



Brusel 21. dubna 2026  
(OR. en)

16833/1/25  
REV 1

---

---

Interinstitucionální spis:  
2023/0271(COD)

---

---

TRANS 650  
CODEC 2139  
*PARLNAT*

## PRÁVNÍ PŘEDPISY A JINÉ AKTY

---

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  
- přijatý Radou dne 21. dubna 2026

---

# NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2026/...

ze dne...

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

**(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru<sup>1</sup>,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů<sup>2</sup>,

v souladu s řádným legislativním postupem<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> Úř. věst. C, C/2024/891, 6.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/891/oj>.

<sup>2</sup> Úř. věst. C, C/2024/1982, 18.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1982/oj>.

<sup>3</sup> Postoj Evropského parlamentu ze dne 12. března 2024 (Úř. věst. C, C/2025/1020, 27.2.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/1020/oj>) a postoj Rady v prvním čtení ze dne 21. dubna 2026 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku). Postoj Evropského parlamentu ze dne ... (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Ve sdělení Komise ze dne 11. prosince 2019 nazvaném „Zelená dohoda pro Evropu“ je stanovena klimatická neutralita jako cíl, kterého má Unie dosáhnout do roku 2050, a dále je v něm vymezen jasný cíl snížit do roku 2030 čisté emise skleníkových plynů nejméně o 50 % a směrem k 55 % ve srovnání s úrovněmi roku 1990. Oba tyto cíle jsou zakotveny v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119<sup>4</sup>. Zelená dohoda pro Evropu požaduje 90% snížení emisí skleníkových plynů z dopravy a zároveň směřování k nulovému znečištění s tím, že by se do roku 2030 měly dopady emisí látek znečišťujících ovzduší na zdraví snížit o více než 55 % a podíl lidí, kteří jsou chronicky rušeni dopravním hlukem, o 30 %. Doprava se na celkových emisích skleníkových plynů v Unii podílí přibližně 25 % a v posledních letech se tyto emise zvýšily. Prioritou Zelené dohody pro Evropu je přesunout významnou část vnitrozemské nákladní dopravy (75 %), kterou dnes zajišťuje silniční síť, na železnici a vodní cesty. Protože je železniční doprava z velké části elektrifikovaný a energeticky účinný druh dopravy, mělo by větší využívání železniční dopravy přispět ke snížení emisí a spotřeby energie v dopravě.

---

<sup>4</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ze dne 30. června 2021, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (ES) č. 401/2009 a nařízení (EU) 2018/1999 (Úř. věst. L 243, 9.7.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

- (2) Sdělení Komise ze dne 9. prosince 2020 nazvané „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti“ stanoví milníky, které mají ukázat cestu dopravního systému Unie k dosažení cílů udržitelné, inteligentní a odolné mobility. Předpokládá, že železniční nákladní doprava do roku 2030 vzroste o 50 % a do roku 2050 se zdvojnásobí, vysokorychlostní železniční doprava se do roku 2030 zdvojnásobí a do roku 2050 ztrojnásobí a pravidelná hromadná doprava na vzdálenost kratší než 500 km by měla být v rámci Unie do roku 2030 uhlíkově neutrální. K dosažení těchto cílů by se železniční doprava měla stát atraktivnější z hlediska cenové dostupnosti, spolehlivosti a přístupnosti. Železniční doprava by rovněž měla být lépe přizpůsobena potřebám cestujících a zasilatelů nákladu.
- (3) Základním cílem tohoto nařízení je zvýšit využití železniční infrastruktury jejím účinnějším využíváním díky lepším postupům plánování a přidělování a díky lepší přeshraniční koordinaci, a tím přispět ke zvýšení rozsahu železniční dopravy v souladu s cíli Unie v oblasti dekarbonizace. K dalšímu posílení kapacity železniční infrastruktury však budou na všech úrovních zapotřebí dodatečná opatření, která přesahují oblast působnosti tohoto nařízení, s cílem uspokojit rostoucí poptávku po kapacitě železnic pro osobní i nákladní dopravu a zvýšit celkovou konkurenceschopnost železniční dopravy.

- (4) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU<sup>5</sup> stanoví pravidla pro správu a provoz železniční infrastruktury a zásady a postupy uplatňované při přidělování kapacity pro vnitrostátní a mezinárodní železniční dopravu.
- (5) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010<sup>6</sup> stanoví zřízení koridorů pro železniční nákladní dopravu a jediných kontaktních míst k usnadnění žádostí o kapacitu infrastruktury pro mezinárodní železniční nákladní dopravu.
- (6) Řízení kapacity železniční infrastruktury a řízení železničního provozu jsou pro dobré fungování železničního odvětví zásadní. Provozování železniční dopravy, především přeshraniční železniční dopravy, musí být pečlivě plánováno a koordinováno, aby vlaky s velmi rozdílnými charakteristikami, jako je rychlost a brzdná dráha, mohly bezpečně sdílet koleje. Optimální a harmonizované řízení kapacity železniční infrastruktury vytváří více příležitostí pro železniční dopravu a zvyšuje její spolehlivost. Toto nařízení by mělo provozovatelům infrastruktury poskytnout dostatečnou flexibilitu pro účinné řízení kapacity železniční infrastruktury a zároveň zajistit, aby se všemi žadateli bylo z hlediska přístupu k železniční síti zacházeno spravedlivým, transparentním a nediskriminačním způsobem zajišťujícím spravedlivou hospodářskou soutěž.

---

<sup>5</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj>).

<sup>6</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 ze dne 22. září 2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu (Úř. věst. L 276, 20.10.2010, s. 22, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/913/oj>).

- (7) Směrnice 2012/34/EU uznává právo členských států nepoužít pravidla pro přidělování kapacity železniční infrastruktury na určité části železniční sítě nebo na určitou železniční dopravu, pokud takové vyloučení z oblasti působnosti práva Unie nemá vliv na fungování jednotného evropského železničního prostoru. Takováto vyloučení by se měla v přísně omezených a řádně odůvodněných případech uplatňovat i nadále a členské státy by si měly ponechat právo požadovat je i v budoucnu v souvislosti s tímto nařízením.
- (8) Provozování pevného spojení v Lamanšském průlivu upravuje zejména Smlouva mezi Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska a Francouzskou republikou o výstavbě a provozu pevného spojení v Lamanšském průlivu soukromými koncesionáři, podepsaná v Canterbury dne 12. února 1986 (dále jen „smlouva z Canterbury“), a koncesní smlouva mezi ministrem dopavy, Le Ministre de l'Urbanisme du Logement et des Transports, The Channel Tunnel Group Limited a France-Manche S.A., podepsaná dne 14. března 1986 a mezitím několikrát pozměněná (dále jen „koncesní smlouva“). V souladu se smlouvou z Canterbury a koncesní smlouvou mají koncesionáři spravovat železniční infrastrukturu a provozovat kyvadlovou přepravu silničních vozidel. Na podniky, jejichž obchodní činnost je omezena pouze na poskytování kyvadlové přepravy silničních vozidel pevným spojením v Lamanšském průlivu, ani na provozování dopravy operace formou kyvadlové přepravy silničních vozidel zmíněným pevným spojením, se nevztahuje směrnice 2012/34/EU, s výjimkou některých ustanovení. Obdobně není vhodné, aby se na řízení kapacity železniční infrastruktury pro provozování uvedené dopravy vztahovalo toto nařízení. Není-li stanoveno jinak, na řízení kapacity železniční infrastruktury pro provozování jiné dopravy, například osobních a nákladních vlaků, by se toto nařízení vztahovat mělo.

- (9) Při uplatňování tohoto nařízení na část železniční sítě Unie, jež je od zbytku železniční sítě Unie geograficky izolována mořem u níž neexistuje konkrétní potřeba koordinace s jinými členskými státy nebo provozovateli infrastruktury spravujícími železniční infrastrukturu nacházející se v jiných členských státech a v níž je kapacita nepřetržitě k dispozici a neočekává se, že by v krátkodobém či střednědobém horizontu nastala relevantní změna, by členské státy a provozovatelé infrastruktury měli mít možnost uplatňovat pragmatický a přiměřený přístup s cílem zabránit nepřiměřeným nákladům a administrativní zátěži a přitom plnit povinnosti stanovené v tomto nařízení.
- (10) Toto nařízení by nemělo členskými státy bránit v přijetí opatření nezbytných k ochraně základních bezpečnostních nebo obranných zájmů nebo v přijetí opatření nezbytných k zajištění dostatečného přístupu ozbrojených sil k železniční infrastruktuře.

- (11) Dopravní infrastruktura je páteří ekonomiky i společnosti jako celku. Některá železniční infrastruktura je zásadně důležitá pro zajištění řádného fungování životně důležitých funkcí společnosti a má strategický význam pro národní bezpečnost. V některých případech by udělení práv na kapacitu mohlo ohrozit veřejnou bezpečnost nebo veřejný pořádek v Unii, a to i na úrovni členských států, například hodlá-li určitý železniční podnik po železniční infrastruktuře některého členského státu přepravovat nebezpečné zboží či zbraně, jež na území Unie vstoupily nezákonně. Mají-li být členské státy s to zaručit plynulou, bezpečnou a zabezpečenou železniční dopravu a zajistit ochranu své železniční infrastruktury, měly by mít možnost od provozovatelů infrastruktury požadovat, aby určitému žadateli odmítli vydat práva na kapacitu nebo mu taková práva odňali, představuje-li přístup k jejich železniční infrastruktuře riziko pro veřejný pořádek nebo veřejnou bezpečnost, včetně národní bezpečnosti a obrany. Každé takové rozhodnutí by mělo být řádně odůvodněné a nezbytně nutné a mělo by být přiměřené sledovanému cíli, mimo jiné se zřetelem k dopadům na hospodářskou soutěž a na kontinuitu dodavatelských řetězců, zejména jde-li o dodávky kritických vstupů a případy, kdy právo na kapacitu, které je předmětem žádosti, je právem na kapacitu pro více sítí. Při posuzování rizika pro veřejnou bezpečnost nebo veřejný pořádek by měl mít dotčený členský stát možnost vzít v úvahu mimo jiné skutečnost, že se na žadatele vztahují omezující opatření přijatá Unií, a důvody pro přijetí těchto opatření, že je žadatel vlastněn nebo fakticky ovládán osobou či subjektem, na něž se vztahují omezující opatření přijatá Unií, jedná jménem této osoby či subjektu nebo na jejich pokyn, nebo že žadatel nebo řečená osoba či subjekt jsou zapojeny do nezákonných činností nebo činností usnadňujících rozvoj vojenských schopností třetí země, které představují hrozbu pro národní bezpečnost dotčeného členského státu. Předmětné rozhodnutí by měl dotčený členský stát podrobovat pravidelnému přezkumu, a především by měl posuzovat, zda je i nadále odůvodněné a přiměřené. Dotčený členský stát by měl o přijatém rozhodnutí a jeho důvodech vyrozumět Komisi, regulační subjekt a v případě práv na kapacitu pro více sítí ostatní dotčené členské státy, s nimiž by měl také koordinovat další postup, vnesou-li k přijetí předmětného rozhodnutí připomínky. Není-li připomínka vnesená členským státem vyřešena koordinací, měl by mít dotčený členský stát možnost požádat Komisi o doporučení ohledně rozhodnutí přijatého jiným členským státem.

- (12) Členské státy by měly mít právo vydávat pro provozovatele infrastruktury strategické pokyny s cílem zajistit, aby plánování a využívání kapacity železniční infrastruktury byly v souladu s jejich obecnými cíli a politickými směry. Členské státy by zejména měly mít možnost požadovat, aby provozovatelé infrastruktury zavedli specifické podoby jízdních řádů, jako jsou integrované taktové jízdni řády, rezervovali minimální objemy kapacity pro určité druhy dopravy a zohlednili vnitrostátní okolnosti a politické priority v parametrech metodiky pro rozdělení kapacity a řešení konfliktů. Členské státy by přitom měly respektovat provozní povinnosti provozovatelů infrastruktury a zajistit, aby provozovatelům zůstala dostatečná rezervní kapacita pro plnění všech jejich úkolů a povinností.
- (13) Jelikož od provozovatelů infrastruktury může být požadováno, aby uplatňovali specifickou podobu jízdniho řádu, mohou se na vlakové s na více sítích vztahovat různé návrhy jízdniho řádu. S ohledem na tuto i další skutečnosti by členské státy odpovědné za provozovatele infrastruktury, kteří přidělují práva na kapacitu pro vlakové služby na více sítích, na kterou se vztahují různé návrhy jízdniho řádu, měly koordinovat svou činnost, aby zajistily soulad mezi svými strategickými pokyny a vnitrostátními požadavky. Navíc vzhledem k tomu, že se v členských státech používají různé postupy pro plánování jízdniho řádů, vyžadují tyto postupy zvýšenou přeshraniční koordinaci i mezi provozovateli infrastruktury, zejména pokud jsou provozovatelé infrastruktury povinni předběžně plánovat kapacitu s využitím taktových jízdniho řádů.

- (14) Pravidla a postupy řízení kapacity železniční infrastruktury by měly nediskriminačním způsobem zohledňovat a uspokojovat potřeby všech segmentů železničního trhu. Měly by zejména zohledňovat nutnost dlouhodobé stability dostupné kapacity pro osobní dopravu, včetně dopravy provozované v rámci závazků veřejné služby, a nutnost krátkodobé flexibility pro nákladní dopravu, aby bylo možné reagovat na poptávku na trhu. Proces řízení kapacity by proto již neměl být zaměřen převážně na roční období, ale měl by být rozvržen do tří po sobě jdoucích fází: strategického plánování kapacity; plánování železniční dopravy a přidělování kapacity; a přizpůsobení a nové naplánování kapacity. Zavedení lépe vymezených a strukturovaných fází, které umožní dlouhodobé plánování a krátkodobé přizpůsobení při řízení kapacity, by mělo přínos zejména pro služby, které se hůře plánují předem nebo jejichž zajištění je složitější, jako jsou nákladní vlaky a přeshraniční osobní vlaky, včetně nočních vlaků.
- (15) Stále větší část železniční sítě Unie je buď přetížená, nebo se přetížení blíží, a nemůže vyhovět potřebám kapacity železniční infrastruktury všech žadatelů a podpořit další růst objemu železniční dopravy. Očekává se, že rozvoj infrastruktury a digitalizace v souladu s technickou specifikací pro interoperabilitu vypracovanou podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797<sup>7</sup>, zejména evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS), povede ve střednědobém až dlouhodobém výhledu ke zvýšení dostupné kapacity. Provozovatelé infrastruktury však pravděpodobně nebudou schopni uspokojit všechny žádosti o kapacitu pro využívání vysoce vytížené nebo přetížené železniční infrastruktury a měli by se spoléhat na řádné plánování, aby mohli předvídat potřeby, poskytovat žadatelům včasné informace a usnadňovat přidělování kapacity.

---

<sup>7</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

- (16) K zajištění optimálního využití kapacity železniční infrastruktury by měla být během plánování a přidělování zohledňována socioekonomická, provozní a environmentální kritéria, zejména při posuzování alternativních možností rozdělení kapacity na některý prvek železniční infrastruktury, který je vysoce vytížený nebo přetížený, a pro účely řešení konfliktů. Zejména pro žadatele, kteří žádají o kapacitu v různých členských státech, by bylo přínosné, aby provozovatelé infrastruktury používali společnou metodu a transparentní soubor kritérií, která objasňují, jak byla tato kritéria zohledněna a jak ovlivnila přijatá rozhodnutí.
- (17) Evropská síť provozovatelů infrastruktury (dále jen „síť ENIM“) by měla poskytnout pokyny, jak stanovit společnou objektivní, transparentní a nediskriminační metodiku, která by byla založena na socioekonomických, provozních a environmentálních kritériích pro rozdělení a přidělování kapacity. Vzhledem k tomu, že se jedná o novou metodiku pro rozhodování o rozdělení kapacity nebo o řešení konfliktů a že bude důležité stanovit hodnoty parametrů na správné úrovni, mělo by být uplatňování provozních, socioekonomických a environmentálních kritérií před uplatňováním vyzkoušeno a kalibrováno sítí ENIM.
- (18) Provozovatelé infrastruktury by měli v relevantních případech upravit standardní hodnoty parametrů tak, aby zohledňovaly místní nebo celostátní okolnosti na základě přijatých přístupů a empirických důkazů.

- (19) Vytížení železniční infrastruktury by se mělo zlepšit díky strategickému plánování kapacity uskutečňovanému provozovateli infrastruktury na základě predikcí poptávky po železniční dopravě, mimo jiné pak díky analýze očekávaného vývoje trhu dopravy a při zohlednění plánovaného rozvoje, obnovy a údržby železniční infrastruktury. Mělo by zajistit, aby byla kapacita železniční infrastruktury přidělována způsobem, který maximalizuje hodnotu železniční dopravy pro společnost. Provozovatelé infrastruktury by měli zajistit, aby strategické plánování kapacity poskytovalo postupně se zvyšující úroveň podrobností o dostupné kapacitě, s přihlédnutím ke zpětné vazbě od provozních zúčastněných stran, a aby bylo základem pro přidělování kapacity.
- (20) K zajištění toho, aby byla k dispozici kapacita pro přidělování různým segmentům železničního trhu, a zejména pro nákladní železniční dopravu a přeshraniční železniční dopravu, by provozovatelé infrastruktury měli mít možnost předběžně plánovat využívání kapacity na přetížené nebo vysoce vytížené železniční infrastruktuře a v případě potřeby rozšířit takové plánování na další úseky sítě. Takovéto předběžné plánování kapacity by mělo zohlednit různé metody přidělování kapacity a charakteristiky různých segmentů železničního trhu. Mělo by umožnit lepší vytížení železniční infrastruktury tím, že ve fázi přidělování kapacity seskupí vlaky s podobnými výkonnostními charakteristikami.

- (21) Při přidělování kapacity by se provozovatelé infrastruktury měli řídit svým strategickým plánováním nabídky kapacity a zároveň zajistit, aby byla kapacita přidělována v souladu s poptávkou na trhu a spravedlivým a nediskriminačním způsobem. Za tímto účelem by některé žádosti o kapacitu, které nejsou v souladu s plánem nabídky kapacity, mohly být ve fázi přidělování zamítnuty nebo by jim mohla být dána nižší priorita. Plán nabídky kapacity by měl být soustavně aktualizován, aby odrazil kapacitu, která je k dispozici.
- (22) Podniky z různých segmentů železničního trhu mají různé schopnosti předvídat své potřeby kapacity železniční infrastruktury. Zejména někteří poskytovatelé nákladní dopravy nemusí být schopni určit své potřeby kapacity včas, aby bylo možno tyto potřeby zahrnout do jízdního řádu sítě, tj. do ročního plánu oběhu vlaků a vozidel, a tyto potřeby se nemusí vejít do jeho ročního časového rozvrhu. Provozovatelé infrastruktury by proto měli být schopni nabídnout kapacitu v dostatečné kvalitě a množství i pro železniční dopravu, která má proměnlivou poptávku, je organizována s relativně krátkým předstihem, zahrnuje více než jednu jízdu vlaku a mohla by být provozována opakovaně po dobu, která nemusí odpovídat období platnosti jízdního řádu. Za tímto účelem by mělo být možné vyhradit kapacitu pro trasy vlaků, které lze následně přidělit s krátkým předstihem.

- (23) Žadatelé o kapacitu železniční infrastruktury by měli mít možnost každoročně plánovat a žádat o kapacitu železniční infrastruktury prostřednictvím jízdního řádu sítě. Žadatelé by rovněž měli mít možnost žádat o kapacitu železniční infrastruktury s větším předstihem pro stabilní, víceletou železniční dopravu prostřednictvím rámcových dohod. Konečně by žadatelé měli mít možnost požádat o kapacitu v době blízké době provozu pro jednotlivé vlaky prostřednictvím ad hoc žádostí o kapacitu nebo o opakované vlakové spoje prostřednictvím žádostí v rámci průběžného plánování. Vzhledem k tomu, že vzhledem k povaze železniční nákladní dopravy je pro ni průběžné plánování obzvláště vhodné, by se přidělování kapacity v rámci průběžného plánování mělo týkat alespoň železniční nákladní dopravy.

- (24) Významný podíl železniční nákladní dopravy je dálkové povahy a vyžaduje přeshraniční koordinaci provozovatelů infrastruktury. Politický cíl zvýšit podíl železniční dopravy se opírá rovněž o rostoucí přeshraniční osobní dopravu. Pro usnadnění a podporu rostoucí přeshraniční dopravy v jednotném evropském železničním prostoru je nutné zajistit větší soudržnost a harmonizaci pravidel a postupů pro řízení kapacity železniční infrastruktury, přičemž při jejich definování je třeba vycházet ze zkušeností a odborných znalostí v tomto odvětví. Měla by proto být posílena úloha sítě ENIM, jež by měla být pověřena vypracováním pokynů s cílem umožnit jednotné provádění postupů a metodik tohoto nařízení, pokud jde o řízení kapacity železniční infrastruktury a aktivní koordinaci přeshraniční kapacity a provozu. Síť ENIM by měla zejména vytvořit evropské rámce pro řízení kapacity, pro koordinaci řízení přeshraničního provozu, řízení narušení provozu a krizového řízení a pro přezkum výkonnosti. Při vytváření těchto evropských rámců by měly být konzultovány železniční podniky, žadatelé a další provozní zúčastněné strany.

- (25) Evropský rámec pro řízení kapacity, evropský rámec pro koordinaci řízení přeshraničního provozu, řízení narušení provozu a krizového řízení a evropský rámec pro přezkoumání výkonnosti, jež vypracovala síť ENIM, by měly být zdrojem pokynů stanovujících společné nástroje, metodiky a procesní mechanismy, které provozovatelům infrastruktury umožní jednotné provádění tohoto nařízení v celém jednotném evropském železničním prostoru, pokud jde o řízení kapacity železniční infrastruktury, koordinaci přeshraničního provozu, řízení narušení provozu a krizových situací a přezkoumání výkonnosti. Ačkoli by uvedené rámce a jejich prvky měly být nezávazné a provozovatelé infrastruktury by si měli zachovat odpovědnost za svá provozní rozhodnutí, očekává se, že se jimi budou řídit, nebude-li odchylení se od nich zdůvodněno zvláštními okolnostmi. V takových případech by provozovatelé infrastruktury měli jednat v souladu se zásadou „dodržuj nebo vysvětli“ a měli by objasnit důvod jakékoli odchylky od těchto rámců. Tento přístup umožňuje, aby bylo dosaženo rovnováhy mezi potřebami koordinace a uplatňování homogenních přístupů v jednotném evropském železničním prostoru a potřebou přizpůsobit postupy a metodiky specifickým okolnostem daných zeměpisných oblastí. Pokud síť ENIM nedosáhne dohody o společných nástrojích, metodikách a procesních mechanismech, a nebude proto schopna vypracovat evropské rámce, nebo pokud takové dohody dosáhne, ale tyto rámce nebudou stačit k dosažení jejích zamýšlených cílů nebo dojde k rozsáhlým odchylkám od jejich uplatňování narušujícím jednotné provádění tohoto nařízení, měla by Komise přijmout prováděcí akty, kterými stanoví závazná pravidla pro společné nástroje, metodiky a procesní mechanismy nezbytné pro jednotné provádění těchto evropských rámců nebo jejich prvků.

- (26) Síť ENIM by měla jmenovat koordinátora sítě, který bude plnit podpůrné a provozní úkoly. Při jmenování koordinátora sítě by měla zvážit neziskové sdružení se zkušenostmi a zapojením do zlepšování řízení kapacity železniční infrastruktury.
- (27) Pravidla pro řízení přeshraničního železničního provozu při normálním a narušeném provozu by měla podporovat hladký, odolný a bezproblémový železniční provoz. Tato pravidla by měla stanovit systém strukturované koordinace mezi provozovateli infrastruktury a dalšími zúčastněnými stranami.
- (28) Provozování železniční infrastruktury vyžaduje nejen úzkou spolupráci mezi provozovateli infrastruktury, ale také silné vzájemné vazby se železničními podniky a dalšími zúčastněnými stranami, které se přímo podílejí na železniční a multimodální dopravě a logistických operacích. Proto je nutné zajistit strukturovanou konzultaci mezi provozovateli infrastruktury a dalšími zúčastněnými stranami. Platformou pro vedení této strukturované konzultace by měla být Evropská železniční platforma (dále jen „platforma ERP“), neboť se očekává, že se bude skládat ze zástupců všech zúčastněných stran zapojených do železniční dopravy, mimo jiné včetně železničních podniků, provozovatelů zařízení služeb nebo provozovatelů terminálů multimodální dopravy. Platforma ERP by měla být schopna poskytnout síti ENIM svá stanoviska během vytváření evropských rámců, předkládat konkrétní zkušenosti a praktické návrhy pro řešení konkrétních výzev a pomáhat dále zlepšovat fungování evropské železniční dopravy.

- (29) Mezi aspekty, které zákazníci železnice a žadatelé nejvíce oceňují, patří spolehlivost železniční dopravy a to, že doba, kdy se jízdy vlaků uskuteční, je známa s dostatečným předstihem. Spolehlivost časových rozvrhů je rovněž kritickým aspektem pro hladké fungování železničního systému, ve kterém existují silné vzájemné vazby mezi vlaky a celkovým uspořádáním sítě. Z tohoto důvodu by měly být odchylky od plánovaného jízdního řádu omezeny na minimum a měl by být zaveden systém vhodných pobídek na podporu plnění závazků provozovateli infrastruktury, železničními podniky a dalšími relevantními zúčastněnými stranami.

- (30) Toto nařízení by mělo zavést systém pokut splatných v případě, že provozovatel infrastruktury nebo žadatel své závazky spojené s přiděleným právem na kapacitu nesplní. Výše pokuty by měla být účinná, přiměřená, odrazující a nediskriminační, aby bylo zajištěno dodržování plánovaného využití kapacity. Výši pokuty by měl rovněž schválit regulační subjekt. Provozovatel infrastruktury by mohl při návrhu výše pokut vycházet z poplatků za přístup k infrastruktuře placených v železniční síti. Odstupňování pokuty by mělo zohledňovat několik faktorů, mezi něž patří okamžik oznámení této změny, kvalita poskytnuté alternativní kapacity z hlediska dodatečné vzdálenosti nebo času, technických charakteristik a dalších relevantních aspektů, jakož i možnost nového přidělení kapacity a jejího využití jiným žadatelem. Uplatněné odstupňování by mělo být nízké, pokud je kvalita alternativy vysoká nebo pokud lze kapacitu nově přidělit. Uplatněné odstupňování by mělo být vyšší, pokud je změna požadována krátce před okamžikem využití práva na kapacitu nebo pokud je kvalita významně nižší ve srovnání s původně přiděleným právem na kapacitu. Provozovatelé infrastruktury v členských státech, jejichž měnou není euro, by měli stanovit výši pokuty ve své měně, která odpovídá výši stanovené v tomto nařízení v eurech ke dni jeho vstupu v platnost. Tito provozovatelé infrastruktury se vyzývají, aby výši pokuty pravidelně přezkoumávali, a to i s ohledem na vývoj směnného kurzu. Cílem tohoto systému pokut by mělo být urychlení řešení sporů a omezení soudních sporů souvisejících s nedodržováním přidělených práv na kapacitu a poskytnutí jistoty, právní jistoty, předvídatelnosti a transparentnosti provozovatelům infrastruktury i žadatelům, pokud jde o jejich závazky v souvislosti s přidělenými právy na kapacitu.

- (31) Pro zlepšení výkonnosti služeb železniční infrastruktury a železniční dopravy je předpokladem průběžné sledování jejich kvality. Zatímco provozovatelé infrastruktury by měli sledovat a porovnávat výkonnost služeb železniční infrastruktury a železniční dopravy na vnitrostátní úrovni, síť ENIM by měla sledovat výkonnost na úrovni Unie. Je proto nezbytné vytvořit transparentní a objektivní systém ukazatelů, který poskytne zpětnou vazbu o aspektech výkonnosti, jež jsou důležité pro různé provozní zúčastněné strany a pro konečné zákazníky železniční dopravy. Hlavní funkce tohoto systému by se měla zaměřit na sledování plnění závazků přijatých provozními zúčastněnými stranami a na pokrok ve výkonnosti v průběhu času, přičemž by měly být zohledněny různé okolnosti a charakteristiky v železničním odvětví. Při vytváření takového systému a analýze jeho výstupů by síť ENIM a Komise měly mít možnost opřít se o nezávislé odborníky v podobě poradního panelu pro výkonnost. Ten by měl být schopen poskytovat síti ENIM a Komisi, jakož i provozním zúčastněným stranám a evropským koordinátorům, nezávislé poradenství ve všech oblastech, které ovlivňují výkonnost železniční dopravy a provozování železniční infrastruktury. Měl by rovněž přispět ke zprávě o přezkumu výkonnosti.

- (32) Pro zlepšení výkonnosti služeb železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru by síť ENIM měla vyvinout evropský rámec pro přezkum výkonnosti. Tento rámec by měl pokud možno zajistit, aby všichni provozovatelé infrastruktury v Unii používali pro měření výkonnosti společné nástroje, metodiky a procesní mechanismy při uplatnění dohodnutých ukazatelů. Měl by umožnit určit nedostatky ve výkonnosti železniční sítě Unie. Měl by také pokud možno zajistit, aby provozovatelé infrastruktury stanovovali výkonnostní cíle způsobem, který zohledňuje specifika sítě, kterou spravují, ale zároveň zajišťuje soudržnost při určování nejvýznamnějších nedostatků ve výkonnosti. Měl by dále provozovatelům infrastruktury umožnit spolupracovat na unijní úrovni při určování opatření k řešení nedostatků ve výkonnosti a sledovat jejich dopad. Síť ENIM by měla tento rámec pravidelně přezkoumávat, aby bylo zajištěno, že odpovídá svému účelu.
- (33) Za účelem zajištění účinné koordinace provozovatelů infrastruktury na unijní úrovni by se síť ENIM měla stát operativnější. Měla by zahrnovat rozhodovací mechanismy, které provozovatelům infrastruktury umožní účinně koordinovat strategické plánování kapacity.

- (34) Členy sítě ENIM by měli být všichni provozovatelé infrastruktury z členských států odpovědní za tratě, které jsou součástí hlavní a rozšířené hlavní transevropské dopravní sítě (dále jen „sít' TEN-T“). Možnost účastnit se jednání sítě ENIM by měli mít rovněž další provozovatelé infrastruktury z členských států, kteří jsou zahrnuti do strategického řízení kapacity pro tratě mimo hlavní a rozšířenou hlavní sít' TEN-T. Další provozovatelé infrastruktury by mohli být přizváni k účasti na činnosti sítě ENIM jako pozorovatelé, avšak bez hlasovacích práv. Navíc je v zájmu Unie umožnit účast v síti ENIM provozovatelům infrastruktury odpovědným za tratě, které jsou součástí hlavní nebo rozšířené hlavní sítě TEN-T států, jež jsou členy Evropského sdružení volného obchodu, a jihovýchodoevropských stran Smlouvy o založení Dopravního společenství, podepsané Unií v souladu s rozhodnutím Rady (EU) 2017/1937<sup>8</sup>, pokud řečené státy nebo strany uplatňují toto nařízení na základě mezinárodní dohody uzavřené s Unií. Způsoby jejich účasti v síti ENIM by měly být stanoveny v dohodě, kterou tyto státy a strany uzavřely s Unií. Tyto státy a strany jsou v odvětví dopravy těsně spjaty s Unií. Vzhledem ke své zeměpisné poloze většina z nich navíc disponuje významnými železničními spojeními s členskými státy nebo se přes ně uskutečňuje tranzitní doprava mezi dvěma nebo více členskými státy. Je tudíž důležité, aby k činnosti sítě ENIM přispívaly.

---

<sup>8</sup> Rozhodnutí Rady (EU) 2017/1937 ze dne 11. července 2017 o podpisu jménem Evropské unie a prozatímním provádění Smlouvy o založení Dopravního společenství (Úř. věst. L 278, 27.10.2017, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2017/1937/oj>).

- (35) Železniční regulační subjekty by měly spolupracovat na úrovni Unie, aby zajistily soudržné uplatňování regulačního rámce a jednotné zacházení se žadateli v celém jednotném evropském železničním prostoru. Měly by tak činit prostřednictvím Evropské sítě železničních regulačních subjektů (dále jen „sít' ENRRB“) s cílem vypracovat společné postupy pro přijímání rozhodnutí, k nimž jsou podle tohoto nařízení oprávněny. Za tímto účelem by sít' ENRRB měla plnit koordinační úkoly a měla by mít možnost přijímat nezávazná doporučení, stanoviska či zprávy týkající se přeshraniční železniční dopravy a výkonnosti služeb železniční infrastruktury a železniční dopravy. Doporučení a stanoviska přijatá sítí ENRRB by měla prosazovat vnitrostátní rozhodnutí, která podporují harmonizované postupy popsané v evropských rámcích, a neměla by mít vliv na pravomoci železničních regulačních subjektů nebo provozovatelů infrastruktury.

