



C/2026/2585

12.5.2026

POZÍCIA RADY V PRVOM ČÍTANÍ (EÚ) č. 8/2026

**na účely prijatia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o využívaní kapacity železničnej
infraštruktúry v jednotnom európskom železničnom priestore, ktorým sa mení smernica
2012/34/EÚ a zrušuje nariadenie (EÚ) č. 913/2010**

prijatá Radou 21. apríla 2026

(Text s významom pre EHP)

(C/2026/2585)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

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

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ⁽²⁾,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom ⁽³⁾,

keďže:

- (1) V oznámení Komisie z 11. decembra 2019 s názvom „Európska zelená dohoda“ sa stanovuje cieľ klimatickej neutrality, ktorý má Únia dosiahnuť do roku 2050, ako aj jasný cieľ znížiť čisté emisie skleníkových plynov do roku 2030 aspoň o 50 % a s tendenciou až na 55 % v porovnaní s úrovňami z roku 1990. Oba ciele sú zakotvené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119 ⁽⁴⁾. V Európskej zelenej dohode sa vyzýva na zníženie emisií skleníkových plynov z dopravy o 90 % pri súčasnom úsilí o dosiahnutie nulového znečistenia s cieľom znížiť do roku 2030 vplyv emisií látok znečisťujúcich ovzdušie na zdravie o viac ako 55 % a podiel ľudí s chronickými poruchami spôsobenými hlukom z dopravy o 30 %. Emisie z dopravy predstavujú približne 25 % celkových emisií skleníkových plynov v Únii a v posledných rokoch dochádza k ich zvyšovaniu. V Európskej zelenej dohode sa kladie silný dôraz na to, aby sa podstatná časť zo 75 % vnútrozemskej nákladnej dopravy, ktoré sa uskutočňujú po cestách, presunula na železničnú a vnútrozemskú vodnú dopravu. Keďže železničná doprava je vo veľkej miere elektrifikovaná a energeticky účinná, väčšie využívanie jej služieb by malo prispieť k zníženiu emisií z dopravy a súvisiacej spotreby energie.
- (2) V oznámení Komisie z 9. decembra 2020 s názvom „Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti“ sa stanovujú míľniky, ktoré ukazujú cestu dopravného systému Únie k dosiahnutiu cieľov udržateľnej, inteligentnej a odolnej mobility. Uvádza sa v ňom, že železničná nákladná doprava sa do roku 2030 zvýši o 50 % a do roku 2050 zdvojnásobí, že podiel vysokorýchlostnej železničnej dopravy sa do roku 2030 zdvojnásobí a do roku 2050 strojnásobí a že pravidelná hromadná doprava na vzdialenosť kratšiu ako 500 km v rámci Únie by mala byť do roku 2030 uhlíkovo neutrálna. Aby sa uvedené ciele dosiahli, železničná doprava by sa mala stať atraktívnejšou z hľadiska cenovej dostupnosti, spoľahlivosti a prístupnosti. Služby železničnej dopravy by sa takisto mali lepšie prispôsobiť potrebám cestujúcich a nákladných prepravcov.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C, C/2024/891, 6.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/891/oj>.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C, C/2024/1982, 18.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1982/oj>.

⁽³⁾ Pozícia Európskeho parlamentu z 12. marca 2024 (Ú. v. EÚ C, C/2025/1020, 27.2.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/1020/oj>) a pozícia Rady v prvom čítaní z 21. apríla 2026 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku). Pozícia Európskeho parlamentu z ... (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku).

⁽⁴⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119 z 30. júna 2021, ktorým sa stanovuje rámec na dosiahnutie klimatickej neutrality a menia nariadenia (ES) č. 401/2009 a (EÚ) 2018/1999 (európsky právny predpis v oblasti klímy) (Ú. v. EÚ L 243, 9.7.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

- (3) Základným cieľom tohto nariadenia je zvýšiť používanie železničnej infraštruktúry jej efektívnejším využívaním prostredníctvom lepších procesov plánovania a pridelovania a prostredníctvom lepšej cezhraničnej koordinácie, a tým prispieť k nárastu služieb železničnej dopravy v súlade s cieľmi Únie v oblasti dekarbonizácie. Avšak na ďalšie zvýšenie kapacity železničnej infraštruktúry, ktorého cieľom bude uspokojiť zvýšený dopyt po kapacite železničnej dopravy, tak osobnej, ako aj nákladnej, a zvýšiť celkovú konkurencieschopnosť železničnej dopravy, budú na všetkých úrovniach potrebné dodatočné opatrenia nad rámec rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia.
- (4) V smernici Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ⁽⁵⁾ sa stanovujú pravidlá pre riadenie a prevádzku železničnej infraštruktúry, ako aj zásady a postupy týkajúce sa pridelovania kapacity pre služby vnútroštátnej a medzinárodnej železničnej dopravy.
- (5) V nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 913/2010⁽⁶⁾ sa stanovuje zriadenie koridorov železničnej nákladnej dopravy a jednotných kontaktných miest s cieľom uľahčiť predkladanie žiadostí o kapacitu infraštruktúry pre služby medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy.
- (6) Riadenie kapacity železničnej infraštruktúry a riadenie železničnej dopravy sú zásadné pre dobré fungovanie železničného sektora. Prevádzkovanie služieb železničnej dopravy, najmä služieb cezhraničnej železničnej dopravy, si vyžaduje starostlivé plánovanie a koordináciu, aby vlaky s veľmi odlišnými vlastnosťami, ako je rýchlosť a brzdná dráha, mohli bezpečne využívať tie isté trate. Optimálne a harmonizované riadenie kapacity železničnej infraštruktúry vytvára viac príležitostí a zvyšuje spoľahlivosť služieb železničnej dopravy. Toto nariadenie by malo manažérom infraštruktúry poskytnúť dostatočnú flexibilitu na účinné riadenie kapacity železničnej infraštruktúry pri súčasnom zabezpečení toho, aby sa so všetkými žiadateľmi zaobchádzalo rovnoprávnym, transparentným a nediskriminačným spôsobom, pokiaľ ide o ich prístup k železničnej sieti, aby sa zabezpečila spravodlivá hospodárska súťaž.
- (7) V smernici 2012/34/EÚ sa uznáva právo členských štátov neuplatňovať pravidlá pridelovania kapacity železničnej infraštruktúry na určité časti železničnej siete alebo na určité služby železničnej dopravy, ak by takéto vyňatie z rozsahu pôsobnosti práva Únie nemalo vplyv na fungovanie jednotného európskeho železničného priestoru. Takéto vyňatia by sa v prísne obmedzených a náležite odôvodnených prípadoch mali naďalej uplatňovať a členské štáty by si mali ponechať právo požiadať o ne v budúcnosti aj v súvislosti s týmto nariadením.
- (8) Prevádzka pevného spojenia cez Lamanšský prieliv je upravená najmä Dohodou medzi Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska a Francúzskou republikou týkajúcou sa výstavby a prevádzky pevného spojenia cez Lamanšský prieliv prostredníctvom súkromných koncesionárov, podpísanou 12. februára 1986 v Canterbury (ďalej len „dohoda z Canterbury“), a koncesnou dohodou medzi ministrom dopravy Spojeného kráľovstva, ministrom pre územné plánovanie, bývanie a dopravu Francúzskej republiky, spoločnosťou The Channel Tunnel Group Limited a spoločnosťou France-Manche S.A., podpísanou 14. marca 1986 a odvtedy niekoľkokrát zmenenou (ďalej len „koncesná zmluva“). V súlade s dohodou z Canterbury a koncesnou zmluvou majú koncesionári riadiť železničnú infraštruktúru a prevádzkovať službu kyvadlovej dopravy pre cestné vozidlá. Smernica 2012/34/EÚ sa s výnimkou určitých ustanovení nevzťahuje na podniky, ktorých podnikateľská činnosť sa obmedzuje len na poskytovanie služieb kyvadlovej dopravy pre cestné vozidlá pevným spojením cez Lamanšský prieliv alebo na dopravné činnosti vo forme služieb kyvadlovej dopravy pre cestné vozidlá cez toto pevné spojenie. Podobne nie je vhodné uplatňovať toto nariadenie na riadenie kapacity železničnej infraštruktúry na účely prevádzky takýchto služieb. Pokiaľ nie je stanovené inak, toto nariadenie by sa malo uplatňovať na riadenie kapacity železničnej infraštruktúry na účely prevádzky iných služieb, ako sú napríklad osobné a nákladné vlaky.

⁽⁵⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj>).

⁽⁶⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 913/2010 z 22. septembra 2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu (Ú. v. EÚ L 276, 20.10.2010, s. 22, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/913/oj>).

- (9) Členské štáty a manažéri infraštruktúry by pri vykonávaní tohto nariadenia vo vzťahu k časti železničnej siete Únie, ktorá je geograficky izolovaná morom od zvyšku železničnej siete Únie, v prípade ktorej neexistuje konkrétna potreba koordinácie s inými členskými štátmi alebo s manažérmi železničnej infraštruktúry, ktorí riadia infraštruktúru nachádzajúcu sa v iných členských štátoch, a ktorej kapacita je nepretržite k dispozícii bez toho, aby sa v krátkodobom alebo strednodobom horizonte očakávala nejaká relevantná zmena, mali mať pri plnení povinností stanovených v tomto nariadení možnosť uplatňovať pragmatický a primeraný prístup s cieľom zabrániť neprímeraným nákladom a administratívne mu zaťaženiu.
- (10) Toto nariadenie by nemalo členským štátom brániť v prijímaní opatrení potrebných na ochranu základných bezpečnostných alebo obranných záujmov ani v prijímaní opatrení potrebných na zabezpečenie dostatočného prístupu vojenských síl k železničnej infraštruktúre.
- (11) Dopravná infraštruktúra je nosnou konštrukciou hospodárstva a spoločnosti ako celku. Určitá železničná infraštruktúra má zásadný význam pre zabezpečenie dobrého fungovania životne dôležitých spoločenských funkcií a má strategický význam pre národnú bezpečnosť. V určitých prípadoch by udelenie práv na kapacitu žiadateľovi mohlo ohroziť verejnú bezpečnosť alebo verejný poriadok v Únii, a to aj na úrovni členských štátov, napríklad ak má železničný podnik v úmysle prepravovať prostredníctvom železničnej infraštruktúry členského štátu nebezpečný tovar alebo zbrane, ktoré boli nezákonne dovezené do Únie. Aby členské štáty zaručili hladkú, bezpečnú a chránenú železničnú premávku a zabezpečili ochranu svojej železničnej infraštruktúry, mali by mať možnosť požadovať od manažérov infraštruktúry, aby žiadateľovi odmietli udeliť alebo aby mu odňali práva na kapacitu, ak prístup k ich železničnej infraštruktúre predstavuje riziko pre verejný poriadok alebo verejnú bezpečnosť vrátane rizika pre národnú bezpečnosť a obranu. Každé takéto rozhodnutie by malo byť riadne odôvodnené, nevyhnutne potrebné a primerané sledovanému cieľu, pričom by sa mali zohľadniť aj vplyvy tohto rozhodnutia na hospodársku súťaž a na kontinuitu dodávateľských reťazcov, najmä pokiaľ ide o dodávky kritických vstupov a to, či požadované právo na kapacitu predstavuje právo na viacsietovú kapacitu. Pri posudzovaní rizika pre verejnú bezpečnosť alebo verejný poriadok by dotknutý členský štát mal mať možnosť zohľadniť okrem iných faktorov skutočnosť, že na žiadateľa sa vzťahujú reštriktívne opatrenia prijaté Úniou a dôvody na prijatie takýchto opatrení, že žiadateľ je vo vlastníctve alebo pod účinnou kontrolou osoby alebo subjektu, na ktoré sa vzťahujú reštriktívne opatrenia prijaté Úniou, alebo koná v ich mene alebo podľa ich pokynov, alebo že žiadateľ alebo uvedená osoba alebo subjekt sa podieľajú na nezákonných činnostiach alebo činnostiach uľahčujúcich rozvoj vojenských spôsobilostí tretej krajiny, ktoré predstavujú hrozbu pre národnú bezpečnosť daného členského štátu. Členský štát by mal takéto rozhodnutie pravidelne preskúmať, najmä posúdením, či je naďalej odôvodnené a primerané. Členský štát by mal o prijatom rozhodnutí a jeho dôvodoch informovať Komisiu, regulačný orgán a v prípade práv na viacsietovú kapacitu ostatné dotknuté členské štáty a mal by s týmito ostatnými členskými štátmi koordinovať svoju činnosť v prípade, že tieto členské štáty vyjadria obavy v súvislosti s prijatým rozhodnutím. Ak sa obava členského štátu nevyrieši koordináciou, dotknutý členský štát by mal mať možnosť požiadať Komisiu o odporúčanie týkajúce sa rozhodnutia prijatého iným členským štátom.
- (12) Členské štáty by mali mať právo poskytovať manažérovi infraštruktúry strategické usmernenia, aby sa zabezpečilo, že plánovanie a využívanie kapacity železničnej infraštruktúry je v súlade s ich všeobecnými cieľmi a usmerneniami v danej oblasti politiky. Členské štáty by mali mať najmä možnosť vyžadovať, aby manažéri infraštruktúry zaviedli špecifické typy cestovných poriadkov, ako sú integrované taktové cestovné poriadky, vyhradili minimálne objemy kapacity pre určité typy prevádzky a zohľadnili vnútroštátne podmienky a priority politiky v parametroch metodiky pre rozdelenie kapacity a riešenie konfliktov. Členské štáty by pritom mali rešpektovať prevádzkové povinnosti manažérov infraštruktúry a zabezpečiť, aby si zachovali dostatočnú prevádzkovú rezervu na plnenie všetkých svojich úloh a povinností.
- (13) Keďže od manažérov infraštruktúry sa môže vyžadovať, aby uplatňovali špecifické typy cestovných poriadkov, na viacsietovú vlakovú dopravu by sa tak mohli vzťahovať rôzne typy cestovných poriadkov. Vzhľadom na túto skutočnosť, ale aj na iné faktory, by členské štáty zodpovedné za manažérov infraštruktúry, ktorí prideliujú práva na kapacitu pre viacsietovú vlakovú dopravu, na ktorú sa vzťahujú rôzne typy cestovných poriadkov, mali koordinovať svoju činnosť, aby sa zabezpečil súlad medzi ich strategickými usmerneniami a vnútroštátnymi požiadavkami. Keďže sa okrem toho v členských štátoch používajú rôzne postupy plánovania cestovných poriadkov, tieto postupy si vyžadujú zvýšenú cezhraničnú koordináciu aj medzi manažérmi infraštruktúry, najmä ak sa od manažérov infraštruktúry vyžaduje, aby vopred plánovali kapacitu prostredníctvom taktových cestovných poriadkov.

