



Rada
Európskej únie

V Bruseli 13. júla 2023
(OR. en)

11718/23

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

**TRANS 305
CODEC 1346**

NÁVRH

Od:	Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie
Dátum doručenia:	12. júla 2023
Komu:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generálna tajomníčka Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	COM(2023) 443 final
Predmet:	Návrh NARIADENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY o využívaní kapacity železničnej infraštruktúry v jednotnom európskom železničnom priestore, ktorým sa mení smernica 2012/34/EÚ a zrušuje nariadenie (EÚ) č. 913/2010

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2023) 443 final.

Príloha: COM(2023) 443 final



EURÓPSKA
KOMISIA

V Štrasburgu 11. 7. 2023
COM(2023) 443 final

2023/0271 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

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

(Text s významom pre EHP)

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

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Železnica je druh dopravy šetrný k životnému prostrediu. Železničná doprava v roku 2020 predstavovala 5,1 % osobnej dopravy medzi krajinami EÚ a 11,5 % nákladnej dopravy medzi krajinami EÚ, ale len 0,4 % emisií skleníkových plynov z dopravy v EÚ. Dôvodom je skutočnosť, že železničná doprava je energeticky efektívna, predstavuje len 1,9 % spotreby energie v doprave, a že väčšina železničnej dopravy sa uskutočňuje na elektrifikovaných tratiach. Železničná doprava je natoľko šetrná k životnému prostrediu a má také množstvo ďalších prínosov, akým je napríklad vysoká úroveň bezpečnosti, že sa v rámci politik EÚ neustále podporuje.

Tento návrh predstavuje kľúčové opatrenie Európskej zelenej dohody a stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu. Jeho hlavným cieľom je ustanoviť rámec umožňujúci efektívnejšie riadenie kapacity železničnej infraštruktúry a železničnej dopravy, a tým zvýšiť kvalitu služieb a vybaviť väčší objem dopravy v rámci železničnej siete. Dosiahnutie tohto cieľa je kľúčové na zabezpečenie toho, aby sektor dopravy prispieval k dekarbonizácii.

V záujme zaručenia vysokej úrovne koordinácie potrebnej na bezpečnú prevádzku a efektívne využívanie siete musia manažéri infraštruktúry účinne riadiť železničnú dopravu a kapacitu. Robia tak zväčša na úrovni vnútroštátnych sietí. Cezhraničné služby železničnej dopravy si zároveň vyžadujú lepšiu koordináciu medzi sieťami, než tomu je často v súčasnosti. Na tento účel sa v návrhu stanovujú mechanizmy koordinácie medzi vnútroštátnymi manažermi infraštruktúry a ďalšími subjektmi zainteresovanými do poskytovania cezhraničných vlakových služieb. Návrhom sa umožní efektívnejšie prideľovanie kapacity železničnej infraštruktúry tým, že sa do procesu zavedie flexibilita a manažéri infraštruktúry dostanú väčšiu úlohu pri určovaní dopravných potrieb. Manažéri infraštruktúry budú môcť napríklad vyhradiť určitú kapacitu na neskoršie pridelenie. Z toho budú mať prospech služby železničnej nákladnej dopravy, ktoré nemožno vždy naplánovať v dostatočnom predstihu tak, aby ich bolo možné zaradiť do plánovaného ročného cestovného poriadku. Návrhom sa zavedú stimuly pre manažérov infraštruktúry aj železničné podniky na podporu dodržiavania záväzkov v oblasti kapacity a predchádzania zmenám v krátkom čase, ktoré by inak mali negatívne následky pre ostatných používateľov siete. Digitalizácia procesov v oblasti kapacity pomôže zvýšiť efektívnosť služieb a zlepšiť ich kvalitu. Manažérom infraštruktúry takisto poskytne nástroje na riešenie neočakávaných udalostí. Cieľom návrhu je zabezpečiť, aby bol proces digitalizácie vo všetkých členských štátoch súdržný a aby jeho výsledkom boli lepšie koordinované služby železničnej dopravy v celej EÚ.

• Súlad s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky

Návrhom sa menia pravidlá týkajúce sa kapacity železničnej infraštruktúry a riadenia dopravy, monitorovania výkonnosti železničnej dopravy, koordinácie zainteresovaných strán a prideľovania kapacity pre železničnú dopravu v rámci intermodálneho dopravného reťazca. Zameriava sa preto na železničný trh a železničnú prevádzku upravené smernicou 2012/34/EÚ. Návrh sa zaoberá kľúčovým aspektom železničnej prevádzky: plánovaním a prideľovaním kapacity železničnej infraštruktúry, na ktoré sa v súčasnosti vzťahujú dva právne predpisy, a to smernica 2012/34/EÚ a nariadenie (EÚ) č. 913/2010. Umožňuje sa ním aj väčšia koordinácia služieb železničnej dopravy v celej EÚ a riadny regulačný dohľad. Návrh je v súlade s dôležitými zásadami stanovenými v smernici 2012/34/EÚ, ako je

nezávislosť manažérov železničnej infraštruktúry, oddelenie správy infraštruktúry od poskytovania služieb železničnej dopravy, uľahčenie nediskriminačného prístupu k železničnej infraštruktúre a železničným servisným zariadeniam, spoplatnenie využívania železničnej infraštruktúry a monitorovanie železničného trhu. Návrhom sa zruší a nahradí nariadenie (EÚ) č. 913/2010 a relevantné ustanovenia týkajúce sa riadenia kapacity sa presunú zo smernice 2012/34/EÚ do nového nariadenia.

Aspekty plánovania dopravnej infraštruktúry, na ktoré sa vzťahuje nariadenie (EÚ) č. 913/2010, boli začlenené do návrhu revidovaného nariadenia o TEN-T vypracovaného Komisiou, ktorý bol uverejnený v roku 2021.

Návrhom sa dopĺňajú viaceré aspekty politiky EÚ v oblasti železníc a dopravy. Patrí medzi ne politika v oblasti železničného trhu stanovená v smernici 2012/34/EÚ a usmerneniach Spoločenstva o štátnej pomoci železničným podnikom, politika dopravnej infraštruktúry vychádzajúca z nariadenia o TEN-T, železničná interoperabilita stanovená v smernici o interoperabilite a príslušné technické špecifikácie interoperability pre železničnú dopravu, ako aj politika v oblasti intermodálnej dopravy realizovaná prostredníctvom smernice o kombinovanej doprave a iné nástroje.

- Súlad s ostatnými politikami Únie

V oznámení o Európskej zelenej dohode sa potvrdil cieľ EÚ dosiahnuť klimatickú neutralitu do roku 2050 a potreba znížiť emisie z dopravy o 90 % do roku 2050. Oznámenie obsahovalo výzvu na silnejšie opatrenia na stimulovanie využívania multimodálnej dopravy a na to, aby sa podstatná časť zo 75 % vnútrozemskej nákladnej dopravy, ktorá sa v súčasnosti uskutočňuje po cestách, presunula na železničnú a vnútrozemskú vodnú dopravu, pričom sa uznalo, že si to „... bude vyžadovať prijatie opatrení na zlepšenie riadenia železníc... a na zvýšenie ich kapacity...“ Medzi míľniky stanovené v stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu patrí zvýšenie železničnej nákladnej dopravy o 50 % do roku 2030 a o 100 % do roku 2050, ako aj zdvojnásobenie osobnej dopravy na vysokorýchlostných železniciach do roku 2030 a jej strojnásobenie do roku 2050. V stratégii sa spomenula potreba posilniť cezhraničnú koordináciu a spoluprácu medzi manažermi železničnej infraštruktúry, zlepšiť celkové riadenie železničnej siete a využívať nové technológie v záujme posilnenia železničnej nákladnej dopravy. Komisia v rámci stratégie oznámila, že navrhne revidované pravidlá pridelovania železničnej kapacity v súlade s prebiehajúcimi iniciatívami železničného sektora. V akčnom pláne na podporu diaľkovej a cezhraničnej osobnej železničnej dopravy Komisia podrobnejšie uviedla svoje zámery, pričom oznámila, že bude pracovať na iniciatíve na zlepšenie postupov pridelovania kapacít a riadenia dopravy s cieľom dosiahnuť lepšiu koordináciu pridelovania kapacít v rámci celého železničného systému služieb osobnej aj nákladnej dopravy.

Iniciatíva takisto prispieva k dosiahnutiu cieľa udržateľného rozvoja 13 (Podniknúť bezodkladné opatrenia na boj proti zmene klímy a jej dôsledkom), keďže lepšie riadenie kapacity podnieti rozvoj služieb železničnej dopravy a umožní ich lepšie prispôsobenie potrebám zákazníkov. Tým sa zvýši dostupnosť a využívanie železnice ako druhu dopravy šetrného k životnému prostrediu.

Tento legislatívny návrh je súčasťou balíka návrhov v oblasti ekologizácie nákladnej dopravy, ktorý sa vzťahuje na niekoľko druhov dopravy. Balík je významným výstupom stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu a je súčasťou ročného pracovného programu Komisie na rok 2023. Jeho cieľom je urýchliť dekarbonizáciu nákladnej dopravy, podporovať

intermodálnu dopravu a dokončiť jednotný európsky železničný priestor. Balík okrem tohto návrhu obsahuje:

- revíziu smernice o kombinovanej doprave (smernica Rady 92/106/EHS),
- revíziu smernice o hmotnostiach a rozmeroch (smernica Rady 96/53/ES),
- návrh iniciatívy CountEmissionsEU o harmonizácii započítavania emisií v doprave.

Opatrenia zavedené týmto legislatívnym návrhom budú dopĺňať zlepšenia kapacity železničnej infraštruktúry naplánované v rámci navrhovanej revízie nariadenia o TEN-T. Súčasťou revízie je doplnenie chýbajúcich prepojení v železničnej sieti TEN-T, urýchlené zavádzanie Európskeho systému riadenia železničnej dopravy a pridanie požiadaviek železničnej infraštruktúry na intermodálnu dopravu. Zároveň sa v rámci technického piliera jednotného európskeho železničného priestoru budú naďalej vykonávať opatrenia na odstránenie prekážok interoperability.

2. PRÁVNÝ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právny základ

Právnym základom tohto návrhu je článok 91 Zmluvy o fungovaní EÚ (ZFEÚ). Doprava predstavuje politiku patriacu do spoločných právomocí. To znamená, že EÚ a jej členské štáty sú schopné vykonávať legislatívnu činnosť a prijímať právne záväzné akty v oblasti dopravy. Členské štáty vykonávajú svoje vlastné právomoci v prípadoch, keď EÚ nevykonáva alebo sa rozhodla nevykonávať svoje právomoci.

• Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)

EÚ už prijala právne predpisy týkajúce sa riadenia kapacity železničnej infraštruktúry a riadenia železničnej dopravy – smernicu 2012/34/EÚ, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (najmä kapitola IV), a nariadenie (EÚ) č. 913/2010 o koridoroch železničnej nákladnej dopravy (najmä kapitola IV). V tom sa odráža cieľ politiky vytvoriť jednotný európsky železničný priestor, v ktorom železničné podniky môžu poskytovať dopravné služby vrátane cezhraničných služieb v čoraz integrovanejšej a interoperabilnejšej sieti.

Opatrenia EÚ sú potrebné na odstránenie prekážok v právnych predpisoch EÚ, ktoré bránia vykonávaniu iniciatív sektora na modernizáciu riadenia kapacity. Stimuly a systémy výkonnosti by sa v zásade mohli prepracovať na vnútroštátnej úrovni, chýbal by im však rozsah potrebný na riešenie cezhraničných problémov. Účinnnejšiu medzinárodnú koordináciu nemožno dosiahnuť bez jasných zákonných práv a povinností, ktoré musia byť aspoň do určitej miery harmonizované v celej EÚ. A napokon, ak by sa tento problém neriešil na úrovni EÚ, nedostatočná harmonizácia/interoperabilita digitálnych nástrojov by mohla viesť k tomu, že v jednotlivých členských štátoch budú zavedené rozdielne, nekompatibilné systémy.

Vďaka opatreniam EÚ bude možné zaviesť účinné a efektívne nástroje na koordináciu plánovania kapacity strategickú infraštruktúry, riešiť prípadné nedostatky v mandáte regulačných orgánov v súvislosti s cezhraničnou železničnou dopravou a zaviesť harmonizované pravidlá na podporu obmedzenia rušenia a zmien žiadostí o kapacitu.

• Proporcionalita

Zásahom sa riešia nedostatky v pravidlách EÚ v oblasti riadenia kapacity zistené pri hodnotení nariadenia (EÚ) č. 913/2010 o koridoroch železničnej nákladnej dopravy (ďalej len

„nariadenie o koridoroch železničnej nákladnej dopravy“). Tieto nedostatky sa môžu riešiť len na úrovni EÚ. V možnostiach politiky sa riešia otázky cezhraničnej koordinácie riadenia kapacít a dopravy, prác na infraštruktúre a systémov výkonnosti, ktoré majú dosah na cezhraničnú dopravu, a preto ich nemožno riešiť na vnútroštátnej alebo dvojstrannej úrovni, ako ani regulačný dohľad nad nimi. Navrhovaným nariadením sa posilní cezhraničná koordinácia manažérov infraštruktúry aj železničných regulačných orgánov, zodpovednosť za pridelenie kapacity sa však ponecháva na vnútroštátnych manažéroch infraštruktúry. Radikálnejšie možnosti, ktoré by zahŕňali centralizáciu častí procesu riadenia kapacity, boli v posúdení vplyvu zamietnuté.

- **Výber nástroja**

Cieľom legislatívneho návrhu je zlepšiť existujúci rámec prideľovania železničnej kapacity a zaviesť nové pravidlá a postupy riadenia kapacity železničnej infraštruktúry a riadenia železničnej dopravy v prípade služieb vnútroštátnej a medzinárodnej železničnej dopravy vrátane krízového riadenia a riadenia výkonnosti. Na tento účel sa legislatívnym návrhom zruší nariadenie o koridoroch železničnej nákladnej dopravy a ustanovenia smernice 2012/34/EÚ o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry¹. Revidované pravidlá a postupy upravujúce riadenie kapacity železničnej infraštruktúry a riadenie železničnej dopravy sa zavedú v podobe nariadenia.

Nariadenie predstavuje lepší spôsob na dosiahnutie cieľov iniciatívy než smernica, keďže sa ním stanoví harmonizovaný a priamo uplatniteľný rámec riadenia kapacity železničnej infraštruktúry a železničnej dopravy. Nariadením sa odstránia rozdiely vo vnútroštátnych pravidlách a postupoch, ktoré v súčasnosti ohrozujú efektívne využívanie kapacity železničnej infraštruktúry, a to najmä na cezhraničných tratiach. Zabezpečí sa ním aj jednotné vykonávanie nových opatrení v rámci jednotného európskeho železničného priestoru, s ktorými sa počíta v návrhu. Toto je dôležité a relevantné najmä preto, že cezhraničné služby železničnej dopravy (predovšetkým služby železničnej nákladnej dopravy) sú nedostatočne spoľahlivé, presné a predvídateľné.

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ *EX POST*, KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

- **Hodnotenia *ex post*/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov**

Komisia v roku 2018 vypracovala správu o uplatňovaní nariadenia o koridoroch železničnej nákladnej dopravy², na ktorú v roku 2021 nadviazala hodnotením³.

Zo všeobecných záverov hodnotenia vyplýva, že štruktúry koridorov sa využívajú len v obmedzenej miere a že riadenie kapacity na koridoroch železničnej nákladnej dopravy oddelene od zvyšnej časti siete nie je efektívne. Celkovo sa v hodnotení dospelo k záveru, že vo všeobecnosti ciele nariadenia o koridoroch železničnej nákladnej dopravy neboli dosiahnuté.

¹ Konkrétne kapitola IV oddiel 3 smernice 2012/34/EÚ.

² COM(2018) 189 final zo 16. apríla 2018. Správe predchádzala správa Európskeho dvora audítorov (Európsky dvor audítorov, Železničná nákladná doprava v EÚ: stále nie na správnej dráhe, osobitná správa č. 8, Luxemburg, Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie, 2016).

³ SWD(2021) 134 final z 2. júna 2021.

Pri hodnotení sa určili štyri kľúčové nedostatky nariadenia o koridoroch železničnej nákladnej dopravy a jeho uplatňovania.

Po prvé, miesta jednotného kontaktu a vopred dohodnuté vlakové trasy sa využívali menej, než sa predpokladalo. Model miest jednotného kontaktu bol neúspešný, keďže zúžil pozornosť koordinácie na jednotlivé koridory namiesto toho, aby ju zameral na celú železničnú sieť. To znamená, že prevádzkovatelia služieb železničnej nákladnej dopravy stále museli komunikovať s jednotlivými manažérmi infraštruktúry, ak si chceli zaistiť vlakovú trasu vrátane častí mimo tratí koridoru. Takže namiesto toho, aby došlo k zjednodušeniu procesu, miesta jednotného kontaktu pridali ďalšiu úroveň administratívy.

Po druhé, nariadením o koridoroch železničnej nákladnej dopravy sa neriešila potreba harmonizovať nástroje a postupy používané na vnútroštátnej úrovni na riadenie kapacity železničnej infraštruktúry. To by prispelo k zlepšeniu riadenia kapacity infraštruktúry v prípade cezhraničnej železničnej nákladnej dopravy. Nariadením o koridoroch železničnej nákladnej dopravy sa neuložila povinnosť používať osobitné digitálne nástroje a uplatňovanie systému koordinácie trás, ktorý vypracovali zainteresované strany v oblasti železničnej dopravy a ktorý bol zavedený na podporu koordinácie medzi žiadateľmi o kapacitu železničnej infraštruktúry a miestami jednotného kontaktu, poskytlo neúplné riešenie.

Po tretie, zainteresované strany nemonitorovali dôkladne výkonnosť služieb železničnej nákladnej dopravy s cieľom vypracovať a vykonávať účinné plány na zlepšenie výkonnosti. Nariadením o koridoroch železničnej nákladnej dopravy sa výslovne zaviedlo monitorovanie výkonnosti ako úloha správnych rád koridorov železničnej nákladnej dopravy, z hodnotenia však vyplynulo, že pri monitorovaní výkonnosti sa zanedbalo viacero dôležitých aspektov, ako je napríklad presnosť spojov od dverí k dverám.

A napokon treba poznamenať, že sa dosiahol len obmedzený pokrok pri zlepšovaní riadenia dopravy a jej koordinácie s terminálmi nákladnej dopravy. Nákladné vlaky na naloženie a vyloženie nákladu potrebujú kapacitu v určených zariadeniach, ktoré sa nazývajú terminály. Veľkým problémom je nedostatočná koordinácia a súlad medzi dostupnou kapacitou v železničnej sieti a dostupnosťou kapacity v termináloch. V záujme riešenia tohto problému sa nariadením o koridoroch železničnej nákladnej dopravy v rámci správnych rád koridorov zaviedla poradná skupiny prevádzkovateľov terminálov a uložila sa povinnosť vypracovať a vykonávať postupy koordinácie kapacity medzi terminálmi a železničnou sieťou. Zdá sa však, že prevádzkovatelia terminálov mali len malý vplyv na rozhodnutia správnych rád koridorov. Koordinácia s terminálmi je preto nedostatočná a výsledkom je nízka presnosť a spoľahlivosť nákladných vlakov.

• **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

Komisia aktívne komunikovala so zainteresovanými stranami a vykonala komplexné konzultácie počas celého procesu posúdenia vplyvu.

Konzultácie sa uskutočnili v roku 2022 a zahŕňali:

- konzultáciu o výzve na predkladanie podkladov⁴,
- otvorenú verejnú konzultáciu⁵,

⁴ [Medzinárodná nákladná a osobná doprava – zvýšenie podielu železničnej dopravy \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/economy_finance/medzinarodna_nakladna_a_osobna_doprava_zvyssenie_podielu_zeleznickej_dopravy_europa.eu).

- dve stretnutia špecializovaných skupín sprostredkované externými dodávateľmi,
- zisťovania a rozhovory sprostredkované externými dodávateľmi,
- dve podujatia so zainteresovanými stranami: jedno s manažérmi infraštruktúry (usporiadané Komisiou prostredníctvom platformy PRIME⁶) a jedno so železničnými podnikmi (usporiadané Komisiou prostredníctvom platformy pre dialóg so železničnými podnikmi⁷).

Medzi zainteresované strany, ktoré sa zúčastnili na konzultáciách, patria manažéri železničnej infraštruktúry, železničné podniky (poskytujúce služby osobnej aj nákladnej dopravy), členovia výkonných a správnych rád koridorov železničnej nákladnej dopravy, prevádzkovatelia terminálov, zasielateľia, zástupcovia ministerstiev členských štátov pre železničnú dopravu, vnútroštátne železničné regulačné orgány, mimovládne organizácie, akademická obec a občania.

Výsledky konzultácií sa použili na posúdenie celkovej úrovne podpory iniciatívy a relevantnosti zistených problémov, ktoré sa majú riešiť legislatívnym návrhom, na posúdenie relevantnosti a úrovne podpory plánovaných politických opatrení a na poskytnutie dodatočných odborných príspevkov pre posúdenie hospodárskych, sociálnych a environmentálnych vplyvov opatrení.

Z odpovedí na výzvu na predkladanie podkladov a otvorenú verejnú konzultáciu vyplýva, že väčšina respondentov súhlasí so zistenými problémami, a zainteresované strany vyjadrili širokú podporu celej iniciatíve.

Celkovo zainteresované strany, ktoré sa zúčastnili na konzultáciách, takisto kladne posúdili navrhované opatrenia iniciatívy. Napríklad zainteresované strany, ktoré sa zúčastnili na konzultáciách, v prevažnej miere podporujú zavedenie flexibilnejších a spoľahlivejších postupov pridelovania kapacity v súlade s potrebami trhu (inšpirované projektom prepracovania cestovného poriadku pre Inteligentný manažment kapacity železničnej infraštruktúry, bežne nazývaným projekt TTR). Okrem toho podnecujú k zavedeniu opatrení na podporu vývoja a používania digitálnych nástrojov pre kapacitu železničnej infraštruktúry a riadenie dopravy.

Názory zainteresovaných strán na možnosti politiky, ktoré sa skúmali v posúdení vplyvu, však boli rozmanitejšie, pričom väčšina manažérov infraštruktúry uprednostňuje prístup možnosti politiky, v rámci ktorej sa ciele návrhu dosahujú prostredníctvom spolupráce medzi jednotlivými manažérmi infraštruktúry, kým množstvo železničných podnikov uprednostňuje prístup možnosti politiky, v rámci ktorej koordináciu riadenia kapacity a dopravy vykonáva ústredný subjekt.

• **Získavanie a využívanie expertízy**

Na podporu posúdenia vplyvu návrhu externý dodávateľ vypracoval štúdiu. Príprava štúdie sa začala v decembri 2021 a skončila sa vo februári 2023. Štúdia poskytla Komisii cenné

⁵ [Medzinárodná nákladná a osobná doprava – zvýšenie podielu železničnej dopravy \(europa.eu\)](https://europe.europa.eu/en/transport/rail/infrastructure).

⁶ Platforma na vysokej úrovni pre manažérov železničnej infraštruktúry v Európe (PRIME) na spoluprácu medzi manažérmi infraštruktúry a útvarmi Komisie.

⁷ Fórum železničných podnikov, ktorého súčasťou sú útvary Komisie a Železničná agentúra Európskej únie.

poznatky, najmä o spôsoboch, ako najlepšie navrhovať možnosti politiky a posudzovať ich predpokladané vplyvy a ako získavať názory priamo postihnutých zainteresovaných strán.

- **Posúdenie vplyvu**

Politické opatrenia návrhu vychádzajú z výsledkov posúdenia vplyvu. K správe o posúdení vplyvu⁸ vydal výbor pre kontrolu regulácie kladné stanovisko⁹. V rámci tohto stanoviska výbor vydal určité odporúčania týkajúce sa spôsobu predkladania tvrdení v správe o posúdení vplyvu. Tieto odporúčania boli zrealizované – príloha 1 správy o posúdení vplyvu obsahuje zhrnutie postupu ich realizácie.

V rámci posúdenia vplyvu sa zvažovali štyri možnosti politiky.

Možnosť politiky 1 predstavuje evolučný vývoj súčasného právneho rámca, pričom sa zachová koridorový prístup k cezhraničnej koordinácii riadenia kapacity a dopravy stanovený v nariadení o koridoroch železničnej nákladnej dopravy.

Naproti tomu sa v možnostiach politiky 2, 3 a 4 zaujíma „sieťový prístup“, v rámci ktorého rozsah opatrení týkajúcich sa riadenia kapacity a dopravy presahuje trate koridorov¹⁰, a zavádza sa komplexnejšia harmonizácia a modernizácia pravidiel a postupov riadenia kapacity a dopravy. Hlavný rozdiel medzi týmito možnosťami politiky spočíva v prísnosti a ambicióznosti požiadaviek a v úrovni centralizácie rozhodovacieho procesu.

Možnosť politiky 2 vychádza z dobrovoľnej spolupráce medzi manažérmi infraštruktúry so žiadnymi alebo s veľmi obmedzenými centralizovanými koordinačnými štruktúrami na úrovni EÚ.

Možnosť politiky 3 predstavuje rozšírenie možnosti politiky 2, z ktorej preberá väčšinu opatrení, pričom sa v rámci nej dodatočná zodpovednosť za harmonizáciu zveruje koordinačným orgánom na úrovni EÚ a v čo najväčšej miere sa využívajú existujúce subjekty.

V rámci možnosti politiky 4 sa rozširuje právomoc koordinačného orgánu zavedená možnosťou politiky 3 tým, že sa pridávajú prevádzkové a rozhodovacie úlohy, ako je právomoc prijímať konečné rozhodnutia v prípade nesúhlasu/nesúlady medzi manažérmi infraštruktúry, a vytvára sa funkcia európskeho riadenia dopravy na účely riadenia závažných incidentov (krízová jednotka).

V posúdení sa ako uprednostňovaná možnosť určila možnosť politiky 3, keďže najlepšie vyvažuje ciele, ktoré sa majú dosiahnuť, úroveň proporcionality zásahu, jeho náklady a prínosy a dôveryhodnosť posúdenia vplyvov.

Zavedením harmonizovaného a priamo uplatniteľného rámca riadenia železničnej infraštruktúry a železničnej dopravy legislatívny návrh prispeje k dosiahnutiu všeobecného cieľa vybaviť väčší objem dopravy v rámci železničnej siete v prospech cestujúcich aj zákazníkov služieb železničnej nákladnej dopravy. Očakáva sa, že v dôsledku dodatočnej kapacity, ktorá vyplýva z návrhu, sa zvýši objem železničnej dopravy (vyjadrený vo

⁸ SWD(2023) 443.

⁹ SEC(2023) 443.

¹⁰ Zachová sa však zameranie na najstrategickejšie trate, aby sa zabránilo nadmernej regulácii tratí s regionálnym významom a/alebo s nízkou hustotou dopravy.

vlakokilometroch) o 4 %, čo predstavuje takmer 250 miliónov vlakokilometrov dodatočnej kapacity. V peňažnom vyjadrení sa odhaduje, že táto dodatočná kapacita vytvorí pre železničné podniky hospodársku hodnotu 2 500 miliónov EUR. V prípade konečných spotrebiteľov dodatočná kapacita vyplývajúca z tohto legislatívneho návrhu bude pre cestujúcich znamenať prínos v podobe väčšieho množstva spojení a väčšej frekvencie obsluhy v prípade existujúcich spojení. Podobne v segmente nákladnej dopravy budú mať prepravcovia viac možností výberu. Návrhom sa takisto zefektívňuje proces pridelenia kapacity prostredníctvom zavedenia opatrení na zvýšenie stability pridelených vlakových trás, vytvorenia úspor nákladov pre železničné podniky vo výške približne 420 miliónov EUR a v podobnej výške pre manažérov infraštruktúry. Návrhom sa takisto zlepši cezhraničná koordinácia dočasných obmedzení kapacity, čím sa zvýši spoľahlivosť železničnej dopravy. Okrem toho sa očakáva, že rozličné opatrenia návrhu povedú k zlepšeniam v oblasti presnosti spojov, čo bude mať za následok odhadovaný hospodársky prínos pre železničné podniky vo výške 658 miliónov EUR. Vďaka väčšej spoľahlivosti a presnosti spojov budú služby železničnej nákladnej dopravy prítiahlivejšie pre zasielateľov, čo pomôže zvýšiť konkurencieschopnosť železničnej nákladnej dopravy voči cestnej doprave. Rovnako aj cestujúci budú mať prínos z menšieho počtu zrušení a väčšej presnosti spojov. Spoločne s predpokladaným zvýšením dostupných spojení tieto prínosy pomôžu zvýšiť konkurencieschopnosť železničnej dopravy voči leteckej doprave v segmente osobnej dopravy, a to najmä na cezhraničných trasách, na ktorých by sa zavedením harmonizovaného rámca riadenia kapacity a dopravy mala dosiahnuť významná pridaná hodnota. A napokon sa predpokladá, že návrh povedie aj k úsporám administratívnych nákladov pre vnútroštátne subjekty verejného sektora, a to vďaka zavedeniu harmonizovaného právneho rámca riadenia železničnej kapacity a dopravy, ako aj vďaka postupnému ukončeniu koridorov železničnej nákladnej dopravy. Tieto úspory podľa odhadov dosiahnu 2,6 milióna EUR, vyjadrené v súčasnej hodnote za obdobie 2025 – 2050.

Predpokladá sa, že legislatívny návrh bude mať pozitívny vplyv na zamestnanosť v železničnom sektore (odhadom v priemere približne 42 000 ďalších pracovných miest ročne v porovnaní so základným scenárom), a to vďaka zvýšeniu dostupnej kapacity infraštruktúry a súvisiacemu zvýšeniu objemu železničnej dopravy, ktoré sa majú opatreniami vytvoriť.

A napokon sa očakáva, že legislatívny návrh bude mať mierny, ale pozitívny vplyv na klímu a životné prostredie (podľa odhadov sa predpokladá, že uprednostňovaná možnosť povedie k zníženiu emisií CO₂ približne o 26 miliónov ton v období 2025 – 2050 v porovnaní so základným scenárom).