- (36) Účinné řízení kapacity železniční infrastruktury a řízení železničního provozu vyžaduje výměnu údajů a informací mezi provozovateli infrastruktury, žadateli a dalšími provozními zúčastněnými stranami. Tato výměna může být podstatně efektivnější a účinnější s podporou interoperabilních digitálních nástrojů a pokud možno automatizace. Specifikace pro interoperabilitu by proto měly být zavedeny přednostně a měly by být dále rozvíjeny, aby držely krok s technologickým vývojem a novými procesy stanovenými v tomto nařízení. Agentura Evropské unie pro železnice (dále jen „agentura ERA“) by jakožto evropský systémový orgán pro telematické aplikace měla být zapojena do vývoje a zavádění digitálních nástrojů uvedených v tomto nařízení, aby byl zajištěn jejich soulad s technickými specifikacemi pro interoperabilitu pro telematické aplikace, jak jsou definovány ve směrnici (EU) 2016/797, a v souladu s článkem 23 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/796<sup>9</sup>.
- (37) Provozovatelé infrastruktury by měli zajistit soulad, zejména pokud jde o digitalizaci, s prací společného podniku pro evropské železnice, zřízeného nařízením Rady (EU) 2021/2085<sup>10</sup>, prostřednictvím řídicí skupiny pro systémový pilíř uvedené v článku 96 řečeného nařízení a skupiny pro zavádění uvedené v jeho článku 97.

---

<sup>9</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/796 ze dne 11. května 2016 o Agentuře Evropské unie pro železnice a o zrušení nařízení (ES) č. 881/2004 (Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/796/oj>).

<sup>10</sup> Nařízení Rady (EU) 2021/2085 ze dne 19. listopadu 2021, kterým se zřizují společné podniky v rámci programu Horizont Evropa a zrušují nařízení (ES) č. 219/2007, (EU) č. 557/2014, (EU) č. 558/2014, (EU) č. 559/2014, (EU) č. 560/2014, (EU) č. 561/2014 a (EU) č. 642/2014 (Úř. věst. L 427, 30.11.2021, s. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/2085/oj>).

- (38) Za účelem zajištění hladkého procesu řízení kapacity a řízení provozu v mezinárodní železniční dopravě, minimalizace rušení přidělené kapacity a přerušování železničního provozu v důsledku narušení železniční sítě a za účelem zohlednění vývoje postupů provozovatelů infrastruktury a využívání nových metod přidělování kapacity a informačních a komunikačních technologií by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva o fungování EU“), pokud jde o určité prvky výstupů vyplývajících ze strategického plánování kapacity infrastruktury, časový rozvrh strategického plánování kapacity a postupu přidělování kapacity, lhůty pro změny přidělené kapacity a vytvoření alternativních řešení pro žadatele, určité prvky týkající se časového rozvrhu koordinace, konzultace a zveřejňování omezení kapacity vyplývající z prací na železniční infrastruktuře, prahové hodnoty pro používání kapacity vysoce vytížené a přetížené železniční infrastruktury, přizpůsobení výše pokut inflaci a informace, které mají být poskytovány provozním zúčastněným stranám. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů<sup>11</sup>. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na setkání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

---

<sup>11</sup> Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/agree\\_interinstit/2016/512/oj](http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj).

- (39) Za účelem zajištění jednotných podmínek pro provádění tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení technických a provozních požadavků, které usnadní hladké fungování jednotného evropského železničního prostoru, pokud jde o jednotná kritéria pro požadavky stanovené provozovateli infrastruktury vůči žadatelům, technické a provozní požadavky na plánování opatření po případ narušení provozu, podrobná pravidla týkající se postupu uzavírání rámcových dohod, formy a obsahu těchto rámcových dohod a podrobná pravidla týkající se postupu průběžného plánování a související s evropskými rámci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011<sup>12</sup>. Pokud výbor zřízený podle směrnice 2012/34/EU nevydá žádné stanovisko, Komise by navrhovaný prováděcí akt neměla přijmout.
- (40) Komise uvedla svůj záměr, že s ohledem na plánovanou revizi nařízení (EU) 2016/796 posoudí proveditelnost a možné přínosy rozšíření pravomocí agentury ERA na kapacitu železniční infrastruktury. Toto posouzení by mohlo zahrnovat úvahy o využití stávajících pravomocí agentury ERA v oblasti konzultačních procesů v rámci celého odvětví, zejména při vytváření sekundárních právních předpisů, jakož i podpůrnou úlohu při usnadňování nezávislého sledování výkonnosti a posouzení rozpočtových důsledků.

---

<sup>12</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (41) Pravidla pro přidělování kapacity stanovená ve směrnici 2012/34/EU se nahrazují pravidly stanovenými v tomto nařízení. V tomto nařízení by proto měla být vymezena pravidla spolupráce mezi provozovateli infrastruktury, pravidla spolupráce mezi železničními regulačními subjekty, požadavky na prvky zprávy o síti popisující povahu železniční infrastruktury, která je k dispozici železničním podnikům, podmínky přístupu k ní a zásady a kritéria pro přidělování kapacity. Toto nařízení by nemělo mít vliv na pravidla spolupráce a koordinace, jakož i prvky zprávy o síti, které s řízením kapacity nesouvisí.
- (42) Hodnocení ex post týkající se nařízení (EU) č. 913/2010 dospělo k závěru, že jeho dopad byl příliš omezený na to, aby přispělo k přechodu ze silniční dopravy na železniční. Spolupráce mezi členskými státy a provozovateli infrastruktury při řízení kapacity železniční infrastruktury byla navíc z přeshraničního hlediska stále neúčinná. Hodnocení rovněž ukázalo, že řízení kapacity na koridorech pro železniční nákladní dopravu odděleně od zbytku sítě není efektivní. Na řízení kapacity železniční infrastruktury by se měl vztahovat jednotný regulační rámec, který by konsolidoval související ustanovení směrnice 2012/34/EU a nařízení (EU) č. 913/2010. Nařízení (EU) č. 913/2010 by proto mělo být po dostatečném přechodném období zrušeno a ustanovení směrnice 2012/34/EU o přidělování kapacity by měla být nahrazena tímto nařízením.

- (43) Příprava jízdního řádu sítě vyžaduje, aby byly v letech předcházejících vstupu uvedeného jízdního řádu sítě v platnost provedeny přípravné činnosti. Přejod z regulačního rámce stanoveného směrnicí 2012/34/EU a nařízením (EU) č. 913/2010 na regulační rámec stanovený tímto nařízením proto znamená, že by přípravy týkající se jízdního řádu sítě podle nového regulačního rámce měly být zahájeny souběžně s uplatňováním pravidel podle stávajícího rámce. Během přechodného období by se měl proto uplatňovat dvojitý režim, přičemž by nezbytné přípravné kroky pro jízdní řád sítě měly být v souladu s regulačním rámcem použitelným na uvedený konkrétní jízdní řád sítě. U rámcových dohod, které byly uzavřeny podle stávajícího rámce, by měla existovat možnost uplatňovat je až do skončení jejich platnosti.

- (44) Podle nového regulačního rámce by přípravné kroky pro jízdní řád sítě měly začít zahájením fáze kapacitní strategie pět let před vstupem daného jízdního řádu sítě v platnost. Uvedený časový rámec je v souladu s časovým rámcem ze smluvních ujednání uzavřených mezi daným členským státem a provozovatelem infrastruktury, která zahrnují strukturu plateb dohodnutých za účelem poskytnutí finančních prostředků provozovateli infrastruktury a která se vztahují na období nejméně pěti let, jak stanoví směrnice 2012/34/EU. V zájmu brzkého uplatňování nového regulačního rámce a s ohledem na přípravné práce, které již odvětví vykonalo, by mohl být časový rozvrh činností vedoucích k vytvoření prvních dvou jízdních řádů sítě zjednodušen zkrácením fáze kapacitní strategie. Prvním jízdním řádem sítě spadajícím pod nový regulační rámec by proto měl být jízdní řád sítě začínající dnem 14. prosince 2030. K dosažení souladu s novým regulačním rámcem by všechny zúčastněné strany měly bezodkladně zahájit nezbytné přípravy.

- (45) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2557<sup>13</sup> stanoví opatření k dosažení vysoké úrovně odolnosti kritických subjektů, které poskytují základní služby v Unii. Provozovatelé infrastruktury spadající do oblasti působnosti tohoto nařízení v zásadě rovněž spadají do oblasti působnosti uvedené směrnice. Směrnice (EU) 2022/2557 vyžaduje, aby kritické subjekty přijaly opatření ke zvýšení odolnosti. Toto nařízení rovněž vyžaduje, aby provozovatelé infrastruktury přijali opatření ke zvýšení odolnosti v případě narušení železniční sítě a krizových situací, které ovlivňují železniční dopravu. Opatření ke zvýšení odolnosti podle tohoto nařízení by se měla uplatňovat, aniž je dotčena směrnice (EU) 2022/2557, a měla by jí doplňovat. Provozovatelé infrastruktury mají zajistit, aby rovněž plnili své povinnosti podle směrnice (EU) 2022/2557. Pokud provozovatelé infrastruktury již přijali opatření a vypracovali dokumenty podle tohoto nařízení, které jsou relevantní pro opatření ke zvýšení odolnosti podle směrnice (EU) 2022/2557, měli by mít možnost tato opatření a dokumenty použít ke splnění požadavků týkajících se opatření ke zvýšení odolnosti podle uvedené směrnice.

---

<sup>13</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2557 ze dne 14. prosince 2022 o odolnosti kritických subjektů a o zrušení směrnice Rady 2008/114/ES (Úř. věst. L 333, 27.12.2022, s. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj>).

- (46) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž efektivnějšího řízení kapacity železniční infrastruktury a řízení provozu za účelem zlepšení kvality železniční dopravy a umožnění vyšší intenzity provozu na železniční síti, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jej, z důvodu přeshraničních účinků předmětných opatření, může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

# Kapitola I

## Obecná ustanovení

### *Článek 1*

#### *Předmět a oblast působnosti*

1. Toto nařízení stanoví zásady, pravidla a postupy uplatňované při řízení kapacity železniční infrastruktury, řízení provozu, krizovém řízení a řízení výkonnosti pro vnitrostátní a mezinárodní železniční dopravu a pro koordinaci mezi provozovateli infrastruktury a dalšími provozními zúčastněnými stranami, jakož i zásady, pravidla a postupy uplatňované při zavádění digitálních nástrojů na podporu procesů řízení kapacity a řízení provozu v tomto nařízení. Stanoví rovněž pravidla pro evropskou síť pro koordinaci mezi provozovateli infrastruktury a dalšími příslušnými zúčastněnými stranami a pro dohled nad řízením kapacity a řízením provozu.
2. Toto nařízení se vztahuje na využívání železniční infrastruktury pro vnitrostátní a mezinárodní železniční dopravu podle čl. 1 odst. 2 směrnice 2012/34/EU, včetně zařízení služeb ve smyslu čl. 3 bodu 11 uvedené směrnice.
3. Články 2 a 3 kapitoly I a kapitoly II až V tohoto nařízení se nepoužijí na železniční infrastrukturu nebo železniční dopravu, které členský stát vyloučil z použití kapitoly IV směrnice 2012/34/EU v souladu s čl. 2 odst. 3, 3a, 4, 8 a 8a uvedené směrnice, po dobu platnosti příslušných vyloučení.

4. Toto nařízení se nevztahuje na železniční dopravu, kterou členský stát vyloučil z uplatňování kapitoly IV směrnice 2012/34/EU v souladu s čl. 2 odst. 10 uvedené směrnice.
5. Toto nařízení se nevztahuje na podniky ani na dopravní operace uvedené v čl. 2 odst. 9 směrnice 2012/34/EU.
6. Toto nařízení se nevztahuje na Kypr a na Maltu, dokud nebudou mít na svém území zaveden železniční systém.
7. Toto nařízení nebrání členským státům přijímat opatření nezbytná k ochraně podstatných bezpečnostních nebo obranných zájmů či opatření, jež mají zajistit dostatečný přístup k železniční infrastruktuře pro ozbrojené síly, zejména pro účely vojenských operací a výcviku, včetně druhů opatření uvedených v čl. 49 odst. 1 písm. a) až e).

## Článek 2

### *Obecné povinnosti a zásady*

1. Tímto nařízením není dotčena nezávislost řízení provozovatelů infrastruktury stanovená v článku 4 směrnice 2012/34/EU.
2. Aniž je dotčen článek 7c směrnice 2012/34/EU, odpovídají za řízení kapacity železniční infrastruktury a řízení železničního provozu provozovatelé infrastruktury.

Odkazy na provozovatele infrastruktury ve všech ustanoveních týkajících se přidělování kapacity železniční infrastruktury v tomto nařízení se považují za odkazy na přidělovací subjekt uvedený v čl. 7a odst. 3 směrnice 2012/34/EU.

3. S cílem usnadnit poskytování účinného a efektivního řízení kapacity železniční infrastruktury a provozu v Unii spolupracují provozovatelé infrastruktury uvedení v čl. 58 odst. 3 v rámci Evropské sítě provozovatelů infrastruktury (dále jen „sít' ENIM“) uvedené v článku 7f směrnice 2012/34/EU a v souladu s ustanoveními tohoto nařízení o spolupráci.

4. Při plnění svých úkolů a povinností v souladu s tímto nařízením provozovatelé infrastruktury:
- a) optimálně a účelně využívají dostupnou železniční infrastrukturu prostřednictvím účinného plánování a koordinace s cílem zvýšit podíl železniční dopravy, a to osobní i nákladní, ve srovnání s jinými druhy dopravy, v souladu s cíli Unie v oblasti klimatu;
  - b) maximalizují společenskou hodnotu železniční dopravy, které umožňuje železniční infrastruktura, ze sociálního, hospodářského a environmentálního hlediska;
  - c) zajišťují nediskriminační řízení kapacity železniční infrastruktury a rovný a transparentní přístup k ní, a to i během prací na železniční infrastruktuře, s cílem umožnit spravedlivou hospodářskou soutěž a zaručit optimální konkurenceschopnost železniční dopravy;
  - d) umožňují plynulou železniční dopravu na více než jedné síti a přes hranice tím, že usilují o odstranění úzkých míst a provozních překážek;

- e) zajišťují transparentnost ohledně stavu a dostupnosti kapacity železniční infrastruktury;
- f) přezkoumávají a zlepšují výkonnost železniční infrastruktury v úzké spolupráci s provozními zúčastněnými stranami;
- g) přispívají k realizaci a rozvoji jednotného evropského železničního prostoru, zejména prostřednictvím společných evropských technických a provozních předpisů a norem.

### *Článek 3*

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

1. Provozovatelé infrastruktury vykonávají činnosti řízení kapacity a provozu, včetně plánování údržby, spravedlivým, transparentním a nediskriminačním způsobem. Osoby pověřené rozhodováním o uvedených činnostech nesmějí být ovlivněny žádným střetem zájmů.
2. Provozovatelé infrastruktury v souladu s unijním a vnitrostátním právem respektují obchodní tajemství spojené s informacemi, které jim byly poskytnuty, včetně anonymizace informací sdílených s jinými stranami, je-li to vhodné.

3. Pokud jde o řízení provozu, zajistí provozovatelé infrastruktury, aby provozní zúčastněné strany měly v případě narušení provozu, které se jich dotýká, plný a včasný přístup k relevantním informacím. Pokud provozovatel infrastruktury udělí přístup k řízení provozu, učiní tak v případě dotčených provozních zúčastněných stran spravedlivým, transparentním a nediskriminačním způsobem.
4. Pokud jde o řízení kapacity a dlouhodobé plánování rozsáhlé údržby, obnovy a modernizace železniční infrastruktury, konzultuje provozovatel infrastruktury v souladu s tímto nařízením žadatele ve smyslu čl. 3 bodu 19 směrnice 2012/34/EU a co nejvíce zohlední obavy jimi vyjádřené.

#### *Článek 4*

##### *Strategické pokyny a vnitrostátní požadavky*

1. Členské státy mohou poskytnout provozovateli infrastruktury strategické pokyny na základě orientačních strategií rozvoje železniční infrastruktury uvedených v čl. 8 odst. 1 směrnice 2012/34/EU. Tyto strategické pokyny musí být v souladu s tímto nařízením a musí respektovat provozní povinnosti provozovatele infrastruktury a umožnit mu optimalizovat využití sítě a současně účinně koordinovat přidělování kapacity pro přeshraniční provoz. Musí být poskytnuty včas tak, aby provozovatelé infrastruktury mohli dodržet lhůty stanovené v příloze I tohoto nařízení, a mohou se týkat zejména:
  - a) obecných cílů vnitrostátní železniční politiky relevantních pro strategické plánování kapacity v oblasti působnosti tohoto nařízení;

- b) výhledu rozvoje železniční infrastruktury s přihlédnutím k relevantním plánům a strategiím na vnitrostátní nebo regionální úrovni a k pracovním plánům evropských dopravních koridorů;
  - c) obecných požadavků a pokynů týkajících se využívání kapacity železniční infrastruktury, které provozovatel infrastruktury zohlední při strategickém plánování kapacity, zejména ve vztahu k vysoce vytížené a přetížené železniční infrastruktuře uvedené v článku 23 tohoto nařízení;
  - d) výhledu na plánovaný rozvoj železniční dopravy provozované v rámci závazků veřejné služby, v případě potřeby s přihlédnutím ke stanoviskům dotčených regionálních nebo místních orgánů.
2. Členské státy mohou učinit jeden nebo více prvků pokynů uvedených v tomto odstavci závaznými tím, že od provozovatelů infrastruktury vyžadují, aby:
- a) zavedli specifické podoby jízdních řádů, jako jsou integrované taktové jízdní řády, pro nákladní i osobní železniční dopravu;

- b) vyhradili minimální objemy kapacity pro druhy služeb železniční dopravy uvedené v článku 14, aby odrážely priority jejich dopravní politiky;
- c) předběžně plánovali kapacitu železniční infrastruktury na určitých úsecích a uzlech v souladu s čl. 20 odst. 5;
- d) zohlednili priority vnitrostátní dopravní politiky prostřednictvím vnitrostátních parametrů v metodice rozdělení kapacity v souladu s článkem 27 a prostřednictvím vnitrostátních parametrů v metodice formálního řešení rozporů v souladu s článkem 39.

Tyto požadavky však nesmějí vyhradit dostupnou kapacitu pro žádný prvek železniční infrastruktury do takové míry, která provozovatele infrastruktury zbavuje dostatečné provozní rezervy pro plnění všech úkolů a povinností stanovených v čl. 2 odst. 4.

Poskytování železniční dopravy podle specifických podob jízdních řádů, jako jsou integrované taktové jízdní řády, konzultace o strategickém plánování kapacity a přidělování práv na kapacitu potřebných pro tyto jízdy vlaků, musí zůstat otevřeno všem žadatelům a železničním podnikům za spravedlivých, transparentních a nediskriminačních podmínek.

3. Pokud členské státy přijaly strategické pokyny a požadavky podle odstavců 1 a 2, stanoví je v jediném dokumentu a tento dokument zveřejní na svých internetových stránkách. Síť ENIM zpřístupní na svých internetových stránkách odkazy na tyto dokumenty.
4. S cílem podpořit rozvoj mezinárodní osobní a nákladní železniční dopravu členské státy vzájemně koordinují svou činnost v souladu s článkem 56, aby zajistily soulad mezi strategickými pokyny a požadavky, které poskytují podle tohoto článku.
5. Aniž jsou dotčena pravidla státní podpory, mohou členské státy ve vhodných případech přiznat provozovateli infrastruktury náhradu odpovídající ušlým výnosům souvisejícím výhradně s dodržováním strategických pokynů a požadavků týkajících se využívání kapacity železniční infrastruktury.

## Článek 5

### Definice

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

Vedle toho se rozumí:

- 1) „vyšší mocí“ jakákoli nepředvídatelná, nevyhnutelná nebo výjimečná událost nebo situace, která je mimo kontrolu provozní zúčastněné strany, kterou nelze překonat s přiměřenou předvídavostí a péčí ani ji nelze vyřešit opatřeními, jež jsou pro ni z technického, finančního nebo hospodářského hlediska přiměřeně možná, která skutečně nastala a je objektivně ověřitelná a která provozní zúčastněné straně dočasně nebo trvale znemožňuje plnit její povinnosti v souladu s tímto nařízením, směrnicí 2012/34/EU nebo smluvními závazky;
- 2) „interoperabilitou“ interoperabilita ve smyslu čl. 2 bodu 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797<sup>14</sup>;

---

<sup>14</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (přepracované znění) (Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

- 3) „provozní zúčastněnou stranou“ žadatel, železniční podnik, provozovatel infrastruktury, příslušný orgán uvedený v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007<sup>15</sup>, provozovatel zařízení služeb nebo jakýkoli jiný subjekt, který se přímo podílí na provozování železniční dopravy;
- 4) „evropským koordinátorem“ koordinátor určený podle článku 52 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679<sup>16</sup>;
- 5) „evropskými dopravními koridory“ koridory uvedené v člancích 7 a 11 a v příloze III nařízení (EU) 2024/1679;
- 6) „rámcovou dohodou“ právně závazná všeobecná dohoda podle veřejného nebo soukromého práva stanovící práva a povinnosti žadatele a provozovatele infrastruktury, pokud jde o kapacitu železniční infrastruktury, která má být přidělována, a poplatky, které mají být ukládány, na dobu delší než jedno období platnosti jízdního řádu sítě;

---

<sup>15</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/oj>).

<sup>16</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679 ze dne 13. června 2024 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013 (Úř. věst. L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

- 7) „souběžným přidělováním kapacity“ postup, v němž provozovatelé infrastruktury přidělují kapacitu železniční infrastruktury v reakci na soubor žádostí o kapacitu obdržených do určitého konečného data a prostřednictvím koordinace těchto žádostí s cílem zajistit co nejlepší vytížení kapacity železniční infrastruktury a co největší soulad se žádostmi;
- 8) „zásadou ‚kdo dřív přijde, je dřív na řadě‘,“ zásada přidělování kapacity železniční infrastruktury, kdy se přednost při přidělování uděluje podle chronologického pořadí žádostí o kapacitu;
- 9) „trasou vlaku“ kapacita železniční infrastruktury potřebná k tomu, aby určitý vlak projel mezi dvěma místy za určitou dobu, která je popsána jako přesná trasa s časovou polohou pro uvedený vlak, včetně výchozího a cílového bodu, času a dne vstupu a času a dne výstupu, včetně případných míst zastavení a souvisejících časů odjezdu;
- 10) „specifikací kapacity“ právo na kapacitu, které specifikuje obchodní a provozní charakteristiky kapacity železniční infrastruktury relevantní pro dotčeného žadatele a které poskytuje provozovateli infrastruktury dostatek informací pro přípravu konkrétních tras vlaku, které uvedené charakteristiky respektují;

- 11) „železniční dopravou provozovanou na více sítích“ vnitrostátní nebo mezinárodní nákladní nebo osobní železniční doprava, která je provozována na dvou nebo více sítích spravovaných různými provozovateli infrastruktury; vlak může být spojen nebo rozdělen a jeho jednotlivé části mohou mít různé výchozí nebo cílové body;
- 12) „právem na kapacitu pro více sítí“ souhrn práv na kapacitu umožňujících poskytování železniční dopravy provozované na více sítích;
- 13) „rozdělením kapacity železniční infrastruktury“ přidělení podílů celkové dostupné kapacity prvku železniční infrastruktury různým druhům železniční dopravy a omezením kapacity v důsledku prací na železniční infrastruktuře;
- 14) „jízdním řádem sítě“ průběžně aktualizované údaje určující veškerý plánovaný provoz vlaků a vozového parku, který se uskutečňuje na příslušné železniční infrastruktuře během období platnosti jízdního řádu sítě, vyjádřené přidělenými právy na kapacitu;
- 15) „obdobím platnosti jízdního řádu sítě“ období, během něhož je daný jízdní řád sítě platný;
- 16) „prací na železniční infrastruktuře“ zásah do železniční infrastruktury za účelem jejího rozvoje, údržby, obnovy nebo modernizace ve smyslu čl. 3 bodů 2a, 2c, 2d a 2e směrnice 2012/34/EU;

- 17) „regulačním subjektem“ regulační subjekt uvedený v článku 55 směrnice 2012/34/EU;
- 18) „incidentem“ jakákoli událost nebo série událostí stejného původu, která způsobí narušení železničního provozu;
- 19) „úseky a uzly“ znázornění železniční sítě ve formě grafu složeného z uzlů propojených úseky, které je strukturováno způsobem, jenž umožňuje zohlednit příslušné charakteristiky nabídky kapacity železniční infrastruktury a poptávky po ní, zejména pro účely strategického plánování kapacity;
- 20) „specifická podoba jízdního řádu“ konkrétní způsob uspořádání tras vlaků v jízdním řádu, včetně dopravy na více sítích, s ohledem na plnění konkrétních cílů politik;
- 21) „mimořádnou přepravou“ mimořádná přeprava podle definice v dodatku J prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/773<sup>17</sup>;
- 22) „taktovým jízdním řádem“ specifická podoba jízdního řádu, jehož cílem je replikace vlakových spojů v pravidelných a souvislých intervalech a kombinace tras na úsecích a uzlech sítě nebo části sítě, v relevantních případech s přihlédnutím ke spojením a dobám přestupu mezi spoji;

---

<sup>17</sup> Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/773 ze dne 16. května 2019 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii a o zrušení rozhodnutí 2012/757/EU (Úř. věst. L 139 I, 27.5.2019, s. 5, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2019/773/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/773/oj)).

- 23) „prvkem železniční infrastruktury“ část kolejí sítě, kterou provozovatel infrastruktury určí pro účely uplatňování zvláštních ustanovení tohoto nařízení;
- 24) „omezením kapacity“ snížení kapacity nebo snížení výkonnosti infrastruktury pod její projektovanou hodnotu z důvodů, které provozovatel infrastruktury může či nemůže ovlivnit, jako jsou práce na železniční infrastruktuře, zhoršení technického stavu aktiv nebo extrémní povětrnostní události.

## **Kapitola II**

### **Řízení kapacity železniční infrastruktury**

#### **ODDÍL 1**

#### **OBECNÉ ZÁSADY PRO ŘÍZENÍ KAPACITY ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY**

##### *Článek 6*

##### *Řízení kapacity*

1. Provozovatelé infrastruktury řídí kapacitu železniční infrastruktury prostřednictvím postupu plánování a přidělování, který se skládá ze tří fází:
  - a) strategického plánování kapacity, jak je uvedeno v oddíle 2;

- b) plánování a přidělování kapacity železniční infrastruktury, jak je uvedeno v oddíle 3;
  - c) přizpůsobení a nového naplánování přidělené kapacity, jak je uvedeno v oddíle 4.
2. Vedle obsahu stanoveného v příloze IV směrnice 2012/34/EU zahrnou provozovatelé infrastruktury do zprávy o síti podle článku 27 uvedené směrnice:
- a) oddíl o železniční infrastruktuře, která je k dispozici železničním podnikům;
  - b) oddíl o řízení kapacity;
  - c) oddíl o provozu, včetně řízení provozu, řízení narušení provozu a krizového řízení, a
  - d) oddíl o řízení výkonnosti v souladu s přílohou V tohoto nařízení.
3. Rozhodování o řízení kapacity podle odstavce 1 tohoto článku, včetně vymezení a posouzení dostupnosti a přidělování práv na kapacitu, je hlavní funkcí provozovatele infrastruktury ve smyslu čl. 3 bodu 2f směrnice 2012/34/EU. Na rozhodování týkající se řízení kapacity se vztahují ustanovení o hlavních funkcích stanovená v uvedené směrnici.

## Článek 7

### *Evropský rámec pro řízení kapacity*

1. Sít' ENIM v souladu s článkem 4 a touto kapitolou do ... [18 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost] vypracuje a přijme „evropský rámec pro řízení kapacity“, jímž stanoví společné nástroje, metodiky a procesní mechanismy pro řízení kapacity železniční infrastruktury a pro koordinaci mezi provozovateli infrastruktury a dalšími provozními zúčastněnými stranami. Provozovatelé infrastruktury tyto společné nástroje, metodiky a procesní mechanismy pro řízení kapacity železniční infrastruktury co nejvíce zohlední.
2. Provozovatelé infrastruktury evropský rámec pro řízení kapacity co nejvíce zohlední při přípravě zprávy o síti uvedené v článku 27 směrnice 2012/34/EU a v čl. 6 odst. 2 tohoto nařízení. Ve zprávě o síti vysvětlí důvod jakékoli odchylky od společných nástrojů, metodik a procesních mechanismů, jež jsou v evropském rámci pro řízení kapacity stanoveny.

3. Síť ENIM zveřejní návrh evropského rámce pro řízení kapacity za účelem konzultace s Evropskou železniční platformou (dále jen „platforma ERP“) a provozními zúčastněnými stranami. Platforma ERP a provozní zúčastněné strany mohou předložit své odpovědi v rámci konzultace do tří měsíců od zveřejnění tohoto návrhu.
4. Síť ENIM do ... [12 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost] předloží Evropské síti železničních regulačních subjektů (dále jen „síť ENRRB“) konečný návrh evropského rámce pro řízení kapacity. Síť ENRRB předloží síti ENIM ve věci evropského rámce pro řízení kapacity doporučení do tří měsíců od obdržení jejího návrhu. Síť ENIM toto doporučení při přijímání evropského rámce pro řízení kapacity co nejvíce zohlední.
5. Evropský rámec pro řízení kapacity musí obsahovat alespoň prvky uvedené v příloze III a podle potřeby se aktualizuje za účelem zohlednění zkušeností provozních zúčastněných stran, jakož i činností sítě ENIM. Při aktualizaci evropského rámce pro řízení kapacity síť ENIM vede konzultace s platformou ERP a provozními zúčastněnými stranami a předloží konečný návrh síti ENRRB k vydání doporučení v souladu s odstavci 3 a 4 tohoto článku.

6. Při výkonu svých pravomocí v souvislosti se zprávou o síti v souladu s čl. 56 odst. 1 a 2 směrnice 2012/34/EU regulační subjekt zohlední doporučení o evropském rámci pro řízení kapacity přijaté sítí ENRRB v souladu s odstavcem 2 tohoto článku, aniž je dotčena zásada nezávislosti regulačních subjektů.
7. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 74 prováděcí akty, kterými stanoví evropský rámec pro řízení kapacity uvedený v odstavci 1 tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 76 odst. 2.

### *Článek 8*

#### *Žadatelé*

1. Požadavky na využití kapacity železniční infrastruktury podávají žadatelé. Za účelem využití této kapacity železniční infrastruktury žadatelé, kteří nejsou železničními podniky, určí železniční podnik. Železniční podnik uzavře s provozovatelem infrastruktury dohodu v souladu s článkem 28 směrnice 2012/34/EU. Uzavřením takové dohody železničním podnikem není dotčeno právo žadatelů uzavírat s provozovateli infrastruktury rámcové dohody podle článku 33 tohoto nařízení.

2. Provozovatel infrastruktury může stanovit požadavky kladené na žadatele, aby zajistil naplnění svých oprávněných očekávání ohledně budoucích výnosů a vytížení železniční infrastruktury. Takové požadavky musí být přiměřené, transparentní a nediskriminační. Mohou zahrnovat pouze poskytnutí finanční záruky, která nepřekračuje přiměřenou úroveň, jež je úměrná očekávanému rozsahu činnosti žadatele, a ujištění o schopnosti podat vyhovující návrhy na přidělení kapacity železniční infrastruktury. Uvedené požadavky se upřesní ve zprávě o síti v souladu s bodem 2 písm. c) přílohy V.
3. Komise může přijmout prováděcí akty, jimiž stanoví podrobnosti kritérií, která se mají použít při uplatňování odstavce 2 tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 76 odst. 2.

### *Článek 9*

#### *Řízení kapacity železniční infrastruktury*

1. Provozovatelé infrastruktury zajistí, aby kapacita železniční infrastruktury byla ve všech fázích procesu řízení kapacity uvedeného v článku 6 tohoto nařízení řízena v souladu se zásadami stanovenými v článku 26 směrnice 2012/34/EU a v článku 2 tohoto nařízení.

2. Při rozhodování o kapacitě železniční infrastruktury provozovatelé infrastruktury zohlední strategické pokyny a vnitrostátní požadavky k vytížení kapacity železniční infrastruktury poskytnuté členskými státy v souladu s článkem 4, pokud členské státy takové pokyny a požadavky poskytly. Plánování a přidělování kapacity se řídí spravedlivými, transparentními a nediskriminačními postupy.
3. Provozovatelé infrastruktury do plánování a přidělování kapacity co nejvíce zapojují dotčené žadatele, přičemž hledají řešení slučitelná s potřebami žadatelů, pokud jde o kapacitu, a se žádostmi žadatelů o práva na kapacitu a zároveň zajišťují celkové optimální využití železniční infrastruktury v dotčené síti.

### *Článek 10*

#### *Informace o kapacitě železniční infrastruktury*

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

Provozovatelé infrastruktury neprodleně zveřejní všechny aktualizace plánu nabídky kapacity uvedeného v článku 20 a jízdního řádu sítě uvedeného v článku 32.

