měla Evropská síť železničních regulačních subjektů plnit koordinační úkoly a přijímat nezávazná doporučení a stanoviska, která by neměla mít vliv na pravomoci železničních regulačních subjektů nebo provozovatelů infrastruktury.
- (23) Účinné řízení železniční kapacity a dopravy vyžaduje výměnu údajů a informací mezi provozovateli infrastruktury, žadateli a dalšími provozními zúčastněnými stranami. Tato výměna může být podstatně efektivnější a účinnější s podporou interoperabilních digitálních nástrojů a pokud možno automatizace. Specifikace pro interoperabilitu by proto měly být zavedeny přednostně a měly by být dále rozvíjeny, aby držely krok s technologickým vývojem a novými procesy navrženými v tomto nařízení.
- (24) Provozovatelé infrastruktury by měli zajistit soulad, zejména pokud jde o digitalizaci, s prací společného podniku pro evropské železnice podle hlavy IV nařízení Rady (EU) 2021/2085, pokud jde o hlavní plán uvedený v čl. 86 odst. 5 a systémový pilíř uvedený v čl. 85 odst. 2 písm. c), a prostřednictvím skupiny pro zavádění uvedené v článku 97 nařízení (EU) 2021/2085.
- (25) Je nezbytné vytvořit mechanismus pro stanovení kritérií, zásad a postupů týkajících se řízení kapacity, spolupráce mezi zúčastněnými stranami v železniční dopravě a koordinace na úrovni EU, pro provozovatele infrastruktury a v oblasti regulačního

dohledu. Tento mechanismus vyžaduje, aby provozovatelé infrastruktury a železniční regulační subjekty ve spolupráci s příslušnými zúčastněnými stranami vypracovali a prováděli evropské rámce a pokyny. Po vyhodnocení vývoje a provádění evropských rámců a v případech, kdy dobrovolné uplatňování odvětvových pokynů nedosahuje potřebné úrovně regulační soudržnosti, by Komise měla mít prostředky k řešení takových regulačních nedostatků prostřednictvím prováděcích aktů nebo aktů v přenesené pravomoci, je-li to vhodné.

- (26) Za účelem zajištění hladkého procesu řízení kapacity a dopravy v mezinárodní železniční dopravě, minimalizace rušení přidělené kapacity a přerušení železničního provozu v důsledku narušení železniční sítě a za účelem zohlednění vývoje postupů provozovatelů infrastruktury a využívání nových metod přidělování kapacity a informačních a komunikačních technologií by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy. Tyto pravomoci by se měly týkat výstupů vyplývajících ze strategického plánování kapacity infrastruktury, časového rozvrhu strategického plánování kapacity a procesu přidělování kapacity, konečných termínů pro změny přidělené kapacity a vytvoření alternativních řešení pro žadatele, časového rozvrhu koordinace, konzultací a zveřejňování omezení kapacity vyplývajících z prací na infrastruktuře, definice vysoce vytižené a přetížené infrastruktury a postupů a metod pro výpočet stupně vytižení kapacity, kritérií pro určení a prohlášení narušení sítě, informací, které mají být poskytnuty provozním zúčastněným stranám, a oblastí, které by měli provozovatelé infrastruktury koordinovat, a konkrétních opatření pro takovou koordinaci. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů⁸. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci by měly Evropský parlament a Rada obdržet veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci by měli mít automaticky přístup na zasedání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.
- (27) Za účelem zajištění jednotných podmínek pro provádění tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení technických a provozních požadavků, které usnadní hladké fungování jednotného evropského železničního prostoru, pokud jde o jednotná kritéria pro požadavky stanovené provozovateli infrastruktury vůči žadatelům, společné postupy, kritéria a metodiky pro řízení nedostatečné kapacity, pro pohotovostní plánování a pro přidělování kapacity nad rámec období, na něž se vztahuje jízdní řád sítě, společný přístup k náhradám vypláceným za změny přidělené kapacity, společná kritéria a postupy pro nové naplánování, vymezení technických prvků systému sledování výkonnosti železničních služeb a služeb souvisejících s železniční dopravou, včetně metodik a požadavků na údaje a jejich přezkumu. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011⁹.
- (28) Pravidla pro přidělování kapacity stanovená ve směrnici 2012/34/EU se nahrazují pravidly stanovenými v tomto nařízení. V tomto nařízení by proto měla být vymezena pravidla spolupráce mezi provozovateli infrastruktury, pravidla spolupráce mezi

⁸ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

železničními regulačními subjekty, požadavky na prvky zprávy o síti popisující povahu železniční infrastruktury, která je k dispozici železničním podnikům, podmínky přístupu k ní a zásady a kritéria pro přidělování kapacity. Pravidla spolupráce a koordinace, jakož i prvky zprávy o síti, které s řízením kapacity nesouvisí, by měly zůstat ve směrnici 2012/34/EU.

- (29) Hodnocení *ex post* týkající se nařízení (EU) č. 913/2010¹⁰ dospělo k závěru, že dopad nařízení je příliš omezený na to, aby přispělo k přechodu ze silniční dopravy na železniční. Spolupráce mezi členskými státy a provozovateli infrastruktury při správě železniční infrastruktury byla navíc z přeshraničního hlediska stále neúčinná. Hodnocení rovněž ukázalo, že oddělené řízení kapacity na koridorech pro železniční nákladní dopravu a na zbytku sítě není efektivní. Na provozování kapacity železniční sítě by se měl vztahovat jednotný regulační rámec, který by konsolidoval související ustanovení směrnice 2012/34/EU a nařízení (EU) č. 913/2010. Nařízení (EU) č. 913/2010 a ustanovení směrnice 2012/34/EU o přidělování kapacity by proto měla být zrušena a nahrazena tímto nařízením.
- (30) Příprava jízdního řádu sítě vyžaduje, aby byly v letech předcházejících vstupu uvedeného jízdního řádu sítě v platnost provedeny přípravné činnosti. Přejít z regulačního rámce stanoveného směrnicí 2013/34/EU a nařízením (EU) č. 913/2010 na rámec stanovený tímto nařízením proto znamená, že by přípravy týkající se jízdního řádu sítě podle nového rámce měly být zahájeny souběžně s uplatňováním pravidel podle stávajícího rámce. V přechodné fázi se proto musí uplatňovat dvojí režim, přičemž by nezbytné přípravné kroky pro daný jízdní řád měly být v souladu s právním rámcem použitelným na uvedený konkrétní jízdní řád sítě. U rámcových dohod uzavřených podle stávajícího rámce by měla existovat možnost uplatňovat je i nadále v rámci přechodného období podle nového režimu.
- (31) Podle nového rámce by přípravné kroky pro jízdní řád sítě měly začít zveřejněním kapacitní strategie pět let před vstupem daného jízdního řádu sítě v platnost. V zájmu včasného uplatňování nového regulačního rámce a s ohledem na přípravné práce, které již odvětví vykonalo, by mohl být časový rozvrh činností vedoucích k vytvoření prvních dvou jízdních řádů sítě zkrácen na 38 měsíců zkrácením fáze kapacitní strategie. Prvním jízdním řádem sítě spadajícím pod nový regulační rámec by proto měl být jízdní řád sítě začínající dnem [9. prosince 2029]. Všechny zúčastněné strany by měly bezodkladně zahájit nezbytné přípravy, aby se novému rámci přizpůsobily,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I OBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

Předmět a oblast působnosti

¹⁰ SWD(2021) 134 final ze dne 2. června 2021.

1. Toto nařízení stanoví zásady, pravidla a postupy uplatňované při řízení kapacity železniční infrastruktury a koordinaci se zařízeními služeb, řízení dopravy, krizovém řízení a řízení výkonnosti vnitrostátní a mezinárodní železniční dopravy. Stanoví rovněž pravidla pro evropskou síť pro koordinaci mezi provozovateli infrastruktury a dalšími příslušnými zúčastněnými stranami a pro dohled nad řízením kapacity a dopravy.
2. Toto nařízení se vztahuje na používání železniční infrastruktury pro vnitrostátní a mezinárodní železniční dopravu podle čl. 1 odst. 2 směrnice 2012/34/EU, včetně zařízení služeb ve smyslu čl. 3 bodu 11 uvedené směrnice.
3. Kapitoly II až V tohoto nařízení se nepoužijí na železniční infrastrukturu nebo služby železniční dopravy, které jsou vyloučeny z použití kapitoly IV směrnice 2012/34/EU v souladu s čl. 2 odst. 3, 3a, 4, 8, 8a a 10 uvedené směrnice, a to po dobu platnosti příslušných vyloučení.
4. Toto nařízení se nevztahuje na Kypr a na Maltu do té doby, dokud nebudou mít na svém území zaveden železniční systém.

Článek 2

Obecné odpovědnosti a zásady

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

Odkazy na provozovatele infrastruktury ve všech ustanoveních týkajících se přidělování kapacity železniční infrastruktury v tomto nařízení se považují za odkazy na subjekt přidávající infrastrukturu uvedený v čl. 7a odst. 3 směrnice 2012/34/EU.
2. S cílem usnadnit poskytování účinné a efektivní kapacity železniční infrastruktury a řízení dopravy v Unii spolupracují provozovatelé infrastruktury v rámci Evropské sítě provozovatelů infrastruktury („ENIM“) uvedené v článku 7f směrnice 2012/34/EU a v souladu s ustanoveními o spolupráci stanovenými tímto nařízením.
3. Při plnění svých odpovědností podle odstavců 1 a 2 provozovatelé infrastruktury:
 - a) optimálně účelně využívají dostupnou kapacitu infrastruktury, jak požaduje článek 26 směrnice 2012/34/EU;
 - b) maximalizují společenskou hodnotu služeb železniční dopravy, které umožňuje železniční infrastruktura, a to ze sociálního, hospodářského a environmentálního hlediska;
 - c) zajišťují nediskriminační řízení kapacity infrastruktury a transparentní přístup k ní, a to i během prací, s cílem podpořit spravedlivou hospodářskou soutěž;
 - d) umožňují plynulou železniční dopravu ve více než jedné síti;
 - e) zajišťují transparentnost ohledně stavu a dostupnosti kapacity železniční infrastruktury;
 - f) přezkoumávají a zlepšují výkonnost železniční infrastruktury a dopravních služeb v úzké spolupráci s hospodářskými subjekty železničního odvětví;
 - g) přispívají k realizaci a rozvoji jednotného evropského železničního prostoru.

Článek 3

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

1. Provozovatelé infrastruktury vykonávají funkce řízení dopravy a kapacity, včetně plánování údržby, transparentně a nediskriminačním způsobem a osoby pověřené rozhodováním o uvedených funkcích nejsou ovlivněny žádným střetem zájmů.
2. Pokud jde o řízení dopravy, provozovatelé infrastruktury zajistí, aby železniční podniky měly v případě narušení, které se jich týká, plný a včasný přístup k relevantním informacím. Pokud provozovatel infrastruktury udělí další přístup k řízení dopravy, učiní tak v případě dotčených železničních podniků transparentně a nediskriminačním způsobem.
3. Pokud jde o řízení kapacity a dlouhodobé plánování rozsáhlé údržby, obnovy a modernizace železniční infrastruktury, provozovatel infrastruktury konzultuje žadatele ve smyslu čl. 3 bodu 19 směrnice 2012/34/EU v souladu s tímto nařízením a v co největší možné míře zohlední vyjádřené obavy.

Článek 4

Definice

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

Použijí se rovněž tyto definice:

- 1) „vyšší mocí“ se rozumí jakákoli nepředvídatelná nebo neobvyklá událost nebo situace, kterou provozovatel infrastruktury nebo železniční podnik nemohou ovlivnit, které nelze zabránit nebo ji překonat s přiměřenou předvídavostí a péčí, vyřešit opatřeními, která jsou pro ně z technického, finančního nebo hospodářského hlediska přiměřeně možná, která skutečně nastala a je objektivně ověřitelná a která provozovateli infrastruktury dočasně nebo trvale znemožňuje plnit jeho odpovědnosti v souladu s tímto nařízením nebo směrnicí 2012/34/EU nebo železničnímu podniku plnit jeho smluvní závazky vůči provozovateli infrastruktury nebo provozovatelům infrastruktury;
- 2) „interoperabilitou“ se rozumí interoperabilita ve smyslu čl. 2 odst. 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797¹¹;
- 3) „provozní zúčastněnou stranou“ se rozumí žadatel, železniční podnik, provozovatel infrastruktury, provozovatel železničního zařízení služeb, poskytovatel služeb souvisejících s železniční dopravou a jakýkoli jiný subjekt, který se přímo podílí na provozování železniční dopravy;
- 4) „evropským koordinátorem“ se rozumí koordinátor uvedený v článku 51 nařízení [... nového nařízení o TEN-T];
- 5) „rámcovou dohodou“ se rozumí právně závazná všeobecná dohoda podle veřejného nebo soukromého práva stanovící práva a povinnosti žadatele a provozovatele infrastruktury, pokud jde o kapacitu infrastruktury, která má být přidělena, a

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

poplatky, které mají být uloženy, a to na dobu delší než jedno období platnosti jízdního řádu sítě;

- 6) „souběžným přidělováním kapacity“ se rozumí proces, při němž provozovatelé infrastruktury přidělují kapacitu železniční infrastruktury v reakci na soubor žádostí o kapacitu přijatých do určitého konečného data a prostřednictvím koordinace těchto žádostí s cílem zajistit co nejlepší vytížení infrastruktury a co největší soulad s žádostmi;
- 7) zásadou „kdo dřív přijde, je dřív na řadě“ se rozumí zásada přidělování kapacity železniční infrastruktury, kdy se přednost v procesu přidělování uděluje podle chronologického pořadí žádostí o kapacitu;
- 8) „trasou vlaku“ se rozumí kapacita infrastruktury potřebná k tomu, aby určitý vlak projel mezi dvěma místy za určitou dobu, která je popsána jako přesná trasa s časovým rozvržením pro uvedený vlak, včetně místa původu a určení, času a dne nástupu a času a dne výstupu, včetně případného místa zastavení a souvisejících časů odjezdu;
- 9) „specifikací kapacity“ se rozumí právo na kapacitu, které specifikuje obchodní a provozní charakteristiky kapacity infrastruktury relevantní pro dotčeného žadatele a které poskytuje provozovateli infrastruktury dostatek informací pro přípravu konkrétních tras vlaku, které uvedené charakteristiky respektují;
- 10) „železniční službou provozovanou ve více sítích“ se rozumí služba nákladní nebo osobní železniční dopravy, vnitrostátní nebo mezinárodní, která je provozována ve dvou nebo více sítích spravovaných různými provozovateli infrastruktury. Vlak může být spojen a/nebo rozdělen a jeho jednotlivé části mohou mít různá místa původu a určení za předpokladu, že všechny vagony nebo vozy přejdou nejméně do jedné sítě provozované jiným provozovatelem infrastruktury;
- 11) „právem na kapacitu pro více sítí“ se rozumí souhrn práv na kapacitu umožňujících poskytování železniční služby provozované ve více sítích;
- 12) „rozdělením kapacity infrastruktury“ se rozumí přidělení podílů celkové dostupné kapacity části infrastruktury různým druhům služeb železniční dopravy a omezením kapacity v důsledku prací na infrastruktuře;
- 13) „jízdním řádem sítě“ se rozumí průběžně aktualizované údaje určující veškerý plánovaný provoz vlaků a vozového parku, který se uskutečňuje v rámci příslušné železniční infrastruktury během období platnosti jízdního řádu sítě, vyjádřené přidělenými právy na kapacitu;
- 14) „obdobím platnosti jízdního řádu sítě“ se rozumí časové období, během něhož je daný jízdní řád sítě platný;
- 15) „prací na infrastruktuře“ se rozumí zásahy do železniční infrastruktury za účelem rozvoje, údržby, obnovy a modernizace železniční infrastruktury ve smyslu čl. 3 bodů 2a, 2c, 2d a 2e směrnice 2012/34/EU;
- 16) „regulačním subjektem“ se rozumí regulační subjekt uvedený v článku 55 směrnice 2012/34/EU;
- 17) „událostí“ se rozumí jakákoli událost nebo série událostí stejného původu, která způsobí narušení železniční dopravy.

KAPITOLA II

ŘÍZENÍ KAPACITY INFRASTRUKTURY

ODDÍL 1

Obecné zásady pro řízení kapacity infrastruktury

Článek 5

Řízení kapacity

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

Článek 6

Evropský rámec pro řízení kapacity

1. Provozovatelé infrastruktury usilují o dodržování společných zásad a postupů pro řízení kapacity železniční infrastruktury. Za tímto účelem síť ENIM v souladu s ustanoveními kapitoly II do [dvanácti měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost] vypracuje a přijme „evropský rámec pro řízení kapacity“.
2. Evropský rámec pro řízení kapacity vymezí společné zásady a postupy pro řízení kapacity železniční infrastruktury a pro koordinaci mezi provozovateli infrastruktury, železničními podniky a dalšími žadateli, provozovateli železničního zařízení služeb a dalšími provozními zúčastněnými stranami.
3. Evropský rámec pro řízení kapacity zahrnuje alespoň prvky uvedené v příloze III a v případě potřeby se aktualizuje s ohledem na zkušenosti provozovatelů infrastruktury, železničních podniků a dalších žadatelů a na základě činnosti sítě ENIM.
4. Provozovatelé infrastruktury při přípravě zprávy o síti podle článku 27 směrnice 2012/34/EU v nejvyšší míře zohlední evropský rámec pro řízení kapacity, zejména obsah uvedený v příloze IV tohoto nařízení. Ve zprávě o síti vysvětlí důvod jakékoli odchylky od společných zásad a postupů stanovených v evropském rámci pro řízení kapacity.

Článek 7

Žadatelé

1. Požadavky na přidělení kapacity infrastruktury podávají žadatelé. Za účelem využití této kapacity infrastruktury žadatelé určí železniční podnik, který uzavře dohodu s provozovatelem infrastruktury v souladu s článkem 28 směrnice 2012/34/EU. Tím není dotčeno právo žadatelů uzavírat s provozovatelem infrastruktury rámcové dohody podle článku 31 tohoto nařízení.
2. Provozovatel infrastruktury může stanovit požadavky kladené na žadatele, aby zajistil naplnění svých oprávněných očekávání ohledně budoucích výnosů a vytížení infrastruktury. Takové požadavky musí být přiměřené, transparentní a nediskriminační. Vymezí se ve zprávě o síti v souladu s přílohou IV bodem 1 písm. b). Mohou zahrnovat pouze poskytnutí finanční záruky, která musí být úměrná zamýšlenému rozsahu činnosti žadatele, a ujištění o schopnosti podat vyhovující návrhy na přidělení kapacity infrastruktury.
3. Komise může přijmout prováděcí akty, které stanoví podrobnosti kritérií, jež mají být použita při uplatňování odstavce 2. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 72 odst. 3.

Článek 8

Řízení nedostatečné kapacity infrastruktury

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

Aniž jsou dotčena pravidla státní podpory, mohou členské státy případně přiznat provozovatelům infrastruktury náhradu odpovídající ztrátám výnosů souvisejícím výhradně s potřebou dodržovat strategické pokyny týkající se využívání kapacity železniční infrastruktury.

3. Provozovatelé infrastruktury plánují a přidělují nedostatečnou kapacitu v co největší míře prostřednictvím mechanismu konsenzuálního řešení rozporů uvedeného v článku 36, do něhož jsou zapojeni dotčení žadatelé a jehož výsledkem je konsenzuální řešení kolidujících potřeb a žádostí o kapacitu.
4. Pokud mechanismus uvedený v odstavci 3 nevede k uspokojivému řešení kolidujících potřeb a žádostí o přidělení kapacity, spravují provozovatelé infrastruktury nedostatečnou kapacitu nebo řeší rozpory objektivními, transparentními a nediskriminačními postupy.

S výhradou dostupnosti údajů uvedené postupy posoudí alternativní možnosti využití kapacity infrastruktury na základě těchto socioekonomických a environmentálních kritérií:

- a) provozních nákladů provozovatelů služeb železniční dopravy a z toho vyplývajícího dopadu na ceny pro zákazníky služeb železniční dopravy;
- b) časových nákladů pro zákazníky služeb železniční dopravy;

- c) propojení a dostupnosti pro obyvatele a regiony obsluhované železniční dopravou;
 - d) emise skleníkových plynů, látek znečišťujících místní ovzduší, hluku a dalších externích nákladů na služby železniční dopravy a jejich pravděpodobné alternativy;
 - e) dopadů služeb železniční dopravy a jejich pravděpodobných alternativ na bezpečnost a veřejné zdraví.
5. Síť ENIM připraví a přijme postupy uvedené v odstavci 4 a zahrne je do rámce EU pro řízení kapacity uvedeného v článku 6. Postupy zahrnují tyto kroky:
- a) návrh alternativních scénářů pro rozdělení dostupné kapacity pro různé druhy služeb železniční dopravy, které by pokud možno zahrnovaly poskytnutí alternativní kapacity na jiných trasách nebo alternativní časové rozvržení se srovnatelnými charakteristikami;
 - b) vyhodnocení a určení pořadí scénářů na základě objektivních a transparentních metodik s přihlédnutím k socioekonomickým a environmentálním kritériím uvedeným v odstavci 4;
 - c) výběr scénáře s nejvyšším umístěním v pořadí na základě hodnocení uvedeného v písmenu b) a odpovídající změnu vymezení kapacitního modelu a plánu poskytování kapacity.
6. Síť ENIM vypracuje metodiky uvedené v odst. 5 písm. b). Parametry uvedených metodik umožní zohlednit místní nebo vnitrostátní podmínky na základě přijatých přístupů a empirických důkazů. Síť ENIM zahrne uvedené metodiky do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6.
7. S přihlédnutím ke zkušenostem s přípravou a prováděním rámce uvedeného v odstavci 6 může Komise přijmout prováděcí akty, kterými stanoví konkrétní postupy, kritéria a metodiky, jež se mají použít pro řízení nedostatečné kapacity. Uvedené prováděcí akty se přijímají prezkumným postupem podle čl. 72 odst. 3.