- (14) Pravidlá a postupy riadenia kapacity železničnej infraštruktúry by mali bez diskriminácie zohľadňovať a spĺňať potreby všetkých segmentov železničného trhu. Mali by zohľadňovať najmä potrebu dlhodobej stability dostupnej kapacity pre služby osobnej dopravy, a to aj služieb prevádzkovaných na základe záväzkov služby vo verejnom záujme, a potrebu krátkodobej flexibility pre nákladnú dopravu, aby mohla reagovať na dopyt na trhu. Proces riadenia kapacity by sa preto už nemal prevažne zameriavať na jednoročné obdobie, ale mal by byť usporiadaný do troch po sebe nasledujúcich fáz strategického plánovania kapacít: stanovovanie harmonogramu služieb železničnej dopravy a pridelovanie kapacity; a prispôsobovanie a zmena harmonogramu kapacity. Zavedenie lepšie vymedzených a štruktúrovaných fáz, ktoré v rámci riadenia kapacity umožňujú dlhodobé plánovanie a krátkodobé prispôsobenie, by bolo prínosom najmä pre služby, ktoré sa ťažšie plánujú vopred alebo sú organizačne zložitejšie, ako sú napríklad nákladné vlaky a cezhraničné osobné vlaky vrátane nočných vlakov.
- (15) Čoraz väčšia časť železničnej siete Únie je buď úplne, alebo takmer úplne preťažená a nedokáže vyhovieť potrebám všetkých žiadateľov o kapacitu železničnej infraštruktúry a podporiť ďalší rast objemu železničnej dopravy. Očakáva sa, že rozvoj a digitalizácia infraštruktúry v súlade s technickou špecifikáciou interoperability vypracovanou podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797⁽⁷⁾, najmä Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS), povedie v strednodobom až dlhodobom horizonte k zvýšeniu dostupnej kapacity. Manažéri infraštruktúry však pravdepodobne nebudú schopní uspokojiť všetky žiadosti o kapacitu na využívanie intenzívne využívanej alebo preťaženej železničnej infraštruktúry a mali by vychádzať zo spoľahlivého plánovania s cieľom predvídať potreby, včas informovať žiadateľov a uľahčovať pridelovanie kapacity.
- (16) S cieľom zabezpečiť optimálne využitie kapacity železničnej infraštruktúry by sa počas procesu plánovania a pridelovania mali zohľadňovať sociálno-ekonomické, prevádzkové a environmentálne kritériá, najmä pri posudzovaní alternatívnych možností rozdelenia kapacity v časti železničnej infraštruktúry, ktorá je veľmi intenzívne využívaná alebo preťažená, a na účely riešenia konfliktov. Najmä v prípade žiadateľov o kapacitu v rôznych členských štátoch by bolo prospešné, aby manažéri infraštruktúry používali spoločnú metódu a transparentný súbor kritérií, ktoré objasňujú, ako boli tieto kritériá zohľadnené a ako ovplyvnili prijaté rozhodnutia.
- (17) Európska sieť manažérov infraštruktúry (ďalej len „ENIM“) by mala poskytovať usmernenia o tom, ako stanoviť spoločnú objektívnu, transparentnú a nediskriminačnú metodiku, ktorá by bola založená na sociálno-ekonomických, prevádzkových a environmentálnych kritériách rozdeľovania a pridelovania kapacity. Keďže ide o novú metodiku rozhodovania o rozdelení kapacity alebo o riešení konfliktov a bude dôležité stanoviť hodnoty parametrov na správnej úrovni, sieť ENIM by uplatňovanie prevádzkových, sociálno-ekonomických a environmentálnych kritérií mala pred ich uplatnením otestovať a kalibrovať.
- (18) Manažéri infraštruktúry by mali v relevantných prípadoch upraviť štandardné hodnoty parametrov tak, aby zohľadnili miestne alebo vnútroštátne podmienky na základe akceptovaných prístupov a empirických dôkazov.
- (19) Strategické plánovanie kapacity vykonávané manažérmi infraštruktúry by malo zlepšiť používanie železničnej infraštruktúry predvídaním dopytu po službách železničnej dopravy vrátane analýzy očakávaného vývoja na dopravnom trhu a zohľadnením plánovaného rozvoja, obnovy a údržby železničnej infraštruktúry. Malo by zabezpečiť pridelovanie kapacity železničnej infraštruktúry tak, aby sa maximalizovala hodnota služieb železničnej dopravy pre spoločnosť. Manažéri infraštruktúry by mali zabezpečiť, aby strategické plánovanie kapacity poskytovalo čoraz viac podrobných údajov o dostupnej kapacite, pričom zohľadnia spätnú väzbu od subjektov zainteresovaných na prevádzke, a aby bolo základom pre pridelovanie kapacity.
- (20) Aby manažéri infraštruktúry mohli zabezpečiť dostatok kapacity na pridelovanie rôznym segmentom železničného trhu, najmä službám nákladnej a cezhraničnej železničnej dopravy, mali by mať možnosť vopred plánovať využívanie kapacity na preťaženej alebo intenzívne využívannej železničnej infraštruktúre a v prípade potreby rozšíriť toto plánovanie na iné úseky siete. Pri takomto plánovaní kapacity vopred by sa mali zohľadniť rôzne metódy pridelovania kapacity a charakteristiky rôznych segmentov železničného trhu. Malo by sa umožniť lepšie používanie železničnej infraštruktúry prostredníctvom zoskupovania vlakov s podobnými výkonnostnými charakteristikami vo fáze pridelovania kapacity.

⁽⁷⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

- (21) Manažéri infraštruktúry by pri prideliťovaní kapacity mali dodržiavať svoje strategické plánovanie ponuky kapacity a zároveň zabezpečiť, aby sa kapacita prideliťovala spravodlivo a nediskriminačne a v súlade s dopytom na trhu. Na tento účel by sa niektoré žiadosti o kapacitu, ktoré nie sú v súlade s plánom ponuky kapacity, mohli vo fáze prideliťovania zamietnuť alebo by sa im mohla udeliť nižšia priorita. Plán ponuky kapacity by sa mal priebežne aktualizovať tak, aby odrážal dostupnú kapacitu.
- (22) Podniky z rôznych segmentov železničného trhu majú rôzne schopnosti predvídať vlastné potreby v oblasti kapacity železničnej infraštruktúry. Niektorí poskytovatelia služieb nákladnej dopravy konkrétne nemusia byť schopní identifikovať svoje kapacitné potreby dostatočne včas na to, aby sa zahrnuli do cestovného poriadku, ktorý je súčasťou ročného plánu pohybu vlakov a železničných koľajových vozidiel, pričom tieto potreby nemusia korešpondovať s ročným harmonogramom cestovného poriadku. Manažéri infraštruktúry by preto mali mať možnosť ponúkať kapacitu dostatočnej kvality a kvantity aj pre služby železničnej dopravy, po ktorých nie je stabilný dopyt, ktoré sú organizované v relatívne krátkom časovom predstihu, zahŕňajú viac ako jednu jazdu vlaku a mohli by opakovane premávať počas obdobia, ktoré sa nezhoduje s trvaním obdobia platnosti cestovného poriadku. Na tento účel by malo byť možné rezervovať kapacitu pre vlakové trasy, ktoré sa potom môžu prideliť v krátkom časovom predstihu.
- (23) Žiadatelia o kapacitu železničnej infraštruktúry by mali mať možnosť na ročnej báze plánovať a žiadať o kapacitu železničnej infraštruktúry prostredníctvom cestovného poriadku. Žiadatelia by takisto mali mať možnosť vopred požiadať o kapacitu železničnej infraštruktúry na účely stabilných viacročných služieb železničnej dopravy prostredníctvom rámcových dohôd. Napokon by žiadatelia mali mať možnosť požiadať o kapacitu krátko pred prevádzkou, a to prostredníctvom *ad hoc* žiadostí o kapacitu pre jednotlivé vlaky alebo v rámci priebežného plánovania pre opakované vlakové služby. Keďže vzhľadom na povahu služieb železničnej nákladnej dopravy je pre ne priebežné plánovanie obzvlášť vhodné, prideliťovanie kapacity prostredníctvom procesu priebežného plánovania by sa malo týkať aspoň služieb železničnej nákladnej dopravy.
- (24) Značnú časť železničnej nákladnej dopravy predstavuje diaľková doprava, ktorá si vyžaduje cezhraničnú koordináciu medzi manažermi infraštruktúry. Cieľ politiky, ktorým je nárast železničnej dopravy, závisí aj od nárastu cezhraničných služieb osobnej dopravy. Na uľahčenie a podporu nárastu cezhraničnej dopravy v jednotnom európskom železničnom priestore treba zabezpečiť väčšiu konzistentnosť a harmonizáciu pravidiel a postupov riadenia kapacity železničnej infraštruktúry a zároveň treba pri ich stanovení vychádzať zo skúseností a odbornosti tohto sektora. Úloha siete ENIM by sa preto mala posilniť tým, že sa poverí vypracovaním usmernení, ktoré umožnia jednotné vykonávanie postupov a metódik v oblasti riadenia kapacity železničnej infraštruktúry a aktívnu koordináciu cezhraničnej kapacity a dopravy stanovených v tomto nariadení. Sieť ENIM by mala predovšetkým vypracovať európsky rámec pre riadenie kapacity, európsky rámec pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia, ako aj európsky rámec pre preskúvanie výkonnosti. Pri vypracúvaní týchto európskych rámcov by sa malo konzultovať so železničnými podnikmi, žiadateľmi a inými subjektmi zainteresovanými na prevádzke.
- (25) Európsky rámec pre riadenie kapacity, európsky rámec pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia a európsky rámec pre preskúvanie výkonnosti, ktoré vypracúva sieť ENIM, by mali poskytovať usmernenia, v ktorých sa stanovujú spoločné nástroje, metodiky a procesné opatrenia, ktoré manažérmi infraštruktúry umožnia jednotné vykonávanie tohto nariadenia v celom jednotnom európskom železničnom priestore, pokiaľ ide o riadenie železničnej kapacity infraštruktúry, koordináciu cezhraničnej dopravy, riadenie narušení dopravy a krízových situácií, ako aj preskúvanie výkonnosti. Hoci by tieto rámce a v nich obsiahnuté prvky mali byť nezáväzné a manažéri infraštruktúry by mali naďalej niesť zodpovednosť za svoje prevádzkové rozhodnutia, od manažérov infraštruktúry sa napriek tomu očakáva, že sa budú týmito rámcami riadiť, pokiaľ nebude za osobitných podmienok opodstatnené, aby sa od nich odchýlili. V takýchto prípadoch by manažéri infraštruktúry mali konať v súlade so zásadou „dodržiavaj alebo vysvetľ“ a mali by odôvodniť akúkoľvek odchýlku od týchto rámcov. Uvedený prístup umožní nastoliť rovnováhu medzi potrebami koordinácie a uplatňovania harmonizovaných prístupov v jednotnom európskom železničnom priestore a potrebou prispôbiť postupy a metodiky osobitným podmienkam jednotlivých geografických oblastí. Ak sieť ENIM nedospeje k dohode o spoločných nástrojoch, metodikách a procesných opatreniach, a nebude preto môcť vypracovať dané európske rámce, alebo ak aj dosiahne takúto dohodu, no tieto rámce nebudú postačovať na splnenie zamýšľaných cieľov alebo budú výrazné odchýlky od uplatňovania uvedených rámcov, čo naruší jednotné vykonávanie tohto nariadenia, Komisia by mala prijať vykonávacie akty, ktorými sa stanovujú záväzné pravidlá pre spoločné nástroje, metodiky a procesné opatrenia potrebné na jednotné vykonávanie týchto európskych rámcov alebo ich prvkov.