2. Provozovatelé infrastruktury informace uvedené v odstavci 1 tohoto článku zveřejní v souladu s čl. 66 odst. 5.
3. Na žádost žadatelů poskytnou provozovatelé infrastruktury informace uvedené v odstavci 1 na základě konkrétních specifikací obchodních a provozních potřeb. V případě přeshraničních služeb přijímají provozovatelé infrastruktury takové žádosti a odpovídají na ně na jediném místě jediným úkonem nebo prostřednictvím jediného rozhraní.

### *Článek 11*

#### *Omezení kapacity v důsledku prací na železniční infrastruktuře a zhoršeného technického stavu železniční infrastruktury*

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

2. Při plánování prací na železniční infrastruktuře postupuje provozovatel infrastruktury v souladu s čl. 2 odst. 4 a článkem 3.

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

3. Provozovatelé infrastruktury konzultují se žadateli práce na železniční infrastruktuře v rámci mechanismů koordinace uvedených v článku 7e směrnice 2012/34/EU a v případě přeshraniční železniční dopravy v souladu s článkem 57 tohoto nařízení.
4. Provozovatelé infrastruktury plánují omezení kapacity vyplývající z prací na železniční infrastruktuře, informují o nich žadatele a konzultují je s nimi v dostatečném předstihu, přičemž zohledňují odhadovaný dopad na železniční podniky. Za tím účelem dodržují časový rozvrh a požadavky stanovené v oddíle 3 přílohy I.

5. V případě omezení kapacity, která mají zásadní dopad ve smyslu oddílu 3 bodu 1 přílohy I, mohou žadatelé požádat provozovatele infrastruktury o stanovení alternativního plánování omezení kapacity s cílem identifikovat a zvolit možnost, která vyváženě zohlední dopady na žadatele a provozovatele infrastruktury. Provozovatel infrastruktury poskytne uvedeným žadatelům orientační plánování alternativní kapacity, která je během omezení kapacity k dispozici.

Orientační plánování se vztahuje na dotčené úseky trasy i na alternativní úseky trasy, jestliže takové alternativní úseky existují, a to i na jiných sítích, a zohlední se v kapacitním modelu uvedeném v článku 19 a v plánu nabídky kapacity uvedeném v článku 20.

6. Provozovatelé infrastruktury zohledňují a zmírňují dopad prací na železniční infrastrukturu na přeshraniční provoz. Postupují koordinovaně v souladu s článkem 55 alespoň v souvislosti s veškerými pracemi na železniční infrastrukturu na železničních tratích, které jsou součástí evropských dopravních koridorů, a veškerými dalšími pracemi na železniční infrastrukturu s významným přeshraničním dopadem.

Koordinace se týká zejména optimalizace časového rozvrhu prací na železniční infrastrukturu a poskytnutí alternativní kapacity na dotčené trase a na alternativních trasách podle odst. 5 druhého pododstavce s přihlédnutím k provozním a obchodním potřebám žadatelů.

7. Za omezení kapacity se považuje rovněž snížení kapacity nebo výkonnosti železniční infrastruktury pod její projektované hodnoty v důsledku zhoršení technického stavu aktiv, jako je snížení přípustné rychlosti nebo hmotnosti na nápravu. Tato omezení kapacity nevedou k pokutám podle článku 42, ledaže by to způsobilo změnu vlastností přiděleného práva na kapacitu, která nebyla žadateli v době přidělení známa, a tato změna je v souladu s čl. 41 odst. 6 klasifikována jako významná. Na tato omezení kapacity se vztahují informační povinnosti stanovené v článku 10.
8. Provozovatelé infrastruktury co nejdříve zveřejní informace o plánovaných dočasných omezeních kapacity, o jejich dopadu na kapacitu dostupnou pro komerční účely a o alternativní kapacitě a konzultují je se žadateli.
9. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 75 za účelem změny oddílu 3 přílohy I, pokud se prvky v něm uvedené ukáží jako neúčinné nebo vedou k závažným obtížím při provádění nebo pokud odvětví vypracuje nové a obecně uznávané osvědčené postupy, s cílem dále snížit dopad omezení kapacity vyplývajících z prací na železniční infrastruktuře na železniční provozu a administrativní zátěž pro provozovatele infrastruktury, přičemž se zohlední plánovací, provozní, technická a obchodní hlediska dotčených zúčastněných stran a zkušenosti a stanoviska sítě ENIM.

## Článek 12

### *Odmítnutí nebo odnětí práv na kapacitu*

#### *v zájmu veřejného pořádku nebo veřejné bezpečnosti*

1. Členský stát může požadovat, aby provozovatel infrastruktury odmítl žadateli udělit nebo aby mu odňal práva na kapacitu, pokud příslušné orgány daného členského státu shledají, že udělení těchto práv dotčenému žadateli představuje závažné riziko pro veřejný pořádek nebo veřejnou bezpečnost, včetně národní bezpečnosti a obrany tohoto členského státu. Každé takové rozhodnutí musí být rádně odůvodněné a nezbytně nutné a přiměřené sledovanému cíli.
2. Aniž je dotčena důvěrnost utajovaných informací, členské státy do deseti dnů od přijetí rozhodnutí na základě odstavce 1 informují o jeho přijetí i o důvodech jeho přijetí Komisi, regulační subjekt a v případě práv na kapacitu pro více sítí další dotčené členské státy. Každé takové rozhodnutí členské státy pravidelně přezkoumávají.
3. Pokud některý členský stát vyjádří k rozhodnutí přijatému jiným členským státem na základě odstavce 1 tohoto článku připomínky, dotčené členské státy postupují koordinovaně v souladu s článkem 56.
4. V případě práv na kapacitu pro více sítí může dotčený členský stát požádat Komisi o doporučení ohledně rozhodnutí přijatého jiným členským státem na základě odstavce 1.

## ODDÍL 2

### STRATEGICKÉ PLÁNOVÁNÍ KAPACITY

#### *Článek 13*

#### *Strategické plánování kapacity*

1. Strategické plánování kapacity zahrnuje všechny činnosti uvedené v člancích 14 až 27.
2. Výsledkem strategického plánování kapacity je tato posloupnost plánovacích dokumentů, které poskytují postupně se zvyšující úroveň podrobností o dostupné kapacitě:
  - a) kapacitní strategie uvedená v článku 18;
  - b) kapacitní model uvedený v článku 19;
  - c) plán nabídky kapacity uvedený v článku 20.

Obsah a harmonogram přípravy uvedených dokumentů jsou uvedeny v oddílech 1 a 2 přílohy I.

Dokumenty vypracované podle prvního pododstavce písm. a), b) a c) zpřístupní provozovatel infrastruktury alespoň ve dvou úředních jazycích orgánů Unie.

3. Provozovatelé infrastruktury přijmou plánovací dokumenty jako základ pro další fázi procesu plánování.
4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 75 akty v přenesené pravomoci, jimiž se mění:
  - a) části podrobného obsahu kapacitní strategie, kapacitního modelu a plánu nabídky kapacity uvedených v oddíle 1 přílohy I a
  - b) lhůty stanovené v oddíle 2 přílohy I

v případech, kdy se tyto prvky ukáží jako neúčinné nebo vedou k významným obtížím při provádění, nebo pokud železniční odvětví vypracuje nové a obecně uznávané osvědčené postupy, s cílem zajistit efektivní proces strategického plánování a zohlednit provozní zájmy provozovatelů infrastruktury a žadatelů, přičemž se při provádění oddílů 1 a 2 přílohy I zohlední zkušenosti a stanoviska sítě ENIM, žadatelů, regulačních subjektů a sítě ENRRB.

5. Strategické plánování kapacity nezahrnuje udělování práv na kapacitu jednotlivým žadatelům v souladu s článkem 28.

## Článek 14

### *Obecné požadavky na strategické plánování kapacity*

1. Provozovatelé infrastruktury zohlední spravedlivým, transparentním a nediskriminačním způsobem všechny druhy železniční dopravy, pro něž mohou obdržet žádosti o kapacitu, bez ohledu na jejich objem, velikost navazujícího trhu, stabilitu mezi po sobě jdoucími jízdami řády, pravidelnost nebo četnost v rámci daného období platnosti jízdního řádu sítě.
2. Při strategickém plánování kapacity, zejména pak v kapacitním modelu uvedeném v článku 19 a v plánu nabídky kapacity uvedeném v článku 20, rozlišují provozovatelé infrastruktury alespoň mezi těmito druhy železniční dopravy:
  - a) nákladní doprava;
  - b) meziměstská osobní doprava (dálková);
  - c) městská a regionální osobní doprava.

V případě potřeby může síť ENIM na základě zkušeností získaných při provádění tohoto nařízení a s cílem podpory přeshraniční soudržnosti procesu strategického plánování za konzultace s provozními zúčastněnými stranami a s platformou ERP vypracovat podrobnější harmonizovaný seznam, který bude mezi jednotlivými druhy železniční dopravy dále rozlišovat. Uvedený seznam se stane součástí evropského rámce pro řízení kapacity.

3. Při strategickém plánování kapacity, zejména pak v kapacitním modelu uvedeném v článku 19 a v plánu nabídky kapacity uvedeném v článku 20, uvedou provozovatelé infrastruktury předběžně plánovanou kapacitu vhodnou pro jízdu vlaků provozované na více sítích.
4. Strategické plánování kapacity rovněž zohledňuje:
  - a) sledovanou strukturu a vývoj poptávky po kapacitě železniční infrastruktury, jak byly zjištěny prostřednictvím přidělování kapacity v předchozích obdobích platnosti jízdního řádu sítě a prostřednictvím sledování trhu podle článku 15 směrnice 2012/34/EU;
  - b) očekávaný vývoj dopravních potřeb a z něj vyplývající poptávku po železniční dopravě a kapacitě železniční infrastruktury, jak byly zjištěny na základě analýzy uvedené v článku 17 tohoto nařízení;
  - c) oznámení kapacitních potřeb učiněná žadateli a vstupy z konzultací provozních zúčastněných stran v souladu s článkem 15 tohoto nařízení;
  - d) očekávaný nebo plánovaný rozvoj kapacity železniční infrastruktury, zejména jak je uveden v orientační strategii rozvoje železniční infrastruktury podle čl. 8 odst. 1 směrnice 2012/34/EU a v obchodním plánu provozovatele infrastruktury podle čl. 8 odst. 3 směrnice 2012/34/EU;

- e) plánované práce na železniční infrastruktuře, které by měly mít vliv na síť;
  - f) charakteristiky různých segmentů železniční dopravy, zejména pokud jde o:
    - i) rychlost;
    - ii) četnost;
    - iii) toleranci pro odchylky od přidělené trasy vlaku;
    - iv) možnost přetrasovat, nově naplánovat nebo nahradit spoje jinými druhy dopravy v případě narušení železniční sítě;
    - v) kolísavost poptávky po železniční dopravě a z toho vyplývající potřebu plánovat železniční provoz v jiném časovém výhledu.
5. Strategické plánování kapacity musí odrážet kapacitu přidělenou rámcovými dohodami a postupem průběžného plánování.
6. Strategické plánování kapacity zahrnuje úseky a uzly, které jsou součástí hlavní a rozšířené hlavní sítě TEN-T, jak jsou uvedeny v příloze IV nařízení (EU) 2024/1679. Provozovatelé infrastruktury se mohou rozhodnout, že do strategického plánování kapacity zahrnou další úseky a uzly sítě, které spravují. Členské státy mohou v souladu se strategickými pokyny uvedenými v článku 4 tohoto nařízení stanovit, že provozovatelé infrastruktury mají provádět strategické plánování kapacity na jiných úsecích a uzlech sítě, které tyto provozovatelé infrastruktury spravují.

Strategické plánování kapacity se provádí na dostatečně podrobné úrovni, aby bylo možné plánovat kapacitu pro síť. Za tímto účelem je síť představována úseky a uzly, které umožňují zohlednit příslušné charakteristiky poptávky po kapacitě a nabídky kapacity.

Členské státy provozovatelům infrastruktury uloží, aby tyto úseky a uzly uvedli v registru infrastruktury uvedeném v článku 49 směrnice (EU) 2016/797.

7. Pro účely strategického plánování kapacity vypracují provozovatelé infrastruktury strategickou mapu tras popisující úseky a uzly, která uvádí:
- a) územní působnost kapacitní strategie uvedené v článku 18, kapacitního modelu uvedeného v článku 19 a plánu nabídky kapacity uvedeného v článku 20;
  - b) alternativní tratě zvažované v případě omezení kapacity uvedeného v článku 11 a v rámci plánování opatření pro případ narušení provozu uvedeného v článku 21.

Členské státy zajistí, aby byla strategická mapa tras zveřejněna a zahrnuta do registru infrastruktury uvedeného v článku 49 směrnice (EU) 2016/797.

8. Strategické plánování kapacity se vztahuje na období, které začíná pět let před změnou platnosti jízdního řádu sítě, na něž se vztahuje. Provozovatelé infrastruktury mohou toto období prodloužit na více než pět let, zejména za účelem podpory rozvoje infrastruktury v rámci orientační strategie rozvoje železniční infrastruktury uvedené v čl. 8 odst. 1 směrnice 2012/34/EU.
9. Provozovatelé infrastruktury přezkoumávají a aktualizují výsledky strategického plánování kapacity, zejména s přihlédnutím:
  - a) k rozvoji železniční infrastruktury;
  - b) ke změnám tržní poptávky po kapacitě železniční infrastruktury, mimo jiné prostřednictvím oznámení kapacitních potřeb;
  - c) k výsledkům postupů přidělování uvedených v oddílech 3 a 4 této kapitoly v předchozích obdobích platnosti jízdního řádu sítě, včetně míry vytížení kapacity železniční infrastruktury žadateli;
  - d) k poznatkům z řízení provozu prováděného v souladu s kapitolou III;
  - e) k výsledku řízení narušení provozu a krizového řízení prováděného v souladu s kapitolou III;
  - f) k výsledkům přezkumu výkonnosti v souladu s kapitolou IV.

10. Síť ENIM vypracuje a zahrne do evropského rámce pro řízení kapacity pokyny stanovující společné nástroje, metodiky a procesní mechanismy pro strategické plánování kapacity.
11. Provozovatelé infrastruktury pokyny uvedené v odstavci 10 tohoto článku zohlední ve zprávě o síti uvedené v článku 27 směrnice 2012/34/EU. Ve zprávě o síti vysvětlí důvod jakékoli odchylky od společných nástrojů, metodik a procesních mechanismů stanovených v uvedených pokynech.

### *Článek 15*

#### *Konzultace strategického plánování kapacity se zúčastněnými stranami*

1. Provozovatelé infrastruktury v souladu s článkem 7e směrnice 2012/34/EU konzultují se všemi provozními zúčastněnými stranami, včetně těch, které provozují železniční dopravu na více sítích, strategické plánování kapacity, včetně plánovacích dokumentů uvedených v čl. 13 odst. 2 tohoto nařízení, v souladu s časovým rozvrhem uvedeným v oddíle 2 jeho přílohy I.
2. Pro účely konzultace s provozními zúčastněnými stranami, které provozují železniční dopravu na více sítích, se provozovatelé infrastruktury vzájemně koordinují v souladu s článkem 55 a, v případě evropských a přeshraničních záležitostí, s článkem 57.

## Článek 16

### *Koordinace strategického plánování kapacity mezi provozovateli infrastruktury*

1. Provozovatelé infrastruktury v relevantních případech koordinují své činnosti související se strategickým plánováním kapacity v souladu s článkem 55.

Koordinace zajišťuje zejména:

- a) soudržnost strategického plánování v dotčených sítích, zejména pokud jde o kapacitní strategii, kapacitní model a plán nabídky kapacity, plánování prací na železniční infrastruktuře a plánování opatření pro případ narušení provozu;
- b) náležité zohlednění kapacitních potřeb pro železniční dopravu provozovanou na více sítích v kapacitní strategii, kapacitním modelu a plánu nabídky kapacity;
- c) přezkum výkonnosti strategického plánování kapacity a jeho výsledků v souladu s kapitolou IV;
- d) zapojení všech provozních zúčastněných stran a případně platformy ERP, regulačních subjektů a sítě ENRRB, evropských koordinátorů a orgánů členských států a v případě potřeby dalších zúčastněných stran.

2. Žadatelé mají právo vyjádřit své připomínky k plánovacím dokumentům uvedeným v čl. 13 odst. 2 sítě ENIM. Síť ENIM může k těmto připomínkám přijmout stanovisko nebo doporučení a informuje síť ENRRB.
3. Provozovatelé infrastruktury zohlední veškerá doporučení přijatá sítí ENIM v souladu s odstavcem 2. Pokud se provozovatelé infrastruktury doporučením neřídí, uvedou v plánovacích dokumentech své důvody.
4. Síť ENRRB sleduje proces koordinace a jeho provádění. Informuje Komisi o svých názorech na potřebu řešit případné nedostatky procesu koordinace.

### *Článek 17*

#### *Analýza očekávaného vývoje dopravního trhu*

1. Provozovatelé infrastruktury pravidelně sledují a analyzují dopravní trhy, aby mohli informovat o své celkové obchodní strategii, řízení kapacity a mimořádných situací a investičních rozhodnutích.
2. Koordinátor sítě pravidelně provádí studii dopravního trhu ohledně rozvíjení sítě a vývoje na trhu pro přeshraniční železniční dopravu. Koordinátor sítě studii dopravního trhu přezkoumává a aktualizuje podle potřeby, v každém případě však nejméně jednou za pět let. Výsledky studie trhu se zveřejní.

3. Analýza dopravního trhu ve smyslu odstavce 1 tohoto článku a studie dopravního trhu uvedená v odstavci 2 tohoto článku poskytují zejména vstupy pro strategické plánování kapacity podle článku 4, pro rozdělení kapacity železniční infrastruktury podle článku 27 a pro přidělování kapacity na základě formálního mechanismu řešení rozporů podle článku 39.

Provozovatelé infrastruktury zohlední analýzu dopravního trhu ve smyslu odstavce 1 tohoto článku a studii trhu uvedenou v odstavci 2 tohoto článku s cílem poskytnout informace pro svou celkovou obchodní strategii, řízení kapacity a mimořádných situací a investiční rozhodnutí.

### *Článek 18*

#### *Kapacitní strategie*

1. Provozovatel infrastruktury přijme kapacitní strategii, jež uvádí očekávání ohledně budoucího vývoje poptávky po kapacitě a nabídky kapacity železniční infrastruktury a jeho vizi, jak se uvedenému vývoji přizpůsobit.

Kapacitní strategie slouží jako základ pro komunikaci, konzultace a koordinaci mezi provozními zúčastněnými stranami.

2. Kapacitní strategie musí obsahovat informace uvedené v oddíle 1 přílohy I.
3. Provozovatel infrastruktury připraví, zveřejní a podle potřeby aktualizuje kapacitní strategii v souladu s časovým rozvrhem a obsahem uvedeným v oddíle 2 přílohy I.

### *Článek 19*

#### *Kapacitní model*

1. Provozovatel infrastruktury vytvoří kapacitní model, který upřesní kapacitní strategii na základě výsledků konzultace s provozními zúčastněnými stranami podle článku 15 a konzultací a koordinačních činností uvedených v článku 16, mimo jiné v podobě oznámení kapacitních potřeb podle čl. 14 odst. 4 písm. c).

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

2. Kapacitní model musí obsahovat informace uvedené v oddíle 1 přílohy I. Provozovatelé infrastruktury připraví a zveřejní kapacitní model pro každé období platnosti jízdního řádu sítě a aktualizují jej podle potřeby v souladu s časovým rozvrhem uvedeným v oddíle 2 přílohy I. Aktualizace kapacitního modelu není povinná, pokud byl pro stejné období platnosti jízdního řádu sítě zveřejněn plán nabídky kapacity.
3. Provozovatel infrastruktury má právo v přiměřených mezích navrhnout kapacitní model, který se liší od vstupů získaných při konzultaci se žadateli. Provozovatel infrastruktury uvede příslušné meze ve své zprávě o síti. Síť ENIM vypracuje k uvedeným mezím pokyny a zahrne je do evropského rámce pro řízení kapacity.
4. Pokud provozovatel infrastruktury nemůže vypracovat kapacitní model v mezích uvedených v odstavci 3 tohoto článku, rozdělí kapacitu pro tento prvek železniční infrastruktury v souladu s článkem 27.
5. Provozovatelé infrastruktury v relevantních případech koordinují svou činnost v souladu s článkem 16 s cílem zajistit, aby výsledky rozdělení kapacity byly konzistentní, a zajistit plynulý provoz na více sítích.

6. Provozovatelé infrastruktury zaznamenávají a v relevantních případech odůvodní veškeré významné odchylky mezi kapacitním modelem a kapacitní strategií týkající se stejného období platnosti jízdního řádu sítě.

## *Článek 20*

### *Plán nabídky kapacity*

1. Provozovatel infrastruktury vypracuje plán nabídky kapacity, který upřesní kapacitní model na základě výsledků konzultací se žadateli podle článku 15, mimo jiné v podobě oznámení kapacitních potřeb podle čl. 14 odst. 4 písm. c), a koordinace mezi provozovateli infrastruktury podle článku 16.

Plán nabídky kapacity poskytuje základ pro přidělování kapacity. V souladu s požadavky stanovenými v oddílech 1 a 2 přílohy I poskytuje komplexní informace o:

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

Plán nabídky kapacity musí obsahovat informace uvedené v oddíle 1 přílohy I.

2. Provozovatelé infrastruktury vypracují plán nabídky kapacity v souladu s výsledky procesu strategického plánování kapacity uvedeného v článcích 13 až 19 a v souladu s časovým rozvrhem stanoveným v oddíle 2 přílohy I.
3. Provozovatelé infrastruktury zveřejní plán nabídky kapacity pro každé období platnosti jízdního řádu sítě nejpozději ve lhůtě stanovené v oddíle 2 přílohy I a průběžně jej aktualizují až do konce období platnosti jízdního řádu sítě, k němuž se vztahuje. Plán nabídky kapacity se předkládá pro každý jednotlivý den příslušného období platnosti jízdního řádu sítě.
4. Provozovatelé infrastruktury zaznamenávají a v relevantních případech odůvodní veškeré významné odchylky mezi plánem nabídky kapacity a kapacitním modelem týkajícím se stejného období platnosti jízdního řádu sítě.
5. Provozovatelé infrastruktury mohou v plánu nabídky kapacity uvést kapacitu železniční infrastruktury jako předběžně plánovanou. Předběžně plánovanou kapacitou se rozumí kapacita, pro niž provozovatel infrastruktury vymezí charakteristiky a objemy kapacity, která je k dispozici pro žádosti žadatelů, stanoví pravidla pro přidělování takové kapacity a v souladu s článkem 22 stanoví postup, jakým lze o takovou kapacitu požádat. Při přidělování předběžně plánované kapacity se zohledňují stanovené charakteristiky, pravidla a postupy přidělování.

6. Předběžně plánovaná kapacita se v plánu nabídky kapacity uvádí ve formě objektů plánování kapacity uvedených v článku 22, které specifikují objem a charakteristiky kapacity a které jsou spojeny s pravidly a postupy přidělování, jehož prostřednictvím je taková kapacita zpřístupňována.
7. Provozovatel infrastruktury má právo v přiměřených mezích navrhnout plán nabídky kapacity, který se liší od vstupů získaných při konzultaci se žadateli. Provozovatel infrastruktury uvede příslušné meze ve své zprávě o síti. Síť ENIM vypracuje k uvedeným mezím pokyny a zahrne je do evropského rámce pro řízení kapacity.
8. Pokud provozovatel infrastruktury není schopen vypracovat plán nabídky kapacity v mezích uvedených v odstavci 7 tohoto článku, rozdělí kapacitu pro tento prvek železniční infrastruktury v souladu s článkem 27.
9. Provozovatelé infrastruktury v relevantních případech koordinují svou činnost v souladu s článkem 16 s cílem zajistit, aby výsledky rozdělení kapacity byly konzistentní a aby byl zajištěn plynulý provoz na více sítích.
10. Provozovatel infrastruktury předloží návrh plánu nabídky kapacity regulačnímu subjektu ke kontrole, načež regulační subjekt tento plán analyzuje a v souladu se lhůtami uvedenými v oddíle 2 přílohy I tohoto nařízení může přijmout rozhodnutí, kterým provozovateli infrastruktury uloží, aby plán nabídky kapacity změnil, pokud analýza dospěje k závěru, že uvedený plán není v souladu s tímto nařízením, se směrnicí 2012/34/EU nebo se zásadami transparentnosti a nediskriminace.

Regulační subjekty případně koordinují svou činnost s jinými regulačními subjekty.

11. Síť ENIM vypracuje a do evropského rámce pro řízení kapacity zahrne pokyny, které stanoví:
- a) prostředky pro zveřejnění plánu nabídky kapacity, včetně digitálních služeb, nástrojů, funkcí a rozhraní;
  - b) proces konzultace se žadateli o plánu nabídky kapacity.

### *Článek 21*

#### *Plánování opatření pro případ narušení provozu*

1. Provozovatelé infrastruktury zavedou a provádějí nepřetržité plánování opatření pro případ narušení provozu s cílem připravit se na narušení provozu na železniční síti a na jiné krizové situace, které ovlivňují železniční dopravu.

Plánování opatření pro případ narušení provozu vytváří základ pro řízení provozu, řízení narušení provozu a krizové řízení v souladu s článkem 44 s cílem umožnit rychlou reakci v takových situacích a minimalizovat jejich dopad na železniční dopravu.

Provozovatelé infrastruktury zaznamenávají výsledky svého plánování v plánu opatření pro případ narušení provozu.

2. Plánování opatření pro případ narušení provozu zahrnuje zejména:
- a) určení alternativních tras, pokud existují, a to i na jiných sítích, umožňujících vedení vlaků odklonem v případě nedostupnosti prvků železniční infrastruktury zahrnutých do hlavní a rozšířené hlavní sítě TEN-T a veškerých úseků a uzlů zahrnutých do dokumentů strategického plánování kapacity;
  - b) orientační plánování dostupné kapacity železniční infrastruktury na alternativních trasách určených v souladu s písmenem a) zajišťující transparentnost ohledně dostupné kapacity železniční infrastruktury na takových trasách, kterou lze využít v případě incidentů, a zejména narušení železniční sítě podle článku 48;
  - c) stanovení pravidel a postupů pro řízení provozu a krizové řízení, včetně sdílení informací mezi provozovateli infrastruktury, dalšími provozními zúčastněnými stranami a jinými zúčastněnými stranami, jako jsou orgány veřejné správy odpovědné za železniční dopravu nebo ochranu před protiprávními činy a reakci na mimořádné události, jakož i kritérií pro aktivaci těchto postupů;
  - d) určení a uvedení subjektů, které je třeba uvědomit v případě závažných incidentů nebo vážného narušení železničního provozu;
  - e) veškeré další přípravy nezbytné k výkonu řízení narušení provozu a krizového řízení v souladu s článkem 44 a s evropským rámcem pro koordinaci řízení přeshraničního provozu, řízení narušení provozu a krizového řízení uvedeným v článku 46.

3. Provozovatelé infrastruktury zajistí soulad plánování opatření pro případ narušení provozu se strategickým plánováním kapacity, zejména s kapacitní strategií, kapacitním modelem a plánem nabídky kapacity, a s plánováním prací na železniční infrastruktuře podle článku 11.
4. Výsledky plánování opatření pro případ narušení provozu, zejména určení alternativních tras podle odst. 2 písm. a) a orientační plánování kapacity na alternativních trasách podle odst. 2 písm. b), se zahrnou do kapacitního modelu a do plánu nabídky kapacity.
5. Komise přijme prováděcí akty, jimiž stanoví podrobnosti postupu a kritéria, která je třeba dodržovat při uplatňování odstavce 2 tohoto článku, zejména v situacích, které mohou mít dopad na přeshraniční provoz. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 76 odst. 2.

## *Článek 22*

### *Kritéria a postupy pro přidělování předběžně plánované kapacity a pro vymezení objektů plánování kapacity*

1. Provozovatelé infrastruktury přidělují předběžně plánovanou kapacitu zahrnutou do plánu nabídky kapacity uvedeného v článku 20 prostřednictvím spravedlivých, transparentních a nediskriminačních kritérií a postupů.

Provozovatelé infrastruktury zahrnou tato kritéria a postupy do zprávy o síti se zohledněním společného rámce uvedeného v odstavci 4 tohoto článku.

2. Při předběžném plánování kapacity s cílem poskytnout specifickou podobu jízdního řádu mohou provozovatelé infrastruktury seskupit objekty plánování kapacity, jako jsou předběžně plánované trasy vlaků, v souladu se strategickými pokyny uvedenými v článku 4, jsou-li tyto pokyny poskytnuty, a s přihlédnutím k potřebám trhu vyjádřeným žadateli.
3. Objekty plánování kapacity vymezují charakteristiky a vlastnosti různých typů předběžně plánované kapacity, včetně kapacity dostupné pro žádosti žadatelů, kapacity vyhrazené pro práce na železniční infrastruktuře a již přidělené kapacity. Uvedené charakteristiky a vlastnosti zahrnují všechny aspekty relevantní pro konkrétní typy předběžně plánované kapacity, jako jsou trasa, načasování, zaručená nebo požadovaná minimální rychlost, maximální délka, technické parametry a počet zahrnutých tras pro nákladní i osobní železniční dopravu.
4. Síť ENIM vypracuje společný rámec pro kritéria a postupy uvedené v odstavci 1 a zahrne jej do evropského rámce pro řízení kapacity. Společný rámec vyvažuje výhody vyhrazení kapacity pro konkrétní typy železniční dopravy nebo postupů přidělování s potřebou zajistit flexibilitu, aby bylo možné vyhovět při přidělování kapacity potřebám trhu. Za tímto účelem společný rámec stanoví možnost přijímat žádosti o práva na kapacitu, které nejsou v souladu s plánem nabídky kapacity, a potřebu tento plán odpovídajícím způsobem upravit.

5. Síť ENIM vypracuje specifikace pro objekty plánování kapacity ve formátu čitelném okem i strojově čitelném formátu. Uvedené specifikace zahrne do evropského rámce pro řízení kapacity. Na základě svých zkušeností s uplatňováním tohoto článku poskytne síť ENIM Komisi informace o možných změnách technických specifikací pro interoperabilitu stanovených směrnicí (EU) 2016/797 a prováděcími akty přijatými podle uvedené směrnice v souladu s čl. 66 odst. 3 tohoto nařízení.

### *Článek 23*

#### *Vysoce vytížená a přetížená železniční infrastruktura*

1. Provozovatelé infrastruktury neprodleně prohlásí prvek železniční infrastruktury buď za vysoce vytížený, nebo za přetížený, pokud je splněna alespoň jedna z těchto podmínek:
- a) vytížení kapacity železniční infrastruktury v předchozím nebo stávajícím období platnosti jízdního řádu sítě překročilo prahové hodnoty pro vysoce vytíženou nebo přetíženou železniční infrastrukturu stanovené v příloze II v referenčních obdobích stanovených v téže příloze;
  - b) provozovatelé infrastruktury jsou při strategickém plánování kapacity povinni rozdělit kapacitu v souladu s čl. 19 odst. 4 nebo čl. 20 odst. 8;

- c) významné práce na železniční infrastruktuře, které vedou k omezení kapacity plánovanému v souladu s článkem 11, mají za následek vysoce vytiženou nebo přetíženou kapacitu.

Provozovatelé infrastruktury posuzují vytižení kapacity železniční infrastruktury na základě objektivních, transparentních a vhodných postupů a metod.

2. Síť ENIM vypracuje společnou metodu využití kapacity železniční infrastruktury. Uvedená metoda se zahrne do evropského rámce pro řízení kapacity.
3. V prohlášení podle odstavce 1 se uvede období platnosti jízdního řádu sítě a prvek železniční infrastruktury a konkrétní období, kterých se prohlášení týká.
4. Kolidující jednotlivé žádosti o přidělení kapacity podané v období platnosti jízdního řádu sítě nejsou důvodem pro prohlášení prvku železniční infrastruktury za vysoce vytižený nebo přetížený, pokud není splněna alespoň jedna podmínka stanovená v odstavci 1.
5. Pokud byl prvek železniční infrastruktury prohlášen za vysoce vytižený nebo přetížený, provede provozovatel infrastruktury analýzu kapacity v souladu s článkem 24, ledaže byl během pěti let, které tomuto prohlášení předcházely, již proveden nebo je již prováděn plán na zvýšení kapacity stanovený v článku 25, jenž se zabývá veškerými relevantními faktory.