Článek 9

Informace o kapacitě infrastruktury

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

Provozovatelé infrastruktury neprodleně zveřejní všechny aktualizace plánu poskytování kapacity uvedeného v článku 18 a jízdního řádu sítě uvedeného v článku 30.
2. Provozovatelé infrastruktury zveřejní informace uvedené v odstavci 1 v souladu s čl. 62 odst. 5 a přispějí k vypracování příslušných specifikací v souladu s čl. 62 odst. 3.
3. Na žádost žadatelů poskytnou provozovatelé infrastruktury informace uvedené v odstavci 1 na základě konkrétních specifikací obchodních a provozních potřeb („posouzení proveditelnosti“). V případě přeshraničních služeb přijímají

provozovatelé infrastruktury takové žádosti a odpovídají na ně na jediném místě v rámci jediné operace nebo prostřednictvím jediného rozhraní.

Článek 10

Omezení kapacity v důsledku prací na infrastruktuře a zhoršeného stavu infrastruktury

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

2. Při plánování prací na infrastruktuře postupuje provozovatel infrastruktury v souladu s čl. 2 odst. 3 a článkem 3.

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

3. Provozovatelé infrastruktury konzultují s žadateli práce na infrastruktuře v rámci mechanismů koordinace uvedených v článku 7e směrnice 2012/34/ES a v případě přeshraničních služeb železniční dopravy v souladu s článkem 54 tohoto nařízení.

4. Provozovatel infrastruktury plánuje omezení kapacity vyplývající z prací na infrastruktuře, informuje o nich žadatele o a konzultuje je s nimi v dostatečném předstihu, přičemž zohlední odhadovaný dopad na železniční podniky. Za tím účelem provozovatelé infrastruktury dodržují časový rozvrh stanovený v příloze I oddíle 3.

V případě omezení kapacity, která mají zásadní dopad na kapacitu dostupnou žadatelům, mohou žadatelé požádat provozovatele infrastruktury o stanovení alternativního plánování omezení kapacity s cílem určit a vybrat možnost, která vyváženě zohlední dopady na žadatele a provozovatele infrastruktury. Provozovatel infrastruktury poskytne uvedeným žadatelům orientační plánování alternativní kapacity, která je k dispozici během omezení kapacity.

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

5. Provozovatelé infrastruktury zohlední a zmírní dopad prací na infrastruktuře na přeshraniční dopravu. Provozovatelé infrastruktury koordinují v souladu s článkem 53 veškeré práce na infrastruktuře na tratích uvedených v čl. 53 odst. 3 a veškeré další práce na infrastruktuře s významným přeshraničním dopadem.

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

6. Za omezení kapacity se považuje také snížení kapacity nebo výkonnosti infrastruktury pod její projektované hodnoty v důsledku zhoršení stavu aktiv, jako je snížení přípustné rychlosti nebo hmotnosti na nápravu. Na taková omezení se vztahují informační povinnosti stanovené v článku 9.

7. Provozovatelé infrastruktury co nejdříve zveřejní informace o plánovaných dočasných omezeních kapacity, jejich dopadu na kapacitu dostupnou pro komerční účely a na alternativní kapacitu a konzultují je s žadateli.
8. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 71 akty v přenesené pravomoci za účelem změny přílohy I oddílu 3 s cílem snížit dopad omezení kapacity vyplývajících z prací na infrastruktuře na železniční dopravu při zohlednění plánovacích, provozních, technických a obchodních hledisek dotčených zúčastněných stran.

ODDÍL 2

STRATEGICKÉ PLÁNOVÁNÍ KAPACITY

Článek 11

Strategické plánování kapacity

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

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

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

Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 71 akty v přenesené pravomoci za účelem změny přílohy I oddílů 1 a 2 s cílem zajistit účinný proces strategického plánování a zohlednit provozní zájmy provozovatelů infrastruktury a žadatelů, přičemž při provádění tohoto oddílu zohlední zkušenosti sítě ENIM, provozovatelů infrastruktury, žadatelů a dalších provozních zúčastněných stran, regulačních subjektů a sítě ENRB.

3. S výhradou zásady nezávislosti řízení stanovené v článku 4 směrnice 2012/34/EU mohou členské státy poskytnout provozovateli infrastruktury strategické pokyny na základě orientačních strategií rozvoje železniční infrastruktury uvedených v čl. 8 odst. 1 směrnice 2012/34/EU. Uvedené pokyny se mohou týkat zejména:
 - a) obecných cílů vnitrostátní železniční politiky relevantních pro strategické plánování kapacity v oblasti působnosti tohoto nařízení;
 - b) výhledu rozvoje železniční infrastruktury s přihlédnutím k příslušným plánům a strategiím na celostátní nebo regionální úrovni a k pracovním plánům evropských dopravních koridorů uvedeným v článku 53 [nového nařízení o TEN-T];
 - c) obecných požadavků a pokynů týkajících se využívání kapacity železniční infrastruktury, které provozovatel infrastruktury zohlední při strategickém

plánování kapacity, zejména ve vztahu k vysoce vytižené a přetížené infrastruktuře uvedené v článku 21;

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

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

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

Článek 12

Obecné požadavky na strategické řízení kapacity

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

V případě potřeby může síť ENIM na základě zkušeností získaných při provádění tohoto nařízení stanovit podrobnější seznam, který bude mezi jednotlivými druhy služeb železniční dopravy dále rozlišovat. S cílem podpořit přeshraniční soudržnost procesu strategického plánování se do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6 zahrne harmonizovaný seznam.

- 3. Při strategickém plánování kapacity, zejména pak v kapacitním modelu uvedeném v článku 17 a v plánu poskytování kapacity uvedeném v článku 18, uvedou provozovatelé infrastruktury předem plánovanou kapacitu vhodnou pro poskytování dopravních služeb provozovaných ve více sítích.
- 4. Strategické plánování kapacity rovněž zohledňuje:
 - a) zjištěnou strukturu a vývoj poptávky po kapacitě infrastruktury, jak byly zjištěny prostřednictvím přidělování kapacity v předchozích obdobích platnosti jízdního řádu sítě a prostřednictvím sledování trhu podle článku 15 směrnice 2012/34/EU;
 - b) očekávaný vývoj dopravních potřeb a z něj vyplývající poptávku po službách železniční dopravy a kapacitě infrastruktury, jak byly zjištěny na základě analýzy uvedené v článku 15 tohoto nařízení;
 - c) vstupy z konzultací se současnými a potenciálními žadateli v souladu s článkem 13;

- d) očekávaný nebo plánovaný rozvoj kapacity infrastruktury, zejména jak je uvedeno v orientační strategii rozvoje železniční infrastruktury podle čl. 8 odst. 1 směrnice 2012/34/EU a v obchodním plánu provozovatele infrastruktury podle čl. 8 odst. 3 směrnice 2012/34/EU;
 - e) plánované práce na infrastruktuře, které by měly mít vliv na síť;
 - f) charakteristiky různých trhů železniční dopravy, zejména pokud jde o:
 - i) rychlost;
 - ii) četnost;
 - iii) toleranci pro odchylky od přidělené trasy vlaku;
 - iv) možnost přetrasovat, nově naplánovat nebo nahradit služby jinými druhy dopravy v případě narušení sítě;
 - v) kolísavost poptávky po železniční dopravě a z toho vyplývající potřebu plánovat železniční služby v jiném časovém horizontu.
5. Strategické plánování kapacity odráží kapacitu přidělenou prostřednictvím rámcových dohod a průběžného plánování.
6. Strategické plánování kapacity se vztahuje na tratě, které jsou součástí hlavní a rozšířené hlavní sítě TEN-T uvedené v článku 6 a příloze I [nového nařízení o TEN-T]. Provozovatelé infrastruktury mohou zahrnout další tratě a uzly sítě, které spravují.
- Strategické plánování kapacity se provádí na dostatečně podrobné úrovni, aby bylo možné plánovat kapacitu pro konkrétní úseky sítě. Za tímto účelem je síť představována uzly a úseky, které umožňují zohlednit příslušné charakteristiky poptávky po kapacitě a poskytování kapacity.
- Tyto uzly a úseky se uvedou v registru infrastruktury podle článku 49 směrnice (EU) 2016/797.
7. Strategické plánování kapacity se vztahuje na období nejméně pěti let dopředu. Provozovatelé infrastruktury mohou toto období prodloužit na více než pět let, zejména za účelem podpory rozvoje infrastruktury v rámci orientační strategie rozvoje železniční infrastruktury uvedené v čl. 8 odst. 1 směrnice 2012/34/EU.
8. Provozovatelé infrastruktury pravidelně přezkoumávají a aktualizují výsledky strategického plánování kapacity, zejména s ohledem na tyto skutečnosti:
- a) rozvoj železniční infrastruktury;
 - b) změny tržní poptávky po kapacitě infrastruktury;
 - c) výsledky procesů přidělování uvedené v oddílech 3 a 4 v předchozích obdobích platnosti jízdního řádu sítě, včetně míry vytížení kapacity infrastruktury žadateli;
 - d) poznatky z řízení dopravy prováděného v souladu s kapitolou III;
 - e) výsledek řízení narušení a krizového řízení prováděného v souladu s kapitolou III;
 - f) výsledky přezkumu výkonnosti v souladu s kapitolou IV.
9. Síť ENIM vypracuje pokyny stanovující společné zásady, postupy a metodiky pro strategické plánování kapacity. Zahrne uvedené pokyny do evropského rámce pro

řízení kapacity uvedeného v článku 6 tohoto nařízení. Uvedené pokyny by měly obsahovat alespoň prvky uvedené v příloze III tohoto nařízení. Provozovatelé infrastruktury uvedené pokyny v maximální míře zohlední ve zprávě o síti uvedené v článku 27 směrnice 2012/34/EU. Ve zprávě o síti vysvětlí důvod jakékoli odchylky od společných zásad, postupů a metodik stanovených v pokynech.

Článek 13

Konzultace strategického plánování kapacity se zúčastněnými stranami

1. Provozovatelé infrastruktury konzultují strategické plánování kapacity se všemi provozními zúčastněnými stranami v souladu s článkem 7e směrnice 2012/34/EU.
2. Provozovatelé infrastruktury konzultují strategické plánování kapacity se všemi provozními zúčastněnými stranami provozujícími železniční služby ve více sítích v souladu s články 53 a 54.

Článek 14

Koordinace strategického plánování kapacity mezi provozovateli infrastruktury

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

Koordinace zajišťuje zejména:

- a) soudržnost strategického plánování v dotčených sítích, zejména pokud jde o kapacitní strategii, kapacitní model a plán poskytování kapacity, plánování prací na infrastruktuře a pohotovostní plánování;
 - b) odpovídající zohlednění kapacitních potřeb pro železniční služby provozované ve více sítích v kapacitní strategii, kapacitním modelu a plánu poskytování kapacity;
 - c) přezkum výkonnosti strategického plánování kapacity a jeho výsledků v souladu s kapitolou IV;
 - d) zapojení všech provozních zúčastněných stran, regulačních subjektů a Evropské sítě železničních regulačních subjektů (dále jen „ENRRB“), evropských koordinátorů a v případě potřeby orgánů členských států a dalších zúčastněných stran.
2. Síť ENIM zohlední veškeré relevantní stížnosti žadatelů nebo potenciálních žadatelů na plánovací dokumenty uvedené v čl. 11 odst. 2 a před přijetím stanoviska nebo doporučení ke zlepšení souladu uvedených plánovacích dokumentů si vyžádá doplňující informace od subjektů zapojených do koordinace v souladu s článkem 53 a od provozních zúčastněných stran konzultovaných v souladu s článkem 54. Síť ENIM sdělí síti ENRRB své stanovisko k návrhům plánovacích dokumentů nebo ji informuje o nepřijetí stanoviska. Síť ENRRB jedná v souladu s čl. 65 odst. 3.
 3. Provozovatelé infrastruktury zohlední veškerá doporučení přijatá sítí ENIM v souladu s odstavcem 2. Pokud se provozovatelé infrastruktury doporučením neřídí, vysvětlí v plánovacích dokumentech důvody. Síť ENRRB sleduje proces koordinace a jeho provádění. Informuje Komisi o svých názorech na potřebu řešit případné nedostatky procesu koordinace.

Článek 15

Analýza očekávaného vývoje trhu dopravy

1. Provozovatelé infrastruktury a síť ENIM pravidelně sledují a analyzují trhy dopravy, aby mohli informovat o své celkové obchodní strategii, řízení kapacity a pohotovosti a investičních rozhodnutích. Provozovatelé infrastruktury sdělí pro podobné účely výsledky této analýzy ostatním zúčastněným stranám, včetně evropských koordinátorů.
2. Pro účely tohoto nařízení poskytuje analýza trhu dopravy uvedená v odstavci 1 zejména vstupy pro strategické plánování kapacity podle článku 11, pro rozdělení kapacity infrastruktury podle článku 25 a pro přidělování kapacity na základě mechanismu formálního řešení rozporů podle článku 37.
3. Síť ENIM provede nejpozději do [dne 31. prosince 2028] studii evropského trhu dopravy zahrnující osobní a nákladní dopravu v multimodálním kontextu. Studie se má zabývat zejména:
 - a) prognózami poptávky po osobní a nákladní dopravě pro všechny druhy dopravy v Unii;
 - b) odhady potenciálu pro zvýšení objemu železniční dopravy, a to jak osobní, tak nákladní, a podmínkami nezbytnými pro dosažení takového růstu;
 - c) pokud možno zeměpisným rozdělením předpokládaných dopravních toků jako vstupem pro strategické plánování kapacity.
4. Síť ENIM konzultuje s žadateli, zákazníky služeb železniční dopravy a jejich sdruženími, vnitrostátními a unijními orgány veřejné správy ohledně podmínek studie, zejména pokud jde o účel studie a postup zapojení zúčastněných stran.
5. Síť ENIM studii podle potřeby přezkoumá a aktualizuje, v každém případě však nejméně jednou za pět let.

Článek 16

Kapacitní strategie

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

Kapacitní strategie slouží jako nástroj pro komunikaci, konzultace a koordinaci mezi provozními zúčastněnými stranami.
2. Kapacitní strategie obsahuje informace o budoucím vývoji železniční infrastruktury, výhled vývoje poptávky po různých službách železniční dopravy a veškeré další relevantní informace o dostupnosti a vytížení železniční infrastruktury.
3. Kapacitní strategie zahrnuje strategickou mapu tras, která vymezuje:
 - a) zeměpisnou působnost kapacitní strategie uvedené v článku 16, kapacitního modelu uvedeného v článku 17 a plánu poskytování kapacity uvedeného v článku 18;
 - b) alternativní tratě zvažované v případě omezení kapacity uvedeného v článku 10 a v rámci pohotovostního plánování uvedeného v článku 19.

Strategická mapa tras se zahrne do registru infrastruktury uvedeného v článku 49 směrnice (EU) 2016/797.

4. Provozovatel infrastruktury připraví, zveřejní a pravidelně aktualizuje kapacitní strategii v souladu s časovým rozvrhem a obsahem uvedeným v příloze I oddíle 2.
5. Provozovatelé infrastruktury konzultují kapacitní strategii s žadateli v souladu s článkem 13 a koordinují kapacitní strategie s ostatními provozovateli infrastruktury v souladu s článkem 14.

Článek 17

Kapacitní model

1. Provozovatel infrastruktury vytvoří kapacitní model, který upřesní kapacitní strategii na základě výsledků konzultací a koordinačních činností uvedených v člancích 13 a 14.

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

2. Kapacitní model poskytuje alespoň informace o celkovém objemu dostupné kapacity podle úseků sítě, o podílech kapacity vyhrazených pro různé segmenty služeb železniční dopravy a o omezeních kapacity v důsledku prací na infrastruktuře. Provozovatelé infrastruktury připraví a zveřejní kapacitní model pro každé období platnosti jízdního řádu sítě a pravidelně jej aktualizují v souladu s obsahem a časovým rozvrhem uvedeným v příloze I oddílech 1 a 2.
3. Provozovatelé infrastruktury zaznamenávají a případně odůvodní veškeré odchylky mezi kapacitním modelem a kapacitní strategií týkající se stejného období platnosti jízdního řádu sítě. V případě potřeby se kapacitní strategie reviduje s ohledem na vývoj od přijetí nebo poslední aktualizace kapacitní strategie.
4. Provozovatelé infrastruktury konzultují kapacitní model s žadateli v souladu s článkem 13 a koordinují kapacitní strategie s ostatními provozovateli infrastruktury v souladu s článkem 14.

Článek 18

Plán poskytování kapacity

1. Provozovatel infrastruktury vypracuje plán poskytování kapacity s cílem poskytnout komplexní informace o:

- a) kapacitě infrastruktury, která je k dispozici pro přidělení žadatelům;
- b) kapacitě infrastruktury, která není k dispozici pro přidělení.

Plán poskytování kapacity je základem pro přidělování kapacity.

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

3. Provozovatelé infrastruktury vypracují plán poskytování kapacity na základě výsledků procesu strategického plánování kapacity uvedeného v článcích 11 až 17 a v příloze I oddílech 1 a 2.

Provozovatelé infrastruktury zaznamenávají a případně odůvodní veškeré odchylky mezi plánem poskytování kapacity a kapacitním modelem týkajícím se stejného období platnosti jízdního řádu sítě.

4. Provozovatelé infrastruktury mohou v plánu poskytování kapacity uvést kapacitu infrastruktury jako předem plánovanou. Předem plánovanou kapacitou se rozumí kapacita, pro niž provozovatel infrastruktury vymezí charakteristiky a objemy kapacity, která je k dispozici pro žádosti žadatelů, stanoví pravidla pro přidělování takové kapacity a v souladu s článkem 20 vymezí postup, jakým lze o takovou kapacitu požádat. Při přidělování předem plánované kapacity se zohlední stanovené charakteristiky, pravidla a postupy přidělování.
5. Předem plánovaná kapacita se v plánu poskytování kapacity uvádí ve formě objektů kapacity uvedených v článku 20, které specifikují objem a charakteristiky kapacity a které jsou spojeny s pravidly a procesy přidělování, jejichž prostřednictvím je taková kapacita zpřístupněna.

6. S výhradou odstavce 7 obsahuje plán poskytování kapacity tyto prvky:

- a) kapacitu, která je k dispozici pro přidělení žadatelům pro období platnosti jízdního řádu sítě, na něž se plán poskytování kapacity vztahuje:
 - i) kapacitu, která nebyla provozovatelem infrastruktury předem plánována;
 - ii) kapacitu, která byla provozovatelem infrastruktury předem plánována;
- b) kapacitu, která není k dispozici pro přidělení žadatelům:
 - i) kapacitu vyhrazenou pro práce na infrastrukturu s významným obchodním a provozním dopadem na žadatele a železniční podniky, jak je uvedeno v příloze I oddíle 3;
 - ii) kapacitu vyhrazenou pro pravidelné časové intervaly, které umožňují naplánovat práce na infrastrukturu s omezenými dopady v pozdější fázi;
 - iii) kapacitu již přidělenou prostřednictvím rámcových dohod v souladu s článkem 31 nebo prostřednictvím procesu víceletého průběžného plánování v souladu s článkem 33;
 - iv) kapacitu vyhrazenou pro jiné účely než ty, které jsou uvedeny v bodech i), ii) a iii), což provozovatel infrastruktury jasně uvede.

V plánu poskytování kapacity se uvedou omezení použitelná na používání specializované infrastruktury uvedené v článku 24.

7. Provozovatelé infrastruktury zahrnou do plánu poskytování kapacity prvky uvedené v odst. 6 písm. b) pro železniční infrastrukturu, kterou spravují.

Provozovatelé infrastruktury zahrnou do plánu poskytování kapacity všechny prvky uvedené v odstavci 6 pro všechny tratě a uzly zahrnuté do hlavní a rozšířené hlavní sítě TEN-T ve smyslu [nového nařízení o TEN-T].

Provozovatelé infrastruktury mohou do plánu poskytování kapacity zahrnout prvky uvedené v odstavci 6 pro ostatní tratě a uzly sítě, které spravují.

8. Při plánování kapacity předem podle odst. 6 písm. a) bodu ii) se provozovatelé infrastruktury řídí zásadami stanovenými v čl. 8 odst. 4.
Provozovatelé infrastruktury předem plánují kapacitu na základě strategických pokynů členských států v souladu s čl. 11 odst. 3, výsledků konzultací s žadateli v souladu s článkem 13 a koordinace mezi provozovateli infrastruktury v souladu s článkem 14.
9. Regulační subjekt plán poskytování kapacity analyzuje a může přijmout rozhodnutí, kterým provozovateli infrastruktury uloží, aby plán poskytování kapacity změnil. Regulační subjekt ve svém rozhodnutí zohlední případné stanovisko nebo doporučení sítě ENIM, pokud bylo poskytnuto.
10. Síť ENIM přijme pokyny a zahrne je do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6, přičemž stanoví tyto prvky:
 - a) prostředky pro zveřejnění plánu poskytování kapacity, včetně digitálních služeb, nástrojů, funkcí a rozhraní;
 - b) proces konzultace žadatelů ohledně plánu poskytování kapacity.