- (26) Sieť ENIM by mala určiť koordinátora siete, ktorý bude vykonávať podporné a prevádzkové úlohy. Pri vymenúvaní koordinátora siete by sieť ENIM mala zväziť neziskové združenie, ktoré má skúsenosti so zlepšovaním riadenia kapacity železničnej infraštruktúry a zapája sa do takéhoto zlepšovania.
- (27) Pravidlá riadenia cezhraničnej železničnej dopravy za normálnych podmienok a v prípade narušení by mali podporovať bezproblémovú, odolnú a plynulú prevádzku služieb železničnej dopravy. Uvedenými pravidlami by sa mal zabezpečiť systém štruktúrovanej koordinácie medzi manažérmi infraštruktúry a inými zainteresovanými subjektmi.
- (28) Prevádzka železničnej infraštruktúry si vyžaduje nielen úzku spoluprácu medzi manažérmi infraštruktúry, ale aj intenzívnu interakciu so železničnými podnikmi a inými zainteresovanými subjektmi priamo zapojenými do železničnej a multimodálnej dopravy a logistických operácií. Preto treba zabezpečiť štruktúrované konzultácie medzi manažérmi infraštruktúry a inými zainteresovanými subjektmi. Tieto štruktúrované konzultácie by mala zabezpečovať Európska železničná platforma (ďalej len „ERP“), keďže sa očakáva, že táto platforma bude pozostávať zo zástupcov všetkých zainteresovaných strán zapojených do služieb železničnej dopravy, okrem iného aj železničných podnikov, prevádzkovateľov servisných zariadení alebo prevádzkovateľov multimodálnych dopravných terminálov. Platforma ERP by mala byť schopná poskytovať sieti ENIM svoje stanoviská počas vypracúvania európskych rámcov, vychádzať z konkrétnych skúseností a poskytovať praktické návrhy pri špecifických výzvach a pomáhať pri ďalšom zlepšovaní fungovania služieb európskej železničnej dopravy.
- (29) Medzi aspekty, ktoré zákazníci a žiadatelia v železničnej doprave najviac oceňujú, patrí spoľahlivosť služieb železničnej dopravy a včasné informácie o tom, kedy sa tieto služby môžu poskytnúť. Rozhodujúcim aspektom pre hladké fungovanie železničného systému, ktorý sa vyznačuje silnými interakciami medzi službami a sieťovými externalitami, je aj spoľahlivosť harmonogramov. Z tohto dôvodu by odchýlky od harmonogramu mali byť minimálne a mal by sa zaviesť systém primeraných stimulov na podporu plnenia záväzkov zo strany manažérov infraštruktúry, železničných podnikov a iných príslušných zainteresovaných subjektov.
- (30) Týmto nariadením by sa mal zriadiť systém sankcií, ktoré sa majú zaplatiť v prípade, keď manažér infraštruktúry alebo žiadateľ nesplní svoje záväzky týkajúce sa pridelenia práva na kapacitu. Výška takejto sankcie by mala byť účinná, primeraná, odrádzajúca a nediskriminačná, aby sa zabezpečilo dodržanie plánovaného využitia kapacity. Výšku sankcie by mal schváliť aj regulačný orgán. Manažér infraštruktúry by svoj návrh na výšku sankcií mohol založiť na poplatkoch za prístup na trať, ktoré sa platia v železničnej sieti. Pri modulácii sankcie by sa malo zohľadniť niekoľko faktorov vrátane načasovania oznámenia zmeny, kvality poskytnutej alternatívnej kapacity z hľadiska dodatočnej vzdialenosti alebo času, technických vlastností a iných relevantných aspektov alebo toho, či kapacitu možno prideliť inému žiadateľovi, ktorý ju využije. Uplatnená modulácia by mala byť nízka, ak je kvalita alternatívy vysoká alebo ak je možné kapacitu prideliť inému žiadateľovi. Uplatnená modulácia by mala byť vyššia, ak sa o zmenu žiada krátko pred časom využitia práva na kapacitu alebo ak je kvalita príliš nízka v porovnaní s pôvodne prideleným právom na kapacitu. Manažéri infraštruktúry v členských štátoch, ktorých menou nie je euro, by mali vo svojej mene stanoviť také výšky sankcie, ktoré zodpovedajú výškam v eurách stanoveným v tomto nariadení ku dňu jeho nadobudnutia účinnosti. Títo manažéri infraštruktúry sa vyzývajú, aby výšky sankcie pravidelne preskúmavali aj so zreteľom na vývoj výmenného kurzu. Cieľom tohto systému sankcií by malo byť zrýchlenie riešenia sporov a zníženie počtu súdnych sporov, ktoré súvisia s nerešpektovaním pridelených práv na kapacitu, a poskytnutie istoty, právnej ochrany, predvídateľnosti a transparentnosti manažérom infraštruktúry aj žiadateľom, pokiaľ ide o ich záväzky v súvislosti s pridelenými právami na kapacitu.
- (31) Predpokladom zlepšovania výkonnosti služieb železničnej infraštruktúry a služieb železničnej dopravy je nepretržité monitorovanie ich kvality. Zatiaľ čo manažéri infraštruktúry by mali monitorovať a merať/hodnotiť výkonnosť služieb železničnej infraštruktúry a služieb železničnej dopravy na vnútroštátnej úrovni, sieť ENIM by mala monitorovať výkonnosť na úrovni Únie. Preto treba vytvoriť transparentný a objektívny systém ukazovateľov, ktorý poskytne spätnú väzbu k aspektom výkonnosti relevantným pre rôzne subjekty zainteresované na prevádzke a pre koncových zákazníkov služieb železničnej dopravy. Hlavnou funkciou takéhoto systému by malo byť monitorovať plnenie záväzkov subjektov zainteresovaných na prevádzke a priebežný vývoj výkonnosti pri zohľadnení rôznych okolností a charakteristík v odvetví železničnej dopravy. Sieť ENIM a Komisia by mali mať pri zriaďovaní takéhoto systému a analýze jeho výstupov možnosť obracať sa na nezávislých expertov združených v poradnom paneli pre výkonnosť. Poradný panel pre výkonnosť by mal byť schopný poskytovať nezávislé poradenstvo sieti ENIM a Komisii, ako aj subjektom zainteresovaným na prevádzke a európskym koordinátorom vo všetkých oblastiach, ktoré ovplyvňujú výkonnosť služieb železničnej dopravy a riadenia železničnej infraštruktúry. Mal by tiež prispievať do správy o preskúmaní výkonnosti.

- (32) S cieľom zlepšiť výkonnosť služieb železničnej infraštruktúry v jednotnom európskom železničnom priestore by sieť ENIM mala vytvoriť európsky rámec pre preskúvanie výkonnosti. Tento rámec by sa mal zamerať na zaistenie toho, aby všetci manažéri infraštruktúry Únie používali spoločné nástroje, metodiky a procesné opatrenia na meranie výkonnosti prostredníctvom dohodnutých ukazovateľov. Mal by umožniť identifikáciu nedostatkov vo výkonnosti železničnej siete Únie. Mal by sa zamerať na zaistenie toho, aby manažéri infraštruktúry pri stanovovaní výkonnostných cieľov zohľadňovali osobitosti siete, ktorú riadia, ale aby zároveň zabezpečovali súdržnosť pri určovaní najrelevantnejších nedostatkov vo výkonnosti. Manažérom infraštruktúry by mal umožniť spolupracovať na úrovni Únie pri určovaní opatrení na odstránenie nedostatkov vo výkonnosti a sledovanie ich vplyvu. Sieť ENIM by mala uvedený rámec pravidelne preskúmať s cieľom zaistiť, že spĺňa svoj účel.
- (33) Sieť ENIM by sa mala stať funkčnejšou, aby zabezpečila účinnú koordináciu manažérov infraštruktúry na úrovni Únie. Mala by zahŕňať mechanizmy rozhodovania, ktoré manažérom infraštruktúry umožnia účinne koordinovať strategické plánovanie kapacity .
- (34) Manažéri infraštruktúry zo všetkých členských štátov zodpovední za trate, ktoré sú súčasťou základnej a rozšírenej základnej transeurópskej dopravnej siete (ďalej len „TEN-T“), by mali byť členmi siete ENIM. Na rokovaniach siete ENIM by mali mať možnosť zúčastňovať sa aj iní manažéri infraštruktúry členských štátov, ktorí sa podieľajú na strategickom riadení kapacity tratí mimo základnej a rozšírenej základnej siete TEN-T. Ostatní manažéri infraštruktúry by mohli byť prizvaní k účasti na práci siete ENIM ako pozorovatelia, ale bez hlasovacích práv. Okrem toho je v záujme Únie umožniť účasť na sieti ENIM manažérom infraštruktúry zodpovedným za trate v základnej alebo rozšírenej základnej sieti TEN-T štátov, ktoré sú členmi Európskeho združenia voľného obchodu , a juhovýchodoeurópskych zmluvných strán Zmluvy o založení Dopravného spoločenstva podpísanej Úniou v súlade s rozhodnutím Rady (EÚ) 2017/1937 ⁽⁸⁾ za predpokladu, že tieto štáty alebo zmluvné strany uplatňujú toto nariadenie na základe medzinárodnej dohody uzavretej s Úniou. Podmienky ich účasti v sieti ENIM by sa mali určiť na základe dohody, ktorú tieto štáty a zmluvné strany uzavreli s Úniou. Tieto štáty a zmluvné strany sú v odvetví dopravy úzko spojené s Úniou. Okrem toho má väčšina z nich vzhľadom na svoju geografickú polohu dôležité železničné spojenia s členskými štátmi alebo tranzitnú dopravu medzi dvoma alebo viacerými členskými štátmi. Ich príspevok k práci siete ENIM je preto dôležitý.
- (35) Železničné regulačné orgány by mali spolupracovať na úrovni Únie s cieľom zabezpečiť jednotné uplatňovanie regulačného rámca a jednotné zaobchádzanie so žiadateľmi v rámci jednotného európskeho železničného priestoru. Mali by spolupracovať prostredníctvom Európskej siete železničných regulačných orgánov (ďalej len „ENRRB“) s cieľom vypracovať spoločné postupy pre prijímanie rozhodnutí v otázkach, na ktoré sú splnomocnené podľa tohto nariadenia. Na tento účel by sieť ENRRB mala vykonávať koordinačné úlohy a môže prijímať nezáväznú odporúčania, stanoviská alebo správy týkajúce sa služieb cezhraničnej železničnej dopravy a výkonnosti služieb železničnej infraštruktúry a služieb železničnej dopravy. Odporúčania a stanoviská prijaté sieťou ENRRB by mali podporovať vnútroštátne rozhodnutia, ktoré podporujú harmonizované postupy opísané v európskych rámcoch, a nemali by zasahovať do právomocí železničných regulačných orgánov ani manažérov infraštruktúry.
- (36) Efektívne riadenie kapacity železničnej infraštruktúry a riadenie železničnej dopravy si vyžaduje výmenu údajov a informácií medzi manažermi infraštruktúry, žiadateľmi a inými subjektmi zainteresovanými na prevádzke. Uvedená výmena môže byť výrazne účinnejšia a efektívnejšia, ak sa vykonáva s podporou interoperabilných digitálnych nástrojov, a ak je to možné, aj automatizácie. Preto by sa mali prednostne implementovať špecifikácie interoperability, ktoré by sa ďalej rozvíjali s cieľom udržať krok s technologickým vývojom a novými procesmi uvedenými v tomto nariadení. Železničná agentúra Európskej únie (ďalej len „ERA“) by ako európsky systémový orgán pre telematické aplikácie mala byť zapojená do vývoja a zavádzania digitálnych nástrojov uvedených v tomto nariadení s cieľom zabezpečiť, aby boli v súlade s TSI pre telematické aplikácie v zmysle vymedzenia v smernici (EÚ) 2016/797 a v súlade s článkom 23 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/796 ⁽⁹⁾.