6. Pro prvky železniční infrastruktury, které jsou prohlášeny za vysoce vytížené nebo přetížené, provozovatelé infrastruktury vyhražují kapacitu v plánu nabídky kapacity uvedeném v článku 20, přičemž zohlední výsledek analýzy kapacity uvedené v článku 24.
7. Členské státy provozovatelům infrastruktury uloží, aby prvky železniční infrastruktury prohlášené za vysoce vytížené nebo přetížené uvedli v registru infrastruktury uvedeném v článku 49 směrnice (EU) 2016/797.
8. Postupy a kritéria, které se mají uplatnit při přetížení železniční infrastruktury, musí být stanoveny ve zprávě o síti a dodržovat veškerá opatření a kritéria přijatá v souladu s článkem 27.
9. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 75 akty v přenesené pravomoci, kterými změní prahové hodnoty pro vytížení kapacity a referenční období stanovené v příloze II, pokud se tyto prvky ukáží jako neúčinné nebo vedou k významným obtížím při provádění, nebo pokud odvětví vypracuje nové a obecně uznávané osvědčené postupy, s cílem zajistit efektivní řízení kapacity železniční infrastruktury vysoce vytížené a přetížené železniční infrastruktury a zohlednit provozní zájmy provozovatelů infrastruktury a žadatelů, přičemž zohlední zkušenosti sítě ENIM, provozovatelů infrastruktury, žadatelů a dalších provozních zúčastněných stran, regulačních subjektů a sítě ENRRB s prováděním tohoto článku.

## Článek 24

### *Analýza kapacity v případě vysoce vytížené nebo přetížené železniční infrastruktury*

1. Provozovatel infrastruktury provede analýzu kapacity do šesti měsíců od prohlášení železniční infrastruktury za vysoce vytíženou nebo přetíženou, pokud nebyl během pěti let předcházejících tomuto prohlášení proveden nebo pokud dosud není prováděn plán na zvýšení kapacity, jenž se zabývá veškerými relevantními faktory.

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

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

2. Analýza kapacity se zabývá charakteristikami železniční infrastruktury, pokud jde o její kapacitu, schopnosti a interoperabilitu, provozními postupy, povahou různých provozovaných služeb a vlivem všech těchto faktorů na kapacitu železniční infrastruktury. Zvažovaná opatření zahrnují zejména přesměrování služeb, a to i prostřednictvím jiných sítí, změny v časovém rozvrhu služeb, změny rychlosti jízdy, harmonizaci provozních postupů a zdokonalení železniční infrastruktury.

3. Provozovatelé infrastruktury konzultují se žadatelem návrh analýzy kapacity v souladu s článkem 7e směrnice 2012/34/EU, a pokud je dotčený prvek železniční infrastruktury součástí evropského dopravního koridoru, v souladu s článkem 57 tohoto nařízení.

Provozovatel infrastruktury výsledek analýzy kapacity zveřejní na svých internetových stránkách. Síť ENIM odkazy na výsledek analýzy kapacity zpřístupní na svých internetových stránkách.

4. Provozovatelé infrastruktury v relevantních případech zohlední výsledky jakékoli analýzy kapacity, a to i v jiných dotčených sítích, provedené podle tohoto článku v rámci strategického plánování kapacity, zejména v kapacitní strategii, v kapacitním modelu a v plánu nabídky kapacity.

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

## Článek 25

### Plán na zvýšení kapacity

1. Provozovatel infrastruktury vypracuje do šesti měsíců od dokončení analýzy kapacity podle článku 24 plán na zvýšení kapacity pro prvky železniční infrastruktury prohlášené v souladu s článkem 23 za vysoce vytížené nebo přetížené.

Plán na zvýšení kapacity určí:

- a) důvody přetížení;
- b) pravděpodobný budoucí vývoj provozu;
- c) omezení v rozvoji železniční infrastruktury;
- d) možnosti a náklady zvýšení kapacity, včetně opatření uvedených v čl. 24 odst. 2 a pravděpodobných změn poplatků za přístup.

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

2. Plán na zvýšení kapacity se vypracuje po konzultaci s uživateli dotčené přetížené železniční infrastruktury podle článku 14.

Členský stát může rozhodnout, že tento plán podléhá jeho předchozímu schválení.

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

Dotčený evropský koordinátor zohlední plán na zvýšení kapacity ve svém pracovním plánu uvedeném v článku 53 nařízení (EU) 2024/1679.

4. Aniž je dotčen článek 42 tohoto nařízení, provozovatel infrastruktury zastaví výběr všech poplatků za dotčenou železniční infrastrukturu podle čl. 31 odst. 4 směrnice 2012/34/EU, pokud provozovatel infrastruktury:

- a) nevypracoval plán na zvýšení kapacity, nebo
- b) neplní opatření určená v plánu na zvýšení kapacity.

5. Bez ohledu na odstavce 4 může provozovatel infrastruktury se souhlasem regulačního subjektu nadále vybírat poplatky, pokud:

- a) plán na zvýšení kapacity nemůže být proveden z důvodů, které provozovatel nemůže ovlivnit, nebo
- b) dostupné možnosti nejsou ekonomicky nebo finančně únosné.

## Článek 26

### *Specializovaná železniční infrastruktura*

1. Aniž je dotčen odstavec 2 tohoto článku, považuje se kapacita železniční infrastruktury za dostupnou pro všechny druhy dopravy slučitelné s přidělenou trasou vlaku v souladu se směrnicí (EU) 2016/797 a specifikacemi stanovenými v prováděcích aktech přijatých na jejím základě.
2. Pokud existují vhodné alternativní trasy a pokud lze postupem podle článku 27 prokázat, že je to ze sociálního, hospodářského a environmentálního hlediska odůvodněné, může provozovatel infrastruktury po projednání se zúčastněnými stranami určit části infrastruktury pro použití specifickými druhy dopravy. V takovém případě provozovatel infrastruktury uvede toto určení v plánovacích dokumentech uvedených v čl. 13 odst. 2 a ve zprávě o síti vyhradí kapacitu pro stanovené druhy dopravy v plánu nabídky kapacity.  
  
Toto určení není na překážku využití této železniční infrastruktury jinými druhy dopravy, pokud je k dispozici volná kapacita.
3. Členské státy zajistí, aby železniční infrastruktura určená podle odstavce 2 tohoto článku byla uvedena v registru infrastruktury uvedeném v článku 49 směrnice (EU) 2016/797.

## Článek 27

### *Rozdělení kapacity infrastruktury prohlášené za vysoce vytíženou nebo přetíženou*

1. Provozovatel infrastruktury rozdělí kapacitu v prvcích železniční infrastruktury prohlášených za vysoce vytížené nebo přetížené za použití spravedlivé, transparentní a nediskriminační metodiky.

Provozovatel infrastruktury stanoví podrobnosti metodiky, včetně všech použitelných parametrických hodnot, ve zprávě o síti se zohledněním evropského rámce pro řízení kapacity. Parametrické hodnoty stanovené provozovatelem infrastruktury podléhají koordinaci v souladu s čl. 7e písm. d) směrnice 2012/34/EU.

Provozovatel infrastruktury zohlední potřebu kapacity pro železniční provoz na více sítích.

2. Metodika uvedená v odstavci 1 musí zahrnovat tyto kroky:
  - a) navržení alternativních scénářů pro rozdělení dostupné kapacity pro různé druhy železniční dopravy, které pokud možno zahrnují poskytnutí alternativní kapacity na jiných trasách nebo alternativní časový rozvrh;

- b) hodnocení a seřazení scénářů uvedených v písmeni a) tohoto odstavce s přihlédnutím k provozním, socioekonomickým a environmentálním kritériím uvedeným v odstavci 3 tohoto článku;
- c) výběr scénáře s nejvyšším umístěním v pořadí na základě hodnocení uvedeného v písmeni b) tohoto odstavce a odpovídající změna kapacitního modelu a plánu nabídky kapacity.

Daná metodika musí umožnit zohlednění potřeby železničních dopravy provozované na více sítích v celém jejím rozsahu.

3. Hodnocení uvedené v odst. 2 písm. b) vychází mimo jiné z těchto provozních, socioekonomických a environmentálních kritérií v závislosti na dostupnosti údajů a s přihlédnutím k technickým a provozním hlediskům a využívání železniční infrastruktury:

- a) provozní náklady provozovatelů železniční dopravy a z toho vyplývající dopad na ceny pro zákazníky železniční dopravy;
- b) časové náklady pro zákazníky železniční dopravy;
- c) propojení a dostupnost pro osoby a regiony obsluhované železniční dopravou, včetně kvality spojení, zejména pokud jde o dobu potřebnou k přestupu mezi spoji a četnost spojů osobní a nákladní železniční dopravy;

- d) dopady na externí náklady dopravy, jako jsou nehody, emise látek znečišťujících ovzduší, skleníkové plyny a hluk produkovaný železniční dopravou a jejími pravděpodobnými alternativami;
- e) objem osobní a nákladní přepravy.

4. Síť ENIM stanoví spravedlivou, transparentní a nediskriminační metodiku a vypracuje seznam parametrů týkajících se železniční dopravy a provozních, socioekonomických a environmentálních kritérií nezbytných pro posouzení uvedené v odstavci 3.

V relevantních případech síť ENIM stanoví standardní parametrické hodnoty nebo rozmezí standardních hodnot. Síť ENIM zajistí, aby parametrické hodnoty byly dostatečně testovány a kalibrovány v provozním kontextu.

Síť ENIM zahrne danou metodiku a seznam parametrů a standardní parametrické hodnoty do evropského rámce pro řízení kapacity.

V relevantních případech upraví provozovatel infrastruktury standardní parametrické hodnoty tak, aby zohledňovaly místní nebo celostátní okolnosti na základě přijatých přístupů a empirických důkazů, přičemž splní případné požadavky členského státu v souladu s čl. 4 odst. 2 písm. d).

### ODDÍL 3

## PLÁNOVÁNÍ A PŘIDĚLOVÁNÍ KAPACITY

#### *Článek 28*

#### *Práva na kapacitu*

1. Žadatelé se mohou podle veřejného nebo soukromého práva obrátit na provozovatele infrastruktury se žádostí o dohodu o udělení práv na kapacitu železniční infrastruktury za poplatek, jak je stanoveno v kapitole IV oddíle 2 směrnice 2012/34/EU.

Provozovatelé infrastruktury přidělí žadatelům práva na kapacitu železniční infrastruktury v jedné z těchto forem:

- a) specifikace kapacity;
- b) trasy vlaků.

Síť ENIM vymezí charakteristiky specifikací kapacity a zahrne je do evropského rámce pro řízení kapacity.

2. Provozovatelé infrastruktury převedou práva na kapacitu přidělená ve formě specifikace kapacity na práva na kapacitu ve formě trasy vlaku před skutečnou jízdou vlaku ve lhůtách stanovených v oddílech 4, 5 a 6 přílohy I.

3. Práva na kapacitu ve formě trasy vlaku je možné žadatelům udělit nejvýše na dobu jednoho období platnosti jízdního řádu sítě. Práva na kapacitu ve formě specifikace kapacity je možné udělit na dobu delší, než je jedno období platnosti jízdního řádu sítě, v souladu s články 33 a 35.
4. Není-li v tomto nařízení uvedeno jinak, stanoví se práva a povinnosti provozovatelů infrastruktury a žadatelů, pokud jde o přidělování kapacity, ve smlouvě nebo vnitrostátním právu.
5. Jakmile je právo na kapacitu žadateli přiděleno, nesmí je příjemce převést na jiný podnik nebo službu.

Jakákoli forma převodu vede k vyloučení z dalšího přidělování kapacity během stávajícího a následujícího období platnosti jízdního řádu sítě.

Využití kapacity železničním podnikem při výkonu obchodní činnosti žadatele, který není železničním podnikem, se za převod nepovažuje. Žadatel, který není železničním podnikem, informuje provozovatele infrastruktury nejméně deset dnů před využitím kapacity o tom, který železniční podnik kapacitu využije. Tyto informace musí obsahovat doklad o akceptaci železničním podnikem.

6. Pokud má žadatel v úmyslu požadovat kapacitu železniční infrastruktury s cílem provozovat osobní železniční dopravu v členském státě, v němž je právo přístupu k železniční infrastruktuře omezeno v souladu s článkem 11 směrnice 2012/34/EU, informuje provozovatele infrastruktury a dotčené regulační subjekty nejméně 18 měsíců před tím, než vstoupí v platnost jízdní řád sítě, k němuž se žádost o kapacitu vztahuje. Aby mohly dotčené regulační subjekty posoudit potenciální hospodářský dopad na stávající smlouvy o veřejných službách, zajistí regulační subjekty, aby veškeré příslušné orgány, které uzavřely smlouvu o osobní železniční dopravě na trase vymezené ve smlouvě o veřejných službách, veškeré jiné dotčené příslušné orgány, které mají oprávnění omezit přístup podle článku 11 směrnice 2012/34/EU, a veškeré železniční podniky plnící smlouvu o veřejných službách na trase uvedené osobní železniční dopravy byly informovány bez zbytečného odkladu a nejpozději do deseti dnů.

#### *Článek 29*

##### *Metody přidělování kapacity*

1. Provozovatelé infrastruktury udělují žadatelům práva na kapacitu postupy přidělování uvedenými v člácích 33 až 36.  
  
Za přidělení kapacity se považuje i jakákoli změna přidělené kapacity.
2. Provozovatelé infrastruktury přidělují kapacitu železniční infrastruktury prostřednictvím digitálních nástrojů a digitálních služeb v souladu s článkem 66.

3. Provozovatel infrastruktury zruší právo na kapacitu, která byla po dobu nejméně jednoho měsíce využívána méně, než činí mezní kvóta, pokud to nebylo způsobeno jinými než hospodářskými důvody, které žadatel nemohl ovlivnit. V takovém případě provozovatel infrastruktury informuje regulační subjekt.

Sít' ENIM stanoví rozmezí mezních kvót a zahrne je do evropského rámce pro řízení kapacity.

Provozovatelé infrastruktury stanoví mezní kvótu ve zprávě o síti se zohledněním rozmezí mezních kvót stanoveným sítí ENIM.

Regulační subjekt sleduje spravedlivé, transparentní a nediskriminační uplatňování povinností na základě tohoto odstavce a provádí šetření všech obdržných stížností.

4. Pokud provozovatel infrastruktury v souladu s odstavcem 3 práva na kapacitu pro více sítí zruší, regulační subjekt odpovědný za uvedeného provozovatele infrastruktury informuje příslušné regulační subjekty a síť ENRRB.

## Článek 30

### *Přidělování a koordinace práv na kapacitu pro více sítí*

1. Žadatelé mají nárok žádat o práva na kapacitu pro více sítí prostřednictvím postupů přidělování podle článků 33 až 36, včetně celých cest tam i zpět, a obdržet odpovědi na tyto žádosti prostřednictvím jediného kontaktního místa zřízeného v souladu s čl. 66 odst. 5.

Provozovatelé infrastruktury se v souladu s článkem 55 vzájemně koordinují při přidělování kapacity pro železniční dopravu provozovanou na více sítích, zejména pro přeshraniční železniční nákladní dopravu a přeshraniční osobní dopravu.

2. Koordinace uvedená v odstavci 1 zajišťuje zejména:
  - a) určení jediného kontaktního místa, které je pověřeno komunikací se žadatelem v souvislosti se žádostí o právo na kapacitu pro více sítí a které je žadateli oznámeno neprodleně po obdržení žádosti;
  - b) soulad práva na kapacitu pro více sítí s minimálními kritérii kvality, pokud jde o soulad mezi sítěmi a o aspekty, jako je trasování, načasování, dostupnost v různých dnech provozu a stav přidělení;

- c) důsledné provádění postupu přidělování práv na kapacitu pro více sítí, zejména včetně mechanismu konsensuálního řešení rozporů uvedeného v článku 38 a mechanismu formálního řešení rozporů uvedeného v článku 39;
- d) koordinaci veškerých změn přidělených práv na kapacitu pro více sítí v souladu s oddílem 4 s cílem zajistit integritu práv na kapacitu pro více sítí.
- e) rychlé a efektivní kontroly kompatibility trasy pro mimořádnou přepravu, která prochází více než jednou sítí pro vojenské a obranné účely, aniž je dotčen čl. 1 odst. 7.

Pokud provozovatelé infrastruktury jediné kontaktní místo neurčí, zvolí si žadatel provozovatele infrastruktury, jenž bude odpovědný za to, že bude jednat jako jediné kontaktní místo pro dotazy týkající se konkrétní žádosti o kapacitu.

3. Provozovatel infrastruktury nezruší právo na kapacitu pro více sítí podle čl. 29 odst. 3 bez předchozí koordinace s ostatními dotčenými provozovateli infrastruktury v souladu s článkem 55.

Pokud provozovatel infrastruktury v souladu s čl. 29 odst. 3 zruší práva na kapacitu pro více sítí, informuje o tom regulační subjekt. Regulační subjekt informuje příslušné regulační subjekty a síť ENRRB.

4. Se žádostmi o práva na kapacitu pro více sítí se ve srovnání se žádostmi o práva na kapacitu pro jednu síť zachází rovnocenně a nediskriminačně.
5. Síť ENIM vymezí podrobné postupy a metody pro prosazování jednotného uplatňování tohoto článku a minimální požadavky na kvalitu uvedené v odst. 2 písm. b) a zahrne je do evropského rámce pro řízení kapacity.

### *Článek 31*

#### *Spolupráce při přidělování kapacity železniční infrastruktury a kapacity zařízení služeb*

1. Provozovatelé infrastruktury a provozovatelé zařízení služeb, kteří nabízejí služby nezbytné pro provozování železniční dopravy a jejichž zařízení služeb jsou součástí transevropské dopravní sítě uvedené v příloze I nařízení (EU) 2024/1679, včetně těch, která se nacházejí v městských uzlech ve smyslu čl. 3 bodu 6 uvedeného nařízení, spolupracují s cílem zajistit, aby přidělování kapacity železniční infrastruktury a kapacity zařízení služeb bylo konzistentní.

2. Provozovatelé infrastruktury uvedou ve zprávě o síti seznam zařízení služeb uvedených v odstavci 1.
3. Provozovatelé infrastruktury zajistí, aby žadatelé mohli na jediném místě a jediným úkonem s využitím jediného kontaktního místa zřízeného podle čl. 66 odst. 5 požádat o práva na kapacitu železniční infrastruktury a kapacitu zařízení služeb uvedených v odstavci 1 tohoto článku.
4. Provozovatelé infrastruktury mohou s provozovateli jiných zařízení služeb uzavřít dohodu o společném poskytování kapacity.
5. Pro účely odstavce 3 koordinují provozovatelé infrastruktury a provozovatelé zařízení služeb kapacitu a poskytují práva na kapacitu včetně kapacity v zařízení služeb, jež splňuje požadavky žadatele, nebo se snaží pro vyžádanou kapacitu poskytnout přijatelnou alternativu.
6. Provozovatelé zařízení služeb podle odstavce 1 tohoto článku zpřístupní provozovateli infrastruktury v reálném čase informace o dostupné kapacitě v digitálním formátu v souladu s čl. 66 odst. 5. Informace v reálném čase se poskytují vždy, když jsou podporovány digitálními nástroji uvedenými v čl. 66 odst. 5.
7. Tento článek se nevztahuje na provozovatele zařízení služeb, kteří využívají výjimku podle článku 2 prováděcího nařízení Komise 2017/2177<sup>18</sup>.

---

<sup>18</sup> Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/2177 ze dne 22. listopadu 2017 o přístupu k zařízením služeb a k službám souvisejícím s železniční dopravou (Úř. věst. L 307, 23.11.2017, s. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2017/2177/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2177/oj)).

*Článek 32*  
*Jízdní řád sítě*

1. Provozovatelé infrastruktury před začátkem každého období platnosti jízdního řádu sítě zveřejní jízdní řád sítě.

Provozovatelé infrastruktury zahájí přípravu jízdního řádu sítě při přidělování kapacity v ročním postupu přidělování podle článku 34, přičemž zohlední práva na kapacitu přidělená rámcovými dohodami podle článku 33 a v postupu průběžného plánování podle článku 35.

2. Provozovatelé infrastruktury zajistí, aby byl jízdní řád sítě až do konce období platnosti jízdního řádu sítě aktuální, přičemž zohlední kapacitu přidělenou postupem průběžného plánování podle článku 35, kapacitu přidělenou postupem ad hoc podle článku 36, změny práv na kapacitu podle článku 41 a nové naplánování v souvislosti s řízením narušení provozu a krizovým řízením podle článku 43.

*Článek 33*  
*Přidělování kapacity rámcovými dohodami*

1. Žadatelé mají právo požádat o kapacitu železniční infrastruktury na dobu přesahující jedno období platnosti jízdního řádu sítě prostřednictvím rámcových dohod.

Rámcové dohody upřesňují práva na kapacitu udělená ve formě specifikace kapacity podle čl. 28 odst. 1 písm. a). Nesmějí zahrnovat práva na kapacitu ve formě trasy vlaku.

Členské státy mohou vyžadovat předchozí schválení rámcových dohod regulačním subjektem. V případě rámcových dohod týkajících se přeshraničního provozu se relevantní regulační subjekty vzájemně koordinují.

2. Provozovatelé infrastruktury v plánovacích dokumentech strategického plánování kapacity uvedou kapacitu, kterou plánují vyhradit pro přidělení rámcovými dohodami. Aniž jsou dotčeny články 101, 102 a 106 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva o fungování EU“), kapacitu vyhrazenou v uvedených plánovacích dokumentech pro rámcové dohody přidělí provozovatel infrastruktury žadatelům těmito dohodami, při dodržení odstavců 5 a 6 tohoto článku. To nebrání provozovatelům infrastruktury v přidělování požadované kapacity rámcovými dohodami v případech, kdy tato kapacita není vyhrazena v plánovacích dokumentech, při dodržení odstavce 6 tohoto článku.
3. Pokud se rámcové dohody týkají více než jedné sítě, mohou být uzavřeny mezi několika provozovateli infrastruktury a žadatelem.

4. Žadatel, který je stranou rámcové dohody, požádá provozovatele infrastruktury o převod specifikací kapacity obsažených v rámcové dohodě na odpovídající trasu vlaku v souladu s uvedenou dohodou. Uvedený převod se provádí v souladu s čl. 28 odst. 2.
5. Provozovatelé infrastruktury zajistí, aby rámcové dohody byly v souladu:
  - a) s plánovacími dokumenty týkajícími se strategického plánování kapacity podle čl. 13 odst. 2;
  - b) se strategickými pokyny, včetně jejich případných závazných prvků, pokud členské státy takové pokyny poskytly v souladu s článkem 4.

Sousedící provozovatelé infrastruktury koordinují své strategické plánování kapacity ohledně kapacity dostupné pro přeshraniční rámcové dohody.

6. Rámcové dohody nesmějí z užívání příslušné infrastruktury vylučovat jiné žadatele nebo služby. Za tímto účelem provozovatelé infrastruktury stanoví maximální podíly celkové kapacity, které lze přidělit rámcovými dohodami, a zahrnou je do zprávy o síti.

7. Rámcové dohody musí být možné změnit za účelem umožnění lepšího využití železniční infrastruktury, aniž jsou dotčeny články 41 a 42. Na jiné změny práv na kapacitu přidělených rámcovými dohodami se vztahuje pokuta v souladu s článkem 42.
8. Rámcové dohody se v zásadě vztahují na období uvedené v oddíle 5 přílohy I. Provozovatel infrastruktury může ve zvláštních případech souhlasit s kratší nebo delší dobou. Každou dobu delší než dobu uvedenou v oddíle 5 přílohy I je nutno zdůvodnit požadavkem na účelové investice nových účastníků trhu nebo podstatnou novostí služby, jež zajišťuje podstatné zvýšení kvality služby.
9. Pro služby využívající specializovanou železniční infrastrukturu uvedenou v článku 26, která vyžaduje významné a dlouhodobé investice, mohou být po řádném zdůvodnění žadatelem rámcové dohody uzavřeny na dobu až 15 let. Jakákoli doba delší než 15 let může být dohodnuta pouze výjimečně, zejména v případě rozsáhlých dlouhodobých investic, na něž se vztahují smluvní závazky, včetně víceletého plánu odpisů.
10. Provozovatelé infrastruktury zahrnou kapacitu přidělenou rámcovými dohodami do kapacitního modelu uvedeného v článku 19 a do plánu nabídky kapacity uvedeného v článku 20.
11. Základní aspekty jednotlivých rámcových dohod se zpřístupní všem zúčastněným osobám při dodržení obchodního tajemství.

12. Na základě zkušeností regulačních subjektů, příslušných orgánů, železničních podniků, provozovatelů infrastruktury a sítě ENRRB může Komise přijmout prováděcí akty, v nichž stanoví podrobná pravidla týkající se postupu a kritérií pro uzavírání rámcových dohod a formy a obsahu těchto dohod s cílem zajistit jednotné uplatňování tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 76 odst. 2.

### *Článek 34*

#### *Přidělování kapacity v ročním postupu přidělování*

1. Provozovatel infrastruktury přiděluje kapacitu souběžným přidělováním kapacity s cílem co nejvíce uspokojit všechny žádosti o kapacitu železniční infrastruktury uvedené v čl. 32 odst. 1, při dodržení odstavců 2, 3 a 4 tohoto článku. Provozovatel infrastruktury co nejvíce přihlíží ke všem překážkám, kterým žadatelé čelí, včetně ekonomického dopadu na jejich obchodní činnost.
2. V souladu s články 20 a 22 může provozovatel infrastruktury přijmout nebo odmítnout žádosti o práva na kapacitu, které nejsou v souladu s plánem nabídky kapacity.

Pokud žádost není v souladu s plánem nabídky kapacity, má provozovatel infrastruktury právo v přiměřených mezích navrhnout kapacitu železniční infrastruktury, která se liší od požadované kapacity, a změnit plán nabídky kapacity, nebo obojí. V takových případech použije provozovatel infrastruktury kritéria a postupy uvedené v čl. 22 odst. 1.

Při přijímání žádostí, které nejsou v souladu s plánem nabídky kapacity, usiluje provozovatel infrastruktury o zachování celkové rovnováhy mezi prvky plánu nabídky kapacity uvedenými v čl. 20 odst. 6 a v případě rozporu s jinými žádostmi upřednostní žádosti, které jsou v souladu s plánem nabídky kapacity, zejména předběžně plánovanou kapacitu.

Při zamítnutí žádostí, které nejsou v souladu s plánem nabídky kapacity, provozovatel infrastruktury neprodleně informuje dotčeného žadatele o svém záměru žádost zamítnout. Dotčený žadatel má právo podat stížnost u regulačního subjektu.

Provozovatelé infrastruktury nejméně jednou ročně informují regulační subjekt o všech obdržných žádostech o kapacitu, které neodpovídaly parametrům dostupné kapacity uvedeným v plánu nabídky kapacity, bez ohledu na to, zda byly přijaty nebo zamítnuty. Na základě uvedených informací může regulační subjekt vydat stanovisko, v němž může provozovateli infrastruktury doporučit změnu kapacitního modelu.

3. V případě rozporu mezi dvěma nebo více žádostmi o kapacitu se jej provozovatel infrastruktury nejprve pokusí vyřešit prostřednictvím mechanismu konsensuálního řešení rozporů uvedeného v článku 38. Pokud uvedený mechanismus rozpor v oblasti kapacity nevyřeší, použije provozovatel infrastruktury mechanismus formálního řešení rozporů uvedený v článku 39.

4. Práva na kapacitu udělená v ročním postupu přidělování mohou zahrnovat:

- a) trasy vlaků;
- b) specifikace kapacity.

Provozovatelé infrastruktury převedou práva na kapacitu udělená ve formě specifikací kapacity na trasy vlaků v souladu s oddílem 4 přílohy I.

5. Provozovatel infrastruktury dodržuje časový rozvrh postupu přidělování stanovený v oddíle 4 přílohy I.

6. Provozovatel infrastruktury zváží žádosti podané po začátku a před uplynutím lhůty stanovené v oddíle 4 přílohy I a přidělí kapacitu podle zásady „kdo dřív přijde, je dřív na řadě“.

7. V případě žádostí podaných po uplynutí počáteční lhůty, kterým nelze vyhovět ani zbytkovou kapacitou vyhrazenou pro jízdní řád sítě ani dostupnou neplánovanou kapacitou, se provozovatel infrastruktury pokusí nabídnout alternativy prostřednictvím jiné trasy.

8. Provozovatel infrastruktury projedná návrh jízdního řádu sítě se zúčastněnými stranami. Mezi zúčastněné strany patří všichni, kdo požádali o kapacitu železniční infrastruktury, a ostatní osoby, které si přejí získat příležitost vyjádřit se k tomu, jak může jízdní řád sítě ovlivnit jejich schopnost získávat železniční služby v období platnosti jízdního řádu sítě.

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

### *Článek 35*

#### *Přidělování kapacity postupem průběžného plánování*

1. Provozovatelé infrastruktury přidělí kapacitu železniční infrastruktury postupem průběžného plánování alespoň železniční nákladní dopravě v souladu s lhůtami stanovenými v oddíle 6 přílohy I. Provozovatelé infrastruktury si pro tento účel vyhradí kapacitu v plánu nabídky kapacity uvedeném v článku 20.

Aniž jsou dotčeny články 101, 102 a 106 Smlouvy o fungování EU, přidělí kapacitu vyhrazenou v plánovacích dokumentech pro průběžné plánování provozovatel infrastruktury žadatelům postupem průběžného plánování. To nebrání provozovatelům infrastruktury v přidělování požadované kapacity postupem průběžného plánování v případech, kdy tato kapacita není vyhrazena v plánovacích dokumentech. Postup průběžného plánování nesmí z užívání relevantní železniční infrastruktury vylučovat jiné žadatele nebo služby.

2. Práva na kapacitu udělená postupem průběžného plánování mohou zahrnovat:
  - a) trasy vlaků nebo specifikace kapacity pro všechny dny provozu během období platnosti jízdního řádu sítě, které zahrnuje první den provozu uvedený v žádosti;

- b) specifikace kapacity pro všechny dny provozu přesahující období platnosti jízdního řádu sítě, které zahrnuje první den uvedený v žádosti, na maximální období uvedené v oddíle 6 přílohy I.

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

- 3. Provozovatelé infrastruktury a žadatelé mohou společně rozhodnout o změně specifikací kapacity udělených postupem průběžného plánování s cílem umožnit lepší využívání železniční infrastruktury. Tyto změny se nepovažují za změny práv na kapacitu, na něž se vztahuje pokuta pro účely článku 42. Na jiné změny práv na kapacitu přidělených postupem průběžného plánování se pokuta v souladu s článkem 42 vztahuje.
- 4. Aniž je dotčen článek 20, přidělují provozovatelé infrastruktury kapacitu vyhrazenou pro postup průběžného plánování na základě zásady „kdo dřív přijde, je dřív na radě“.
- 5. V souladu s pravidly a postupy stanovenými v článku 22 se provozovatelé infrastruktury co nejvíce pokusí nabídnout alternativní kapacitu pro žádosti v rámci průběžného plánování, pokud jsou tyto žádosti v rozporu s plánem nabídky kapacity uvedeným v článku 20. Pokud není možné nabídnout alternativu, může provozovatel infrastruktury odmítnout přidělit pro uvedené rozporné žádosti kapacitu. Žadatel má právo podat stížnost u regulačního subjektu.

6. Provozovatel infrastruktury na základě oznámení regulačnímu subjektu zamítne žádosti v rámci průběžného plánování, pokud splňují charakteristiky kapacity, která se obvykle přiděluje rámcovými dohodami podle článku 33. Regulační subjekt o takových zamítnutích informuje síť ENRRB a zajistí soudržné uplatňování tohoto odstavce.
7. Na základě zkušeností regulačních subjektů, příslušných orgánů, železničních podniků, provozovatelů infrastruktury a sítě ENRRB může Komise přijmout prováděcí akty, jimiž stanoví podrobná pravidla týkající se postupu průběžného plánování s cílem zajistit jednotné uplatňování tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 76 odst. 2.

### *Článek 36*

#### *Přidělování kapacity postupem ad hoc*

1. Provozovatel infrastruktury bez zbytečného prodlení, nejpozději však ve lhůtách stanovených v oddíle 7 přílohy I, odpoví na žádosti ad hoc o přidělení kapacity železniční infrastruktury podané kdykoli během období platnosti jízdního řádu sítě. Informace o využitelné zbývající kapacitě se v souladu s článkem 10 zpřístupní všem žadatelům, kteří mají zájem tuto kapacitu využívat.

Práva na kapacitu udělená postupem ad hoc mají formu tras vlaků.

2. Přidělování kapacity železniční infrastruktury v reakci na žádosti ad hoc se řídí zásadou „kdo dřív přijde, je dřív na řadě“.

## Článek 37

### *Plánování omezení kapacity v důsledku prací na železniční infrastruktuře*

1. Provozovatelé infrastruktury se při plánování prací na železniční infrastruktuře v souladu s tímto článkem řídí časovým rozvrhem a požadavky stanovenými v oddílech 3 a 8 přílohy I.
2. Při plánování prací na železniční infrastruktuře provozovatelé infrastruktury co nejvíce omezí dopad na předběžně plánovanou kapacitu zahrnutou v kapacitním modelu nebo v plánu nabídky kapacity.
3. Pokud plánování omezení kapacity v důsledku prací na železniční infrastruktuře vyžaduje změnu přiděleného práva na kapacitu ve smyslu článku 41, učiní provozovatel infrastruktury vše pro to, aby dotčeným žadatelům poskytl alternativní kapacitu, která danému železničnímu podniku umožní provozovat dotčené spoje.

