



V Bruseli 21. apríla 2026
(OR. en)

16833/1/25
REV 1 ADD 1

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

**TRANS 650
CODEC 2139
PARLNAT**

ODÔVODNENÉ STANOVISKO RADY

Predmet: Pozícia Rady v prvom čítaní na účely prijatia 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

- odôvodnené stanovisko Rady
- prijaté Radou 21. apríla 2026

I. ÚVOD

1. Komisia 11. júla 2023 predložila Rade a Európskemu parlamentu návrh¹ nariadenia o využívaní kapacity železničnej infraštruktúry v jednotnom európskom železničnom priestore, ktorým sa mení smernica 2012/34/EÚ a zrušuje nariadenie (EÚ) č. 913/2010 Návrh sa zakladá na článku 91 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) a rokuje sa o ňom v rámci riadneho legislatívneho postupu.
2. Rada prijala všeobecné smerovanie na zasadnutí Rady TTE (doprava) 18. júna 2024.
3. Európsky parlament prijal svoj mandát na rokovanie na plenárnom zasadnutí 12. marca 2024.
4. Prvý trialóg sa uskutočnil 19. novembra 2024, čím sa poskytol celkový mandát na technickej úrovni. Ďalšie dva trialógy sa uskutočnili 3. marca 2025 a 10. júna 2025. Na štvrtom a poslednom trialógu 18. novembra 2025 dosiahli Rada a Parlament predbežnú dohodu.
5. Výbor stálych predstaviteľov 19. decembra 2025 analyzoval konečné kompromisné znenie s cieľom dosiahnuť dohodu a potvrdil ho.
6. Predsedníčka výboru TRAN zaslala 27. januára 2026 predsedovi Výboru stálych predstaviteľov list, v ktorom potvrdila, že ak Rada schváli dohodnuté znenie v prvom čítaní po revízii právnikmi lingvistami, Parlament schváli pozíciu Rady v druhom čítaní.

¹ 11718/23 + ADD 1 až 4.

II. CIEĽ

7. Cieľom nariadenia je uplatňovať na prevádzkovanie kapacity železničnej siete jednotný regulačný rámec. Pravidlá pridelovania kapacity stanovené v smernici 2012/34/EÚ sa nahrádzajú pravidlami stanovenými v tomto nariadení. Návrh vychádza z projektu prepracovania cestovného poriadku (TTR) pod vedením odvetvia, ktorého cieľom je poskytnúť manažérom infraštruktúry väčšiu flexibilitu pri dlhodobjšom strategickom plánovaní, ako aj pri krátkodobjšom pridelovaní kapacity prostredníctvom nového procesu plánovania a pridelovania. Tým, že sa začne plánovať skôr, umožní sa optimálnejšie využívanie infraštruktúry. Takisto to povedie k vyváženejšiemu rozdeleniu medzi rôzne typy používateľov železničnej kapacity, či už ide o cestujúcich alebo nákladnú dopravu, najmä v prospech nákladnej dopravy, ktorá by sa mala stať spoľahlivejšou.
8. Pokiaľ ide o organizáciu, návrhom Komisie sa posilnila centralizácia na úrovni EÚ posilnením Európskej siete manažérov infraštruktúry (ENIM) a vytvorením nového subjektu: koordinátora siete. Pôvodne navrhovaný orgán na preskúmanie výkonnosti sa zmenil na poradný panel pre výkonnosť. Na žiadosť Európskeho parlamentu získajú zainteresované strany možnosť zriadiť Európsku železničnú platformu (ERP).

III. ANALÝZA POZÍCIE RADY V PRVOM ČÍTANÍ

9. Parlament a Rada viedli rokovania na základe návrhu Komisie s cieľom uzavrieť skorú dohodu v druhom čítaní na základe pozície Rady v prvom čítaní. Pozícia Rady v prvom čítaní obsahuje tieto hlavné prvky, o ktorých spoluzákonodarcovia dosiahli dohodu:

Zhrnutie hlavných otázok

10. Nariadením sa zavádzajú nové pravidlá pridelovania kapacity železničnej infraštruktúry, ktoré umožňujú dlhodobejšie plánovanie vlakových služieb, čím sa usiluje o lepšie využívanie infraštruktúry a umožnenie väčšieho objemu služieb vlakovej dopravy pre cestujúcich aj pre nákladnú dopravu. Nový systém je založený na komplexnom systéme konzultácií s cieľom umožniť manažérom infraštruktúry lepšie pochopiť potreby rôznych žiadateľov. Po konzultačnej fáze sa kapacita pridelí. Existujú aj podrobné pravidlá, ktoré umožňujú zmeny v plánovaní po pridelení. Nový systém je tiež navrhnutý tak, aby umožnil lepšiu cezhraničnú koordináciu a vytvorenie lepších viacsiet'ových služieb. Zavádza sa aj systém sankcií, ktorý je navrhnutý tak, aby bol odrádzajúci a aby sa zabránilo príliš veľkému počtu zmien.
11. Členské štáty môžu manažérovi infraštruktúry poskytnúť strategické usmernenia založené na orientačnej stratégii rozvoja železničnej infraštruktúry za súčasného rešpektovania povinností manažéra infraštruktúry. Toto strategické usmernenie môže umožniť zohľadnenie osobitných vnútroštátnych charakteristík a požiadaviek v celkovom kontexte európskejšieho prístupu k plánovaniu a pridelovaniu železničnej kapacity. Je dôležité, aby členské štáty mohli rozhodnúť o osobitnej povahe návrhu cestovného poriadku, stanoviť minimálne objemy pre konkrétne druhy služieb železničnej dopravy a mali možnosť zohľadniť vnútroštátne priority v parametroch rozdelenia kapacity alebo riešenia konfliktov.
12. Riadenie kapacity železničnej infraštruktúry bude založené na dlhodobom plánovaní. Každý cestovný poriadok, ktorý nadobudne účinnosť od decembra 2030 a ktorý sa bude uplatňovať v nasledujúcom roku, sa pripraví a vykoná v troch po sebe nasledujúcich krokoch: plánovanie, pridelovanie a prispôsobovanie. V každom kroku prebehne konzultačná fáza s cieľom vypočítať si potreby žiadateľov. Sieť ENIM vypracuje rámec riadenia kapacity s cieľom podporiť manažérov infraštruktúry a subjekty zainteresované na prevádzke v procese plánovania, pridelovania a prispôsobovania. Tento rámec poskytne nástroje, metodiky a procesné opatrenia na riadenie kapacity infraštruktúry a na koordináciu medzi manažermi infraštruktúry a inými subjektmi zainteresovanými na prevádzke.

1. Plánovanie: manažéri infraštruktúry začnú strategickým plánovaním kapacity a zabezpečia koordináciu týchto plánov medzi manažérmi infraštruktúry. Žiadateľom to uľahčí organizáciu cezhraničných služieb. Od strategického plánu manažér infraštruktúry prejde k podrobnejšiemu plánovaniu, najprv s kapacitnou stratégiou, po ktorej bude nasledovať model kapacity, a skončí plánom ponuky kapacity. Osobitné postupy sú určené na riadenie intenzívne využívanej alebo preťaženej infraštruktúry.
2. Pridelovanie: po plánovaní sa práva na používanie infraštruktúry, a to práva na jednosieťovú aj viacsieťovú kapacitu, budú musieť rozdeliť medzi žiadateľov. V prípade viacsieťovej kapacity sa v nariadení stanovujú aj osobitné pravidlá. Pridelovanie sa uskutoční prostredníctvom digitálnych nástrojov a digitálnych služieb. Manažéri infraštruktúry budú mať k dispozícii rôzne spôsoby pridelovania práv na kapacitu a budú musieť zohľadňovať záležitosti týkajúce sa kapacity servisných zariadení. Manažéri infraštruktúry sú takisto povinní začleňovať do plánovania práce na infraštruktúre. Ak na konci procesu pridelovania pretrváva konflikt medzi žiadosťami žiadateľov a dostupnou kapacitou, prebehne proces riešenia konfliktu. Ak sa nenájde konsenzuálne riešenie, môže riešenie konfliktu viesť k uplatneniu spravodlivej, transparentnej a nediskriminačnej metodiky založenej na súbore operačných, sociálno-ekonomických a environmentálnych kritérií.
3. Prispôsobenie: manažéri infraštruktúry aj žiadatelia môžu pred nadobudnutím účinnosti cestovného poriadku požiadať o zmeny. Žiadosť o zmeny by však mala byť v čo najväčšej miere obmedzená. Aby sa predišlo príliš veľkému počtu zmien, zaviedol sa systém sankcií s cieľom odradiť manažéra infraštruktúry alebo žiadateľa od žiadostí o zmenu.