• **Regulačná vhodnosť a zjednodušenie**

Tento legislatívny návrh má významný aspekt regulačnej vhodnosti, keďže jeho účelom je zjednodušenie a aktualizácia pravidiel riadenia kapacity železničnej infraštruktúry s cieľom lepšie slúžiť potrebám jednotlivých segmentov železničného trhu, najmä cezhraničnej železničnej nákladnej doprave. Návrhom sa nahradí súčasný právny rámec riadenia kapacity železničnej infraštruktúry a dopravy stanovený v nariadení o koridoroch železničnej nákladnej dopravy a v častiach smernice 2012/34/EÚ jednotným a priamo uplatniteľným rámcom pre celú sieť v EÚ.

Očakáva sa, že uprednostňovaná možnosť politiky povedie k úsporám administratívnych nákladov subjektov verejného sektora vďaka vykonávaniu harmonizovaného právneho rámca riadenia železničnej kapacity a dopravy a vďaka zrušeniu koridorov železničnej nákladnej dopravy, a to v odhadovanej sume 2,6 milióna EUR v porovnaní so základným scenárom a vyjadrenej v súčasnej hodnote za obdobie 2025 – 2050. Iniciatíva povedie k zjednodušeniu

záležitostí pre žiadateľov o kapacitu zapojených do cezhraničnej železničnej dopravy, a to tým, že sa zvýši efektívnosť prideľovania kapacity. Jej prostredníctvom sa manažérom infraštruktúry takisto znížia administratívne náklady odhadom o sumu 8,2 milióna EUR v porovnaní so základným scenárom a vyjadrenú v súčasnej hodnote za obdobie 2025 – 2050.

- **Základné práva**

Návrh nemá žiaden vplyv na ochranu základných práv.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Uprednostňovaná možnosť bude mať vplyv na rozpočet Komisie.

Navrhované nariadenie o využívaní kapacity železničnej infraštruktúry v jednotnom európskom železničnom priestore sprevádzajú tri doplnkové koordinačné činnosti, pre ktoré Komisia zabezpečí spolufinancovanie.

Po prvé, spolufinancovanie EÚ sa bude poskytovať na podporu koordinácie manažérov infraštruktúry zo strany koordinátora siete. V legislatívnom návrhu sa takisto požaduje, aby jednotliví manažéri infraštruktúry spolufinancovali podporu na činnosti koordinátora siete.

Po druhé, Komisia poskytne spolufinancovanie na podporu vytvorenia sekretariátu pre spoluprácu vnútroštátnych regulačných orgánov, ktoré takisto musia poskytovať podporu sekretariátu prostredníctvom spolufinancovania.

Po tretie, legislatívny návrh zahŕňa vytvorenie nezávislej skupiny odborníkov na železničnú dopravu, ktorí budú radiť Európskej komisii, tzv. orgánu na preskúmanie výkonnosti, ktorého úlohou bude preskúmať výkonnosť služieb železničnej infraštruktúry a dopravy. Komisia poskytne finančné prostriedky na úhradu celkových nákladov členom orgánu na preskúmanie výkonnosti, ktorí sa na tejto úlohe zúčastňujú.

Ročne je na tieto tri koordinačné činnosti vyčlenený rozpočet vo výške 5,5 milióna EUR.

5. ĎALŠIE PRVKY

- **Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ**

Útvary Komisie budú monitorovať vykonávanie a účinnosť tohto návrhu prostredníctvom viacerých opatrení a ukazovateľov, ktorými sa bude merať pokrok pri dosahovaní operačných cieľov. Tieto ukazovatele a operačné ciele sa vypracujú na základe odporúčaní orgánu na preskúmanie výkonnosti. Údaje poskytne Európska sieť manažérov infraštruktúry, najmä operačný orgán, ktorý podporuje jej úsilie (koordinátor siete) a ktorý sa takisto zapojí do vymedzenia operačných cieľov.

Komisia takisto očakáva prijatie údajov a analýz týkajúcich sa vývoja na železničnom trhu a vykonávania od Európskej siete železničných regulačných orgánov.

Tieto ukazovatele výkonnosti sa vypracujú na účely monitorovania účinkov opatrení v návrhu. Predpokladá sa však, že sa v nich môžu odrážať aj určité synergie s inými návrhmi a politikami EÚ v oblasti dopravy, ako je napríklad návrh revízie nariadenia o TEN-T.

Návrh poskytne právny základ na vývoj podrobnejších pravidiel, postupov a vzorov, ktoré sa majú stanoviť v nelegislatívnych aktoch. Obdobie vykonávania sa preto musí vzťahovať aj na

nadobudnutie účinnosti nelegislatívnych aktov vyplývajúcich z návrhu. Komisia vykoná hodnotenie päť rokov od skončenia obdobia vykonávania s cieľom overiť, do akej miery boli dosiahnuté ciele iniciatívy.

- **Vysvetľujúce dokumenty (v prípade smerníc)**

Neuplatňuje sa.

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

Kapitola I obsahuje všeobecné ustanovenia. Opisuje sa v nej predmet úpravy navrhovaného nariadenia, ktorým je stanovenie pravidiel umožňujúcich riadenie kapacity železničnej infraštruktúry a železničnej dopravy spôsobom, ktorým sa optimalizuje využitie siete, a tým zvýšiť kvalitu služieb a vybaviť väčší objem dopravy. Uvádza sa v nej rozsah pôsobnosti navrhovaného nariadenia. Okrem toho sa v nej stanovujú všeobecné povinnosti manažérov železničnej infraštruktúry a zásady, ktorými sa musia riadiť pri plnení svojich úloh, a obsahuje vymedzenie pojmov, ktoré sú dôležité pre navrhované nariadenie.

V kapitole II sa stanovujú všeobecné pravidlá riadenia kapacity. V oddiele 1 o všeobecných zásadách sa stanovujú tri fázy procesu plánovania a pridelovania kapacity: strategické plánovanie kapacity (ktorým sa podrobnejšie zaoberá oddiel 2 kapitoly II), plánovanie a pridelovanie kapacity (oddiel 3) a prispôsobenie a zmena harmonogramu kapacity (oddiel 4). Kapitola obsahuje povinnosť manažérov infraštruktúry spoločne vypracovať európsky rámec pre riadenie kapacity. Osobitné ustanovenia sa týkajú riadenia nedostatočnej kapacity infraštruktúry a obmedzení kapacity vyplývajúcich z prác na infraštruktúre a jej znehodnotenia.

V kapitole III sa zavádzajú povinnosti týkajúce sa riadenia dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia a vyžaduje sa v nej, aby manažéri infraštruktúry spoločne vypracovali európsky rámec pre cezhraničnú koordináciu v týchto otázkach. Osobitnými ustanoveniami sa zabezpečí, aby počas krízy členské štáty mohli uplatňovať núdzové opatrenia týkajúce sa riadenia železničnej kapacity a dopravy.

V kapitole IV sa zavádza rámec pre preskúvanie výkonnosti. S cieľom zlepšiť výkonnosť služieb železničnej infraštruktúry v EÚ bola Európskej sieti manažérov infraštruktúry (ENIM) zverená úloha monitorovať jednotlivé aspekty výkonnosti a vypracúvať výročné verejné správy o výkonnosti. Novovytvorený orgán na preskúvanie výkonnosti bude poskytovať poradenstvo a odporúčania týkajúce sa otázok súvisiacich s výkonnosťou.

Kapitola V obsahuje ustanovenia o organizačnej štruktúre koordinácie medzi manažermi infraštruktúry. Posilní sa Európska sieť manažérov infraštruktúry zriadená podľa smernice 2012/34/EÚ a podporovať ju bude koordinátor siete a určené kontaktné miesta manažérov infraštruktúry. Kapitola takisto obsahuje pravidlá digitalizácie riadenia kapacity.

Kapitola VI obsahuje ustanovenia týkajúce sa regulačného dohľadu nad riadením kapacity a dopravy, čím sa rozširujú úlohy a povinnosti Európskej siete železničných regulačných orgánov (ENRRB), pokiaľ ide o záležitosti týkajúce sa EÚ a cezhraničné záležitosti. Európska sieť železničných regulačných orgánov bude mať na tento účel radu regulačných orgánov ako rozhodovací orgán a sekretariát, ktorý bude rade poskytovať podporu.

Kapitola VII obsahuje záverečné ustanovenia týkajúce sa delegovaných aktov a budúceho hodnotenia nariadenia. Kapitola obsahuje zmeny smernice 2012/34/EÚ a zrušuje sa ňou nariadenie o koridoroch železničnej nákladnej dopravy a konkrétne články smernice

2012/34/EÚ, ktoré sa nahrádzajú novým nariadením. Stanovujú sa v nej prechodné opatrenia na zabezpečenie bezproblémového prechodu na nový právny rámec.

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

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

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov²,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) V oznámení Komisie Európska zelená dohoda³ sa stanovuje cieľ klimatickej neutrality, ktorý má Únia dosiahnuť do roku 2050, ako aj jasný cieľ znížiť čisté emisie do roku 2030 aspoň o 55 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990. Vyzýva sa v ňom na zníženie emisií skleníkových plynov z dopravy o 90 % pri súčasnom úsilí o dosiahnutie nulového znečistenia⁴ s cieľom znížiť do roku 2030 vplyv emisií látok znečisťujúcich ovzdušie na zdravie o viac ako 55 % a podiel ľudí s chronickými poruchami spôsobenými hlukom z dopravy o 30 %. Emisie z dopravy predstavujú približne 25 % celkových emisií skleníkových plynov v EÚ a v posledných rokoch dochádza k ich zvyšovaniu. V Európskej zelenej dohode sa kladie silný dôraz na presun podstatnej časti 75 % vnútrozemskej cestnej nákladnej dopravy na železničnú a vnútrozemskú vodnú dopravu. Keďže železničná doprava je vo veľkej miere elektrifikovaná a energeticky účinná, väčšie využívanie jej služieb by malo prispieť k zníženiu emisií a spotreby energie.
- (2) V oznámení o stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu⁵ sa stanovujú míľniky, ktoré ukazujú cestu úijného dopravného systému k dosiahnutiu cieľov udržateľnej,

¹ Ú. v. EÚ C , , s. .

² Ú. v. EÚ C , , s. .

³ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Európskej rade, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov Európska zelená dohoda, COM(2019) 640 final z 11. decembra 2019.

⁴ Oznámenie Komisie „Cesta k zdravej planéte pre všetkých, Akčný plán EÚ: „Dosahovanie nulového znečisťovania ovzdušia, vody a pôdy“, COM(2021) 400 final z 12. mája 2021.

⁵ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti, COM(2020) 789 final z 9. decembra 2020.

inteligentnej a odolnej mobility. Uvádza sa v ňom, že železničná nákladná doprava by sa mala do roku 2030 zvýšiť o 50 % a do roku 2050 zdvojnásobiť; podiel vysokorýchlostnej železničnej dopravy by sa mal do roku 2030 zdvojnásobiť a do roku 2050 strojnásobiť, zatiaľ čo pravidelná hromadná doprava na vzdialenosť kratšiu ako 500 km v rámci Únie by mala byť do roku 2030 uhlíkovo neutrálna. Na dosiahnutie týchto cieľov sa železničná doprava musí stať atraktívnejšou z hľadiska cenovej dostupnosti, spoľahlivosti a služieb lepšie prispôbených potrebám cestujúcich a nákladným prepravcov.

- (3) V smernici Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ⁶ sa stanovujú pravidlá pre riadenie a prevádzku železničnej infraštruktúry, ako aj zásady a postupy týkajúce sa pridelovania kapacity železničnej infraštruktúry na vnútroštátnu a medzinárodnú železničnú dopravu.
- (4) V nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 913/2010⁷ sa stanovuje zriadenie koridorov železničnej nákladnej dopravy a miest jednotného kontaktu na uľahčenie predkladania žiadostí o kapacitu infraštruktúry pre služby medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy.
- (5) Kapacita železničnej infraštruktúry a riadenie dopravy sú zásadné pre dobré fungovanie železničného sektora. Prevádzkovanie služieb železničnej dopravy si vyžaduje starostlivé plánovanie a koordináciu, aby vlaky s veľmi odlišnými vlastnosťami, ako je rýchlosť a brzdná dráha, mohli bezpečne využívať tie isté trate. Optimálne riadenie kapacity vytvára viac príležitostí pre služby železničnej dopravy a zvyšuje ich spoľahlivosť. Toto nariadenie by malo manažérom infraštruktúry poskytnúť dostatočnú flexibilitu na účinné riadenie kapacity a zároveň zabezpečiť nediskriminačný prístup ku všetkým železničným podnikom, pokiaľ ide o ich prístup k sieti.
- (6) V smernici 2012/34/EÚ sa uznáva právo členských štátov neuplatňovať pravidlá pridelovania kapacity železničnej infraštruktúry na určité časti železničnej siete alebo na určité služby železničnej dopravy, pokiaľ by takéto vylúčenie z rozsahu pôsobnosti práva Únie nemalo vplyv na fungovanie jednotného európskeho železničného priestoru. Tieto vylúčenia by sa mali naďalej uplatňovať a členské štáty by si mali aj v súvislosti s týmto nariadením ponechať právo požiadať o takéto vylúčenia v budúcnosti.
- (7) Pravidlá a postupy riadenia kapacity železničnej infraštruktúry by mali lepšie odrážať potreby všetkých segmentov železničného trhu. Mali by zohľadňovať najmä potrebu dlhodobej stability dostupnej kapacity pre služby osobnej dopravy a krátkodobej flexibility nákladnej dopravy s cieľom reagovať na dopyt na trhu. Proces riadenia kapacity by preto už nemal mať ročné zameranie, ale mal by byť usporiadaný do troch po sebe nasledujúcich fáz: strategické plánovanie kapacít, plánovanie služieb železničnej dopravy a pridelovanie kapacity, prispôbenie a zmeny plánovania kapacity. Zavedenie lepšie vymedzených a štruktúrovaných fáz, ktoré v rámci riadenia kapacity umožňujú dlhodobé plánovanie a krátkodobé prispôbenie, by bolo prínosom najmä pre služby, ktoré sa ťažšie plánujú vopred alebo sú organizačne zložitejšie, ako sú napríklad nákladné vlaky a cezhraničné osobné vlaky.

⁶ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32).

⁷ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 913/2010 z 22. septembra 2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu (Ú. v. EÚ L 276, 20.10.2010, s. 22).

- (8) Čoraz väčšia časť železničnej siete Únie je buď úplne alebo takmer preťažená a nedokáže uspokojiť potreby všetkých žiadateľov o kapacitu železničnej infraštruktúry a podporiť ďalší rast objemu železničnej dopravy. Očakáva sa, že rozvoj a digitalizácia infraštruktúry v súlade s technickou špecifikáciou interoperability vypracovanou podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797, najmä Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS), povedie v strednodobom až dlhodobom horizonte k zvýšeniu dostupnej kapacity. Manažéri infraštruktúry však budú musieť stanoviť priority pre využívanie preťažených úsekov. Bez toho, aby boli dotknuté všeobecné zásady priority stanovené členskými štátmi v rámci pridelovania kapacity infraštruktúry, by manažéri infraštruktúry pri prijímaní rozhodnutí o prioritách mali používať transparentné a harmonizované metodiky na objasnenie toho, ako boli zohľadnené sociálne, hospodárske a environmentálne faktory a ako ovplyvňujú ich rozhodnutie.
- (9) Strategické plánovanie kapacity by malo zlepšiť využívanie železničnej infraštruktúry predvídaním dopytu po službách železničnej dopravy a zohľadnením plánovaného vývoja, obnovy a údržby infraštruktúry. Malo by zabezpečiť pridelovanie kapacity železničnej infraštruktúry tak, aby sa maximalizovala hodnota služieb železničnej dopravy pre spoločnosť. Manažéri infraštruktúry by mali zabezpečiť, aby strategické plánovanie poskytovalo čo najviac podrobností o dostupnej kapacite a aby bolo základom pre pridelovanie kapacity.
- (10) Na zabezpečenie toho, aby sa dostupná kapacita mohla pridelovať rôznym segmentom železničného trhu, najmä nákladnej a cezhraničnej železničnej doprave, by manažéri infraštruktúry mali mať možnosť vopred plánovať využívanie kapacity na preťažených alebo intenzívne využívaných úsekoch železničnej siete a v prípade potreby rozšíriť toto plánovanie na iné úseky siete. Pri takomto plánovaní kapacity vopred by sa mali zohľadniť rôzne metódy pridelovania kapacity a charakteristiky rôznych segmentov železničného trhu. Malo by umožniť lepšie využívanie železničnej infraštruktúry zoskupením vlakov s podobnými výkonnostnými charakteristikami vo fáze pridelovania kapacity.
- (11) Manažéri infraštruktúry by pri pridelovaní kapacity mali dodržiavať strategické plány ponuky kapacity a zároveň zabezpečiť, aby sa kapacita pridelovala spravodlivo a nediskriminačne, v súlade s dopytom na trhu. Niektoré žiadosti o kapacitu preto môžu byť zamietnuté a plán ponuky kapacity sa musí pravidelne aktualizovať tak, aby odrážal skutočný dopyt.
- (12) Rôzne segmenty železničného trhu majú rôzne schopnosti predvídať vlastné potreby kapacity železničnej infraštruktúry. Niektorí poskytovatelia služieb nákladnej dopravy nemusia byť schopní identifikovať svoje kapacitné potreby dostatočne včas na to, aby ich zahrnuli do cestovného poriadku, teda do ročného plánu pohybu vlakov a železničných koľajových vozidiel, a nemusia vyhovovať ani ročnému harmonogramu. Manažéri infraštruktúry by preto mali byť schopní ponúkať kapacitu dostatočnej kvality a kvantity aj pre služby železničnej dopravy, po ktorých nie je stabilný dopyt, sú organizované v relatívne krátkom čase, zahŕňajú viac ako jednu jazdu vlaku a môžu premávať opakovane počas obdobia, ktoré sa nemusí zhodovať s obdobím platnosti cestovného poriadku.
- (13) Žiadatelia o kapacitu železničnej infraštruktúry by mali mať možnosť každoročne plánovať kapacitu železničnej infraštruktúry a žiadať o jej pridelenie prostredníctvom cestovného poriadku. Žiadatelia by tiež mali mať možnosť požiadať o kapacitu železničnej infraštruktúry s väčším predstihom, aby mohli zaistiť viacročnú stabilitu

služieb železničnej dopravy prostredníctvom rámcových dohôd. Napokon by mali mať možnosť požiadať o kapacitu krátko pred prevádzkou, a to prostredníctvom *ad hoc* žiadostí o kapacitu pre jednotlivé vlaky alebo v rámci priebežného plánovania pre opakované vlakové služby.

- (14) Značnú časť železničnej nákladnej dopravy predstavuje diaľková doprava, ktorá si vyžaduje cezhraničnú koordináciu manažérov infraštruktúry. Politický cieľ zvýšenia železničnej dopravy závisí aj od nárastu cezhraničných služieb osobnej dopravy. Na uľahčenie a podporu rastúcej cezhraničnej dopravy v jednotnom európskom železničnom priestore treba zabezpečiť väčšiu konzistentnosť a harmonizáciu pravidiel a postupov riadenia kapacity železničnej infraštruktúry. Úloha európskej siete manažérov infraštruktúry by sa mala náležite posilniť, aby sa mohla poveriť vypracovaním usmernení pre harmonizované vykonávanie tohto nariadenia o postupoch a metodikách riadenia kapacity železničnej infraštruktúry a aktívnou koordináciou cezhraničnej kapacity a dopravy. Európska sieť manažérov infraštruktúry by mala predovšetkým vypracovať európsky rámec pre riadenie kapacity, európsky rámec pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia, ako aj európsky rámec pre preskúvanie výkonnosti.
- (15) Európske rámce vypracované európskou sieťou manažérov infraštruktúry by mali poskytovať usmernenia, ktoré by manažéri infraštruktúry mali dôsledne dodržiavať, pričom by zodpovedali za vlastné prevádzkové rozhodnutia. Manažéri infraštruktúry by mali odôvodniť každú odchýlku od rámcov vypracovaných Európskou sieťou manažérov infraštruktúry. Týmto prístupom sa má dosiahnuť rovnováha medzi potrebami koordinácie a uplatňovania harmonizovaných prístupov v jednotnom európskom železničnom priestore a potrebou prispôsobiť postupy a metodiky osobitným okolnostiam daných geografických oblastí. Komisia by mala po piatich rokoch uplatňovania tohto nariadenia posúdiť, či stav konvergenzie postupov a metodík a účinnosť koordinačného procesu medzi manažermi infraštruktúry, ako aj všeobecný pokrok smerom k vytvoreniu jednotného európskeho železničného priestoru vyžadujú zavedenie sekundárnych právnych predpisov, ktoré by nahradili prvky európskych rámcov vypracovaných Európskou sieťou manažérov infraštruktúry.
- (16) Pravidlá riadenia cezhraničnej železničnej dopravy by za normálnych podmienok a v prípade narušení mali podporovať bezproblémovú, odolnú a plynulú prevádzku služieb železničnej dopravy. Mali by zabezpečiť systém štruktúrovanej koordinácie medzi manažermi infraštruktúry a inými zainteresovanými stranami.
- (17) Prevádzka železničnej infraštruktúry si vyžaduje nielen úzku spoluprácu medzi manažermi infraštruktúry, ale aj silnú interakciu so železničnými podnikmi a inými zainteresovanými stranami priamo zapojenými do železničnej a multimodálnej dopravy a logistických operácií. Preto treba zabezpečiť štruktúrovanú koordináciu medzi manažermi infraštruktúry a inými zainteresovanými stranami.
- (18) Spoľahlivosť služieb železničnej dopravy je pre zákazníkov jedným z najcennejších aspektov. Spoľahlivosť cestovných poriadkov je tiež rozhodujúcim aspektom pre hladké fungovanie železničného systému, ktorý sa vyznačuje silnými interakciami medzi službami a sieťovými externalitami. Odchýlky od cestovného poriadku by sa preto mali obmedziť na minimum. Okrem toho by sa mal zaviesť systém primeraných stimulov na podporu plnenia záväzkov zo strany manažérov infraštruktúry, železničných podnikov a iných príslušných zainteresovaných strán. Tieto stimuly by mali byť hospodárskej aj nehospodárskej povahy.

- (19) Nepretržité monitorovanie kvality železničnej infraštruktúry a dopravných služieb je predpokladom zlepšovania výkonnosti týchto služieb. Preto treba vytvoriť transparentný a objektívny systém ukazovateľov, ktorý poskytne spätnú väzbu k aspektom výkonnosti relevantným pre rôzne subjekty zainteresované na prevádzke a pre koncových zákazníkov služieb železničnej dopravy. Hlavnou funkciou takéhoto systému by malo byť monitorovanie plnenia záväzkov subjektov zainteresovaných na prevádzke, ako aj priebežného vývoja výkonnosti pri zohľadnení rôznych okolností a charakteristík v odvetví železničnej dopravy. Pri zriadení takéhoto systému a analýze jeho výstupov by Komisia mala mať možnosť spoľahnúť sa na nezávislých expertov v podobe orgánu na preskúmanie výkonnosti. Tento orgán by mal byť schopný poskytnúť Komisii nezávislé poradenstvo vo všetkých oblastiach, ktoré ovplyvňujú výkonnosť služieb železničnej dopravy a riadenia infraštruktúry.
- (20) S cieľom zlepšiť výkonnosť služieb železničnej infraštruktúry v jednotnom európskom železničnom priestore by manažéri infraštruktúry v úzkej spolupráci s Komisiou, orgánom na preskúmanie výkonnosti a príslušnými zainteresovanými stranami mali vytvoriť a vykonávať spoločný rámec na preskúmanie výkonnosti. Týmto rámcom by sa malo zabezpečiť, aby všetci manažéri infraštruktúry EÚ používali spoločné zásady a metodiky na meranie výkonnosti prostredníctvom dohodnutých ukazovateľov. Rámec by mal umožniť identifikáciu nedostatkov výkonnosti železničnej siete EÚ. Mal by zaistiť, aby manažéri infraštruktúry stanovili výkonnostné ciele tak, aby zohľadňovali osobitosti siete, ktorú riadia, ale zároveň zabezpečiť súdržnosť pri určovaní najrelevantnejších nedostatkov výkonnosti. Rámec by mal manažérom infraštruktúry umožniť spoluprácu na úrovni EÚ pri určovaní opatrení na riešenie nedostatkov výkonnosti a sledovanie ich vplyvu. Manažéri infraštruktúry by mali tento rámec pravidelne preskúmať, aby splňal svoj účel, pričom by mali spolupracovať v rámci Európskej siete pre manažérov infraštruktúry a zohľadňovať stanovisko orgánu na preskúmanie výkonnosti a Komisie.
- (21) Európska sieť manažérov infraštruktúry zriadená smernicou 2012/34/EÚ by sa mala intenzívnejšie používať s cieľom zabezpečiť účinný rámec EÚ pre koordináciu manažérov železničnej infraštruktúry. Ten by mal zahŕňať mechanizmy rozhodovania, ktoré manažérom železničnej infraštruktúry EÚ umožnia účinne koordinovať strategické plánovanie kapacity železničnej infraštruktúry.
- (22) Železničné regulačné orgány by mali spolupracovať na úrovni Únie s cieľom zabezpečiť jednotné uplatňovanie regulačného rámca a jednotné zaobchádzanie so žiadateľmi v rámci jednotného európskeho železničného priestoru. Mali by tak robiť prostredníctvom Európskej siete železničných regulačných orgánov s cieľom vypracovať spoločné postupy pre prijímanie rozhodnutí v otázkach, na ktoré sú splnomocnené podľa tohto nariadenia. Európska sieť železničných regulačných orgánov by na tento účel mala vykonávať koordinačné úlohy a prijímať nezáväzné odporúčania a stanoviská, ktoré by nemali mať vplyv na právomoci železničných regulačných orgánov alebo manažérov infraštruktúry.
- (23) Efektívne riadenie železničnej kapacity a dopravy si vyžaduje výmenu údajov a informácií medzi manažérmi infraštruktúry, žiadateľmi a inými subjektmi zainteresovanými na prevádzke. Táto výmena môže byť výrazne účinnejšia a efektívnejšia, ak sa bude vykonávať s podporou interoperabilných digitálnych nástrojov a, ak je to možné, automatizácie. Špecifikácie interoperability by sa preto mali prednostne implementovať a ďalej rozvíjať s cieľom udržať krok s technologickým vývojom a novými procesmi uvedenými v tomto nariadení.

- (24) Manažéri infraštruktúry by mali zabezpečiť zosúladenie, najmä v súvislosti s digitalizáciou, s prácou spoločného podniku pre európske železnice zriadeného v hlave IV nariadenia Rady (EÚ) 2021/2085, pokiaľ ide o hlavný plán uvedený v článku 86 ods. 5 a systémový pilier uvedený v článku 85 ods. 2 písm. c), a prostredníctvom skupiny pre zavádzanie uvedenej v článku 97 nariadenie Rady (EÚ) 2021/2085.
- (25) Pre manažerov infraštruktúry a v oblasti regulačného dohľadu treba zaviesť mechanizmus na stanovenie kritérií, zásad a postupov týkajúcich sa riadenia kapacity, spolupráce medzi zainteresovanými stranami v oblasti železničnej dopravy a koordinácie na úrovni EÚ. Tento mechanizmus si vyžaduje, aby manažéri infraštruktúry a železničné regulačné orgány v spolupráci s príslušnými zainteresovanými stranami vypracovali a vykonávali európske rámce a usmernenia. Po vyhodnotení vypracovania a vykonávania európskych rámcov a v prípade, že sa dobrovoľným uplatňovaním odvetvových usmernení nedosiahne potrebná úroveň regulačnej súdržnosti, by Komisia mala mať prostriedky na prípadné riešenie takýchto regulačných nedostatkov vykonávacími alebo delegovanými aktmi.
- (26) S cieľom zabezpečiť hladký proces riadenia kapacity a dopravy pre medzinárodnú železničnú dopravu, minimalizovať zrušenia pridelenej kapacity a prerušenia železničnej prevádzky v dôsledku narušení železničnej siete a s cieľom zohľadniť vývoj postupov manažerov infraštruktúry a využívanie nových metód pridelovania kapacity a informačných a komunikačných technológií by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 zmluvy. Tieto právomoci by sa mali týkať výsledkov vyplývajúcich zo strategického plánovania kapacity infraštruktúry; harmonogramu strategického plánovania kapacity a postupu pridelovania kapacity; lehôt na zmeny pridelenej kapacity a budovanie alternatívnych riešení pre žiadateľov; harmonogramu koordinácie, konzultácií a uverejňovania obmedzení kapacity vyplývajúcich z prác na infraštruktúre; vymedzenia intenzívne využívanej a preťaženej infraštruktúry a postupov a metód výpočtu miery využitia kapacity; kritérií na identifikáciu a vyhlásenie narušení siete; informácií, ktoré sa majú poskytnúť subjektom zainteresovaným na prevádzke a oblasti, v ktorých by manažéri infraštruktúry mali konať koordinovane, ako aj osobitných podmienok takejto koordinácie. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva⁸. Predovšetkým, v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov, by sa všetky dokumenty mali doručovať Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako expertom z členských štátov, a experti Európskeho parlamentu a Rady majú systematický prístup na zasadnutia skupín expertov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.
- (27) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by sa na Komisiu mali preniesť vykonávacie právomoci na zavedenie technických a prevádzkových požiadaviek, aby sa uľahčilo hladké fungovanie jednotného európskeho železničného priestoru, pokiaľ ide o jednotné kritériá pre požiadavky stanovené manažermi infraštruktúry vo vzťahu k žiadateľom; spoločné postupy, kritériá a metodiky riadenia nedostatočnej kapacity, plánovania pre prípad nepredvídaných udalostí a pridelovania kapacity po období, na ktoré sa vzťahuje cestovný poriadok; spoločný prístup k náhradám vyplácaným za zmeny pridelenej

⁸ Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

kapacity; spoločné kritériá a postupy zmeny harmonogramu; vymedzenie technických prvkov systému monitorovania výkonnosti železničných služieb a služieb súvisiacich so železničnou dopravou vrátane metodík a požiadaviek na údaje a ich preskúmanie. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011⁹.