Za tím účelem informuje provozovatel infrastruktury všechny dotčené žadatele o zamýšlené změně dotčených práv na kapacitu. Nabídne jim práva na alternativní kapacitu nebo s nimi zahájí koordinaci s cílem dohodnout se na právech na alternativní kapacitu.

4. Provozovatelé infrastruktury zahrnou do kapacitního modelu nebo do plánu nabídky kapacity omezení kapacity v důsledku prací na železniční infrastruktuře co nejdříve poté, co byla naplánována, bez ohledu na okamžik jejich plánování.

5. Provozovatel infrastruktury se může odchýlit od lhůt stanovených v oddíle 3 tabulce 1 přílohy I a od požadavku zahrnout omezení kapacity s vysokým nebo významným dopadem do kapacitního modelu uvedeného v článku 19, pokud:
- a) existují důkazy, že v důsledku nepředvídaných událostí je omezení kapacity nezbytné pro obnovení bezpečného provozu vlaků;
  - b) načasování omezení je mimo kontrolu provozovatele infrastruktury, jeho dodavatelů nebo jiných provozovatelů jednajících jeho jménem, nebo
  - c) s tím všechny dotčené provozní zúčastněné strany souhlasí.

V uvedených případech provozovatel infrastruktury neprodleně konzultuje dotčené žadatele a provozovatele zařízení služeb a pravidelně je informuje o pokroku při obnovování běžného provozu.

Omezení kapacity, která znamenají změny práv na kapacitu po přidělení, musí splňovat požadavky stanovené v článku 41 a v oddíle 8 přílohy I.

### *Článek 38*

#### *Mechanismus konsensuálního řešení rozporů a koordinace žádostí*

1. Pokud jsou v rámci souběžného přidělování kapacity podány protichůdné žádosti o kapacitu železniční infrastruktury, pokusí se provozovatel infrastruktury prostřednictvím jejich koordinace zajistit co nejlepší uspokojení všech požadavků.

2. Pokud vznikne situace vyžadující koordinaci, pokusí se provozovatel infrastruktury uspokojit všechny žádosti o kapacitu železniční infrastruktury prostřednictvím koordinace a má právo v přiměřených mezích navrhnout kapacitu železniční infrastruktury lišící se od požadované. Provozovatel infrastruktury uvede příslušné meze ve své zprávě o síti. Síť ENIM vypracuje k uvedeným mezím pokyny a zahrne je do evropského rámce pro řízení kapacity.
3. Provozovatel infrastruktury se pokusí vyřešit všechny případné rozpory konzultací s dotčenými žadateli. Uvedené konzultace vycházejí z následujících informací, jež se poskytnou v přiměřené lhůtě, bezplatně a v elektronické podobě:
  - a) práva na kapacitu požadovaná všemi ostatními žadateli na týchž trasách;
  - b) práva na kapacitu předběžně přidělená všem ostatním žadatelům na týchž trasách;
  - c) práva na alternativní kapacitu navržená pro příslušné trasy v souladu s odstavcem 2;
  - d) veškeré podrobnosti o kritériích použitých v postupu přidělování kapacity.

Aniž je dotčen čl. 3 odst. 2, může provozovatel infrastruktury se souhlasem všech žadatelů navázat kontakt mezi všemi žadateli, kteří se potenciálně podílejí na řešení rozporu, aby usnadnil koordinaci žádostí o kapacitu železniční infrastruktury.

4. Provozovatel infrastruktury stanoví ve své zprávě o síti zásady, jimiž se řídí koordinace žádostí o kapacitu pro železniční dopravu.
5. Pokud nelze žádosti o kapacitu uspokojit bez koordinace, pokusí se provozovatel infrastruktury vyhovět všem žádostem jejich koordinací.
6. V případě žádostí o kapacitu pro více sítí se mechanismus konsensuálního řešení rozporů stanovený v odstavcích 1, 2 a 3 tohoto článku provádí v souladu s článkem 55 a je do něj zapojen koordinátor sítě.
7. Síť ENIM vypracuje pokyny pro mechanismus konsensuálního řešení rozporů pro žádosti o kapacitu pro více sítí a zahrne je do evropského rámce pro řízení kapacity.

### *Článek 39*

#### *Formální mechanismus řešení rozporů*

1. Pokud mechanismus konsensuálního řešení rozporů uvedený v článku 38 rozpor nevyřeší, přidělí provozovatelé infrastruktury kapacitu železniční infrastruktury za použití spravedlivé, transparentní a nediskriminační metodiky.

Provozovatel infrastruktury stanoví podrobnosti metodiky, včetně všech použitelných parametrických hodnot, ve zprávě o síti se zohledněním evropského rámce pro řízení kapacity. Parametrické hodnoty stanovené provozovatelem infrastruktury podléhají koordinaci v souladu s čl. 7e písm. c) směrnice 2012/34/EU.

2. Metodika uvedená v odstavci 1 zahrnuje tyto kroky:
  - a) navržení alternativních scénářů pro rozdělení dostupné kapacity pro různé druhy železniční dopravy, které by pokud možno zahrnovaly poskytnutí alternativní kapacity na jiných trasách nebo alternativní časový rozvrh;
  - b) hodnocení a seřazení scénářů uvedených v písmeni a) tohoto odstavce s přihlédnutím k provozním, socioekonomickým a environmentálním kritériím uvedeným v odstavci 3;
  - c) výběr scénáře s nejvyšším umístěním v pořadí na základě hodnocení uvedeného v písmeni b) tohoto odstavce a odpovídající změna kapacitního modelu a plánu nabídky kapacity.
  
3. Hodnocení uvedené v odst. 2 písm. b) vychází mimo jiné z těchto provozních, socioekonomických a environmentálních kritérií v závislosti na dostupnosti údajů a s přihlédnutím k technickým a provozním hlediskům a využívání železniční infrastruktury:
  - a) provozní náklady provozovatelů železniční dopravy a z toho vyplývající dopad na ceny pro zákazníky železniční dopravy;
  - b) časové náklady pro zákazníky železniční dopravy;

- c) propojení a dostupnost pro osoby a regiony obsluhované železniční dopravou, včetně kvality spojení, zejména pokud jde o dobu potřebnou k přestupu mezi spoji a četnost spojů osobní a nákladní železniční dopravy;
- d) dopady na externí náklady dopravy, jako jsou nehody, emise látek znečišťujících ovzduší, skleníkové plyny a hluk produkovaný železniční dopravou a jejími pravděpodobnými alternativami;
- e) objem osobní a nákladní přepravy.

4. Síť ENIM stanoví spravedlivou, transparentní a nediskriminační metodiku a vypracuje seznam parametrů týkajících se železniční dopravy a socioekonomických kritérií nezbytných pro posouzení uvedené v odstavci 3. V relevantních případech stanoví standardní parametrické hodnoty nebo rozmezí standardních hodnot. Síť ENIM zajistí, aby tyto parametrické hodnoty byly dostatečně testovány a kalibrovány v provozním kontextu.

Síť ENIM zahrne danou metodiku, seznam parametrů a standardní parametrické hodnoty do evropského rámce pro řízení kapacity.

V relevantních případech upraví provozovatel infrastruktury standardní parametrické hodnoty tak, aby zohledňovaly místní nebo celostátní okolnosti na základě přijatých přístupů a empirických důkazů, přičemž splní případné požadavky členského státu v souladu s čl. 4 odst. 2 písm. d).

5. V rámci mechanismu formálního řešení rozporů se žádosti o práva na kapacitu pro více sítí zohledňují v plném rozsahu. Pokud se v souladu s odstavcem 4 použijí jiné vnitrostátní parametry, použijí se uvedené parametry pro příslušné úseky.
6. V případě kolidujících žádostí o kapacitu zahrnujících železniční dopravu s podobnými charakteristikami a socioekonomickým profilem přidělí provozovatel infrastruktury kapacitu železniční infrastruktury na základě aukce nebo metodou, která umožní přístup co největšímu počtu žadatelů. Tato metoda se použije s výhradou schválení regulačním subjektem.

#### *Článek 40*

##### *Časový rozvrh postupů přidělování kapacity*

1. Pro účely provádění článků 33 až 36 dodržují provozovatel infrastruktury a žadatelé časový rozvrh postupů přidělování kapacity stanovený v oddílech 4 až 7 přílohy I.

2. Provozovatelé infrastruktury mohou rozhodnout o dobách a lhůtách pro časový rozvrh přidělování kapacity pro mezinárodní vlakové služby, které se liší od dob a lhůt uvedených v tomto nařízení a v bodě 2 písm. b) přílohy VI směrnice 2012/34/EU, pokud:
- a) vytvoření mezinárodních tras vlaků ve spolupráci s provozovateli infrastruktury třetích zemí v síti, jejíž rozchod koleje se liší od hlavní železniční sítě v Unii, má významný dopad na časový rozvrh přidělování kapacity obecně; nebo
  - b) vytvoření mezinárodních tras vlaků ve spolupráci s provozovateli infrastruktury jiných třetích zemí má významný dopad na časový rozvrh přidělování kapacity za předpokladu, že nemá dopad na postupy přidělování kapacity jiných provozovatelů infrastruktury v Unii.
3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 75, jimiž změní doby a lhůty stanovené v oddílech 4 až 7 přílohy I, a v mezích rámce stanoveného v článcích 33 až 36 upraví milníky a období stanovené v uvedených stanovách, pokud se uvedené prvky ukáží neefektivními nebo se stanou příčinou závažných obtíží při provádění, s přihlédnutím ke zkušenostem provozovatelů infrastruktury a žadatelů, s cílem racionalizovat postupy přidělování kapacity, zajistit efektivní postupy přidělování a uspokojit plánovací, provozní, technické a obchodní zájmy dotčených zúčastněných stran v souvislosti s plánováním a přidělováním kapacity.

## ODDÍL 4

### PŘÍZPŮSOBENÍ A NOVÉ NAPLÁNOVÁNÍ

#### *Článek 41*

##### *Změny práv na kapacitu po přidělení*

1. Provozovatelé infrastruktury mohou z vlastního podnětu změnit práva na kapacitu přidělená žadateli pouze v souladu s tímto nařízením. Žadatelé mohou požádat o změnu přidělené kapacity kdykoli.

V případě změn přidělených práv na kapacitu se použije článek 42 a provozovatelé infrastruktury neprodleně aktualizují jízdní řád sítě uvedený v článku 32.

2. Po přidělení práv na kapacitu provozovatelé infrastruktury v souladu se zásadami stanovenými v čl. 2 odst. 4 změny práv na kapacitu co nejvíce omezí. Stejně tak žadatelé co nejvíce omezí své žádosti o změnu těchto práv na kapacitu.
3. Změny práv na kapacitu zahrnují případy, kdy provozovatel infrastruktury nemůže umožnit jízdu vlaku v souladu s přiděleným právem na kapacitu a má dostatek času nabídnout žadateli právo na alternativní kapacitu poté, co žadatele informoval o potřebě změny.
4. Zrušení práv na kapacitu se rovněž považuje za specifický typ změny.

5. V případě změny práv na kapacitu mohou provozovatelé infrastruktury uplatnit kratší lhůty pro přidělení těchto práv, než jako jsou uvedeny v oddíle 8 přílohy I. Provozovatelé infrastruktury uvedou ve zprávě o síti informace o době potřebné k vytvoření trasy vlaku.
6. Pravidla a postupy, které se použijí v případě změny práva na kapacitu, musí zohledňovat dopad změny práva na kapacitu z provozního a obchodního hlediska. Za tímto účelem provozovatelé infrastruktury kategorizují změny na základě jejich dopadu a identifikují kategorie změn, které mají významný dopad, s přihlédnutím k postupům přijatým sítí ENIM na základě odstavce 10.
7. V případě změny práva na kapacitu pro více sítí vynaloží dotčení provozovatelé infrastruktury veškeré přiměřené úsilí, aby zajistili soulad mezi právy na kapacitu pro celou jízdu vlaku.

Zrušení z důvodu vyšší moci v jedné síti se považuje za zrušení z důvodu vyšší moci pro právo na kapacitu na celé trase, na niž se vztahuje.

Provozovatel infrastruktury, který provádí změnu práva na kapacitu pro více sítí, se koordinuje a odpovídá za postup přidělení práva na alternativní kapacitu pro více sítí s ostatními dotčenými provozovateli infrastruktury a informuje žadatele a všechny dotčené strany o výsledku koordinace. Uvedeným výsledkem je buď přidělení práva na alternativní kapacitu pro více sítí, nebo informace, že žádné právo na alternativní kapacitu není k dispozici.

8. Pro účely tohoto nařízení se nevyužití přiděleného práva na kapacitu železničními podniky považuje za rovnocenné zrušení v den jízdy dotčeného vlaku.
9. Pokud provozovatel infrastruktury změni udělené právo na kapacitu, neprodleně o tom informuje žadatele a dotčený železniční podnik.

Provozovatel infrastruktury nabídne žadateli práva na alternativní kapacitu ve lhůtách stanovených v oddíle 8 přílohy I. Pokud to není možné, poskytnete žadateli relevantní informace, které mu umožní podat novou žádost o kapacitu železniční infrastruktury. V relevantních případech tyto informace odkáží na plán nabídky kapacity uvedený v článku 20 a na plánování opatření pro případ narušení provozu uvedené v článku 21.

10. Síť ENIM připraví a přijme jednotné postupy pro správu změn práv na kapacitu po přidělení a zahrne je do evropského rámce pro řízení kapacity.

Tyto postupy stanoví kritéria pro rozlišování mezi změnami podle jejich dopadu z obchodního a provozního hlediska, včetně kritérií pro kategorizaci změn, které mají významný dopad.

Za účelem kategorizace změny jako změny s významným dopadem zohledňuje síť ENIM kromě jiných faktorů schopnost železničního podniku poskytovat službu v souladu se svými smluvními závazky, zpoždění při odjezdu nebo změny trasy, které mají za následek zvýšení vzdálenosti, doby jízdy, poplatků za přístup k infrastruktuře nebo jiných souvisejících nákladů, jakož i prahové hodnoty pro tyto změny.

11. Do .... [18 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost] přijme Komise v souladu s článkem 75 akty v přenesené pravomoci, jimiž změní oddíl 8 přílohy I s cílem zajistit efektivní procesy přizpůsobení a nového naplánování s přihlédnutím k plánovacím, provozním, technickým a obchodním hlediskům dotčených zúčastněných stran. Komise přitom zváží zavedení intervalů pro nové naplánování pro menší práce, které nejsou klasifikovány jako práce se závažným, vysokým nebo středním dopadem, a zohlední rovněž zkušenosti provozovatelů infrastruktury a žadatelů.

#### *Článek 42*

##### *Pokuta za změny práv na kapacitu*

1. Pokud provozovatel infrastruktury nebo žadatel nesplní své závazky týkající se přiděleného práva na kapacitu a pokud to má za následek změnu, která je kategorizována jako významná v souladu s čl. 41 odst. 6, zaplatí druhé straně pokutu. Pokuta musí být účinná, přiměřená, odrazující a nediskriminační.

2. Pokuta uvedená v odstavci 1 není splatná za těchto okolností:
  - a) vyšší moc;
  - b) pokud provozovatel infrastruktury odejme práva na kapacitu v souladu s opatřeními přijatými členskými státy v souladu s článkem 12;
  - c) pokud je právo na kapacitu zrušeno v souladu s čl. 29 odst. 3;
  - d) při změně rámcových dohod v souladu s čl. 33 odst. 7;
  - e) použití odchylek v souladu s čl. 37 odst. 5.
3. Výše pokuty se stanoví v rozmezí od minimální do maximální výše stanovené v příloze IV. Provozovatelé infrastruktury stanoví ve zprávě o síti výši pokuty, kterou mají hradit provozovatel infrastruktury a žadatel, za podmínky schválení regulačním subjektem.
4. Pokuta, kterou má hradit provozovatel infrastruktury, se nerozlišuje podle tržního segmentu železniční dopravy. Pokuta, kterou má hradit žadatel, se podle tržního segmentu železniční dopravy rozlišuje.

5. Pokuta může být upravena koeficientem v rozmezí od 0,1 do 2 v závislosti na dopadu změny a v souladu s těmito kritérii:
- a) načasování oznámení změny;
  - b) pokud je změna způsobena provozovatelem infrastruktury a existuje alternativní kapacita, kvalita alternativní kapacity, nebo
  - c) pokud je změna způsobena žadatelem, zda je možné kapacitu přerozdělit k využití jiným žadatelem.

Maximální úpravu lze uplatnit pouze v situacích, kdy je právo na kapacitu zrušeno.

6. Síť ENIM na základě kritérií stanovených v odstavci 5 vypracuje pokyny pro uplatňování odstupňování pokuty a zahrne je do evropského rámce pro řízení kapacity.

Provozovatel infrastruktury určuje úrovně úpravy na základě těchto pokynů.

7. Provozovatel infrastruktury ve zprávě o síti stanoví úrovně úpravy, jež se mají uplatnit na pokuty, které mají hradit provozovatel infrastruktury a žadatel, pod podmínkou schválení regulačním subjektem.

8. V případě práva na kapacitu pro více sítí se celková pokuta vypočítá sečtením výše pokut, včetně úpravy, v každé ze sítí, přičemž se zohlední, že:
- a) povinnost zaplatit žadateli pokutu se vztahuje na provozovatele infrastruktury, který odpovídá za změnu práva na kapacitu, se zohledněním práva na kapacitu v plném rozsahu; pokuta, kterou má provozovatel infrastruktury zaplatit, je trojnásobkem výše pokuty splatné v jeho vlastní síti, není však vyšší než součet pokut za právo na kapacitu v plném rozsahu;
  - b) povinnost zaplatit pokutu provozovatelům infrastruktury se vztahuje na žadatele, který požádal o změnu, se zohledněním práva na kapacitu v plném rozsahu; pokuta se hradí dotčeným provozovatelům infrastruktury podle jejich příslušné části práva na kapacitu pro více sítí.
9. Provozovatel infrastruktury nebo žadatel mají právo příslušnému regulačnímu subjektu předložit spor o změnu práva na kapacitu nebo o zaplacení pokuty. Regulační subjekt rozhodne neprodleně, nejpozději však jeden měsíc po shromáždění všech informací nezbytných k posouzení příčiny změny.

10. V případě práva na kapacitu pro jednu síť rozhoduje regulační subjekt členského státu daného práva na kapacitu.

V případě práv na kapacitu pro více sítí rozhoduje regulační subjekt odpovědný za provozovatele infrastruktury, který působí jako jediné kontaktní místo podle článku 30.

Regulační subjekty o takových rozhodnutích informují síť ENRRB a mohou je s ní konzultovat. Při konzultaci poskytuje síť ENRRB regulačním subjektům poradenství s cílem zajistit, aby tato rozhodnutí byla soudržná a založená na společně uznávaných zásadách.

11. Komise přijme akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 75, jimiž změní přílohu IV s cílem přizpůsobit minimální a maximální výši pokuty míře inflace. Přezkum výše pokut se provádí každé dva roky odkazem na míru inflace měřenou prostřednictvím evropského indexu spotřebitelských cen zveřejňovaného Eurostatem. První přezkum výše pokut se provede v roce 2033.

### Článek 43

#### *Nové naplánování v souvislosti s řízením narušení provozu a krizovým řízením*

1. V případě narušení železniční sítě uvedeného v článku 48 nebo v případě krizové situace podle článku 49 vynaloží dotčený provozovatel nebo provozovatelé infrastruktury veškeré možné úsilí, aby nově naplánovali provozu, jehož se narušení týká. Za tím účelem přidělí kapacitu železniční infrastruktury s přihlédnutím k pokynům uvedeným v odstavci 2 tohoto článku, na základě plánů opatření pro případ narušení provozu vypracovaných v souladu s článkem 21 a v úzké koordinaci s provozními zúčastněnými stranami a s případnými dalšími dotčenými zúčastněnými stranami.
2. Síť ENIM vypracuje a přijme pokyny pro řízení a přidělování kapacity infrastruktury v případě narušení sítě podle článku 48 a zahrne je do evropského rámce pro koordinaci řízení přeshraničního provozu, řízení narušení provozu a krizového řízení. Síť ENIM zejména vypracuje pokyny pro uplatňování procesu řízení narušení provozu a zásady „kdo dřív přijde, je dřív na radě“.

Pokud se uplatní proces řízení narušení provozu, vypracuje síť ENIM pokyny k postupům, které se mají použít, včetně případného použití mechanismu konsensuálního řešení rozporů podle článku 38 a mechanismu formálního řešení rozporů podle článku 39. Síť ENIM zahrne uvedené pokyny do evropského rámce pro koordinaci řízení přeshraničního provozu, řízení narušení provozu a krizového řízení podle článku 46.

3. Provozovatelé infrastruktury a žadatelé dobrovolně mohou uzavřít dohody o nahrazení některých práv na kapacitu v případě narušení železniční sítě podle článku 48. Takové dohody se uvedou v plánu opatření pro případ narušení provozu podle článku 21.
4. Pokud má narušení sítě uvedené v článku 48 vliv na dopravu na více než jedné síti, koordinují dotčení provozovatelé infrastruktury přidělování alternativní kapacity v souladu s článkem 55 a s přihlédnutím k evropskému rámci pro koordinaci řízení přeshraničního provozu, řízení narušení provozu a krizového řízení podle článku 46.

## **Kapitola III**

### **Řízení provozu, řízení narušení provozu a krizové řízení**

#### *Článek 44*

##### *Řízení provozu, řízení narušení provozu a krizové řízení*

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

Za tím účelem provozovatelé infrastruktury:

- a) řídí provoz za běžných provozních podmínek, což zahrnuje řízení incidentů, které mají za následek omezené odchylky od jízdního řádu sítě;

- b) řídí narušení provozu s cílem řešit významná narušení provozu železniční sítě, která vyžadují společný postup v souladu s článkem 48;
- c) řídí provoz během krizových situací, jak je uvedeno v článku 49.

2. Provozovatelé infrastruktury při řízení provozu dodržují zásady stanovené v článku 2.

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

- a) zajišťují rychlou a koordinovanou reakci na narušení provozu, zejména v případě narušení železniční sítě a krizových situací;
- b) stabilizují a optimalizují železniční provoz po celou dobu trvání narušení železniční sítě a krizových situací;
- c) poskytují relevantní, přesné a aktuální informace provozním zúčastněným stranám a jiným dotčeným stranám, zejména orgánům pověřeným řízením krizových situací mimo železniční odvětví; tyto informace se poskytují vhodnými prostředky, včetně prostředků uvedených v článku 66.

## Článek 45

### *Pravidla a postupy pro řízení provozu a řízení narušení provozu*

1. Provozovatelé infrastruktury zavedou pravidla a postupy pro řízení odchylek provozu vlaků od jízdního řádu sítě. Uvedená pravidla a postupy se zveřejní ve zprávě o síti uvedené v článku 27 směrnice 2012/34/EU a zahrnují řízení provozu v situacích uvedených v čl. 44 odst. 1 písm. a), b) a c) tohoto nařízení.
2. Cílem pravidel a postupů uvedených v odstavci 1 je minimalizovat celkový dopad odchylek od jízdního řádu sítě na všechny druhy železniční dopravy s přihlédnutím k potřebám všech druhů dopravy. Uvedená pravidla a postupy mohou zahrnovat pravidla přednosti pro řízení mezi různými druhy dopravy a specifické postupy, kritéria a cíle, jež se mají použít v přístupu založeném na optimalizaci, který se namísto explicitních pravidel přednosti opírá spíše o cílovou funkci, jako je minimalizace minut zpoždění nebo doby návratu k běžnému provozu.
3. V případě narušení provozu vlaků následkem technického selhání nebo nehody učiní provozovatel infrastruktury veškeré nezbytné kroky k obnovení běžného stavu. Za tímto účelem zavede plán opatření pro případ narušení provozu vypracovaný v souladu s článkem 21. Pokud má narušení provozu potenciální dopad na přeshraniční provoz, spolupracují dotčení provozovatelé infrastruktury na obnově běžného stavu přeshraničního provozu v souladu s evropským rámcem pro koordinaci řízení provozu, řízení narušení provozu a krizového řízení uvedeným v článku 46.

4. Při stanovení pravidel a postupů uvedených v odstavci 1 provozovatelé infrastruktury zohlední evropský rámec pro koordinaci řízení přeshraničního provozu, řízení narušení provozu a krizového řízení uvedený v článku 46. Ve zprávě o síti vysvětlí důvod každé odchylky od společných pravidel a postupů stanovených v evropském rámci pro koordinaci řízení přeshraničního provozu, řízení narušení provozu a krizového řízení.
5. V případě vyšší moci a v případech naprosté nutnosti z důvodu incidentu, který způsobí dočasnou nepoužitelnost železniční infrastruktury, lze odebrat přidělená práva na kapacitu bez předchozího upozornění na dobu nezbytnou k opravě systému a přitom vyvinout veškeré úsilí k zajištění možných alternativ.  
  
Provozovatel infrastruktury může požadovat, pokud to považuje za nezbytné, aby mu železniční podniky daly k dispozici prostředky, které pokládá za nejvhodnější k obnovení běžného stavu v co nejkratší době.
6. V případě zrušení kapacity provozovatelé infrastruktury informují železniční podniky o svém plánování času, o průběhu oprav a o možných alternativách k jejich přidělené kapacitě.
7. Členské státy mohou od železničních podniků vyžadovat, aby se podílely na zajišťování prosazování a sledování vlastního dodržování bezpečnostních norem a pravidel.

## Článek 46

### *Evropský rámec pro koordinaci řízení přeshraničního provozu, řízení narušení provozu a krizového řízení*

1. Síť ENIM do ... [22 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost] vypracuje a přijme evropský rámec pro koordinaci řízení přeshraničního provozu, řízení narušení provozu a krizového řízení v souladu se zásadami uvedenými v článku 44, jímž stanoví společné nástroje, metodiky a procesní mechanismy pro koordinaci mezi provozovateli infrastruktury, železničními podniky a dalšími provozními zúčastněnými stranami, přičemž zohlední práci společného podniku pro evropské železnice zřízeného ustanovením čl. 3 odst. 1 písm. d) nařízení (EU) 2021/2085. Provozovatelé infrastruktury tyto společné nástroje, metodiky a procesní mechanismy pro koordinaci řízení přeshraničního provozu, řízení provozu a krizového řízení co nejvíce zohlední.
2. Při přípravě zprávy o síti uvedené v článku 27 směrnice 2012/34/EU a v čl. 6 odst. 2 tohoto nařízení provozovatelé infrastruktury co nejvíce zohlední evropský rámec pro koordinaci řízení přeshraničního provozu, řízení narušení provozu a krizového řízení. Ve zprávě o síti vysvětlí důvod jakékoli odchylky od pokynů pro koordinaci stanovených v tomto rámci.

3. Síť ENIM zveřejní návrh evropského rámce pro koordinaci řízení přeshraničního provozu, řízení narušení provozu a krizového řízení za účelem konzultace s platformou ERP a provozními zúčastněnými stranami. Platforma ERP a provozní zúčastněné strany mohou předložit své odpovědi v rámci této konzultace do tří měsíců od zveřejnění tohoto návrhu.
4. Síť ENIM předloží síti ENRRB konečný návrh evropského rámce pro koordinaci řízení přeshraničního provozu, řízení narušení provozu a krizového řízení do ... [16 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost]. Síť ENRRB předloží síti ENIM doporučení týkající se evropského rámce pro koordinaci řízení přeshraničního provozu, řízení narušení provozu a krizového řízení do tří měsíců od obdržení návrhu od sítě ENIM. Síť ENIM toto doporučení při přijímání evropského rámce pro koordinaci řízení přeshraničního provozu, řízení narušení provozu a krizového řízení co nejvíce zohlední.
5. Evropský rámec pro koordinaci řízení přeshraničního provozu, řízení narušení provozu a krizového řízení zahrnuje alespoň prvky uvedené v příloze V a v případě potřeby se aktualizuje za účelem zohlednění zkušeností provozních zúčastněných stran, jakož i činností sítě ENIM. Při aktualizaci evropského rámce pro koordinaci řízení přeshraničního provozu, řízení narušení provozu a krizového řízení síť ENIM konzultuje s platformou ERP a provozními zúčastněnými stranami a předloží síti ENRRB návrh k vydání doporučení v souladu s odstavci 3 a 4.

6. Při výkonu svých pravomocí v souvislosti se zprávou o síti v souladu s čl. 56 odst. 1 a 2 směrnice 2012/34/EU regulační subjekt zohlední doporučení týkající se evropského rámce pro koordinaci řízení přeshraničního provozu, řízení narušení provozu a krizového řízení přijaté sítí ENRRB v souladu s odstavcem 2 tohoto článku, aniž je dotčena zásada nezávislosti regulačních subjektů.
7. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 74 prováděcí akty, kterými stanoví evropský rámec pro koordinaci řízení přeshraničního provozu, řízení narušení provozu a krizového řízení ve smyslu odstavce 5 tohoto článku.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 76 odst. 2.

#### *Článek 47*

##### *Koordinace řízení přeshraničního provozu, řízení narušení provozu a krizového řízení*

Provozovatelé infrastruktury koordinují řízení provozu v souladu s článkem 55 a na základě evropského rámce pro koordinaci řízení přeshraničního provozu, řízení narušení provozu a krizového řízení uvedeného v článku 46.

Tato koordinace zajišťuje zejména:

- a) aby byla mezinárodní železniční doprava provozována s minimálním narušením při normálním i narušeném provozu;
- b) aby byly řádně zohledněny specifické problémy spojené s přeshraničními úseky, které vyplývají mimo jiné z omezené interoperability, pokud jde o infrastrukturu, technické vybavení a provoz, jazykových požadavků a požadavků na vzdělávání zaměstnanců a administrativních nebo hraničních formalit;
- c) efektivní výměnu aktuálních a relevantních informací mezi provozovateli infrastruktury, žadateli, železničními podniky a dalšími provozními zúčastněnými stranami, jakož i případnými příslušnými strukturami pro krizové řízení na úrovni Unie, a to i v souladu s článkem 66.

#### *Článek 48*

##### *Narušení železniční sítě*

1. Pokud incident vede nebo pravděpodobně povede k omezením provozu sítě, která vyžadují společný postup provozních zúčastněných stran s cílem zajistit co nejlepší řízení provozu během omezení, posoudí dotčení provozovatelé infrastruktury pravděpodobné trvání a dopad incidentu na základě všech dostupných informací a předchozích zkušeností, přičemž zohlední metodu uvedenou v odstavci 7.

Pokud odhadované pravděpodobné trvání a dopad incidentu splňují kritéria pro vyhlášení narušení železniční sítě stanovená v příloze VI, dotčení provozovatelé infrastruktury vyhlásí narušení železniční sítě a provedou opatření stanovená v článku 45.

2. Má-li narušení železniční sítě dopady na více než jednu síť nebo je pravděpodobné, že takové dopady mít bude, vyhlásí provozovatel železniční infrastruktury, v níž k narušení železniční sítě došlo, narušení více železničních sítí a koordinuje činnosti v souladu s článkem 47, přičemž zohlední evropský rámec pro koordinaci řízení přeshraničního provozu, řízení narušení provozu a krizového řízení uvedený v článku 46.
3. Má-li narušení železniční sítě přeshraniční dopad a vede k částečnému nebo úplnému přerušení služeb po dobu delší než 15 dnů, předloží provozovatel infrastruktury koordinátorovi sítě zprávu o incidentu co nejdříve po vyhlášení narušení železniční sítě učiněném podle odstavce 1 nebo 2 a po celou dobu trvání narušení poskytuje každých 30 dnů aktualizaci.

Zpráva o incidentu obsahuje informace o všech provozních opatřeních přijatých k zajištění alternativních tras a obnovení pravidelného provozu.

Koordinátor sítě předloží tuto zprávu o incidentu síti ENIM a relevantním evropským koordinátorům a na požádání i dotčeným žadatelům.

4. Provozovatel infrastruktury co nejdříve informuje zúčastněné strany o nedostupnosti kapacity železniční infrastruktury.

Členské státy mohou požadovat, aby provozovatel infrastruktury tyto informace zpřístupnil příslušnému orgánu uvedenému v čl. 9 odst. 1 směrnice (EU) 2022/2557.

Regulační subjekt může požádat provozovatele infrastruktury, aby mu takové informace poskytl, pokud to považuje za nutné.

5. Koordinátor sítě shromažďuje informace o narušeních železniční sítě, analyzuje reakci, vyvozuje závěry o účinnosti řízení takových incidentů, konzultuje provozní zúčastněné strany, s přihlédnutím k pokynům vypracovaným sítí ENIM v souladu s čl. 57 odst. 2, a podává zprávy síti ENIM a poradnímu panelu pro výkonnost.
6. Síť ENIM závěry koordinátora sítě ohledně narušení železniční sítě zohlední při aktualizaci evropského rámce pro koordinaci řízení přeshraničního provozu, řízení narušení provozu a krizového řízení uvedeného v článku 46.