⁽⁸⁾ Rozhodnutie Rady (EÚ) 2017/1937 z 11. júla 2017 o podpise, v mene Európskej únie, a predbežnom vykonávaní Zmluvy o založení Dopravného spoločenstva (Ú. v. EÚ L 278, 27.10.2017, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2017/1937/oj>).

⁽⁹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/796 z 11. mája 2016 o Železničnej agentúre Európskej únie, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 881/2004 (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/796/oj>).

- (37) Manažéri infraštruktúry by najmä v súvislosti s digitalizáciou mali zabezpečiť zosúladenie s prácou spoločného podniku pre európske železnice zriadeného v nariadení Rady (EÚ) 2021/2085⁽¹⁰⁾, a to prostredníctvom riadiacej skupiny pre systémový pilier uvedenej v článku 96 a skupiny na zavádzanie uvedenej v článku 97 uvedeného nariadenia.
- (38) S cieľom zabezpečiť hladký proces riadenia kapacity a dopravy pre služby medzinárodnej železničnej dopravy, minimalizovať prípady zrušenia pridelenej kapacity a prerušenia železničnej prevádzky v dôsledku narušení železničnej siete, ako aj s cieľom zohľadniť vývoj postupov manažérov infraštruktúry a využívanie nových metód pridelovania kapacity a informačných a komunikačných technológií by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“), pokiaľ ide o určité prvky výsledkov vyplývajúcich zo strategického plánovania kapacity; harmonogram strategického plánovania kapacity a procesu pridelovania kapacity; trvanie zmien pridelenej kapacity a budovanie alternatívnych riešení pre žiadateľov; určité prvky týkajúce sa harmonogramu koordinácie, konzultácií a uverejňovania obmedzení kapacity vyplývajúcich z prác na železničnej infraštruktúre; prahové hodnoty využívania kapacít intenzívne využívanej a preťaženej železničnej infraštruktúry; prispôbenie výšky sankcií inflácii a informácie, ktoré sa majú poskytnúť subjektom zainteresovaným na prevádzke. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva⁽¹¹⁾. Predovšetkým v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako expertom z členských štátov, a experti Európskeho parlamentu a Rady majú systematicky prístup na zasadnutia skupín expertov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.
- (39) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci, aby mohla zaviesť technické a prevádzkové požiadavky na uľahčenie hladkého fungovania jednotného európskeho železničného priestoru, ktoré sa týkajú jednotných kritérií pre požiadavky stanovené manažermi infraštruktúry, pokiaľ ide o žiadateľov, technických a prevádzkových požiadaviek na plánovanie pre prípad nepredvídaných udalostí, podrobných pravidiel týkajúcich sa postupu uzatvárania rámcových dohôd, formy a obsahu takýchto rámcových dohôd a podrobných pravidiel týkajúcich sa procesu priebežného plánovania a súvisiacich s európskymi rámcami. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011⁽¹²⁾. Ak výbor zriadený podľa smernice 2012/34/EÚ nevydá žiadne stanovisko v rámci postupu preskúmania, Komisia by nemala prijať návrh vykonávacieho aktu.
- (40) Komisia uviedla, že vzhľadom na plánovanú revíziu nariadenia (EÚ) 2016/796 zamýšľa posúdiť uskutočniteľnosť a možné prínosy rozšírenia právomocí agentúry ERA na kapacitu železničnej infraštruktúry. V rámci tohto posúdenia by sa mohlo zväziť využitie existujúcich právomocí agentúry ERA v oblasti celosektorových konzultačných procesov, najmä pri vypracúvaní sekundárnych právnych predpisov, a tiež ako podpornej úlohy pri uľahčovaní nezávislého monitorovania výkonnosti a posudzovaní vplyvu na rozpočet.
- (41) Pravidlá pridelovania kapacity stanovené v smernici 2012/34/EÚ sa nahrádzajú pravidlami stanovenými v tomto nariadení. Preto by sa v tomto nariadení mali vymedziť pravidlá spolupráce medzi manažermi infraštruktúry, pravidlá spolupráce medzi železničnými regulačnými orgánmi, požiadavky na prvky podmienok používania siete s opisom charakteru železničnej infraštruktúry, ktorá je k dispozícii železničným podnikom, podmienky prístupu k nej a zásady a kritériá pridelovania kapacity. Toto nariadenie by nemalo ovplyvniť pravidlá spolupráce a koordinácie ani prvky podmienok používania siete, ktoré nesúvisia s riadením kapacity.

⁽¹⁰⁾ Nariadenie Rady (EÚ) 2021/2085 z 19. novembra 2021, ktorým sa zriaďujú spoločné podniky v rámci programu Horizont Európa a zrušujú nariadenia (ES) č. 219/2007, (EÚ) č. 557/2014, (EÚ) č. 558/2014, (EÚ) č. 559/2014, (EÚ) č. 560/2014, (EÚ) č. 561/2014 a (EÚ) č. 642/2014 (Ú. v. EÚ L 427, 30.11.2021, s. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/2085/oj>).

⁽¹¹⁾ Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

⁽¹²⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (42) V hodnotení *ex-post* nariadenia (EÚ) č. 913/2010 sa konštatovalo, že vplyv uvedeného nariadenia bol príliš obmedzený na to, aby prispel k prechodu z cestnej na železničnú dopravu. Navyše spolupráca medzi členskými štátmi a manažérmi infraštruktúry pri riadení kapacity železničnej infraštruktúry bola z cezhraničného hľadiska stále neúčinná. Z uvedeného hodnotenia takisto vyplynulo, že riadenie kapacity na koridoroch železničnej nákladnej dopravy oddelene od zvyšnej časti siete nie je efektívne. Na prevádzku kapacity železničnej infraštruktúry by sa mal uplatňovať jednotný regulačný rámec, ktorým sa skonsolidujú súvisiace ustanovenia smernice 2012/34/EÚ a nariadenia (EÚ) č. 913/2010. Preto by sa po dostatočne dlhom prechodnom období malo nariadenie (EÚ) č. 913/2010 zrušiť a ustanovenia smernice 2012/34/EÚ týkajúce sa prideľovania kapacity by sa mali nahradiť týmto nariadením.
- (43) Vypracovanie cestovného poriadku si vyžaduje, aby sa v rokoch pred nadobudnutím platnosti tohto cestovného poriadku uskutočnili prípravné činnosti. Preto by sa v dôsledku prechodu z regulačného rámca stanoveného smernicou 2012/34/EÚ a nariadením (EÚ) č. 913/2010 na regulačný rámec stanovený týmto nariadením mala príprava cestovných poriadkov podľa nového regulačného rámca začať súbežne s uplatňovaním pravidiel súčasného rámca. Počas prechodnej fázy by sa preto mal uplatňovať dvojitý režim, pričom potrebné prípravné úkony súvisiace s cestovným poriadkom by mali byť v súlade s regulačným rámcom, ktorý sa vzťahuje na daný cestovný poriadok. Rámcové dohody, ktoré sa uzavreli podľa súčasného rámca, by malo byť možné naďalej uplatňovať až do uplynutia ich platnosti.
- (44) V kontexte nového regulačného rámca by sa prípravné úkony pre cestovný poriadok mali začať spustením fázy, ktorá sa týka kapacitnej stratégie, a to päť rokov pred nadobudnutím platnosti daného cestovného poriadku. Uvedený časový rámec zodpovedá rámcu zmluvných dohôd uzavretých medzi členským štátom a manažérom infraštruktúry, ktoré zahŕňajú štruktúru platieb dohodnutých s cieľom poskytnúť finančné prostriedky manažérovi infraštruktúry a ktoré sa vzťahujú na obdobie najmenej piatich rokov, ako sa stanovuje v smernici 2012/34/EÚ. V záujme skorého uplatňovania nového regulačného rámca a vzhľadom na prípravné práce, ktoré sa v odvetví už vykonali, by sa harmonogram činností vedúcich k vytvoreniu prvých dvoch cestovných poriadkov mohol zjednodušiť tak, že sa skráti fáza kapacitnej stratégie. Prvým cestovným poriadkom, na ktorý by sa vzťahoval nový regulačný rámec, by preto mal byť cestovný poriadok platný od 14. decembra 2030. S cieľom dosiahnuť súlad s novým regulačným rámcom by všetky zainteresované subjekty mali bezodkladne začať potrebné prípravy.
- (45) V smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2557⁽¹³⁾ sa stanovujú opatrenia na dosiahnutie vysokej úrovne odolnosti kritických subjektov, ktoré v Únii poskytujú základné služby. Manažéri infraštruktúry, ktorí patria do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, v zásade patria aj do rozsahu pôsobnosti uvedenej smernice. V smernici (EÚ) 2022/2557 sa vyžaduje, aby kritické subjekty prijali opatrenia na zvýšenie odolnosti. Aj v tomto nariadení sa vyžaduje, aby manažéri infraštruktúry prijali opatrenia na zvýšenie odolnosti v prípade narušenia siete a krízových situácií ovplyvňujúcich železničnú dopravu. Opatrenia na zvýšenie odolnosti podľa tohto nariadenia by sa mali uplatňovať bez toho, aby nimi bola dotknutá smernica (EÚ) 2022/2557, a mali by opatrenia uvedenej smernice dopĺňať. Manažéri infraštruktúry majú zabezpečiť, aby si plnili aj povinnosti podľa smernice (EÚ) 2022/2557. Ak manažéri infraštruktúry už prijali opatrenia a podľa tohto nariadenia vypracovali dokumenty, ktoré sú relevantné z hľadiska opatrení na zvýšenie odolnosti podľa smernice (EÚ) 2022/2557, mali by mať možnosť použiť tieto opatrenia a dokumenty na splnenie požiadaviek týkajúcich sa opatrení na zvýšenie odolnosti podľa uvedenej smernice.
- (46) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to efektívnejšie riadiť kapacitu železničnej infraštruktúry a železničnú dopravu, a tým zvýšiť kvalitu služieb a vybaviť väčší objem dopravy v rámci železničnej siete, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodu cezhraničného rozsahu danej činnosti ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

⁽¹³⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2557 zo 14. decembra 2022 o odolnosti kritických subjektov a o zrušení smernice Rady 2008/114/ES (Ú. v. EÚ L 333, 27.12.2022, s. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj>).