- (28) Pravidlá pridelovania kapacity stanovené v smernici 2012/34/EÚ sa nahrádzajú pravidlami stanovenými v tomto nariadení. Preto by sa v tomto nariadení mali vymedziť pravidlá spolupráce medzi manažermi infraštruktúry, pravidlá spolupráce medzi železničnými regulačnými orgánmi, požiadavky na prvky podmienok používania siete s opisom charakteru železničnej infraštruktúry, ktorá je k dispozícii železničným podnikom, podmienky prístupu k nej a zásady a kritériá pridelovania kapacity. Na pravidlá spolupráce a koordinácie, ako aj prvky podmienok používania siete, ktoré nesúvisia s riadením kapacity, by sa mala naďalej vzťahovať smernica 2012/34/EÚ.
- (29) V hodnotení *ex-post* nariadenia (EÚ) č. 913/2010¹⁰ sa konštatovalo, že vplyv nariadenia bol príliš obmedzený na to, aby prispel k prechodu z cestnej na železničnú dopravu. Navyše spolupráca medzi členskými štátmi a manažermi infraštruktúry pri riadení železničnej infraštruktúry bola z cezhraničného hľadiska stále neúčinná. Z hodnotenia takisto vyplynulo, že riadenie kapacity na koridoroch železničnej nákladnej dopravy oddelene od zvyšnej časti siete nie je efektívne. Na prevádzku kapacity železničnej siete by sa mal uplatňovať jednotný regulačný rámec, aby sa konsolidovali súvisiace ustanovenia smernice 2012/34/EÚ a nariadenia (EÚ) č. 913/2010. Nariadenie (EÚ) č. 913/2010 a ustanovenia smernice 2012/34/EÚ o pridelovaní kapacity by sa preto mali zrušiť a nahradiť týmto nariadením.
- (30) Vypracovanie cestovného poriadku si vyžaduje, aby sa prípravné činnosti uskutočnili v rokoch pred nadobudnutím platnosti daného cestovného poriadku. Prechod z regulačného rámca stanoveného smernicou 2013/34/EÚ a nariadením (EÚ) č. 913/2010 na regulačný rámec stanovený týmto nariadením preto znamená, že prípravy na cestovné poriadky podľa nového rámca by sa mali začať súbežne s uplatňovaním pravidiel súčasného rámca. V prechodnej fáze sa preto musí uplatňovať dvojité režim, pričom potrebné prípravné úkony pre daný cestovný poriadok by mali byť v súlade so zodpovedajúcim právnym rámcom. Rámcové dohody uzavreté podľa súčasného rámca by sa mali uplatňovať aj počas prechodného obdobia v rámci nového režimu.
- (31) Podľa nového rámca by sa prípravné úkony pre cestovný poriadok mali začať uverejnením kapacitnej stratégie päť rokov pred nadobudnutím platnosti daného cestovného poriadku. V záujme skorého uplatňovania nového regulačného rámca a vzhľadom na prípravné práce, ktoré sa v odvetví už vykonali, by sa harmonogram činností vedúcich k vytvoreniu prvých dvoch cestovných poriadkov mohol skrátiť na 38 mesiacov, a to skrátením fázy kapacitnej stratégie. Prvý cestovný poriadok, na ktorý sa vzťahuje nový regulačný rámec, by preto mal byť cestovný poriadok, ktorý platí od [9. decembra 2029]. Všetky zainteresované strany by mali bezodkladne začať potrebné prípravy s cieľom dosiahnuť súlad s novým rámcom,

⁹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

¹⁰ SWD(2021) 134 final z 2. júna 2021.

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA I VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 1

Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

1. V tomto nariadení sa stanovujú zásady, pravidlá a postupy uplatniteľné na riadenie kapacity železničnej infraštruktúry a koordináciu so servisnými zariadeniami, riadenie dopravy, krízové riadenie a riadenie výkonnosti, pokiaľ ide o vnútroštátnu a medzinárodnú železničnú dopravu. Stanovujú sa v ňom aj pravidlá týkajúce sa európskej siete pre koordináciu medzi manažérmi infraštruktúry a inými príslušnými zainteresovanými stranami a dohľadu nad kapacitou a riadením dopravy.
2. Toto nariadenie sa vzťahuje na využívanie železničnej infraštruktúry na vnútroštátnu a medzinárodnú železničnú dopravu v zmysle článku 1 ods. 2 smernice 2012/34/EÚ vrátane servisných zariadení vymedzených v článku 3 ods. 11 danej smernice.
3. Kapitoly II až V tohto nariadenia sa nevzťahujú na železničnú infraštruktúru alebo železničné služby, ktoré sú vylúčené z uplatňovania kapitoly IV smernice 2012/34/EÚ v súlade s článkom 2 ods. 3, 3a, 4, 8, 8a a 10 uvedenej smernice počas obdobia platnosti príslušných vylúčení.
4. Toto nariadenie sa neuplatňuje na Cyprus a na Maltu, kým na ich území nebude zriadený žiadny železničný systém.

Článok 2

Všeobecné povinnosti a zásady

1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 7c smernice 2012/34/EÚ, manažéri infraštruktúry sú zodpovední za riadenie kapacity železničnej infraštruktúry a riadenie železničnej dopravy.
Odkazy na manažéra infraštruktúry vo všetkých ustanoveniach týkajúcich sa pridelovania kapacity železničnej infraštruktúry v tomto nariadení sa považujú za odkazy na pridelovací orgán uvedený v článku 7a ods. 3 smernice 2012/34/EÚ.
2. S cieľom uľahčiť zabezpečenie efektívnej a účinnej kapacity železničnej infraštruktúry a riadenia dopravy v rámci Únie manažéri infraštruktúry spolupracujú v rámci Európskej siete manažérov infraštruktúry (European Network of Infrastructure Managers, ďalej len „ENIM“) uvedenej v článku 7f smernice 2012/34/EÚ a v súlade s ustanoveniami tohto nariadenia o spolupráci.
3. Manažéri infraštruktúry pri plnení svojich povinností v súlade s odsekmi 1 a 2:
 - a) optimálne a účinne využívajú dostupnú kapacitu infraštruktúry, ako sa vyžaduje v článku 26 smernice 2012/34/EÚ;
 - b) maximalizujú hodnotu služieb železničnej dopravy pre spoločnosť, ktoré umožňuje železničná infraštruktúra, zo sociálneho, ekonomického a environmentálneho hľadiska;

- c) zabezpečujú nediskriminačné riadenie kapacity infraštruktúry a transparentný prístup k nej, a to aj počas prác, s cieľom podporiť spravodlivú hospodársku súťaž;
- d) umožňujú plynulú železničnú dopravu na viac ako jednej sieti;
- e) zabezpečujú transparentnosť o stave a dostupnosti kapacity železničnej infraštruktúry;
- f) kontrolujú a zlepšujú výkonnosť železničnej infraštruktúry a dopravných služieb v úzkej spolupráci s prevádzkovateľmi zo železničného sektora;
- g) prispievajú k realizácii a rozvoju jednotného európskeho železničného priestoru.

Článok 3

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

1. Manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby sa funkcie riadenia dopravy a kapacity vrátane plánovania údržby vykonávali transparentným a nediskriminačným spôsobom a aby osoby zodpovedné za prijímanie rozhodnutí o týchto funkciách neboli ovplyvnené konfliktom záujmov.
2. Pokiaľ ide o riadenie dopravy, manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby železničné podniky mali v prípade narušení, ktoré sa ich týkajú, úplný a včasný prístup k relevantným informáciám. Ak manažér infraštruktúry poskytuje ďalší prístup k procesu riadenia dopravy, urobí tak pre dotknuté železničné podniky transparentným a nediskriminačným spôsobom.
3. Pokiaľ ide o riadenie kapacity a dlhodobé plánovanie veľkej údržby, obnovy a modernizácie železničnej infraštruktúry, manažér infraštruktúry sa radí so žiadateľmi, v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 19 smernice 2012/34/EÚ, v súlade s týmto nariadením a v čo najväčšej možnej miere zohľadňuje vyjadrené obavy.

Článok 4

Vymedzenie pojmov

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

Uplatňuje sa aj toto vymedzenie pojmov:

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

2. „interoperabilita“ je interoperabilita v zmysle článku 2 bodu 2 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797¹¹;
3. „subjekt zainteresovaný na prevádzke“ je žiadateľ, železničný podnik, manažér infraštruktúry, prevádzkovateľ železničného servisného zariadenia, poskytovateľ služieb súvisiacich so železničnou dopravou a akýkoľvek iný subjekt priamo zapojený do prevádzky služby železničnej dopravy;
4. „európsky koordinátor“ je koordinátor uvedený v článku 51 nariadenia [... nové nariadenie o TEN-T];
5. „rámcová dohoda“ je právne záväzná všeobecná dohoda podľa verejného alebo súkromného práva stanovujúca práva a povinnosti žiadateľa a manažéra infraštruktúry týkajúce sa pridelovanej kapacity železničnej infraštruktúry a vybraných poplatkov na obdobie dlhšie, než je jedno obdobie, na ktoré platí cestovný poriadok;
6. „súbežné pridelovanie kapacity“ je postup, v rámci ktorého manažéri infraštruktúry pridelujú kapacitu železničnej infraštruktúry v reakcii na súbor žiadostí o kapacitu prijatých pred stanoveným koncovým dátumom a prostredníctvom koordinácie týchto žiadostí s cieľom zaistiť čo najlepšie využitie infraštruktúry a čo najužšie zosúladenie so žiadosťami;
7. „kto prv príde, ten prv berie“ je zásada pridelovania kapacity železničnej infraštruktúry, podľa ktorej sa priorita v procese pridelovania určuje podľa chronologického poradia žiadostí o kapacitu;
8. „vlaková trasa“ je kapacita infraštruktúry potrebná na jazdu vlaku medzi dvoma miestami počas daného obdobia, ktorá je opísaná ako presná trasa s časovým harmonogramom daného vlaku vrátane východiskového a cieľového miesta, času a dňa príchodu a odchodu vrátane akéhokoľvek miesta zastavenia a súvisiacich časov odchodu;
9. „špecifikácia kapacity“ je právo na kapacitu, ktoré špecifikuje obchodné a prevádzkové charakteristiky kapacity infraštruktúry relevantné pre dotknutého žiadateľa a ktoré manažérovi infraštruktúry poskytuje dostatok informácií na prípravu konkrétnych vlakových trás, ktoré zohľadňujú tieto charakteristiky;
10. „viacsiet'ová železničná doprava“ je nákladná alebo osobná, vnútroštátna alebo medzinárodná, železničná doprava, ktorá sa prevádzkuje na dvoch alebo viacerých sieťach spravovaných rôznymi manažermi infraštruktúry. Vlak môže byť spojený a/alebo rozdelený a rôzne časti môžu mať rôznu východiskovú stanicu a stanicu určenia za predpokladu, že všetky vozne alebo súpravy prekročia hranice aspoň jednej siete prevádzkovej iným manažérom infraštruktúry;
11. „právo na viacsiet'ovú kapacitu“ je súbor práv na kapacitu, ktorý umožňuje poskytovanie viacsiet'ovej železničnej dopravy;
12. „rozdelenie kapacity infraštruktúry“ je pridelenie podielov celkovej dostupnej kapacity prvku infraštruktúry rôznym druhom služieb železničnej dopravy a obmedzeniam kapacity vyplývajúcim z prác na infraštruktúre;

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

13. „cestovný poriadok“ sú priebežne aktualizované údaje určujúce všetky plánované pohyby vlakov a koľajových vozidiel, ktoré sa uskutočnia v príslušnej infraštruktúre, ako sa uvádza v pridelených právach na kapacitu, počas obdobia platnosti cestovného poriadku;
14. „obdobie platnosti cestovného poriadku“, je časové obdobie, počas ktorého platí daný cestovný poriadok;
15. „práce na infraštruktúre“ sú zásahy na železničnej infraštruktúre na účely rozvoja, údržby, obnovy a modernizácie železničnej infraštruktúry, ako sa vymedzujú v článku 3 bodoch 2a, 2c, 2d a 2e smernice 2012/34/EÚ.
16. „regulačný orgán“ je regulačný orgán uvedený v článku 55 smernice 2012/34/EÚ;
17. „incident“ je akákoľvek udalosť alebo séria udalostí rovnakého pôvodu, ktoré spôsobujú narušenie železničnej dopravy.

KAPITOLA II

RIADENIE KAPACITY INFRAŠTRUKTÚRY

ODDIEL 1

Všeobecné zásady riadenia kapacity infraštruktúry

Článok 5

Riadenie kapacity

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

Článok 6

Európsky rámec pre riadenie kapacity

1. Manažéri infraštruktúry sa usilujú dodržiavať spoločné zásady a postupy týkajúce sa riadenia kapacity železničnej infraštruktúry. Sieť ENIM na tento účel vypracuje a prijme „európsky rámec pre riadenie kapacity“ v súlade s ustanoveniami kapitoly II do [12 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].

2. V európskom rámci pre riadenie kapacity sa vymedzia spoločné zásady a postupy riadenia kapacity železničnej infraštruktúry a koordinácie medzi manažérmi infraštruktúry, železničnými podnikmi a inými žiadateľmi, prevádzkovateľmi železničných servisných zariadení a inými subjektmi zainteresovanými na prevádzke.
3. Európsky rámec pre riadenie kapacity zahŕňa aspoň prvky uvedené v prílohe III a v prípade potreby sa aktualizuje s cieľom zohľadniť skúsenosti manažérov infraštruktúry, železničných podnikov a iných žiadateľov a na základe činností siete ENIM.
4. Manažéri infraštruktúry pri vypracúvaní podmienok používania siete uvedených v článku 27 smernice 2012/34/EÚ v čo najväčšej miere zohľadnia európsky rámec pre riadenie kapacity, a to najmä obsah uvedený v prílohe IV k tomuto nariadeniu. V podmienkach používania siete vysvetlia dôvod akejkoľvek odchýlky od spoločných zásad a postupov stanovených v európskom rámci pre riadenie kapacity.

Článok 7

Žiadatelia

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

Článok 8

Riadenie nedostatočnej kapacity infraštruktúry

1. Manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby sa nedostatočná kapacita infraštruktúry vo všetkých fázach procesu riadenia kapacity uvedeného v článku 5 riadila v súlade so zásadami stanovenými v článku 26 smernice 2012/34/EÚ a v článku 2 tohto nariadenia.
2. Manažéri infraštruktúry pri prijímaní rozhodnutí o nedostatočnej kapacite zohľadnia strategické usmernenia o využívaní kapacity infraštruktúry, ktoré poskytnú členské štáty v súlade s článkom 11 ods. 3.

Bez toho, aby boli dotknuté pravidlá štátnej pomoci, môžu členské štáty v prípade potreby poskytnúť manažérovi infraštruktúry kompenzáciu zodpovedajúcu stratám príjmu súvisiacim výlučne s potrebou dodržiavať strategické usmernenia týkajúce sa využívania kapacity železničnej infraštruktúry.

3. Manažéri infraštruktúry plánujú a pridelujú nedostatočnú kapacitu v čo najväčšej možnej miere prostredníctvom mechanizmu konsenzuálneho riešenia konfliktov uvedeného v článku 36, do ktorého sú zapojení dotknutí žiadatelia a ktorého výsledkom sú konsenzuálne riešenia konfliktných kapacitných potrieb a žiadostí.
4. Ak výsledkom mechanizmu uvedeného v odseku 3 nie je uspokojivé riešenie konfliktných kapacitných potrieb a žiadostí, manažéri infraštruktúry pri riadení nedostatočnej kapacity alebo riešení konfliktov dodržiavajú objektívne, transparentné a nediskriminačné postupy.

Uvedenými postupmi sa posúdia alternatívne možnosti využívania kapacity infraštruktúry na základe týchto sociálno-ekonomických a environmentálnych kritérií, v závislosti od dostupnosti údajov:

 - a) prevádzkové náklady prevádzkovateľov služieb železničnej dopravy a výsledný vplyv na ceny pre zákazníkov služieb železničnej dopravy;
 - b) náklady pre zákazníkov služieb železničnej dopravy súvisiace s vynaloženým časom;
 - c) prepojenie a dostupnosť služieb železničnej dopravy pre ľudí a regióny;
 - d) emisie skleníkových plynov, miestne látky znečisťujúce ovzdušie, hluk a iné externé náklady na služby železničnej dopravy a ich pravdepodobné alternatívy;
 - e) vplyvy služieb železničnej dopravy a ich pravdepodobných alternatív na bezpečnosť a verejné zdravie.
5. Sieť ENIM vypracuje a prijme postupy uvedené v odseku 4 a zahrnie ich do rámca EÚ pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6. Postupy musia zahŕňať tieto kroky:
 - a) návrh alternatívnych scenárov na rozdelenie kapacity dostupnej pre rôzne druhy služieb železničnej dopravy, podľa možnosti aj so zabezpečením alternatívnej kapacity na iných trasách alebo alternatívneho časového harmonogramu s porovnateľnými charakteristikami;
 - b) hodnotenie a zoradenie scenárov na základe objektívnych a transparentných metodík pri zohľadnení sociálno-ekonomických a environmentálnych kritérií stanovených v odseku 4;
 - c) výber najvyššie umiestneného scenára na základe hodnotenia uvedeného v písmene b) a náležitá zmena vymedzenia modelu kapacity a plánu ponuky kapacity.
6. Sieť ENIM vypracuje metodiky uvedené v odseku 5 písm. b). Parametre týchto metodík musia umožňovať zohľadnenie miestnych alebo vnútroštátnych okolností na základe akceptovaných prístupov a empirických dôkazov. Sieť ENIM zahrnie tieto metodiky do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6.
7. Komisia po zohľadnení skúseností s prípravou a vykonávaním rámca uvedeného v odseku 6 môže prijať vykonávacie akty, v ktorých stanoví osobitné postupy, kritériá a metodiky, ktoré sa majú uplatňovať na riadenie nedostatočnej kapacity. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 72 ods. 3.

Článok 9

Informácie o kapacite infraštruktúry

1. Manažéri infraštruktúry poskytujú zainteresovaným stranám, najmä žiadateľom, potenciálnym žiadateľom a regulačným orgánom, presné a aktuálne informácie o dostupnosti kapacity infraštruktúry počas celého procesu riadenia kapacity, a to aj počas fázy strategického plánovania uvedenej v oddiele 2, počas procesov plánovania a pridelovania stanovených v oddiele 3 a vždy, keď dôjde k zmenám pridelenej kapacity, ako sa uvádza v oddiele 4.

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

2. Manažéri infraštruktúry zverejňujú informácie uvedené v odseku 1 v súlade s článkom 62 ods. 5 a prispievajú k vypracovaniu príslušných špecifikácií v súlade s článkom 62 ods. 3.
3. Manažéri infraštruktúry poskytujú na požiadanie žiadateľov informácie uvedené v odseku 1, a to na základe konkrétnych špecifikácií obchodných a prevádzkových potrieb („posúdenie uskutočniteľnosti“). V prípade cezhraničných služieb manažéri infraštruktúry prijímajú takéto žiadosti a odpovedajú na ne na jednom mieste a v rámci jednej operácie alebo cez jedno rozhranie.

Článok 10

Obmedzenia kapacity vyplývajúce z prác na infraštruktúre a jej znehodnotenia

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

2. Manažér infraštruktúry pri plánovaní prác na infraštruktúre koná v súlade s článkom 2 ods. 3 a článkom 3.

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

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

V prípade obmedzení kapacity s významným vplyvom na kapacitu dostupnú žiadateľom môžu žiadatelia požiadať manažéra infraštruktúry, aby zabezpečil alternatívne plánovanie obmedzenia kapacity s cieľom určiť a vybrať možnosť, ktorá vyváženým spôsobom zohľadňuje vplyvy na žiadateľov a manažerov infraštruktúry.

Manažér infraštruktúry poskytne týmto žiadateľom orientačný plán alternatívnej kapacity dostupnej počas obmedzenia kapacity.

Orientačný plán musí zahŕňať dotknutú trať aj alternatívne trate a zohľadní sa v modeli kapacity uvedenom v článku 17 a v pláne ponuky kapacity uvedenom v článku 18.

5. Manažéri infraštruktúry zohľadňujú a zmierňujú vplyv prác na infraštruktúre na cezhraničnú dopravu. Manažéri infraštruktúry koordinujú v súlade s článkom 53 všetky práce na infraštruktúre na tratiach uvedených v článku 53 ods. 3 a akékoľvek iné práce na infraštruktúre s významným cezhraničným vplyvom.

Koordinácia sa zameriava najmä na optimalizáciu harmonogramu prác na infraštruktúre a zabezpečenie alternatívnej kapacity na dotknutej trati a na alternatívnych tratiach, pri zohľadnení prevádzkových a obchodných potrieb žiadateľov.

6. Zníženie kapacity alebo výkonnosti infraštruktúry pod jej projektované hodnoty, ktoré vyplýva zo znehodnotenia aktív, ako je zníženie povolenej rýchlosti alebo zaťaženia nápravy, sa bude takisto považovať za obmedzenie kapacity. Na takéto obmedzenia sa vzťahujú informačné povinnosti stanovené v článku 9.
7. Manažéri infraštruktúry čo najskôr uverejnia informácie o plánovaných dočasných obmedzeniach kapacity, ich vplyve na kapacitu dostupnú na komerčné účely a na alternatívnu kapacitu, a konzultujú ich so žiadateľmi.
8. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 71 na zmenu oddielu 3 prílohy I s cieľom znížiť vplyv obmedzení kapacity vyplývajúcich z prác na infraštruktúre na železničnú dopravu, pri zohľadnení plánovacích, prevádzkových, technických a obchodných aspektov dotknutých zainteresovaných strán.

ODDIEL 2

STRATEGICKÉ PLÁNOVANIE KAPACITY

Článok 11

Strategické plánovanie kapacity

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

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

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

Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 71 na zmenu oddielov 1 a 2 prílohy I s cieľom zabezpečiť účinný proces strategického plánovania a zohľadniť prevádzkové obavy manažérov infraštruktúry a žiadateľov, pričom sa

zohľadnia skúsenosti siete ENIM, manažérov infraštruktúry, žiadateľov a iných subjektov zainteresovaných na prevádzke, regulačných orgánov a ENRRB pri vykonávaní tohto oddielu.

3. V súlade so zásadou nezávislosti riadenia stanovenou v článku 4 smernice 2012/34/EÚ môžu členské štáty manažérovi infraštruktúry poskytnúť strategické usmernenia založené na orientačných stratégiách rozvoja železničnej infraštruktúry uvedených v článku 8 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ. Usmernenia môžu zahŕňať/obsahovať najmä:
- a) všeobecné ciele vnútroštátnej železničnej politiky týkajúce sa strategického plánovania kapacity v rámci rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia;
 - b) výhľad rozvoja železničnej infraštruktúry s prihliadnutím na príslušné plány a stratégie na vnútroštátnej alebo regionálnej úrovni a pracovné plány európskych dopravných koridorov uvedené v článku 53 [nového nariadenia o TEN-T];
 - c) všeobecné požiadavky a usmernenia týkajúce sa využívania kapacity železničnej infraštruktúry, ktoré manažér infraštruktúry zohľadňuje pri strategickom plánovaní kapacity, najmä vo vzťahu k intenzívne využívanej a preťaženej infraštruktúre uvedenej v článku 21;
 - d) výhľad plánovaného rozvoja služieb železničnej dopravy prevádzkovaných v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, v ktorom sa podľa potreby zohľadnia názory zúčastnených regionálnych alebo miestnych orgánov.

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

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

Článok 12

Všeobecné požiadavky na strategické riadenie kapacity

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

V prípade potreby môže ENIM na základe skúseností získaných pri vykonávaní tohto nariadenia vymedziť podrobnejší zoznam, v ktorom sa ďalej rozlišuje medzi druhmi služieb železničnej dopravy. V záujme podpory cezhraničnej konzistentnosti procesu

strategického plánovania sa do európskeho rámca pre riadenie kapacít uvedeného v článku 6 začlení harmonizovaný zoznam.

3. Manažéri infraštruktúry v strategickom plánovaní kapacity, najmä v modeli kapacity uvedenom v článku 17 a v pláne ponuky kapacity uvedenom v článku 18, uvedú vopred plánovanú kapacitu vhodnú na zabezpečenie viacsieťových dopravných služieb.
4. V strategickom plánovaní kapacity sa zohľadňuje aj:
 - a) sledovaná štruktúra a vývoj dopytu po kapacite infraštruktúry identifikované prostredníctvom pridelovania kapacity v predchádzajúcich obdobiach platnosti cestovného poriadku a prostredníctvom monitorovania trhu uvedeného v článku 15 smernice 2012/34/EÚ;
 - b) očakávaný vývoj dopravných potrieb a výsledného dopytu po službách železničnej dopravy a kapacity infraštruktúry, ako sa uvádza v analýze uvedenej v článku 15 tohto nariadenia;
 - c) vstupy z konzultácií so súčasnými a potenciálnymi žiadateľmi v súlade s článkom 13;
 - d) očakávaný alebo plánovaný rozvoj kapacity infraštruktúry, najmä ako sa uvádza v orientačnej stratégii rozvoja železničnej infraštruktúry uvedenej v článku 8 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ a podnikateľskom pláne manažéra infraštruktúry uvedenom v článku 8 ods. 3 smernice 2012/34/EÚ;
 - e) plánované práce na infraštruktúre, ktoré pravdepodobne ovplyvnia sieť;
 - f) charakteristika rôznych trhov železničnej dopravy, najmä pokiaľ ide o:
 - i) rýchlosť;
 - ii) frekvenciu;
 - iii) toleranciu odchýlok od pridelenej vlakovej trasy;
 - iv) možnosť presmerovania, zmeny cestovného poriadku alebo nahradenia služieb inými druhmi dopravy v prípade narušenia siete;
 - v) výkyvy dopytu po železničnej doprave a následnú potrebu plánovania služieb železničnej dopravy v inom časovom horizonte.
5. Strategické plánovanie kapacity odráža kapacitu pridelenú prostredníctvom rámcových dohôd a priebežného plánovania.
6. Strategické plánovanie kapacity sa musí vzťahovať na trate základnej siete TEN-T a rozšírenej základnej siete uvedené v článku 6 a prílohe I k [novému nariadeniu o TEN-T]. Manažéri infraštruktúry môžu zahrnúť iné trate a uzly siete, ktorú spravujú.

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

Tieto uzly a úseky sa uvedú v registri infraštruktúry uvedenom v článku 49 smernice (EÚ) 2016/797.
7. Strategické plánovanie kapacity sa musí vzťahovať na obdobie najmenej nasledujúcich päť rokov. Manažéri infraštruktúry môžu toto obdobie predĺžiť na viac ako päť rokov, najmä v záujme podpory rozvoja infraštruktúry v rámci orientačnej

stratégie rozvoja železničnej infraštruktúry uvedenej v článku 8 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ.

8. Manažéri infraštruktúry pravidelne preskúmajú a aktualizujú výsledky strategického plánovania kapacity, pričom zohľadňujú najmä:
 - a) rozvoj železničnej infraštruktúry;
 - b) zmeny v trhovom dopyte po kapacite infraštruktúry;
 - c) výsledky postupov prideľovania uvedených v oddieloch 3 a 4 v predchádzajúcich obdobiach platnosti cestovného poriadku vrátane stupňa využitia kapacity infraštruktúry žiadateľmi;
 - d) poznatky z riadenia dopravy vykonávaného v súlade s kapitolou III;
 - e) výsledky riadenia narušení a krízového riadenia vykonávaných v súlade s kapitolou III;
 - f) výsledky preskúmania výkonnosti v súlade s kapitolou IV.
9. Sieť ENIM vypracuje usmernenia, v ktorých sa stanovia spoločné zásady, postupy a metodiky strategického plánovania kapacity. Tieto usmernenia zahrnie do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6 tohto nariadenia. Usmernenia by mali obsahovať aspoň prvky uvedené v prílohe III k tomuto nariadeniu. Manažéri infraštruktúry v čo najväčšej miere zohľadnia tieto usmernenia v podmienkach používania siete uvedených v článku 27 smernice 2012/34/EÚ. V podmienkach používania siete vysvetlia dôvod akejkoľvek odchýlky od spoločných zásad, postupov a metodík stanovených v usmerneniach.

Článok 13

Konzultácie so zainteresovanými stranami o strategickom plánovaní kapacity

1. Manažéri infraštruktúry vedú konzultácie so všetkými subjektmi zainteresovanými na prevádzke o strategickom plánovaní kapacity v súlade s článkom 7e smernice 2012/34/EÚ.
2. Manažéri infraštruktúry vedú so všetkými subjektmi zainteresovanými na prevádzke, ktorí prevádzkujú viacsieťovú železničnú dopravu, konzultácie o strategickom plánovaní kapacity v súlade s článkami 53 a 54.

Článok 14

Koordinácia strategického plánovania kapacity medzi manažérmi infraštruktúry

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

Koordinácia musí zabezpečovať najmä:

 - a) konzistentnosť strategického plánovania v rámci príslušných sietí, najmä pokiaľ ide o stratégiu kapacity, model kapacity a plán ponuky kapacity, plánovanie prác na infraštruktúre a plánovanie pre prípad nepredvídaných udalostí;
 - b) primerané zohľadnenie kapacitných potrieb viacsieťovej železničnej dopravy v stratégii kapacity, modeli kapacity a pláne ponuky kapacity;

- c) preskúmanie výkonnosti strategického plánovania kapacity a jeho výsledkov v súlade s kapitolou IV;
 - d) zapojenie všetkých subjektov zainteresovaných na prevádzke, regulačných orgánov a Európskej siete železničných regulačných orgánov (European Network of Rail Regulatory Bodies, ďalej len „ENRRB“), európskych koordinátorov a v prípade potreby orgánov členských štátov a iných zainteresovaných strán.
2. Sieť ENIM zohľadní všetky relevantné sťažnosti žiadateľov alebo potenciálnych žiadateľov týkajúce sa plánovacích dokumentov uvedených v článku 11 ods. 2 a pred prijatím stanoviska alebo odporúčania na zlepšenie konzistentnosti týchto plánovacích dokumentov požiada subjekty zapojené do koordinácie v súlade s článkom 53 a subjekty zainteresované na prevádzke, s ktorými sa konzultovalo v súlade s článkom 54, o ďalšie informácie. Sieť ENIM poskytne svoje stanovisko k návrhu plánovacích dokumentov siete ENRRB alebo ju informuje o neprijatí stanoviska. ENRRB sa uznáva v súlade s článkom 65 ods. 3.
3. Manažéri infraštruktúry zohľadnia každé odporúčanie prijaté sieťou ENIM v súlade s odsekom 2. Ak sa manažéri infraštruktúry neriadia odporúčaním, vysvetlia dôvody v plánovacích dokumentoch. Sieť ENRRB monitoruje koordinačný proces a jeho vykonávanie. Informuje Komisiu o svojich názoroch na potrebu zaoberať sa akýmkoľvek nedostatkami koordinačného procesu.