7. Síť ENIM stanoví metodu pro odhad pravděpodobné doby trvání a dopadu narušení železniční sítě na provoz, definuje minimální obsah zprávy o incidentu a vypracuje vzor této zprávy. Síť ENIM tuto metodu, minimální obsah a vzor zahrne do evropského rámce pro koordinaci řízení přeshraničního provozu, řízení narušení provozu a krizového řízení uvedeného v článku 46. Provozovatelé infrastruktury tuto metodu, minimální obsah a vzor zohlední.

#### *Článek 49*

##### *Krizové situace*

1. V krizových situacích nebo v případech bezprostředního rizika vzniku krizových situací souvisejících s veřejnou bezpečností, zdravotními epidemiemi, přírodními katastrofami nebo životním prostředím, které mají nebo u nichž se očekává kritický dopad na nabídku železniční dopravy nebo poptávku po ní, mohou členské státy odchýlně od pravidel stanových tímto nařízením a pravidel týkajících se přidělování kapacity železniční infrastruktury stanovených v kapitole IV oddíle 3 směrnice 2012/34/EU použít mimořádná opatření, která zahrnují:
- a) zrušení práv na kapacitu bez pokuty v souladu s článkem 42;
  - b) alternativní zásady, pravidla a postupy pro řízení kapacity;
  - c) alternativní postupy pro řízení provozu;

- d) použití alternativních tras;
- e) změny plánů nabídky kapacity.

Dotčený členský stát zajistí, aby se nouzová opatření co nejvíce řídila zásadami řízení kapacity a provozu stanovenými v tomto nařízení a aby využívala stávající plány opatření pro případ narušení provozu vypracované v souladu s článkem 21. Uvedená nouzová opatření koordinuje s členskými státy v souladu s článkem 56.

Obsah a doba trvání nouzových opatření se omezí na to, co je striktně nutné a přiměřené k řešení dané krizové situace.

2. Dotčený členský stát neprodleně informuje Komisi a síť ENIM o svém rozhodnutí uplatnit nouzová opatření a o zrušení těchto opatření a poskytne odůvodnění a popis těchto opatření a předpokládané trvání jejich uplatňování. Použije-li se nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/2747<sup>19</sup>, oznámí dotčený členský stát opatření přijatá podle tohoto článku rovněž ústřednímu kontaktnímu orgánu určenému zmíněným členským státem podle článku 8 uvedeného nařízení.

---

<sup>19</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/2747 ze dne 9. října 2024, kterým se zavádí rámec opatření týkající se mimořádných situací na vnitřním trhu a odolnosti vnitřního trhu a kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 2679/98 (Úř. věst. L, 2024/2747, 8.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2747/oj>).

3. Kontaktní místa jmenovaná v souladu s článkem 64 tohoto nařízení poskytují Komisi, síti ENIM, ostatním provozovatelům infrastruktury, příslušnému orgánu uvedenému v čl. 9 odst. 1 směrnice (EU) 2022/2557 a dalším zúčastněným stranám informace o nouzových opatřeních a pomáhají taková opatření koordinovat.
4. Pokud mají nouzová opatření významný dopad na přeshraniční provoz, koordinují se provozovatelé infrastruktury mezi sebou v souladu s článkem 55, přičemž zohledňují pokyny vypracované sítí ENIM v souladu s čl. 57 odst. 2. Do provádění koordinace prostřednictvím specializovaných koordinačních struktur podle čl. 55 odst. 2 písm. a) se zapojí Komise a dotčené členské státy.
5. Pokud mají nouzová opatření významný dopad na přeshraniční provoz, předloží regulační subjekty a síť ENRRB Komisi na její žádost a ve lhůtě jí stanovené své stanovisko k nouzovým opatřením. Komise může přijmout rozhodnutí, kterým členskému státu uloží, aby nouzová opatření zrušil, pokud je nepovažuje za nezbytná.
6. V případě potřeby nebo na žádost Komise poskytnou členské státy aktualizované informace. Členské státy poskytnou veškeré informace o nouzových opatřeních požadované Komisí ve lhůtách jí stanovených.

7. Orgány veřejné správy pověřené řízením krizových situací, včetně ozbrojených sil, orgánů civilní ochrany a dalších, mohou organizovat cvičení simulující krizové situace spadající do oblasti působnosti tohoto článku. V takových případech přidělí provozovatel infrastruktury kapacitu podle potřeby, včetně zrušení přidělených práv na kapacitu, je-li to nezbytné. Dotčené orgány veřejné správy jsou povinny zaplatit za změny práv na kapacitu pokutu v souladu se zásadami uvedenými v článku 42.

### *Článek 50*

#### *Výměna informací o řízení provozu*

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

Dotčené strany mohou tyto informace používat pouze pro účely tohoto nařízení, směrnice (EU) 2016/797 a prováděcích aktů přijatých podle uvedené směrnice, pokud není ve smluvních ujednáních stanoveno jinak.

2. Provozovatel infrastruktury zpřístupní informace uvedené v odstavci 1 tohoto článku v souladu s článkem 66.

3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 75 tohoto nařízení akty v přenesené pravomoci, kterými změní přílohu IX tohoto nařízení za účelem zajištění toho, aby odrážela veškeré změny technických specifikací pro interoperabilitu podle příslušných prováděcích aktů, které jsou přijaty v souladu se směrnicí (EU) 2016/797, a s přihlédnutím k plánovacím, provozním, technickým a obchodním hlediskům dotčených zúčastněných stran.

## **Kapitola IV**

### **Přezkum výkonnosti**

#### *Článek 51*

##### *Obecné zásady pro přezkum výkonnosti*

1. V souladu s čl. 7f písm. d) směrnice 2012/34/EU síť ENIM sleduje a měří výkonnost služeb železniční infrastruktury poskytovaných provozovateli infrastruktury, přičemž zohlední obecné zásady stanovené v článku 2 tohoto nařízení. Síť ENIM za tímto účelem v relevantních případech spolupracuje s evropskými koordinátory, poradním panelem pro výkonnost a sítí ENRRB.

2. Provozovatelé infrastruktury stanoví v obchodním plánu uvedeném v čl. 8 odst. 3 směrnice 2012/34/EU své vlastní výkonnostní cíle v souladu s kritérii a postupy uvedenými v čl. 52 odst. 5 písm. c) tohoto nařízení, přičemž zohlední veškeré cíle stanovené ve smluvních ujednáních uvedených v čl. 30 odst. 2 uvedené směrnice. Tyto cíle zahrnují cílové hodnoty stanovené v čl. 19 odst. 1 písm. a) a b) nařízení (EU) 2024/1679.
3. Provozovatelé infrastruktury zavádějí a provádějí postupy pro sledování a podávání zpráv o pokroku při dosahování výkonnostních cílů, pro zjišťování příčin nedostatků ve výkonnosti u provozních zúčastněných stran a pro navrhování a provádění nápravných opatření ke zlepšení výkonnosti. Tyto postupy zohlední evropský rámec pro přezkum výkonnosti uvedený v článku 52 tohoto nařízení.
4. Provozovatelé infrastruktury sledují rovněž výkonnost železniční dopravy, pokud souvisí s jejich vlastními výkonnostními cíli.

## Článek 52

### *Evropský rámec pro přezkum výkonnosti*

1. Do ... [26 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost] síť ENIM vypracuje a přijme evropský rámec pro přezkum výkonnosti, v němž stanoví společné nástroje, metodiky a procesní mechanismy, přičemž zohlední zásady stanovené v čl. 2 odst. 4 a čl. 44 odst. 2 tohoto nařízení a provozní priority stanovené v článku 19 nařízení (EU) 2024/1679 a prováděcí akty přijaté podle čl. 15 odst. 6 směrnice 2012/34/EU. Provozovatelé infrastruktury tyto společné nástroje, metodiky a procesní mechanismy při přezkumu výkonnosti v co nejvíce zohlední.
2. Při přípravě zprávy o síti uvedené v článku 27 směrnice 2012/34/EU a v čl. 6 odst. 2 tohoto nařízení provozovatelé infrastruktury evropský rámec pro přezkum výkonnosti co nejvíce zohlední. Ve zprávě o síti vysvětlí důvod jakékoli odchylky od společných nástrojů, metodik a procesních mechanismů stanovených v tomto rámci.
3. Síť ENIM zveřejní návrh evropského rámce pro přezkum výkonnosti za účelem konzultace s platformou ERP a provozními zúčastněnými stranami. Platforma ERP a provozní zúčastněné strany mohou předložit své odpovědi v rámci této konzultace do tří měsíců od zveřejnění návrhu evropského rámce pro přezkum výkonnosti.

4. Síť ENIM předloží síti ENRRB konečný návrh evropského rámce pro přezkum výkonnosti do ... [20 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost]. Do tří měsíců od obdržení konečného návrhu předloží síť ENRRB síti ENIM doporučení týkající se evropského rámce pro přezkum výkonnosti. Síť ENIM toto doporučení co nejvíce zohlední při přijímání evropského rámce pro přezkum výkonnosti.
  
5. Evropský rámec pro přezkum výkonnosti se vztahuje alespoň na oblasti výkonnosti uvedené v příloze VII. Zahrnuje zejména:
  - a) seznam prioritních otázek výkonnosti, které je třeba řešit v oblastech výkonnosti uvedených v příloze VIII;
  - b) ukazatele výkonnosti umožňující sledovat pokrok v otázkách výkonnosti, včetně metodiky a požadavků na údaje pro výpočet takových ukazatelů;
  - c) kritéria a postupy pro stanovení výkonnostních cílů na úrovni provozovatelů infrastruktury;
  - d) postupy pro sledování a přezkum prvků uvedených v písmenech a), b) a c), jakož i provádění nápravných opatření a dosahování výkonnostních cílů.

6. Evropský rámec pro přezkum výkonnosti se v případě potřeby aktualizuje za účelem zohlednění zkušeností provozních zúčastněných stran, jakož i činností sítě ENIM. Při aktualizaci evropského rámce pro přezkum výkonnosti vede síť ENIM konzultace s platformou ERP a provozními zúčastněnými stranami a předloží návrh sítě ENRRB k vydání doporučení v souladu s odstavci 3 a 4.
7. Při výkonu svých pravomocí v souvislosti se zprávou o síti v souladu s čl. 56 odst. 1 a 2 směrnice 2012/34/EU regulační subjekt zohlední doporučení o evropském rámci pro přezkum výkonnosti přijaté sítí ENRRB v souladu s odstavcem 4 tohoto článku, aniž je dotčena zásada nezávislosti regulačních subjektů.
8. Komisi je svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 74 prováděcí akty, kterými stanoví evropský rámec přezkum výkonnosti. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 76 odst. 2.

## Článek 53

### *Evropská zpráva o přezkumu výkonnosti*

1. Aniž je dotčen článek 15 směrnice 2012/34/EU a prováděcí akty přijaté na jeho základě, síť ENIM do ... [38 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost] vypracuje a zveřejní evropskou zprávu o přezkumu výkonnosti na základě evropského rámce pro přezkum výkonnosti uvedeného v článku 52 tohoto nařízení. Síť ENIM každoročně vypracuje a zveřejní aktualizaci zprávy.
2. Poradní panel pro výkonnost vypracuje samostatný oddíl evropské zprávy o přezkumu výkonnosti, v němž uvede své posouzení výkonnosti služeb železniční infrastruktury a železniční dopravy, doporučení týkající se otázek výkonnosti, které je třeba řešit přednostně, a doporučení týkající se opatření ke zlepšení výkonnosti. Síť ENIM zahrne tento oddíl do zprávy uvedené v odstavci 1.
3. Evropská zpráva o přezkumu výkonnosti se vztahuje alespoň na tratě zahrnuté do evropských dopravních koridorů a obsahuje informace uvedené v čl. 54 odst. 3 písm. g) nařízení (EU) 2024/1679. Předkládané informace musí být dostatečně podrobné, pokud jde o územní působnost, a musí pokrývat dostatečně dlouhou dobu, aby umožňovaly smysluplnou interpretaci.
4. Evropská zpráva o přezkumu výkonnosti obsahuje zvláštní oddíl o koordinaci mezi provozovateli infrastruktury v souladu s článkem 55 a o konzultačním mechanismu uvedeném v článku 57.

## Článek 54

### Poradní panel pro výkonnost

1. Postupem podle čl. 76 odst. 2 může Komise zřídit nebo jmenovat nestranný a příslušný orgán, který bude působit jako poradní panel pro výkonnost. Poradní panel pro výkonnost se zřizuje jako nezávislý a nestranný odborný panel. Jeho členové jsou jmenováni na základě zásluh a současně musí zajistit soubor dovedností a zkušeností relevantních pro řízení železniční kapacity, řízení provozu, řízení narušení provozu a krizového řízení. Poradní panel pro výkonnost se skládá nejvýše z devíti členů. Členy jmenuje Komise. Poradní panel pro výkonnost zasedá alespoň čtyřikrát ročně. Činnost poradního panelu pro výkonnost financuje Komise.

Členové poradního panelu pro výkonnost jsou jmenováni na čtyřleté funkční období a jejich mandát může být dvakrát obnoven.

2. Poradní panel pro výkonnost plní tyto úkoly:
  - a) poskytuje doporučení síti ENIM, pokud jde o vytvoření a přezkum evropského rámce pro přezkum výkonnosti uvedeného v článku 52, včetně oblastí výkonnosti, otázek výkonnosti, které je třeba řešit v rámci každé z oblastí výkonnosti, a harmonizace metodik, procesů, kritérií a definic pro sběr a analýzu údajů týkajících se výkonnosti a ukazatelů výkonnosti;

- b) poskytuje doporučení síti ENIM, síti ENRRB, provozovatelům infrastruktury, zadatelům, regulačním subjektům, orgánům členských států a případně dalším zúčastněným stranám ohledně nápravných opatření týkajících se řízení kapacity, řízení provozu, řízení narušení provozu a krizového řízení;
  - c) přezkoumává výsledky návrhu evropské zprávy o přezkumu výkonnosti a připravuje samostatný oddíl uvedený v čl. 53 odst. 2;
  - d) poskytuje stanoviska a doporučení týkající se výkonnosti služeb železniční infrastruktury v souvislosti s orientační strategií rozvoje železniční infrastruktury uvedenou v čl. 8 odst. 1 směrnice 2012/34/EU, obchodním plánem uvedeným v čl. 8 odst. 3 uvedené směrnice, smluvními ujednáními uvedenými v čl. 30 odst. 2 uvedené směrnice a systémem odměňování výkonu uvedeným v článku 35 uvedené směrnice;
  - e) poskytuje poradenství evropským koordinátorům v záležitostech souvisejících s výkonem služeb železniční infrastruktury a železniční dopravy.
3. Síť ENIM, koordinátor sítě, provozovatelé infrastruktury, regulační subjekty, síť ENRRB a případně další zúčastněné strany spolupracují s poradním panelem pro výkonnost zejména tak, že mu z vlastního podnětu nebo na jeho žádost poskytují informace týkající se výkonnosti, a vynakládají maximální úsilí, aby při své práci v oblasti řízení výkonnosti železniční dopravy zohlednili jeho doporučení.

4. Při nakládání s informacemi poskytnutými příslušnými zúčastněnými stranami nebo Komisí respektuje poradní panel pro výkonnost důvěrnost obchodních tajemství.

## **Kapitola V**

### **Evropská síť pro koordinaci**

#### *Článek 55*

#### *Koordinace mezi provozovateli infrastruktury*

1. Provozovatelé infrastruktury koordinují své povinnosti a úkoly svěřené jim tímto nařízením mezi sebou a s dalšími relevantními zúčastněnými stranami.
2. Provozovatelé infrastruktury zejména:
  - a) podle potřeby vytvářejí organizační struktury, postupy a nástroje, včetně digitálních nástrojů uvedených v článku 66;
  - b) koordinují činnosti na nejvhodnější územní úrovni, mimo jiné na úrovni evropských dopravních koridorů, a v souladu se zásadou subsidiarity zapojují subjekty, které mají nejlepší předpoklady k dosažení účinných a efektivních výsledků;
  - c) spolupracují s ostatními provozovateli infrastruktury prostřednictvím určených kontaktních míst uvedených v článku 64;

- d) podle potřeby zapojují síť ENIM nebo koordinátora sítě do záležitostí, které mají význam pro Unii;
  - e) pokud se koordinačních činností účastní více subjektů, jmenují vedoucí subjekt, který podává zprávy síti ENIM a odpovídá za organizaci konzultačních činností v souladu s článkem 57;
  - f) předávají síti ENIM případy, u nichž nelze dosáhnout dohodnutých výsledků;
  - g) přezkoumávají provádění koordinačních činností v souladu s kapitolou IV.
3. Koordinace může být prováděna na více než jedné úrovni, zejména v případech, kdy je vyžadována na úrovni Unie i v rámci konkrétnější územní působnosti.
4. Pokud se na koordinaci podílejí síť ENIM nebo koordinátor sítě, zajistí, aby byly řádně zohledněny přeshraniční aspekty.

5. Koordinace zahrnuje všechny úseky a uzly, které jsou součástí evropských dopravních koridorů.

Provozovatelé infrastruktury mohou rozšířit koordinaci na další tratě na základě dohody všech dotčených provozovatelů infrastruktury.

6. Koordinace týkající se přidělování práv na kapacitu pro více sítí v souladu s článkem 30 se vztahuje na veškeré sítě provozovatelů infrastruktury, kteří jsou členy sítě ENIM.

### *Článek 56*

#### *Koordinace mezi členskými státy*

1. Za účelem podpory mezinárodní osobní a železniční nákladní dopravy členské státy mezi sebou koordinují svou činnost, aby zajistily soulad mezi svými strategickými pokyny a vnitrostátními požadavky přijatými v souladu s článkem 4. Zejména vymezí a zveřejní postupy a časové rozvrhy své koordinace.

2. Pro účely odstavce 1 členské státy především:
  - a) provádějí koordinaci na nejvhodnější územní úrovni a pokud možno v rámci stávajících fór s cílem dosáhnout účinných a efektivních výsledků, zejména na úrovni evropských dopravních koridorů;
  - b) podle potřeby zapojují evropské koordinátory, zejména při dosahování pokroku v oblasti provozních priorit stanovených v článku 19 nařízení (EU) 2024/1679;
  - c) v záležitostech, v nichž je nutná koordinace na úrovni Unie, nebo je-li to jinak relevantní, přizývají Komisi.

### *Článek 57*

#### *Konzultační mechanismus pro evropské a přeshraniční záležitosti*

1. Provozovatelé infrastruktury zajišťují vhodné a pravidelné konzultace se zúčastněnými stranami ohledně evropských a přeshraničních záležitostí. Za tímto účelem zohlední pokyny vypracované sítí ENIM uvedené v odstavci 2.

2. Síť ENIM vypracuje, přijme a provede pokyny za účelem zajištění vhodných a pravidelných konzultací se zúčastněnými stranami ohledně evropských a přeshraničních záležitostí a zahrne je do evropského rámce pro řízení kapacity, evropského rámce pro koordinaci řízení přeshraničního provozu, řízení narušení provozu a krizového řízení uvedeného v článku 46 a evropského rámce pro přezkum výkonnosti uvedeného v článku 52. Tyto pokyny se vypracovávají po konzultaci s platformou ERP a provádějí se s podporou koordinátora sítě a se zapojením kontaktních míst určených provozovateli infrastruktury podle článku 64.
3. Pokud síť ENIM připravuje a přijímá stanovisko nebo doporučení, které se netýká evropského rámce pro řízení kapacity, evropského rámce pro koordinaci řízení přeshraničního provozu, řízení narušení provozu a krizového řízení nebo evropského rámce pro přezkum výkonnosti a které by mohlo mít významný dopad na žadatele, jiné provozní zúčastněné strany nebo zúčastněné strany, zveřejní návrh ke konzultaci s dotčenými stranami, mimo jiné s platformou ERP. Dotčené strany mají šest týdnů na vyjádření zpětné vazby k návrhu stanoviska nebo doporučení. Je-li to nezbytné, zapojí se orgány členských států.

4. Síť ENIM při vypracovávání pokynů uvedených v odstavci 2 a při přijímání konečného stanoviska nebo doporučení uvedeného v odstavci 3 zohlední zpětnou vazbu poskytnutou dotčenými stranami. Pokud síť ENIM rozhodne, že významné prvky poskytnuté zpětné vazby nezohlední, uvede pro to důvody.

#### *Článek 58*

##### *Organizace sítě ENIM*

1. Pro účely tohoto nařízení je Evropská síť provozovatelů infrastruktury (ENIM) uvedená ve směrnici 2012/34/EU organizována v souladu s tímto článkem.
2. Zdroje nezbytné k plnění jejích úkolů poskytují síti ENIM její členové.
3. Členy sítě ENIM jsou všichni provozovatelé infrastruktury odpovědní za tratě, které jsou součástí hlavní a rozšířené hlavní sítě TEN-T. Mohou jimi být i další provozovatelé infrastruktury zahrnutí do strategického řízení kapacity podle článku 14. Každý člen jmenuje zástupce a náhradníka.
4. Provozovatelé infrastruktury, kteří nejsou odpovědní za tratě uvedené v odstavci 3, a nejsou tedy členy sítě ENIM, se mohou jednání sítě ENIM účastnit jako pozorovatelé bez hlasovacích práv. Mohou síti ENIM předkládat prohlášení ke zvážení.

5. Provozovatelé infrastruktury odpovědní za tratě, které jsou součástí hlavní a rozšířené hlavní sítě TEN-T států, jež jsou členy Evropského sdružení volného obchodu, a jihovýchodoevropských stran Smlouvy o založení Dopravního společenství, podepsané Uníí v souladu s rozhodnutím (EU) 2017/1937, mají právo stát se členy sítě ENIM, pokud tyto státy nebo strany uplatňují toto nařízení na základě mezinárodní dohody uzavřené s Uníí, a v souladu se způsoby účasti stanovenými v takové dohodě.
6. Síť ENIM může ad hoc přizvat jako pozorovatele provozovatele infrastruktury ze třetích zemí, na které se nevztahuje odstavec 5 a kteří spravují železniční tratě hlavní a rozšířené hlavní sítě TEN-T.
7. Síť ENIM přijme a zveřejní svůj jednací řád, který schvaluje Komise. Síť ENIM organizuje svou činnost v souladu s tímto jednacím řádem.
8. Síť ENIM přijímá rozhodnutí dvoutřetinovou většinou. Je-li tak stanoveno v jednacím řádu, může síť ENIM přijímat určitá rozhodnutí prostou většinou. Všichni členové z jednoho státu mají dohromady jeden hlas. V nepřítomnosti zástupce člena je k výkonu jeho hlasovacího práva oprávněn jeho náhradník.
9. Síť ENIM se schází v pravidelných odstupech. Ze svých členů si volí předsedu.

10. Komise je členem sítě ENIM bez hlasovacího práva. Podporuje práci sítě ENIM a usnadňuje koordinaci.
11. Síť ENIM stanoví svůj pracovní program. Pracovní program se stanoví na dvouleté až pětileté období. Síť ENIM konzultuje návrh pracovního programu v souladu s pokyny uvedenými v článku 57 s platformou ERP, žadateli a dalšími provozními zúčastněnými stranami, jakož i s Komisí, Agenturou Evropské unie pro železnice (dále jen „agentura ERA“), společným podnikem pro evropské železnice, a je-li to vhodné, s dalšími zúčastněnými stranami. Dotčené strany mají čtyři týdny na vyjádření zpětné vazby k návrhu pracovního programu.

### *Článek 59*

#### *Povinnosti sítě ENIM*

1. Vedle úkolů stanovených v článku 7f směrnice 2012/34/EU odpovídá síť ENIM za všechny úkoly, které jí byly svěřeny tímto nařízením. Zejména:
  - a) přijme evropský rámec pro řízení kapacity uvedený;
  - b) přijme evropský rámec pro koordinaci řízení přeshraničního provozu, řízení narušení provozu a krizového řízení uvedený v článku 46 tohoto nařízení;

- c) přijme evropský rámec pro přezkum výkonnosti uvedený v článku 52 tohoto nařízení;
  - d) přijme společnou strukturu zprávy o síti a společný časový rozvrh konzultací podle článku 65 tohoto nařízení;
  - e) přijímá stanoviska a doporučení pro provozovatele infrastruktury v souladu s ustanoveními tohoto nařízení a z vlastního podnětu;
  - f) přijímá stanoviska a doporučení pro provozovatele infrastruktury v případech uvedených v čl. 55 odst. 2 písm. f) tohoto nařízení;
  - g) za přispění koordinátora sítě organizuje koordinaci mezi provozovateli infrastruktury v souladu s články 55 a 64 tohoto nařízení.
2. Síť ENIM nemá žádné pravomoci v oblasti tvorby politik ani regulační pravomoci.
3. Síť ENIM může zřizovat pracovní skupiny.

## *Článek 60*

### *Transparentnost sítě ENIM*

1. Síť ENIM zajistí, aby její členství, pracovní metody a veškeré relevantní informace o její práci byly veřejně dostupné na jejích internetových stránkách. To zahrnuje kontaktní údaje specializovaných koordinačních skupin zřízených provozovateli infrastruktury a odkazy na koordinační nástroje a postupy v souladu s článkem 55.
2. Síť ENIM přizve na svá jednání evropské koordinátory a v relevantních případech rovněž zástupce platformy ERP, zástupce agentury ERA jednotlivých členských států a zástupce jiných subjektů s cílem projednat otázky týkající se rozvoje železniční infrastruktury a zajistit spolupráci s evropskými koordinátory, jak je stanoveno v nařízení (EU) 2024/1679.

## *Článek 61*

### *Koordinátor sítě*

1. Síť ENIM jmenuje do ... [šesti měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost] neustranný a příslušný subjekt, který bude plnit funkce uvedené v článku 62. Tento subjekt se určí jako koordinátor sítě.

Zdroje nezbytné k plnění jeho úkolů poskytují koordinátorovi sítě členové sítě ENIM.

Jednací řád sítě ENIM uvedený v čl. 58 odst. 7 stanoví:

- a) podmínky jmenování koordinátora sítě a zrušení jeho jmenování;
  - b) postup, jakým mu jsou přidělovány jakékoli další povinnosti a úkoly, a
  - c) opatření pro sledování a hodnocení jeho činnosti.
2. Koordinátor sítě vykonává své úkoly nestranně, transparentně a hospodárně. Za tímto účelem předloží síti ENIM svůj roční pracovní program týkající se úkolů stanovených tímto nařízením a výroční zprávu o provádění pracovního programu. Síť ENIM schválí roční pracovní program a výroční zprávu před jejich přijetím koordinátorem sítě.

#### *Článek 62*

##### *Úkoly koordinátora sítě*

Koordinátor sítě plní na podporu sítě ENIM tyto úkoly:

- a) plní úlohu sekretariátu a připravuje zasedání, dokumenty, rozhodnutí a stanoviska sítě ENIM;
- b) přispívá k přípravě evropského rámce pro řízení kapacity, evropského rámce pro koordinaci řízení přeshraničního provozu, řízení narušení provozu a krizového řízení podle článku 46 a evropského rámce pro přezkum výkonnosti podle článku 52;

- c) přispívá k provozní koordinaci mezi provozovateli infrastruktury v souladu s článkem 55;
- d) identifikuje pravidla, postupy a nástroje v oblasti působnosti tohoto nařízení přijaté na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni provozovatele infrastruktury, které vytvářejí překážky pro železniční dopravu provozovanou na více sítích, jak je stanoveno v tomto nařízení, a navrhuje síti ENIM metody pro usnadnění přeshraniční železniční dopravy;
- e) přispívá ke koordinaci mezi provozovateli infrastruktury, pokud jde o strategické plánování kapacity podle článku 16, tím, že vypracovává specifické podoby jízdních řádů, čímž usnadňuje konkurenceschopné dálkové trasy vlaků na více sítích;
- f) jménem provozovatelů infrastruktury působí jako kontaktní místo pro dotazy týkající se plánování a přidělování kapacity, zejména pokud jde o případné žádosti o kapacitu nebo žádosti o informace nebo kontaktní místa týkající se železničních incidentů a dočasných omezení kapacity;
- g) působí jako první kontaktní místo pro zúčastněné strany, které mají zájem o využívání železniční dopravy, a poskytuje kontakty na příslušné aktéry, jako jsou provozovatelé infrastruktury a další provozní zúčastněné strany;

- h) jménem sítě ENIM působí jako kontaktní místo pro žadatele a další provozní zúčastněné strany v otázkách, které nejsou tímto nařízením výslovně upraveny, zejména při zahájení nebo změně přeshraniční železniční dopravy nebo při organizování podpory činností ad hoc, zejména při řešení krizových situací uvedených v článku 49;
- i) na požádání poskytuje služby, zejména pokud jde o digitální a IT nástroje, s cílem zlepšit železniční dopravu a podpořit transevropskou železniční dopravu.

### *Článek 63*

#### *Organizace platformy ERP*

1. Do .... [šest měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost] mohou provozní zúčastněné strany jiné než provozovatelé infrastruktury předložit Komisi návrh na zřízení platformy ERP s cílem usnadnit jejich výměny a konzultaci se sítí ENIM. Účelem platformy ERP je zajistit účinnou konzultaci se železničním odvětvím, pokud jde o síť ENIM.

Tento návrh obsahuje jednací řád platformy ERP a stanoví pracovní ujednání a kritéria pro výběr a obměnu jejích členů.

2. Platforma ERP umožňuje vyvážené zastoupení zájmů všech provozních zúčastněných stran jiných než provozovatelů infrastruktury.

Platforma ERP je otevřena účasti na základě spravedlivých, transparentních a nediskriminačních kritérií.

3. Do dvou měsíců od obdržení návrhu podle odstavce 1 Komise po vyslechnutí stanoviska sítě ENRRB posoudí, zda je návrh v souladu s požadavky uvedenými v odstavci 2, včetně toho, zda případně vyžaduje změny.
4. Po posouzení podle odstavce 3 a po přijetí všech požadovaných změn návrhu sdělí Komise svůj souhlas se zřízením platformy ERP.

Platforma ERP poté svůj jednací řád zveřejní na svých internetových stránkách.

5. Zřízením platformy ERP není dotčeno právo provozních zúčastněných stran jiných než provozovatelů infrastruktury individuálně reagovat na žádosti o konzultace sítě ENIM a provozovatelů infrastruktury.
6. Platforma ERP může vydávat stanoviska z vlastního podnětu.
7. Platforma ERP předloží Komisi výroční zprávu o svých činnostech. Tato zpráva se zveřejní.

## *Článek 64*

### *Kontaktní místa pro koordinaci určená provozovateli infrastruktury*

1. Za účelem zajištění koordinace mezi provozovateli infrastruktury v souladu s článkem 55 určí provozovatelé infrastruktury kontaktní místa. Kontaktní místo působí jako ústřední styčný bod mezi organizací provozovatele infrastruktury a ostatními subjekty zapojenými do koordinačních činností.
2. Provozovatelé infrastruktury neprodleně informují síť ENIM o všech změnách kontaktních míst, aby mohly být zahrnuty mezi informace zveřejněné podle čl. 60 odst. 1.

## *Článek 65*

### *Společná struktura, obsah a časový rozvrh zpráv o síti*

1. Síť ENIM do... [12 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost] připraví a přijme společnou strukturu zprávy o síti uvedené v článku 27 směrnice 2012/34/EU, která zohlední informace uvedené v příloze IV uvedené směrnice, příloze V tohoto nařízení a společný časový rozvrh konzultací se zúčastněnými stranami k návrhu zprávy o síti. Provozovatelé infrastruktury tuto strukturu a časový rozvrh co nejvíce zohlední při přípravě zprávy o síti.

2. Síť ENIM do ... [šest měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost] předloží návrh společné struktury zprávy o síti uvedené v odstavci 1. Do tří měsíců od obdržení návrhu vypracovaného sítí ENIM předloží síť ENRRB síti ENIM doporučení týkající se této společné struktury. Síť ENIM toto doporučení zohlední.
3. Při přípravě zprávy o síti uvedené v článku 27 směrnice 2012/34/EU provozovatel infrastruktury co nejvíce zohlední evropský rámec pro řízení kapacity uvedený v článku 7 tohoto nařízení, evropský rámec pro koordinaci řízení přeshraničního provozu, řízení narušení provozu a krizového řízení uvedený v článku 46 tohoto nařízení a evropský rámec pro přezkum výkonnosti uvedený v článku 52 tohoto nařízení.
4. Provozovatelé infrastruktury vysvětlí ve zprávě o síti důvod odchylky od struktury a časového rozvrhu uvedených v odstavci 1 a evropských rámců uvedených v odstavci 3 a informují o tomto důvodu příslušný regulační subjekt a síť ENIM.

## Článek 66

### *Digitalizace řízení kapacity a provozu*

1. Provozovatelé infrastruktury zajistí, aby byly procesy řízení kapacity a provozu v oblasti působnosti tohoto nařízení prováděny pomocí digitálních nástrojů a digitálních služeb.