Článek 19

Pohotovostní plánování

1. Provozovatelé infrastruktury zavedou a provádějí nepřetržitý proces pohotovostního plánování, aby se připravili na narušení provozu sítě a na jiné krizové situace, které ovlivňují železniční dopravu.
Pohotovostní plánování vytváří základ pro řízení dopravy, řízení narušení a krizové řízení v souladu s článkem 42 s cílem umožnit rychlou reakci v takových situacích a minimalizovat jejich dopad na železniční dopravu.
Provozovatelé infrastruktury zaznamenávají výsledky pohotovostního plánování v pohotovostním plánu.
2. Pohotovostní plánování zahrnuje zejména:
 - a) určení alternativních tras umožňujících přetrasování dopravy v případě nedostupnosti tratí zahrnutých do hlavní a rozšířené hlavní sítě TEN-T, jak je stanoveno v článku 6 a příloze I [nového nařízení o TEN-T];
 - b) orientační plánování dostupné kapacity infrastruktury na alternativních trasách určených v souladu s písmenem a) zajišťující transparentnost ohledně dostupné kapacity infrastruktury na takových tratích, kterou lze využít v případě událostí, a zejména narušení sítě v souladu s článkem 46;
 - c) vymezení pravidel a postupů pro řízení dopravy a krizové řízení, včetně sdílení informací mezi provozovateli infrastruktury, dalšími provozními zúčastněnými stranami a jinými zúčastněnými stranami, jako jsou orgány veřejné správy odpovědné za železnice nebo bezpečnost a reakci na mimořádné události, jakož i kritérií pro aktivaci těchto postupů;
 - d) určení a uvedení subjektů, které je třeba uvědomit v případě závažných událostí nebo vážného narušení provozu vlaků;
 - e) veškeré další přípravy nezbytné k výkonu řízení narušení a krizového řízení v souladu s článkem 42 a s evropským rámcem pro koordinaci řízení

přeshraniční dopravy, řízení narušení a krizového řízení uvedeným v článku 44.

3. Provozovatelé infrastruktury zajistí soulad pohotovostního plánování se strategickým plánováním kapacity, zejména s kapacitní strategií, kapacitním modelem, plánem poskytování kapacity, a s plánováním prací na infrastruktuře podle článku 10.
4. Výsledky pohotovostního plánování, zejména určení alternativních tratí podle odst. 2 písm. a) a orientační plánování kapacity na alternativních tratích podle odst. 2 písm. b), se zahrnou do kapacitního modelu a do plánu poskytování kapacity.
5. Komise přijme prováděcí akty, kterými stanoví podrobnosti postupu a kritéria, jež je třeba dodržovat při uplatňování odstavce 2, zejména v situacích, které mohou mít dopad na přeshraniční dopravu. Uvedené prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 72 odst. 3.

Článek 20

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

1. Provozovatelé infrastruktury přidělují předem plánovanou kapacitu zahrnutou do plánu poskytování kapacity uvedeného v článku 18 prostřednictvím transparentních a nediskriminačních kritérií a postupů.
2. Objekty plánování kapacity vymezují charakteristiky a vlastnosti různých typů předem plánované kapacity, včetně kapacity dostupné pro žádosti žadatelů, kapacity vyhrazené pro práce na infrastruktuře a již přidělené kapacity. Uvedené charakteristiky a vlastnosti zahrnují všechny aspekty relevantní pro konkrétní typy předem plánované kapacity, jako je trasa, načasování, zaručená nebo požadovaná minimální rychlost, technická kompatibilita vozového parku s infrastrukturou, parametry a počet zahrnutých časových úseků.
3. Síť ENIM vypracuje společný rámec pro kritéria a postupy uvedené v odstavci 1 a zahrne jej do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6. Uvedený společný rámec vyvažuje výhody vyhrazení kapacity pro konkrétní typy služeb železniční dopravy nebo procesů přidělování s potřebou zajistit flexibilitu, aby bylo možné vyhovět při přidělování kapacity potřebám trhu. Za daným účelem společný rámec stanoví možnost zohlednit žádosti o práva na kapacitu, která nejsou v souladu s předem plánovanou kapacitou, v rámci mechanismu konsenzuálního řešení rozporů uvedeného v článku 36.
4. Síť ENIM vypracuje a přijme formální specifikace pro objekty plánování kapacity ve formátu čitelném okem a ve strojově čitelném formátu. Síť ENIM zahrne tyto specifikace do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6. Na základě svých zkušeností s uplatňováním tohoto článku poskytne síť ENIM Komisi informace o možných změnách technických specifikací pro interoperabilitu stanovených směrnicí (EU) 2016/797 a prováděcími akty přijatými podle uvedené směrnice v souladu s čl. 62 odst. 3 tohoto nařízení.

Článek 21

Vysoce vytížená a přetížená infrastruktura

1. Provozovatelé infrastruktury neprodleně prohlásí část infrastruktury za vysoce vytíženou nebo přetíženou, pokud je splněna alespoň jedna z těchto podmínek:

- a) vyčerpání kapacity v předchozím nebo stávajícím období platnosti jízdního řádu sítě překročilo prahové hodnoty pro vysoce vyčerpávanou nebo přetíženou infrastrukturu v referenčních obdobích stanovených v příloze II bodě 1;
 - b) výsledky strategického plánování kapacity provedené podle tohoto oddílu ukazují, že potřeby kapacity vyjádřené ve fázích strategického plánování kapacity převyšují kapacitu, která je k dispozici pro přidělení v daném období platnosti jízdního řádu sítě;
 - c) práce na infrastruktuře, které vedou k omezení kapacity plánovanému v souladu s článkem 10, mají za následek nedostatečnou kapacitu.
2. V prohlášení podle odstavce 1 se uvede období platnosti jízdního řádu sítě a část infrastruktury a konkrétní časová období, kterých se týká.
 3. Kolidující jednotlivé žádosti o přidělení kapacity podané v období platnosti jízdního řádu sítě nejsou důvodem pro prohlášení části infrastruktury za vysoce vyčerpávanou nebo přetíženou, pokud nejsou splněny podmínky stanovené v odstavci 1.
 4. Pokud byla infrastruktura prohlášena za vysoce vyčerpávanou nebo přetíženou, provede provozovatel infrastruktury analýzu kapacity v souladu s článkem 22, kromě případů, kdy je již prováděn plán na rozšíření kapacity stanovený v článku 23.
 5. Pro části infrastruktury, které jsou prohlášeny za vysoce vyčerpávané nebo přetížené, provozovatelé infrastruktury vyhraďují kapacitu v plánu poskytování kapacity uvedeném v článku 18, přičemž zohlední výsledek analýzy kapacity uvedené v článku 22.
 6. Pokud poplatky podle čl. 31 odst. 4 směrnice 2012/34/EU nebyly dosud uloženy nebo nedosáhly uspokojivých výsledků a infrastruktura byla prohlášena za přetíženou, použije provozovatel infrastruktury postup pro rozdělení nebo přidělení nedostatečné kapacity infrastruktury na základě transparentních a objektivních kritérií. Uvedený postup se provádí v souladu s článkem 8 tohoto nařízení a musí být spolu s použitelnými kritérii stanoven ve zprávě o síti.
 7. Provozovatelé infrastruktury uvedou infrastrukturu prohlášenou za vysoce vyčerpávanou nebo přetíženou v registru infrastruktury uvedeném v článku 49 směrnice (EU) 2016/797.
 8. Postupy a kritéria, které se mají uplatnit při přetížení infrastruktury, musí být stanoveny ve zprávě o síti a dodržovat veškerá opatření a kritéria přijatá v souladu s odstavcem 7.
 9. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 71 akty v přenesené pravomoci za účelem změny přílohy II s cílem zajistit účinné řízení kapacity vysoce vyčerpávané a přetížené infrastruktury a zohlednit provozní zájmy provozovatelů infrastruktury a žadatelů, přičemž při provádění tohoto článku zohlední zkušenosti sítě ENIM, provozovatelů infrastruktury, žadatelů a dalších provozních zúčastněných stran, regulačních subjektů a sítě ENRB.

Článek 22

Analýza kapacity v případě vysoce vyčerpávané nebo přetížené infrastruktury

1. Provozovatel infrastruktury provede analýzu kapacity do šesti měsíců od prohlášení infrastruktury za vysoce vyčerpávanou nebo přetíženou.

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

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

2. Analýza kapacity se zabývá charakteristikami infrastruktury, pokud jde o kapacitu, schopnosti a interoperabilitu, provozními postupy, povahou různých provozovaných dopravních služeb a vlivem všech těchto faktorů na kapacitu infrastruktury. Zvažovaná opatření zahrnují zejména přesměrování dopravních služeb, změny v časovém rozvržení dopravních služeb, změny rychlosti jízdy, harmonizaci provozních postupů a zdokonalení infrastruktury.
3. Provozovatelé infrastruktury konzultují s žadateli návrh analýzy kapacity v souladu s článkem 7e směrnice 2012/34/EU, a pokud je dotčený úsek infrastruktury součástí evropského dopravního koridoru, v souladu s článkem 54.

Provozovatel infrastruktury zveřejní výsledek analýzy kapacity. Síť ENIM zajistí, aby toto zveřejnění bylo snadno dostupné.

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

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

Článek 23

Plán na rozšíření kapacity

1. Provozovatel infrastruktury vypracuje do šesti měsíců od dokončení analýzy kapacity podle článku 22 plán na rozšíření kapacity.

Plán na rozšíření kapacity určí:

- a) důvody přetížení;
- b) pravděpodobný budoucí vývoj dopravy;
- c) omezení v rozvoji infrastruktury;
- d) možnosti a náklady rozšíření kapacity, včetně pravděpodobných změn poplatků za přístup.

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

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

Může podléhat předchozímu schválení členským státem.

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

Evropský koordinátor dotčeného evropského dopravního koridoru zohlední plán na rozšíření kapacity ve svém pracovním plánu uvedeném v článku 53 [nového nařízení o TEN-T].
4. Aniž je dotčen článek 40 tohoto nařízení, provozovatel infrastruktury zastaví výběr všech poplatků za příslušnou infrastrukturu podle čl. 31 odst. 4 směrnice 2012/34/EU v jednom z těchto případů:
 - a) provozovatel infrastruktury nevypracoval plán na rozšíření kapacity;
 - b) provozovatel infrastruktury neplní akce určené v plánu na rozšíření kapacity.
5. Bez ohledu na odstavec 4 může provozovatel infrastruktury se souhlasem regulačního subjektu nadále vybírat poplatky v jednom z těchto případů:
 - a) plán na rozšíření kapacity nemůže být proveden z důvodů, které provozovatel nemůže ovlivnit;
 - b) dostupné možnosti nejsou ekonomicky nebo finančně únosné.

Článek 24

Specializovaná infrastruktura

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

Toto určení není na překážku využití této infrastruktury jinými druhy dopravy, pokud je k dispozici volná kapacita.
3. Infrastruktura určená podle odstavce 2 se uvede ve zprávě o síti, v registru infrastruktury uvedeném v článku 49 směrnice (EU) 2016/797, v kapacitní strategii, v kapacitním modelu a v plánu poskytování kapacity.

Článek 25

Rozdělení kapacity infrastruktury na základě socioekonomických a environmentálních kritérií

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

2. Při rozdělování kapacity infrastruktury podle odstavce 1 postupuje provozovatel infrastruktury v souladu s článkem 8.

Provozovatel infrastruktury zohlední potřebu kapacity pro železniční služby provozované ve více sítích.

ODDÍL 3

Plánování a přidělování kapacity

Článek 26

Práva na kapacitu

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

Provozovatelé infrastruktury přidělí žadatelům právo na využívání kapacity infrastruktury v jedné z těchto forem:

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

Síť ENIM vymezí charakteristiky specifikací kapacity a zahrne je do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6.

2. Provozovatelé infrastruktury převedou práva na kapacitu přidělená ve formě specifikace kapacity na práva na kapacitu ve formě trasy vlaku před skutečnou jízdou vlaku v souladu s konečnými termíny stanovenými v příloze I oddílech 4, 5 a 6.
3. Práva na kapacitu ve formě trasy vlaku je možné poskytnout žadatelům nejvýše na dobu jednoho období platnosti jízdního řádu sítě. Práva na kapacitu ve formě specifikace kapacity je možné udělit na dobu delší, než je jedno období platnosti jízdního řádu sítě, v souladu s články 31 a 33.
4. Není-li v tomto nařízení stanoveno jinak, příslušná práva a povinnosti provozovatelů infrastruktury a žadatelů, pokud jde o přidělování kapacity, se stanoví smlouvou nebo právem členských států.
5. Pokud má žadatel v úmyslu požadovat kapacitu infrastruktury s cílem provozovat osobní dopravu v členském státě, v němž je právo přístupu k železniční infrastruktuře omezeno v souladu s článkem 11 směrnice 2012/34/EU, informuje provozovatele infrastruktury a dotčené regulační subjekty nejméně 18 měsíců před tím, než vstoupí v platnost jízdní řád sítě, k němuž se žádost o kapacitu vztahuje. Aby mohly dotčené regulační subjekty posoudit potenciální hospodářský dopad na stávající smlouvy o veřejných službách, zajistí regulační subjekty, aby veškeré příslušné orgány, které uzavřely smlouvu o osobní železniční dopravě na trase vymezené ve smlouvě o veřejných službách, veškeré jiné dotčené příslušné orgány, které mají oprávnění omezit přístup podle článku 11 směrnice 2012/34/EU, a veškeré železniční podniky plnící smlouvu o veřejných službách na trase uvedené osobní dopravy byly informovány bez zbytečného odkladu a nejpozději do deseti dnů.
6. Jakmile je právo na kapacitu žadateli přiděleno, nesmí být příjemcem převedeno na jiný podnik nebo dopravní službu.

Jakákoli forma převodu má za následek vyloučení z dalšího přidělování kapacity.

Využití kapacity železničním podnikem při výkonu obchodní činnosti žadatele, který není železničním podnikem, se za převod nepovažuje.

Článek 27

Metody přidělování kapacity

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

Za přidělení kapacity se považuje i jakákoli změna přidělené kapacity.

2. Žadatelé mají právo žádat o práva na kapacitu pro více sítí a obdržet odpovědi na takové žádosti na jediném místě v rámci jediné operace. Provozovatelé infrastruktury spolupracují při přidělování kapacity pro železniční služby provozované ve více sítích, zejména pro mezinárodní železniční nákladní dopravu a mezinárodní železniční osobní dopravu.

Provozovatelé infrastruktury přidělují a spravují práva na kapacitu pro více sítí v souladu s článkem 28.

3. Provozovatelé infrastruktury jsou povinni dodržovat obchodní tajemství týkající se jim poskytnutých informací.
4. Provozovatelé infrastruktury přidělují kapacitu infrastruktury prostřednictvím digitálních nástrojů a digitálních služeb v souladu s článkem 62.

Pro práva na kapacitu pro více sítí zřídí síť ENIM jediné rozhraní nebo společný systém v souladu s článkem 62, aby bylo možné řídit přidělování kapacity na jediném místě v rámci jediné operace.

5. Při podávání žádosti o přidělení kapacity nebo při provádění změn přidělené kapacity postupují žadatelé a provozovatelé infrastruktury v souladu s článkem 39.
6. Provozovatel infrastruktury zruší právo na kapacitu, která byla po dobu nejméně jednoho měsíce využívána méně, než činí mezní kvóta stanovená ve zprávě o síti, pokud to nebylo způsobeno jinými než hospodářskými důvody, které žadatel nemohl ovlivnit. Síť ENIM vymezí rozmezí mezních kvót a zahrne je do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6.

Regulační subjekt sleduje transparentní a nediskriminační uplatňování tohoto odstavce a provádí šetření všech obdržенých stížností.

7. Pokud provozovatel infrastruktury v souladu s odstavcem 6 práva na kapacitu pro více sítí zruší, regulační subjekt odpovědný za uvedeného provozovatele infrastruktury informuje příslušné regulační subjekty a síť ENRRB.

Článek 28

Koordinace přidělování práv na kapacitu pro více sítí

1. Pokud provozovatel infrastruktury obdrží žádost o práva na kapacitu pro více sítí podle čl. 27 odst. 2, koordinuje ji s ostatními dotčenými provozovateli infrastruktury v souladu s článkem 53.
2. Koordinace zajišťuje zejména:

- a) jmenování jediného kontaktního místa, které je pověřeno komunikací s žadatelem v souvislosti s žádostí o právo na kapacitu pro více sítí a které je žadateli oznámeno neprodleně po obdržení žádosti;
- b) soulad práva na kapacitu pro více sítí s minimálními kritérii kvality, pokud jde o soulad mezi sítěmi a o aspekty, jako je trasování, načasování, dostupnost v různých provozních dnech a stav přidělení;
- c) důsledné provádění procesu přidělování práv na kapacitu pro více sítí, zejména včetně mechanismu konsenzuálního řešení rozporů uvedeného v článku 36 a mechanismu formálního řešení rozporů uvedeného v článku 37;
- d) koordinaci veškerých změn přidělených práv na kapacitu pro více sítí v souladu s oddílem 4 s cílem zajistit stálou celistvost práv na kapacitu pro více sítí.

Pokud provozovatelé infrastruktury jediné kontaktní místo nejmenují, je provozovatel infrastruktury, v jehož síti se nachází první místo odjezdu, odpovědný za to, že bude jednat jako jediné kontaktní místo pro dotazy týkající se konkrétní žádosti o kapacitu.

- 3. Provozovatelé infrastruktury nesmějí poskytovat práva na kapacitu horší kvality v reakci na žádosti o práva na kapacitu pro více sítí ve srovnání se žádostmi o kapacitu týkajícími se jediné sítě.
- 4. Pokud jde o náhradu za změny práv na kapacitu uvedenou v článku 40, považuje se právo na kapacitu pro více sítí za jediné právo na kapacitu. Zejména zrušení z důvodu vyšší moci v jedné síti se považuje za zrušení z důvodu vyšší moci pro právo na kapacitu na celé trase, na niž se vztahuje.
- 5. Síť ENIM vymezí podrobné postupy a metody pro provádění tohoto článku a minimální požadavky na kvalitu uvedené v odst. 2 písm. b) a zahrne je do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6.

Článek 29

Spolupráce při přidělování kapacity železniční infrastruktury a zařízení služeb

- 1. Provozovatelé zařízení služeb, kteří poskytují orientační informace o dostupné kapacitě zařízení služeb v souladu s čl. 6 odst. 3 prováděcího nařízení Komise (EU) 2017/2177¹², spolupracují s provozovateli infrastruktury, aby provozovatelé infrastruktury nabízeli trasy vlaků, které zahrnují kapacitu zařízení železničních služeb. Ostatní provozovatelé zařízení služeb mohou s provozovateli infrastruktury uzavřít dohodu o společném poskytování kapacity.
- 2. Provozovatelé infrastruktury uvedou ve zprávě o síti seznam zařízení služeb uvedených v odstavci 1.
- 3. Provozovatelé infrastruktury zajistí, aby žadatelé mohli na jediném místě v rámci jediné operace požádat o práva na kapacitu železniční infrastruktury a zařízení služeb uvedených v odstavci 1.

¹² Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/2177 ze dne 22. listopadu 2017 o přístupu k zařízením služeb a k službám souvisejícím s železniční dopravou (Úř. věst. L 307, 23.11.2017, s. 1).

4. Pro účely odstavce 3 koordinují provozovatelé infrastruktury a provozovatelé zařízení služeb kapacitu a poskytují práva na kapacitu včetně kapacity v železničním zařízení, jež splňuje požadavky žadatele, nebo se snaží poskytnout přijatelnou alternativu.
5. Provozovatelé zařízení služeb podle odstavce 1 zpřístupní provozovateli infrastruktury na požádání nebo v případě potřeby v reálném čase informace o dostupné kapacitě v digitálním formátu v souladu s článkem 62.
6. Pro účely tohoto článku a v souladu s článkem 62 vydá síť ENIM pokyny týkající se funkčních a technických požadavků na výměnu informací mezi provozovateli zařízení železničních služeb a provozovateli infrastruktury pro účely tohoto článku. Aniž je dotčen článek 2 prováděcího nařízení (EU) 2017/2177, mohou provozovatelé zařízení služeb požádat o osvobození od uplatňování tohoto článku. Tyto žádosti se předkládají regulačnímu subjektu a musí být řádně zdůvodněné. Regulační subjekty mohou v řádně odůvodněných případech rozhodnout o prodloužení osvobození.
7. Síť ENRRB sleduje uplatňování odstavce 7 a poskytuje doporučení ohledně kritérií, která se mají při posuzování žádostí o osvobození používat.

Článek 30

Jízdní řád sítě

1. Provozovatelé infrastruktury sestaví nový jízdní řád sítě před začátkem každého období platnosti jízdního řádu sítě. Období platnosti jízdního řádu sítě trvá jeden rok.
Provozovatelé infrastruktury zahájí přípravu jízdního řádu sítě při přidělování kapacity prostřednictvím ročního procesu přidělování podle článku 32, přičemž zohlední práva na kapacitu přidělená prostřednictvím rámcových dohod podle článku 31 a prostřednictvím procesu průběžného plánování podle článku 33.
2. Provozovatelé infrastruktury průběžně aktualizují jízdní řád sítě až do konce období platnosti jízdního řádu sítě, přičemž zohlední kapacitu přidělenou prostřednictvím procesu průběžného plánování podle článku 33, kapacitu přidělenou prostřednictvím procesu *ad hoc* podle článku 34, změny práv na kapacitu podle článku 39 a nové naplánování v souvislosti s řízením narušení a krizovým řízením podle článku 41.

