

Brusel 21. dubna 2026
(OR. en)

Interinstitucionální spis:
2023/0271 (COD)

16833/1/25
REV 1 ADD 1

TRANS 650
CODEC 2139
PARLNAT

ODŮVODNĚNÍ RADY

Předmět: Postoj Rady v prvním čtení k přijetí NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru, o změně směrnice 2012/34/EU a o zrušení nařízení (EU) č. 913/2010

- odůvodnění Rady
- přijato Radou dne 21. dubna 2026

I. ÚVOD

1. Dne 11. července 2023 předložila Komise Radě a Evropskému parlamentu návrh¹ nařízení o využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru, o změně směrnice 2012/34/EU a o zrušení nařízení (EU) č. 913/2010. Návrh vychází z článku 91 Smlouvy o fungování Evropské unie a je předmětem jednání v rámci řádného legislativního postupu.
2. Rada přijala svůj obecný přístup na zasedání Rady pro dopravu, telekomunikace a energetiku (doprava) dne 18. června 2024.
3. Evropský parlament přijal svůj mandát pro jednání na plenárním zasedání dne 12. března 2024.
4. První trialog byl uspořádán dne 19. listopadu 2024 a udělil celkový mandát na technické úrovni. Další dva trialogy byly uspořádány ve dnech 3. března 2025 a 10. června 2025. V rámci čtvrtého a závěrečného trialogu dne 18. listopadu 2025 dosáhly Rada a Parlament předběžné dohody.
5. Dne 19. prosince 2025 analyzoval Výbor stálých zástupců konečné kompromisní znění za účelem dosažení dohody a potvrdil je.
6. Dne 27. ledna 2026 zaslala předsedkyně Výboru pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) předsedkyni Výboru stálých zástupců dopis, v němž potvrdila, že pokud Rada schválí dohodnuté znění v prvním čtení po revizi právníky-lingvisty, Parlament schválí postoj Rady ve druhém čtení.

¹ Dokumenty 11718/23 + ADD 1 až 4.

II. CÍL

7. Cílem nařízení je uplatňovat jednotný regulační rámec pro provozování kapacity železniční sítě. Pravidla pro přidělování kapacity stanovená ve směrnici 2012/34/EU se nahrazují pravidly stanovenými v tomto nařízení. Návrh vychází z odvětvím vedeného projektu přepracování procesu tvorby jízdního řádu, jehož cílem je poskytnout provozovatelům infrastruktury větší flexibilitu jak pro dlouhodobější strategické plánování, tak pro krátkodobější přidělování kapacity prostřednictvím nového procesu plánování a přidělování. Díky začátku plánování s větším předstihem umožní optimálnější využití infrastruktury. Zajistí rovněž vyváženější rozdělení mezi různé typy uživatelů železniční kapacity, ať už se jedná o cestující, nebo o nákladní dopravu, zejména ve prospěch nákladní dopravy, která by měla být spolehlivější.
8. Pokud jde o organizaci, návrh Komise posílil centralizaci na úrovni EU posílením evropské sítě provozovatelů infrastruktury (ENIM) a vytvořením nového subjektu: koordinátora sítě. Původně navrhovaný orgán pro kontrolu výkonnosti byl přeměněn na poradní panel pro výkonnost. Na žádost Evropského parlamentu dostanou zúčastněné strany možnost zřídit Evropskou železniční platformu (ERP).

III. ANALÝZA POSTOJE RADY V PRVNÍM ČTENÍ

9. Na základě návrhu Komise proběhlo jednání mezi Parlamentem a Radou, jehož cílem bylo uzavřít na základě postoje Rady v prvním čtení dohodu na začátku druhého čtení. Postoj Rady v prvním čtení obsahuje následující hlavní prvky, ohledně nichž dosáhli spolunormotvůrci dohody.