Nástroje řízení kapacity používané provozovateli infrastruktury musí splňovat požadavky týkající se postupu plánování a přidělování kapacity stanovené v kapitole II tohoto nařízení. Digitální nástroje musí být v souladu s požadavky stanovenými ve směrnici (EU) 2016/797 a v aktech v přenesené pravomoci a prováděcích aktech přijatých na jejím základě, aby byla zajištěna interoperabilita systémů a sladění údajů s registrem infrastruktury uvedeným v článku 49 směrnice (EU) 2016/797. Provozovatelé infrastruktury mohou nadále používat nástroje řízení kapacity existující přede dnem použitelnosti uvedeným v čl. 81 odst. 2 písm. d) tohoto nařízení za předpokladu, že tyto nástroje provozovatelům infrastruktury umožňují splnit požadavky stanovené v tomto pododstavci.

2. Používané digitální nástroje a poskytované digitální služby musí:
  - a) zajišťovat účinnou výkonnost a kvalitu služeb, které provozovatelé infrastruktury poskytují žadatelům, včetně plné interoperability;

- b) zajišťovat transparentnost řízení železniční kapacity a provozu ve všech jejích fázích, a to i prostřednictvím řešení v reálném čase, která jsou vypracována s příslušnými zúčastněnými stranami a zaváděna v souladu s požadavky stanovenými ve směrnici (EU) 2016/797;
  - c) snižovat administrativní zátěž žadatelů tím, že se každá informace vyžaduje pouze jednou anebo že se údaje poskytují na jediném místě, a to i pokud jde o přeshraniční služby.
3. Pokud je třeba, aby se na digitální nástroje nebo digitální služby nezbytné pro podporu procesů řízení kapacity nebo provozu vztahovaly technické specifikace pro interoperabilitu, nebo pokud je třeba změnit stávající specifikace, které se na uvedené nástroje vztahují nebo se na ně vztahují částečně, jak stanoví směrnice (EU) 2016/797 a prováděcí akty přijaté na jejím základě, přispívají síť ENIM a provozovatelé infrastruktury k vypracování a udržování takových specifikací ve spolupráci s agenturou ERA a se společným podnikem pro evropské železnice a postupem uvedeným v článku 5 směrnice (EU) 2016/797.
4. Provozovatelé infrastruktury přispívají k práci společného podniku pro evropské železnice v otázkách, které spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení. Za tímto účelem zajistí síť ENIM a provozovatelé infrastruktury vhodné zastoupení v řídicí skupině pro systémový pilíř podle článku 96 nařízení (EU) 2021/2085 a ve skupině pro zavádění podle článku 97 nařízení (EU) 2021/2085.

5. Provozovatelé infrastruktury, provozní zúčastněné strany a v relevantních případech provozovatelé zařízení služeb si vyměňují digitální informace týkající se řízení kapacity a provozu prostřednictvím digitálních nástrojů a digitálních služeb, které jsou založeny na harmonizované architektuře a které zahrnují standardizovaná rozhraní nebo společné systémy v souladu se směrnicí (EU) 2016/797 a specifikacemi přijatými na základě uvedené směrnice.

V případě železniční dopravy provozované na více sítích nebo přeshraniční dopravy poskytují provozovatelé infrastruktury digitální služby a digitální informace prostřednictvím jediného rozhraní nebo společných systémů vyvinutých a zavedených za koordinace sítě ENIM.

Síť ENIM zřídí jediné kontaktní místo, které žadatelům umožní požádat o práva na kapacitu pro více sítí na jediném místě a jediným úkonem.

6. Provozovatelé infrastruktury zajistí, aby digitální nástroje a digitální služby uvedené v odstavci 1 tohoto článku byly plně provozuschopné ve lhůtách stanovených v článku 81 tohoto nařízení. Koordinátor sítě poskytuje společné evropské digitální nástroje a služby pro řízení kapacity a provozu vyvinuté a zavedené v souladu s odstavcem 3 tohoto článku. Agentura ERA v souladu s článkem 23 nařízení (EU) 2016/796 sleduje zavádění a soulad digitálních systémů s technickými specifikacemi pro interoperabilitu, koordinuje vývoj a aktualizaci těchto specifikací a je v tomto procesu Komisi nápomocna.

# Kapitola VI

## Regulační dohled nad řízením kapacity a provozu

### ODDÍL 1

#### REGULAČNÍ SUBJEKTY

##### *Článek 67*

##### *Povinnosti regulačních subjektů*

1. Funkce a pravomoci regulačních subjektů stanovené v článku 56 směrnice 2012/34/EU se vykonávají v záležitostech, na něž se vztahuje toto nařízení. Regulační subjekt zejména sleduje činnosti provozovatelů infrastruktury uvedené v kapitolách II až V tohoto nařízení a z vlastního podnětu a s cílem zabránit diskriminaci žadatelů ověřuje dodržování tohoto nařízení.
2. Žadatel, včetně celostátního, regionálního nebo místního orgánu odpovědného za železniční dopravu, má právo na odvolání k regulačnímu subjektu postupem stanoveným v článku 56 směrnice 2012/34/EU, pokud se domnívá, že s ním provozovatel infrastruktury při vykonávání svých činností stanovených v kapitolách II až V tohoto nařízení nejednal poctivě, diskriminoval ho nebo ho jinak poškodil.

## ODDÍL 2

### EVROPSKÁ SÍŤ ŽELEZNIČNÍCH REGULAČNÍCH SUBJEKTŮ

#### *Článek 68*

##### *Spolupráce regulačních subjektů v rámci sítě ENRRB*

1. Za účelem plnění svých povinností podle tohoto nařízení spolupracují regulační subjekty v rámci sítě ENRRB zřízené podle čl. 57 odst. 1 směrnice 2012/34/EU, a to i prostřednictvím společných konzultací a šetření, přijímáním stanovisek nebo doporučení nebo jinými příslušnými činnostmi. Regulační subjekty poskytnou síti ENRRB všechny požadované informace v souladu s odstavcem 6 tohoto článku.

Při činnosti v oblasti působnosti tohoto nařízení má síť ENRRB úkoly a povinnosti a organizuje svou práci, jak je stanoveno v tomto oddílu.

2. V případě stížnosti nebo šetření z vlastního podnětu v záležitosti, která spadá do oblasti působnosti tohoto nařízení a která má vliv na přístup k železničním sítím nebo jejich využívání ve více než jednom členském státě, informuje dotčený regulační subjekt o stížnosti nebo šetření síť ENRRB a Komisi.

3. Regulační subjekt může síti ENRRB předat jakoukoli relevantní záležitost, stížnost nebo šetření za účelem výměny názorů nebo přijetí stanoviska či doporučení.
4. Při rozhodování o záležitostech spadajících do oblasti působnosti tohoto nařízení, které mají dopad na přístup k železničním sítím nebo na jejich využívání ve více než jednom členském státě, spolupracují dotčené regulační subjekty, koordinovány sítí ENRRB, s cílem zajistit soudržnost svých příslušných rozhodnutí. Za tímto účelem dotčené regulační subjekty plní své funkce v souladu s odstavcem 1 tohoto článku a článkem 56 směrnice 2012/34/EU. Zohlední všechna relevantní stanoviska a doporučení přijatá sítí ENRRB a poskytnou jí tato rozhodnutí.
5. Pokud regulační subjekt přijme rozhodnutí, které se odchyluje od jakéhokoli příslušného stanoviska nebo doporučení sítě ENRRB, nebo pokud odmítne přijmout rozhodnutí, poskytne jí vysvětlení, v němž uvede rozdíly a své důvody, proč se jejími stanovisky nebo doporučeními neřídil, a příslušné vysvětlení zahrne do svého rozhodnutí.
6. Regulační subjekty konzultované sítí ENRRB odpovídají ve lhůtách jí stanovených a na její žádost poskytnou veškeré informace, které jsou podle svého vnitrostátního práva oprávněny požadovat. Tyto informace mohou být použity pouze pro účely činností prováděných regulačními subjekty v souladu s tímto nařízením.

7. Provozovatelé infrastruktury bez prodlení předloží veškeré informace nezbytné pro účely vyřízení stížnosti či provedení šetření podle tohoto článku a požadované regulačním subjektem členského státu, v němž se provozovatel infrastruktury nachází. Regulační subjekty mají právo vyžádat si od sítě ENIM informace o šetřeních ve své působnosti. Regulační subjekty jsou oprávněny předávat takové informace síti ENRRB.
8. Zdroje nezbytné pro fungování sítě ENRRB poskytují železniční regulační subjekty.

### *Článek 69*

#### *Organizace a struktura sítě ENRRB*

Pro účely tohoto nařízení se síť ENRRB člení na:

- a) radu regulačních subjektů (dále jen „rada“);
- b) sekretariát.

Provoz sekretariátu zajišťují regulační subjekty.

## Článek 70

### Úkoly a povinnosti sítě ENRRB

1. Vedle úkolů podle směrnice 2012/34/EU má síť ENRRB rovněž úkoly a povinnosti stanovené v tomto nařízení. Síť ENRRB zveřejní všechna stanoviska nebo doporučení, která přijala. Síť ENRRB nemá žádné pravomoci v oblasti tvorby politik ani regulační pravomoci.
2. Síť ENRRB v relevantních případech koordinuje všechny činnosti spolupráce železničních regulačních subjektů, jak je stanoveno v článku 68, a podporuje sladování rozhodnutí regulačních subjektů v souvislosti s přeshraniční železniční dopravou.
3. Provozní zúčastněné strany mohou informovat síť ENRRB o otázkách spadajících do oblasti působnosti tohoto nařízení, které mohou mít vliv na přístup k železniční infrastruktuře nebo na její využívání ve více než jednom členském státě. Pokud síť ENRRB takové informace obdrží, neprodleně je postoupí příslušnému regulačnímu subjektu nebo subjektům.

Síť ENRRB může rozhodnout, že k těmto otázkám přijme stanovisko nebo doporučení.

V takových případech síť ENRRB neprodleně o tomto záměru informuje dotčené regulační subjekty.

4. Síť ENRRB předloží své stanovisko nebo doporučení dotčeným regulačním subjektům do čtyř týdnů od obdržení všech relevantních informací týkajících se dané otázky. Síť ENRRB může tuto lhůtu v případě zvláště složitých záležitostí prodloužit.

5. Síť ENRRB může na žádost žadatelů nebo z vlastního podnětu přijímat stanoviska a doporučení k rozhodnutím přijatým sítí ENIM nebo koordinátorem sítě. Při přijímání stanoviska nebo doporučení podle tohoto odstavce informuje dotčené regulační subjekty.
6. Síť ENRRB vypracuje společné zásady a postupy pro přijímání rozhodnutí regulačními subjekty, k nimž jsou tyto subjekty zmocněny podle tohoto nařízení.
7. Síť ENRRB poskytuje Komisi svá stanoviska nebo doporučení k případným nedostatkům procesu koordinace uvedeného v článku 16 a na žádost Komise k nouzovým opatřením přijatým členskými státy, která mají významný dopad na přeshraniční provoz, jak je uvedeno v čl. 49 odst. 5.
8. Síť ENRRB předloží síti ENIM své stanovisko nebo doporučení k pokynům vypracovaným sítí ENIM, pokud jde o okolnosti odvodňující uložení pokuty, jak je uvedeno v čl. 42 odst. 6.
9. Síť ENRRB může vydávat stanoviska z vlastního podnětu k záležitostem, které spadají do její působnosti.

## Článek 71

### *Složení a organizace rady*

1. Členy rady jsou regulační subjekty z každého členského státu, který má v provozu železniční síť. Tyto subjekty jmenují do rady zástupce a náhradníka.

Komise je členem rady bez hlasovacího práva a jmenuje do rady zástupce a náhradníka.

2. Členové rady a jejich náhradníci jednají nezávisle a objektivně v zájmu Unie bez ohledu na konkrétní státní nebo osobní zájmy. Nevyžadují ani nepřijímají pokyny od žádné vlády, orgánu, osoby nebo subjektu.
3. Sekretariát sítě ENRRB zveřejňuje aktuální seznam členů rady a jejich náhradníků spolu s jejich prohlášeními o zájmech a kontaktními údaji.
4. Rada přijme a zveřejní svůj jednací řád, který schvaluje Komise. Jednací řád může stanovit podrobnější pravidla hlasování, zejména postup hlasování o naléhavých záležitostech.
5. Rada přijímá rozhodnutí dvoutřetinovou většinou svých členů, pokud není v jednacím řádu stanoveno jinak. Každý člen má jeden hlas. V nepřítomnosti zástupce člena je k výkonu jeho hlasovacího práva oprávněn jeho náhradník.

6. Radě spolupředsedá Komise a jeden člen rady zvolený radou. Komise je stálým spolupředsedou rady a druhý spolupředseda je volen na období dvou let.
7. Sekretariát zajišťuje služby nezbytné pro organizaci zasedání a práci rady.
8. V souladu s jednacím řádem rady může rada rozhodnout o zřízení pracovních skupin za účelem organizace práce sítě ENRRB na konkrétních tématech souvisejících s prováděním tohoto nařízení, zejména na záležitostech týkajících se výkonnosti služeb železniční infrastruktury.

Pracovní skupiny jsou otevřeny účasti odborníků ze železničních regulačních subjektů a Komise. Odborníci z provozních zúčastněných stran a z jiných veřejných nebo soukromých subjektů mohou být k účasti v těchto pracovních skupinách přizváni ad hoc.

#### *Článek 72*

##### *Úloha a úkoly rady*

1. Rada plní všechny úkoly sítě ENRRB stanovené v tomto nařízení.

2. Rada zejména:

- a) přijímá, v souladu s procesními pravidly stanovenými nebo uvedenými v čl. 71 odst. 5 nebo 4, stanoviska nebo doporučení sítě ENRRB ke stížnostem nebo šetřením, které jí zašle regulační subjekt či subjekty podle čl. 68 odst. 3;
- b) přijímá stanoviska a doporučení k rozhodnutím přijatým sítí ENIM ve spolupráci s koordinátorem sítě v rámci působnosti tohoto nařízení;
- c) na základě stížností železničních podniků, provozovatelů zařízení služeb nebo jiných zúčastněných stran přijímá doporučení a stanoviska sítě ENRRB v souvislosti s konzultacemi uvedenými v článku 63;
- d) vypracovává a přijímá výroční zprávu o činnosti sítě ENRRB;
- e) zřizuje pracovní skupiny a jmenuje jejich předsedy;
- f) zajišťuje, aby metody fungování sítě ENRRB a veškeré relevantní informace o její práci, včetně stanovisek a doporučení, byly veřejně dostupné na jejích internetových stránkách; to zahrnuje kontaktní údaje pro stížnosti, kontaktní údaje na specializované pracovní skupiny a informace o postupech.

## **Kapitola VII**

### **Závěrečná ustanovení**

#### *Článek 73*

#### *Monitorování evropských rámců*

1. Poradní panel pro výkonnost monitoruje přijetí a uplatňování evropského rámce pro řízení kapacity a jeho prvků podle článku 7, evropského rámce pro koordinaci řízení přeshraničního provozu, řízení narušení provozu a krizového řízení a jeho prvků podle článku 46 a evropského rámce pro přezkum výkonnosti a jeho prvků podle článku 52.
2. Poradní panel pro výkonnost do dvou let od přijetí rámců uvedených v odstavci 1 sítě ENIM předloží síti ENIM a Komisi zprávu o uplatňování těchto rámců, v níž vyhodnotí jejich účinnost. Tato zpráva může rovněž obsahovat doporučení, jak řešit konkrétní nedostatky. Pokud poradní panel pro výkonnost zjistí významné nedostatky, pokud jde o tyto rámce, požádá síť ENIM, aby je odstranila a do tří měsíců příslušný rámec odpovídajícím způsobem aktualizovala.

Tato zpráva se zveřejní.

Poradní panel pro výkonnost vydává zprávu nejméně každé tři roky.

3. Poradní panel pro výkonnost při monitorování rámců a přípravě zprávy úzce spolupracuje s vnitrostátními regulačními subjekty a sítí ENRRB. Poradní panel pro výkonnost může případně vést konzultace s platformou ERP a dalšími provozními zúčastněnými stranami.

#### *Článek 74*

##### *Prováděcí akty týkající se monitorování evropských rámců*

1. Komise přijme do 18 měsíců ode dne, kdy má síť ENIM přijmout příslušný rámec, prováděcí akt, kterým se stanoví evropské rámce uvedené v článcích 7, 46 a 52 nebo jejich prvky, v těchto případech:
  - a) pokud síť ENIM nepřijme evropský rámec pro řízení kapacity nebo jeho prvky uvedené v článku 7 do ... [18 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost];
  - b) pokud síť ENIM nepřijme evropský rámec pro koordinaci řízení přeshraničního provozu, řízení narušení provozu a krizového řízení nebo jeho prvky uvedené v článku 46 do ... [22 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost];

- c) pokud síť ENIM nepřijme evropský rámec pro přezkum výkonnosti nebo jeho prvky uvedené v článku 52 do ... [26 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost].

2. Do 12 měsíců od zveřejnění zprávy poradního panelu pro výkonnost přijme Komise prováděcí akt, kterým stanoví evropské rámce nebo jejich prvky uvedené v článcích 7, 46 a 52, pokud s přihlédnutím ke zprávě poradní skupiny pro výkonnost uvedené v článku 73 dospěje k závěru, že:

- a) společné nástroje, metodiky a procesní mechanismy stanovené v evropském rámci pro řízení kapacity nestačí k dosažení zamýšlených cílů a k zajištění řízení kapacity železniční infrastruktury nebo koordinace mezi provozovateli infrastruktury a dalšími provozními zúčastněnými stranami;
- b) společné nástroje, metodiky a procesní mechanismy stanovené v evropském rámci pro koordinaci řízení přeshraničního provozu, řízení narušení provozu a krizového řízení nestačí k dosažení zamýšlených cílů a k zajištění řízení přeshraničního provozu mezi provozovateli infrastruktury, železničními podniky a dalšími provozními zúčastněnými stranami;

- c) společné nástroje, metodiky a procesní mechanismy stanovené v evropském rámci pro přezkum výkonnosti nestačí k dosažení zamýšlených cílů a k zajištění přezkumu výkonnosti provozovatelů infrastruktury, na něž se vztahuje toto nařízení;
  - d) Evropský rámec pro řízení kapacity nestačí k zajištění jednotných podmínek pro provádění tohoto nařízení; nebo evropský rámec pro koordinaci řízení přeshraničního provozu, řízení narušení provozu a krizového řízení nestačí k zajištění jednotných podmínek pro provádění tohoto nařízení; nebo evropský rámec pro přezkum výkonnosti nestačí k zajištění jednotných podmínek pro provádění tohoto nařízení; nebo
  - e) síť ENIM ve tříměsíční lhůtě dostatečně nevyřešila nedostatky zjištěné poradním panelem pro výkonnost ve zprávě uvedené v čl. 73 odst. 2.
3. Prováděcí akty uvedené v odstavcích 1 a 2 tohoto článku se přijímají přezkumným postupem podle čl. 76 odst. 2.
4. Při přípravě návrhů prováděcích aktů Komise zohlední práci sítě ENIM a zprávu poradního panelu pro výkonnost, je-li k dispozici.

## Článek 75

### *Výkon přenesené pravomoci*

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v čl. 11 odst. 9, čl. 13 odst. 4, čl. 23 odst. 9, čl. 40 odst. 3, čl. 41 odst. 11, čl. 42 odst. 11 a čl. 50 odst. 3 je svěřena Komisi na dobu pěti let od ... [den vstupu tohoto nařízení v platnost]. Komise vypracuje zprávu o přenesení pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament ani Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci podle čl. 11 odst. 9, čl. 13 odst. 4, čl. 23 odst. 9, čl. 40 odst. 3, čl. 41 odst. 11, čl. 42 odst. 11 a čl. 50 odst. 3 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie*, nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci vede Komise konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů.
5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 11 odst. 9, čl. 13 odst. 4, čl. 23 odst. 9, čl. 40 odst. 3, čl. 41 odst. 11, čl. 42 odst. 11 nebo čl. 50 odst. 3 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

#### *Článek 76*

##### *Postup projednávání ve výboru*

1. Komisi je nápomocen výbor uvedený v článku 62 směrnice 2012/34/EU. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

Pokud výbor nevydá žádné stanovisko, Komise navržený prováděcí akt nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

### *Článek 77*

#### *Zpráva a přezkum*

Komise do 31. prosince 2033 zhodnotí dopad tohoto nařízení na odvětví železniční dopravy a předloží Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů zprávu o jeho provádění.

Zpráva vyhodnotí zejména:

- a) dopad tohoto nařízení na výkonnost služeb železniční infrastruktury;
- b) dopad tohoto nařízení na rozvoj železniční dopravy, zejména mezinárodní dopravy, dálkové železniční dopravy a nákladní železniční dopravy;
- c) práci sítě ENIM, koordinátora sítě a sítě ENRRB obecně a ve vztahu k vypracování, přijímání a provádění společných kritérií, metodik a postupů;

- d) účinnost mechanismů koordinace v evropském rámci pro řízení kapacity uvedeném v článku 7, evropském rámci pro koordinaci řízení přeshraničního provozu, řízení narušení provozu a krizového řízení uvedeném v článku 46 a evropském rámci pro přezkum výkonnosti uvedeném v článku 52;
- e) účinnost regulačního dohledu na vnitrostátní a evropské úrovni;
- f) fungování socioekonomických, provozních a environmentálních kritérií.

### *Článek 78*

#### *Změny směrnice 2012/34/EU*

- 1. Směrnice 2012/34/EU se mění takto:
  - a) v čl. 1 odst. 1 se písmeno c) nahrazuje tímto:
    - „c) zásady a postupy uplatňované při stanovení a vybírání poplatků za využívání železniční infrastruktury, jak je stanoveno v kapitole IV.“;
  - b) v článku 2 se zrušuje odstavec 6;
  - c) v článku 3 se zrušují body 20, 22, 23, 27 a 28;
  - d) článek 7b se zrušuje;

e) v článku 27 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Zpráva o síti obsahuje informace určující podmínky přístupu k příslušné železniční infrastruktuře. Zpráva o síti rovněž obsahuje informace stanovující podmínky pro přístup k zařízením služeb napojeným na síť provozovatele infrastruktury a pro poskytování služeb v těchto zařízeních nebo uvádí internetovou stránku, kde jsou takové informace bezplatně k dispozici v elektronické podobě. Obsah zprávy o síti je stanoven v příloze IV.“;

f) článek 36 se zrušuje;

g) články 38 až 54 se zrušují;

h) v příloze IV se zrušují body 1 a 3;

i) příloha VII se zrušuje.

2. Odkazy na zrušená ustanovení směrnice 2012/34/EU se považují za odkazy na toto nařízení v souladu se srovnávací tabulkou v oddíle 1 přílohy X.

## *Článek 79*

### *Přechodná ustanovení*

1. Rámcové dohody uzavřené v souladu s článkem 42 směrnice 2012/34/EU se nadále uplatňují až do uplynutí doby jejich platnosti.
2. Ustanovení čl. 3 bodů 20, 22, 23, 27 a 28, článků 7b, 36 a 38 až 54, bodu 3 přílohy IV a přílohy VII směrnice 2012/34/EU se nepoužijí na činnosti a úkoly prováděné v souvislosti s jízdami řády sítě, které vstoupí v platnost dnem 14. prosince 2030 nebo později.

## *Článek 80*

### *Zrušení*

1. Nařízení (EU) č. 913/2010 se zrušuje s účinkem ode dne 14. prosince 2030.
2. Odkazy na zrušené nařízení se považují za odkazy na toto nařízení v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v oddíle 2 přílohy X.

## Článek 81

### *Vstup v platnost a použitelnost*

1. Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.
2. Toto nařízení se použije ode dne ... [jeden den ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost].  
Avšak:
  - a) ustanovení čl. 29 odst. 2, čl. 30 odst. 1 a článků 50 a 66 se použijí ode dne 31. prosince 2027;
  - b) ustanovení čl. 10 odst. 1 a 2 se použijí ode dne 1. ledna 2029;
  - c) články 2 a 3, kapitola II s výjimkou článku 7, čl. 10 odst. 1 a 2, čl. 29 odst. 2 a čl. 30 odst. 1 a kapitola III s výjimkou článků 46, 49 a 50 se použijí pouze na činnosti a úkoly prováděné v souvislosti s jízdními řády sítě, které vstoupí v platnost dnem 14. prosince 2030 nebo později;
  - d) článek 78 se použije ode dne 14. prosince 2030.

3. Bez ohledu na odstavec 2 tohoto článku se čl. 7 odst. 7, čl. 8 odst. 3, čl. 21 odst. 5, čl. 33 odst. 12, čl. 35 odst. 7, čl. 46 odst. 7 a čl. 52 odst. 8 a čl. 11 odst. 9, čl. 13 odst. 4, čl. 23 odst. 9, čl. 40 odst. 3, čl. 41 odst. 11, čl. 42 odst. 11 a čl. 50 odst. 3, kterými se Komisi svěřují prováděcí a přenesené pravomoci, použijí ode dne ... [jeden den po dni vstupu tohoto nařízení v platnost].

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

Ve ... dne...

*Za Evropský parlament*  
*předsedkyně*

*Za Radu*  
*předseda/předsedkyně*

---

## PŘÍLOHA I

### Výstupy a časový rozvrh pro řízení kapacity

#### Oddíl 1

Výstupy, které mají připravit provozovatelé infrastruktury v rámci strategického plánování kapacity podle článků 13, 18, 19 a 20

Výstup	Obsah
Kapacitní strategie (článek 18)	<ul style="list-style-type: none"><li>– Územní působnost kapacitní strategie: tratě zahrnuté do strategického plánování kapacity podle čl. 14 odst. 6</li><li>– Plánovaný rozvoj fyzické železniční infrastruktury, včetně nové výstavby, modernizace, obnovy a uzavření / vyřazení z provozu, s uvedením podrobné charakteristiky dané železniční infrastruktury</li><li>– Předpokládaný vývoj poptávky po železniční dopravě</li><li>– Strategické pokyny členských států pro využití kapacity, pokud je vydaly</li><li>– Kapacita přidělená v rámcových dohodách a kapacita, která může být potřebná k poskytování železniční dopravy v rámci smluv na veřejné služby</li><li>– Informace o dostupnosti a využití železniční infrastruktury, včetně železniční infrastruktury prohlášené za vysoce vytíženou nebo přetíženou</li><li>– Plánované práce na železniční infrastruktuře, které vedou k omezení kapacity se zásadním dopadem</li></ul>

Výstup	Obsah
Kapacitní model (článek 19)	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="485 230 1406 304">– Všechny informace obsažené v kapacitní strategii, případně aktualizované a dále podrobně upřesněné</li> <li data-bbox="485 320 1406 539">– Celkový objem kapacity, včetně kapacity pro více sítí, dostupné žadatelům podle úseku sítě včetně objemu kapacity dostupné podle segmentu trhu železniční dopravy pro různé segmenty železniční dopravy nebo podle postupu přidělování, včetně kapacity zajištěné pro pozdější žádosti a kapacity přidělené na základě rámcových dohod</li> <li data-bbox="485 555 1406 701">– Objem kapacity vyhrazené pro omezení kapacity v důsledku prací na železniční infrastruktuře podle dopadu na odhadovaný objem dopravy, jak je uvedeno v oddíle 3 této přílohy</li> <li data-bbox="485 716 1406 824">– Zeměpisné údaje: rozdělení do příslušných plánovacích částí odrážejících charakteristiky železniční infrastruktury a poptávky</li> <li data-bbox="485 840 1406 880">– Časová působnost: jedno období platnosti jízdního řádu sítě</li> <li data-bbox="485 896 1406 1003">– Časové údaje: alespoň roční přehled (omezení kapacity) a jeden nebo více reprezentativních dnů (kapacita dostupná pro žádosti)</li> </ul>

Výstup	Obsah
Plán nabídky kapacity (článek 20)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Všechny informace obsažené v kapacitním modelu, případně aktualizované a dále upřesněné</li> <li>– Kapacita, která je k dispozici pro přidělení žadatelům pro období platnosti jízdního řádu sítě, na něž se plán nabídky kapacity vztahuje: <ul style="list-style-type: none"> <li>i) v příslušných případech podle čl. 20 odst. 5 a v souladu s čl. 20 odst. 5 a 6 předběžně plánovaná kapacita dostupná pro žádosti, včetně kapacity pro více sítí, vymezená ve formě objektů kapacity v souladu s čl. 20 odst. 6;</li> <li>ii) kapacita, která nebyla provozovatelem infrastruktury předběžně plánována;</li> <li>iii) kapacita, která je k dispozici v zařízeních služeb uvedených v čl. 31 odst. 1</li> </ul> </li> <li>– Kapacita, která není k dispozici pro přidělení žadatelům: <ul style="list-style-type: none"> <li>i) omezení kapacity vymezená ve formě objektů kapacity, včetně omezení kapacity uvedených v oddíle 3 bodě 2 této přílohy;</li> <li>ii) kapacita již přidělená rámcovými dohodami v souladu s článkem 33 nebo postupem víceletého průběžného plánování v souladu s článkem 35;</li> <li>iii) kapacita vyhrazená pro jiné účely než ty, které jsou uvedeny v bodech i) a ii), což provozovatel infrastruktury jasně uvede;</li> <li>iv) jiná kapacita již přidělená při aktualizaci plánu nabídky kapacity během jízdního řádu sítě, k němuž se tento plán vztahuje</li> </ul> </li> <li>– Alternativní kapacita dostupná během omezení kapacity</li> <li>– Alternativní kapacita dostupná v případě narušení železniční sítě</li> <li>– Omezení použitelná na používání specializované železniční infrastruktury uvedené v článku 26</li> </ul>

## Oddíl 2

### Časový rozvrh strategického řízení kapacity podle článků 13, 18, 19 a 20

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

Konzultace se zúčastněnými stranami ohledně evropských a přeshraničních záležitostí se provádí v souladu s článkem 57 a zahrnují všechny provozní zúčastněné strany.

Provozovatelé infrastruktury výstupy průběžně koordinují v rámci procesu koordinace stanoveného v článku 55.

Výstup	Milník	Lhůta (nejpozději)
Kapacitní strategie (článek 18)	Zahájení fáze vypracování kapacitní strategie	X-60
	První konzultace s provozními zúčastněnými stranami	X-58
	Zveřejnění návrhu strategie a druhá konzultace s provozními zúčastněnými stranami o návrhu strategie	X-39
	Zveřejnění konečné kapacitní strategie po konečné koordinaci mezi provozovateli infrastruktury a s přihlédnutím k případným připomínkám platformy ERP po zveřejnění návrhu kapacitní strategie	X-36

Výstup	Milník	Lhůta (nejpozději)
Kapacitní model (článek 19)	Zahájení přípravy	X-36
	Oznámení kapacitních potřeb ze strany žadatelů a potenciálních žadatelů a konzultace s provozními zúčastněnými stranami	X-24
	Zveřejnění návrhu kapacitního modelu a zahájení druhé konzultace se žadateli a provozními zúčastněnými stranami	X-21
	Ukončení konzultací se žadateli a provozními zúčastněnými stranami a zohlednění případných připomínek regulačního subjektu po zveřejnění návrhu kapacitního modelu	X-19
	Zveřejnění konečného kapacitního modelu po konečné koordinaci mezi provozovateli infrastruktury	X-18
Plán nabídky kapacity (článek 20)	Zahájení přípravy	X-18
	Konzultace se žadateli a provozními zúčastněnými stranami	X-14
	Regulační subjekt návrh plánu nabídky kapacity analyzuje a může přijmout rozhodnutí, kterým provozovateli infrastruktury uloží, aby plán nabídky kapacity změnil	X-14 až X-13
	Zveřejnění omezení kapacity uvedených v oddílu 3 bodě 2 této přílohy	X-12
	Zveřejnění konečného plánu nabídky kapacity po konečné koordinaci mezi provozovateli infrastruktury	X-11
	Aktualizace plánu nabídky kapacity pro pozdní žádosti	X-6,5
	Zveřejnění omezení kapacity uvedených v oddíle 3 bodě 5 této přílohy	X-4
	Změna využití kapacity vyhrazené pro přidělení prostřednictvím jízdního řádu sítě pro jiné postupy přidělování	X-2
	Aktualizace plánu nabídky kapacity, která odráží veškeré změny předběžně plánované nebo přidělené kapacity	Do X+12 bez prodlení
<i>Poznámka: „X-m“ se rozumí „m“ měsíců přede dnem vstupu jízdního řádu sítě v platnost („X“) v souladu s oddílem 4.</i>		

2. Odchylně od bodu 1 se na výstup „Kapacitní strategie“ ve vztahu k obdobím platnosti jízdního řádu sítě začínajícím v prosinci 2030 a prosinci 2031 vztahuje tento zjednodušený a zkrácený časový rozvrh:

Kapacitní strategie (článek 18)	Zveřejnění návrhu strategie a konzultace s provozními zúčastněnými stranami	X-38
	Zveřejnění konečné kapacitní strategie po konečné koordinaci mezi provozovateli infrastruktury a s přihlédnutím k případným připomínkám platformy ERP po zveřejnění návrhu kapacitní strategie	X-36

### Oddíl 3

Časový rozvrh a požadavky, pokud jde o koordinaci, konzultace a zveřejňování omezení kapacity vyplývajících z prací na železniční infrastruktuře uvedených v článcích 11 a 37

- Omezení kapacity se klasifikují podle doby trvání a jejich dopadu na dopravu (odhadovaný dotčený denní objem dopravy na železniční trati) podle následující tabulky.