Článok 15

Analýza očakávaného vývoja na dopravnom trhu

1. Manažéri infraštruktúry a sieť ENIM pravidelne monitorujú a analyzujú dopravné trhy s cieľom získať informácie pre svoju celkovú obchodnú stratégiu, riadenie kapacity a nepredvídaných udalostí a investičné rozhodnutia. Manažéri infraštruktúry oznámia výsledky tejto analýzy na podobné účely ostatným zainteresovaným stranám, okrem iného aj európskym koordinátorom.
2. Na účely tohto nariadenia analýza dopravného trhu uvedená v odseku 1 poskytuje najmä vstupy pre strategické plánovanie kapacity uvedené v článku 11, rozdelenie kapacity infraštruktúry uvedené v článku 25 a pridelovanie kapacity na základe formálneho mechanizmu riešenia konfliktov uvedeného v článku 37.
3. Sieť ENIM vypracuje najneskôr do [31. decembra 2028] štúdiu európskeho dopravného trhu osobnej a nákladnej dopravy v multimodálnom kontexte. Štúdia bude zameraná najmä na:
- a) prognózy dopytu po osobnej a nákladnej doprave každého druhu v Únii;
 - b) odhady potenciálu na zvýšenie objemu osobnej aj nákladnej železničnej dopravy a podmienok potrebných na dosiahnutie takéhoto rastu;
 - c) podľa možnosti geografické rozdelenie plánovaných dopravných tokov ako vstup pre strategické plánovanie kapacity.
4. Sieť ENIM vedie konzultácie o podmienkach štúdie so žiadateľmi, zákazníkmi služieb železničnej dopravy a ich združeniami, vnútroštátnymi orgánmi a subjektmi verejného sektora EÚ, najmä pokiaľ ide o účel štúdie a proces zapojenia zainteresovaných strán.

5. Sieť ENIM prinajmenšom každých päť rokov podľa potreby preskúma a aktualizuje štúdiu.

Článok 16

Stratégia kapacity

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

Stratégia kapacity slúži ako nástroj na komunikáciu, konzultáciu a koordináciu medzi subjektmi zainteresovanými na prevádzke.

2. Stratégia kapacity musí obsahovať informácie o budúcom rozvoji železničnej infraštruktúry, vyhliadky na rozvoj dopytu po rôznych službách železničnej dopravy a akékoľvek ďalšie relevantné informácie o dostupnosti a využívaní železničnej infraštruktúry.

3. Stratégia kapacity musí obsahovať strategickú mapu, v ktorej sa vymedzujú tieto aspekty:

- a) územná pôsobnosť stratégie kapacity uvedenej v článku 16, modelu kapacity uvedeného v článku 17 a plánu ponuky kapacity uvedeného v článku 18;
- b) alternatívne trate v prípade obmedzení kapacity uvedených v článku 10 a v kontexte plánovania pre prípad nepredvídaných udalostí uvedeného v článku 19.

Strategická mapa sa zahrnie do registra infraštruktúry uvedeného v článku 49 smernice (EÚ) 2016/797.

4. Manažér infraštruktúry vypracuje, uverejní a pravidelne aktualizuje stratégiu kapacity v súlade s harmonogramom a obsahom stanovenými v oddiele 2 prílohy I.
5. Manažéri infraštruktúry vedú konzultácie so žiadateľmi o stratégiu kapacity v súlade s článkom 13 a koordinujú stratégie kapacity s ostatnými manažermi infraštruktúry v súlade s článkom 14.

Článok 17

Model kapacity

1. Manažér infraštruktúry vytvorí model kapacity so spresnenou stratégiou kapacity vypracovanou na základe výsledkov konzultačných a koordinačných činností uvedených v článkoch 13 a 14.

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

2. Model kapacity musí poskytovať aspoň informácie o celkovom objeme kapacity dostupnej pre úsek siete, o podieloch kapacity vyhradenej pre rôzne segmenty služieb železničnej dopravy a o obmedzeniach kapacity vyplývajúcich z prác na infraštruktúre. Manažéri infraštruktúry vypracujú a uverejnia model kapacity pre

každé obdobie platnosti cestovného poriadku a pravidelne ho aktualizujú v súlade s obsahom a harmonogramom stanovenými v oddieloch 1 a 2 prílohy I.

3. Manažéri infraštruktúry zdokumentujú a v prípade potreby odôvodnia akýkoľvek rozdiel medzi modelom kapacity a stratégiou kapacity, ktorý sa týka rovnakého obdobia platnosti cestovného poriadku. Stratégia kapacity sa v prípade potreby reviduje vzhľadom na vývoj, ktorý nastal od prijatia alebo od poslednej aktualizácie stratégie kapacity.
4. Manažéri infraštruktúry vedú konzultácie so žiadateľmi o modeli kapacity v súlade s článkom 13 a koordinujú stratégie kapacity s ostatnými manažermi infraštruktúry v súlade s článkom 14.

Článok 18

Plán ponuky kapacity

1. Manažér infraštruktúry vypracuje plán ponuky kapacity s cieľom poskytnúť komplexné informácie o:
 - a) kapacite infraštruktúry dostupnej na pridelenie žiadateľom;
 - b) kapacite infraštruktúry, ktorá nie je k dispozícii na pridelenie.Plán ponuky kapacity musí byť základom pre pridelovanie kapacity.
2. Manažéri infraštruktúry uverejnia plán ponuky kapacity pre každé obdobie platnosti cestovného poriadku najneskôr v lehote stanovenej v oddiele 2 prílohy I a nepretržite ho aktualizujú až do konca obdobia platnosti cestovného poriadku, na ktoré sa tento plán vzťahuje. Plán ponuky kapacity sa vypracúva pre každý jednotlivý deň príslušného obdobia platnosti cestovného poriadku.
3. Manažéri infraštruktúry vypracujú plán ponuky kapacity na základe výsledkov procesu strategického plánovania kapacity uvedeného v článkoch 11 až 17 a v oddieloch 1 a 2 prílohy I.

Manažéri infraštruktúry zdokumentujú a v prípade potreby odôvodnia akýkoľvek rozdiel medzi plánom ponuky kapacity a modelom kapacity, ktorý sa týka rovnakého obdobia platnosti cestovného poriadku.
4. Manažéri infraštruktúry môžu v pláne ponuky kapacity uviesť vopred plánovanú kapacitu infraštruktúry. Vopred plánovaná kapacita je kapacita, pre ktorú manažér infraštruktúry v súlade s článkom 20 vymedzuje charakteristiky a objemy kapacity, ktorá je k dispozícii žiadateľom, stanovuje pravidlá pridelovania takejto kapacity a určuje proces, podľa ktorého možno žiadať o takúto kapacitu. Pri pridelovaní vopred plánovanej kapacity sa zohľadňujú stanovené charakteristiky, pravidlá a postupy pridelovania.
5. Vopred plánovaná kapacita sa uvedie v pláne ponuky kapacity v podobe objektov kapacity uvedených v článku 20, ktoré špecifikujú objem a charakteristiky kapacity a ktoré sú spojené s pravidlami a procesmi pridelovania, prostredníctvom ktorých sa takáto kapacita sprístupňuje.
6. Podľa odseku 7 musí plán ponuky kapacity obsahovať tieto prvky:
 - a) kapacitu, ktorá je k dispozícii na pridelenie žiadateľom na obdobie platnosti cestovného poriadku, na ktoré sa vzťahuje plán ponuky kapacity:
 - i) kapacitu, ktorú manažér infraštruktúry vopred neplánoval;

- ii) kapacitu, ktorú manažér infraštruktúry vopred plánoval;
- b) kapacitu, ktorá nie je k dispozícii na pridelenie žiadateľom:
 - i) kapacitu vyhradenú na práce na infraštruktúre so značným obchodným a prevádzkovým vplyvom na žiadateľov a železničné podniky, ako sa uvádza v oddiele 3 prílohy I;
 - ii) kapacitu vyhradenú pre pravidelné časové okná, ktoré v neskoršej fáze umožňujú plánovanie prác na infraštruktúre s obmedzeným vplyvom;
 - iii) kapacitu, ktorá je už pridelená prostredníctvom rámcových dohôd v súlade s článkom 31 alebo prostredníctvom viacročného priebežného plánovacieho procesu v súlade s článkom 33;
 - iv) kapacitu vyhradenú na iné účely ako tie, ktoré sú uvedené v bodoch i), ii) a iii), ktoré musí manažér infraštruktúry jasne uviesť.

V pláne ponuky kapacity sa jasne uvedú obmedzenia týkajúce sa využívania špecializovanej infraštruktúry uvedenej v článku 24.

7. Manažéri infraštruktúry zahrnú do plánu ponuky kapacity prvky uvedené v odseku 6 písm. b) pre železničnú infraštruktúru, ktorú spravujú.

Manažéri infraštruktúry zahrnú do plánu ponuky kapacity všetky prvky uvedené v odseku 6 pre všetky trate a uzly základnej siete TEN-T a rozšírenej základnej siete, ako sa vymedzuje v [novom nariadení o TEN-T].

Manažéri infraštruktúry môžu do plánu ponuky kapacity zahrnúť prvky uvedené v odseku 6 pre iné trate a uzly siete, ktorú spravujú.

8. V prípade vopred plánovej kapacity v zmysle odseku 6 písm. a) bodu ii) manažéri infraštruktúry dodržiavajú zásady stanovené v článku 8 ods. 4.

Manažéri infraštruktúry vopred plánujú kapacitu na základe strategických usmernení členských štátov v súlade s článkom 11 ods. 3, výsledkov konzultácií so žiadateľmi v súlade s článkom 13 a koordinácie medzi manažérmi infraštruktúry v súlade s článkom 14.

9. Regulačný orgán analyzuje plán ponuky kapacity a môže prijať rozhodnutie, na základe ktorého je manažér infraštruktúry povinný zmeniť plán ponuky kapacity. V rozhodnutí regulačného orgánu sa zohľadní každé stanovisko alebo odporúčanie siete ENIM, ak bolo takéto stanovisko alebo odporúčanie poskytnuté.

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

Článok 19

Plánovanie pre prípad nepredvídaných udalostí

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

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

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

2. Plánovanie pre prípad nepredvídaných udalostí musí zahŕňať najmä:
 - a) určenie alternatívnych trás umožňujúcich presmerovanie dopravy v prípade nedostupnosti tratí zahrnutých do základnej a rozšírenej základnej siete TEN-T, ako sa stanovuje v článku 6 a prílohe I k [novému nariadeniu o TEN-T];
 - b) orientačné plánovanie kapacity infraštruktúry dostupnej na alternatívnych trasách určených v súlade s písmenom a), ktorým sa zabezpečí transparentnosť o kapacite infraštruktúry dostupnej na takýchto tratiach, čo možno využiť v prípade incidentov, a najmä narušení siete v súlade s článkom 46;
 - c) vymedzenie pravidiel a postupov riadenia dopravy a krízového riadenia vrátane výmeny informácií medzi manažermi infraštruktúry, inými subjektmi zainteresovanými na prevádzke a inými zainteresovanými stranami, ako sú subjekty verejného sektora zodpovedné za železničnú dopravu alebo bezpečnostnú ochranu a reakciu na núdzové situácie, ako aj kritérií na začatie týchto postupov;
 - d) identifikáciu a zoznam orgánov, ktoré majú byť informované v prípade vážnych incidentov alebo vážnych narušení pohybu vlakov;
 - e) akékoľvek ďalšie prípravy potrebné na vykonávanie riadenia narušení a krízového riadenia v súlade s článkom 42 a európskym rámcom pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia uvedeným v článku 44.
3. Manažéri infraštruktúry zabezpečujú súlad plánovania pre prípad nepredvídaných udalostí so strategickým plánovaním kapacity, najmä so stratégiou kapacity, modelom kapacity, plánom ponuky kapacity a s plánovaním prác na infraštruktúre, ako sa uvádza v článku 10.
4. Výsledky plánovania pre prípad nepredvídaných udalostí, najmä určenie alternatívnych tratí v súlade s odsekom 2 písm. a) a orientačné plánovanie kapacity na alternatívnych tratiach v súlade s odsekom 2 písm. b), sa zahrnú do modelu kapacity a plánu ponuky kapacity.
5. Komisia prijme vykonávacie akty, v ktorých stanoví podrobnosti postupu a kritérií, ktoré sa majú dodržiavať pri uplatňovaní odseku 2, najmä v situáciách s potenciálnym vplyvom na cezhraničnú dopravu. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 72 ods. 3.

Článok 20

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

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

2. Objekty plánovania kapacity vymedzujú charakteristiky a vlastnosti rôznych typov vopred plánovanej kapacity, okrem iného kapacity dostupnej žiadateľom, kapacity vyhradenej na práce na infraštruktúre a už pridelenej kapacity. Tieto charakteristiky a vlastnosti musia zahŕňať všetky aspekty relevantné pre špecifické typy vopred plánovanej kapacity, ako sú trať, časový harmonogram, garantovaná alebo požadovaná minimálna rýchlosť, technická kompatibilita medzi železničnými koľajovými vozidlami a infraštruktúrou, parametre a počet zahrnutých prevádzkových intervalov.
3. Sieť ENIM vypracuje spoločný rámec pre kritériá a postupy uvedené v odseku 1 a zahrnie ho do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6. V uvedenom spoločnom rámci sa výhody rezervovania kapacity pre určité druhy služieb železničnej dopravy alebo procesy pridelovania vyvážia potrebou zabezpečiť flexibilitu s cieľom prispôsobiť sa potrebám trhu pri pridelovaní kapacity. Spoločný rámec na tento účel poskytne možnosť zohľadniť žiadosti o práva na kapacitu, ktoré nie sú v súlade s vopred plánovanou kapacitou, v kontexte mechanizmu konsenzuálneho riešenia konfliktov uvedeného v článku 36.
4. Sieť ENIM vypracuje a prijme formálne špecifikácie pre objekty plánovania kapacity vo formáte čitateľnom ľudským okom a v strojovo čitateľnom formáte. Sieť ENIM zahrnie uvedené špecifikácie do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6. Sieť ENIM na základe svojich skúseností s uplatňovaním tohto článku poskytne Komisii informácie o možných zmenách technických špecifikácií interoperability, ako sa stanovuje v smernici (EÚ) 2016/797 a vykonávacích aktoch prijatých podľa uvedenej smernice, v súlade s článkom 62 ods. 3 tohto nariadenia.

Článok 21

Intenzívne využívaná a preťažená infraštruktúra

1. Manažéri infraštruktúry bezodkladne vyhlásia prvok infraštruktúry za intenzívne využívaný alebo preťažený, ak je splnená aspoň jedna z týchto podmienok:
 - a) využitie kapacity prekročilo v predchádzajúcom alebo súčasnom období platnosti cestovného poriadku prahové hodnoty pre intenzívne využívanú alebo preťaženú infraštruktúru počas referenčných období stanovených v bode 1 prílohy II;
 - b) z výsledkov strategického plánovania kapacity vykonaného v súlade s týmto oddielom vyplýva, že potreby kapacity vyjadrené počas fáz strategického plánovania kapacity presahujú počas daného obdobia platnosti cestovného poriadku kapacitu dostupnú na pridelovanie;
 - c) práce na infraštruktúre, ktorých výsledkom sú obmedzenia kapacity plánované v súlade s článkom 10, spôsobia nedostatok kapacity.
2. Vo vyhlásení uvedenom v odseku 1 sa uvedie obdobie platnosti cestovného poriadku a prvok infraštruktúry a konkrétne časové obdobia, na ktoré sa vzťahuje.
3. Protichodné jednotlivé žiadosti o pridelenie kapacity predložené počas obdobia platnosti cestovného poriadku nie sú dôvodom na vyhlásenie prvku infraštruktúry za intenzívne využívaný alebo preťažený, pokiaľ nie sú splnené podmienky stanovené v odseku 1.

4. Ak bola infraštruktúra vyhlásená za intenzívne využívanú alebo preťaženú, manažér infraštruktúry vykoná kapacitnú analýzu v súlade s článkom 22, pokiaľ sa už nerealizuje plán na zvýšenie kapacity stanovený v článku 23.
5. V prípade prvkov infraštruktúry, ktoré boli vyhlásené za intenzívne využívané alebo preťažené, manažéri infraštruktúry vyhradia kapacitu v pláne ponuky kapacity uvedenom v článku 18, pričom zohľadňujú výsledky kapacitnej analýzy uvedenej v článku 22.
6. Ak poplatky podľa článku 31 ods. 4 smernice 2012/34/EÚ neboli vybrané alebo sa nedosiahol uspokojivý výsledok a infraštruktúra bola vyhlásená za preťaženú, manažér infraštruktúry uplatní postup rozdelenia alebo pridelenia nedostatočnej kapacity infraštruktúry na základe transparentných a objektívnych kritérií. Uvedený postup sa vykonáva v súlade s článkom 8 tohto nariadenia a spolu s uplatniteľnými kritériami sa stanoví v podmienkach používania siete.
7. Manažéri infraštruktúry uvedú infraštruktúru, ktorá bola vyhlásená za intenzívne využívanú alebo preťaženú, v registri infraštruktúry uvedenom v článku 49 smernice (EÚ) 2016/797.
8. Postupy, ktoré sa majú dodržiavať, a kritériá, ktoré sa majú uplatňovať v prípade preťaženej infraštruktúry, sa uvedú v podmienkach používania siete a musia spĺňať všetky opatrenia a kritériá prijaté v súlade s odsekom 7.
9. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 71 na zmenu prílohu II s cieľom zabezpečiť účinné riadenie kapacity intenzívne využíwanej a preťaženej infraštruktúry a zohľadniť prevádzkové obavy manažérov infraštruktúry a žiadateľov, pričom sa zohľadnia skúsenosti siete ENIM, manažérov infraštruktúry, žiadateľov a iných subjektov zainteresovaných na prevádzke, regulačných orgánov a ENRRB pri vykonávaní tohto článku.

Článok 22

Kapacitná analýza v prípade intenzívne využíwanej alebo preťaženej infraštruktúry

1. Manažér infraštruktúry vykoná kapacitnú analýzu do šiestich mesiacov od vyhlásenia infraštruktúry za intenzívne využívanú alebo preťaženú.

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

Kapacitná analýza musí zahŕňať aj prvý orientačný súbor možných opatrení, ktoré sa majú prijať v krátkodobom, strednodobom a dlhodobom horizonte na zmiernenie preťaženia a zvýšenie dostupnosti kapacity.
2. Predmetom kapacitnej analýzy je charakteristika infraštruktúry z hľadiska kapacity, spôsobilostí a interoperability, prevádzkové postupy, charakter prevádzkovania rôznych dopravných služieb a vplyvy všetkých týchto faktorov na kapacitu infraštruktúry. Predpokladané opatrenia musia zahŕňať najmä presmerovanie vlaku, zmenu času chodu vlaku, zmeny rýchlosti, harmonizáciu prevádzkových postupov a zlepšenie infraštruktúry.

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

Manažér infraštruktúry uverejní výsledok kapacitnej analýzy. Sieť ENIM zabezpečí ľahkú dostupnosť uvedených publikácií.

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

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

Článok 23

Plán na zvýšenie kapacity

1. Do šiestich mesiacov od dokončenia kapacitnej analýzy manažér infraštruktúry v súlade s článkom 22 vypracuje plán na zvýšenie kapacity.

V pláne na zvýšenie kapacity sa určí (určia):

- a) dôvody preťaženia;
- b) pravdepodobný budúci vývoj dopravy;
- c) prekážky v rozvoji infraštruktúry;
- d) možnosti a náklady na zvýšenie kapacity vrátane pravdepodobných zmien v prístupových poplatkoch.

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

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

Plán môže podliehať predchádzajúcemu schváleniu členským štátom.

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

Európsky koordinátor dotknutého európskeho dopravného koridoru zohľadní plán na zvýšenie kapacity vo svojom pracovnom pláne uvedenom v článku 53 [nového nariadenia o TEN-T].

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

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

5. Bez ohľadu na odsek 4 môže manažér infraštruktúry na základe schválenia regulačného orgánu pokračovať vo vyberaní poplatkov v jednom z týchto prípadov:
- a) plán na zvýšenie kapacity sa nemôže realizovať z dôvodov, ktoré nemôže ovplyvniť;
 - b) dostupné možnosti nie sú ekonomicky ani finančne uskutočniteľné.

Článok 24

Špecializovaná infraštruktúra

1. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 2, sa kapacita infraštruktúry považuje za dostupnú na využívanie všetkých druhov dopravy zlučiteľných s trasou určenou na prevádzku v súlade so smernicou (EÚ) 2016/797 a špecifikáciami stanovenými vo vykonávacích aktoch prijatých na jej základe.
2. Ak existujú vhodné alternatívne trasy a ak v súlade s postupom stanoveným v článku 25 možno preukázať, že je to odôvodnené zo sociálneho, ekonomického a environmentálneho hľadiska, manažér infraštruktúry môže po konzultácii so zainteresovanými stranami vymedziť určitú infraštruktúru na používanie pre špecifické druhy dopravy. Manažér infraštruktúry v takom prípade uvedie toto vymedzenie v plánovacích dokumentoch uvedených v článku 11 ods. 2 a vyhradí kapacitu pre špecifické druhy dopravy v pláne ponuky kapacity.
Takéto vymedzenie nebráni iným druhom dopravy používať danú infraštruktúru, keď je kapacita k dispozícii.
3. Infraštruktúra vymedzená podľa odseku 2 sa uvedie v podmienkach používania siete, v registri infraštruktúry uvedenom v článku 49 smernice (EÚ) 2016/797, v stratégii kapacity, modeli kapacity a v pláne ponuky kapacity.

Článok 25

Rozdelenie kapacity infraštruktúry na základe sociálno-ekonomických a environmentálnych kritérií

1. Ak je prvok infraštruktúry v budúcom období platnosti cestovného poriadku vyhlásený za intenzívne využívaný alebo preťažený, manažér infraštruktúry rozdelí kapacitu tohto prvku infraštruktúry v modeli kapacity uvedenom v článku 17 a v pláne ponuky kapacity uvedenom v článku 18, ktoré sa týkajú príslušného obdobia platnosti cestovného poriadku.
2. Pri rozdeľovaní kapacity infraštruktúry podľa odseku 1 koná manažér infraštruktúry v súlade s článkom 8.
Manažér infraštruktúry zohľadní potrebu kapacity pre viacsiet'ovú železničnú dopravu.

ODDIEL 3

Plánovanie a pridelovanie kapacity

Článok 26

Práva na kapacitu

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

Manažéri infraštruktúry pridelujú žiadateľom právo na používanie kapacity infraštruktúry v jednej z týchto foriem:

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

Sieť ENIM vymedzí charakteristiky špecifikácií kapacity a zahrnie ich do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6.

2. Manažéri infraštruktúry prevedú práva na kapacitu pridelené vo forme špecifikácie kapacity na práva na kapacitu vo forme vlakovej trasy pred skutočnou jazdou vlaku v súlade s lehotami stanovenými v oddieloch 4, 5 a 6 prílohy I.
3. Práva na kapacitu vo forme vlakovej trasy sa môžu udeliť žiadateľom maximálne na obdobie platnosti jedného cestovného poriadku. Práva na kapacitu vo forme špecifikácie kapacity sa môžu udeliť na obdobie dlhšie ako jedno obdobie platnosti cestovného poriadku v súlade s článkom 31 a 33.
4. Pokiaľ sa v tomto nariadení neuvádza inak, príslušné práva a povinnosti manažérov infraštruktúry a žiadateľov z hľadiska pridelenia kapacity sa stanovujú v zmluvách alebo právnych predpisoch členských štátov.
5. Ak žiadateľ mieni požiadať o kapacitu infraštruktúry s cieľom prevádzkovať osobnú dopravu v členskom štáte, v ktorom je právo prístupu k železničnej infraštruktúre obmedzené v súlade s článkom 11 smernice 2012/34/EÚ, informuje o tom manažérov infraštruktúry a dotknuté regulačné orgány najneskôr 18 mesiacov pred nadobudnutím platnosti cestovného poriadku, ktorého sa žiadosť o kapacitu týka. S cieľom umožniť dotknutým regulačným orgánom posúdiť potenciálny hospodársky vplyv na existujúce zmluvy o službách vo verejnom záujme regulačné orgány zabezpečujú, aby bol bez zbytočného odkladu a najneskôr do 10 dní informovaný každý príslušný orgán, ktorý zadal zmluvu na poskytnutie služby osobnej železničnej dopravy na danej trase vymedzenej v zmluve o službách vo verejnom záujme, akýkoľvek iný zainteresovaný príslušný orgán s právom na obmedzenie prístupu podľa článku 11 smernice 2012/34/EÚ a každý železničný podnik, ktorý plní zmluvu o službách vo verejnom záujme na trase danej služby osobnej dopravy.
6. Keď je raz pridelená žiadateľovi, právo na kapacitu nesmie byť príjemcom prevedené na iný podnik alebo inú dopravnú službu.

Akákoľvek forma prevodu má za následok vylúčenie z ďalšieho pridelovania kapacity.

Využitie kapacity železničným podnikom pri výkone obchodnej činnosti žiadateľa, ktorý nie je železničným podnikom, sa nepovažuje za prevod.

Článok 27

Metódy pridelovania kapacity

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

Každá zmena pridelenej kapacity sa takisto považuje za pridelenie kapacity.

2. Žiadatelia majú právo požiadať o práva na viacsiet'ovú kapacitu a dostať odpovede na takéto žiadosti na jednom mieste a v rámci jednej operácie. Manažéri infraštruktúry spolupracujú pri prideľovaní kapacity pre viacsiet'ovú železničnú dopravu, a to aj pre služby medzinárodnej nákladnej a osobnej železničnej dopravy.
Manažéri infraštruktúry prideľujú a spravujú práva na viacsiet'ovú kapacitu v súlade s článkom 28.
3. Manažéri infraštruktúry rešpektujú obchodné tajomstvo týkajúce sa informácií, ktoré sú im poskytnuté.
4. Manažéri infraštruktúry prideľujú kapacitu infraštruktúry prostredníctvom digitálnych nástrojov a digitálnych služieb v súlade s článkom 62.
Pokiaľ ide o práva na viacsiet'ovú kapacitu, sieť ENIM zriadi jedno rozhranie alebo spoločný systém v súlade s článkom 62 na riadenie prideľovania kapacity na jednom mieste a v rámci jednej operácie.
5. Žiadatelia a manažéri infraštruktúry musia pri žiadaní o zmenu pridelenej kapacity alebo pri vykonávaní takejto zmeny dodržiavať článok 39.
6. Manažér infraštruktúry zruší právo na kapacitu, ktorá sa v priebehu minimálne jedného mesiaca využila pod limitom stanoveným v podmienkach používania siete, pokiaľ to nebolo spôsobené inými ako ekonomickými dôvodmi, ktoré nemôže žiadateľ ovplyvniť. Sieť ENIM vymedzí rozmedzia prahovej kvóty zahrnie ich do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6.
Regulačný orgán monitoruje transparentné a nediskriminačné uplatňovanie tohto odseku a vyšetruje všetky prijaté sťažnosti.
7. Ak manažér infraštruktúry v súlade s odsekom 6 práva zruší práva na viacsiet'ovú kapacitu, regulačný orgán zodpovedný za manažéra infraštruktúry informuje príslušné regulačné orgány a ENRRB.

Článok 28

Koordinácia prideľovania práv na viacsiet'ovú kapacitu

1. Ak manažér infraštruktúry dostane žiadosť o práva na viacsiet'ovú kapacitu v zmysle článku 27 ods. 2, skordinuje sa s ostatnými dotknutými manažérmi infraštruktúry v súlade s článkom 53.
2. Koordináciou sa zabezpečí najmä:
 - a) určenie jednotného kontaktného miesta zodpovedného za komunikáciu so žiadateľom v súvislosti so žiadosťou o právo na viacsiet'ovú kapacitu, ktoré sa žiadateľovi oznámi bezodkladne po prijatí žiadosti;
 - b) súlad práva na viacsiet'ovú kapacitu s minimálnymi kritériami kvality, pokiaľ ide o konzistentnosť medzi sieťami a aspekty, ako je smerovanie, časový harmonogram, dostupnosť počas rôznych prevádzkových dní a stav prideľovania;
 - c) konzistentné vykonávanie procesu prideľovania práv na viacsiet'ovú kapacitu, najmä vrátane mechanizmu konsenzuálneho riešenia konfliktov uvedeného v článku 36 a mechanizmu formálneho riešenia konfliktov uvedeného v článku 37;

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

Ak manažéri infraštruktúry neurčia jednotné kontaktné miesto, manažér infraštruktúry, na ktorého sieti sa nachádza prvé miesto odchodu, je zodpovedný za to, aby fungovalo ako jednotné kontaktné miesto pre otázky týkajúce sa špecifickej žiadosti o kapacitu.

3. V reakcii na žiadosti o práva na viacsieťovú kapacitu neposkytujú manažéri infraštruktúry práva horšej kvality v porovnaní so žiadosťami o kapacitu týkajúcimi sa jednej siete.
4. Pokiaľ ide o kompenzáciu za zmeny práv na kapacitu uvedené v článku 40, právo na viacsieťovú kapacitu sa považuje za jedno právo na kapacitu. Zrušenie z dôvodu vyššej moci na jednej sieti sa považuje za zrušenie z dôvodu vyššej moci pozdĺž celej trasy, na ktorú sa vzťahuje právo na kapacitu.
5. Sieť ENIM určí podrobné postupy a metódy na vykonávanie tohto článku a minimálne požiadavky uvedené v odseku 2 písm. b) a zahrnie ich do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6.