Shrnutí hlavních otázek

10. Nařízení zavádí nová pravidla pro přidělování kapacity železniční infrastruktury, která umožňují dlouhodobější plánování služeb železniční dopravy. Usiluje tak o lepší využití infrastruktury a umožňuje provoz většího počtu služeb železniční dopravy – osobní i nákladní. Nový systém je založen na komplexním systému konzultací, který provozovatelům infrastruktury umožňuje lépe pochopit potřeby různých žadatelů. Po fázi konzultací dojde k přidělení kapacity. Pro fázi po přidělení kapacity jsou rovněž stanovena podrobná pravidla, která umožňují změny v plánování. Nový systém je rovněž navržen tak, aby umožnil lepší přeshraniční koordinaci a lepší železniční služby provozované ve více sítích. Rovněž je zaveden systém sankcí, který je navržen tak, aby byl odrazující a zamezoval příliš mnoha změnám.
11. Členské státy mohou provozovateli infrastruktury poskytnout strategické pokyny na základě orientační strategie rozvoje železniční infrastruktury, přičemž respektují operační odpovědnost daného provozovatele infrastruktury. Tyto strategické pokyny mohou umožnit zohlednění specifických vnitrostátních charakteristik a požadavků v celkovém kontextu více evropského přístupu k plánování a přidělování železniční kapacity. Je důležité, aby členské státy mohly rozhodnout o konkrétní povaze návrhu jízdního řádu, stanovit minimální objemy pro konkrétní druhy služeb železniční dopravy a mít možnost, aby v parametrech pro rozdělení kapacity nebo řešení konfliktů zohlednily vnitrostátní priority.
12. Řízení kapacity železniční infrastruktury bude založeno na dlouhodobějším plánování. Každý jízdní řád, který vstoupí v platnost od prosince 2030 a bude platit pro následující rok, bude sestaven a prováděn ve třech po sobě jdoucích krocích: plánování, přidělování a přizpůsobení. V každém kroku probíhá konzultační fáze, jejímž cílem je naslouchat potřebám žadatelů. Síť ENIM připraví rámec pro řízení kapacity s cílem podpořit provozovatele infrastruktury a provozní zúčastněné strany v procesu plánování, přidělování a přizpůsobování. Tento rámec poskytne nástroje, metodiky a procesní mechanismy pro řízení kapacity infrastruktury a pro koordinaci mezi provozovateli infrastruktury a dalšími provozními zúčastněnými stranami.

1. **Plánování:** provozovatelé infrastruktury zahájí strategické plánování kapacity a zajistí, aby tyto plány byly mezi provozovateli infrastruktury koordinovány. To žadatelům usnadní organizaci přeshraničních služeb. Počínaje strategickým plánem provede provozovatel infrastruktury podrobnější plánování, nejprve s kapacitní strategií, po níž bude následovat kapacitní model, který vyústí v plán nabídky kapacity. Pro řízení vysoce vytížené nebo přetížené infrastruktury jsou navrženy zvláštní postupy.
2. **Přidělování:** po plánování budou muset být žadatelům přidělena práva na využívání infrastruktury, a to jak práva na kapacitu pro jednu síť, tak i na kapacitu pro více sítí. Pokud jde o práva pro více sítí, nařízení rovněž stanoví zvláštní pravidla. Přidělování bude probíhat prostřednictvím digitálních nástrojů a digitálních služeb. Provozovatelé infrastruktury budou mít různé způsoby přidělování práv na kapacitu a budou muset zohlednit otázky týkající se kapacity v zařízeních služeb. Provozovatelé infrastruktury jsou rovněž povinni v plánování zohlednit práce na infrastruktuře. Pokud na konci procesu přidělování přetrvává konflikt mezi podanými žádostmi a dostupnou kapacitou, proběhne proces řešení rozporů. Pokud se nepodaří nalézt konsensuální řešení, může řešení rozporů vést k uplatnění spravedlivé, transparentní a nediskriminační metodiky založené na souboru operativních, socioekonomických a environmentálních kritérií.
3. **Přizpůsobení:** před vstupem jízdního řádu v platnost mohou provozovatelé infrastruktury i žadatelé požádat o změny. Žádosti o změny by však měly být co nejvíce omezeny. Aby se zabránilo příliš mnoha změnám, byl zaveden systém sankcí s cílem odradit provozovatele infrastruktury nebo žadatele od toho, aby o změnu žádali.