KAPITOLA I

Všeobecné ustanovenia

Článok 1

Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

1. Týmto nariadením sa stanovujú zásady, pravidlá a postupy uplatniteľné na riadenie kapacity železničnej infraštruktúry, riadenie dopravy, krízové riadenie a riadenie výkonnosti pre služby vnútroštátnej a medzinárodnej železničnej dopravy, a na koordináciu medzi manažérmi infraštruktúry a inými subjektmi zainteresovanými na prevádzke, ako aj zásady, pravidlá a postupy uplatniteľné na zavádzanie digitálnych nástrojov na podporu procesov riadenia kapacity a dopravy v tomto nariadení. Stanovujú sa v ňom aj pravidlá pre európsku sieť pre koordináciu medzi manažérmi infraštruktúry a inými príslušnými zainteresovanými subjektmi a pravidlá týkajúce sa dohľadu nad kapacitou a riadením dopravy.
2. Toto nariadenie sa vzťahuje na využívanie železničnej infraštruktúry pre služby vnútroštátnej a medzinárodnej železničnej dopravy, ako sa uvádza článku 1 ods. 2 smernice 2012/34/EÚ, vrátane servisných zariadení v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 11 uvedenej smernice.
3. Články 2 a 3 kapitoly I a kapitol II až V tohto nariadenia sa nevzťahujú na železničnú infraštruktúru alebo služby železničnej dopravy, ktoré členský štát vyňal z uplatňovania kapitoly IV smernice 2012/34/EÚ v súlade s článkom 2 ods. 3, 3a, 4, 8 a 8a uvedenej smernice, a to počas obdobia platnosti príslušných prípadov vyňatia.
4. Toto nariadenie sa nevzťahuje na služby železničnej dopravy, ktoré členský štát vyňal z uplatňovania kapitoly IV smernice 2012/34/EÚ v súlade s článkom 2 ods. 10 uvedenej smernice.
5. Toto nariadenie sa neuplatňuje na podniky ani na prepravné činnosti uvedené v článku 2 ods. 9 smernice 2012/34/EÚ.
6. Toto nariadenie sa neuplatňuje na Cyprus a na Maltu, pokiaľ na ich území nie je zriadený žiadny železničný systém.
7. Toto nariadenie nebráni členským štátom prijať opatrenia potrebné na ochranu základných bezpečnostných alebo obranných záujmov ani prijať opatrenia na zabezpečenie dostatočného prístupu armády k železničnej infraštruktúre, najmä na vojenské operácie a výcvik, vrátane druhov opatrení stanovených v článku 49 ods. 1 písm. a) až e).

Článok 2

Všeobecné povinnosti a zásady

1. Týmto nariadením nie je dotknutá nezávislosť riadenia udelená manažérom infraštruktúry, ktorá je stanovená v článku 4 smernice 2012/34/EÚ.
2. Bez toho, aby bol dotknutý článok 7c smernice 2012/34/EÚ, manažéri infraštruktúry sú zodpovední za riadenie kapacity železničnej infraštruktúry a riadenie železničnej dopravy.

Odkazy na manažéra infraštruktúry vo všetkých ustanoveniach týkajúcich sa prideľovania kapacity železničnej infraštruktúry v tomto nariadení sa považujú za odkazy na prideľovací orgán uvedený v článku 7a ods. 3 smernice 2012/34/EÚ.

3. S cieľom uľahčiť zabezpečenie efektívnej a účinnej kapacity železničnej infraštruktúry a efektívneho a účinného riadenia dopravy v rámci Únie manažéri infraštruktúry uvedení v článku 58 ods. 3 spolupracujú v rámci Európskej siete manažérov infraštruktúry (ďalej len „ENIM“) uvedenej v článku 7f smernice 2012/34/EÚ a v súlade s ustanoveniami tohto nariadenia o spolupráci.

4. Manažéri infraštruktúry pri plnení svojich úloh a povinností v súlade s týmto nariadením:
- a) optimálne využívajú dostupnú železničnú infraštruktúru prostredníctvom účinného plánovania a koordinácie s cieľom zvýšiť podiel železničnej dopravy v porovnaní s inými druhmi dopravy, a to v osobnej aj nákladnej doprave, v súlade s cieľmi Únie v oblasti klímy;
 - b) maximalizujú hodnotu, ktorú zo sociálneho, ekonomického a environmentálneho hľadiska majú pre spoločnosť služby železničnej dopravy, ktorých poskytovanie umožňuje železničná infraštruktúra;
 - c) s cieľom umožniť spravodlivú hospodársku súťaž a zaručiť optimálnu konkurencieschopnosť služieb železničnej dopravy zabezpečujú nediskriminačné riadenie kapacity železničnej infraštruktúry a spravodlivý a transparentný prístup k nej, a to aj počas prác na železničnej infraštruktúre;
 - d) umožňujú plynulú železničnú dopravu vo viacerých sieťach a cez hranice tým, že sa usilujú odstraňovať úzke miesta a prevádzkové prekážky;
 - e) zabezpečujú transparentnosť, pokiaľ ide o stav a dostupnosť kapacity železničnej infraštruktúry;
 - f) prehodnocujú a zlepšujú výkonnosť železničnej infraštruktúry v úzkej spolupráci so subjektmi zainteresovanými na prevádzke;
 - g) prispievajú k realizácii a rozvoju jednotného európskeho železničného priestoru, a to najmä prostredníctvom spoločných európskych technických a prevádzkových pravidiel a noriem.

Článok 3

Nestrannosť manažéra infraštruktúry v oblasti riadenia kapacity a dopravy vrátane plánovania údržby

1. Manažéri infraštruktúry vykonávajú funkcie riadenia kapacity a dopravy vrátane plánovania údržby rovnoprávnym, transparentným a nediskriminačným spôsobom. Osoby zodpovedné za prijímanie rozhodnutí v súvislosti s týmito funkciami nesmú byť ovplyvnené žiadnym konfliktom záujmov.
2. Manažéri infraštruktúry dodržiavajú obchodné tajomstvo, pokiaľ ide o informácie, ktoré im boli poskytnuté, v súlade s právom Únie a vnútroštátnym právom, a to aj tým, že v príslušných prípadoch anonymizujú informácie, ktoré si vymieňajú s inými stranami.
3. Pokiaľ ide o riadenie dopravy, manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby subjekty zainteresované na prevádzke mali v prípade narušení, ktoré sa ich týkajú, úplný a včasný prístup k relevantným informáciám. Ak manažér infraštruktúry udeľuje dotknutým subjektom zainteresovaným na prevádzke prístup do procesu riadenia dopravy, robí to rovnoprávnym, transparentným a nediskriminačným spôsobom.
4. Pokiaľ ide o riadenie kapacity a dlhodobé plánovanie veľkej údržby, obnovy a modernizácie železničnej infraštruktúry, manažér infraštruktúry sa v súlade s týmto nariadením radí so žiadateľmi v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 19 smernice 2012/34/EÚ a v čo najväčšej miere zohľadňuje vyjadrené pripomienky týchto žiadateľov.

Článok 4

Strategické usmernenia a vnútroštátne požiadavky

1. Členské štáty môžu manažérovi infraštruktúry poskytnúť strategické usmernenia založené na orientačných stratégiách rozvoja železničnej infraštruktúry uvedených v článku 8 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ. V uvedených strategických usmerneniach, ktoré musia byť v súlade s týmto nariadením, sa rešpektujú prevádzkové povinnosti manažéra infraštruktúry, pričom mu umožňujú optimalizovať využívanie siete a účinne koordinovať pridelovanie kapacity na cezhraničnú dopravu. Poskytujú sa včas, aby manažéri infraštruktúry mohli dodržať lehoty stanovené v prílohe I k tomuto nariadeniu, a môžu zahŕňať alebo obsahovať najmä:

- a) všeobecné ciele vnútroštátnej železničnej politiky týkajúce sa strategického plánovania kapacity v rámci rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia;
- b) výhľad rozvoja železničnej infraštruktúry s prihliadnutím na príslušné plány a stratégie na vnútroštátnej alebo regionálnej úrovni a pracovné plány európskych dopravných koridorov;
- c) všeobecné požiadavky a usmernenia týkajúce sa využívania kapacity železničnej infraštruktúry, ktoré manažér infraštruktúry zohľadňuje pri strategickom plánovaní kapacity, najmä vo vzťahu k intenzívne využívanej a preťaženej železničnej infraštruktúre uvedenej v článku 23 tohto nariadenia;
- d) výhľad plánovaného rozvoja služieb železničnej dopravy prevádzkovaných v rámci záväzkov služby vo verejnom záujme, v ktorom sa podľa potreby zohľadnia názory zúčastnených regionálnych alebo miestnych orgánov.

2. Členské štáty môžu stanoviť, že jeden alebo viaceré prvky usmernení uvedených v tomto odseku sú záväzné, a to tak, že sa od manažerov infraštruktúry bude požadovať, aby:

- a) zaviedli špecifické typy cestovných poriadkov, ako sú integrované taktové cestovné poriadky tak pre nákladnú, ako aj osobnú dopravu;
- b) vyhradili minimálne objemy kapacity pre druhy služieb železničnej dopravy uvedené v článku 14 s cieľom zohľadniť priority dopravnej politiky členských štátov;
- c) vopred naplánovali kapacitu železničnej infraštruktúry na určitých úsekoch a uzloch v súlade s článkom 20 ods. 5;
- d) zohľadnili priority vnútroštátnej dopravnej politiky prostredníctvom vnútroštátnych parametrov v metodike rozdelenia kapacity v súlade s článkom 27 a prostredníctvom vnútroštátnych parametrov v metodike formálneho riešenia konfliktov v súlade s článkom 39.

Dostupná kapacita sa na základe takýchto požiadaviek nesmie pre žiadnu časť železničnej infraštruktúry vyčleniť v takom rozsahu, ktorý by manažéra infraštruktúry pripravil o dostatočnú prevádzkovú rezervu na splnenie všetkých úloh a povinností stanovených v článku 2 ods. 4.

Poskytovanie služieb železničnej dopravy podľa špecifických typov cestovných poriadkov, ako sú integrované taktové cestovné poriadky, konzultácie o strategickom plánovaní kapacity a pridelovanie práv na kapacitu potrebných pre takéto služby zostávajú otvorené pre všetkých žiadateľov a železničné podniky za spravodlivých, transparentných a nediskriminačných podmienok.

3. Ak členské štáty prijali strategické usmernenia a požiadavky podľa odsekov 1 a 2, poskytnú ich v jednom dokumente a takýto dokument sprístupnia verejnosti na svojom webovom sídle. Sieť ENIM sprístupní odkazy na tieto dokumenty na svojom webovom sídle.

4. S cieľom podporiť rozvoj služieb medzinárodnej osobnej a nákladnej železničnej dopravy členské štáty navzájom koordinujú svoju činnosť v súlade s článkom 56, aby zabezpečili súlad medzi príslušnými strategickými usmerneniami a požiadavkami, ktoré uvádzajú podľa tohto článku.

5. Bez toho, aby boli dotknuté pravidlá štátnej pomoci, môžu členské štáty v príslušných prípadoch poskytnúť manažérovi infraštruktúry kompenzáciu zodpovedajúcu stratám príjmu, ktoré súvisia výlučne s dodržiavaním strategického usmernenia a plnením požiadaviek týkajúcich sa využívania kapacity železničnej infraštruktúry.