Článok 29

Spolupráca pri prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry a servisných zariadení

1. Prevádzkovatelia servisných zariadení, ktorí poskytujú orientačné informácie o dostupnej kapacite servisného zariadenia v súlade s článkom 6 ods. 3 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2017/2177¹², spolupracujú s manažermi infraštruktúry, aby títo ponúkli vlakové trasy, ktoré zahŕňajú kapacitu železničného zariadenia. Iní prevádzkovatelia servisných zariadení môžu uzavrieť dohodu s manažermi infraštruktúry o spoločnom poskytovaní kapacity.
2. Manažéri infraštruktúry uvedú v podmienkach používania siete zoznam servisných zariadení uvedených v odseku 1.
3. Manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby žiadatelia mohli žiadať o práva na kapacitu železničnej infraštruktúry na jednom mieste a v rámci jednej operácie a v servisných zariadeniach uvedených v odseku 1.
4. Manažéri infraštruktúry a prevádzkovatelia servisných zariadení na účel odseku 3 koordinujú kapacitu a poskytujú práva na kapacitu vrátane kapacity v železničnom zariadení, ktoré spĺňa požiadavky žiadateľa, alebo sa snažia poskytnúť reálnu alternatívu.
5. Prevádzkovatelia servisných zariadení uvedených v odseku 1 sprístupnia manažérovi infraštruktúry na požiadanie alebo v prípade potreby v reálnom čase informácie o dostupnej kapacite v digitálnom formáte v súlade s článkom 62.
6. Sieť ENIM na účel tohto článku a v súlade s článkom 62 poskytne usmernenia o funkčných a technických požiadavkách na výmenu informácií medzi prevádzkovateľmi železničných zariadení a manažermi infraštruktúry na účely tohto článku. Bez toho, aby bol dotknutý článok 2 vykonávacieho nariadenia (EÚ)

¹² Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/2177 z 22. novembra 2017 o prístupe k servisným zariadeniam a službám týkajúcim sa železničnej dopravy (Ú. v. EÚ L 307, 23.11.2017, s. 1).

2017/2177, môžu prevádzkovatelia servisných zariadení požiadať o výnimku z uplatňovania tohto článku. Takéto žiadosti sa predložia regulačnému orgánu a musia byť riadne zdôvodnené. Regulačné orgány môžu v riadne odôvodnených prípadoch rozhodnúť o predĺžení výnimky.

7. ENRRB monitoruje uplatňovanie odseku 7 a poskytuje odporúčania týkajúce sa kritérií, ktoré sa majú použiť pri posudzovaní žiadostí o výnimky.

Článok 30

Cestovný poriadok

1. Manažéri infraštruktúry vypracujú pred začiatkom každého obdobia platnosti cestovného poriadku nový cestovný poriadok. Obdobie platnosti cestovného poriadku siete je jeden rok.

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

2. Manažéri infraštruktúry priebežne aktualizujú cestovný poriadok až do konca obdobia platnosti cestovného poriadku, pričom zohľadňujú kapacitu pridelenú prostredníctvom priebežného plánovacieho procesu uvedeného v článku 33, kapacitu pridelenú podľa postupu *ad hoc* uvedeného v článku 34, zmeny práv na kapacitu v súlade s článkom 39 a zmenu harmonogramu v kontexte riadenia narušení a krízového riadenia v súlade s článkom 41.

Článok 31

Pridelenie kapacity prostredníctvom rámcových dohôd

1. Žiadateľ má právo požiadať o kapacitu infraštruktúry počas obdobia dlhšieho ako jedno obdobie platnosti cestovného poriadku. Bez toho, aby boli dotknuté články 101, 102 a 106 ZFEÚ, manažér infraštruktúry prideliť takúto kapacitu s výhradou odsekov 3 a 4 prostredníctvom rámcových dohôd uzavretých s daným žiadateľom.

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

Členské štáty môžu požadovať predchádzajúce schválenie rámcových dohôd regulačným orgánom.

2. Žiadateľ, ktorý je zmluvnou stranou rámcovej dohody, požiada o premenu špecifikácií kapacity zahrnutých v rámcovej dohode na zodpovedajúcu vlakovú trasu v súlade s danou dohodou.
3. Manažéri infraštruktúry uzatvoria rámcové dohody len vtedy, ak je požadované právo na kapacitu v súlade s plánovacími dokumentmi strategického plánovania kapacity uvedenými v článku 11 ods. 2. Manažéri infraštruktúry v týchto plánovacích dokumentoch uvedú kapacitu, ktorú plánujú vyhraďovať na pridelenie prostredníctvom rámcových dohôd.
4. Rámcové dohody nesmú vylučovať použitie príslušnej infraštruktúry inými žiadateľmi alebo dopravnými službami. Manažéri infraštruktúry na tento účel

stanovia maximálne podiely celkovej kapacity, ktoré možno prideliť prostredníctvom rámcových dohôd, a zahrnú ich do podmienok používania siete.

5. Rámcové dohody musia umožňovať zmenu v nich stanovených podmienok, aby bolo možné lepšie využitie železničnej infraštruktúry, bez toho, aby boli dotknuté články 39 a 40.
6. Zmeny práv na kapacitu pridelených prostredníctvom rámcových dohôd podliehajú kompenzácií v súlade s článkom 40 s výnimkou situácie uvedenej v odseku 5.
7. Rámcové dohody sa v zásade vzťahujú na obdobie uvedené v oddiele 5 prílohy I. Manažér infraštruktúry môže v osobitných prípadoch povoliť kratšie alebo dlhšie obdobie. Každé obdobie dlhšie ako obdobie uvedené v bode 5 prílohy I sa odôvodní požiadavkou vyhradených investícií nových účastníkov alebo podstatnou novotou služby.
8. Rámcové dohody na dopravné služby, ktoré využívajú špecializovanú infraštruktúru uvedenú v článku 24, ktorá si vyžaduje značné a dlhodobé investície, ktoré žiadateľ riadne odôvodní, môžu byť uzatvorené na obdobie 15 rokov. Každé obdobie dlhšie než 15 rokov sa môže povoliť len vo výnimočných prípadoch, najmä v prípade rozsiahlych a dlhodobých investícií a ak sa na takúto investíciu vzťahujú zmluvné záväzky zahŕňajúce viacročný plán amortizácie.
9. Manažéri infraštruktúry zahrnú kapacitu pridelenú prostredníctvom rámcových dohôd do modelu kapacity uvedeného v článku 17 a do plánu ponuky kapacity uvedeného v článku 18.
10. Pri rešpektovaní obchodného tajomstva sú všeobecné ustanovenia každej rámcovej dohody prístupné ktorejkoľvek zainteresovanej strane.
11. Na základe skúseností regulačných orgánov, príslušných orgánov a železničných podnikov a na základe činnosti siete ENRRB Komisia môže prijať vykonávací akt, v ktorom podrobne určí postup a kritériá, ktoré sa majú dodržiavať pri jednotnom uplatňovaní tohto článku a článku 33. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 72 ods. 3.

Článok 32

Pridelovanie kapacity prostredníctvom každoročného procesu pridelovania

1. Manažér infraštruktúry vypracuje prvú prevádzkovú verziu cestovného poriadku na dané obdobie platnosti na základe týchto faktorov:
 - a) žiadosti o práva na kapacitu prijaté v rámci každoročného procesu pridelovania;
 - b) práva na kapacitu súvisiace s príslušným obdobím platnosti cestovného poriadku a udelené prostredníctvom rámcových dohôd v súlade s článkom 31;
 - c) práva na kapacitu súvisiace s príslušným obdobím platnosti cestovného poriadku a udelené prostredníctvom priebežného plánovacieho procesu v súlade s článkom 33;
2. Manažér infraštruktúry prideluje kapacitu prostredníctvom súbežného pridelovania kapacity s cieľom v čo najväčšej možnej miere vyhovieť všetkým žiadostiam o kapacitu infraštruktúry uvedeným v odseku 1 s výhradou odsekov 5 a 6. Manažér infraštruktúry v čo najväčšej možnej miere zohľadňuje všetky obmedzenia týkajúce sa žiadateľov vrátane ekonomického vplyvu na ich podnikanie.

3. V prípade konfliktu medzi dvoma alebo viacerými žiadosťami o kapacitu sa manažéri infraštruktúry najprv pokúsia vyriešiť konflikt prostredníctvom mechanizmu konsenzuálneho riešenia konfliktov uvedeného v článku 36.
4. Ak výsledkom mechanizmu konsenzuálneho riešenia sporov uvedeného v odseku 3 nie je vyriešenie konfliktu, manažéri infraštruktúry uplatnia mechanizmus formálneho riešenia konfliktov uvedený v článku 37.
5. Manažér infraštruktúry v súlade s článkami 18 a 20 uprednostní žiadosti, ktoré sú v súlade s vopred plánovanou kapacitou vymedzenou v pláne ponuky kapacity. Manažér infraštruktúry môže preto prijať alebo zamietnuť žiadosti, ktoré nie sú v súlade s plánom ponuky kapacity.

Pri prijímaní žiadostí, ktoré nie sú v súlade s plánom ponuky kapacity, sa manažér infraštruktúry usiluje dosiahnuť celkovú rovnováhu medzi prvkami plánu ponuky kapacity uvedenými v článku 18 ods. 6.

Pri zamietnutí žiadostí, ktoré nie sú v súlade s plánom ponuky kapacity, manažér infraštruktúry bezodkladne informuje dotknutého žiadateľa o svojom úmysle zamietnuť žiadosť. Žiadateľ má právo podať sťažnosť regulačnému orgánu.
6. Práva na kapacitu udelené v rámci každoročného procesu pridelovania môžu zahŕňať:
 - a) vlakové trasy;
 - b) špecifikácie kapacity.

Manažéri infraštruktúry premenia práva na kapacitu udelené vo forme špecifikácií kapacity na vlakové trasy v súlade s oddielom 4 prílohy I.
7. Manažér infraštruktúry sa riadi harmonogramom procesu pridelovania stanoveným v oddiele 4 prílohy I.
8. Manažér infraštruktúry posúdi žiadosti predložené po počiatočnej lehote a pred konečným termínom stanoveným v bode 4 prílohy I. V takýchto prípadoch manažéri infraštruktúry pridelia práva na kapacitu v súlade s oddielom 4 bodom 2 prílohy I.
9. V prípade žiadostí o cestovný poriadok prijatých po počiatočnej lehote, ktoré nie je možné uspokojiť zostatkovou kapacitou vyhradenou pre cestovný poriadok alebo dostupnou neplánovanou kapacitou, sa manažér infraštruktúry pokúsi ponúknuť alternatívy prostredníctvom inej trasy.
10. Manažér infraštruktúry vedie konzultácie o návrhu cestovného poriadku so zainteresovanými stranami. Medzi zainteresované strany patria všetci, ktorí podali žiadosti o pridelenie kapacity infraštruktúry, a iné strany, ktoré si želajú predložiť pripomienky k cestovnému poriadku z hľadiska jeho možného vplyvu na ich schopnosť obstarania služieb železničnej dopravy počas platnosti príslušného cestovného poriadku.
11. Manažér infraštruktúry prijme vhodné opatrenia potrebné na to, aby sa zaoberal všetkými vyjadrenými pripomienkami.

Článok 33

Pridelovanie kapacity v rámci priebežného plánovacieho procesu

1. Manažéri infraštruktúry pridelujú kapacitu v rámci priebežného plánovacieho procesu v súlade s lehotami stanovenými v bode 6 prílohy I. Manažéri infraštruktúry na tento účel vyhradí kapacitu v pláne ponuky kapacity uvedenom v článku 18.
2. Práva na kapacitu udelené v rámci priebežného plánovacieho procesu môžu zahŕňať:
 - a) vlakové trasy alebo špecifikácie kapacity pre všetky prevádzkové dni počas obdobia platnosti cestovného poriadku, ktoré zahŕňajú prvý deň prevádzky uvedený v žiadosti;
 - b) špecifikácie kapacity pre všetky prevádzkové dni po období platnosti cestovného poriadku zahŕňajúce prvý deň uvedený v žiadosti na maximálne obdobie uvedené v bode 6 prílohy I.

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

3. Bez toho, aby bol dotknutý článok 18, manažéri infraštruktúry pridelujú kapacitu vyhradenú na priebežný plánovací proces pridelovania na základe zásady pridelovania stanovenej v oddiele 5 bode 2 prílohy I.
4. Manažéri infraštruktúry môžu v súlade s pravidlami a postupmi stanovenými v článku 20 odmietnuť prideliť kapacitu pre žiadosti v rámci priebežného plánovania, ak takéto žiadosti nie sú v súlade s plánom ponuky kapacity prijatým v súlade s článkom 18. Zamietnutie sa žiadateľovi bezodkladne oznámi. Žiadateľ má právo podať sťažnosť regulačnému orgánu.
5. Manažéri infraštruktúry informujú regulačný orgán o všetkých prijatých žiadostiach o kapacitu, ktoré nezodpovedajú parametrom dostupnej kapacity vymedzenej v pláne ponuky kapacity, a to bez ohľadu na to, či boli prijaté alebo zamietnuté. Regulačný orgán na základe týchto informácií vydá najmenej každé dva roky stanovisko, v ktorom môže manažérovi infraštruktúry odporučiť zmenu modelu kapacity.
6. Manažér infraštruktúry na základe oznámenia regulačnému orgánu alebo odporúčania regulačného orgánu zamietne žiadosti v rámci priebežného plánovania, ak sa opakujú a spĺňajú charakteristiky kapacity, ktorá sa bežne prideluje prostredníctvom rámcových dohôd v súlade s článkom 31. Regulačný orgán informuje ENRRB o takýchto rozhodnutiach a odporúčaní a zabezpečí jednotné uplatňovanie tohto odseku.

Článok 34

Pridelovanie kapacity v rámci procesu *ad hoc*

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

Práva na kapacitu udelené v rámci procesu *ad hoc* majú formu vlakových trás.
2. Pridelovanie kapacity infraštruktúry v reakcii na *ad hoc* žiadosti sa realizuje podľa zásady „kto prv príde, ten prv berie“.

Článok 35

Plánovanie obmedzení kapacity vyplývajúcich z prác na infraštruktúre

1. Manažéri infraštruktúry čo najskôr naplánujú obmedzenie kapacity vyplývajúce z prác na infraštruktúre, ktoré nie je zahrnuté v pláne ponuky kapacity uvedenom v článku 18.
2. Pri plánovaní prác na infraštruktúre manažéri infraštruktúr v čo najväčšej možnej miere obmedzia vplyv na vopred plánovanú kapacitu zahrnutú v modeli kapacity alebo v pláne ponuky kapacity.
3. Ak plánovanie obmedzenia kapacity vyplývajúceho z prác na infraštruktúre vyžaduje zmenu prideleného práva na kapacitu v zmysle článku 39, žiadateľ alebo žiadatelia majú nárok na náhradu uvedenú v článku 40.
4. Ak plánovanie obmedzenia kapacity vyplývajúceho z prác na infraštruktúre vyžaduje zmenu prideleného práva na kapacitu v zmysle článku 39, manažér infraštruktúry vynaloží maximálne úsilie na to, aby dotknutý žiadateľom poskytol alternatívnu kapacitu.

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

5. Manažéri infraštruktúry pri plánovaní prác na infraštruktúre v súlade s týmto článkom dodržiavajú harmonogram stanovený v oddiele 3 prílohy I.
6. Manažéri infraštruktúry zahrnú všetky obmedzenia kapacity vyplývajúce z prác na infraštruktúre do modelu kapacity a plánu ponuky kapacity bez ohľadu na to, kedy sú naplánované.

Článok 36

Mechanizmus konsenzuálneho riešenia konfliktov a koordinácia žiadostí

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

- c) alternatívne vlakové trasy navrhnuté na príslušných tratiach v súlade s odsekom 2;
- d) presné vymedzenie kritérií používaných v procese pridelovania kapacity.

Bez toho, aby bol dotknutý článok 27 ods. 3, a so súhlasom všetkých žiadateľov môže manažér infraštruktúry nadviazať kontakt medzi všetkými žiadateľmi potenciálne zapojenými do riešenia konfliktu s cieľom uľahčiť koordináciu žiadostí.

- 4. Zásady, ktorými sa riadi koordinácia žiadostí o kapacitu pre služby vnútroštátnej železničnej dopravy, sú stanovené v podmienkach používania siete.
- 5. Ak žiadosti o pridelenie kapacity infraštruktúry nemôžu byť splnené bez koordinácie, manažér infraštruktúry sa pokúsi vyhovieť všetkým žiadostiam pomocou koordinácie.
- 6. Bez toho, aby boli dotknuté existujúce odvolacie postupy a článok 56 smernice 2012/34/EÚ, v prípade sporov týkajúcich sa pridelenia kapacity infraštruktúry členské štáty zabezpečia, aby bol k dispozícii systém riešenia sporov v záujme bezodkladného vyriešenia takýchto sporov. V prípade žiadostí o kapacitu pre služby vnútroštátnej železničnej dopravy sa uvedený systém stanoví v podmienkach používania siete. Ak sa tento systém použije, rozhodnutie sa musí prijať do desiatich pracovných dní.
- 7. V prípade žiadostí o viacsiet'ovú kapacitu sa použije mechanizmus konsenzuálneho riešenia konfliktov stanovený v odsekoch 1, 2 a 3 v súlade s článkom 53 a s účasťou koordinátora siete.
- 8. Sieť ENIM vypracuje usmernenia k mechanizmu konsenzuálneho riešenia konfliktov pre žiadosti o viacsiet'ovú kapacitu a zahrnie ich do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6.

Článok 37

Mechanizmus formálneho riešenia konfliktov na základe sociálno-ekonomických a environmentálnych kritérií

- 1. Ak sa konflikt kapacity nepodarilo vyriešiť prostredníctvom mechanizmu konsenzuálneho riešenia konfliktov uvedeného v článku 36, manažéri infraštruktúry pridelia kapacitu infraštruktúry v súlade s článkom 8.
- 2. V kontexte procesu formálneho riešenia konfliktov sa žiadosti o práva na viacsiet'ovú kapacitu zohľadňujú v celom rozsahu. Ak sa v súlade s článkom 8 ods. 6 uplatňujú rôzne vnútroštátne parametre, tieto parametre sa použijú pre príslušné oddiely.
- 3. V prípade konfliktných žiadostí o kapacitu týkajúcich sa služieb železničnej dopravy s podobnými charakteristikami a sociálno-ekonomickým profilom manažér infraštruktúry pridelí kapacitu na základe aukcie alebo spôsobom, ktorý poskytne prístup čo najväčšiemu počtu žiadateľov. Druhá uvedená metóda sa uplatňuje po schválení regulačným orgánom.

Článok 38

Harmonogram procesov pridelovania kapacity

- 1. Manažér infraštruktúry a žiadatelia sa riadia harmonogramom procesov pridelovania kapacity stanoveným v oddieloch 4, 5, 6 a 7 prílohy I.

2. Manažéri infraštruktúry môžu rozhodnúť o odlišných lehotách a termínoch postupu pridelovania kapacity, než ako sa uvádzajú v tomto nariadení a v bode 2 písm. b) prílohy VI k smernici 2012/34/EÚ, ak vytvorenie medzinárodných vlakových trás na sieti s iným rozchodom koľaje, než má hlavná železničná sieť Únie, ktoré sa majú určiť v spolupráci s manažérmi infraštruktúry tretích krajín, má vo všeobecnosti značný vplyv na harmonogram pridelovania kapacity.
3. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 71 na zmenu oddielov 4, 5, 6 a 7 prílohy I s cieľom zabezpečiť účinný postup pridelovania a zohľadniť plánovacie, prevádzkové, technické a obchodné záujmy zainteresovaných strán v súvislosti s plánovaním a pridelovaním kapacity.

ODDIEL 4

Prispôsobenie a zmena harmonogramu

Článok 39

Zmeny práv na kapacitu po pridelení

1. Manažéri infraštruktúry môžu z vlastnej iniciatívy zmeniť práva na kapacitu pridelené žiadateľovi len v súlade s týmto nariadením. Žiadatelia môžu kedykoľvek požiadať o zmeny pridelennej kapacity. Zrušenie sa považuje za osobitný druh zmeny.
V prípade zmien pridelených práv na kapacitu sa uplatňuje článok 40. Manažéri infraštruktúry bezodkladne aktualizujú cestovný poriadok uvedený v článku 30.
2. Manažéri infraštruktúry a žiadatelia v čo najväčšej možnej miere obmedzia zmeny práv na kapacitu po pridelení v súlade s cieľmi stanovenými v článku 2 ods. 3.
3. Zmeny práv na kapacitu zahŕňajú prípady, keď manažér infraštruktúry nemôže povoliť jazdu vlaku v súlade s prideleným právom na kapacitu a má dostatok času na to, aby žiadateľovi ponúkol právo na alternatívnu kapacitu po tom, ako ho informuje o potrebe zmeny.
Manažéri infraštruktúry môžu stanoviť rôzne lehoty na pridelenie práv na kapacitu v rámci jednej siete a na pridelenie práv na viacsietovú kapacitu. Manažéri infraštruktúry uvedú v podmienkach používania siete informácie o čase potrebnom na vybudovanie vlakovej trasy. Takýto čas nesmie byť dlhší ako lehoty uvedené v oddiele 8 prílohy I.
4. Pravidlá a postupy, ktoré sa majú uplatňovať v prípade zmeny práva na kapacitu, zohľadňujú vplyv zmeny práva na kapacitu na žiadateľa z prevádzkového a obchodného hľadiska. Zmeny sa na tento účel kategorizujú na základe ich vplyvu v súlade s odsekom 8 tohto článku a vedú k rozdielnym úrovňam náhrady uvedeným v článku 40.
5. V prípade zmeny práva na viacsietovú kapacitu vynaložia príslušní manažéri infraštruktúry všetko primerané úsilie na zabezpečenie súladu medzi právami na kapacitu počas celej jazdy vlaku.

Manažér infraštruktúry, ktorý mení právo na viacsietovú kapacitu, je spolu s ostatnými dotknutými manažérmi infraštruktúry zodpovedný za proces koordinácie pridelovania práva na alternatívnu viacsietovú kapacitu a informuje žiadateľa a všetky dotknuté strany o výsledku koordinácie. Výsledkom môže byť buď pridelenie práva na alternatívnu viacsietovú kapacitu alebo informácia, že právo na alternatívnu kapacitu nie je k dispozícii.

6. Na účel tohto nariadenia sa nevyužitie prideleného práva na kapacitu zo strany železničného podniku považuje za rovnocenné zrušeniu v deň jazdy príslušného vlaku.
7. Ak manažér infraštruktúry zmení pridelené právo na kapacitu, bezodkladne o tom informuje žiadateľa a dotknutý železničný podnik.
Manažér infraštruktúry ponúkne žiadateľovi práva na alternatívnu kapacitu v lehotách stanovených v oddiele 8 prílohy I. Ak to nie je možné, manažér infraštruktúry poskytne žiadateľovi relevantné informácie, ktoré mu umožnia podať novú žiadosť o kapacitu infraštruktúry. V uvedených informáciách sa podľa potreby uvedie odkaz na plán ponuky kapacity uvedený v článku 18 a plánovanie pre prípad nepredvídaných udalostí uvedené v článku 19.
8. Sieť ENIM vypracuje a prijme harmonizované postupy na riadenie zmien práv na kapacitu po pridelení a zahrnie ich do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6.
V týchto harmonizovaných postupoch sa musí rozlišovať medzi zmenami, ktoré majú veľký vplyv na žiadateľov a železničné podniky z obchodného a prevádzkového hľadiska, a zmenami s malým vplyvom. V kritériách, ktoré sa majú použiť na kategorizáciu zmeny s veľkým vplyvom, sa okrem iného zohľadní schopnosť železničného podniku poskytovať službu v súlade s jeho zmluvnými záväzkami, omeškania pri odchode alebo zmeny trasy vyplývajúce zo zväčšenia vzdialenosti, čas jazdy, poplatky za prístup na trať alebo iné súvisiace náklady, ako aj limity týchto zmien. Na zmeny s veľkým vplyvom sa vzťahujú prísnejšie kritériá.
9. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 71 na zmenu oddielu 8 prílohy I s cieľom zabezpečiť efektívne prispôbenie a zmeny harmonogramu procesov, pričom sa zohľadnia plánovacie, prevádzkové, technické a obchodné záujmy dotknutých zainteresovaných strán.

Článok 40

Náhrada za zmeny práv na kapacitu

1. Ak manažér infraštruktúry alebo žiadateľ neplnia svoje záväzky týkajúce sa prideleného práva na kapacitu a ak to vedie k zmene, ktorá má veľký vplyv v zmysle kategorizácie v článku 39, zmluvná strana, ktorá iniciuje zmenu, vyplatí druhej zmluvnej strane náhradu.
2. Náhrada uvedená v odseku 1 nie je splatná v prípadoch *vyššej moci*.
3. Sieť ENIM po konzultácii s ENRRB určí harmonizované podmienky, podľa ktorých vzniká nárok na náhradu. V týchto podmienkach sa zohľadnia pravidlá stanovené v článku 39 ods. 4 a 8. Sieť ENIM zahrnie uvedené podmienky do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6. ENRRB uverejní stanovisko k podmienkam vymedzeným sieťou ENIM.
4. Manažéri infraštruktúry po schválení regulačným orgánom v podmienkach používania siete stanovia úroveň náhrady, ktorá sa má vyplatiť žiadateľom.
Regulačný orgán podľa návrhu manažéra infraštruktúry a po konzultácii so žiadateľmi a potenciálnymi žiadateľmi stanoví úroveň náhrady, ktorú má zaplatiť manažér infraštruktúry. Manažér infraštruktúry uverejní túto informáciu v podmienkach používania siete.

Úrovně náhrady musia byť také, aby manažerov infrastruktúry a žiadateľov účinne stimulovali k dodržiavaniu plánovaného využitia kapacity a minimalizovaniu narušení. Tieto úrovne musia byť primerané a nediskriminačné.

Manažéri infrastruktúry a regulačné orgány môžu stanoviť rôzne úrovne náhrady v závislosti od vplyvu zmeny a toho, či kapacita môže byť nanovo pridelená a využitá iným žiadateľom. V týchto úrovniach sa musia zohľadniť najmä pravidlá uvedené v článku 39 ods. 4 a 8, zostávajúca lehota po predložení žiadosti o zmenu alebo po jej uskutočnení až do času jazdy vlaku, ako aj miera využívania železničnej infrastruktúry zahrnutej v práve na kapacitu.

5. V prípade práv na viacsieťovú kapacitu sa povinnosť vyplatiť náhradu žiadateľovi vzťahuje na manažéra (alebo manažerov) infrastruktúry, ktorí je (sú) zodpovedný (-í) za zmenu práva na kapacitu, pričom sa zohľadní kapacita v celom rozsahu a v prípade, že je zodpovedný viac ako jeden manažér infrastruktúry, sa zohľadní pomer dĺžky ich sietí v práve na kapacitu. Náhrada za celé právo na kapacitu nesmie presiahnuť trojnásobok náhrady splatnej za právo na kapacitu pridelené manažerom infrastruktúry.
6. Regulačné orgány rozhodujú o sporoch týkajúcich sa dôvodu zmeny práva na kapacitu alebo oneskorenej náhrady a prijímú rozhodnutie bezodkladne a do jedného mesiaca od zhromaždenia všetkých informácií potrebných na posúdenie príčiny zmeny. Regulačné orgány o takýchto rozhodnutiach informujú ENRRB a môžu s ňou konzultovať. ENRRB zabezpečí, aby takéto rozhodnutia boli koherentné a založené na všeobecne uznávaných zásadách.
7. Komisia môže prijať vykonávacie akty, v ktorých stanoví podmienky, za ktorých vzniká nárok na vyplatenie náhrady, kategorizáciu zmien práv na kapacitu a metodiky na stanovenie úrovni náhrady. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 72 ods. 3.

Článok 41

Zmena harmonogramu v kontexte riadenia narušení a krízového riadenia

1. V prípade narušenia siete uvedeného v článku 46 alebo krízovej situácie uvedenej v článku 47 dotknutý manažér alebo dotknutí manažéri infrastruktúry vynaložia maximálne úsilie na zmenu harmonogramu dopravy ovplyvnenej narušením. Manažéri infrastruktúry na tento účel pridelujú kapacitu železničnej infrastruktúry v súlade s európskym rámcom pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia uvedeným v článku 44 na základe pohotovostných plánov vypracovaných v súlade s článkom 19 a v úzkej koordinácii so subjektmi zainteresovanými na prevádzke a v relevantných prípadoch s ďalšími dotknutými zainteresovanými stranami.
2. Sieť ENIM vypracuje a prijme usmernenia na transparentné a nediskriminačné riadenie a pridelovanie kapacity infrastruktúry v prípade narušenia siete. Sieť ENIM vypracuje najmä usmernenia o uplatňovaní procesu súbežného pridelovania kapacity a zásady „kto prv príde, ten prv berie“.

V prípade procesu súbežného pridelovania sieť ENIM vypracuje usmernenia k postupom, ktoré sa majú uplatňovať, vrátane prípadného uplatňovania procesu konsenzuálneho riešenia konfliktov uvedeného v článku 36 a procesu formálneho riešenia konfliktov uvedeného v článku 37. Sieť ENIM zahŕňa tieto usmernenia do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6.

3. Manažéri infraštruktúry nesmú pri zmene harmonogramu jednostranne meniť ani rušiť existujúce práva na kapacitu na účely riadenia narušení. Na základe skúseností regulačných orgánov, manažérov infraštruktúry a železničných podnikov a vzhľadom na činnosti siete ENIM a ENRRB však Komisia môže prijať vykonávací akt, v ktorom sa stanovujú kritériá a postupy zmeny harmonogramu vrátane jednostranných zmien pridelených práv na kapacitu zo strany manažérov infraštruktúry na účely riadenia narušení siete. Uvedený vykonávací akt sa prijme v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 72 ods. 3.
4. Manažéri infraštruktúry a žiadatelia môžu dobrovoľne uzavrieť dohody o nahradení práv na určitú kapacitu v prípade narušenia siete. Takéto dohody sa uvedú v pohotovostných plánoch uvedených v článku 19.
5. V prípade narušenia siete, ktoré ovplyvňuje prevádzku na viac ako jednej sieti, dotknutí manažéri infraštruktúry koordinujú pridelenie alternatívnej kapacity v súlade s článkom 53 a s európskym rámcom pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia uvedeným v článku 44.