Článek 31

Přidělování kapacity prostřednictvím rámcových dohod

1. Žadatel má právo požádat o kapacitu infrastruktury na časové období přesahující jedno období platnosti jízdního řádu sítě. Aniž jsou dotčeny články 101, 102 a 106 Smlouvy o fungování EU, přidělí provozovatel infrastruktury takovou kapacitu prostřednictvím rámcových dohod uzavřených s uvedeným žadatelem, s výhradou odstavce 3 a odstavce 4.

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

Členské státy mohou vyžadovat předchozí schválení rámcových dohod regulačním subjektem.

2. Žadatel, který je stranou rámcové dohody, požádá o převod specifikací kapacity obsažených v rámcové dohodě na odpovídající trasu vlaku v souladu s uvedenou dohodou.
3. Provozovatelé infrastruktury uzavírají rámcové dohody pouze v případě, že požadované právo na kapacitu je v souladu s plánovacími dokumenty strategického plánování kapacity podle čl. 11 odst. 2. Provozovatelé infrastruktury v těchto plánovacích dokumentech uvedou kapacitu, kterou plánují vyhradit pro přidělení prostřednictvím rámcových dohod.
4. Rámcové dohody nesmějí vylučovat z užívání příslušné infrastruktury jiné žadatele nebo dopravní služby. Za tímto účelem provozovatelé infrastruktury stanoví maximální podíly celkové kapacity, které lze přidělit prostřednictvím rámcových dohod, a zahrnou je do zprávy o síti.
5. Rámcové dohody musí být možné změnit za účelem umožnění lepšího využití železniční infrastruktury, aniž by byly dotčeny články 39 a 40.
6. Změny práv na kapacitu přidělených prostřednictvím rámcových dohod podléhají náhradě v souladu s článkem 40, s výjimkou situace uvedené v odstavci 5.
7. Rámcové dohody se uzavírají v zásadě na dobu uvedenou v příloze I oddíle 5. Provozovatel infrastruktury může ve zvláštních případech souhlasit s kratší nebo delší dobou. Každou dobu delší než dobu uvedenou v příloze I oddíle 5 je nutno zdůvodnit požadavkem na účelové investice nových účastníků trhu nebo podstatnou novostí služby.
8. Pro služby využívající specializovanou infrastrukturu uvedenou v článku 24, která vyžaduje významné a dlouhodobé investice, mohou být po řádném zdůvodnění žadatelem rámcové dohody uzavřeny na dobu patnácti let. Jakákoli doba delší než patnáct let může být dohodnuta pouze výjimečně, zejména v případě rozsáhlých dlouhodobých investic, a pokud se na tyto investice vztahují smluvní závazky, včetně víceletého plánu odpisů.
9. Provozovatelé infrastruktury zahrnou kapacitu přidělenou prostřednictvím rámcových dohod do kapacitního modelu uvedeného v článku 17 a do plánu poskytování kapacity uvedeného v článku 18.
10. Základní aspekty jednotlivých rámcových dohod se zpřístupní všem zúčastněným osobám při dodržení obchodního tajemství.
11. Na základě zkušeností regulačních subjektů, příslušných orgánů a železničních podniků a na základě činnosti sítě ENRRB může Komise přijmout prováděcí akt stanovující podrobnosti postupu a kritéria, která je třeba dodržovat pro jednotné uplatňování tohoto článku a článku 33. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 72 odst. 3.

Článek 32

Přidělování kapacity prostřednictvím ročního procesu přidělování

1. Provozovatel infrastruktury stanoví první provozní verzi jízdního řádu sítě pro dané období platnosti jízdního řádu sítě na základě:
 - a) žádostí o práva na kapacitu obdržených v rámci ročního procesu přidělování;
 - b) práv na kapacitu vztahujících se k danému období platnosti jízdního řádu sítě a udělených prostřednictvím rámcových dohod v souladu s článkem 31;

- c) práv na kapacitu vztahujících se k danému období platnosti jízdního řádu sítě a udělených prostřednictvím procesu průběžného plánování v souladu s článkem 33.
2. Provozovatel infrastruktury přiděluje kapacitu prostřednictvím souběžného přidělování kapacity s cílem uspokojit v co největší míře všechny žádosti o kapacitu infrastruktury uvedené v odstavci 1, s výhradou odstavců 5 a 6. Provozovatel infrastruktury v co největší míře přihlédne ke všem překážkám, kterým žadatelé čelí, včetně ekonomického dopadu na jejich obchodní činnost.
 3. V případě rozporu mezi dvěma nebo více žádostmi o kapacitu se jej provozovatelé infrastruktury nejprve pokusí vyřešit prostřednictvím konsenzuálního konzultačního mechanismu podle článku 36.
 4. Pokud konsenzuální mechanismus řešení rozporů uvedený v odstavci 3 střeť v oblasti kapacity nevyřešil, použijí provozovatelé infrastruktury mechanismus formálního řešení rozporů uvedený v článku 37.
 5. V souladu s články 18 a 20 provozovatel infrastruktury upřednostní žádosti, které jsou v souladu s předem plánovanou kapacitou vymezenou v plánu poskytování kapacity. Provozovatel infrastruktury proto může žádosti, které nejsou v souladu s plánem poskytování kapacity, buď přijmout, nebo zamítnout.

Při přijímání žádostí, které nejsou v souladu s plánem poskytování kapacity, se provozovatel infrastruktury snaží zachovat celkovou rovnováhu mezi prvky plánu poskytování kapacity uvedenými v čl. 18 odst. 6.

Při zamítnutí žádostí, které nejsou v souladu s plánem poskytování kapacity, provozovatel infrastruktury neprodleně informuje dotčeného žadatele o svém záměru žádost zamítnout. Žadatel má právo podat stížnost u regulačního subjektu.
 6. Práva na kapacitu udělená prostřednictvím ročního procesu přidělování mohou zahrnovat:
 - a) trasy vlaků;
 - b) specifikace kapacity.

Provozovatelé infrastruktury převedou práva na kapacitu udělená ve formě specifikací kapacity na trasy vlaků v souladu s přílohou I oddílem 4.
 7. Provozovatel infrastruktury dodržuje časový rozvrh procesu přidělování stanovený v příloze I oddíle 4.
 8. Provozovatel infrastruktury zváží žádosti podané po uplynutí počátečního termínu a před uplynutím konečného termínu stanoveného v příloze I bodě 4. V takových případech přidělí provozovatelé infrastruktury práva na kapacitu v souladu s přílohou I oddílem 4 bodem 2.
 9. V případě žádostí týkajících se jízdního řádu sítě obdržených po uplynutí počátečního termínu, kterým nelze vyhovět ani zbytkovou kapacitou vyhrazenou pro jízdní řád sítě ani dostupnou neplánovanou kapacitou, se provozovatel infrastruktury pokusí nabídnout alternativy prostřednictvím jiné trasy.
 10. Provozovatel infrastruktury projedná návrh jízdního řádu sítě se zúčastněnými stranami. Mezi zúčastněné strany patří všichni, kdo požádali o kapacitu infrastruktury, a ostatní osoby, které si přejí získat příležitost vyjádřit se k tomu, jak

může jízdní řád sítě ovlivnit jejich schopnost provozovat železniční dopravu v období platnosti jízdního řádu sítě.

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

Článek 33

Přidělování kapacity prostřednictvím procesu průběžného plánování

1. Provozovatelé infrastruktury přidělí kapacitu prostřednictvím procesu průběžného plánování v souladu s konečnými termíny stanovenými v příloze I oddíle 6. Provozovatelé infrastruktury si pro tento účel vyhradí kapacitu v plánu poskytování kapacity uvedeném v článku 18.
2. Práva na kapacitu udělená prostřednictvím procesu průběžného plánování mohou zahrnovat:
 - a) trasy vlaků nebo specifikace kapacity pro všechny provozní dny během období platnosti jízdního řádu sítě, které zahrnuje první provozní den uvedený v žádosti;
 - b) specifikace kapacity pro všechny provozní dny přesahující období platnosti jízdního řádu sítě, které zahrnuje první den uvedený v žádosti, na maximální období uvedené v příloze I oddíle 6.

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

3. Aniž je dotčen článek 18, přidělí provozovatelé infrastruktury kapacitu vyhrazenou pro proces průběžného plánování přidělování kapacity na základě zásady přidělování stanovené v příloze I oddíle 5 bodě 2.
4. V souladu s pravidly a postupy stanovenými v článku 20 mohou provozovatelé infrastruktury zamítnout přidělení kapacity pro žádosti v rámci průběžného plánování, pokud jsou žádosti v rozporu s plánem poskytování kapacity přijatým podle článku 18. Zamítnutí se žadateli oznámí neprodleně. Žadatel má právo podat stížnost u regulačního subjektu.
5. Provozovatelé infrastruktury informují regulační subjekt o všech obdržných žádostech o kapacitu, které neodpovídaly parametrům dostupné kapacity definovaným v plánu poskytování kapacity, bez ohledu na to, zda byly přijaty nebo zamítnuty. Na základě těchto informací vydá regulační subjekt nejméně jednou za dva roky stanovisko, v němž může provozovateli infrastruktury doporučit změnu kapacitního modelu.
6. Provozovatel infrastruktury na základě oznámení regulačnímu subjektu nebo na základě doporučení regulačního subjektu zamítne žádosti v rámci průběžného plánování, pokud se opakují a splňují charakteristiky kapacity, která se obvykle přiděluje prostřednictvím rámcových dohod podle článku 31. Regulační subjekt o takových rozhodnutích a doporučeních informuje síť ENRRB a zajistí důsledné uplatňování tohoto odstavce.

Článek 34

Přidělování kapacity prostřednictvím procesu *ad hoc*

1. Provozovatel infrastruktury neprodleně, nejpozději však ve lhůtách stanovených v příloze I oddíle 7 odpoví na žádosti *ad hoc* o přidělení kapacity infrastruktury podané kdykoli během období platnosti jízdního řádu sítě. Informace o využitelné zbývající kapacitě jsou v souladu s článkem 9 dostupné všem žadatelům, kteří mají zájem tuto kapacitu využívat.
Práva na kapacitu udělená prostřednictvím procesu *ad hoc* mají formu tras vlaků.
2. Přidělování kapacity infrastruktury v reakci na žádosti *ad hoc* se řídí zásadou „kdo dřív přijde, je dřív na řadě“.

Článek 35

Plánování omezení kapacity v důsledku prací na infrastruktuře

1. Provozovatelé infrastruktury co nejdříve naplánují omezení kapacity v důsledku prací na infrastruktuře, které nejsou zahrnuty v plánu poskytování kapacity uvedeném v článku 18.
2. Při plánování prací na infrastruktuře provozovatelé infrastruktury co nejvíce omezí dopad na předem plánovanou kapacitu zahrnutou v kapacitním modelu nebo v plánu poskytování kapacity.
3. Pokud plánování omezení kapacity v důsledku prací na infrastruktuře vyžaduje změnu přiděleného práva na kapacitu ve smyslu článku 39, má dotčený žadatel nebo žadatelé nárok na náhradu uvedenou v článku 40.
4. Pokud plánování omezení kapacity v důsledku prací na infrastruktuře vyžaduje změnu přiděleného práva na kapacitu ve smyslu článku 39, učiní provozovatel infrastruktury vše pro to, aby dotčeným žadatelům poskytl alternativní kapacitu.
Za tím účelem informuje provozovatel infrastruktury všechny dotčené žadatele o zamýšlené změně dotčených práv na kapacitu. Nabídne dotčeným žadatelům práva na alternativní kapacitu nebo zahájí koordinaci s dotčenými žadateli s cílem dohodnout se na právech na alternativní kapacitu.
5. Při plánování prací na infrastruktuře v souladu s tímto článkem se provozovatelé infrastruktury řídí harmonogramem uvedeným v příloze I oddíle 3.
6. Provozovatelé infrastruktury zahrnou do kapacitního modelu a do plánu poskytování kapacity všechna omezení kapacity v důsledku prací na infrastruktuře bez ohledu na okamžik jejich plánování.

Článek 36

Mechanismus konsenzuálního řešení rozporů a koordinace žádostí

1. Pokud se v rámci souběžného přidělování kapacity provozovatel infrastruktury setká s rozporů mezi různými žádostmi o přidělení kapacity infrastruktury, pokusí se zajistit co nejlepší soulad všech požadavků prostřednictvím koordinace žádostí.
2. Pokud vznikne situace vyžadující koordinaci, má provozovatel infrastruktury právo navrhnout v přiměřené míře kapacitu infrastruktury lišící se od požadované. Provozovatel infrastruktury vymezí použitelnou míru ve své zprávě o síti. Síť ENIM stanoví k vymezení uvedené míry pokyny a zahrne je do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6.

3. Provozovatel infrastruktury se pokusí formou konzultací s příslušnými žadateli vyřešit všechny případné rozpory. Uvedené konzultace vycházejí z následujících informací, jež se poskytnou v přiměřené lhůtě, bezplatně a v elektronické podobě:
 - a) tras vlaků požadovaných všemi ostatními žadateli na týchž tratích;
 - b) tras vlaků předběžně přidělených všem ostatním žadatelům na týchž tratích;
 - c) alternativních tras vlaků navržených pro příslušné trati v souladu s odstavcem 2;
 - d) veškerých podrobností o kritériích použitých v procesu přidělování kapacity.Aniž je dotčen čl. 27 odst. 3, a se souhlasem všech žadatelů může provozovatel infrastruktury navázat kontakt mezi všemi žadateli, kteří se potenciálně podílejí na řešení rozporu, aby usnadnil koordinaci žádostí.
4. Zásady, jimiž se řídí koordinace žádostí o kapacitu pro vnitrostátní služby železniční dopravy, se stanoví ve zprávě o síti.
5. Pokud nelze žádosti o kapacitu infrastruktury uspokojit bez koordinace, pokusí se provozovatel infrastruktury vyhovět všem žádostem jejich koordinací.
6. Aniž jsou dotčeny stávající postupy pro přezkum rozhodnutí a článek 56 směrnice 2012/34/EU, členské státy zajistí, že je v případě sporů o přidělení kapacity infrastruktury k dispozici systém řešení sporů umožňující okamžité vyřešení těchto sporů. Uvedený systém se stanoví ve zprávě o síti pro žádosti o kapacitu pro vnitrostátní služby železniční dopravy. Dojde-li k použití tohoto systému, musí být rozhodnutí přijato ve lhůtě deseti pracovních dnů.
7. V případě žádostí o kapacitu pro více sítí se mechanismus konsenzuálního řešení rozporů stanovený v odstavcích 1, 2 a 3 provádí v souladu s článkem 53 a je do něj zapojen koordinátor sítě.
8. Síť ENIM připraví pokyny pro mechanismus konsenzuálního řešení rozporů pro žádosti o kapacitu pro více sítí a zahrne je do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6.

Článek 37

Mechanismus formálního řešení rozporů na základě socioekonomických a environmentálních kritérií

1. Pokud mechanismy konsenzuálního řešení rozporů uvedené v článku 36 rozpor v oblasti kapacity nevyřešily, přidělí provozovatelé infrastruktury kapacitu infrastruktury v souladu s článkem 8.
2. V rámci procesu formálního řešení rozporů se žádosti o práva na kapacitu pro více sítí zohledňují v plném rozsahu. Pokud se v souladu s čl. 8 odst. 6 použijí jiné vnitrostátní parametry, použijí se uvedené parametry pro příslušné úseky.
3. V případě kolidujících žádostí o kapacitu zahrnujících služby železniční dopravy s podobnými charakteristikami a socioekonomickým profilem přidělí provozovatel infrastruktury kapacitu na základě aukce nebo způsobem, který umožní přístup co největšímu počtu žadatelů. Způsob, který umožní přístup co největšímu počtu uživatelů, se použije s výhradou schválení regulačním subjektem.

Časový rozvrh procesů přidělování kapacity

1. Provozovatel infrastruktury a žadatelé dodržují časový rozvrh procesů přidělování kapacity stanovený v příloze I oddílech 4, 5, 6 a 7.
2. Provozovatelé infrastruktury mohou rozhodnout o jiných lhůtách a konečných termínech pro časový rozvrh přidělování kapacity, než jsou uvedeny v tomto nařízení a v příloze VI bodě 2 písm. b) směrnice 2012/34/EU, jestliže mezinárodní trasy vlaků stanovené ve spolupráci s provozovateli infrastruktury třetích zemí na síti, jejíž rozchod koleje je odlišný od rozchodu hlavní železniční sítě Unie, mají na časový rozvrh přidělování kapacit obecně významný dopad.
3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 71 akty v přenesené pravomoci za účelem změny přílohy I oddílů 4, 5, 6 a 7 s cílem zajistit účinný proces přidělování a řešit plánovací, provozní, technické a obchodní zájmy dotčených zúčastněných stran týkající se plánování a přidělování kapacity.

ODDÍL 4

Přizpůsobení a nové naplánování

Změny práv na kapacitu po přidělení

1. Provozovatelé infrastruktury mohou z vlastního podnětu změnit práva na kapacitu přidělená žadateli pouze v souladu s tímto nařízením. Žadatelé mohou požádat o změnu přidělené kapacity kdykoli. Zrušení se považuje za specifický typ změny.
V případě změn přidělených práv na kapacitu se použije článek 40. Provozovatelé infrastruktury neprodleně aktualizují jízdní řád sítě uvedený v článku 30.
2. Provozovatelé infrastruktury a žadatelé v souladu s cíli stanovenými v čl. 2 odst. 3 změny práv na kapacitu po přidělení v co největší míře omezí.
3. Změny práv na kapacitu zahrnují případy, kdy provozovatel infrastruktury nemůže umožnit jízdu vlaku v souladu s přiděleným právem na kapacitu a má dostatek času nabídnout žadateli právo na alternativní kapacitu poté, co žadatele informoval o potřebě změny.
Provozovatelé infrastruktury mohou určit různé konečné termíny pro přidělení práv na kapacitu v jediné síti a pro přidělení práv na kapacitu pro více sítí. Provozovatelé infrastruktury uvedou ve zprávě o síti informace o době potřebné k vytvoření trasy vlaku. Tato doba není delší než konečný termín uvedený v příloze I oddíle 8.
4. Pravidla a postupy, které se použijí v případě změny práva na kapacitu, zohledňují dopad změny práva na kapacitu na žadatele z provozního a obchodního hlediska. Za tím účelem se změny rozdělí do kategorií podle jejich dopadu v souladu s odstavcem 8 tohoto článku a vedou k různým úrovním náhrady podle článku 40.
5. V případě změny práva na kapacitu pro více sítí vynaloží příslušní provozovatelé infrastruktury veškeré přiměřené úsilí, aby zajistili soulad mezi právy na kapacitu pro celou jízdu vlaku.

Provozovatel infrastruktury, který provádí změnu práva na kapacitu pro více sítí, odpovídá za proces koordinace přidělení práva na alternativní kapacitu pro více sítí

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

6. Pro účely tohoto nařízení se nevyužití přiděleného práva na kapacitu ze strany železničních podniků považuje za rovnocenné zrušení v den jízdy dotčeného vlaku.
7. Pokud provozovatel infrastruktury změní udělené právo na kapacitu, neprodleně o tom informuje žadatele a dotčený železniční podnik.

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

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

Tyto harmonizované postupy rozlišují mezi změnami, které mají zásadní dopad na žadatele a železniční podniky z obchodního a provozního hlediska, a změnami s menšími dopady. Kritéria, která se mají použít pro kategorizaci změny jako zásadní, zohledňují mimo jiné schopnost železničního podniku poskytovat službu v souladu se svými smluvními závazky, zpoždění při odjezdu nebo změny trasy, které mají za následek zvýšení vzdálenosti, doby jízdy, poplatků za přístup k infrastruktuře nebo jiných souvisejících nákladů, jakož i prahové hodnoty pro tyto změny. Na změny se zásadním dopadem se použijí přísnější kritéria.

9. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 71 akty v přenesené pravomoci za účelem změny přílohy I oddílu 8 s cílem zajistit účinné procesy přizpůsobení a nového naplánování s ohledem na plánovací, provozní, technická a obchodní hlediska dotčených zúčastněných stran.

Článek 40

Náhrada za změny práv na kapacitu

1. Pokud provozovatel infrastruktury nebo žadatel nesplní své závazky týkající se přiděleného práva na kapacitu a pokud to má za následek změnu, která je kategorizována jako zásadní v souladu s článkem 39, strana, která změnu iniciovala, zaplatí druhé straně náhradu.
2. Náhrada uvedená v odstavci 1 se neuplatňuje v případě vyšší moci.
3. Po konzultaci se sítí ENRRB vymezí síť ENIM harmonizované podmínky, za nichž se náhrada poskytuje. Uvedené podmínky zohledňují pravidla stanovená v čl. 39 odst. 4 a 8. Síť ENIM zahrne tyto podmínky do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6. Síť ENRRB zveřejní stanovisko k podmínkám vymezeným sítí ENIM.
4. Po schválení regulačním subjektem stanoví provozovatelé infrastruktury ve zprávě o síti výši náhrady, kterou mají zaplatit žadatelé.

Na návrh provozovatele infrastruktury a po konzultaci s žadateli a potenciálními žadateli stanoví regulační subjekt výši náhrady, kterou má zaplatit provozovatel infrastruktury. Provozovatel infrastruktury uvedené informace zveřejní ve zprávě o síti.

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

Provozovatelé infrastruktury a regulační subjekty mohou stanovit různé výše náhrady v závislosti na dopadu změny a na tom, zda může být kapacita znovu přidělena a využita jiným žadatelem. Uvedené výše zohledňují zejména pravidla uvedená v čl. 39 odst. 4 a 8, dobu, která zbývá po podání žádosti o změnu nebo po jejím provedení do doby jízdy vlaku, a míru vytížení železniční infrastruktury zahrnuté do práva na kapacitu.