Článok 5

Vymedzenie pojmov

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

Uplatňuje sa aj toto vymedzenie pojmov:

1. „vyššia moc“ je každá nepredvídateľná, neodvratná alebo výnimočná udalosť či situácia mimo kontroly subjektu zainteresovaného na prevádzke, ktorú nemožno prekonať primeraným predvídaním alebo starostlivosťou, ktorú nemožno vyriešiť opatreniami, ktoré sú pre subjekt zainteresovaný na prevádzke primerane realizovateľné z technického, finančného alebo ekonomického hľadiska, ktorá sa skutočne stala a je objektívne overiteľná a ktorá subjektu zainteresovanému na prevádzke znemožňuje dočasne alebo trvalo plniť si povinnosti v súlade s týmto nariadením, smernicou 2012/34/EÚ alebo jeho zmluvné záväzky;
2. „interoperabilita“ je interoperabilita v zmysle vymedzenia v článku 2 bode 2 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 ⁽¹⁴⁾;
3. „subjekt zainteresovaný na prevádzke“ je žiadateľ, železničný podnik, manažér infraštruktúry, príslušný orgán uvedený v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ⁽¹⁵⁾, prevádzkovateľ servisných zariadení alebo akýkoľvek iný subjekt priamo zapojený do prevádzky služby železničnej dopravy;
4. „európsky koordinátor“ je koordinátor určený podľa článku 52 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1679 ⁽¹⁶⁾;
5. „európske dopravné koridory“ sú koridory uvedené v článkoch 7 a 11 nariadenia (EÚ) 2024/1679 a v prílohe III k uvedenému nariadeniu;
6. „rámcová dohoda“ je právne záväzná všeobecná dohoda podľa verejného alebo súkromného práva, v ktorej sa stanovujú práva a povinnosti žiadateľa a manažéra infraštruktúry týkajúce sa pridelovanej kapacity železničnej infraštruktúry a vybraných poplatkov na obdobie dlhšie, než je jedno obdobie platného cestovného poriadku;
7. „súbežné pridelovanie kapacity“ je postup, v rámci ktorého manažéri infraštruktúry pridelujú kapacitu železničnej infraštruktúry v reakcii na súbor žiadostí o kapacitu prijatých pred stanoveným koncovým dátumom a prostredníctvom koordinácie týchto žiadostí s cieľom zaistiť čo najlepšie využitie železničnej infraštruktúry a čo najužšie zosúladenie so žiadosťami;

⁽¹⁴⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

⁽¹⁵⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/oj>).

⁽¹⁶⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1679 z 13. júna 2024 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, o zmene nariadenia (EÚ) 2021/1153 a nariadenia (EÚ) č. 913/2010 a o zrušení nariadenia (EÚ) č. 1315/2013 (Ú. v. EÚ L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

8. „zásada kto prv príde, ten prv berie“ je zásada pridelenia kapacity železničnej infraštruktúry, podľa ktorej sa priorita v procese pridelenia určuje podľa chronologického poradia žiadostí o kapacitu;
9. „vlaková trasa“ je kapacita železničnej infraštruktúry potrebná na jazdu vlaku medzi dvoma miestami počas daného obdobia, ktorá je opísaná ako presná cesta s časovým harmonogramom daného vlaku vrátane východiskového a cieľového miesta, času a dňa príchodu a odchodu vrátane akéhokoľvek miesta zastavenia a súvisiacich časov odchodu;
10. „špecifikácia kapacity“ je právo na kapacitu, ktoré špecifikuje obchodné a prevádzkové charakteristiky kapacity železničnej infraštruktúry relevantné pre dotknutého žiadateľa a ktoré manažérovi infraštruktúry poskytuje dostatok informácií na prípravu konkrétnych vlakových trás, ktoré zohľadňujú tieto charakteristiky;
11. „služba viacsieťovej železničnej dopravy“ je železničná dopravná služba, nákladná alebo osobná, vnútroštátna alebo medzinárodná, ktorá sa prevádzkuje na dvoch alebo viacerých sieťach riadených rôznymi manažermi infraštruktúry; vlak môže byť spojený a/alebo rozdelený a rôzne časti môžu mať rôznu východiskovú stanicu a stanicu určenia;
12. „právo na viacsieťovú kapacitu“ je celý súbor práv na kapacitu, ktorý umožňuje poskytovanie služby viacsieťovej železničnej dopravy;
13. „rozdelenie kapacity železničnej infraštruktúry“ je pridelenie podielov celkovej dostupnej kapacity časti železničnej infraštruktúry rôznym druhom služieb železničnej dopravy a obmedzeniam kapacity vyplývajúcim z prác na železničnej infraštruktúre;
14. „cestovný poriadok“ sú priebežne aktualizované údaje určujúce všetky plánované pohyby vlakov a koľajových vozidiel, ktoré sa uskutočnia v príslušnej železničnej infraštruktúre, vyjadrené ako pridelené práva na kapacitu, počas obdobia platnosti cestovného poriadku;
15. „obdobie platnosti cestovného poriadku“, je časové obdobie, počas ktorého platí daný cestovný poriadok;
16. „práce na železničnej infraštruktúre“ je zásah na železničnej infraštruktúre na účely rozvoja, údržby, obnovy alebo modernizácie železničnej infraštruktúry v zmysle vymedzenia v článku 3 bodoch 2a, 2c, 2d a 2e smernice 2012/34/EÚ;
17. „regulačný orgán“ je regulačný orgán uvedený v článku 55 smernice 2012/34/EÚ;
18. „incident“ je akákoľvek udalosť alebo séria udalostí rovnakého pôvodu, ktoré spôsobujú narušenie železničnej dopravy;
19. „úseky a uzly“ je znázornenie železničnej siete vo forme grafu zloženého z uzlov prepojených úsekmi, ktorý je štruktúrovaný spôsobom, ktorý umožňuje zohľadniť príslušné charakteristiky ponuky kapacity železničnej infraštruktúry a dopytu po nej, najmä na účely strategického plánovania kapacity;
20. „špecifický typ cestovného poriadku“ je konkrétny spôsob usporiadania vlakových trás v cestovnom poriadku, a to aj pre viacsieťovú dopravu, na účely plnenia konkrétnych cieľov politiky;
21. „mimoriadna zásielka“ je mimoriadna zásielka v zmysle vymedzenia v dodatku J k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2019/773 ⁽¹⁷⁾;

⁽¹⁷⁾ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/773 zo 16. mája 2019 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „prevádzka a riadenie dopravy“ železničného systému v Európskej únii, ktorým sa zrušuje rozhodnutie 2012/757/EÚ (Ú. v. EÚ L 139 I, 27.5.2019, s. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/773/oj).

22. „taktový cestovný poriadok“ je špecifický typ cestovného poriadku zameraný na opakovanie služieb železničnej dopravy v pravidelných a konzistentných intervaloch a na kombináciu trás na úsekoch a uzloch siete alebo časti siete, pričom sa v relevantných prípadoch zohľadnia spojenia a časy transferu medzi službami;
23. „časť železničnej infraštruktúry“ je taká časť tratí siete, ktorú určil manažér infraštruktúry na účely uplatňovania osobitných ustanovení tohto nariadenia;
24. „obmedzenie kapacity“ je zníženie kapacity železničnej infraštruktúry alebo zníženie výkonnosti železničnej infraštruktúry pod jej projektované hodnoty z dôvodov, ktoré manažér infraštruktúry môže alebo nemôže ovplyvniť, ako sú práce na železničnej infraštruktúre, znehodnotenie aktív alebo extrémne poveternostné javy.

KAPITOLA II

Riadenie kapacity železničnej infraštruktúry

Oddiel 1

Všeobecné zásady riadenia kapacity ŽELEZNIČNEJ infraštruktúry

Článok 6

Riadenie kapacity

1. Manažéri infraštruktúry riadia kapacitu železničnej infraštruktúry prostredníctvom procesu plánovania a pridelovania v troch fázach:
 - a) strategické plánovanie kapacity, ako sa uvádza v oddiele 2;
 - b) stanovovanie harmonogramu a pridelovanie kapacity železničnej infraštruktúry, ako sa uvádza v oddiele 3;
 - c) prispôbovanie a zmena harmonogramu pridelenej kapacity, ako sa uvádza v oddiele 4.
2. Okrem obsahu stanoveného v prílohe IV k smernici 2012/34/EÚ manažéri infraštruktúry zahrnú do podmienok používania siete uvedených v článku 27 uvedenej smernice:
 - a) oddiel o železničnej infraštruktúre sprístupnenej železničným podnikom;
 - b) oddiel o riadení kapacity;
 - c) oddiel o činnostiach vrátane riadenia dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia a
 - d) oddiel o riadení výkonnosti v súlade s prílohou V k tomuto nariadeniu.
3. Základnou funkciou manažéra infraštruktúry v zmysle článku 3 bodu 2f smernice 2012/34/EÚ je rozhodovanie týkajúce sa riadenia kapacity uvedeného v odseku 1 tohto článku vrátane vymedzenia a posúdenia dostupnosti a pridelovania práv na kapacitu. Ustanovenia o základných funkciách stanovené v uvedenej smernici sa vzťahujú na prijímanie rozhodnutí vo veciach riadenia kapacity.

Článok 7

Európsky rámec pre riadenie kapacity

1. Sieť ENIM do ... [18 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] vypracuje a prijme v súlade s ustanoveniami článku 4 a kapitoly II „európsky rámec pre riadenie kapacity“, v ktorom sa stanoví spoločné nástroje, metodiky a procesné opatrenia pre riadenie kapacity železničnej infraštruktúry a pre koordináciu medzi manažérmi infraštruktúry a inými subjektmi zainteresovanými na prevádzke. Manažéri infraštruktúry tieto spoločné nástroje, metodiky a procesné opatrenia pre riadenie kapacity železničnej infraštruktúry v čo najväčšej miere zohľadňujú.
2. Manažéri infraštruktúry pri vypracúvaní podmienok používania siete uvedených v článku 27 smernice 2012/34/EÚ a v článku 6 ods. 2 tohto nariadenia v čo najväčšej miere zohľadňujú európsky rámec pre riadenie kapacity. V podmienkach používania siete vysvetlia dôvod akejkoľvek odchýlky od spoločných nástrojov, metodík a procesných opatrení stanovených v európskom rámci pre riadenie kapacity.
3. Sieť ENIM uverejní návrh európskeho rámca pre riadenie kapacity na účely konzultácie s Európskou železničnou platformou (ďalej len „ERP“) a subjektmi zainteresovanými na prevádzke. Platforma ERP a subjekty zainteresované na prevádzke môžu v rámci konzultácie predložiť svoje odpovede do troch mesiacov od uverejnenia tohto návrhu.
4. Sieť ENIM predloží konečný návrh európskeho rámca pre riadenie kapacity Európskej sieti železničných regulačných orgánov (ďalej len „ENRRB“) do ... [12 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia]. Do troch mesiacov od doručenia návrhu vypracovaného sieťou ENIM predloží sieť ENRRB sieti ENIM odporúčanie týkajúce sa európskeho rámca pre riadenie kapacity. Sieť ENIM toto odporúčanie v čo najväčšej miere zohľadní pri prijímaní európskeho rámca pre riadenie kapacity.
5. Európsky rámec pre riadenie kapacity zahŕňa aspoň prvky uvedené v prílohe III a podľa potreby sa aktualizuje s cieľom zohľadniť skúsenosti subjektov zainteresovaných na prevádzke, ako aj činnosti siete ENIM. Sieť ENIM pri aktualizácii európskeho rámca pre riadenie kapacity konzultuje s platformou ERP a subjektmi zainteresovanými na prevádzke a predloží konečný návrh sieti ENRRB, aby od nej získala odporúčanie, v súlade s odsekmi 3 a 4 tohto článku.
6. Regulačný orgán pri výkone svojich právomocí týkajúcich sa podmienok používania siete v súlade s článkom 56 ods. 1 a 2 smernice 2012/34/EÚ zohľadní v súlade s odsekom 4 tohto článku a bez toho, aby bola dotknutá zásada nezávislosti regulačných orgánov, odporúčanie týkajúce sa európskeho rámca pre riadenie kapacity prijaté sieťou ENRRB.
7. Komisia je v súlade s článkom 74 splnomocnená prijímať vykonávacie akty, ktorými sa stanovuje európsky rámec pre riadenie kapacity, ako sa uvádza v odseku 1 tohto článku. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 76 ods. 2.