KAPITOLA III

RIADENIE DOPRAVY, RIADENIE NARUŠENÍ A KRÍZOVÉ RIADENIE

Článok 42

Riadenie dopravy, riadenie narušení a krízové riadenie

1. Manažéri infraštruktúry vykonávajú riadenie dopravy v súlade s týmto nariadením, smernicou (EÚ) 2016/797 a špecifikáciami stanovenými vo vykonávacích aktoch prijatých podľa uvedenej smernice.
Manažéri infraštruktúry na tento účel vykonávajú:
 - a) riadenie dopravy za bežných prevádzkových podmienok zahŕňajúce riadenie incidentov, ktoré vedú k miernym odchýlkam od cestovného poriadku;
 - b) riadenie narušení s cieľom riešiť závažné narušenia prevádzky siete, ktoré si vyžadujú koordinované úsilie v súlade s článkom 46;
 - c) riadenie dopravy počas krízových situácií, ako sa stanovuje v článku 47.
2. V prípade rozsiahlych krízových situácií v rámci sektora dopravy aj mimo neho môžu členské štáty v súlade s článkom 47 zaviesť opatrenia, ktoré sa odchyľujú od pravidiel uplatniteľných v bežných situáciách. V takýchto situáciách a náležitých prípadoch manažéri infraštruktúry prijímajú a uplatňujú osobitné pravidlá a postupy za podmienok stanovených v článku 47.
3. Manažéri infraštruktúry pri riadení dopravy dodržiavajú zásady stanovené v článku 2.
Manažéri infraštruktúry v prvom rade minimalizujú narušenia a ich vplyv na železničnú dopravu a:
 - a) zabezpečujú rýchlu a koordinovanú reakciu na narušenia, najmä v prípade narušení siete a krízových situácií;
 - b) stabilizujú a optimalizujú železničnú dopravu počas celého trvania narušení siete a kríz;

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

Článok 43

Pravidlá a postupy riadenia dopravy a riadenia narušení

1. Manažéri infraštruktúry zavedú pravidlá a postupy na riadenie odchýlok chodu vlakov od cestovného poriadku. Tieto pravidlá a postupy sa uverejnia v podmienkach používania siete uvedených v článku 27 smernice 2012/34/EÚ a musia sa vzťahovať na riadenie dopravy v situáciách uvedených v článku 42 ods. 1 písm. a), b) a c) tohto nariadenia.
2. Cieľom pravidiel a postupov uvedených v odseku 1 je minimalizovať celkový vplyv odchýlok od cestovného poriadku na železničnú dopravu, pričom sa zohľadnia potreby všetkých druhov dopravy. Zásady môžu zahŕňať pravidlá prednosti pre riadenie medzi rôznymi druhmi dopravy a osobitné postupy, kritériá a ciele, ktoré sa majú uplatňovať v rámci prístupu založeného na optimalizácii, ktorý sa opiera skôr o optimalizáciu cieľovej funkcie, ako je minimalizácia minút meškania alebo času návratu k bežnej prevádzke, než o explicitné pravidlá prednosti.
3. V prípade narušenia chodu vlakov spôsobeného technickou poruchou alebo nehodou prijme manažér infraštruktúry všetky opatrenia potrebné na obnovenie normálneho stavu. Na tento účel zavedie pohotovostný plán v súlade s článkom 19. V prípade narušenia, ktoré môže mať vplyv na cezhraničnú dopravu, dotknutí manažéri infraštruktúry navzájom spolupracujú s cieľom obnoviť cezhraničnú dopravu do normálneho stavu v súlade s európskym rámcom pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia uvedeného v článku 44.
4. Pri stanovovaní pravidiel a postupov uvedených v odseku 1 manažéri infraštruktúry v čo najväčšej miere zohľadňujú európsky rámec pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia uvedený v článku 44. V podmienkach používania siete vysvetlia dôvod akejkoľvek odchýlky od spoločných zásad a postupov stanovených v európskom rámci pre koordináciu riadenia dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia.
5. V prípadoch vyššej moci a keď je to absolútne nevyhnutné z dôvodu incidentu, ktorý zapríčiní dočasné vyradenie infraštruktúry z prevádzky, môžu byť pridelené práva na kapacitu bez varovania odobraté na také dlhé obdobie, aké je potrebné na opravu systému.

Manažér infraštruktúry, ak to považuje za nevyhnutné, môže požiadať železničné podniky, aby mu dali k dispozícii prostriedky, ktoré považuje za najprimeranejšie na čo najrýchlejšie obnovenie normálneho stavu.
6. Členské štáty môžu požiadať železničné podniky, aby sa podieľali na zabezpečení presadzovania a monitorovania vlastného dodržiavania bezpečnostných noriem a pravidiel.

Článok 44

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

1. Sieť ENIM vypracuje a prijme európsky rámec pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia v súlade s článkom 42 najneskôr do [12 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia].
Sieť ENIM vypracuje európsky rámec pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia v spolupráci so subjektmi zainteresovanými na prevádzke a zainteresovanými stranami prostredníctvom konzultačného procesu uvedeného v článku 54, pričom zohľadní prácu spoločného podniku pre európske železnice zriadeného v hlave IV nariadenia (EÚ) 2012/2085.
2. Európsky rámec pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia poskytuje usmernenia pre koordináciu medzi manažérmi infraštruktúry, železničnými podnikmi a inými subjektmi zainteresovanými na prevádzke.
3. Európsky rámec pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia obsahuje najmä prvky uvedené v prílohe V.

Článok 45

Koordinácia riadenia dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia

Manažéri infraštruktúry koordinujú riadenie dopravy v súlade s článkom 53 a na základe európskeho rámca pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia uvedeného v článku 44.

V rámci koordinácie treba zabezpečiť najmä, aby:

- a) medzinárodná železničná doprava fungovala s minimálnymi narušeniami v rámci bežnej prevádzky aj v prípade narušenia prevádzky;
- b) sa náležite zohľadnili osobitné výzvy súvisiace s cezhraničnými úsekmi vyplývajúce okrem iného z obmedzenej interoperability z hľadiska infraštruktúry, technického vybavenia a prevádzky, jazykových požiadaviek a požiadaviek na odbornú prípravu zamestnancov, administratívnych formalít alebo formalít na hraniciach;
- c) nastala efektívna výmena aktuálnych a relevantných informácií medzi manažérmi infraštruktúry, žiadateľmi, železničnými podnikmi a inými subjektmi zainteresovanými na prevádzke, ako aj s akýmikoľvek prípadnými relevantnými štruktúrami krízového riadenia na úrovni EÚ, rovnako v súlade s článkom 62.

Článok 46

Narušenia siete

1. Ak incident vyústi alebo pravdepodobne vyústi do obmedzení prevádzky siete, ktoré si vyžadujú koordinované úsilie subjektov zainteresovaných na prevádzke s cieľom zabezpečiť čo najlepšie riadenie dopravy počas obmedzení, dotknutí manažéri infraštruktúry posúdia pravdepodobné trvanie a vplyv incidentu na základe všetkých dostupných informácií a predchádzajúcich skúseností.

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

2. Ak incident má alebo pravdepodobne bude mať vplyv na jednu alebo viacero sietí, manažér infraštruktúry na mieste, kde došlo k incidentu, vyhlási narušenie viacerých sietí a koordinuje opatrenia v súlade s článkami 44, 45 a 53.
3. Sieť ENIM určí harmonizovanú metódu odhadu pravdepodobného trvania a vplyvu narušenia siete a zahrnie ju do európskeho rámca pre koordináciu riadenia dopravy a krízového riadenia uvedeného v článku 44.
4. Manažér infraštruktúry čo najskôr informuje zainteresované strany o nedostupnosti kapacity infraštruktúry, najmä z dôvodu incidentu.
Regulačný orgán môže od manažéra infraštruktúry vyžadovať, aby mu takéto informácie sprístupnil, ak to považuje za nevyhnutné.
5. Koordinátor siete zhromažďuje informácie o narušeniach siete, analyzuje reakciu, vyvodzuje závery o účinnosti riadenia takýchto incidentov a konzultuje so subjektmi zainteresovanými na prevádzke v súlade s článkom 54 a podáva správy sieti ENIM a orgánu na preskúmanie výkonnosti.
6. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 71 na zmenu prílohy VI s cieľom zabezpečiť účinné a efektívne riadenie narušenia siete, pričom sa zohľadnia plánovacie, prevádzkové, technické a obchodné záujmy dotknutých zainteresovaných strán.

Článok 47

Krízové situácie

1. V prípade kríz súvisiacich s verejnou bezpečnosťou, epidémiami v oblasti zdravia, environmentálnymi, obrannými a bezpečnostnými krízami, ktoré majú alebo pravdepodobne budú mať kritický vplyv na ponuku služieb železničnej dopravy alebo na dopyt po nich, môžu členské štáty uplatňovať núdzové opatrenia, ktoré odchyľne od pravidiel tohto nariadenia zahŕňajú:
 - a) zrušenie práv na kapacitu bez náhrady;
 - b) alternatívne zásady, pravidlá a postupy riadenia kapacity, najmä pokiaľ ide o pridelovanie nedostatočnej kapacity infraštruktúry;
 - c) alternatívne postupy riadenia dopravy;
 - d) používanie alternatívnych trás;
 - e) zmena plánov ponuky kapacity.Dotknutý členský štát zabezpečí, aby sa núdzové opatrenia v čo najväčšej možnej miere riadili zásadami riadenia kapacity a dopravy stanovenými v tomto nariadení a aby využívali existujúce plány vypracované v súlade s článkom 19. Tieto núdzové opatrenia koordinujú s ostatnými členskými štátmi.
2. Dotknutý členský štát bezodkladne informuje Komisiu a sieť ENIM o svojom rozhodnutí uplatniť núdzové opatrenia a poskytne odôvodnenie a opis týchto opatrení a očakávané trvanie ich uplatňovania. Členské štáty v prípade potreby informujú aj Komisiu a ústredné kontaktné úrady, ako sa stanovuje v článku 8 [nariadenia o nástroji núdzovej pomoci pre jednotný trh].
3. Manažér infraštruktúry určí kontaktné miesto v zmysle článku 60, ktoré poskytuje informácie o núdzových opatreniach Komisii, sieti ENIM, iným manažérom

infraštruktúry a iným zainteresovaným stranám a pomáha koordinovať takéto opatrenia.

4. Ak majú núdzové opatrenia významný vplyv na cezhraničnú dopravu, manažéri infraštruktúry navzájom koordinujú svoju činnosť v súlade s článkami 53 a 54. Do koordinovania prostredníctvom špecializovaných koordinačných štruktúr v súlade s článkom 53 ods. 2 písm. a) sa zapojí Komisia a dotknuté členské štáty.
5. Regulačné orgány a ENRRB poskytnú Komisii na jej žiadosť svoje stanovisko k núdzovým opatreniam v lehote, ktorú stanovila Komisia. Komisia môže prijať rozhodnutia, na základe ktorých je členský štát povinný zrušiť núdzové opatrenia, ak sa považujú za nepotrebné.
6. Členské štáty poskytujú aktualizované informácie v prípade potreby alebo na žiadosť Komisie. Členské štáty poskytnú všetky informácie o núdzových opatreniach požadované Komisiou v lehotách, ktoré Komisia stanovila.
7. Subjekty verejného sektora zodpovedné za riadenie krízových situácií, napríklad armáda alebo agentúry civilnej ochrany a iné, môžu organizovať cvičenia simulujúce krízové situácie, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tohto článku. Manažér infraštruktúry v takýchto prípadoch pridelí kapacitu podľa potreby, prípadne zruší pridelené práva na kapacitu. Subjekty verejného sektora odškodnia dotknutých žiadateľov v súlade s článkom 40.

Článok 48

Výmena informácií o riadení dopravy

1. Všetky subjekty zainteresované na prevádzke, ktoré sú priamo zapojené do prevádzky služby železničnej dopravy, majú právo na prístup k informáciám týkajúcim sa danej služby železničnej dopravy uvedeným v prílohe VIII.
Dotknuté zmluvné strany môžu tieto informácie použiť len na účely tohto nariadenia a na účely smernice (EÚ) 2016/797 a vykonávacích aktov prijatých podľa uvedenej smernice, pokiaľ nie je v zmluvných dohodách stanovené inak.
2. Informácie musia byť sprístupnené v súlade s článkom 62.
3. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 71 na zmenu prílohy VIII s cieľom zabezpečiť, aby odrážala všetky zmeny technických špecifikácií interoperability stanovených v príslušných vykonávacích aktoch prijatých v súlade so smernicou (EÚ) 2016/797, pri zohľadnení plánovacích, prevádzkových, technických a obchodných záujmov dotknutých zainteresovaných strán.

KAPITOLA IV PRESKÚMANIE VÝKONNOSTI

Článok 49

Všeobecné zásady preskúmania výkonnosti

1. Sieť ENIM v súlade s článkom 7f písm. d) smernice 2012/34/EÚ monitoruje a meria/hodnotí výkonnosť služieb železničnej infraštruktúry s prihliadnutím na

všeobecné ciele stanovené v článku 2 tohto nariadenia. Manažéri železničnej infraštruktúry takisto monitorujú výkonnosť služieb železničnej dopravy.

2. Manažéri infraštruktúry si na tento účel stanovia vlastné výkonnostné ciele v pláne uvedenom v článku 8 ods. 3 smernice 2012/34/EÚ, pričom zohľadnia všetky ciele stanovené v zmluvných dohodách uvedených v článku 30 uvedenej smernice. Zavedú a vykonávajú postupy na monitorovanie pokroku pri dosahovaní cieľov a podávanie správ o ňom s cieľom identifikovať príčiny nedostatkov vo výkonnosti v spolupráci so subjektmi zainteresovanými na prevádzke a vykonávať nápravné opatrenia na zlepšenie výkonnosti. V uvedených postupoch sa zohľadní európsky rámec pre preskúvanie výkonnosti uvedený v článku 50 tohto nariadenia. Manažéri infraštruktúry v podmienkach používania siete vysvetlia dôvod akejkoľvek odchýlky od spoločných postupov stanovených v európskom rámci pre preskúvanie výkonnosti.
3. Sieť ENIM spolupracuje s európskymi koordinátormi v otázkach preskúmania výkonnosti v súlade s prevádzkovými požiadavkami na európske dopravné koridory stanovenými v článku 18 [nového nariadenia o TEN-T].

Článok 50

Európsky rámec pre preskúvanie výkonnosti

1. Sieť ENIM vytvorí a zavedie do [12 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] európsky rámec pre preskúvanie výkonnosti. V tomto rámci sa musia zohľadniť najmä zásady vymedzené v článku 2 bode 3, článku 8 ods. 4 a článku 42 ods. 3, ako aj prevádzkové požiadavky, výkonnostné ciele a cieľové hodnoty stanovené v [článku 18 nového nariadenia o TEN-T].
2. Európsky rámec musí zahŕňať oblasti výkonnosti stanovené v prílohe VII. Musí zahŕňať najmä:
 - a) zoznam prioritných otázok výkonnosti, ktoré sa majú riešiť v oblastiach výkonnosti stanovených v prílohe VII;
 - b) ukazovatele výkonnosti, ktoré umožňujú monitorovanie pokroku v otázkach výkonnosti, vrátane metodiky a požiadaviek na údaje na účely výpočtu takýchto ukazovateľov;
 - c) kritériá a postupy na vymedzenie výkonnostných cieľov na úrovni manažérov infraštruktúry;
 - d) postupy na monitorovanie a preskúvanie prvkov uvedených v písmenách a) až c), ako aj vykonávanie nápravných opatrení a dosahovanie výkonnostných cieľov uvedených v odseku 4.
3. Sieť ENIM na základe odseku 2 písm. d) pravidelne preskúmava európsky rámec pre preskúvanie výkonnosti a výsledky jeho vykonávania a navrhuje vhodné zmeny rámca.
4. Manažéri infraštruktúry pri plnení svojich funkcií v čo najväčšej miere zohľadňujú európsky rámec pre preskúvanie výkonnosti. Manažéri infraštruktúry predovšetkým zahrnú ciele vymedzené v súlade s odsekom 2 písm. c) tohto článku do podnikateľského plánu uvedeného v článku 8 ods. 3 smernice 2012/34/EÚ. Uvedené ciele musia zahŕňať cieľové hodnoty stanovené v [článku 18 ods. 1 písm. a) a b) nového nariadenia o TEN-T].

5. Komisia môže prijať vykonávacie akty, v ktorých stanoví podrobné pravidlá týkajúce sa prvkov uvedených v odseku 2 písm. b) až d), v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 72 ods. 2. Komisia pritom zohľadní prácu siete ENIM v súlade s odsekom 3 a všetky odporúčania orgánu na preskúmanie výkonnosti.

Článok 51

Európska správa o preskúmaní výkonnosti

1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 15 smernice 2012/34/EÚ a článok 3 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2015/1100¹³, sieť ENIM vypracuje a uverejní do [24 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] európsku správu o preskúmaní výkonnosti na základe európskeho rámca pre preskúmanie výkonnosti uvedeného v článku 50 tohto nariadenia a každoročne ju uverejní.
2. Orgán na preskúmanie výkonnosti vypracuje samostatný oddiel správy, v ktorom uvedie svoje posúdenie výkonnosti služieb železničnej infraštruktúry a služieb železničnej dopravy, odporúčania k otázkam výkonnosti, ktoré sa majú prioritne riešiť, a odporúčania k opatreniam na zvýšenie výkonnosti.
3. Správa o preskúmaní výkonnosti musí zahŕňať aspoň trate v európskych dopravných koridoroch uvedených v nariadení [nové nariadenie o TEN-T] a musí obsahovať informácie požadované v [článku 53 ods. 3 písm. g)] daného nariadenia. Uvedené informácie musia byť dostatočne podrobné z hľadiska územnej pôsobnosti a mali by sa vzťahovať na dostatočne dlhé obdobie, aby umožnili zmysluplné výklady.
4. Správa o preskúmaní výkonnosti musí obsahovať osobitný oddiel o výkonnosti koordinácie medzi manažérmi infraštruktúry v súlade s článkom 53 a o konzultačnom mechanizme uvedenom v článku 54 tohto nariadenia.

Článok 52

Orgán na preskúmanie výkonnosti

1. Komisia môže v súlade s postupom uvedeným v článku 73 ods. 3 zriadiť alebo určiť neustranný a príslušný orgán, ktorý má plniť funkciu orgánu na preskúmanie výkonnosti.
2. Orgán na preskúmanie výkonnosti poskytuje Komisii a európskym koordinátorom na ich žiadosť poradenstvo v otázkach týkajúcich sa výkonnosti služieb železničnej infraštruktúry a služieb železničnej dopravy.
3. Orgán na preskúmanie výkonnosti vykonáva tieto úlohy:
 - a) poskytuje odporúčania sieti ENIM, pokiaľ ide o vytvorenie a preskúmanie európskeho rámca pre preskúmanie výkonnosti uvedeného v článku 50, okrem iného v súvislosti s oblasťami výkonnosti, aspektami výkonnosti, ktoré sa majú riešiť v každej z oblastí výkonnosti, ako aj k harmonizácii metodík, procesov, kritérií a definícií na zber a analýzu údajov súvisiacich s výkonnosťou a ukazovateľmi výkonnosti;

¹³ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2015/1100 zo 7. júla 2015 o povinnostiach členských štátov podávať správy v rámci monitorovania trhu železničnej dopravy (Ú. v. EÚ L 181, 9.7.2015, s. 1).

- b) poskytuje odporúčania siete ENIM, ENRRB, manažérom infraštruktúry, žiadateľom, regulačným orgánom, orgánom členských štátov a v prípade potreby iným zainteresovaným stranám v súvislosti s nápravnými opatreniami, riadením kapacity, riadením dopravy, riadením narušení a krízovým riadením;
 - c) preskúmava výsledky návrhu európskej správy o preskúmaní výkonnosti a vypracúva samostatný oddiel uvedený v článku 51 ods. 2;
 - d) poskytuje stanoviská a odporúčania týkajúce sa výkonnosti služieb železničnej infraštruktúry v súvislosti s orientačnou stratégiou rozvoja železničnej infraštruktúry uvedenej v článku 8 ods. 1, podnikateľským plánom uvedeným v článku 8 ods. 3, so zmluvnými dohodami uvedenými v článku 30 ods. 2 a systémom výkonnosti uvedeným v článku 35 smernice 2012/34/EÚ;
 - e) radí európskym koordinátorom v záležitostiach týkajúcich sa výkonnosti služieb železničnej infraštruktúry a služieb železničnej dopravy.
- 4. Adresáti stanovísk a odporúčaní uvedených v odseku 3 poskytnú orgánu na preskúmanie výkonnosti odpovede v lehotách stanovených týmto orgánom.
 - 5. Sieť ENIM, koordinátor siete, manažéri infraštruktúry, regulačné orgány, ENRRB a prípadne ďalšie zainteresované strany spolupracujú s orgánom na preskúmanie výkonnosti a predovšetkým mu z vlastnej iniciatívy alebo na jeho žiadosť poskytujú informácie týkajúce sa výkonnosti a vynaložia maximálne úsilie na zohľadnenie jeho odporúčaní v rámci riadenia výkonnosti železničnej dopravy.
 - 6. Orgán na preskúmanie výkonnosti rešpektuje dôvernosť obchodných tajomstiev pri nakladaní s informáciami, ktoré poskytli príslušné zainteresované strany alebo Komisia.

KAPITOLA V

EURÓPSKA SIEŤ PRE KOORDINÁCIU

Článok 53

Koordinácia medzi manažérmi infraštruktúry

- 1. Ak sa odkazuje na tento článok, manažéri infraštruktúry koordinujú svoju činnosť navzájom a s ostatnými príslušnými zainteresovanými stranami, pokiaľ ide o povinnosti a úlohy, ktoré im boli zverené v tomto nariadení.
- 2. Manažéri infraštruktúry konajú koordinovane aspoň v otázkach uvedených v prílohe IX a dodržiavajú osobitné koordinačné požiadavky stanovené v článkoch, na ktoré sa v nej odkazuje.

Manažéri infraštruktúry najmä:

- a) vytvárajú organizačné štruktúry, postupy a nástroje, podľa potreby aj digitálne nástroje uvedené v článku 62;
- b) koordinujú na najvhodnejšej geografickej úrovni so zapojením subjektov, ktoré majú najlepšie predpoklady na dosiahnutie účinných a efektívnych výsledkov v súlade so zásadou subsidiarity;

- c) spolupracujú s ostatnými manažérmi infraštruktúry prostredníctvom určených kontaktných miest uvedených v článku 60;
 - d) podľa potreby zapoja sieť ENIM alebo koordinátora siete v záležitostiach, ktoré majú význam pre Úniu. Koordinácia medzi manažérmi infraštruktúry sa môže realizovať na viac ako jednej úrovni, najmä v záležitostiach, ktoré si vyžadujú koordináciu na úrovni Únie, ako aj v špecifickejšej územnej pôsobnosti;
 - e) vymenúvajú vedúci subjekt, ktorý podáva správy sieti ENIM a zodpovedá za organizovanie konzultačných činností v súlade s článkom 54, keď sa do koordinačných činností zapája viacero aktérov;
 - f) postupujú sieť ENIM prípady, v ktorých nie je možné dosiahnuť dohodnuté výsledky v prvom stupni;
 - g) preskúvajú vykonávanie koordinačných činností v súlade s kapitolou IV.
3. Koordinácia sa vzťahuje na všetky trate a uzly, ktoré sú súčasťou európskych dopravných koridorov stanovených v článku 7 a prílohe III k [novému nariadeniu o TEN-T].
- Manažéri infraštruktúry môžu rozšíriť koordináciu na ďalšie trate na základe dohody medzi všetkými dotknutými manažérmi infraštruktúry.
4. Koordinácia medzi manažérmi infraštruktúry týkajúca sa pridelovania práv na viacsieťovú kapacitu v súlade s článkom 29 sa vzťahuje na celé siete manažérov infraštruktúry, ktorí sú členmi siete ENIM.
5. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 71 na zmenu prílohy IX s cieľom zabezpečiť účinnú koordináciu medzi manažérmi infraštruktúry, pri zohľadnení plánovacích, prevádzkových a obchodných záujmov všetkých dotknutých zainteresovaných strán a na základe skúseností získaných pri vykonávaní tohto nariadenia.

Článok 54

Konzultačný mechanizmus pre európske a cezhraničné záležitosti

1. Sieť ENIM vypracuje, prijme a implementuje usmernenia na zabezpečenie vhodných a pravidelných konzultácií so zainteresovanými stranami a zahrnie ich do európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6, európskeho rámca pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia uvedeného v článku 44 a európskeho rámca pre preskúmanie výkonnosti uvedeného v článku 50. Proces sa vypracúva a vykonáva s podporou koordinátora siete a so zapojením určených kontaktných miest manažérov infraštruktúry uvedených v článku 60.
2. Ak sieť ENIM prijme stanovisko alebo odporúčanie, ktoré bude mať pravdepodobne vplyv na železničné podniky, iných žiadateľov, iné subjekty zainteresované na prevádzke a zainteresované strany, uverejní návrh na konzultáciu s dotknutými stranami. Dotknutým stranám sa poskytne primeraný čas na vyjadrenie sa k návrhu rozhodnutia. V prípade potreby sa zapoja orgány členských štátov.
3. Sieť ENIM pri prijímaní konečného stanoviska alebo odporúčania zohľadní spätnú väzbu, ktorú poskytl dotknuté strany v súlade s odsekom 2. Ak sieť ENIM

nezohľadní významné prvky poskytnutej spätnej väzby, uvedie dôvody takéhoto konania.

Článok 55

Organizácia Európskej siete manažérov infraštruktúry

1. Na účely tohto nariadenia je Európska sieť manažérov infraštruktúry uvedená v článku 7f smernice 2012/34/EÚ organizovaná v súlade s týmto článkom.
2. Všetci manažéri železničnej infraštruktúry zodpovední za trate, ktoré sú súčasťou základnej a rozšírenej základnej siete TEN-T, uvedené v [článku 6 nového nariadenia o TEN-T a prílohe I k nemu], sú členmi siete ENIM. Vymenúvajú zástupcu a jeho náhradníka.
3. Manažéri železničnej infraštruktúry, ktorí nespĺňajú kritérium vymedzené v odseku 2, môžu vymenovať nečlenského zástupcu, ktorý sa zúčastní na rokovaniach siete ENIM.
4. Sieť ENIM po konzultácii s Komisiou a jej schválení prijme a uverejní svoj rokovací poriadok. Svoje činnosti organizuje v súlade s rokovacím poriadkom.
5. Sieť ENIM prijíma rozhodnutia jednoduchou väčšinou, pokiaľ nie je v rokovacom poriadku stanovené inak. Všetci členovia z jedného členského štátu majú spolu jeden hlas. V prípade neprítomnosti člena je oprávnený uplatňovať jeho hlasovacie právo náhradník.
6. Sieť ENIM zasadá v pravidelných intervaloch. Predsedu volí spomedzi svojich členov dvojtretinovou väčšinou svojich členov.
7. Komisia je členom siete ENIM bez hlasovacieho práva. Podporuje činnosť siete ENIM a uľahčuje koordináciu.
8. Sieť ENIM určí svoj pracovný program. Pracovný program sa vzťahuje aspoň na obdobie dvoch rokov. Sieť ENIM konzultuje návrh pracovného programu so žiadateľmi a inými subjektmi zainteresovanými na prevádzke prostredníctvom konzultačného mechanizmu uvedeného v článku 54. Okrem toho konzultuje s Európskou komisiou, Železničnou agentúrou Európskej únie a spoločným podnikom pre európske železnice a prípadne s ďalšími zainteresovanými stranami.

Článok 56

Zodpovednosti siete ENIM

1. Okrem úloh stanovených v článku 7f smernice 2012/34/EÚ je sieť ENIM zodpovedná za všetky úlohy, ktoré jej boli pridelené v tomto nariadení. Jej úlohy sú najmä:
 - a) prijať európsky rámec pre riadenie kapacity uvedený v článku 6;
 - b) prijať európsky rámec pre koordináciu dopravy a krízové riadenie uvedený v článku 44;
 - c) prijať európsky rámec pre preskúvanie výkonnosti uvedený v článku 50;
 - d) prijímať stanoviská a odporúčania pre manažérov infraštruktúry v súlade s ustanoveniami tohto nariadenia a z vlastnej iniciatívy;

- e) prijímať stanoviská a odporúčania pre manažérov infraštruktúry v prípadoch uvedených v článku 53 ods. 2 písm. f);
 - f) organizovať koordináciu medzi manažérmi infraštruktúry v súlade s článkom 53.
2. Manažéri infraštruktúry pri koordinácii prostredníctvom špecializovaných koordinačných skupín vymenujú subjekty zapojené do tejto skupiny vrátane kontaktných miest, ktoré určili manažéri infraštruktúry v súlade s článkom 60, koordinátor siete alebo obaja.

Článok 57

Transparentnosť

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

Článok 58

Koordinátor siete

1. Manažéri infraštruktúry poskytnú sieti ENIM potrebné zdroje na plnenie jej úloh. Na tento účel vymenujú do [12 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] neustranný a spôsobilý subjekt, ktorý bude plniť funkcie uvedené v článku 59. Takýto subjekt bude určený za koordinátora siete.

Manažéri infraštruktúry pred vymenovaním koordinátora siete požiadajú Komisiu o súhlas, pokiaľ ide o určený subjekt a tieto aspekty:

 - a) podmienky vymenovania koordinátora siete;
 - b) podmienky stiahnutia vymenovania;
 - c) postup pravidelného monitorovania jeho práce a posudzovania toho, či účinne plnil svoje úlohy;
 - d) akékoľvek ďalšie prevádzkové povinnosti a úlohy koordinátora siete.
2. Koordinátor siete vykonáva svoje úlohy neustranným a nákladovo efektívnym spôsobom a koná v mene siete ENIM. Na tento účel predloží sieti ENIM svoj ročný pracovný program v súvislosti s úlohami stanovenými v tomto nariadení, ako aj výročnú správu o vykonávaní pracovného programu.