5. V případě práv na kapacitu pro více sítí se povinnost zaplatit žadateli náhradu vztahuje na toho provozovatele nebo ty provozovatele infrastruktury, kteří jsou odpovědní za změnu práva na kapacitu, s přihlédnutím k právu na kapacitu jako celku, a pokud je odpovědných více provozovatelů infrastruktury, k poměru délky jejich sítí v rámci práva na kapacitu. Náhrada za celé právo na kapacitu nepřekročí náhradu za právo na kapacitu přidělené provozovatelem infrastruktury vynásobené třemi.
6. Regulační subjekty rozhodují o sporech týkajících se důvodu změny práva na kapacitu nebo opožděné náhrady a přijímají rozhodnutí neprodleně a do jednoho měsíce od shromáždění všech informací potřebných k posouzení příčiny změny. Regulační subjekty o takových rozhodnutích informují síť ENRRB a mohou je s ní konzultovat. Síť ENRRB zajistí, aby byla taková rozhodnutí soudržná a vycházela ze všeobecně uznávaných zásad.
7. Komise může přijmout prováděcí akty, kterými stanoví podmínky pro vyplácení náhrad, kategorizaci změn práv na kapacitu a metodiky pro stanovení výše náhrady. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 72 odst. 3.

Článek 41

Nové naplánování v souvislosti s řízením narušení a krizovým řízením

1. V případě narušení sítě uvedeného v článku 46 nebo v případě krizové situace podle článku 47 vynaloží dotčený provozovatel nebo provozovatelé infrastruktury veškeré možné úsilí, aby nově naplánovali dopravu, jíž se narušení týká. Za tím účelem přidělí provozovatelé infrastruktury kapacitu železniční infrastruktury v souladu s evropským rámcem pro koordinaci řízení přeshraniční dopravy, řízení narušení a krizového řízení uvedeným v článku 44 na základě pohotovostních plánů vypracovaných v souladu s článkem 19 a v úzké koordinaci s provozními zúčastněnými stranami a případně s dalšími dotčenými zúčastněnými stranami.
2. Síť ENIM vypracuje a přijme pokyny, aby v případě narušení sítě probíhalo řízení a přidělování kapacity infrastruktury transparentním a nediskriminačním způsobem. Síť ENIM zejména stanoví pokyny pro uplatňování procesu souběžného přidělování kapacity a zásady „kdo dřív přijde, je dřív na řadě“.

V případě, že se uplatní proces souběžného přidělování, stanoví síť ENIM pokyny k postupům, které se mají použít, případně včetně použití procesu konsenzuálního

řešení rozporů uvedeného v článku 36 a procesu formálního řešení rozporů uvedeného v článku 37. Síť ENIM zahrne uvedené pokyny do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6.

3. Provozovatelé infrastruktury nesmějí při novém naplánování jednostranně měnit nebo rušit stávající práva na kapacitu za účelem řízení narušení. Na základě zkušeností regulačních subjektů, provozovatelů infrastruktury a železničních podniků a na základě činnosti sítě ENIM a sítě ENRRB však může Komise přijmout prováděcí akt, který stanoví kritéria a postupy pro nové naplánování, včetně jednostranných změn přidělených práv na kapacitu ze strany provozovatelů infrastruktury za účelem řízení narušení sítě. Uvedený prováděcí akt se přijme přezkumným postupem uvedeným v čl. 72 odst. 3.
4. Provozovatelé infrastruktury a žadatelé mohou dobrovolně uzavírat dohody o nahrazení určitých práv na kapacitu v případě narušení sítě. Takové dohody se uvedou v pohotovostním plánu podle článku 19.
5. V případě narušení sítě, které má vliv na dopravu ve více než jedné síti, koordinují příslušní provozovatelé infrastruktury přidělování alternativní kapacity v souladu s článkem 53 a s evropským rámcem pro koordinaci řízení přeshraniční dopravy, řízení narušení a krizového řízení uvedeným v článku 44.

KAPITOLA III

ŘÍZENÍ DOPRAVY, ŘÍZENÍ NARUŠENÍ A KRIZOVÉ ŘÍZENÍ

Článek 42

Řízení dopravy, řízení narušení a krizové řízení

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

Za tím účelem provozovatelé infrastruktury vykonávají:

- a) řízení dopravy za běžných provozních podmínek zahrnující řízení událostí, které mají za následek omezené odchylky od jízdního řádu sítě;
 - b) řízení narušení s cílem řešit významná narušení provozu sítě, která vyžadují společný postup v souladu s článkem 46;
 - c) řízení dopravy během krizových situací, jak je stanoveno v článku 47.
2. V případě rozsáhlých krizových situací v odvětví dopravy i mimo ně mohou členské státy v souladu s článkem 47 zavést opatření odchylovající se od pravidel použitelných v běžných situacích. V takových případech a tehdy, když je to relevantní, provozovatelé infrastruktury přijmou a použijí zvláštní pravidla a postupy za podmínek uvedených v článku 47.
 3. Provozovatelé infrastruktury se při řízení dopravy řídí zásadami uvedenými v článku 2.

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

- a) zajistí rychlou a koordinovanou reakci na narušení provozu, zejména v případě narušení sítě a krizových situací;

- b) stabilizují a optimalizují železniční dopravu po celou dobu trvání narušení sítě a krizí;
- c) poskytují relevantní, přesné a aktuální informace, zejména orgánům pověřeným řízením krizových situací mimo železniční odvětví. Tyto informace se poskytují vhodnými prostředky, včetně prostředků uvedených v článku 62.

Článek 43

Pravidla a postupy pro řízení dopravy a řízení narušení

1. Provozovatelé infrastruktury zavedou pravidla a postupy pro řízení odchylek provozu vlaků od jízdního řádu sítě. Uvedená pravidla a postupy se zveřejní ve zprávě o síti uvedené v článku 27 směrnice 2012/34/EU a zahrnují řízení dopravy v situacích uvedených v čl. 42 odst. 1 písm. a), b) a c) tohoto nařízení.
2. Cílem pravidel a postupů uvedených v odstavci 1 je minimalizovat celkový dopad odchylek od jízdního řádu sítě na železniční dopravu s ohledem na potřeby všech druhů dopravy. Zásady mohou zahrnovat pravidla přednosti pro řízení mezi různými druhy dopravy a specifické postupy, kritéria a cíle, jež se mají použít v přístupu založeném na optimalizaci, který se namísto explicitních pravidel přednosti opírá spíše o cílovou funkci, jako je minimalizace minut zpoždění nebo doby návratu k běžnému provozu.
3. V případě narušení provozu vlaků následkem technického selhání nebo nehody učiní provozovatel infrastruktury veškeré nezbytné kroky k obnovení běžného stavu. K tomu zavede pohotovostní plán v souladu s článkem 19. V případě narušení provozu, které má potenciální dopad na přeshraniční dopravu, spolupracují dotyční provozovatelé infrastruktury na obnově běžného stavu přeshraniční dopravy v souladu s evropským rámcem pro koordinaci řízení dopravy, řízení narušení a krizového řízení uvedeným v článku 44.
4. Při stanovení pravidel a postupů uvedených v odstavci 1 provozovatelé infrastruktury v nejvyšší míře zohlední evropský rámec pro koordinaci řízení dopravy, řízení narušení a krizového řízení uvedený v článku 44. Ve zprávě o síti vysvětlí důvod každé odchylky od společných pravidel a postupů stanovených v evropském rámci pro koordinaci řízení dopravy, řízení narušení a krizového řízení.
5. V případech vyšší moci a v případech naprosté nutnosti z důvodu události, která způsobí dočasnou nepoužitelnost infrastruktury, lze odebrat přidělená práva na kapacitu bez předchozího upozornění po dobu nezbytnou k opravení systému.
Provozovatel infrastruktury může požadovat, pokud to považuje za nezbytné, aby mu železniční podniky daly k dispozici prostředky, které pokládá za nejvhodnější k obnovení běžného stavu v co nejkratší době.
6. Členské státy mohou od železničních podniků vyžadovat, aby se podílely na zajišťování prosazování a sledování dodržování bezpečnostních norem a pravidel ze své strany.

Článek 44

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

1. Síť ENIM vypracuje a přijme evropský rámec pro koordinaci řízení přeshraniční dopravy, řízení narušení dopravy a krizového řízení v souladu s článkem 42 nejpozději do [dvanácti měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost].
Síť ENIM vypracuje evropský rámec pro koordinaci řízení přeshraniční dopravy, řízení narušení a krizového řízení ve spolupráci s provozními zúčastněnými stranami a zúčastněnými stranami prostřednictvím konzultačního procesu uvedeného v článku 54, přičemž zohlední práci společného podniku pro evropské železnice zřízeného podle hlavy IV nařízení (EU) 2012/2085.
2. Evropský rámec pro koordinaci řízení přeshraniční dopravy, řízení narušení a krizového řízení stanoví pokyny pro koordinaci mezi provozovateli infrastruktury, železničními podniky a dalšími provozními zúčastněnými stranami.
3. Evropský rámec pro koordinaci řízení přeshraniční dopravy, řízení narušení a krizového řízení zahrnuje zejména prvky uvedené v příloze V.

Článek 45

Koordinace řízení dopravy, řízení narušení a krizového řízení

Provozovatelé infrastruktury koordinují řízení dopravy v souladu s článkem 53 a na základě evropského rámce pro koordinaci řízení přeshraniční dopravy, řízení narušení a krizového řízení uvedeného v článku 44.

Koordinace zajišťuje zejména:

- a) aby byla mezinárodní železniční doprava provozována s minimálním narušením, a to jak v běžném provozu, tak i v případě narušení provozu;
- b) aby byly řádně zohledněny specifické problémy spojené s přeshraničními úseky, které vyplývají mimo jiné z omezené interoperability, pokud jde o infrastrukturu, technické vybavení a provoz, jazykové požadavky a požadavky na vzdělávání zaměstnanců, administrativní nebo hraniční formality;
- c) účinnou výměnu aktuálních a relevantních informací mezi provozovateli infrastruktury, žadateli, železničními podniky a dalšími provozními zúčastněnými stranami, jakož i případnými příslušnými strukturami pro krizové řízení na úrovni EU, a to i v souladu s článkem 62.

Článek 46

Narušení sítě

1. Pokud událost vede nebo pravděpodobně povede k omezením provozu sítě, která vyžadují společný postup provozních zúčastněných stran s cílem zajistit co nejlepší řízení dopravy během omezení, posoudí dotčení provozovatelé infrastruktury pravděpodobné trvání a dopad události na základě všech dostupných informací a předchozích zkušeností.
Pokud odhadované trvání a dopad splňují kritéria pro vyhlášení narušení sítě stanovená v příloze VI, dotčení provozovatelé infrastruktury vyhlásí narušení sítě a provedou opatření stanovená v článku 43.
2. Pokud událost má nebo pravděpodobně bude mít dopad na více než jednu síť, provozovatel infrastruktury, kde k události došlo, vyhlásí narušení více sítí a koordinuje opatření v souladu s články 44, 45 a 53.

3. Síť ENIM definuje harmonizovanou metodu pro odhad pravděpodobného trvání a dopadu narušení sítě a zahrne ji do evropského rámce pro koordinaci řízení dopravy a krizového řízení podle článku 44.
4. Provozovatel infrastruktury co nejdříve informuje zúčastněné strany o nedostupnosti kapacity infrastruktury, zejména v důsledku události.
Regulační subjekt může požádat provozovatele infrastruktury, aby mu takové informace poskytl, pokud to považuje za nutné.
5. Koordinátor sítě shromažďuje informace o narušeních sítě, analyzuje reakci, vyvozuje závěry o účinnosti řízení takových událostí a konzultuje provozní zúčastněné strany v souladu s článkem 54 a podává zprávy síti ENIM a orgánu pro přezkum výkonnosti.
6. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 71 akty v přenesené pravomoci za účelem změny přílohy VI s cílem zajistit účinné a efektivní řízení narušení sítě s ohledem na plánovací, provozní, technická a obchodní hlediska dotčených zúčastněných stran.

Článek 47

Krizové situace

1. V případě krizí souvisejících s veřejnou bezpečností, zdravotních epidemií, přírodních katastrof, environmentálních, obranných a bezpečnostních krizí, které mají nebo u nichž se očekává kritický dopad na poskytování služeb železniční dopravy nebo poptávku po nich, mohou členské státy odchýlně od pravidel stanovených tímto nařízením použít nouzová opatření, která zahrnují:
 - a) zrušení práv na kapacitu bez náhrady;
 - b) alternativní zásady, pravidla a postupy pro řízení kapacity, zejména pro přidělování nedostatečné kapacity infrastruktury;
 - c) alternativní postupy pro řízení dopravy;
 - d) použití alternativních tras;
 - e) změny plánů poskytování kapacity.Dotčený členský stát zajistí, aby se nouzová opatření v co největší možné míře řídila zásadami řízení kapacity a dopravy stanovenými v tomto nařízení a aby využívala stávající plány vypracované v souladu s článkem 19. Taková nouzová opatření koordinuje s ostatními členskými státy.
2. Dotčený členský stát neprodleně informuje Komisi a síť ENIM o svém rozhodnutí uplatnit nouzová opatření a poskytne odůvodnění a popis uvedených opatření a předpokládané trvání jejich uplatňování. V případě potřeby členské státy rovněž uvědomí Komisi a ústřední kontaktní orgány, jak je stanoveno v článku 8 [nařízení o nástroji pro mimořádné situace na jednotném trhu].
3. Provozovatel infrastruktury jmenuje kontaktní místo ve smyslu článku 60, které poskytuje Komisi, síti ENIM, ostatním provozovatelům infrastruktury a dalším zúčastněným stranám informace o nouzových opatřeních a pomáhá taková opatření koordinovat.
4. Pokud mají nouzová opatření významný dopad na přeshraniční dopravu, koordinují se provozovatelé infrastruktury mezi sebou v souladu s články 53 a 54. Do provádění

koordinace prostřednictvím specializovaných koordinačních struktur podle čl. 53 odst. 2 písm. a) se zapojí Komise a dotčené členské státy.

5. Na žádost Komise předloží regulační subjekty a síť ENRRB Komisi své stanovisko k nouzovým opatřením ve lhůtě stanovené Komisí. Komise může přijmout rozhodnutí, kterým členskému státu uloží, aby nouzová opatření zrušil, pokud je nepovažuje za nezbytná.
6. V případě potřeby nebo na žádost Komise poskytnou členské státy aktualizované informace. Členské státy poskytnou veškeré informace o nouzových opatřeních požadované Komisí ve lhůtách stanovených Komisí.
7. Orgány veřejné správy pověřené řízením krizových situací, včetně armády, orgánů civilní ochrany a dalších, mohou organizovat cvičení simulující krizové situace spadající do oblasti působnosti tohoto článku. V takových případech přidělí provozovatel infrastruktury kapacitu podle potřeby, včetně případného zrušení přidělených práv na kapacitu. Dotčené orgány veřejné správy poskytnou dotčeným žadatelům náhradu v souladu s článkem 40.

Článek 48

Výměna informací o řízení dopravy

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

Dotčené strany mohou tyto informace používat pouze pro účely tohoto nařízení a pro účely směrnice (EU) 2016/797 a prováděcích aktů přijatých podle uvedené směrnice, pokud není ve smluvních ujednáních stanoveno jinak.
2. Informace se zpřístupní v souladu s článkem 62.
3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 71 akty v přenesené pravomoci za účelem změny přílohy VIII s cílem zajistit, aby odrážela veškeré změny technických specifikací pro interoperabilitu podle příslušných prováděcích aktů, které jsou přijaty v souladu se směrnicí (EU) 2016/797, a s ohledem na plánovací, provozní, technická a obchodní hlediska dotčených zúčastněných stran.

KAPITOLA IV PŘEZKUM VÝKONNOSTI

Článek 49

Obecné zásady pro přezkum výkonnosti

1. V souladu s čl. 7f písm. d) směrnice 2012/34/EU síť ENIM sleduje a měří výkonnost služeb železniční infrastruktury s ohledem na obecné cíle stanovené v článku 2 tohoto nařízení. Rovněž pak provozovatelé železniční infrastruktury sledují výkonnost služeb železniční dopravy.
2. Za tímto účelem stanoví provozovatelé infrastruktury své vlastní výkonnostní cíle v plánu uvedeném v čl. 8 odst. 3 směrnice 2012/34/EU, přičemž zohlední veškeré cíle stanovené ve smluvních ujednáních uvedených v článku 30 uvedené směrnice.

Zavádějí a provádějí postupy pro sledování a podávání zpráv o pokroku při dosahování cílů, pro zjišťování příčin nedostatků ve výkonnosti u provozních zúčastněných stran a pro navrhování a provádění nápravných opatření ke zlepšení výkonnosti. Tyto postupy zohlední evropský rámec pro přezkum výkonnosti uvedený v článku 50 tohoto nařízení. Provozovatelé infrastruktury ve zprávě o síti vysvětlí důvod jakékoli odchylky od společných postupů stanovených v evropském rámci pro přezkum výkonnosti.

3. Síť ENIM spolupracuje s evropskými koordinátory na přezkumu výkonnosti v souladu s provozními požadavky na evropské dopravní koridory stanovenými v článku 18 [nového nařízení o TEN-T].

Článek 50

Evropský rámec pro přezkum výkonnosti

1. Síť ENIM do [dvanácti měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost] vytvoří a zavede evropský rámec pro přezkum výkonnosti. Tento rámec zohledňuje zejména zásady vymezené v čl. 2 odst. 3, čl. 8 odst. 4, čl. 42 odst. 3 a provozní požadavky, výkonnostní cíle a cílové hodnoty stanovené v [článku 18 nového nařízení o TEN-T].
2. Evropský rámec se vztahuje na oblasti výkonnosti uvedené v příloze VII. Zahrnuje zejména:
 - a) seznam prioritních otázek výkonnosti, které je třeba řešit v oblastech výkonnosti uvedených v příloze VII;
 - b) ukazatele výkonnosti umožňující sledovat pokrok v otázkách výkonnosti, včetně metodiky a požadavků na údaje pro výpočet takových ukazatelů;
 - c) kritéria a postupy pro vymezení výkonnostních cílů na úrovni provozovatelů infrastruktury;
 - d) postupy pro sledování a přezkum prvků uvedených v písmenech a) až c), jakož i provádění nápravných opatření a dosahování výkonnostních cílů uvedených v odstavci 4.
3. Na základě odst. 2 písm. d) síť ENIM pravidelně přezkoumává evropský rámec pro přezkum výkonnosti a výsledky jeho provádění a navrhuje příslušné změny rámce.
4. Provozovatelé infrastruktury při výkonu svých funkcí v nejvyšší míře zohledňují evropský rámec pro přezkum výkonnosti. Provozovatelé infrastruktury zejména zahrnou cíle vymezené v souladu s odst. 2 písm. c) tohoto článku do obchodního plánu uvedeného v čl. 8 odst. 3 směrnice 2012/34/EU. Tyto cíle zahrnují cílové hodnoty stanovené v [čl. 18 odst. 1 písm. a) a b) nového nařízení o TEN-T].
5. Komise může poradním postupem podle čl. 72 odst. 2 přijmout prováděcí akty, kterými stanoví podrobná pravidla pro prvky uvedené v odst. 2 písm. b) až d). Komise přitom zohlední práci, kterou síť ENIM vykonala v souladu s odstavcem 3, a veškerá doporučení orgánu pro přezkum výkonnosti.

Článek 51

Evropská zpráva o přezkumu výkonnosti

1. Aniž je dotčen článek 15 směrnice 2012/34/EU a článek 3 prováděcího nařízení Komise (EU) 2015/1100¹³, síť ENIM do [24 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost] vypracuje a zveřejní evropskou zprávu o přezkumu výkonnosti na základě evropského rámce pro přezkum výkonnosti uvedeného v článku 50 tohoto nařízení a každoročně ji zveřejní.
2. Orgán pro přezkum výkonnosti vypracuje samostatný oddíl zprávy, v němž uvede své posouzení výkonnosti služeb železniční infrastruktury a služeb železniční dopravy, doporučení týkající se otázek výkonnosti, které je třeba řešit přednostně, a doporučení týkající se opatření ke zlepšení výkonnosti.
3. Zpráva o přezkumu výkonnosti se vztahuje alespoň na tratě zahrnuté do evropských dopravních koridorů uvedených v nařízení [nové nařízení o TEN-T] a obsahuje informace požadované v [čl. 53 odst. 3 písm. g)] uvedeného nařízení. Předkládané informace jsou dostatečně podrobné, pokud jde o zeměpisnou působnost, a měly by pokrývat dostatečně dlouhé časové období, aby umožňovaly smysluplnou interpretaci.
4. Zpráva o přezkumu výkonnosti obsahuje zvláštní oddíl o výkonu koordinace mezi provozovateli infrastruktury v souladu s článkem 53 a o konzultačním mechanismu uvedeném v článku 54 tohoto nařízení.