13. Výsledkom plánovania a pridelovania je cestovný poriadok, ktorý nadobúda účinnosť začiatkom decembra každého roka. Tým sa dosiahne riadenie dopravy na základe cestovného poriadku. V rámci nového systému sa stále môže stať, že sa vyskytnú neočakávané udalosti, ktoré si budú vyžadovať riadenie narušení a krízové riadenie. Je dôležité, aby sa všetci, ktorí sú zapojení do riadenia dopravy, narušení a kríz, navzájom informovali. Sieť ENIM pripraví rámec na podporu manažérov infraštruktúry a subjektov zainteresovaných na prevádzke s cieľom koordinovať riadenie dopravy, riadenie narušení a krízové riadenie využívajúc spoločné nástroje, metodiky a procedurálne opatrenia.
14. Sieť ENIM monitoruje a porovnáva výkonnosť služieb železničnej infraštruktúry. Sieť ENIM vypracuje rámec na podporu manažérov infraštruktúry stanovujúci spoločné nástroje, metodiky a procedurálne opatrenia na toto preskúmanie výkonnosti. Sieť ENIM uverejní európsku správu o preskúmaní výkonnosti a každoročne ju aktualizuje. Komisia môže zriadiť poradný panel pre výkonnosť ako nezávislý a nestranný panel odborníkov. Panel poskytuje odporúčania týkajúce sa výkonnosti a preskúmava návrh správy o výkonnosti a v správe o preskúmaní výkonnosti uverejní svoj samostatný oddiel.
15. Správa
 1. Nariadením sa sieť ENIM pridávajú nové povinnosti: zriadiť tri rámce a lepšie koordinovať prácu manažérov infraštruktúry, pokiaľ ide o služby viacsieťovej železničnej dopravy. Po súhlase Európskej komisie vymenuje aj koordinátora siete.
 2. Na podporu práce siete ENIM sa vymenuje koordinátor siete. Tento koordinátor siete pôsobí ako sekretariát siete ENIM, prispieva k vypracúvaniu rámcov a ku koordinácii medzi manažermi infraštruktúry, identifikuje prekážky pre službu viacsieťovej železničnej dopravy, pôsobí ako kontaktné miesto a podporuje prácu na digitalizácii.
 3. Európska sieť železničných regulačných orgánov (ENRRB) získa na základe tohto nariadenia osobitné funkcie na monitorovanie regulačných otázok a koordináciu medzi vnútroštátnymi regulačnými orgánmi, keď vzniknú problémy so službami viacsieťovej železničnej dopravy.

4. Subjekt zainteresovaný na prevádzke sa môže rozhodnúť zriadiť ERP s cieľom zabezpečiť účinné konzultácie so železničným sektorom vo vzťahu k sieti ENIM.
16. V prípade, že sieť ENIM nepredloží jeden alebo viacero rámcov alebo ich prvkov, alebo ak jeden alebo viacero rámcov alebo ich prvkov nepostačuje na splnenie zamýšľaných cieľov, alebo ak jeden alebo viacero rámcov nepostačuje na zabezpečenie jednotných podmienok vykonávania nariadenia, je Komisia splnomocnená prijať vykonávací akt s cieľom prijať príslušný rámec alebo jeho prvky.
17. Prvý cestovný poriadok podľa nových pravidiel podľa tohto nariadenia bude uverejnený v roku 2030 a začne sa uplatňovať od 14. decembra 2030.

IV. ZÁVER

18. Pozícia Rady podporuje cieľ návrhu Komisie a v plnej miere odráža kompromis, ktorý sa dosiahol počas neformálnych rokovaní medzi Radou a Európskym parlamentom s podporou Komisie.
19. Nariadenie o využívaní kapacity železničnej infraštruktúry v jednotnom európskom železničnom priestore, ktorým sa mení smernica 2012/34/EÚ a zrušuje nariadenie (EÚ) č. 913/2010, bude po prijatí dôležitým príspevkom pre odvetvie dopravy.