13. Výsledkem plánování a přidělování je jízdní řád, který vstupuje v platnost na začátku prosince každého roku. To vede k řízení dopravy na základě jízdního řádu. V rámci nového systému se stále může stát, že dojde k neočekávaným událostem, které budou vyžadovat řízení narušení provozu a krizové řízení. Je důležité, aby se všechny subjekty, které se podílejí na řízení dopravy, řízení narušení provozu a krizovém řízení, vzájemně informovaly. Síť ENIM připraví rámec na podporu provozovatelů infrastruktury a provozních zúčastněných stran při koordinaci řízení dopravy, řízení narušení provozu a krizového řízení, jenž bude zahrnovat společné nástroje, metodiky a procesní mechanismy.
14. Síť ENIM monitoruje a porovnává výkonnost služeb železniční infrastruktury. Síť ENIM vypracuje pro účely tohoto přezkumu výkonnosti rámec na podporu provozovatelů infrastruktury prostřednictvím společných nástrojů, metodik a procesních mechanismů. Síť ENIM zveřejní evropskou zprávu o přezkumu výkonnosti a bude ji každoročně aktualizovat. Komise může zřídit poradní panel pro výkonnost jako nezávislou a nestrannou odbornou skupinu. Panel poskytne doporučení týkající se výkonnosti a přezkoumá návrh zprávy o výkonnosti. Ve zprávě o přezkumu výkonnosti uvede samostatný oddíl.
15. Správa a řízení
 1. Nařízení ukládá síti ENIM nové povinnosti: vypracovat uvedené tři rámce a lépe koordinovat práci provozovatelů infrastruktury, pokud jde o železniční služby provozované ve více sítích. Se souhlasem Evropské komise bude rovněž provádět jmenování koordinátora sítě.
 2. Na podporu činnosti sítě ENIM je jmenován koordinátor sítě. Tento koordinátor sítě působí jako sekretariát sítě ENIM, přispívá k přípravě příslušných rámců, přispívá ke koordinaci mezi provozovateli infrastruktury, identifikuje překážky pro železniční služby provozované ve více sítích, působí jako kontaktní místo a podporuje práci na digitalizaci.
 3. Evropská síť železničních regulačních subjektů (ENRRB) bude mít podle tohoto nařízení zvláštní funkce pro monitorování regulačních otázek a koordinaci mezi vnitrostátními regulačními orgány, pokud vyvstanou problémy s železničními službami provozovanými ve více sítích.

4. Provozní zúčastněná strana se může rozhodnout zřídit Evropskou železniční platformu, aby zajistil účinné konzultace železničního odvětví se sítí ENIM.
16. V případě, že síť ENIM jeden nebo více rámců nebo jejich prvků nepředloží, nebo pokud jeden nebo více rámců nebo jejich prvků nedostačuje k dosažení zamýšlených cílů, nebo jeden nebo více rámců nedostačuje k zajištění jednotných podmínek pro provádění nařízení, je Komisi svěřena pravomoc přijmout prováděcí akt za účelem přijetí příslušného rámce nebo jeho prvků.
17. První jízdní řád na základě nových pravidel podle tohoto nařízení bude zveřejněn v roce 2030 a začne platit od 14. prosince 2030.

IV. ZÁVĚR

18. V postoji Rady se podporuje cíl návrhu Komise a je v něm plně zohledněn kompromis, jehož bylo s podporou Komise dosaženo v rámci neformálních jednání mezi Radou a Evropským parlamentem.
19. Nařízení o využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru, o změně směrnice 2012/34/EU a o zrušení nařízení (EU) č. 913/2010 bude po svém přijetí pro odvětví dopravy významným přínosem.