Článek 52

Orgán pro přezkum výkonnosti

1. Postupem podle čl. 73 odst. 3 může Komise zřídit nebo jmenovat nestranný a příslušný orgán, který bude působit jako orgán pro přezkum výkonnosti.
2. Orgán pro přezkum výkonnosti poskytuje Komisi a evropským koordinátorům na jejich žádost poradenství v záležitostech týkajících se výkonnosti služeb železniční infrastruktury a služeb železniční dopravy.
3. Orgán pro přezkum výkonnosti plní tyto úkoly:
 - a) poskytování doporučení síti ENIM, pokud jde o vytvoření a přezkum evropského rámce pro přezkum výkonnosti uvedeného v článku 50, včetně oblastí výkonnosti, otázek výkonnosti, které je třeba řešit v rámci každé z oblastí výkonnosti, harmonizace metodik, procesů, kritérií a definic pro sběr a analýzu údajů týkajících se výkonnosti a ukazatelů výkonnosti;
 - b) poskytování doporučení síti ENIM, síti ENRRB, provozovatelům infrastruktury, žadatelům, regulačním subjektům, orgánům členských států a případně dalším zúčastněným stranám ohledně nápravných opatření týkajících se řízení kapacity, řízení dopravy, řízení narušení a krizového řízení;
 - c) přezkoumání výsledků návrhu evropské zprávy o výkonnosti a příprava samostatného oddílu uvedeného v čl. 51 odst. 2;
 - d) poskytování stanovisek a doporučení týkajících se výkonnosti služeb železniční infrastruktury v souvislosti s orientační strategií rozvoje železniční infrastruktury uvedenou v čl. 8 odst. 1, obchodním plánem uvedeným v čl. 8

¹³ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/1100 ze dne 7. července 2015 o povinnosti členských států předkládat zprávy v rámci sledování železničního trhu (Úř. věst. L 181, 9.7.2015, s. 1).

odst. 3, smluvními ujednáními uvedenými v čl. 30 odst. 2 a systémem odměňování výkonu uvedeným v článku 35 směrnice 2012/34/EU;

- e) poskytování poradenství evropským koordinátorům v záležitostech souvisejících s výkonem služeb železniční infrastruktury a služeb železniční dopravy.
- 4. Příjemci stanovisek a doporučení uvedených v odstavci 3 poskytnou orgánu pro přezkum výkonnosti odpovědi ve lhůtách jím stanovených.
- 5. Síť ENIM, koordinátor sítě, provozovatelé infrastruktury, regulační subjekty, síť ENRRB a případně další zúčastněné strany spolupracují s orgánem pro přezkum výkonnosti, zejména tím, že z vlastního podnětu nebo na žádost tohoto orgánu poskytují informace týkající se výkonnosti, a vynakládají maximální úsilí, aby při své práci v oblasti řízení výkonnosti železniční dopravy zohlednili jeho doporučení.
- 6. Při nakládání s informacemi poskytnutými příslušnými zúčastněnými stranami nebo Komisí respektuje orgán pro přezkum výkonnosti důvěrnost obchodních tajemství.

KAPITOLA V EVROPSKÁ SÍŤ PRO KOORDINACI

Článek 53

Koordinace mezi provozovateli infrastruktury

- 1. Odkazuje-li se na tento článek, koordinují provozovatelé infrastruktury své odpovědnosti a úkoly svěřené jim tímto nařízením mezi sebou a s dalšími příslušnými zúčastněnými stranami.
- 2. Provozovatelé infrastruktury provádějí koordinaci přinejmenším v otázkách uvedených v příloze IX a dodržují zvláštní požadavky na koordinaci stanovené v článcích, na něž je v uvedené příloze odkazováno.

Provozovatelé infrastruktury zejména:

- a) dle potřeby vytváří organizační struktury, postupy a nástroje, včetně digitálních nástrojů uvedených v článku 62;
- b) provádějí koordinaci na nejvhodnější zeměpisné úrovni a v souladu se zásadou subsidiarity zapojují subjekty, které mají nejlepší předpoklady k dosažení účinných a efektivních výsledků;
- c) spolupracují s ostatními provozovateli infrastruktury prostřednictvím určených kontaktních míst uvedených v článku 60;
- d) dle potřeby zapojují síť ENIM nebo koordinátora sítě do záležitostí, které mají význam pro Unii. Koordinace mezi provozovateli infrastruktury může být prováděna na více než jedné úrovni, zejména v případech, kdy je koordinace vyžadována jak na úrovni Unie, tak v rámci konkrétnější zeměpisné působnosti;
- e) pokud se koordinačních činností účastní více subjektů, jmenují vedoucí subjekt, který podává zprávy síti ENIM a odpovídá za organizaci konzultačních činností v souladu s článkem 54;

- f) předávají síti ENIM případy, u nichž nelze v prvním stupni dosáhnout dohodnutých výsledků;
 - g) přezkoumávají provádění koordinačních činností v souladu s kapitolou IV.
3. Koordinace se vztahuje na všechny tratě a uzly, které jsou součástí evropských dopravních koridorů stanovených v článku 7 a příloze III [nového nařízení o TEN-T].
- Provozovatelé infrastruktury mohou rozšířit koordinaci na další tratě na základě dohody všech dotčených provozovatelů infrastruktury.
4. Koordinace mezi provozovateli infrastruktury týkající se přidělování práv na kapacitu pro více sítí v souladu s článkem 29 se vztahuje na veškeré sítě provozovatelů infrastruktury, kteří jsou členy sítě ENIM.
5. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 71 akty v přenesené pravomoci za účelem změny přílohy IX s cílem zajistit účinnou koordinaci mezi provozovateli infrastruktury, s přihlédnutím k plánovacím, provozním a obchodním hlediskům všech dotčených zúčastněných stran a s ohledem na zkušenosti získané při provádění tohoto nařízení.

Článek 54

Konzultační mechanismus pro evropské a přeshraniční záležitosti

1. Síť ENIM připraví, přijme a provede pokyny k zajištění vhodných a pravidelných konzultací se zúčastněnými stranami a zahrne je do evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 6, evropského rámce pro koordinaci řízení přeshraniční dopravy, řízení narušení a krizového řízení uvedeného v článku 44 a evropského rámce pro přezkum výkonnosti uvedeného v článku 50. Tento proces se vytváří a provádí s podporou koordinátora sítě a za účasti určených kontaktních míst provozovatelů infrastruktury uvedených v článku 60.
2. Pokud síť ENIM přijme stanovisko nebo doporučení, které by mohlo mít dopad na železniční podniky, ostatní žadatele, jiné provozní zúčastněné strany a zúčastněné strany, zveřejní návrh pro konzultaci s dotčenými stranami. Dotčeným stranám se poskytne přiměřený čas na vyjádření zpětné vazby k návrhu rozhodnutí. Je-li to vyžadováno, zapojí se orgány členských států.
3. Síť ENIM při přijímání konečného stanoviska nebo doporučení zohlední zpětnou vazbu poskytnutou dotčenými stranami v souladu s odstavcem 2. Pokud síť ENIM významné prvky poskytnuté zpětné vazby nezohlední, uvede důvody, proč tak učinila.

Článek 55

Organizace Evropské sítě provozovatelů infrastruktury

1. Pro účely tohoto nařízení je Evropská síť provozovatelů infrastruktury uvedená v článku 7f směrnice 2012/34/EU organizována v souladu s tímto článkem.
2. Členy sítě ENIM jsou všichni provozovatelé železniční infrastruktury odpovědní za tratě, které jsou součástí hlavní a rozšířené hlavní sítě TEN-T, jak je uvedeno v [článku 6 a příloze I nového nařízení o TEN-T]. Jmenují zástupce a náhradníka.

3. Provozovatelé železniční infrastruktury, kteří nesplňují kritérium vymezené v odstavci 2, mohou jmenovat zástupce, který není členem, aby se jednání sítě ENIM účastnil.
4. Po konzultaci s Komisí a po jejím schválení síť ENIM přijme a zveřejní svůj jednací řád. Organizuje svou činnost v souladu s jednacím řádem.
5. Síť ENIM přijímá svá rozhodnutí prostou většinou, pokud není v jednacím řádu stanoveno jinak. Všichni členové z jednoho členského státu mají dohromady jeden hlas. V případě nepřítomnosti člena je k výkonu jeho hlasovacího práva oprávněn jeho náhradník.
6. Síť ENIM se schází v pravidelných intervalech. Předsedu volí ze svých členů dvoutřetinovou většinou hlasů.
7. Komise je členem sítě ENIM bez hlasovacího práva. Podporuje práci sítě ENIM a usnadňuje koordinaci.
8. Síť ENIM stanoví svůj pracovní program. Pracovní program zahrnuje nejméně dvouleté období. Síť ENIM konzultuje návrh pracovního programu s žadateli a dalšími provozními zúčastněnými stranami prostřednictvím konzultačního mechanismu uvedeného v článku 54. Kromě toho konzultuje Evropskou komisi, Agenturu Evropské unie pro železnice a společný podnik pro evropské železnice a případně další zúčastněné strany.

Článek 56

Odpovědnosti sítě ENIM

1. Kromě úkolů stanovených v článku 7f směrnice 2012/34/EU je síť ENIM odpovědná za všechny úkoly, které jí byly svěřeny tímto nařízením. Zejména:
 - a) přijme evropský rámec pro řízení kapacity uvedený v článku 6;
 - b) přijme evropský rámec pro koordinaci dopravy a krizového řízení uvedený v článku 44;
 - c) přijme evropský rámec pro přezkum výkonnosti uvedený v článku 50;
 - d) přijímá stanoviska a doporučení pro provozovatele infrastruktury v souladu s ustanoveními tohoto nařízení a z vlastního podnětu;
 - e) přijímá stanoviska a doporučení pro provozovatele infrastruktury v případech uvedených v čl. 53 odst. 2 písm. f);
 - f) organizuje koordinaci mezi provozovateli infrastruktury v souladu s článkem 53.
2. Při výkonu koordinace prostřednictvím specializovaných koordinačních skupin jmenují provozovatelé infrastruktury subjekty, které se této skupiny účastní, včetně kontaktních míst jmenovaných provozovateli infrastruktury v souladu s článkem 60, koordinátorem sítě nebo oběma.

Článek 57

Transparentnost

1. Síť ENIM zajistí, aby její členství, způsob spolupráce a veškeré relevantní informace o její práci byly veřejně dostupné na jejích internetových stránkách. Zahrne kontaktní

údaje specializovaných koordinačních skupin zřízených provozovateli infrastruktury a odkazy na koordinační nástroje a postupy v souladu s článkem 53.

2. Síť ENIM přizve na svá jednání Komisi, včetně evropských koordinátorů, a případně zástupce členských států s cílem projednat otázky týkající se rozvoje železniční infrastruktury a zajistit spolupráci s evropskými koordinátory, jak je uvedeno v [novém nařízení o TEN-T]. Síť ENIM poskytne informace požadované podle [čl. 53 třetího pododstavce nového nařízení o TEN-T].

Článek 58

Koordinátor sítě

1. Provozovatelé infrastruktury poskytnou síti ENIM zdroje nezbytné k plnění jejích úkolů. Za tímto účelem jmenují do [dvanácti měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost] nestranný a příslušný subjekt, který bude plnit funkce uvedené v článku 59. Tento subjekt bude označen jako koordinátor sítě.

Před jmenováním koordinátora sítě si provozovatelé infrastruktury vyžádají souhlas Komise s určeným subjektem a s těmito aspekty:

- a) podmínkami pro jmenování koordinátora sítě;
 - b) podmínkami zrušení jmenování;
 - c) postupem pravidelného sledování jeho práce a posouzení, zda své úkoly plní účinně;
 - d) dalšími provozními povinnostmi a úkoly koordinátora sítě.
2. Koordinátor sítě vykonává své úkoly nestranně a hospodárně a jedná jménem sítě ENIM. Za tímto účelem předloží síti ENIM svůj roční pracovní program týkající se úkolů stanovených v tomto nařízení a výroční zprávu o provádění pracovního programu.

Článek 59

Úkoly a odpovědnosti koordinátora sítě

Koordinátor sítě plní na podporu sítě ENIM tyto úkoly:

- a) působí jako sekretariát a připravuje zasedání, dokumenty, rozhodnutí a stanoviska sítě ENIM;
- b) přispívá k přípravě evropského rámce pro řízení kapacity podle článku 6, evropského rámce pro koordinaci řízení přeshraniční dopravy, řízení narušení a krizového řízení podle článku 44 a evropského rámce pro přezkum výkonnosti podle článku 50;
- c) přispívá k provozní koordinaci mezi provozovateli infrastruktury v souladu s článkem 53;
- d) identifikuje pravidla, postupy a nástroje v oblasti působnosti tohoto nařízení přijaté na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni provozovatele infrastruktury, které vytvářejí překážky pro železniční služby provozované ve více sítích, jak je stanoveno v tomto nařízení;
- e) jménem provozovatelů infrastruktury působí jako kontaktní místo pro dotazy týkající se plánování a přidělování kapacity, zejména pokud jde o případné žádosti o

kapacitu, informace nebo kontaktní místa týkající se železničních událostí a dočasných omezení kapacity;

- f) působí jako první kontaktní místo pro zúčastněné strany mimo železniční odvětví, které mají zájem o využívání železničních služeb, a poskytuje kontakty na příslušné aktéry u provozovatelů infrastruktury a dalších provozních zúčastněných stran;
- g) jménem sítě ENIM působí jako kontaktní místo pro žadatele a další provozní zúčastněné strany v otázkách, které nejsou tímto nařízením výslovně upraveny, zejména při zahájení nebo změně služeb přeshraniční železniční dopravy nebo při organizování podpory činností *ad hoc*, zejména při řešení krizových situací uvedených v článku 47.

Článek 60

Kontaktní místa pro koordinaci určená provozovateli infrastruktury

1. Za účelem zajištění koordinace mezi provozovateli infrastruktury v souladu s článkem 53 určí provozovatelé infrastruktury kontaktní místa. Kontaktní místo působí jako ústřední styčný bod mezi organizací provozovatele infrastruktury a ostatními subjekty zapojenými do koordinačních činností.
2. Provozovatelé infrastruktury neprodleně informují síť ENIM o všech změnách kontaktních míst, která mají být zahrnuta v rámci zveřejnění podle čl. 57 odst. 1 (Transparentnost).

Článek 61

Společná struktura, obsah a časový rozvrh zpráv o síti

1. Síť ENIM připraví a přijme společnou strukturu zprávy o síti uvedené v článku 27 směrnice 2012/34/EU, která zohlední informace uvedené v příloze IV uvedené směrnice, příloze IV tohoto nařízení a společný časový rozvrh konzultací zúčastněných stran k návrhu zprávy o síti. Provozovatelé infrastruktury tuto strukturu a časový rozvrh v co největší míře zohlední při přípravě zprávy o síti.
2. Při přípravě zprávy o síti uvedené v článku 27 směrnice 2012/34/EU provozovatel infrastruktury v co největší míře zohlední evropský rámec pro řízení kapacity uvedený v článku 6 tohoto nařízení, evropský rámec pro koordinaci řízení přeshraniční dopravy, řízení narušení a krizového řízení uvedený v článku 44 tohoto nařízení a evropský rámec pro přezkum výkonnosti uvedený v článku 50 tohoto nařízení.
3. Pokud provozovatel infrastruktury nedodrží odstavec 1 nebo 2, uvede ve zprávě o síti odůvodnění a informuje příslušný regulační subjekt a síť ENIM.

Článek 62

Digitalizace řízení kapacity a dopravy

1. Provozovatelé infrastruktury zajistí, aby byly procesy řízení kapacity a dopravy v oblasti působnosti tohoto nařízení prováděny pomocí digitálních nástrojů a digitálních služeb.
2. Používané digitální nástroje a poskytované digitální služby:

- a) zlepšují výkonnost a kvalitu služeb, které provozovatelé infrastruktury služeb poskytují žadatelům, včetně plné interoperability;
 - b) zlepšují transparentnost řízení železniční kapacity a dopravy ve všech jejích fázích;
 - c) snižují administrativní zátěž žadatelů tím, že se každá informace vyžaduje pouze jednou anebo že se údaje poskytují na jediném místě, a to i pokud jde o přeshraniční služby.
3. Pokud je třeba, aby se na digitální nástroje nebo digitální služby nezbytné pro podporu procesů řízení kapacity nebo řízení dopravy vztahovaly technické specifikace pro interoperabilitu, nebo pokud je třeba změnit stávající specifikace, které se na uvedené nástroje vztahují nebo se na ně vztahují částečně, jak stanoví směrnice (EU) 2016/797 a prováděcí akty přijaté podle uvedené směrnice, přispějí síť ENIM a provozovatelé infrastruktury k vypracování a udržování takových specifikací ve spolupráci se společným podnikem pro evropské železnice a prostřednictvím procesu uvedeného v článku 5 směrnice (EU) 2016/797.
4. Provozovatelé infrastruktury přispívají k práci společného podniku pro evropské železnice v otázkách, které spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení. Za tímto účelem usilují síť ENIM a provozovatelé infrastruktury o odpovídající zastoupení v řídicí skupině pro systémový pilíř podle článku 96 nařízení (EU) 2021/2085 a ve skupině pro zavádění podle článku 97 nařízení (EU) 2021/2085.
5. Provozovatelé infrastruktury, železniční podniky, ostatní žadatelé a případně provozovatelé zařízení železničních služeb si vyměňují digitální informace týkající se řízení kapacity a řízení dopravy prostřednictvím digitálních nástrojů a digitálních služeb, které jsou založeny na harmonizované architektuře a které zahrnují standardizovaná rozhraní nebo společné systémy v souladu se směrnicí (EU) 2016/797 a specifikacemi stanovenými v prováděcích aktech přijatých podle uvedené směrnice.

V případě železničních služeb provozovaných ve více sítích poskytují provozovatelé infrastruktury digitální služby a digitální informace prostřednictvím jediného rozhraní nebo společných systémů vyvinutých a zavedených za koordinace sítě ENIM v souladu s odstavcem 3.

KAPITOLA VI

REGULAČNÍ DOHLED NAD ŘÍZENÍM KAPACITY A DOPRAVY

ODDÍL 1

Regulační subjekty

Článek 63

Odpovědnosti regulačních subjektů

1. Funkce a pravomoci stanovené v článku 56 směrnice 2012/34/EU se vykonávají rovněž v záležitostech, na něž se vztahuje toto nařízení. Regulační subjekt zejména sleduje činnosti provozovatelů infrastruktury uvedené v kapitolách II až V a z vlastního podnětu a s cílem zabránit diskriminaci žadatelů ověřuje dodržování tohoto nařízení.
2. Železniční podnik, žadatel, potenciální žadatel, celostátní, regionální nebo místní orgán odpovědný za dopravu má právo na odvolání k regulačnímu subjektu v souladu s článkem 56 směrnice 2012/34/EU, pokud se domnívá, že s ním provozovatel infrastruktury nejednal poctivě, diskriminoval ho nebo ho jinak poškodil, když provozovatel infrastruktury vykonával činnosti stanovené v kapitolách II, III, IV a V tohoto nařízení (Řízení kapacity infrastruktury, Řízení narušení dopravy a krizové řízení, Přezkum výkonnosti, Evropská síť pro koordinaci).

Článek 64

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

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

Při činnosti v oblasti působnosti tohoto nařízení má síť ENRRB úkoly a odpovědnosti a organizuje svou práci podle oddílu 2 této kapitoly.
2. V případě stížnosti nebo šetření z vlastního podnětu v záležitosti, která spadá do oblasti působnosti tohoto nařízení a která má vliv na přístup k železničním sítím nebo jejich využívání ve více než jednom členském státě, informuje dotčený regulační subjekt o stížnosti nebo šetření síť ENRRB a Komisi.
3. Regulační subjekt může síti ENRRB předat jakoukoli relevantní záležitost, stížnost nebo šetření za účelem výměny názorů nebo přijetí stanoviska či doporučení.
4. Při rozhodování o záležitostech, které se týkají více než jednoho členského státu, spolupracují dotčené regulační subjekty při přípravě svých příslušných rozhodnutí pod koordinací sítě ENRRB, aby bylo dosaženo vyřešení dané záležitosti. Za tímto účelem dotčené regulační subjekty plní své funkce v souladu s odstavcem 1 tohoto

článku a článkem 56 směrnice 2012/34/EU. Zohlední všechna příslušná stanoviska a doporučení přijatá sítí ENRRB a poskytnou tato rozhodnutí sítí ENRRB.

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

ODDÍL 2

Úkoly a odpovědnosti Evropské sítě železničních regulačních subjektů

Článek 65

Úkoly a odpovědnosti

1. Kromě úkolů podle směrnice 2012/34/EU má síť ENRRB rovněž úkoly a odpovědnosti stanovené v tomto nařízení.
2. Síť ENRRB koordinuje všechny činnosti spolupráce železničních regulačních subjektů podle článku 64 a podporuje sladění rozhodnutí regulačních subjektů v souvislosti s mezinárodní železniční dopravou.
3. Na základě žádostí žadatelů, provozovatelů infrastruktury a dalších zúčastněných stran poskytuje síť ENRRB stanoviska nebo doporučení k probíhajícím nebo přijatým rozhodnutím o stížnostech podaných železničním regulačním subjektům.
4. Zúčastněné strany mohou u sítě ENRRB podat stížnost v záležitostech, které spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení nebo které mají vliv na přístup k železniční infrastruktuře nebo na její využívání ve více než jednom členském státě. Pokud síť ENRRB takovou stížnost obdrží, neprodleně ji postoupí příslušnému regulačnímu subjektu nebo subjektům.

V takových případech síť ENRRB neprodleně informuje dotčené železniční regulační subjekty o svém záměru přijmout stanovisko nebo doporučení k jakékoli takové záležitosti.

5. Síť ENRRB předloží své stanovisko nebo doporučení dotčeným železničním regulačním subjektům do jednoho měsíce od obdržení všech příslušných informací

týkajících se stížnosti. Sít ENRRB může tuto lhůtu v případě zvláště složitých záležitostí prodloužit.