Článok 8

Žiadatelia

1. Žiadatelia podávajú žiadosti o využívanie kapacity železničnej infraštruktúry. Na to, aby takúto kapacitu železničnej infraštruktúry mohli využívať žiadatelia, ktorí nie sú železničným podnikom, určia títo žiadatelia železničný podnik. Uvedený železničný podnik uzavrie dohodu s manažérom infraštruktúry v súlade s článkom 28 smernice 2012/34/EÚ. Uzavretím takejto dohody zo strany železničného podniku nie je dotknuté právo žiadateľov uzavierať rámcové dohody s manažérmi infraštruktúry podľa článku 33 tohto nariadenia.

2. Manažér infraštruktúry môže stanoviť požiadavky na žiadateľov, aby zabezpečil, že jeho oprávnené očakávania budúcich príjmov a využitia železničnej infraštruktúry budú zaručené. Takéto požiadavky musia byť primerané, transparentné a nediskriminačné. Môžu zahŕňať len stanovenie finančnej záruky, ktorá neprekračuje primeranú úroveň, ktorá je proporcionálna k očakávanému rozsahu činnosti žiadateľa, a ubezpečenie o schopnosti pripraviť splňajúce ponuky týkajúce sa kapacity železničnej infraštruktúry. Uvedené požiadavky sa konkretizujú v podmienkach používania siete v súlade s bodom 2 písm. c) prílohy V.

3. Komisia môže prijať vykonávacie akty, v ktorých stanoví podrobnosti kritérií, ktoré treba dodržiavať pri uplatňovaní odseku 2 tohto článku. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 76 ods. 2.

Článok 9

Riadenie kapacity železničnej infraštruktúry

1. Manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby sa kapacita železničnej infraštruktúry riadila vo všetkých fázach procesu riadenia kapacity uvedeného v článku 6 tohto nariadenia v súlade so zásadami stanovenými v článku 26 smernice 2012/34/EÚ a v článku 2 tohto nariadenia.

2. Manažéri infraštruktúry pri prijímaní rozhodnutí o kapacite železničnej infraštruktúry zohľadnia strategické usmernenia a vnútroštátne požiadavky týkajúce sa využívania kapacity železničnej infraštruktúry, ktoré poskytli členské štáty v súlade s článkom 4, ak členské štáty takéto usmernenia a požiadavky poskytli. Plánovanie a pridelovanie kapacity sa riadi spravodlivými, transparentnými a nediskriminačnými postupmi.

3. Manažéri infraštruktúry plánujú a pridelujú kapacitu v čo najväčšej miere, pričom zapájajú dotknutých žiadateľov a usilujú sa o riešenia, ktoré sú zlučiteľné s kapacitnými potrebami žiadateľov a ich žiadosťami o práva na kapacitu, a zároveň zabezpečujú celkovo optimálne využívanie železničnej infraštruktúry v dotknutej sieti.

Článok 10

Informácie o kapacite železničnej infraštruktúry

1. Manažéri infraštruktúry poskytujú žiadateľom a regulačným orgánom a v príslušných prípadoch iným subjektom zainteresovaným na prevádzke presné a aktuálne informácie o dostupnosti kapacity železničnej infraštruktúry počas celého procesu riadenia kapacity, a to aj počas fázy strategického plánovania uvedenej v oddiele 2, počas procesu stanovovania harmonogramu a procesu pridelovania stanovených v oddiele 3 a vždy, keď dôjde k zmenám pridelenej kapacity, ako sa uvádza v oddiele 4.

Manažéri infraštruktúry bezodkladne uverejnia každú aktualizáciu plánu ponuky kapacity uvedeného v článku 20 a cestovného poriadku uvedeného v článku 32.

2. Manažéri infraštruktúry uverejňujú informácie uvedené v odseku 1 tohto článku v súlade s článkom 66 ods. 5.

3. Manažéri infraštruktúry poskytujú na požiadanie žiadateľov informácie uvedené v odseku 1, a to na základe konkrétnych špecifikácií obchodných a prevádzkových potrieb (posúdenia uskutočniteľnosti). V prípade cezhraničných služieb manažéri infraštruktúry prijímajú takéto žiadosti a odpovedajú na ne na jednom mieste a jedným úkonom alebo cez jedno rozhranie.

Článok 11

Obmedzenia kapacity vyplývajúce z prác na železničnej infraštruktúre a zo znehodnotenia železničnej infraštruktúry

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

2. Manažér infraštruktúry pri plánovaní prác na železničnej infraštruktúre koná v súlade s článkom 2 ods. 4 a článkom 3.

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

3. Manažéri infraštruktúry konzultujú o prácach na železničnej infraštruktúre so žiadateľmi v rámci koordinačných mechanizmov uvedených v článku 7e smernice 2012/34/EÚ, a pokiaľ ide o služby cezhraničnej železničnej dopravy, v súlade s článkom 57 tohto nariadenia.

4. Manažéri infraštruktúry v dostatočnom predstihu plánujú obmedzenia kapacity vyplývajúce z prác na železničnej infraštruktúre, informujú o nich žiadateľov a konzultujú s nimi, pričom zohľadňujú odhadovaný vplyv na železničné podniky. Manažéri infraštruktúry na tento účel dodržiavajú harmonogram a požiadavky stanovené v oddiele 3 prílohy I.

5. V prípade obmedzení kapacity s veľmi veľkým vplyvom v zmysle oddielu 3 bodu 1 prílohy I môžu žiadatelia požiadať manažéra infraštruktúry, aby zabezpečil alternatívne plánovanie obmedzenia kapacity s cieľom určiť a vybrať možnosť, ktorá vyváženým spôsobom zohľadňuje vplyv na žiadateľov a manažérov infraštruktúry. Manažér infraštruktúry poskytne týmto žiadateľom orientačný plán alternatívnej kapacity dostupnej počas obmedzenia kapacity.

Orientačný plán zahŕňa dotknutú trať aj alternatívne trate, ak takéto alternatívne trate existujú, a to aj v iných sieťach, a zohľadňuje sa v modeli kapacity uvedenom v článku 19 a v pláne ponuky kapacity uvedenom v článku 20.

6. Manažéri infraštruktúry zohľadňujú a zmierňujú vplyv prác na železničnej infraštruktúre na cezhraničnú dopravu. Manažéri infraštruktúry koordinujú svoju činnosť v súlade s článkom 55, aspoň pokiaľ ide o všetky práce na železničnej infraštruktúre na železničných tratiach, ktoré sú súčasťou európskych dopravných koridorov, a akékoľvek iné práce na železničnej infraštruktúre so závažným cezhraničným vplyvom.

Koordinácia sa zameriava najmä na optimalizáciu harmonogramu prác na železničnej infraštruktúre a zabezpečenie alternatívnej kapacity na dotknutej trati a na alternatívnych tratiach, ako sa uvádzajú v odseku 5 druhom pododseku, pri zohľadnení prevádzkových a obchodných potrieb žiadateľov.

7. Za obmedzenie kapacity sa bude považovať aj zníženie kapacity alebo výkonnosti železničnej infraštruktúry pod jej projektované hodnoty, ako je napríklad zníženie povolenej rýchlosti alebo zaťaženia nápravy, vyplývajúce zo znehodnotenia aktív. Takéto obmedzenia kapacity nevedú k sankciám podľa článku 42, pokiaľ nespôsobia zmenu charakteristík prideleného práva na kapacitu, o ktorej žiadateľ v čase pridelenia nevedel, a táto zmena nie je kategorizovaná ako závažná v súlade s článkom 41 ods. 6. Na takéto obmedzenia kapacity sa vzťahujú informačné povinnosti stanovené v článku 10.

8. Manažéri infraštruktúry čo najskôr uverejnia informácie o plánovaných dočasných obmedzeniach kapacity, o ich vplyve na kapacitu dostupnú na komerčné účely a o alternatívnej kapacite, a konzultujú ich so žiadateľmi.

9. Ak sa prvky stanovené v oddiele 3 prílohy I ukázali ako neúčinné alebo viedli k veľkým ťažkostiam pri vykonávaní, alebo ak odvetvie vypracovalo nové a všeobecne uznávané najlepšie postupy, Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 75 s cieľom zmeniť oddiel 3 prílohy I, aby sa ďalej znížil vplyv, ktorý na železničnú dopravu majú obmedzenia kapacity vyplývajúce z prác na železničnej infraštruktúre, a administratívne zaťaženie manažérov infraštruktúry, pričom sa zohľadnia plánovacie, prevádzkové, technické a obchodné aspekty dotknutých zainteresovaných strán a skúsenosti a stanoviská siete ENIM.

Článok 12

Odmietnutie alebo odňatie práv na kapacitu z dôvodov verejného poriadku alebo verejnej bezpečnosti

1. Členský štát môže manažérovi infraštruktúry nariadiť, aby žiadateľovi odmietol udeliť alebo odňal práva na kapacitu, ak príslušné orgány tohto členského štátu zistia, že udelenie takýchto práv tomuto žiadateľovi predstavuje skutočné a závažné riziko pre verejný poriadok alebo verejnú bezpečnosť vrátane národnej bezpečnosti a obrany tohto členského štátu. Každé takéto rozhodnutie musí byť riadne odôvodnené, nevyhnutne potrebné a primerané sledovanému cieľu.

2. Bez toho, aby bola dotknutá dôvernosc utajovaných skutočností, členské štáty do 10 dní od prijatia rozhodnutia na základe odseku 1 informujú Komisiu, regulačný orgán a v prípade práv na viacsietovú kapacitu ostatné dotknuté členské štáty o prijatí takéhoto rozhodnutia a o jeho dôvodoch. Členské štáty každé takéto rozhodnutie pravidelne preskúmajú.

3. Ak členský štát vznesie pripomienky v súvislosti s rozhodnutím prijatým iným členským štátom na základe odseku 1 tohto článku, dotknuté členské štáty navzájom koordinujú svoju činnosť v súlade s článkom 56.

4. V prípade práv na viacsietovú kapacitu môže dotknutý členský štát požiadať Komisiu o odporúčanie k rozhodnutiu prijatému iným členským štátom na základe odseku 1.

Oddiel 2

Strategické plánovanie kapacity

Článok 13

Strategické plánovanie kapacity

1. Strategické plánovanie kapacity zahŕňa všetky činnosti uvedené v článkoch 14 až 27.

2. Výsledkom strategického plánovania kapacity je nasledujúca séria plánovacích dokumentov s postupne sa zvyšujúcimi úrovňami podrobností o dostupnej kapacite:

a) kapacitná stratégia uvedená v článku 18;

b) model kapacity uvedený v článku 19;

c) plán ponuky kapacity uvedený v článku 20.

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

Manažér infraštruktúry sprístupní dokumenty vypracované podľa prvého pododseku písmen a), b) a c) aspoň v dvoch úradných jazykoch inštitúcií Únie.

3. Manažéri infraštruktúry prijímú plánovacie dokumenty ako základ pre ďalšiu fázu procesu plánovania.
4. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 75 s cieľom zmeniť:
 - i) časti podrobného obsahu kapacitnej stratégie, modelu kapacity a plánu ponuky kapacity uvedeného v oddiele 1 prílohy I a
 - ii) lehoty stanovené v oddiele 2 prílohy I,

ak sa tieto prvky ukázali ako neúčinné alebo viedli k veľkým ťažkostiam pri vykonávaní, alebo ak odvetvie železničnej dopravy vypracovalo nové a všeobecne uznávané najlepšie postupy, aby sa zabezpečil efektívny proces strategického plánovania a zohľadnili prevádzkové záujmy manažérov infraštruktúry a žiadateľov, pričom sa zohľadnia skúsenosti a stanoviská siete ENIM, žiadateľov, regulačných orgánov a siete ENRRB týkajúce sa vykonávania oddielov 1 a 2 prílohy I.