Článok 59

Úlohy a povinnosti koordinátora siete

Koordinátor siete vykonáva na podporu siete ENIM tieto úlohy:

- a) plní úlohu sekretariátu a pripravuje zasadnutia, dokumenty, rozhodnutia a stanoviská siete ENIM;
- b) pomáha s vypracovaním európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 6, európskeho rámca pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia uvedeného v článku 44 a európskeho rámca pre preskúmanie výkonnosti uvedeného v článku 50;
- c) prispieva k prevádzkovej koordinácii medzi manažérmi infraštruktúry v súlade s článkom 53;
- d) identifikuje pravidlá, postupy a nástroje v rámci rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia a prijaté na vnútroštátnej úrovni alebo na úrovni manažéra infraštruktúry, ktoré vytvárajú prekážky pre služby viacsiet'ovej železničnej dopravy, ako sa stanovuje v tomto nariadení;
- e) plní úlohu kontaktného miesta v mene manažérov infraštruktúry v prípade otázok týkajúcich sa plánovania a pridelenia kapacity, najmä pokiaľ ide o potenciálne žiadosti o kapacitu, informácie alebo kontaktné miesta v súvislosti s incidentmi v železničnej doprave a dočasnými obmedzeniami kapacity;
- f) plní úlohu prvého kontaktného miesta pre zainteresované strany mimo železničného sektora, ktoré majú záujem využívať služby železničnej dopravy, poskytuje manažérom infraštruktúry a iným subjektom zainteresovaným na prevádzke kontaktné informácie o relevantných aktéroch;
- g) plní úlohu kontaktného miesta v mene siete ENIM pre žiadateľov a iné subjekty zainteresované na prevádzke v otázkach, na ktoré sa toto nariadenie výslovne nevzťahuje, najmä pokiaľ ide o zavedenie alebo zmenu služieb cezhraničnej železničnej dopravy alebo organizovanie podpory pre činnosti ad hoc, predovšetkým s cieľom riešiť krízové situácie uvedené v článku 47.

Článok 60

Kontaktné miesta pre koordináciu manažérov infraštruktúry

1. Manažéri infraštruktúry určia kontaktné miesta s cieľom zabezpečiť koordináciu medzi manažérmi infraštruktúry v súlade s článkom 53. Kontaktné miesta plnia funkciu ústredného rozhrania medzi organizáciou manažéra infraštruktúry a ostatnými subjektmi zapojenými do koordinačných činností.
2. Manažéri infraštruktúry bezodkladne informujú sieť ENIM o akýchkoľvek zmenách v kontaktných miestach, ktoré sa majú zahrnúť do publikácií uvedených v článku 57 ods. 1 (Transparentnosť).

Článok 61

Spoločná štruktúra, obsah a harmonogram podmienok používania siete

1. Sieť ENIM vypracuje a prijme spoločnú štruktúru podmienok používania siete uvedených v článku 27 smernice 2012/34/EÚ, v ktorej sa zohľadnia informácie uvedené v prílohe IV k uvedenej smernici, prílohe IV k tomuto nariadeniu, a spoločný harmonogram pre konzultácie o návrhu podmienok používania siete so zainteresovanými stranami. Manažéri infraštruktúry pri vypracúvaní podmienok používania siete v čo najväčšej miere zohľadnia túto štruktúru a harmonogram.

2. Manažér infraštruktúry pri vypracúvaní podmienok používania siete uvedených v článku 27 smernice 2012/34/EÚ v čo najväčšej miere zohľadní európsky rámec pre riadenie kapacity uvedený v článku 6 tohto nariadenia, európsky rámec pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia uvedený v článku 44 tohto nariadenia a európsky rámec pre preskúvanie výkonnosti uvedený v článku 50 tohto nariadenia.
3. Ak manažér infraštruktúry nedodržiava ustanovenia odsekov 1 alebo 2, v podmienkach používania siete uvedie odôvodnenie a informuje o tom príslušný regulačný orgán a sieť ENIM.

Článok 62

Digitalizácia riadenia kapacity a dopravy

1. Manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby sa procesy riadenia kapacity a dopravy v rámci pôsobnosti tohto nariadenia vykonávali prostredníctvom digitálnych nástrojov a digitálnych služieb.
2. Použité digitálne nástroje a poskytnuté digitálne služby:
 - a) zlepšujú výkonnosť a kvalitu služieb, ktoré manažéri infraštruktúry poskytujú žiadateľom, vrátane ich úplnej interoperability;
 - b) zlepšujú transparentnosť riadenia železničnej kapacity a riadenia dopravy vo všetkých fázach;
 - c) znižujú administratívne zaťaženie žiadateľov tým, že každú informáciu požadujú iba raz a poskytujú informácie alebo údaje na jednom mieste, aj v prípade cezhraničných služieb.
3. Ak sa na digitálne nástroje alebo digitálne služby potrebné na podporu procesov riadenia kapacity alebo riadenia dopravy musia vzťahovať technické špecifikácie interoperability, alebo ak treba zmeniť existujúce špecifikácie, ktoré sa v plnej miere alebo čiastočne vzťahujú na uvedené nástroje, ako sa stanovuje v smernici (EÚ) 2016/797 a vykonávacích aktoch prijatých podľa uvedenej smernice, sieť ENIM a manažéri infraštruktúry prispejú k vypracovaniu a uchovávaniu takýchto špecifikácií v spolupráci so spoločným podnikom pre európske železnice a prostredníctvom procesu uvedeného v článku 5 smernice (EÚ) 2016/797.
4. Manažéri infraštruktúry prispievajú k práci spoločného podniku pre európske železnice v otázkach, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia. Sieť ENIM a manažéri infraštruktúry sa preto usilujú o primerané zastúpenie v riadiacej skupine pre systémový pilier uvedenej v článku 96 nariadenia (EÚ) 2021/2085 a v skupine na zavádzanie uvedenej v článku 97 daného nariadenia.
5. Manažéri infraštruktúry, železničné podniky, iní žiadatelia a prípadne prevádzkovatelia železničných servisných zariadení si vymieňajú digitálne informácie týkajúce sa riadenia kapacity a riadenia dopravy cez digitálne nástroje a digitálne služby, ktoré sú založené na harmonizovanej architektúre a používajú štandardizované rozhrania alebo spoločné systémy v súlade so smernicou (EÚ) 2016/797 a špecifikáciami stanovenými vo vykonávacích aktoch prijatých podľa danej smernice.

V prípade služieb viacsietovej železničnej dopravy manažéri infraštruktúry poskytujú digitálne služby a digitálne informácie cez rozhranie alebo spoločné

systemy, ktoré boli vyvinuté a zavedené v koordinácii so sieťou ENIM v súlade s odsekom 3.

KAPITOLA VI REGULAČNÝ DOHĽAD NAD RIADENÍM KAPACITY A DOPRAVY

ODDIEL 1

Regulačné orgány

Článok 63

Zodpovednosti regulačných orgánov

1. Funkcie a právomoci stanovené v článku 56 smernice 2012/34/EÚ sa vykonávajú aj v súvislosti so záležitosťami, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie. Regulačný orgán predovšetkým monitoruje činnosti manažérov infraštruktúry, ako sa stanovuje v kapitolách II až V, a z vlastnej iniciatívy overuje dodržiavanie tohto nariadenia s cieľom zabrániť diskriminácii žiadateľov.
2. Železničný podnik, žiadateľ, potenciálny žiadateľ, národný, regionálny alebo miestny orgán zodpovedný za dopravu majú právo odvolať sa na regulačný orgán v súlade s článkom 56 smernice 2012/34/EÚ, ak sa domnievajú, že s nimi manažér infraštruktúry zaobchádzal nespravodlivo, diskriminačne alebo ich akýmkoľvek iným spôsobom poškodil pri vykonávaní činností stanovených v kapitolách II, III, IV a V tohto nariadenia (Riadenie infraštruktúry; Riadenie dopravy a krízové riadenie; Preskúmanie výkonnosti a jeho riadenie; Európska sieť pre koordináciu).

Článok 64

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

1. Na účely plnenia svojich povinností podľa tohto nariadenia regulačné orgány spolupracujú v rámci ENRRB uvedenej v článku 57 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ, a to aj prostredníctvom spoločných konzultácií a vyšetrovaní, prijímaním stanovísk alebo odporúčaní alebo v rámci iných relevantných činností. Regulačné orgány poskytnú ENRRB všetky požadované informácie.
Keď ENRRB koná v rámci rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, má úlohy a povinnosti a organizuje svoju prácu tak, ako sa vymedzuje v oddiele 2 tejto kapitoly.
2. V prípade sťažnosti alebo vyšetrovania z vlastného podnetu alebo vo veci, ktorá patrí do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia a má vplyv na prístup k železničným sieťam alebo ich využívanie vo viac ako jednom členskom štáte, regulačný orgán informuje ENRRB a Komisiu o sťažnosti alebo vyšetrovaní.
3. Regulačný orgán môže postúpiť akúkoľvek relevantnú záležitosť, sťažnosť alebo vyšetrovanie sieti ENRRB na výmenu názorov alebo na prijatie stanoviska či odporúčania.

4. Pri prijímaní rozhodnutí o záležitostiach, ktoré sa týkajú viac ako jedného členského štátu, regulačné orgány spolupracujú na príprave svojich príslušných rozhodnutí pod koordináciou siete ENRRB s cieľom vyriešiť danú záležitosť. Dotknuté regulačné orgány na tento účel vykonávajú svoje funkcie v súlade s odsekom 1 tohto článku a článkom 56 smernice 2012/34/EÚ. Zohľadnia všetky relevantné stanoviská a odporúčania prijaté zo strany ENRRB a poskytnú tieto rozhodnutia ENRRB.
5. Keď regulačný orgán prijme rozhodnutie, ktoré sa odchyľuje od akéhokoľvek príslušného stanoviska alebo odporúčania ENRRB, alebo ak odmietne prijať rozhodnutie, poskytne ENRRB vysvetlenie, v ktorom uvedie rozdiely a zdôvodní, prečo sa neriadi stanoviskami alebo odporúčaniami ENRRB.
6. Regulačné orgány, s ktorými ENRRB konzultuje, odpovedajú v lehotách stanovených ENRRB a na žiadosť ENRRB poskytnú všetky informácie, ktoré majú právo požadovať podľa svojho vnútroštátneho práva. Tieto informácie sa môžu použiť len na účely činností vykonávaných regulačnými orgánmi v súlade s týmto nariadením.
7. Manažéri infraštruktúry bezodkladne poskytnú všetky informácie potrebné na účel vybavovania sťažnosti alebo vyšetrovania podľa tohto článku a požadované regulačným orgánom členského štátu, v ktorom sídli manažér infraštruktúry. Regulačné orgány majú právo požiadať sieť ENIM o informácie o vyšetrovaniach v rámci svojich právomocí. Regulačné orgány sú oprávnené poskytnúť takéto informácie ENRRB.
8. Železničné regulačné orgány poskytnú potrebné zdroje na fungovanie ENRRB.

ODDIEL 2

Úlohy a povinnosti Európskej siete železničných regulačných orgánov (ENRRB)

Článok 65

Úlohy a povinnosti

1. ENRRB má okrem svojich úloh podľa smernice 2012/34/EÚ aj úlohy a povinnosti stanovené v tomto nariadení.
2. ENRRB koordinuje všetky činnosti spolupráce železničných regulačných orgánov, ako sa uvádza v článku 64, a podporuje zosúladenie rozhodnutí regulačných orgánov v súvislosti so službami medzinárodnej železničnej dopravy.
3. ENRRB na základe žiadostí žiadateľov, manažérov infraštruktúry a iných zainteresovaných strán poskytuje stanoviská alebo odporúčania k prebiehajúcim alebo prijatým rozhodnutiam o sťažnostiach predložených železničným regulačným orgánom.
4. Zainteresované strany môžu ENRRB podať sťažnosť v otázkach, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia alebo ktoré ovplyvňujú prístup k železničnej infraštruktúre alebo jej využívanie vo viac ako jednom členskom štáte. Keď ENRRB

dostane takúto sťažnosť, bezodkladne ju postúpi príslušnému regulačnému orgánu alebo orgánom.

ENRRB v takýchto prípadoch bezodkladne informuje dotknuté železničné regulačné orgány o svojom zámere prijať stanovisko alebo odporúčanie k akejkoľvek takejto otázke.

5. ENRRB predloží svoje stanovisko alebo odporúčanie dotknutým železničným regulačným orgánom do jedného mesiaca od prijatia všetkých relevantných informácií týkajúcich sa sťažnosti. ENRRB môže toto obdobie v mimoriadne zložitých otázkach predĺžiť.
6. ENRRB vypracuje spoločné zásady a postupy v súvislosti s rozhodnutiami, na ktorých prijímanie sú regulačné orgány oprávnené podľa tohto nariadenia.

Článok 66

Organizácia a štruktúra Európskej siete železničných regulačných orgánov (ENRRB)

Na účely tohto nariadenia ENRRB tvorí:

- a) rada regulačných orgánov;
- b) sekretariát.

Regulačné orgány zabezpečujú fungovanie sekretariátu.

Článok 67

Zloženie rady regulačných orgánov

1. Rada regulačných orgánov sa skladá z jedného člena s hlasovacím právom z každého členského štátu, v ktorom sa používa železničná sieť, a jedného člena vymenovaného Komisiou.
2. Hlasujúci členovia sú vedúci regulačnej rady alebo zástupca vedúceho regulačnej rady, ako sa uvádza v článku 55 smernice 2012/34/EÚ. Majú jedného náhradníka, ktorý zastupuje člena v jeho neprítomnosti. Náhradníka vymenúva regulačný orgán spomedzi správnej rady alebo riadiaceho grémia regulačného orgánu, a ak to nie je možné, spomedzi jeho zamestnancov.
3. Členovia rady a ich náhradníci konajú nezávisle a objektívne v záujme Únie bez ohľadu na osobitné vnútroštátne alebo osobné záujmy. Nesmú žiadať ani prijímať pokyny od žiadnej vlády, inštitúcie, osoby ani od žiadneho orgánu.
4. Sekretariát ENRRB zverejní aktualizovaný zoznam členov rady a ich náhradníkov spolu s ich vyhláseniami o záujmoch.

Článok 68

Poslanie a úlohy rady

1. Rada vykonáva všetky úlohy ENRRB stanovené v tomto nariadení.
2. Rada predovšetkým:
 - a) prijíma stanoviská alebo odporúčania k sťažnostiam alebo vyšetrovaniam, ktoré jej predkladá jeho predseda alebo regulačný orgán či orgány v súlade s pravidlami stanovenými v článku 69;

- b) vypracúva a prijíma výročnú správu o činnosti ENRRB;
- c) zriaďuje pracovné skupiny a vymenúva ich predsedov.

Článok 69

Organizácia práce rady

- 1. Svoj rokovací poriadok rada prijme po schválení Komisie.
- 2. Zasadnutiam rady predsedá Komisia. Nemá hlasovacie právo.
- 3. Sekretariát poskytuje služby potrebné pre organizáciu zasadnutí rady a jej prácu.
- 4. Rada prijíma rozhodnutia jednoduchou väčšinou svojich členov, pokiaľ nie je v rokovacom poriadku stanovené inak.
- 5. Každý člen má jeden hlas. V prípade neprítomnosti člena je oprávnený uplatňovať jeho hlasovacie právo náhradník.
- 6. V rokovacom poriadku sa môžu stanoviť podrobnejšie pravidlá hlasovania, najmä postup hlasovania o naliehavých záležitostiach a o prípadoch odporúčaní týkajúcich sa rozhodnutí železničných regulačných orgánov.

Článok 70

Pracovné skupiny ENRRB

- 1. Rada môže z vlastnej iniciatívy alebo na návrh Komisie a v súlade s vlastným rokovacím poriadkom jednoduchou väčšinou rozhodnúť o zriadení pracovných skupín, ktoré majú organizovať prácu ENRRB v konkrétnych okruhoch súvisiacich s vykonávaním tohto nariadenia.
- 2. Rada vymedzuje mandát pracovnej skupiny a vymenúva predsedov pracovných skupín, ktorí podľa možnosti zastupujú rôzne železničné regulačné orgány.
- 3. Do pracovných skupín sa môžu zapájať odborníci zo železničných regulačných orgánov, Komisia, subjekty zainteresované na prevádzke a prípadne iné verejné alebo súkromné subjekty.
- 4. Sekretariát poskytuje pracovným skupinám administratívnu podporu.
- 5. Rada alebo predsedovia pracovných skupín môžu prizvať jednotlivých odborníkov uznaných za kompetentných v príslušnej oblasti, aby sa zúčastnili na zasadnutiach pracovnej skupiny, ak je to potrebné v závislosti od konkrétneho prípadu.

KAPITOLA VII ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 71

Vykonávanie delegovania právomoci

- 1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 10 ods. 8, článku 11 ods. 2, článku 21 ods. 9, článku 38 ods. 3, článku 39 ods. 9, článku 46 ods. 6, článku 48 ods. 3 a článku 53 ods. 5 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od [1. januára 2026]. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.

Článok 72

Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor uvedený v článku 62 smernice 2012/34/EÚ. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 4 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Článok 73

Podávanie správ a preskúmanie

Komisia do [31. decembra 2030] posúdi vplyv tohto nariadenia na železničný sektor a predloží Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov správu o jeho vykonávaní.

V správe sa vyhodnotia najmä tieto aspekty:

- a) vplyv tohto nariadenia na výkonnosť služieb železničnej infraštruktúry;
- b) vplyv tohto nariadenia na rozvoj služieb železničnej dopravy, najmä medzinárodných služieb, služieb diaľkovej a nákladnej dopravy;
- c) práca Európskej siete manažérov infraštruktúry, koordinátora siete, Európskej siete železničných regulačných orgánov a orgánu na preskúmanie výkonnosti vo všeobecnosti a vo vzťahu k vypracovaniu, prijatiu a vykonávaniu spoločných kritérií, metodík a postupov;
- d) potreba posilniť koordinačné mechanizmy nahradením prvkov európskych rámcov uvedených v článkoch 6 a 44 záväznými pravidlami;
- e) potreba posilniť regulačný dohľad zriadením regulačného orgánu Únie v oblasti železničnej dopravy.

Článok 74

Zmeny smernice 2012/34/EÚ

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

„c) zásady a postupy pri stanovovaní a vyberaní poplatkov za využívanie železničnej infraštruktúry, ako je uvedené v kapitole IV.“;
 - b) V článku 2 sa vypúšťa odsek 6;
 - c) Body 20, 22, 23, 27 a 28 sa vypúšťajú;

- d) Článok 7b sa vypúšťa;
 - e) Článok 36 sa vypúšťa;
 - f) Články 38 až 54 sa vypúšťajú;
 - g) V prílohe IV sa vypúšťajú body 1 a 3;
 - h) Príloha VII sa vypúšťa.
2. Odkazy na vypustené ustanovenia smernice 2012/34/EÚ sa považujú za odkazy na toto nariadenie a znejú v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v oddiele 1 prílohy X.

Článok 75

Prechodné ustanovenia

1. Rámcové dohody uzavreté v súlade s článkom 42 smernice 2012/34/EÚ sa naďalej uplatňujú až do dátumu uplynutia ich platnosti.
2. Článok 3 body 20, 22, 23, 27 a 28, článok 7b, článok 36, články 38 až 54 smernice 2012/34/EÚ, ako aj bod 3 prílohy IV a príloha VII k danej smernici sa nevzťahujú na činnosti a úlohy vykonávané v súvislosti s cestovnými poriadkami, ktoré nadobudnú účinnosť po [8. decembri 2029].

Článok 76

Zrušenie

1. Nariadenie (EÚ) č. 913/2010 sa zrušuje s účinnosťou od [9. decembra 2029].
2. Odkazy na zrušené nariadenie sa považujú za odkazy na toto nariadenie a znejú v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v oddiele 2 prílohy X.

Článok 77

Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

1. Toto nariadenie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.
2. Uplatňuje sa od [1. januára 2026]. Avšak:
 - a) Články 1, 2 a 3, kapitola II s výnimkou článku 9 ods. 1 a 2 a článku 27 ods. 4, kapitola III s výnimkou článku 48 tohto nariadenia sa vzťahujú iba na činnosti a úlohy vykonávané v súvislosti s cestovnými poriadkami, ktoré nadobudnú účinnosť po [8. decembri 2029];
 - b) Článok 9 ods. 1 a 2 sa uplatňujú od [1. januára 2028];
 - c) Článok 27 ods. 4 sa uplatňuje od [1. marca 2026];
 - d) Články 48 a 62 sa uplatňujú od [13. decembra 2026];
 - e) Článok 74 sa uplatňuje od [9. decembra 2029].

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

V Štrasburgu

*Za Európsky parlament
predsedníčka*

*Za Radu
predseda/predsedníčka*

LEGISLATÍVNY FINANČNÝ VÝKAZ

1. RÁMEC NÁVRHU/INICIATÍVY

1.1. Názov návrhu/iniciatívy

1.2. Príslušné oblasti politiky

1.3. Návrh/iniciatíva sa týka:

1.4. Ciele

1.4.1. Všeobecné ciele

1.4.2. Špecifické ciele

1.4.3. Očakávané výsledky a vplyv

1.4.4. Ukazovatele výkonnosti

1.5. Dôvody návrhu/iniciatívy

1.5.1. Požiadavky, ktoré sa majú splniť v krátkodobom alebo dlhodobom horizonte vrátane podrobného harmonogramu prvotnej fázy vykonávania iniciatívy

1.5.2. Prínos zapojenia Únie (môže byť výsledkom rôznych faktorov, napr. lepšej koordinácie, právnej istoty, väčšej účinnosti alebo komplementárnosti). Na účely tohto bodu je „prínos zapojenia Únie“ hodnota vyplývajúca zo zásahu Únie, ktorá dopĺňa hodnotu, ktorú by inak vytvorili len samotné členské štáty.

1.5.3. Poznatky získané z podobných skúseností v minulosti

1.5.4. Zlučiteľnosť s viacročným finančným rámcom a možná synergia s inými vhodnými nástrojmi

1.5.5. Posúdenie rôznych disponibilných možností financovania vrátane možnosti prerozdelenia

1.6. Trvanie a finančný vplyv návrhu/iniciatívy

1.7. Plánované metódy plnenia rozpočtu

2. OPATRENIA V OBLASTI RIADENIA

2.1. Zásady monitorovania a predkladania správ

2.2. Systémy riadenia a kontroly

2.2.1. Opodstatnenie navrhovaných spôsobov riadenia, mechanizmov vykonávania financovania, spôsobov platby a stratégie kontroly

2.2.2. Informácie o zistených rizikách a systémoch vnútornej kontroly zavedených na ich zmierňovanie

2.2.3. Odhad a opodstatnenie nákladovej účinnosti kontrol (pomer medzi nákladmi na kontroly a hodnotou súvisiacich riadených finančných prostriedkov) a posúdenie očakávaných úrovní rizika chyby (pri platbe a uzavretí)

2.3. Opatrenia na predchádzanie podvodom a nezrovnalostiam

3. ODHADOVANÝ FINANČNÝ VPLYV NÁVRHU/INICIATÍVY

3.1. Príslušné okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky výdavkov

3.2. Odhadovaný finančný vplyv návrhu na rozpočtové prostriedky

3.2.1. Zhrnutie odhadovaného vplyvu na operačné rozpočtové prostriedky

3.2.2. Odhadované výstupy financované z operačných rozpočtových prostriedkov

3.2.3. Zhrnutie odhadovaného vplyvu na administratívne rozpočtové prostriedky

3.2.3.1. Odhadovaná potreba ľudských zdrojov

3.2.4. Súlad s platným viacročným finančným rámcom

3.2.5. Príspevky od tretích strán

3.3. Odhadovaný vplyv na príjmy

1. RÁMEC NÁVRHU/INICIATÍVY

1.1. Názov návrhu/iniciatívy

Návrh nariadenia o využívaní kapacity železničnej infraštruktúry v jednotnom európskom železničnom priestore.

1.2. Príslušné oblasti politiky

Doprava, jednotný európsky železničný priestor.

1.3. Návrh/iniciatíva sa týka:

☒ novej akcie

☐ novej akcie, ktorá nadväzuje na pilotný projekt/prípravnú akciu²⁴

☐ predĺženia trvania existujúcej akcie

☐ zlúčenia jednej alebo viacerých akcií do ďalšej/novej akcie alebo presmerovania jednej alebo viacerých akcií na ďalšiu/novú akciu

1.4. Ciele

1.4.1. Všeobecné ciele

Všeobecným cieľom tejto iniciatívy je zlepšiť riadenie kapacity železničnej infraštruktúry a dopravy s cieľom optimalizovať využitie železničnej siete a kvalitu kapacity a operácií, a tým zlepšiť výkonnosť služieb železničnej dopravy a vybaviť väčší objem dopravy.

1.4.2. Špecifické ciele

Špecifické ciele tejto iniciatívy sú:

- umožniť efektívnejšie postupy riadenia kapacity v právnom rámci,
- posilniť stimuly na zvýšenie výkonnosti služieb železničnej infraštruktúry a služieb železničnej dopravy,
- zaviesť účinnejšie mechanizmy koordinácie medzi zainteresovanými stranami, predovšetkým na cezhraničnej úrovni, a
- podporiť zavádzanie digitálnych nástrojov umožňujúcich lepšie riadenie kapacity a dopravy.

1.4.3. Očakávané výsledky a vplyv

Uved'te, aký vplyv by mal mať návrh/iniciatíva na prijímateľov/cieľové skupiny.

Zavedením harmonizovaného a priamo uplatniteľného rámca riadenia železničnej infraštruktúry a železničnej dopravy návrh prispeje k dosiahnutiu všeobecného cieľa

²⁴

Podľa článku 58 ods. 2 písm. a) alebo b) nariadenia o rozpočtových pravidlách.

vybaviť väčší objem dopravy v rámci železničnej siete, a to v prospech zákazníkov služieb železničnej dopravy v segmente osobnej aj nákladnej dopravy. Očakáva sa, že v dôsledku dodatočnej kapacity, ktorá vyplýva z návrhu, sa zvýši objem železničnej dopravy (vyjadrený vo vlakokilometroch) o 4 %, čo predstavuje takmer 250 miliónov vlakokilometrov dodatočnej kapacity. V peňažnom vyjadrení sa odhaduje, že táto dodatočná kapacita vytvorí pre železničné podniky a ich zákazníkov hospodársku hodnotu 2 500 miliónov EUR, vyjadrenú ako čistú súčasnú hodnotu v cenách z roku 2021 za obdobie 2025 – 2050.

Návrhom sa takisto zefektívni proces pridelenia kapacity prostredníctvom zavedenia opatrení, ktorými sa zvýši stabilita pridelených vlakových trás, vytvoria sa úspory nákladov pre železničné podniky vo výške približne 420 miliónov EUR a v podobnej hodnote úspory pre manažérov infraštruktúry, vyjadrené ako čistá súčasná hodnota v cenách z roku 2021 za obdobie 2025 – 2050.

Návrhom sa navyše zlepši cezhraničná koordinácia dočasných obmedzení kapacity, čím sa zvýši spoľahlivosť železničnej dopravy. Očakáva sa takisto, že rozličné opatrenia návrhu povedú k zlepšeniam v oblasti presnosti spojov, ktorých hospodársky prínos pre železničné podniky sa odhaduje na 658 miliónov EUR.

Predpokladá sa aj to, že návrh povedie k úsporám administratívnych nákladov pre vnútroštátne subjekty verejného sektora v dôsledku vykonávania harmonizovaného právneho rámca riadenia železničnej kapacity a dopravy, ako aj v dôsledku zrušenia koridorov železničnej nákladnej dopravy. Tieto úspory podľa odhadov dosiahnu 2,6 milióna EUR, vyjadrené v súčasnej hodnote v cenách z roku 2021 za obdobie 2025 – 2050.

1.4.4. Ukazovatele výkonnosti

Uved'te ukazovatele na monitorovanie pokroku a dosiahnutých výsledkov.

Útvary Komisie budú monitorovať vykonávanie a účinnosť tejto iniciatívy prostredníctvom viacerých opatrení a súboru hlavných ukazovateľov, ktorými sa bude merať pokrok pri dosahovaní operačných cieľov. Tieto ukazovatele sa vypracujú na základe poradenstva orgánu na preskúmanie výkonnosti, ktorý budú tvoriť nezávislí odborníci so skúsenosťami v oblasti železničnej dopravy a z rôznych skupín zainteresovaných strán. Údaje poskytne Európska sieť manažérov infraštruktúry (ENIM), a najmä podporný operačný subjekt – koordinátor siete. Očakáva sa, že kvalita údajov sa zvýši po uplatnení jednotného vymedzenia pojmov a jednotných metód zhromažďovania a predkladania údajov, ktoré by koordinátor železničnej siete mal vypracovať v spolupráci s Komisiou. Údaje a analýzu týkajúce sa vývoja hospodárskej súťaže a vykonávania by mala poskytovať Európska sieť železničných regulačných orgánov (ENRRB). V dôsledku spolupráce regulačných orgánov sa očakáva zvýšenie kvality informácií.

Ukazovatele výkonnosti môžu za normálnych okolností obsahovať kvantitatívne ukazovatele, ako je objem požadovanej a pridelennej kapacity, počet zmien – vrátane zrušení – týkajúcich sa pridelených vlakových trás, počet udalostí, počas ktorých je kapacita železničnej infraštruktúry dočasne nedostupná, časy zotrvania v stanici a údaje týkajúce sa presnosti spojov, ako aj finančné ukazovatele (administratívne náklady, náklady na úpravu a náklady na presadzovanie vyplývajúce z vykonávania opatrení iniciatívy).

Iniciatíva poskytne právny rámec na vývoj podrobnejších pravidiel, postupov a vzorov, ktoré sa stanovia v nelegislatívnych aktoch. V období vykonávania by sa

preto malo zohľadniť nadobudnutie účinnosti týchto aktov. Do piatich rokov po uplynutí lehoty na vykonanie všetkých relevantných právnych predpisov (vrátane prijatia a nadobudnutia účinnosti akýchkoľvek vykonávacích a delegovaných aktov) by útvary Komisie mali vykonať hodnotenie s cieľom overiť, do akej miery boli dosiahnuté ciele iniciatívy.