6. Sít ENRRB vypracuje společné zásady a postupy pro přijímání rozhodnutí, k nimž jsou regulační subjekty zmocněny podle tohoto nařízení.

Článek 66

Organizace a struktura Evropské sítě železničních regulačních subjektů (ENRRB)

Pro účely tohoto nařízení se síť ENRRB člení na:

- a) radu regulačních subjektů;
- b) sekretariát.

Provoz sekretariátu zajišťují regulační subjekty.

Článek 67

Složení rady regulačních subjektů

1. Rada regulačních subjektů se skládá z jednoho člena s hlasovacím právem z každého členského státu, který má železniční síť v provozu, a z jednoho člena jmenovaného Komisí.
2. Hlasujícími členy jsou vedoucí představitel nebo zástupce vedoucího představitele regulačního subjektu uvedeného v článku 55 směrnice 2012/34/EU. Mají jednoho náhradníka, který zastupuje člena v jeho nepřítomnosti. Náhradníka jmenuje regulační subjekt z řad vedení nebo správy regulačního subjektu, nebo pokud to není možné, z řad jeho zaměstnanců.
3. Členové rady a jejich náhradníci jednají nezávisle a objektivně v zájmu Unie bez ohledu na konkrétní vnitrostátní nebo osobní zájmy. Nevyžadují ani nepřijímají pokyny od žádné vlády, orgánu, osoby nebo subjektu.
4. Sekretariát sítě ENRRB zveřejňuje aktuální seznam členů rady a jejich náhradníků spolu s jejich prohlášeními o zájmech.

Článek 68

Úloha a úkoly rady

1. Rada plní všechny úkoly sítě ENRRB stanovené v tomto nařízení.
2. Rada zejména:
 - a) přijímá stanoviska nebo doporučení ke stížnostem nebo šetřením, které jí předloží její předseda nebo regulační subjekt či subjekty v souladu s pravidly stanovenými v článku 69;
 - b) vypracovává a přijímá výroční zprávu o činnosti sítě ENRRB;
 - c) zřizuje pracovní skupiny a jmenuje jejich předsedy.

Článek 69

Organizace práce rady

1. Po schválení Komisí přijme rada svůj jednací řád.

2. Zasedáním rady předsedá Komise. Nemá hlasovací právo.
3. Sekretariát zajišťuje služby nezbytné pro organizaci zasedání a práci rady.
4. Rada přijímá rozhodnutí prostou většinou svých členů, pokud není v jednacím řádu stanoveno jinak.
5. Každý člen má jeden hlas. V nepřítomnosti člena je k výkonu jeho hlasovacího práva oprávněn jeho náhradník.
6. Jednací řád může stanovit podrobnější pravidla hlasování, zejména postup hlasování o naléhavých záležitostech a o případech doporučení k rozhodnutím železničních regulačních subjektů.

Článek 70

Pracovní skupiny sítě ENRRB

1. Rada může z vlastního podnětu nebo na návrh Komise a v souladu s jednacím řádem rady prostou většinou rozhodnout o zřízení pracovních skupin, které budou organizovat práci sítě ENRRB na konkrétních tématech souvisejících s prováděním tohoto nařízení.
2. Rada vymezí mandát pracovní skupiny a jmenuje předsedy pracovních skupin, kteří pokud možno zastupují různé železniční regulační subjekty.
3. Pracovních skupin se mohou účastnit odborníci z železničních regulačních subjektů, Komise, provozních zúčastněných stran a případně dalších veřejných nebo soukromých subjektů.
4. Sekretariát poskytuje pracovním skupinám administrativní podporu.
5. Rada nebo předsedové pracovních skupin mohou v konkrétních případech, je-li to nezbytné, přizvat k účasti na zasedáních pracovních skupin jednotlivé odborníky uznávané jako odborně způsobilé v příslušné oblasti.

KAPITOLA VII ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 71

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 10 odst. 8, čl. 11 odst. 2, čl. 21 odst. 9, čl. 38 odst. 3, čl. 39 odst. 9, čl. 46 odst. 6, čl. 48 odst. 3 a čl. 53 odst. 5 je svěřena Komisi na dobu pěti let od [1. ledna 2026]. Komise vypracuje zprávu o přenesení pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament ani Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.

Článek 72

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor uvedený v článku 62 směrnice 2012/34/EU. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 4 nařízení (EU) č. 182/2011.
3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

Článek 73

Zpráva a přezkum

Komise do [31. prosince 2030] zhodnotí dopad této směrnice na odvětví železniční dopravy a předloží Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů zprávu o jejím provádění.

Zpráva vyhodnotí zejména:

- a) dopad tohoto nařízení na výkonnost služeb železniční infrastruktury;
- b) dopad tohoto nařízení na rozvoj železničních služeb, zejména mezinárodních služeb, služeb dálkové dopravy a služeb nákladní dopravy;
- c) práci Evropské sítě provozovatelů infrastruktury, koordinátora sítě, Evropské sítě železničních regulačních subjektů a orgánu pro přezkum výkonnosti obecně a ve vztahu k vypracování, přijímání a provádění společných kritérií, metodik a postupů.
- d) potřebu posílit koordinační mechanismy nahrazením prvků evropských rámců uvedených v článcích 6 a 44 závaznými pravidly;
- e) potřebu posílit regulační dohled zřízením železničního regulačního subjektu Unie.

Článek 74

Změny směrnice 2012/34/EU

1. Směrnice 2012/34/EU se mění takto:
 - a) v článku 1 se písmeno c) nahrazuje tímto:

„c) zásady a postupy uplatňované při stanovení a vybírání poplatků za využívání železniční infrastruktury, jak je stanoveno v kapitole IV.“;
 - b) v článku 2 se zrušuje odstavec 6;
 - c) v článku 3 se zrušují body 20, 22, 23, 27 a 28;
 - d) článek 7b se zrušuje;
 - e) článek 36 se zrušuje;
 - f) články 38 až 54 se zrušují;
 - g) v příloze IV se zrušují body 1 a 3;
 - h) příloha VII se zrušuje.
2. Odkazy na zrušená ustanovení směrnice 2012/34/EU se považují za odkazy na toto nařízení v souladu se srovnávací tabulkou v příloze X oddíle 1.

Článek 75

Přechodná ustanovení

1. Rámcové dohody uzavřené v souladu s článkem 42 směrnice 2012/34/EU se nadále uplatňují až do uplynutí doby jejich platnosti.
2. Ustanovení čl. 3 bodů 20, 22, 23, 27 a 28, článků 7b, 36 a 38 až 54, přílohy IV bodu 3 a přílohy VII směrnice 2012/34/EU se nepoužijí na činnosti a úkoly prováděné v souvislosti s jízdními řády sítě, které vstoupí v platnost po [8. prosinci 2029].

Článek 76

Zrušení

1. Nařízení (EU) č. 913/2010 se zrušuje s účinkem od [9. prosince 2029].
2. Odkazy na zrušené nařízení se považují za odkazy na toto nařízení v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze X oddíle 2.

Článek 77

Vstup v platnost a použitelnost

1. Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.
2. Použije se od [1. ledna 2026]. Avšak:
 - a) články 1, 2 a 3, kapitola II s výjimkou čl. 9 odst. 1 a 2 a čl. 27 odst. 4 a kapitola III s výjimkou článku 48 tohoto nařízení se použijí pouze na činnosti a úkoly prováděné v souvislosti s jízdními řády sítě, které vstoupí v platnost po [8. prosinci 2029];
 - b) ustanovení čl. 9 odst. 1 a 2 se použijí od [1. ledna 2028];
 - c) ustanovení čl. 27 odst. 4 se použije od [1. března 2026];
 - d) články 48 a 62 se použijí od [13. prosince 2026];
 - e) článek 74 se použije od [9. prosince 2029].

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

Ve Štrasburku dne

Za Evropský parlament
předseda / předsedkyně

Za Radu
předseda / předsedkyně

LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

1. RÁMEC NÁVRHU/PODNĚTU

1.1 Název návrhu/podnětu

1.2 Příslušné oblasti politik

1.3 Povaha návrhu/podnětu

1.4 Cíle

1.4.1 Obecné cíle

1.4.2 Specifické cíle

1.4.3 Očekávané výsledky a dopady

1.4.4 Ukazatele výkonnosti

1.5 Odůvodnění návrhu/podnětu

1.5.1 Potřeby, které mají být uspokojeny v krátkodobém nebo dlouhodobém horizontu, včetně podrobného harmonogramu pro zahajovací fázi provádění podnětu

1.5.2 Přidaná hodnota ze zapojení Unie (může být důsledkem různých faktorů, např. přínosů z koordinace, právní jistoty, vyšší účinnosti nebo doplňkovosti). Pro účely tohoto bodu se „přidanou hodnotou ze zapojení Unie“ rozumí hodnota plynoucí ze zásahu Unie, jež doplňuje hodnotu, která by jinak vznikla činností samotných členských států.

1.5.3 Závěry vyvozené z podobných zkušeností v minulosti

1.5.4 Slučitelnost s víceletým finančním rámcem a možné synergie s dalšími vhodnými nástroji

1.5.5 Posouzení různých dostupných možností financování, včetně prostoru pro přerozdělení prostředků

1.6 Doba trvání a finanční dopad návrhu/podnětu

1.7 Předpokládaný způsob plnění rozpočtu

2. SPRÁVNÍ OPATŘENÍ

2.1 Pravidla pro sledování a podávání zpráv

2.2 Systémy řízení a kontroly

2.2.1 Odůvodnění navrhovaných způsobů řízení, mechanismů provádění financování, způsobů plateb a kontrolní strategie

2.2.2 Informace o zjištěných rizicích a systémech vnitřní kontroly zřízených k jejich zmírnění

2.2.3 Odhad a odůvodnění nákladové efektivnosti kontrol (poměr „náklady na kontroly ÷ hodnota souvisejících spravovaných finančních prostředků“) a posouzení očekávané míry rizika výskytu chyb (při platbě a při uzávěrce)

2.3 Opatření k zamezení podvodů a nesrovnalostí

- 3. ODHADOVANÝ FINANČNÍ DOPAD NÁVRHU/PODNĚTU**
- 3.1 Okruhy víceletého finančního rámce a dotčené výdajové rozpočtové položky**
- 3.2 Odhadovaný finanční dopad návrhu na prostředky**
 - 3.2.1 Odhadovaný souhrnný dopad na operační prostředky*
 - 3.2.2 Odhadovaný výstup financovaný z operačních prostředků*
 - 3.2.3 Odhadovaný souhrnný dopad na správní prostředky*
 - 3.2.3.1 Odhadované potřeby v oblasti lidských zdrojů*
 - 3.2.4 Slučitelnost se stávajícím víceletým finančním rámcem*
 - 3.2.5 Příspěvky třetích stran*
- 3.3 Odhadovaný dopad na příjmy**

1. RÁMEC NÁVRHU/PODNĚTU

1.1 Název návrhu/podnětu

Návrh nařízení o využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru.

1.2 Příslušné oblasti politik

Doprava, jednotný evropský železniční prostor.

1.3 Návrh/podnět se týká

☒ nové akce

☐ nové akce následující po pilotním projektu / přípravné akci²⁴

☐ prodloužení stávající akce

☐ sloučení jedné či více akcí v jinou/novou akci nebo přesměrování jedné či více akcí na jinou/novou akci

1.4 Cíle

1.4.1 Obecné cíle

Obecným cílem této iniciativy je zlepšit řízení kapacity železniční infrastruktury a dopravy s cílem optimalizovat vytížení železniční sítě a kvalitu kapacity a provozu, a tím zlepšit výkonnost služeb železniční dopravy a přizpůsobit se většímu objemu dopravy.

1.4.2 Specifické cíle

Specifickými cíli této iniciativy jsou:

- umožnit účinnější postupy řízení kapacity v právním rámci,
- posílit pobídky ke zlepšení výkonnosti železniční infrastruktury a služeb železniční dopravy,
- zavést účinnější mechanismy koordinace mezi zúčastněnými stranami, zejména přeshraniční, a
- podporovat zavádění digitálních nástrojů umožňujících lepší řízení kapacity a dopravy.

1.4.3 Očekávané výsledky a dopady

Upřesněte účinky, které by návrh/podnět měl mít na příjemce / cílové skupiny.

Zavedením harmonizovaného, přímo použitelného rámce pro řízení železniční infrastruktury a železniční dopravy přispěje návrh k obecnému cíli, kterým je

²⁴

Uvedené v čl. 58 odst. 2 písm. a) nebo b) finančního nařízení.

přizpůsobení železniční sítě většímu objemu dopravy ve prospěch zákazníků v osobní i nákladní dopravě. Očekává se, že díky dodatečné kapacitě vyplývající z návrhu dojde k navýšení železniční dopravy (vyjádřené ve vlakových kilometrech) o 4 %, což představuje téměř 250 milionů vlakových kilometrů dodatečné kapacity. V peněžním vyjádření se odhaduje, že tato dodatečná kapacita přinese železničním podnikům a jejich zákazníkům hospodářskou hodnotu ve výši 2 500 milionů EUR, vyjádřeno jako čistá současná hodnota v cenách roku 2021 v období 2025–2050.

Návrh zefektivní proces přidělování kapacity zavedením opatření, která zlepší stabilitu přidělených tras vlaků, což přinese železničním podnikům úspory nákladů ve výši přibližně 420 milionů EUR a provozovatelům infrastruktury v podobné hodnotě, vyjádřeno jako čistá současná hodnota v cenách roku 2021 v období 2025–2050.

Kromě toho návrh zlepší přeshraniční koordinaci dočasných omezení kapacity, což zvýší spolehlivost železniční dopravy. Očekává se, že různá opatření návrhu povedou také ke zlepšení přesnosti, což by mělo pro železniční podniky hospodářský přínos v odhadované výši 658 milionů EUR.

Očekává se také, že návrh povede k úsporám administrativních nákladů vnitrostátních orgánů veřejné správy díky zavedení harmonizovaného právního rámce pro řízení železniční kapacity a dopravy a zrušení koridorů pro železniční nákladní dopravu. Uvedené úspory se odhadují na 2,6 milionu EUR, vyjádřeno jako současná hodnota v cenách roku 2021 v období 2025–2050.

1.4.4 Ukazatele výkonnosti

Upřesněte ukazatele pro sledování pokroku a dosažených výsledků.

Útvary Komise budou sledovat provádění a účinnost této iniciativy prostřednictvím řady opatření a souboru hlavních ukazatelů, které budou měřit pokrok při dosahování operačních cílů. Tyto ukazatele budou vypracovány na základě poradenství orgánu pro přezkum výkonnosti, který bude zahrnovat nezávislé odborníky se zkušenostmi v oblasti železniční dopravy z různých skupin zúčastněných stran. Údaje bude poskytovat Evropská síť provozovatelů infrastruktury (ENIM), a zejména podpůrný operační subjekt – koordinátor sítě. Očekává se, že se kvalita údajů zvýší po zavedení jednotných definic a metod sběru a prezentace údajů, které by měl koordinátor železniční sítě vypracovat ve spolupráci s Komisí. Očekává se, že údaje a analýzy o vývoji hospodářské soutěže a zavádění konkurence bude poskytovat Evropská síť železničních regulačních subjektů (ENRRB). Díky spolupráci regulačních subjektů se očekává zlepšení kvality informací.

Ukazatele výkonnosti mohou obvykle zahrnovat kvantitativní ukazatele, jako jsou objemy požadované a přidělené kapacity, počet změn – včetně zrušení – přidělených tras vlaků, počet událostí, kdy je kapacita železniční infrastruktury dočasně nedostupná, doby prodlevy a údaje o přesnosti, jakož i finanční ukazatele (administrativní náklady, náklady na úpravy a náklady na prosazování vyplývající z provádění opatření iniciativy).

Tato iniciativa poskytne právní rámec pro vypracování podrobnějších pravidel, postupů a vzorů, které budou stanoveny v nelegislativních aktech. Období provádění by proto mělo odrážet vstup uvedených aktů v platnost. Pět let po skončení lhůty pro provedení všech příslušných právních předpisů (včetně přijetí všech prováděcích aktů a aktů v přenesené pravomoci a jejich vstupu v platnost) by útvary Komise měly provést hodnocení s cílem ověřit, do jaké míry bylo cílů iniciativy dosaženo.

1.5 Odůvodnění návrhu/podnětu

1.5.1 Potřeby, které mají být uspokojeny v krátkodobém nebo dlouhodobém horizontu, včetně podrobného harmonogramu pro zahajovací fázi provádění podnětu

V současné době se plánuje, že navrhované nařízení vstoupí v platnost v roce 2025.

Financování tří koordinačních činností, které iniciativa zahrnuje (viz rámeček 1.5.5), je již na období 2025–2027 zajištěno formou grantů technické pomoci nástroje CEF a cílem je od roku 2028 pokračovat ve financování těchto činností prostřednictvím nástroje CEF.

1.5.2 Přidaná hodnota ze zapojení Unie (může být důsledkem různých faktorů, např. přínosů z koordinace, právní jistoty, vyšší účinnosti nebo doplňkovosti). Pro účely tohoto bodu se „přidanou hodnotou ze zapojení Unie“ rozumí hodnota plynoucí ze zásahu Unie, jež doplňuje hodnotu, která by jinak vznikla činností samotných členských států.

Opatření na úrovni EU je nutné k zavedení nových procesů, nástrojů a pobídek pro řízení železniční kapacity a dopravy. Kromě toho je třeba opatření na úrovni EU k překonání současných nedostatků v přeshraniční koordinaci řízení kapacity a dopravy.

Na úrovni EU je rovněž třeba přijmout opatření k řešení přeshraničních problémů týkajících se využívání systémů odměňování výkonu.

A konečně je nutné opatření na úrovni EU, aby se vyřešila nedostatečná harmonizace a interoperabilita digitálních nástrojů, která je i nadále hlavní slabinou řízení kapacity železniční infrastruktury a kterou odvětvové nebo vnitrostátní iniciativy vzhledem k nedostatečným možnostem prosazování pravděpodobně nevyřeší.

Tato iniciativa je rovněž potřebná k řešení překážek v současných právních předpisech EU, které brání plnému provádění iniciativ vedených odvětvím a zaměřených na přidělování kapacity, jako je projekt „Přepočítávání jízdních řádů pro inteligentní řízení kapacity“ (TTR), který vypracovalo železniční odvětví EU.

Přijetí právního rámce na úrovni EU odstraní rozdíly ve vnitrostátních pravidlech a postupech, které brání maximálnímu využití kapacity železniční sítě, snižují účinnost řízení železniční dopravy a v konečném důsledku vedou k nízké výkonnosti přeshraniční železniční dopravy. Opatření na úrovni EU by rovněž umožnilo zavést účinné a efektivní nástroje pro koordinaci strategického plánování kapacity infrastruktury, řešit případné nedostatky v pověření regulačních subjektů s ohledem na přeshraniční železniční dopravu a zavést harmonizovaná pravidla motivující k omezení rušení a změn žádostí o kapacitu.

1.5.3 Závěry vyvozené z podobných zkušeností v minulosti

V roce 2018 Komise vypracovala zprávu o uplatňování nařízení o koridorech pro železniční nákladní dopravu, po níž v roce 2021 následovalo hodnocení.

Ze závěrů hodnocení vyplývá, že struktury koridorů byly využívány jen v omezené míře a obecně se cílů nařízení nepodařilo dosáhnout. Z dostupných informací z hodnocení vyplývá, že přesnost nákladních vlaků je při odjezdu poměrně špatná a během jízdy vlaku se dále zhoršuje, přičemž přesnost v cíli je ještě horší. To činí železniční dopravu méně atraktivní než jiné druhy nákladní dopravy.

Na druhou stranu výrazné zlepšení přesnosti železniční nákladní dopravy během pandemie COVID-19, kdy se po zhroucení osobní dopravy uvolnila větší kapacita pro nákladní dopravu, potvrdilo, že existuje velký nevyužitý potenciál pro přeshraniční železniční nákladní dopravu.

Pozitivní je, že podle hodnocení přispělo nařízení o koridorech pro železniční nákladní dopravu k cíli zlepšit spolupráci a také – ale v menší míře – k cíli zvýšit konkurenceschopnost železniční nákladní dopravy v multimodálním dopravním systému. Koridory pro železniční nákladní dopravu také připravily půdu pro iniciativy zaměřené na odstraňování technických a provozních překážek, modernizaci sestavování jízdních řádů a předvídání časů příjezdu vlaků.

1.5.4 Slučitelnost s víceletým finančním rámcem a možné synergie s dalšími vhodnými nástroji

Iniciativa týkající se využívání kapacity železniční infrastruktury má v úmyslu využít finanční prostředky z programu Nástroj pro propojení Evropy (druhý okruh víceletého finančního rámce) s cílem spolufinancovat tři doplňkové koordinační činnosti, jak jsou popsány v bodě 1.5.5 níže. Financování těchto činností přispěje k provozním výdajům souvisejícím s odbornými pracovníky, kteří vypracovávají procesy, podporují přeshraniční koordinaci a sledují výkonnost.

U první určené činnosti (viz bod 1.5.5 níže) bude spolufinancování EU spočívat zejména v pokračování programů technické pomoci, které v současné době podporují koridory pro železniční nákladní dopravu a RailNetEurope, avšak v rámci revidované správy plánované v návrhu.