Tabulka 1 – Klasifikace omezení kapacity

	Doba trvání	Dopad na provoz	Dokončení první koordinace a konzultace a zveřejnění návrhů na omezení kapacity	Dokončení druhé koordinace a konzultace o omezeních kapacity s dopadem na více než jednu síť	Zveřejnění konečných omezení kapacity	Poskytování podrobných informací o nabízených alternativních trasách vlaků
Zásadní dopad	Více než 30 dní	Více než 50 %	X-24	X-18	X-12	
Vysoký dopad	Více než 7 dní	Více než 30 %	X-24	X-13,5	X-12	
Střední dopad	7 dní nebo méně	Více než 50 %		X-13,5	X-12	
Nízký dopad	7 dní nebo méně	Více než 10 %			X-4	T-4 Osobní T-1 Nákladní
<i>„X-m“ se rozumí „m“ měsíců přede dnem vstupu jízdního řádu sítě v platnost („X“) v souladu s oddílem 4.</i>						
<i>„T-m“ se rozumí „m“ měsíců před začátkem dotčené jízdy vlaku.</i>						

2. Pokud jde o omezení kapacity, která mají zásadní nebo vysoký dopad, zveřejní dotčení provozovatelé infrastruktury všechna omezení kapacity a předběžné výsledky konzultace se žadateli poprvé alespoň 24 měsíců před předmětnou změnou jízdního řádu sítě a podruhé v aktualizované podobě alespoň 12 měsíců před předmětnou změnou. Tato omezení železniční infrastruktury se zahrnou do plánu nabídky kapacity podle článku 20.
3. Při prvním zveřejnění omezení kapacity v souladu s bodem 2 konzultuje provozovatel infrastruktury předmětná omezení kapacity se žadateli a dotčenými provozovateli zařízení služeb. Pokud je mezi prvním a druhým zveřejněním omezení kapacity požadována koordinace v souladu s bodem 4, uskuteční provozovatel infrastruktury se žadateli a dotčenými provozovateli zařízení služeb druhou konzultaci před ukončením uvedené koordinace a druhým zveřejněním omezení kapacity.
4. Není-li dopad omezení kapacity omezen na jednu síť, provozovatelé infrastruktury před zveřejněním omezení kapacity v souladu s bodem 1 koordinují svou činnost mezi sebou a v případě potřeby s dotčenými žadateli a provozovateli dotčených zařízení služeb.

Koordinace a konzultace před druhým zveřejněním musí být dokončena:

- a) nejpozději 18 měsíců před změnou jízdního řádu sítě v případě omezení kapacity se zásadním dopadem;
- b) nejpozději 13 měsíců a 15 dní před změnou jízdního řádu sítě v případě omezení kapacity s vysokým dopadem;
- c) nejpozději 13 měsíců a 15 dní před změnou jízdního řádu sítě v případě omezení kapacity se středním dopadem.

Konečné zveřejnění omezení kapacity se zásadním, vysokým a středním dopadem se dokončí nejméně 12 měsíců před příslušnou změnou jízdního řádu sítě.

5. Co se týče omezení kapacity s nízkým dopadem, k nimž dojde v následujícím období platnosti jízdního řádu sítě a o nichž se provozovatel infrastruktury dozví nejpozději šest měsíců a 15 dní před změnou jízdního řádu sítě, prokonzultuje provozovatel infrastruktury plánovaná omezení kapacity s dotčenými žadateli a informuje o aktualizovaných omezeních kapacity alespoň čtyři měsíce před změnou jízdního řádu sítě. Provozovatel infrastruktury poskytne podrobné informace o nabízených trasách vlaků nejpozději čtyři měsíce před začátkem omezení kapacity v případě osobních vlaků a nejpozději jeden měsíc před začátkem omezení kapacity v případě nákladních vlaků, pokud se provozovatel infrastruktury s dotčenými žadateli nedohodnou na kratším předstihu.

6. Provozovatelé infrastruktury se mohou na základě konzultace se žadateli a provozovateli zařízení rozhodnout, že budou u omezení kapacity uplatňovat přísnější limity spočívající v nižších procentních podílech odhadovaného objemu dopravy nebo v kratším trvání daných omezení, než jaké jsou uvedeny v oddíle 3 této přílohy, nebo že budou uplatňovat další kritéria nad rámec těch, která jsou zmiňována v této příloze. Limity a kritéria pro seskupování omezení kapacity zveřejní ve svých zprávách o síti uvedených v bodě 2 přílohy V.
7. Informace, které musí provozovatel infrastruktury poskytnout, postupuje-li v souladu s body 1 nebo 5 nebo čl. 37 odst. 5, zahrnují:
- a) plánovaný den;
  - b) denní dobu, a, jakmile je možné ji stanovit, hodinu, kdy omezení kapacity začne a skončí;
  - c) úsek trati, jehož se omezení dotkne;
  - d) pokud to přichází v úvahu, též kapacitu odklonových tratí.

Uvedené informace nebo odkaz na místo, kde lze tyto informace nalézt, zveřejní provozovatel infrastruktury ve své zprávě o síti uvedené v bodě 2 přílohy V. Tyto informace provozovatel infrastruktury průběžně aktualizuje. Provozovatelé infrastruktury je navíc zveřejní v digitálním formátu v souladu s články 10 a 66.

8. Pokud jde o omezení kapacity se zásadním dopadem, poskytne provozovatel infrastruktury žadatelům na vyžádání během prvního kola konzultací srovnání podmínek v alespoň dvou alternativních scénářích pro omezení kapacity. Tyto alternativní scénáře koncipuje provozovatel infrastruktury společně se žadateli na základě údajů poskytnutých v jejich žádostech.

Součástí srovnání musí být v každém scénáři alespoň:

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

Dříve než se provozovatel infrastruktury pro jednu z alternativ omezení kapacity rozhodne, vede konzultace se zainteresovanými žadateli a přihlédne k dopadu jednotlivých alternativ na tyto žadatele a na uživatele služeb. Pokud se analýza alternativních omezení kapacity týká více než jednoho provozovatele infrastruktury, koordinují se provozovatelé infrastruktury mezi sebou.

9. Pokud jde o omezení kapacity se zásadním dopadem, stanoví provozovatel infrastruktury kritéria pro přetrasování vlaků zajišťujících různé druhy služby, přičemž zohlední žadatelova obchodní a provozní omezení s výjimkou případů, kdy daná provozní omezení vyplývají z žadatelových manažerských či organizačních rozhodnutí, aniž by tím byl dotčen cíl v podobě snižování nákladů provozovatele infrastruktury v souladu s čl. 30 odst. 1 směrnice 2012/34/EU. Provozovatel infrastruktury zveřejní tato kritéria ve zprávě o síti.
10. Síť ENIM zveřejní informace požadované podle bodu 7 na svých internetových stránkách.

#### Oddíl 4

Časový rozvrh přidělování kapacity ročním postupem přidělování podle článků 34 a 40

1. Provozovatel infrastruktury a žadatelé dodržují tento časový rozvrh:

Milník nebo období	Doba nebo lhůta
Období platnosti jízdního řádu sítě	Začíná o půlnoci druhou sobotu v prosinci a končí o půlnoci druhou sobotu v prosinci následujícího roku.
Vstup jízdního řádu sítě v platnost	Půlnoc druhou sobotu v prosinci
Zveřejnění plánu nabídky kapacity	V souladu s oddílem 2 této přílohy
Zveřejnění omezení kapacity v důsledku prací na infrastruktuře	V souladu s oddíly 2 a 3 této přílohy
Lhůta žadatelů pro podání žádostí o práva na železniční kapacitu	X-9,5
Příprava návrhu jízdního řádu sítě Lhůta provozovatele (provozovatelů) infrastruktury pro předložení návrhu nabídky kapacity žadatelům	X-7,5
Dokončení konzultace s žadatelem	X-6,5
Lhůta provozovatele (provozovatelů) pro předložení konečné nabídky kapacity žadatelům	X-5,5
Zveřejnění jízdního řádu sítě Lhůta provozovatele pro udělení práv na kapacitu žadatelům	X-5,25
Převod specifikací kapacity na trasy vlaků	Upřesnění provozovatelé infrastruktury ve zprávě o síti s ohledem na evropský rámec pro řízení kapacity uvedený v článku 7
<i>Poznámka: „X-m“ se rozumí „m“ měsíců přede dnem vstupu jízdního řádu sítě v platnost („X“)</i>	

2. Lhůta žadatelů pro podání žádostí o práva na kapacitu stanovená v tabulce v bodě 1 je lhůtou pro podání žádostí o přidělení kapacity železniční infrastruktury podle čl. 27 odst. 4 směrnice 2012/34/EU.

#### Oddíl 5

Časový rozvrh přidělování kapacity rámcovými dohodami podle článků 33 a 40

Provozovatel infrastruktury dodržuje tento časový rozvrh:

Období	Doba trvání
Standardní doba platnosti rámcových dohod	Pět let
Převod specifikací kapacity na trasy vlaků	Mezi X-9,5 a X-7,5 (společně s koordinací v rámci ročního postupu přidělování uvedeného v oddíle 4)
<i>Poznámka: „X-m“ se rozumí „m“ měsíců přede dnem vstupu jízdního řádu sítě v platnost („X“) v souladu s oddílem 4.</i>	

## Oddíl 6

Časový rozvrh postupu průběžného plánování přidělování kapacity podle článků 35 a 40

Provozovatel infrastruktury a žadatelé dodržují během postupu průběžného plánování přidělování kapacity tento časový rozvrh:

Milník nebo období	Doba nebo lhůta
Začátek lhůty, v níž mohou žadatelé podat žádosti o kapacitu v postupu průběžného plánování přidělování kapacity	Čtyři měsíce před první jízdou vlaku
Konec lhůty, v níž mohou žadatelé podat žádosti o kapacitu v postupu průběžného plánování přidělování kapacity	Jeden měsíc před první jízdou vlaku
Maximální doba trvání práv na kapacitu udělených postupem průběžného plánování přidělování kapacity	36 měsíců od první jízdy vlaku
Převod specifikací kapacity na trasy vlaků pro práva na kapacitu udělená v souladu s čl. 35 odst. 2 písm. a)	Upřesnění provozovatele infrastruktury s ohledem na evropský rámec pro řízení kapacity uvedený v článku 7
Převod specifikací kapacity na trasy vlaků pro práva na kapacitu udělená v souladu s čl. 35 odst. 2 písm. b)	Upřesnění provozovatele infrastruktury s ohledem na evropský rámec pro řízení kapacity uvedený v článku 7
Maximální doba pro provozovatele infrastruktury na přípravu nabídky práv na kapacitu v postupu průběžného plánování přidělování kapacity	15 dnů
<i>Poznámka: „X–m“ se rozumí „m“ měsíců přede dnem vstupu jízdního řádu sítě v platnost („X“) v souladu s oddílem 4.</i>	

## Oddíl 7

Časový rozvrh přidělování kapacity postupem ad hoc podle článků 36 a 40

Při přidělování kapacity železniční infrastruktury postupem ad hoc dodržuje provozovatel infrastruktury tento časový rozvrh:

Období	Doba trvání
Maximální doba pro provozovatele infrastruktury na přípravu nabídky práv na kapacitu	Sedm kalendářních dní a v každém případě 24 hodin před zahájením vlakové služby

## Oddíl 8

Časový rozvrh změn přidělené kapacity podle článku 41

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

Milník nebo období	Doba nebo lhůta
Maximální doba, za niž má provozovatel infrastruktury nabídnout alternativní právo na kapacitu zahrnující jedinou síť	Čtyři kalendářní dny a v každém případě 24 hodin před zahájením vlakové služby
Maximální doba, za niž mají dotčení provozovatelé infrastruktury nabídnout práva na alternativní kapacitu pro více sítí	Osm kalendářních dní a v každém případě 24 hodin před zahájením vlakové služby

## PŘÍLOHA II

Prahové hodnoty pro vyhlášení vysoce vytížené a přetížené železniční infrastruktury  
uvedené v článku 23

Vytížení	Klasifikace	Vytížení kapacity	Referenční období
Heterogenní doprava	Vysoce vytížená	> 85 % teoretické kapacity	Více než čtyři hodiny po více než 200 dní v roce
Heterogenní doprava	Přetížená	> 95 % teoretické kapacity	Více než čtyři hodiny po více než 250 dní v roce
Homogenní doprava	Vysoce vytížená	> 90 % teoretické kapacity	Více než čtyři hodiny po více než 200 dní v roce
Homogenní doprava	Přetížená	> 95 % teoretické kapacity	Více než čtyři hodiny po více než 250 dní v roce

„Vytížením kapacity“ se rozumí poměr mezi přidělenou kapacitou nebo pro předchozí období platnosti jízdního řádu sítě skutečným počtem provozovaných vlaků a teoretickou kapacitou, která je k dispozici na prvku železniční infrastruktury na základě metodiky uvedené v čl. 23 odst. 2.

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

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

### PŘÍLOHA III

Obsah evropského rámce pro řízení kapacity uvedeného v článku 7

Evropský rámec pro řízení kapacity podle článku 7 obsahuje alespoň tyto prvky:

Prvek	Odkaz(y)
Druhy a popis železniční dopravy, která se má použít pro účely strategického plánování kapacity	Čl. 14 odst. 2
Společné nástroje, metodiky a procesní mechanismy pro strategické plánování kapacity, včetně koordinace mezi provozovateli infrastruktury a konzultací se zúčastněnými stranami, včetně oznámení kapacitních potřeb	Čl. 14 odst. 4 a 10, článek 15, článek 16, čl. 19 odst. 1, článek 57
Pokyny stanovující postupy a metodiky, které se mají použít pro analýzu trhu dopravy	Čl. 17 odst. 3
Prostředky pro zveřejnění plánu nabídky kapacity a proces konzultací se žadateli	Čl. 20 odst. 11
Pokyny k vymezení limitů, v jejichž rámci může provozovatel infrastruktury navrhnout kapacitní model nebo plán nabídky kapacity, který se liší od obdržených vstupů.	Čl. 19 odst. 3, čl. 20 odst. 7
Kritéria a postupy pro přidělování předběžně plánované kapacity zahrnuté do plánu nabídky kapacity	Čl. 22 odst. 4

Prvek	Odkaz(y)
Specifikace pro objekty plánování kapacity ve formátu čitelném okem i strojově čitelném formátu	Čl. 22 odst. 5
Společná metoda využití kapacity železniční infrastruktury	Čl. 23 odst. 2
Metodika posuzování a seznam parametrů týkajících se železniční dopravy a socioekonomická a environmentální kritéria, včetně seznamu parametrů, standardních hodnot parametrů nebo rozmezí standardních hodnot	Čl. 27 odst. 4, čl. 39 odst. 4
Charakteristiky specifikací kapacity.	Čl. 28 odst. 1
Rozsahy mezních kvót pro zrušení nevyužitých práv na kapacitu.	Čl. 29 odst. 3
Postupy a metody koordinace přidělování práv na kapacitu pro více sítí, včetně minimálních požadavků na kvalitu.	Čl. 30 odst. 5
Pokyny k definování omezení v souvislosti s rozdíly mezi požadavky žadatelů na kapacitu a kapacitou železniční infrastruktury navrženou provozovateli infrastruktury v procesu konsensuálního řešení rozporů.	Čl. 38 odst. 2
Pokyny pro mechanismus konsensuálního řešení rozporů pro rozpory týkající se alespoň jedné žádosti o kapacitu pro více sítí	Čl. 38 odst. 7
Postupy pro správu změn práv na kapacitu po přidělení.	Čl. 41 odst. 10
Pokyny pro uplatňování modulace pokut	Čl. 42 odst. 6
Pokyny pro vhodné a pravidelné konzultace se zúčastněnými stranami ohledně evropských a přeshraničních záležitostí	Čl. 57 odst. 2

## PŘÍLOHA IV

Minimální a maximální výše pokuty v souladu s článkem 42

Minimální výše pokuty před případnou úpravou činí 1 EUR/km dotčené trasy vlaku.

Maximální výše pokuty před případnou úpravou činí 8 EUR/km dotčené trasy vlaku.

---

## PŘÍLOHA V

Obsah zprávy o síti podle článku 27 směrnice 2012/34/EU

– oddíl o řízení kapacity a řízení provozu

Vedle prvků uvedených v čl. 27 odst. 2 směrnice 2012/34/EU musí zpráva o síti uvedená ve zmíněném článku obsahovat tyto prvky:

- 1) Oddíl stanovící povahu železniční infrastruktury, která je k dispozici železničním podnikům, a podmínky přístupu k ní. Tento oddíl odkazuje na informace dostupné v registru infrastruktury uvedeném v článku 49 směrnice (EU) 2016/797.
- 2) Oddíl o zásadách a kritériích pro řízení kapacity. Tento oddíl stanoví všeobecné kapacitní vlastnosti železniční infrastruktury, která je k dispozici železničním podnikům, a veškerá omezení jejího použití, včetně předpokládaných požadavků na kapacitu z důvodu údržby. Tento oddíl rovněž stanoví postupy a lhůty v procesu řízení kapacity. Obsahuje specifická kritéria uplatňovaná při tomto procesu, zejména:
  - a) postupy, podle nichž jsou žadatelé konzultováni v oblasti strategického plánování kapacity a poskytují oznámení kapacitních potřeb;

- b) postupy, podle nichž mohou žadatelé od provozovatele infrastruktury požadovat kapacitu;
- c) požadavky, které musí žadatel splňovat;
- d) časový rozvrh postupu strategického plánování kapacity, podávání žádostí, přidělování kapacity, přizpůsobení a nového naplánování a postupy, které je třeba dodržet při žádostech o informace o plánování, jakož i postupy pro stanovení časového rámce plánované i neplánované údržby;
- e) zásady platné pro mechanismus konsensuálního řešení rozporů uvedený v článku 38 a mechanismus formálního řešení rozporů uvedený v článku 39;
- f) strukturu a výši pokut za změny práv na kapacitu;
- g) postupy, které mají být dodrženy, a kritéria, která se mají použít v případě vysokého vytížení nebo přetížení železniční infrastruktury;
- h) podrobnosti o omezeních využití železniční infrastruktury;
- i) vysvětlení případných odchylek od evropského rámce uvedeného v článku 7.

- 3) Oddíl o provozu, včetně řízení provozu, řízení narušení provozu a krizového řízení. V něm se stanoví provádění požadavků stanovených v tomto nařízení a ve směrnících (EU) 2016/797, (EU) 2016/798 a 2007/59/ES, včetně:
- a) provozních pravidel, včetně pravidel přednosti nebo zásad přednosti pro řízení provozu, seznamu nebo odkazů na technická, provozní a bezpečnostní pravidla a na pravidla týkající se provozních zaměstnanců;
  - b) provozních opatření, včetně pravidel a postupů pro řízení narušení provozu a krizové řízení, provozní komunikaci a výměnu údajů se železničními podniky a dalšími provozními zúčastněnými stranami;
  - c) seznamu a odkazů na informační systémy používané v provozu;
  - d) vysvětlení případných odchylek od evropského rámce uvedeného v článku 46 tohoto nařízení.

- 4) Oddíl věnovaný klíčovým prvkům řízení výkonnosti, který zahrnuje zejména:
- a) odkazy na výkonnostní cíle stanovené v obchodním plánu uvedeném v čl. 8 odst. 3 směrnice 2012/34/EU a ve smluvním ujednání uvedeném v článku 30 uvedené směrnice;
  - b) postupy pro sledování pokroku při dosahování cílů a podávání zpráv o něm, pro zjišťování příčin nedostatků ve výkonnosti u provozních zúčastněných stran a pro navrhování a provádění nápravných opatření ke zlepšení výkonnosti;
  - c) vysvětlení případných odchylek od evropského rámce uvedeného v článku 52 tohoto nařízení.
-

## PŘÍLOHA VI

Obsah evropského rámce pro koordinaci řízení přeshraničního provozu, řízení narušení provozu a krizového řízení uvedený v článku 46

Evropský rámec pro koordinaci řízení přeshraničního provozu, řízení narušení provozu a krizového řízení obsahuje alespoň tyto prvky:

Prvek	Odkaz(y)
Pravidla a postupy pro řízení provozu a řízení narušení provozu, které by měli provozovatelé infrastruktury zohlednit při stanovování pravidel a postupů pro řízení provozu	Článek 45
Společná pravidla a postupy pro koordinaci řízení provozu, řízení narušení provozu a krizového řízení mezi provozovateli infrastruktury a s provozními zúčastněnými stranami	Články 44 a 45, čl. 46 odst. 1 a 4 a články 47 a 48
Pokyny pro řízení a přidělování kapacity v případě narušení železniční sítě a krizových situací	Čl. 43 odst. 2
Vymezení povinností provozních zúčastněných stran zapojených do řízení přeshraničního provozu na základě souboru dohodnutých provozních postupů, milníků a rozhraní	Článek 47
Postupy, pravidla, nástroje a rozhraní pro komunikaci a výměnu informací, včetně harmonizovaných digitálních nástrojů a rozhraní, mezi provozovateli infrastruktury, provozními zúčastněnými stranami a dalšími dotčenými zúčastněnými stranami, zejména orgány veřejné správy	Články 47, 50 a 66

Prvek	Odkaz(y)
Zásady pro vytvoření specializovaných koordinačních skupin pro řízení provozu, řízení narušení provozu a krizové řízení	Čl. 55 odst. 2
Opatření pro simulaci a výcvik, zejména v souvislosti s narušeními provozu a krizovými situacemi	Čl. 49 odst. 7
Společná metoda pro odhad podmínek trvání a pravděpodobného dopadu na provoz a obsah zprávy koordinátora sítě o incidentu	Čl. 48 odst. 7
Pokyny za účelem zajištění vhodných a pravidelných konzultací se zúčastněnými stranami ohledně evropských a přeshraničních záležitostí	Čl. 57 odst. 2

---

## PŘÍLOHA VII

Narušení železniční sítě uvedená v článku 48

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

## PŘÍLOHA VIII

Obsah evropského rámce pro přezkum výkonnosti uvedeného v článku 52

Oblast výkonnosti	Relevantní otázky (orientační)
Železniční infrastruktura a vybavení	<ul style="list-style-type: none"><li>– Kapacita a provozuschopnost fyzické infrastruktury a jejího vybavení, včetně zavádění norem TEN-T</li><li>– Snížení kapacity nebo provozuschopnosti železniční infrastruktury v důsledku odložené obnovy, údržby nebo oprav železniční infrastruktury</li></ul>
Kapacita železniční infrastruktury	<ul style="list-style-type: none"><li>– Nabídka kapacity z hlediska množství a kvality</li><li>– Vytížení kapacity, zbývající kapacita pro přizpůsobení se nárůstu provozu</li><li>– Soulad mezi dostupnou kapacitou (plánovanou nebo neplánovanou) a potřebami trhu na úrovni jedné sítě a na úrovni více sítí</li><li>– Stabilita nabídky kapacity, zejména v souvislosti s pracemi na železniční infrastruktuře</li><li>– Přetížená železniční infrastruktura</li><li>– Plánovaná doba prodlevy vlaků v pohraničních stanicích</li></ul>
Řízení provozu	<ul style="list-style-type: none"><li>– Přesnost / zpoždění různých typů železniční spojů ve výchozích stanicích, zastávkách a cílových stanicích a na provozně důležitých místech</li><li>– Zrušení vlaků</li><li>– Skutečná doba prodlevy vlaků v pohraničních stanicích</li></ul>

Oblast výkonnosti	Relevantní otázky (orientační)
Řízení narušení provozu a krizové řízení	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Podíl dopravy, která by mohla být během narušení provozu nebo krize přetrasována nebo nově naplánována</li> <li>– Dopad narušení provozu na železniční dopravu z hlediska zpoždění a zrušení</li> <li>– Dopad narušení provozu na provozovatele železniční dopravy a jejich zákazníky</li> <li>– Konkrétní problémy, které nastaly (kvalitativní)</li> </ul>
Zavádění a výkonnost digitálních služeb, nástrojů a rozhraní	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Podpora procesů souvisejících s řízením kapacity, řízením provozu a řízením narušení provozu</li> <li>– Úplnost a kvalita poskytovaných informací a údajů, jakož i snadný přístup pro provozní zúčastněné strany</li> <li>– Soulad s evropskou architekturou vyvinutou v rámci společného podniku pro evropské železnice a s příslušnými technickými specifikacemi v souladu se směrnicí (EU) 2016/797</li> </ul>
Dodržování předpisů; regulační dohled	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Procesní ukazatele sledující dodržování pravidel a postupů</li> <li>– Stížnosti podané u regulačních subjektů a sítě ENRRB</li> </ul>
Opatření pro přezkum výkonnosti řízení provozu, řízení narušení provozu a krizového řízení, včetně koordinace mezi provozními zúčastněnými stranami	
Pokyny za účelem zajištění vhodných a pravidelných konzultací se zúčastněnými stranami ohledně evropských a přeshraničních záležitostí podle čl. 57 odst. 2	

## PŘÍLOHA IX

Informace, které mají být poskytnuty provozním zúčastněným stranám podle článku 50

Podle článku 50 tohoto nařízení se poskytují tyto informace, poskytované v příslušných případech v souladu se směrnicí (EU) 2016/797 a příslušnými prováděcími akty přijatými na jejím základě, a to s výhradou příslušných povinností zúčastněných stran uvedených v prováděcím nařízení Komise (EU) 2026/253<sup>1</sup>:

Informace poskytované provozovatelem infrastruktury:

- Číslo vlaku
- Zpráva o vlaku
- Přidělení trasy
- Informace o jízdě vlaku a prognózy jízdy vlaku
- Informace v případě narušení provozu
- Výměna údajů za účelem zlepšení kvality

---

<sup>1</sup> Prováděcí nařízení Komise (EU) 2026/253 ze dne 6. února 2026 o technické specifikaci subsystému telematika železničního systému v Evropské unii týkající se interoperability sdílení dat v železniční dopravě (TSI TEL) a o zrušení nařízení (EU) č. 454/2011 (TSI TAP) a (EU) č. 1305/2014 (TSI TAF) (Úř. věst. L, 2026/253, 10.2.2026, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2026/253/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/253/oj)).

Informace poskytované jinými provozními zúčastněnými stranami:

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

## PŘÍLOHA X

### Srovnávací tabulky

#### 1. Srovnávací tabulka pro ustanovení zrušovaná ve směrnici 2012/34/EU

Směrnice 2012/34/EU	Toto nařízení
Čl. 2 odst. 6	Čl. 40 odst. 2
Čl. 3 bod 20	Článek 23 a příloha II
Čl. 3 bod 22	Články 38 a 39
Čl. 3 bod 23	Čl. 5 bod 6 a článek 33
Čl. 3 bod 27	Čl. 5 bod 9
Čl. 3 bod 28	Čl. 5 bod 14
Čl. 7b odst. 1	Čl. 3 odst. 1
Čl. 7b odst. 2	Čl. 3 odst. 3
Čl. 7b odst. 3	Čl. 3 odst. 4 a čl. 2 odst. 4 písm. b)
Článek 36	Článek 42
Čl. 38 odst. 1	Čl. 28 odst. 1 druhý pododstavec a odst. 5
Čl. 38 odst. 2	Čl. 28 odst. 3
Čl. 38 odst. 3	Čl. 28 odst. 4
Čl. 38 odst. 4	Čl. 28 odst. 7
Čl. 39 odst. 1	Čl. 13 odst. 3
Čl. 39 odst. 2	Čl. 3 odst. 2
Čl. 40 odst. 1	Články 16, 30 a 55
Čl. 40 odst. 2	Čl. 58 odst. 10, čl. 61 odst. 2, čl. 67 odst. 1 a čl. 68 odst. 1 a 7

Směrnice 2012/34/EU	Toto nařízení
Čl. 40 odst. 3	Čl. 58 odst. 3 a 8
Čl. 40 odst. 4	Čl. 56 odst. 1
Čl. 40 odst. 5	
Čl. 41 odst. 1	Čl. 8 odst. 1
Čl. 41 odst. 2	Čl. 8 odst. 2
Čl. 41 odst. 3	Čl. 8 odst. 3
Čl. 42 odst. 1	Čl. 33 odst. 1
Čl. 42 odst. 2	Čl. 33 odst. 6
Čl. 42 odst. 3	Čl. 33 odst. 7
Čl. 42 odst. 4	Čl. 33 odst. 7
Čl. 42 odst. 5	Čl. 33 odst. 8 a oddíl 5 přílohy I
Čl. 42 odst. 6	Čl. 33 odst. 9
Čl. 42 odst. 7	Čl. 33 odst. 11
Čl. 42 odst. 8	Čl. 33 odst. 12
Čl. 43 odst. 1	Čl. 40 odst. 1, čl. 34 odst. 5, 6 a 7, čl. 35 odst. 1 a 2 a oddíly 2, 4, 5, 6 a 7 přílohy I
Čl. 43 odst. 2	Čl. 11 odst. 9, čl. 13 odst. 2, čl. 23 odst. 9, čl. 40 odst. 3 a čl. 41 odst. 11
Čl. 43 odst. 3	
Čl. 44 odst. 1	Čl. 28 odst. 1
Čl. 44 odst. 2	Čl. 34 odst. 6 a 7
Čl. 44 odst. 3	Čl. 33 odst. 4
Čl. 44 odst. 4	Článek 30 a čl. 66 odst. 5

Směrnice 2012/34/EU	Toto nařízení
Čl. 45 odst. 1	Čl. 34 odst. 1
Čl. 45 odst. 2	Článek 27
Čl. 45 odst. 3	Čl. 34 odst. 9
Čl. 45 odst. 4	Čl. 34 odst. 10
Čl. 46 odst. 1	Čl. 38 odst. 1
Čl. 46 odst. 2	Čl. 38 odst. 2
Čl. 46 odst. 3	Čl. 38 odst. 3
Čl. 46 odst. 4	Čl. 38 odst. 4
Čl. 46 odst. 5	Čl. 38 odst. 2
Čl. 46 odst. 6	Článek 39
Čl. 47 odst. 1	Čl. 23 odst. 1 a příloha II
Čl. 47 odst. 2	Čl. 23 odst. 5
Čl. 47 odst. 3	Čl. 27 odst. 1
Čl. 47 odst. 4	Čl. 9 odst. 1 a 2 a čl. 13 odst. 3
Čl. 47 odst. 5	Čl. 9 odst. 1 a článek 35
Čl. 47 odst. 6	Čl. 23 odst. 6
Čl. 48 odst. 1	Čl. 36 odst. 1
Čl. 48 odst. 2	Čl. 20 odst. 5
Čl. 49 odst. 1	Čl. 26 odst. 1
Čl. 49 odst. 2	Čl. 26 odst. 2
Čl. 49 odst. 3	Čl. 26 odst. 3
Čl. 50 odst. 1	Čl. 24 odst. 1
Čl. 50 odst. 2	Čl. 24 odst. 2

Směrnice 2012/34/EU	Toto nařízení
Čl. 50 odst. 3	Čl. 24 odst. 1
Čl. 51 odst. 1	Čl. 23 odst. 1
Čl. 51 odst. 2	Čl. 25 odst. 1 a 2
Čl. 51 odst. 3	Čl. 25 odst. 4
Čl. 51 odst. 4	Čl. 25 odst. 5
Čl. 52 odst. 1	Čl. 14 odst. 9
Čl. 52 odst. 2	Čl. 29 odst. 3
Čl. 53 odst. 1	Čl. 37 odst. 1
Čl. 53 odst. 2	Čl. 11 odst. 2 a 4 a čl. 37 odst. 3
Čl. 53 odst. 3	Čl. 10 odst. 1
Čl. 54 odst. 1	Čl. 45 odst. 3
Čl. 54 odst. 2	Čl. 45 odst. 5
Čl. 54 odst. 3	Čl. 45 odst. 7

2. Srovnávací tabulka pro nařízení (EU) č. 913/2010

Nařízení (EU) č. 913/2010	Toto nařízení
Články 1 až 7	
Článek 8	Čl. 58 odst. 1 až 7, 9, 10 a 11 a čl. 60 odst. 1 písm. a), b), c) a g) a odst. 2
Čl. 9 odst. 1	Čl. 16 odst. 1, čl. 24 odst. 3 a 4, čl. 25 odst. 3 a článek 61
Čl. 9 odst. 1 písm. a), c), d) a e) a odst. 2, 3, 4 a 5	
Čl. 9 odst. 1 písm. b)	Článek 17 a čl. 24 odst. 3 a 4
Článek 10	
Článek 11	Čl. 58 odst. 1 až 7, 9, 10 a 11
Články 12 až 18	
Článek 19	Článek 51 a čl. 70 odst. 7 a 8
Články 20 až 25	