1.5. Dôvody návrhu/iniciatívy

1.5.1. Požiadavky, ktoré sa majú splniť v krátkodobom alebo dlhodobom horizonte vrátane podrobného harmonogramu prvej fázy vykonávania iniciatívy

V súčasnosti sa plánuje, že navrhované nariadenie nadobudne účinnosť v roku 2025.

Financovanie troch koordinačných činností, ktoré tvoria iniciatívu (pozri rámček 1.5.5), je na obdobie 2025 – 2027 už zabezpečené vo forme grantov technickej pomoci v rámci NPE a cieľom je pokračovať vo financovaní týchto činností s využitím prostriedkov z NPE od roku 2028.

1.5.2. Prínos zapojenia Únie (môže byť výsledkom rôznych faktorov, napr. lepšej koordinácie, právnej istoty, väčšej účinnosti alebo komplementárnosti). Na účely tohto bodu je „prínos zapojenia Únie“ hodnota vyplývajúca zo zásahu Únie, ktorá dopĺňa hodnotu, ktorú by inak vytvorili len samotné členské štáty.

Opatrenia na úrovni EÚ sú nevyhnutné na zavedenie nových procesov, nástrojov a stimulov na riadenie železničnej kapacity a dopravy. Okrem toho sú potrebné opatrenia na úrovni EÚ na prekonanie súčasných nedostatkov týkajúcich sa cezhraničnej koordinácie riadenia kapacity a dopravy.

Opatrenia na úrovni EÚ sú takisto potrebné na riešenie cezhraničných problémov týkajúcich sa využívania systémov výkonnosti.

A napokon sú opatrenia na úrovni EÚ potrebné na riešenie nedostatočnej harmonizácie a interoperability digitálnych nástrojov, ktoré naďalej predstavujú veľkú slabinu riadenia kapacity železničnej infraštruktúry, a vzhľadom na nedostatočné možnosti presadzovania je nepravdepodobné, že by ich bolo možné vyriešiť prostredníctvom sektorových alebo vnútroštátnych iniciatív.

Táto iniciatíva je potrebná aj na riešenie prekážok v súčasných právnych predpisoch EÚ, ktoré bránia úplnému vykonaniu iniciatív odvetvia týkajúcich sa pridelovania kapacity, ako je projekt prepracovania cestovného poriadku pre Inteligentný manažment kapacity železničnej infraštruktúry (TTR) vypracovaný železničným sektorom EÚ.

Prijatím právneho rámca na úrovni EÚ sa odstránia rozdiely vo vnútroštátnych pravidlách a postupoch, ktoré bránia maximalizácii využívania kapacity železničnej siete, znižujú účinnosť riadenia železničnej dopravy a v konečnom dôsledku majú za následok nedostatočnú výkonnosť cezhraničnej železničnej dopravy. Vďaka opatreniam na úrovni EÚ by bolo takisto možné zaviesť účinné a efektívne nástroje na koordináciu plánovania kapacity strategickej infraštruktúry, riešiť prípadné nedostatky v mandáte regulačných orgánov v súvislosti s cezhraničnou železničnou dopravou a zaviesť harmonizované pravidlá na podporu obmedzenia rušenia a zmien žiadostí o kapacitu.

1.5.3. Poznatky získané z podobných skúseností v minulosti

Komisia v roku 2018 vypracovala správu o uplatňovaní nariadenia o koridoroch železničnej nákladnej dopravy, na ktorú v roku 2021 nadviazala hodnotením.

Zo záverov hodnotenia vyplýva, že štruktúry koridorov sa využívajú len v obmedzenej miere a že sa vo všeobecnosti nepodarilo dosiahnuť ciele nariadenia. Z informácií dostupných z hodnotenia vyplýva, že presnosť nákladných vlakov je pomerne nízka pri odchode a ďalej sa zhoršuje počas jazdy vlaku, pričom presnosť spoja v cieľovej stanici je ešte horšia. V dôsledku toho sú služby železničnej dopravy menej atraktívne než iné druhy nákladnej dopravy.

Na druhej strane sa významným zlepšením presnosti železničnej nákladnej dopravy počas pandémie COVID-19, keď sa pre nákladnú dopravu po kolapse osobnej dopravy uvoľnila väčšia kapacita, potvrdilo, že v prípade cezhraničnej železničnej nákladnej dopravy existuje veľký nevyužitý potenciál.

Pozitívna je skutočnosť, že pri hodnotení sa zistilo, že nariadenie o koridoroch železničnej nákladnej dopravy prispelo k cieľu lepšej spolupráce a v menšej miere aj k cieľu zvýšenia konkurencieschopnosti železničnej nákladnej dopravy v rámci multimodálneho dopravného systému. Koridory železničnej nákladnej dopravy takisto vytýčili cestu iniciatívam zameraným na odstránenie technických a prevádzkových prekážok, modernizáciu zostavovania cestovných poriadkov a predvídanie časov príchodu vlakov.

1.5.4. Zlučiteľnosť s viacročným finančným rámcom a možná synergia s inými vhodnými nástrojmi

V rámci iniciatívy na využívanie kapacity železničnej infraštruktúry sa majú použiť finančné prostriedky z programu Nástroja na prepájanie Európy (druhý okruh viacročného finančného rámca) s cieľom spolufinancovať tri doplnkové koordináčne činnosti opísané ďalej v bode 1.5.5. Financovanie týchto činností prispeje k prevádzkovým výdavkom súvisiacim s procesmi rozvoja odborných zamestnancov, pričom sa podporí cezhraničná koordinácia a monitorovanie výkonnosti.

Pokiaľ ide o prvú identifikovanú činnosť (pozri ďalej bod 1.5.5), spolufinancovanie EÚ bude v podstate tvoriť pokračovanie systémov technickej pomoci, ktoré v súčasnosti podporujú koridory železničnej nákladnej dopravy a združenie RailNetEurope, ale v rámci revidovanej správy stanovenej v návrhu.

1.5.5. Posúdenie rôznych disponibilných možností financovania vrátane možnosti prerozdelenia

V rámci iniciatívy na využívanie kapacity železničnej infraštruktúry sa má poskytovať spolufinancovanie EÚ na tieto doplnkové koordináčne činnosti:

1. Podpora koordinácie manažérov infraštruktúry:

Túto podporu by tvorilo pokračovanie systémov technickej pomoci, z ktorých sa v súčasnosti podporujú koridory železničnej nákladnej dopravy a združenie RailNetEurope, ale v rámci revidovanej správy stanovenej v návrhu, podľa ktorého sa na úrovni EÚ vymenuje „koordinátor siete“ ako súčasť Európskej siete manažérov infraštruktúry (ENIM), ktorá nahradí súčasných 11 orgánov koridorov. Financovanie prevádzky siete ENIM vrátane koordinátora siete bude povinnosťou vnútroštátnych manažérov infraštruktúry. Manažéri infraštruktúry budú spolufinancovaní z prostriedkov EÚ.

2. Podpora koordinácie železničných regulačných orgánov:

Podľa návrhu budú vnútroštátne železničné regulačné orgány musieť zriadiť sekretariát na základe existujúcej Európskej siete železničných regulačných orgánov,

ktorý podporuje spoluprácu na úrovni EÚ a ktorý nie je decentralizovanou agentúrou ani iným orgánom zriadeným na základe zmlúv Únie v zmysle článku 70 nariadenia o rozpočtových pravidlách. Tento sekretariát bude financovaný vnútroštátnymi regulačnými orgánmi, ako aj spolufinancovaný z prostriedkov EÚ.

3. Orgán na preskúmanie výkonnosti:

Návrh takisto zahŕňa vytvorenie nezávislej skupiny odborníkov na železničnú dopravu, ktorá sa nazýva „orgán na preskúmanie výkonnosti“ a ktorá nie je decentralizovanou agentúrou ani iným orgánom zriadeným na základe zmlúv Únie v zmysle článku 70 nariadenia o rozpočtových pravidlách. Orgán bude preskúmavať výkonnosť služieb železničnej infraštruktúry a dopravy a bude poskytovať poradenstvo železničnému sektoru a Európskej komisii o možnostiach zlepšenia výkonnosti. Financovanie z prostriedkov EÚ by malo zahŕňať náklady, ktoré vzniknú členom skupiny v súvislosti s ich účasťou v orgáne (práca na kratší pracovný čas), ich cestovnými nákladmi atď.

Spolufinancovanie z prostriedkov EÚ pri každej z týchto činností bude prebiehať vo forme technickej pomoci v rámci NPE na obdobie 2025 – 2027. Granty NPE sa budú udeľovať prijímateľom bez výzvy na predkladanie návrhov (priame udeľovanie), keďže neexistujú žiadne alternatívne orgány konkurujúce vopred určeným príjemcom uvedeným v predchádzajúcich bodoch.

Vykonávanie týchto činností si nevyžaduje zvýšenie ľudských zdrojov Európskej komisie.

1.6. Trvanie a finančný vplyv návrhu/iniciatívy

☐ obmedzené trvanie

- ☐ v platnosti od [DD/MM]RRRR do [DD/MM]RRRR
- ☐ Finančný vplyv na viazané rozpočtové prostriedky od RRRR do RRRR a na platobné rozpočtové prostriedky od RRRR do RRRR.

☒ neobmedzené trvanie

- Počiatočná fáza vykonávania bude trvať od RRRR do RRRR
- a potom bude vykonávanie pokračovať v plnom rozsahu.

1.7. Plánované metódy plnenia rozpočtu²⁵

☒ Priame riadenie na úrovni Komisie

- ☒ prostredníctvom jej útvarov vrátane zamestnancov v delegáciách Únie
- ☒ prostredníctvom výkonných agentúr

☐ Zdieľané riadenie s členskými štátmi

☐ Nepriame riadenie, pri ktorom sa plnením rozpočtu poveria:

- ☐ tretie krajiny alebo subjekty, ktoré tieto krajiny určili,
- ☐ medzinárodné organizácie a ich agentúry (uved'te),
- ☐ Európska investičná banka (EIB) a Európsky investičný fond,
- ☐ subjekty uvedené v článkoch 70 a 71 nariadenia o rozpočtových pravidlách,
- ☐ verejnoprávne subjekty,
- ☐ súkromnoprávne subjekty poverené vykonávaním verejnej služby, pokiaľ sú poskytnuté primerané finančné záruky,
- ☐ súkromnoprávne subjekty spravované právom členského štátu, ktoré sú poverené vykonávaním verejno-súkromného partnerstva a ktorým sú poskytnuté primerané finančné záruky,
- ☐ subjekty alebo osoby poverené vykonávaním osobitných akcií v oblasti SZBP podľa hlavy V Zmluvy o Európskej únii a určené v príslušnom základnom akte.
- *V prípade viacerých spôsobov riadenia uved'te v oddiele „Poznámky“ presnejšie vysvetlenie.*

Poznámky:

/

²⁵ Vysvetlenie metód plnenia rozpočtu a odkazy na nariadenie o rozpočtových pravidlách sú k dispozícii na webovom sídle BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

2. OPATRENIA V OBLASTI RIADENIA

2.1. Zásady monitorovania a predkladania správ

Uvedte frekvenciu a podmienky, ktoré sa vzťahujú na tieto opatrenia.

Úlohy, ktoré priamo vykonáva GR pre mobilitu a dopravu (GR MOVE) sa riadia podľa ročného cyklu plánovania a monitorovania vykonávaného v Komisii a výkonných agentúrach, vrátane podávania správ o výsledkoch prostredníctvom výročnej správy o činnosti GR pre mobilitu a dopravu.

Konkrétnejšie, pokiaľ ide o koordinátora siete (činnosť 2 v rámci 1.5.5), v navrhovanom nariadení sa stanovuje, že pracovný program a rozpočet koordinátora siete musí schváliť rada manažérov infraštruktúry.

2.2. Systémy riadenia a kontroly

2.2.1. *Opodstatnenie navrhovaných spôsobov riadenia, mechanizmov vykonávania financovania, spôsobov platby a stratégie kontroly*

Útvar pre jednotný európsky železničný priestor v rámci GR pre mobilitu a dopravu bude monitorovať vykonávanie navrhovaného nariadenia.

Výdavky sa budú realizovať v rámci priameho riadenia pri plnom uplatňovaní ustanovení nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1153 zo 7. júla 2021, ktorým sa zriaďuje Nástroj na prepájanie Európy, a ustanovení nariadenia o rozpočtových pravidlách.

Financovanie sa bude poskytovať prostredníctvom dohôd o grante udeľovaných vopred určeným prijímateľom (priame udeľovanie), ako sa vysvetľuje v rámci 1.5.5.

Finančné prostriedky z NPE pokryjú len časť nákladov činností 1 a 2 opísaných v rámci 1.5.5 (spoluфинancovanie), keďže podľa navrhovaného nariadenia musia zainteresované strany poskytnúť značnú časť finančných prostriedkov potrebných na pokrytie nákladov týchto činností.

Stratégia kontroly verejného obstarávania a grantov v rámci GR pre mobilitu a dopravu zahŕňa osobitné právne, prevádzkové a finančné kontroly *ex ante* týkajúce sa postupov, ako aj podpisovania zmlúv a dohôd. Okrem toho podliehajú výdavky vynaložené na obstaranie tovaru a služieb finančným kontrolám *ex ante* a v prípade potreby aj *ex post*.

2.2.2. *Informácie o zistených rizikách a systémoch vnútornej kontroly zavedených na ich zmiernenie*

Vopred určení príjemcovia grantov technickej pomoci v rámci NPE (pozri bod 1.5.5) sa považujú za nízkorizikových prijímateľov. Na potenciálne riziká by sa preto vzťahovali existujúce mechanizmy nariadenia o rozpočtových pravidlách a zmiernoval by ich súbor vnútorných kontrol GR pre mobilitu a dopravu (systematické právne a finančné kontroly *ex ante*, *ex post* audity výdavkov stanovené v ročných pracovných plánoch auditu).

Na zmiernenie potenciálneho rizika konfliktu záujmov, najmä pokiaľ ide o dodržiavanie povinností uložených prijímateľom a o pravidlá určujúce fungovanie orgánu na preskúmanie výkonnosti, sa takisto zavedú primerané kontroly.

2.2.3. *Odhad a opodstatnenie nákladovej účinnosti kontrol (pomer medzi nákladmi na kontroly a hodnotou súvisiacich riadených finančných prostriedkov) a posúdenie očakávaných úrovní rizika chyby (pri platbe a uzavretí)*

Vzhľadom na obmedzený rozsah a výšku financovania z prostriedkov EÚ, ktoré sa má udeliť, a keďže prijímatelia finančných prostriedkov z EÚ sa považujú za nízkorizikových, očakáva sa, že v dôsledku tejto iniciatívy náklady na kontroly neprekročia existujúce náklady na kontroly GR pre mobilitu a dopravu. Očakáva sa, že riziko chyby pri platbe a uzavretí zostane pod úrovňou 2 %.

2.3. **Opatrenia na predchádzanie podvodom a nezrovnalostiam**

Uved'te existujúce alebo plánované preventívne a ochranné opatrenia, napr. zo stratégie na boj proti podvodom.

Uplatňujú sa obvyklé preventívne a ochranné opatrenia Komisie, a to konkrétne:

– platby za všetky služby kontrolujú zamestnanci Komisie pred zaplatením, pričom zohľadňujú všetky zmluvné náležitosti, hospodárske zásady a osvedčené finančné alebo riadiace postupy. Ustanovenia zamerané proti podvodom (kontrola, požiadavky na hlásenie a pod.) sa zahrnú do všetkých dohôd o grante a zmlúv uzavretých medzi Komisiou a príjemcami všetkých platieb,

– v záujme boja proti podvodom, korupcii a iným nezákonným činnostiam sa uplatňujú bez obmedzení ustanovenia nariadenia (EÚ, Euratom) č. 883/2013 o vyšetrovaniach vykonávaných Európskym úradom pre boj proti podvodom (OLAF).

GR pre mobilitu a dopravu v roku 2020 prijalo revidovanú stratégiu na boj proti podvodom. Stratégia GR pre mobilitu a dopravu v oblasti boja proti podvodom je založená na stratégii Komisie pre boj proti podvodom a na osobitnom posúdení rizika vykonanom interne s cieľom určiť oblasti, ktoré sú najviac zraniteľné voči podvodom, na kontrolných opatreniach, ktoré už existujú, a na opatreniach potrebných na zlepšenie kapacity GR pre mobilitu a dopravu na predchádzanie podvodom, ich odhaľovanie a nápravu.

3. ODHADOVANÝ FINANČNÝ VPLYV NÁVRHU/INICIATÍVY

3.1. Príslušné okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky výdavkov

- Existujúce rozpočtové riadky

V poradi, v akom za sebou nasledujú okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky.

Okruh viacročného finančného rámca	Rozpočtový riadok	Druh výdavkov	Príspevky			
	Číslo	DRP/NRP ²⁶	z krajín EZVO ²⁷	z kandidátskych krajín a potenciálnych kandidátov ²⁸	iných tretích krajín	iné pripísané príjmy
1	02 03 01 00 – NPE – Doprava	DRP	NIE	ÁNO	NIE	NIE

²⁶ DRP = diferencované rozpočtové prostriedky/NRP = nediferencované rozpočtové prostriedky.

²⁷ EZVO: Európske združenie voľného obchodu.

²⁸ Kandidátske krajiny a prípadne potenciálni kandidáti zo západného Balkánu.

3.2. Odhadovaný finančný vplyv návrhu na rozpočtové prostriedky

3.2.1. Zhrnutie odhadovaného vplyvu na operačné rozpočtové prostriedky

- ☐ Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie operačných rozpočtových prostriedkov.
- ☒ Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie týchto operačných rozpočtových prostriedkov:

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Okruh viacročného finančného rámca	01	Jednotný trh, inovácie a digitálna ekonomika
---	----	--

GR: MOVE			Rok 2025 ²⁹	Rok 2026	Rok 2027	Rok 2028+ ³⁰	SPOLU (2025 – 2027)
Operačné rozpočtové prostriedky							
Rozpočtový riadok ³¹ : 02 03 01 00 (NPE – Doprava)	Závázky	(1a)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Platby	(2a)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
Rozpočtové prostriedky pre GR MOVE SPOLU	Závázky	= 1a	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Platby	= 2a	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

Operačné rozpočtové prostriedky SPOLU	Závázky	(4)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
---------------------------------------	---------	-----	-----	-----	-----	-----	------

²⁹ Rok 2025 je rokom, v ktorom sa návrh/iniciatíva začína vykonávať. Na obdobie 2025 – 2027 sa výdavky pokrývajú s použitím finančných prostriedkov na technickú pomoc v rámci NPE – Doprava.

³⁰ Sumy uvedené na obdobie po roku 2028 sú čisto orientačné a budú závisieť od diskusií o ďalšom viacročnom finančnom rámci a konečnej dohody.

³¹ Podľa oficiálnej rozpočtovej nomenklatúry.

	Platby	(5)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
Rozpočtové prostriedky OKRUHU 1 viacročného finančného rámca SPOLU	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 viacročného finančného rámca	7	„Administratívne výdavky“
---	----------	---------------------------

Tento oddiel treba vyplniť s použitím rozpočtových údajov administratívnej povahy, ktoré sa najprv uvedú v prílohe k legislatívnemu finančnému výkazu (príloha 5 k rozhodnutiu Komisie o interných pravidlách plnenia oddielu všeobecného rozpočtu Európskej únie týkajúceho sa Komisie), ktorá sa na účely medziútvarej konzultácie nahrá do aplikácie DECIDE.

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

		Rok N	Rok N + 1	Rok N + 2	Rok N + 3	Rok N+X	SPOLU
GR: <.....>							
• Ľudské zdroje							
• Ostatné administratívne výdavky							
GR <.....> SPOLU	Rozpočtové prostriedky						

Rozpočtové prostriedky OKRUHU 7 viacročného finančného rámca SPOLU	(Závazky spolu = Platby spolu)								
---	-----------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

		Rok 2025 ³²	Rok 2026	Rok 2027	Rok 2028+ ³³	SPOLU (2025 – 2027)
Rozpočtové prostriedky OKRUHOV 1 až 7 viacročného finančného rámca SPOLU	Závazky	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Platby	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

³² Rok 2025 je rokom, v ktorom sa návrh/iniciatíva začína vykonávať.

³³ Sumy uvedené na obdobie po roku 2028 sú čisto orientačné a budú závisieť od diskusií o ďalšom viacročnom finančnom rámci a konečnej dohody.

3.2.2. Odhadované výstupy financované z operačných rozpočtových prostriedkov

viazané rozpočtové prostriedky v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Uved'te ciele a výstupy ↓			VÝSTUPY										SPOLU (2025 – 2027)	
			Rok 2025		Rok 2026		Rok 2027		Rok 2028+					
	Druh	Priem. náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady			Počet spolu	Náklady spolu
Podpora koordinácie manažérov infraštruktúry ³⁴														
Výstup	Počet „koordinovaných“ hraničných priechodov	0,013 ³⁵	73	0,941	73	0,941	73	0,941	73	0,941			219	2,823
Medzisúččet činnosti 1			73	0,941	73	0,941	73	0,941	73	0,941			219	2,823
Podpora koordinácie železničných regulačných orgánov														
Výstup	neuvádza sa	neuvádza sa	neuvádza sa	neuvádza sa	neuvádza sa	neuvádza sa	neuvádza sa	neuvádza sa	neuvádza sa	neuvádza sa			neuvádza sa	neuvádza sa
Medzisúččet činnosti 2			neuvádza sa	neuvádza sa	neuvádza sa	neuvádza sa	neuvádza sa	neuvádza sa	neuvádza sa	neuvádza sa			neuvádza sa	neuvádza sa
Orgán na preskúmanie výkonnosti														

³⁴ Ako je uvedené v bode 1.5.5 Posúdenie rôznych disponibilných možností financovania...

³⁵ Ročné náklady vynaložené sieťou ENIM/koordinátorom siete na zabezpečenie súladu medzi manažérmi infraštruktúry na hraničných priechodoch (náklady na zamestnancov).

Výstup	Počet členov	0,009 ³⁶	11	0,099	11	0,099	11	0,099	11	0,099		33	0,297
Medzisúčet činnosti 3			11	0,099	11	0,099	11	0,099	11	0,099		33	0,297
SPOLU³⁷			84	1,040	84	1,040	84	1,040	84	1,040		252	3,120

³⁶ Ročné náklady na výdavky, ktoré vznikli členom orgánu na preskúmanie výkonnosti (na deň).

³⁷ Treba pripomenúť, že uvedené súčty predstavujú súčet nákladov len v prípade výstupov uvedených v tabuľke a nepredstavujú celkové náklady činností 1 až 3 kryté z finančných prostriedkov EÚ.

3.2.3. Zhrnutie odhadovaného vplyvu na administratívne rozpočtové prostriedky

- ☒ Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie administratívnych rozpočtových prostriedkov
- ☐ Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie týchto administratívnych rozpočtových prostriedkov:

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

	Rok N ³⁸	Rok N + 1	Rok N + 2	Rok N + 3	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)	SPOLU
--	------------------------	--------------	--------------	--------------	---	-------

OKRUH 7 viacročného finančného rámca								
Ludské zdroje								
Ostatné administratívne výdavky								
Medzisúčet OKRUHU 7 viacročného finančného rámca								

Mimo OKRUHU 7³⁹ viacročného finančného rámca								
Ludské zdroje								
Ostatné administratívne výdavky								
Medzisúčet mimo OKRUHU 7 viacročného finančného rámca								

SPOLU								
--------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Rozpočtové prostriedky potrebné na ľudské zdroje a na ostatné administratívne výdavky budú pokryté rozpočtovými prostriedkami GR, ktoré už boli pridelené na riadenie akcie a/alebo boli prerozdelené v rámci GR, a v prípade potreby budú doplnené zdrojmi, ktoré sa môžu prideliť riadiacemu GR v rámci ročného postupu pridelovania zdrojov a v závislosti od rozpočtových obmedzení.

³⁸ Rok N je rokom, v ktorom sa návrh/iniciatíva začína vykonávať. Nahraďte „N“ očakávaným prvým rokom vykonávania (napríklad: 2021). To isté urobte aj pri nasledujúcich rokoch.

³⁹ Technická a/alebo administratívna pomoc a výdavky na podporu vykonávania programov a/alebo akcií EÚ (pôvodné rozpočtové riadky „BA“), nepriamy výskum, priamy výskum.

3.2.3.1. Odhadovaná potreba ľudských zdrojov

- ☒ Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie ľudských zdrojov.
- ☐ Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie týchto ľudských zdrojov:

odhady sa vyjadrujú v ekvivalente plného pracovného času

	Rok N	Rok N + 1	Rok N + 2	Rok N + 3	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)		
• Plán pracovných miest (úradníci a dočasní zamestnanci)							
20 01 02 01 (ústredie a zastúpenia Komisie)							
20 01 02 03 (delegácie)							
01 01 01 01 (nepriamy výskum)							
01 01 01 11 (priamy výskum)							
Iné rozpočtové riadky (uveďte)							
• Externí zamestnanci (ekvivalent plného pracovného času) ⁴⁰							
20 02 01 (ZZ, VNE, DAZ z celkového finančného krytia)							
20 02 03 (ZZ, MZ, VNE, DAZ, PED v delegáciách)							
XX 01 xx yy zz ⁴¹	– ústredie						
	– delegácie						
01 01 01 02 (ZZ, VNE, DAZ – nepriamy výskum)							
01 01 01 12 (ZZ, DAZ, VNE – priamy výskum)							
Iné rozpočtové riadky (uveďte)							
SPOLU							

XX predstavuje príslušnú oblasť politiky alebo rozpočtovú hlavu.

Potreba ľudských zdrojov bude pokrytá úradníkmi GR, ktorí už boli pridelení na riadenie akcie a/alebo boli interne prerozdelení v rámci GR, a v prípade potreby budú doplnené zdrojmi, ktoré sa môžu prideliť riadiacemu GR v rámci ročného postupu prideľovania zdrojov a v závislosti od rozpočtových obmedzení.

Opis úloh, ktoré sa majú vykonávať:

Úradníci a dočasní zamestnanci	
Externí zamestnanci	

⁴⁰ ZZ = zmluvný zamestnanec; MZ = miestny zamestnanec; VNE = vyslaný národný expert; DAZ = dočasný agentúrny zamestnanec; PED = pomocný expert v delegácii.

⁴¹ Čiastkový strop pre externých zamestnancov financovaných z operačných rozpočtových prostriedkov (pôvodné rozpočtové riadky „BA“).

3.2.4. Súlad s platným viacročným finančným rámcom

Návrh/iniciatíva:

- ☒ môže byť v plnej miere financovaná prerozdelením v rámci príslušného okruhu viacročného finančného rámca (VFR).

Činnosti uvedené v rámcu 1.5.5 budú využívať existujúce finančné prostriedky na technickú pomoc v rámci NPE (rozpočtový riadok 02 03 01 00), ktoré sú v súčasnosti naplánované na pridelenie manažérom infraštruktúry v období 2025 – 2027 v aktuálnej zmene viacročného pracovného programu NPE.

- ☐ si vyžaduje použitie nepridelenej rezervy v rámci príslušného okruhu VFR a/alebo použitie osobitných nástrojov vymedzených v nariadení o VFR.
- ☐ si vyžaduje revíziu VFR.

3.2.5. Príspevky od tretích strán

Návrh/iniciatíva:

- ☐ nezahŕňa spolufinancovanie tretími stranami
- ☒ zahŕňa spolufinancovanie tretími stranami, ako je odhadnuté v nasledujúcej tabuľke⁴²:

rozpočtové prostriedky v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

	Rok 2025 ⁴³	Rok 2026	Rok 2027	Rok 2028+	SPOLU (2025 – 2050)
Manažéri infraštruktúry ⁴⁴	13,667	5,312	5,312	5,312	32,606
Vnútroštátne regulačné orgány ⁴⁵	3,558	0,180	0,185	0,190	9,401
Prostriedky zo spolufinancovania SPOLU	17,226	5,492	5,496	5,501	42,007

⁴² Výpočty týkajúce sa tretích strán sa vypočítavajú ako rozdiel medzi sumou odhadovaných nákladov súvisiacich s opatreniami z návrhu, ktoré znáša príslušný prijímateľ (pozri rámček 1.5.5), a podielom spolufinancovania z prostriedkov EÚ poskytnutého uvedenému prijímateľovi. Odhadované náklady boli priamo odvodené z výpočtov, ktoré sa uskutočnili v rámci posúdenia vplyvu návrhu.

⁴³ Rok 2025 je rokom, v ktorom sa návrh/iniciatíva začína vykonávať.

⁴⁴ Financovanie koordinátora siete, pozri bod 1 v rámcu 1.5.5.

⁴⁵ Na pokrytie nákladov na zriadenie sekretariátu ENRRB, pozri bod 2 v rámcu 1.5.5.

3.3. Odhadovaný vplyv na príjmy

- ☒ Návrh/iniciatíva nemá finančný vplyv na príjmy.
- ☐ Návrh/iniciatíva má tento finančný vplyv na príjmy:
 - ☐ vplyv na vlastné zdroje
 - ☐ vplyv na iné príjmy
 - uveďte, či sú príjmy pripísané rozpočtovým riadkom výdavkov ☐

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Rozpočtový príjmov:	riadok	Rozpočtové prostriedky k dispozícii v bežnom rozpočtovom roku	Vplyv návrhu/iniciatívy ⁴⁶						
			Rok N	Rok N + 1	Rok N + 2	Rok N + 3	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)		
Článok									

V prípade pripísaných príjmov uveďte príslušné rozpočtové riadky výdavkov.

/

Ďalšie poznámky (napr. spôsob/vzorec použitý na výpočet vplyvu na príjmy alebo akékoľvek ďalšie informácie).

⁴⁶ Pokiaľ ide o tradičné vlastné zdroje (clá, odvody z produkcie cukru), uvedené sumy musia predstavovať čisté sumy, t. j. hrubé sumy po odčítaní 20 % na náklady na výber.