1.5.5 Posouzení různých dostupných možností financování, včetně prostoru pro přerozdělení prostředků

Iniciativa týkající se využívání kapacity železniční infrastruktury má v úmyslu poskytnout spolufinancování EU na tyto doplňkové koordinační činnosti:

1) Podporu koordinace provozovatelů infrastruktury:

To by spočívalo v pokračování režimů technické pomoci, které v současné době podporují koridory pro železniční nákladní dopravu a RailNetEurope, avšak v rámci revidované správy plánované v návrhu, podle níž bude na úrovni EU jmenován „koordinátor sítě“ jako součást Evropské sítě provozovatelů infrastruktury (ENIM), který nahradí současných jedenáct subjektů pro koridory. Povinnost financovat provoz sítě ENIM, včetně koordinátora sítě, budou mít vnitrostátní provozovatelé infrastruktury. Provozovatelé infrastruktury získají spolufinancování EU.

2) Podporu koordinace železničních regulačních subjektů:

Návrh bude vyžadovat, aby vnitrostátní železniční regulační subjekty zřídily sekretariát podporující spolupráci na úrovni EU, který bude založen na stávající Evropské síti železničních regulačních subjektů, jež není decentralizovanou agenturou ani jiným subjektem zřízeným podle smluv Unie ve smyslu článku 70 finančního nařízení. Tento sekretariát bude financován vnitrostátními regulačními subjekty a spolufinancován EU.

3) Orgán pro přezkum výkonnosti:

Návrh rovněž předpokládá vytvoření nezávislé skupiny odborníků na železniční dopravu nazvané „orgán pro přezkum výkonnosti“, jež není decentralizovanou agenturou ani jiným subjektem zřízeným podle smluv Unie ve smyslu článku 70

finančního nařízení. Orgán bude přezkoumávat výkonnost železniční infrastruktury a dopravních služeb a poskytovat železničnímu odvětví a Evropské komisi poradenství ohledně možných zlepšení výkonnosti. Z financování EU by měly být hrazeny náklady členů skupiny na jejich účast v orgánu (na částečný úvazek), jejich cestovní výdaje atd.

Každá z těchto činností bude spolufinancována z prostředků EU formou technické pomoci nástroje CEF na období 2025–2027. Granty nástroje CEF budou příjemci uděleny bez výzvy k předkládání návrhů (přímé udělení), protože k předem určeným příjemcům uvedeným ve výše uvedených bodech žádné konkurenční alternativní subjekty neexistují.

Provádění těchto činností nevyžaduje navýšení lidských zdrojů Evropské komise.

1.6 Doba trvání a finanční dopad návrhu/podnětu

☐ Časově omezená doba trvání

- ☐ s platností od [DD.MM.]RRRR do [DD.MM.]RRRR,
- ☐ finanční dopad od RRRR do RRRR u prostředků na závazky a od RRRR do RRRR u prostředků na platby.

☒ Časově neomezená doba trvání

- Provádění s obdobím rozběhu od RRRR do RRRR,
- poté plné fungování.

1.7 Předpokládaný způsob plnění rozpočtu²⁵

☒ Přímé řízení Komisí

- ☒ prostřednictvím jejích útvarů, včetně jejích zaměstnanců v delegacích Unie,
- ☒ prostřednictvím výkonných agentur.

☐ Sdílené řízení s členskými státy

☐ **Nepřímé řízení**, při kterém jsou úkoly souvisejícími s plněním rozpočtu pověřeny:

- ☐ třetí země nebo subjekty určené těmito zeměmi,
- ☐ mezinárodní organizace a jejich agentury (upřesněte),
- ☐ EIB a Evropský investiční fond,
- ☐ subjekty uvedené v článcích 70 a 71 finančního nařízení,
- ☐ veřejnoprávní subjekty,
- ☐ soukromoprávní subjekty pověřené výkonem veřejné služby v rozsahu, v jakém jim byly poskytnuty dostatečné finanční záruky,
- ☐ soukromoprávní subjekty členského státu pověřené uskutečňováním partnerství veřejného a soukromého sektoru a poskytující dostatečné finanční záruky,
- ☐ subjekty nebo osoby pověřené prováděním specifických akcí v rámci společné zahraniční a bezpečnostní politiky podle hlavy V Smlouvy o EU a určené v příslušném základním právním aktu.
- *Pokud vyberete více způsobů řízení, upřesněte je v části „Poznámky“.*

Poznámky

/

²⁵ Vysvětlení způsobů plnění rozpočtu spolu s odkazem na finanční nařízení jsou k dispozici na stránkách BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

2. SPRÁVNÍ OPATŘENÍ

2.1 Pravidla pro sledování a podávání zpráv

Upřesněte četnost a podmínky.

Úkoly, které přímo provádí GŘ MOVE, se budou řídit ročním cyklem plánování a sledování, jak jej provádí Komise a výkonné agentury, včetně podávání zpráv o výsledcích prostřednictvím výroční zprávy o činnosti GŘ MOVE.

Pokud jde konkrétněji o koordinátora sítě (činnost 2) v rámečku 1.5.5 výše), navrhované nařízení vyžaduje, aby pracovní program a rozpočet koordinátora sítě schvalovala rada provozovatelů infrastruktury.

2.2 Systémy řízení a kontroly

2.2.1 *Odůvodnění navrhovaných způsobů řízení, mechanismů provádění financování, způsobů plateb a kontrolní strategie*

Provádění navrhovaného nařízení bude sledovat oddělení Jednotný evropský železniční prostor v rámci GŘ MOVE.

Výdaje budou prováděny v rámci přímého řízení při plném uplatnění ustanovení nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1153 ze dne 7. července 2021, kterým se zřizuje Nástroj pro propojení Evropy, a ustanovení finančního nařízení.

Financování bude probíhat prostřednictvím grantových dohod uzavřených s předem určenými příjemci (přímé udělení), jak je vysvětleno v rámečku 1.5.5 výše.

Prostředky z nástroje CEF pokryjí pouze část nákladů na činnosti 1) a 2) popsané v rámečku 1.5.5 výše (spolufinancování), protože navrhované nařízení vyžaduje, aby zúčastněné strany poskytly značnou část finančních prostředků potřebných k pokrytí nákladů na tyto činnosti.

Kontrolní strategie u veřejných zakázek a grantů v GŘ MOVE zahrnuje zvláštní právní, provozní a finanční kontroly *ex ante* týkající se postupů a podpisu smluv a dohod. Kromě toho jsou výdaje na pořízení zboží a služeb předmětem finančních kontrol *ex ante* a v případě potřeby finančních kontrol *ex post*.

2.2.2 *Informace o zjištěných rizicích a systémech vnitřní kontroly zřízených k jejich zmírnění*

Předem určení příjemci grantů technické pomoci z nástroje CEF (viz bod 1.5.5 výše) jsou považováni za příjemce s nízkým rizikem. Potenciální rizika by proto byla pokryta stávajícími mechanismy finančního nařízení a zmírněna souborem vnitřních kontrol GŘ MOVE (systematické právní a finanční kontroly *ex ante*, audity výdajů *ex post*, jak je stanoveno v ročních pracovních plánech auditu).

Budou rovněž zavedeny vhodné kontroly ke zmírnění možného rizika střetu zájmů, zejména pokud jde o dodržování povinností uložených příjemcům a o pravidla určující fungování orgánu pro přezkum výkonnosti.

2.2.3 *Odhad a odůvodnění nákladové efektivnosti kontrol (poměr „náklady na kontroly ÷ hodnota souvisejících spravovaných finančních prostředků“) a posouzení očekávané míry rizika výskytu chyb (při platbě a při uzávěrce)*

Vzhledem k omezenému rozsahu a výši finančních prostředků EU, které mají být poskytnuty, a vzhledem k tomu, že příjemci finančních prostředků EU jsou

považování za příjemce s nízkým rizikem, se očekává, že tato iniciativa nezpůsobí náklady na kontrolu nad rámec stávajících nákladů GŘ MOVE na kontroly. Očekává se, že riziko výskytu chyb při platbě a při uzávěrce zůstane pod 2 %.

2.3 Opatření k zamezení podvodů a nesrovnalostí

Upřesněte stávající či předpokládaná preventivní a ochranná opatření, např. opatření uvedená ve strategii pro boj proti podvodům.

Použila by se běžná preventivní a ochranná opatření Komise, zejména:

– Platby za veškeré služby jsou před provedením kontrolovány zaměstnanci Komise při zohlednění veškerých smluvních závazků, hospodářských zásad a osvědčených finančních nebo řídicích postupů. Ustanovení proti podvodům (dohled, požadavky na hlášení atd.) jsou součástí veškerých grantových dohod a smluv uzavřených mezi Komisí a příjemci jakýchkoli plateb.

– Pro boj proti podvodům, korupci a jiným protiprávním činnostem se bez omezení použijí ustanovení nařízení (EU, Euratom) č. 883/2013 o vyšetřování prováděném Evropským úřadem pro boj proti podvodům (OLAF).

V roce 2020 přijalo GŘ MOVE revidovanou strategii pro boj proti podvodům. Strategie GŘ MOVE pro boj proti podvodům vychází ze strategie Komise pro boj proti podvodům a ze zvláštního interně provedeného posouzení rizik, jehož cílem bylo určit oblasti nejvíce ohrožené podvody, již zavedených kontrol a opatření nezbytných ke zlepšení schopnosti GŘ MOVE předcházet podvodům, odhalovat je a napravovat.

3. ODHADOVANÝ FINANČNÍ DOPAD NÁVRHU/PODNĚTU

3.1 Okruhy víceletého finančního rámce a dotčené výdajové rozpočtové položky

- Stávající rozpočtové položky

V pořadí okruhů víceletého finančního rámce a rozpočtových položek.

Okruh víceletého finančního rámce	Rozpočtová položka	Druh výdaje	Příspěvek			
	Číslo	RP/NRP ²⁶	zemí ESVO ²⁷	kandidátských zemí a potenciálních kandidátů ²⁸	jiných třetích zemí	jiné účelově vázané příjmy
1	02 03 01 00 – CEF Doprava	RP	NE	ANO	NE	NE

²⁶ RP = rozlišené prostředky / NRP = nerozlišené prostředky.

²⁷ ESVO: Evropské sdružení volného obchodu.

²⁸ Kandidátské země a případně potenciální kandidáti ze západního Balkánu.

3.2 Odhadovaný finanční dopad návrhu na prostředky

3.2.1 Odhadovaný souhrnný dopad na operační prostředky

- ☐ Návrh/podnět nevyžaduje využití operačních prostředků.
- ☒ Návrh/podnět vyžaduje využití operačních prostředků, jak je vysvětleno dále:

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

Okruh víceletého finančního rámce	1	Jednotný trh, inovace a digitální agenda
--	----------	---

GŘ: MOVE			Rok 2025 ²⁹	Rok 2026	Rok 2027	Rok 2028+ ³⁰	CELKEM (2025–2027)
Operační prostředky							
Rozpočtová položka ³¹ : 02 03 01 00 (CEF Doprava)	Závazky	(1a)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Platby	(2a)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
Prostředky na GŘ MOVE CELKEM	Závazky	=1a	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Platby	=2a	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
Operační prostředky CELKEM	Závazky	(4)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Platby	(5)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

²⁹ Rokem 2025 se rozumí rok, kdy se návrh/podnět začíná provádět. V období 2025–2027 budou výdaje hrazeny z prostředků technické pomoci nástroje CEF Doprava.

³⁰ Částky uvedené pro období po roce 2028 jsou čistě orientační a budou záviset na jednáních o příštím víceletém finančním rámci a konečné dohodě.

³¹ Podle oficiální rozpočtové nomenklatury.

Prostředky z OKRUHU 1 víceletého finančního rámce CELKEM	Závazky	=4	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Platby	=5	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

Okruh víceletého finančního rámce	7	Správní výdaje
--	----------	----------------

Tento oddíl se vyplní pomocí „rozpočtových údajů správní povahy“, jež se nejprve uvedou v [příloze legislativního finančního výkazu](#) (příloha 5 rozhodnutí Komise o interních pravidlech pro plnění oddílu Komise v souhrnném rozpočtu Evropské unie), která se pro účely konzultace mezi útvary vloží do aplikace DECIDE.

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

		Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Rok N+X	CELKEM
GŘ: <.....>							
• Lidské zdroje							
• Ostatní správní výdaje							
GŘ <.....> CELKEM	Prostředky						

Prostředky z OKRUHU 7 víceletého finančního rámce CELKEM	(Závazky celkem = platby celkem)								
---	-------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

		Rok 2025 ³²	Rok 2026	Rok 2027	Rok 2028+ ³³	CELKEM (2025–2027)
Prostředky z OKRUHŮ 1 až 7 víceletého finančního rámce	Závazky	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Platby	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

³² Rokem 2025 se rozumí rok, kdy se návrh/podnět začíná provádět.

³³ Částky uvedené pro období po roce 2028 jsou čistě orientační a budou záviset na jednáních o příštím víceletém finančním rámci a konečné dohodě.

CELKEM						
---------------	--	--	--	--	--	--

3.2.2 Odhadovaný výstup financovaný z operačních prostředků

Prostředky na závazky v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

Uveďte cíle a výstupy			Rok 2025		Rok 2026		Rok 2027		Rok 2028+			CELKEM (2025–2027)	
↓			VÝSTUPY										
	Druh	Průměrné náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady		Celkový počet	Náklady celkem
Podpora koordinace provozovatelů infrastruktury ³⁴													
Výstup	Počet „koordinovaných“ překročení hranic	0,013 ³⁵	73	0,941	73	0,941	73	0,941	73	0,941		219	2,823
Dílčí součet pro činnost č. 1			73	0,941	73	0,941	73	0,941	73	0,941		219	2,823
Podpora koordinace železničních regulačních subjektů													
Výstup	Není relevantní	Není relevantní	Není relevantní	Není relevantní	Není relevantní	Není relevantní	Není relevantní	Není relevantní	Není relevantní	Není relevantní		Není relevantní	Není relevantní
Dílčí součet pro činnost č. 2			Není relevantní	Není relevantní	Není relevantní	Není relevantní	Není relevantní	Není relevantní	Není relevantní	Není relevantní		Není relevantní	Není relevantní
Orgán pro přezkum výkonnosti													

³⁴ Popsaný v bodě 1.5.5. „Posouzení různých dostupných možností financování ...“

³⁵ Roční náklady vynaložené sítí ENIM / koordinátorem sítě na zajištění souladu mezi provozovateli infrastruktury při překračování hranic (osobní náklady).

Výstup	Počet členů	0,009 ³⁶	11	0,099	11	0,099	11	0,099	11	0,099		33	0,297
Dílčí součet pro činnost č. 3			11	0,099	11	0,099	11	0,099	11	0,099		33	0,297
CELKEM³⁷			84	1,040	84	1,040	84	1,040	84	1,040		252	3,120

³⁶ Roční náklady na pokrytí výdajů členů orgánu pro přezkum výkonnosti (denní diety).

³⁷ Poznámka: Zde uvedené celkové částky ukazují součet nákladů pouze na výstupy uvedené v tabulce a nepředstavují celkové náklady na činnosti č. 1 až 3 hrazené z prostředků EU.

3.2.3 Odhadovaný souhrnný dopad na správní prostředky

- ☒ Návrh/podnět nevyžaduje využití prostředků správní povahy.
- ☐ Návrh/podnět vyžaduje využití prostředků správní povahy, jak je vysvětleno dále:

v milionech EUR (zaokrouhлено na tři desetinná místa)

	Rok N ³⁸	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)	CELKEM
--	------------------------	------------	------------	------------	--	--------

OKRUH 7 víceletého finančního rámce								
Lidské zdroje								
Ostatní správní výdaje								
Mezisoučet za OKRUH 7 víceletého finančního rámce								

Mimo OKRUH 7³⁹ víceletého finančního rámce								
Lidské zdroje								
Ostatní výdaje správní povahy								
Mezisoučet mimo OKRUH 7 víceletého finančního rámce								

CELKEM								
---------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Potřebné prostředky na oblast lidských zdrojů a na ostatní výdaje správní povahy budou pokryty z prostředků GŘ, které jsou již vyčleněny na řízení akce a/nebo byly vnitřně přerozděleny v rámci GŘ a případně doplněny z dodatečného přidělu, který lze řídicímu GŘ poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na rozpočtová omezení.

³⁸ Rokem N se rozumí rok, kdy se návrh/podnět začíná provádět. Výraz „N“ nahraďte předpokládaným prvním rokem provádění (například 2021). Totéž proveďte u let následujících.

³⁹ Technická a/nebo administrativní pomoc a výdaje na podporu provádění programů a/nebo akcí EU (bývalé položky „BA“), nepřímý výzkum, přímý výzkum.

3.2.3.1 Odhadované potřeby v oblasti lidských zdrojů

- ☒ Návrh/podnět nevyžaduje využití lidských zdrojů.
- ☐ Návrh/podnět vyžaduje využití lidských zdrojů, jak je vysvětleno dále:

Odhad vyjádřete v přepočtu na plné pracovní úvazky

	Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)		
• Pracovní místa podle plánu pracovních míst (místa úředníků a dočasných zaměstnanců)							
20 01 02 01 (v ústředí a v zastoupeních Komise)							
20 01 02 03 (při delegacích)							
01 01 01 01 (v nepřímém výzkumu)							
01 01 01 11 (v přímém výzkumu)							
Jiné rozpočtové položky (upřesněte)							
• Externí zaměstnanci (v přepočtu na plné pracovní úvazky: FTE) ⁴⁰							
20 02 01 (SZ, VNO, ZAP z celkového rámce)							
20 02 03 (SZ, MZ, VNO, ZAP a MOD při delegacích)							
XX 01 xx yy zz ⁴¹	– v ústředí						
	– při delegacích						
01 01 01 02 (SZ, VNO, ZAP v nepřímém výzkumu)							
01 01 01 12 (SZ, VNO, ZAP v přímém výzkumu)							
Jiné rozpočtové položky (upřesněte)							
CELKEM							

XX je oblast politiky nebo dotčená hlava rozpočtu.

Potřeby v oblasti lidských zdrojů budou pokryty ze zdrojů GŘ, které jsou již vyčleněny na řízení akce a/nebo byly vnitřně přerozděleny v rámci GŘ, a případně doplněny z dodatečného přidělu, který lze řídicímu GŘ poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na rozpočtová omezení.

Popis úkolů:

Úředníci a dočasní zaměstnanci	
Externí zaměstnanci	

⁴⁰ SZ = smluvní zaměstnanec; MZ = místní zaměstnanec; VNO = vyslaný národní odborník; ZAP = zaměstnanec agentury práce; MOD = mladý odborník při delegaci.

⁴¹ Dílčí strop na externí zaměstnance financované z operačních prostředků (bývalé položky „BA“).

3.2.4 Slučitelnost se stávajícím víceletým finančním rámcem

Návrh/podnět:

- ☒ může být v plném rozsahu financován přerozdělením prostředků v rámci příslušného okruhu víceletého finančního rámce (VFR).

Činnosti uvedené v rámečku 1.5.5 budou využívat stávající prostředky technické pomoci nástroje CEF (rozpočtová položka 02 03 01 00), které jsou v současné době plánovány k přidělení provozovatelům infrastruktury v období 2025–2027 v rámci probíhající změny víceletého pracovního programu nástroje CEF.

- ☐ vyžaduje použití nepřiděleného rozpětí v rámci příslušného okruhu VFR a/nebo použití zvláštních nástrojů definovaných v nařízení o VFR.
- ☐ vyžaduje revizi VFR.

3.2.5 Příspěvky třetích stran

Návrh/podnět:

- ☐ nepočítá se spolufinancováním od třetích stran.
- ☒ počítá se spolufinancováním od třetích stran podle následujícího odhadu⁴²:

prostředky v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

	Rok 2025 ⁴³	Rok 2026	Rok 2027	Rok 2028+	CELKEM (2025–2050)
Provozovatelé infrastruktury ⁴⁴	13,667	5,312	5,312	5,312	32,606
Vnitrostátní regulační subjekty ⁴⁵	3,558	0,180	0,185	0,190	9,401
Spolufinancované prostředky CELKEM	17,226	5,492	5,496	5,501	42,007

⁴² Výpočty týkající se třetích stran byly vypočteny jako rozdíl mezi součtem odhadovaných nákladů spojených s opatřeními z návrhu, které nese příslušný příjemce (viz rámeček 1.5.5 výše), a podílem spolufinancování EU poskytnutého uvedenému příjemci. Odhadované náklady byly přímo odvozeny z výpočtů provedených pro posouzení dopadů návrhu.

⁴³ Rokem 2025 se rozumí rok, kdy se návrh/podnět začíná provádět.

⁴⁴ Financování koordinátora sítě, viz bod 1 v rámečku 1.5.5 výše.

⁴⁵ Na pokrytí nákladů na zřízení sekretariátu sítě ENRRB, viz bod 2 v rámečku 1.5.5 výše.

3.3 Odhadovaný dopad na příjmy

- ☒ Návrh/podnět nemá žádný finanční dopad na příjmy.
- ☐ Návrh/podnět má tento finanční dopad:
 - ☐ na vlastní zdroje
 - ☐ na jiné příjmy
 - uveďte, zda je příjem účelově vázán na výdajové položky ☐

v milionech EUR (zaokrouhleno na tři desetinná místa)

Příjmová položka:	rozpočtová	Prostředky dostupné v běžném rozpočtovém roce	Dopad návrhu/podnětu ⁴⁶					
			Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)	
Článek								

U účelově vázaných příjmů upřesněte dotčené výdajové rozpočtové položky.

Jiné poznámky (např. způsob/vzorec výpočtu dopadu na příjmy nebo jiné údaje).

⁴⁶ Pokud jde o tradiční vlastní zdroje (cla, dávky z cukru), je třeba uvést čisté částky, tj. hrubé částky po odečtení 20 % nákladů na výběr.