5. Strategické plánovanie kapacity nezahŕňa udelenie práv na kapacitu jednotlivým žiadateľom v súlade s článkom 28.

Článok 14

Všeobecné požiadavky na strategické plánovanie kapacity

1. Manažéri infraštruktúry rovnoprávnym, transparentným a nediskriminačným spôsobom zohľadňujú všetky druhy služieb železničnej dopravy, v súvislosti s ktorými sú povinní prijímať žiadosti o kapacitu, bez ohľadu na ich objem, veľkosť nadväzujúceho trhu, stabilitu medzi po sebe nasledujúcimi cestovnými poriadkami, alebo pravidelnosť či frekvenciu v rámci daného obdobia platnosti cestovného poriadku.
2. Manažéri infraštruktúry v rámci strategického plánovania kapacity, najmä v modeli kapacity uvedenom v článku 19 a v pláne ponuky kapacity uvedenom v článku 20, rozlišujú aspoň medzi týmito druhmi služieb železničnej dopravy:
 - a) služby nákladnej dopravy;
 - b) služby medzimestskej (diaľkovej) osobnej dopravy;
 - c) služby mestskej a regionálnej osobnej dopravy.

V prípade potreby môže sieť ENIM na základe skúseností získaných pri vykonávaní tohto nariadenia a s cieľom podporiť cezhraničnú konzistentnosť procesu strategického plánovania vypracovať po konzultáciách so subjektmi zainteresovanými na prevádzke a platformou ERP podrobnejší harmonizovaný zoznam, v ktorom sa ďalej rozlišuje medzi viacerými druhmi služieb železničnej dopravy. Uvedený zoznam sa zahrnie do európskeho rámca pre riadenie kapacity.

3. Manažéri infraštruktúry uvedú v rámci strategického plánovania kapacity, najmä v modeli kapacity uvedenom v článku 19 a v pláne ponuky kapacity uvedenom v článku 20, vopred plánovanú kapacitu vhodnú na poskytovanie služieb viacsietovej železničnej dopravy.

4. Pri strategickom plánovaní kapacity sa zohľadňuje aj:
- a) sledovaná štruktúra a vývoj dopytu po kapacite železničnej infraštruktúry identifikované prostredníctvom pridelovania kapacity v predchádzajúcich obdobiach platnosti cestovného poriadku a prostredníctvom monitorovania trhu uvedeného v článku 15 smernice 2012/34/EÚ;
 - b) očakávaný vývoj dopravných potrieb a výsledného dopytu po službách železničnej dopravy a kapacity železničnej infraštruktúry, ako sa uvádza v analýze uvedenej v článku 17 tohto nariadenia;
 - c) oznámenia o kapacitných potrebách žiadateľov a vstupy z konzultácií so subjektmi zainteresovanými na prevádzke v súlade s článkom 15 tohto nariadenia;
 - d) očakávaný alebo plánovaný vývoj kapacity železničnej infraštruktúry, najmä ako sa uvádza v orientačnej stratégii rozvoja železničnej infraštruktúry uvedenej v článku 8 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ a podnikateľskom pláne manažéra infraštruktúry uvedenom v článku 8 ods. 3 smernice 2012/34/EÚ;
 - e) plánované práce na železničnej infraštruktúre, ktoré pravdepodobne ovplyvnia sieť;
 - f) charakteristiky rôznych trhov železničnej dopravy, najmä pokiaľ ide o:
 - i) rýchlosť;
 - ii) frekvenciu;
 - iii) toleranciu odchýlok od pridelenej vlakovej trasy;
 - iv) možnosť presmerovania, zmeny harmonogramu alebo nahradenia služieb inými druhmi dopravy v prípade narušení siete;
 - v) výkyvy dopytu po železničnej doprave a následnú potrebu plánovať služby železničnej dopravy v inom časovom horizonte.

5. Do strategického plánovania kapacity sa premietne kapacita pridelená prostredníctvom rámcových dohôd a priebežného plánovania.

6. Strategické plánovanie kapacity sa vzťahuje na úseky a uzly, ktoré sú súčasťou základnej a rozšírenej základnej siete TEN-T určené v prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2024/1679. Manažéri infraštruktúry sa môžu rozhodnúť, že do strategického plánovania kapacity zahrnú ďalšie úseky a uzly siete, ktorú riadia. Členské štáty môžu v súlade so strategickými usmerneniami uvedenými v článku 4 stanoviť, že manažéri infraštruktúry vykonávajú strategické plánovanie kapacity na iných úsekoch a uzloch siete, ktorú títo manažéri infraštruktúry riadia.

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

Členské štáty poveria manažerov infraštruktúry, aby uvedené úseky a uzly uviedli v registri infraštruktúry uvedenom v článku 49 smernice (EÚ) 2016/797.

7. Manažéri infraštruktúry vypracujú na účely strategického plánovania kapacity mapu strategických tratí týkajúcu sa úsekov a uzlov, v ktorej sa stanovujú:

- a) geografický rozsah kapacitnej stratégie uvedenej v článku 18, modelu kapacity uvedeného v článku 19 a plánu ponuky kapacity uvedeného v článku 20;
- b) alternatívne trate v prípade obmedzení kapacity uvedených v článku 11 a v kontexte plánovania pre prípad nepredvídaných udalostí uvedeného v článku 21.

Členské štáty zabezpečia, aby sa mapa strategických tratí zverejnila a zahrnula do registra infraštruktúry uvedeného v článku 49 smernice (EÚ) 2016/797.

8. Strategické plánovanie kapacity sa vzťahuje na obdobie, ktoré sa začína päť rokov pred zmenou cestovného poriadku, s ktorým súvisí. Manažéri infraštruktúry môžu toto obdobie predĺžiť na viac ako päť rokov, najmä v záujme podpory rozvoja infraštruktúry v rámci orientačnej stratégie rozvoja železničnej infraštruktúry uvedenej v článku 8 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ.

9. Manažéri infraštruktúry preskúmajú a aktualizujú výsledky strategického plánovania kapacity, pričom zohľadňujú najmä:

- a) rozvoj železničnej infraštruktúry;
- b) zmeny v dopyte po kapacite železničnej infraštruktúry na trhu, a to aj prostredníctvom oznámení o kapacitných potrebách;
- c) výsledky procesov pridelovania stanovených v oddieloch 3 a 4 tejto kapitoly v predchádzajúcich obdobiach platnosti cestovného poriadku vrátane stupňa využitia kapacity železničnej infraštruktúry zo strany žiadateľov;
- d) poznatky z riadenia dopravy vykonávaného v súlade s kapitolou III;
- e) výsledky riadenia narušení a krízového riadenia vykonávaných v súlade s kapitolou III;
- f) výsledky preskúmania výkonnosti v súlade s kapitolou IV.

10. Sieť ENIM vypracuje usmernenia, v ktorých sa stanovujú spoločné nástroje, metodiky a procesné opatrenia pre strategické plánovanie kapacity, a začlení ich do európskeho rámca pre riadenie kapacity.

11. Manažéri infraštruktúry zohľadnia tieto usmernenia v podmienkach používania siete uvedených v článku 27 smernice 2012/34/EÚ. V podmienkach používania siete vysvetlia dôvod akejkoľvek odchýlky od spoločných nástrojov, metód a procesných opatrení stanovených v uvedených usmerneniach.

Článok 15

Konzultácie so zainteresovanými subjektmi o strategickom plánovaní kapacity

1. Manažéri infraštruktúry vedú v súlade s článkom 7e smernice 2012/34/EÚ konzultácie zamerané na strategické plánovanie kapacity vrátane plánovacích dokumentov uvedených v článku 13 ods. 2 tohto nariadenia, a to so všetkými subjektmi zainteresovanými na prevádzke vrátane subjektov, ktoré prevádzkujú služby viacsieťovej železničnej dopravy, pričom postupujú v súlade s harmonogramom stanoveným v oddiele 2 prílohy I k tomuto nariadeniu.

2. Manažéri infraštruktúry na účely konzultácie so subjektmi zainteresovanými na prevádzke, ktoré prevádzkujú služby viacsieťovej železničnej dopravy, navzájom koordinujú svoju činnosť v súlade s článkom 55 a v prípade európskych a cezhraničných záležitostí v súlade s článkom 57.

Článok 16

Koordinácia strategického plánovania kapacity medzi manažérmi infraštruktúry

1. Manažéri infraštruktúry v relevantných prípadoch koordinujú svoje činnosti týkajúce sa strategického plánovania kapacity v súlade s článkom 55.

V rámci koordinácie sa zabezpečuje najmä:

- a) konzistentnosť strategického plánovania v rámci príslušných sietí, najmä pokiaľ ide o kapacitnú stratégiu, model kapacity a plán ponuky kapacity, plánovanie prác na železničnej infraštruktúre a plánovanie pre prípad nepredvídaných udalostí;
 - b) primerané zohľadnenie kapacitných potrieb služieb viacsieťovej železničnej dopravy v kapacitnej stratégii, modeli kapacity a pláne ponuky kapacity;
 - c) preskúmanie výkonnosti strategického plánovania kapacity a jeho výsledkov v súlade s kapitolou IV;
 - d) zapojenie všetkých subjektov zainteresovaných na prevádzke a v relevantných prípadoch platformy ERP, regulačných orgánov a siete ENRRB, európskych koordinátorov, orgánov členských štátov a v prípade potreby iných zainteresovaných subjektov.
2. Žiadatelia majú právo obrátiť sa na sieť ENIM so svojimi pripomienkami týkajúcimi sa plánovacích dokumentov uvedených v článku 13 ods. 2. Sieť ENIM môže k týmto pripomienkam prijať stanovisko alebo odporúčanie a informuje sieť ENRRB.
3. Manažéri infraštruktúry zohľadnia každé odporúčanie prijaté sieťou ENIM v súlade s odsekom 2. Ak sa manažéri infraštruktúry daným odporúčaním neriadia, vysvetlia dôvody svojho konania v plánovacích dokumentoch.
4. Sieť ENRRB monitoruje koordinačný proces a jeho vykonávanie. Informuje Komisiu o svojich názoroch na potrebu zaoberať sa akýmkoľvek nedostatkami koordinačného procesu.

Článok 17

Analýza očakávaného vývoja na dopravnom trhu

1. Manažéri infraštruktúry pravidelne monitorujú a analyzujú dopravné trhy s cieľom získať informácie pre svoju celkovú obchodnú stratégiu, riadenie kapacity a riadenie v prípade nepredvídaných udalostí a investičné rozhodnutia.
2. Koordinátor siete pravidelne vypracúva štúdiu dopravného trhu o vývoji siete a trhu pre služby cezhraničnej železničnej dopravy. Koordinátor siete štúdiu dopravného trhu podľa potreby preskúma a aktualizuje, a to aspoň raz za päť rokov. Výsledky štúdie trhu sa sprístupňujú verejnosti.
3. Analýza dopravného trhu v zmysle odseku 1 tohto článku a štúdia trhu uvedená v odseku 2 tohto článku poskytujú najmä vstupy pre strategické plánovanie kapacity uvedené v článku 4, rozdelenie kapacity železničnej infraštruktúry uvedené v článku 27 a pridelovanie kapacity na základe formálneho mechanizmu riešenia konfliktov uvedeného v článku 39.

Manažéri infraštruktúry zohľadňujú analýzu dopravného trhu v zmysle odseku 1 a štúdiu trhu uvedenú v odseku 2 ako informačné vstupy pre svoju celkovú obchodnú stratégiu, riadenie kapacity a riadenie v prípade nepredvídaných udalostí a investičné rozhodnutia.

Článok 18

Kapacitná stratégia

1. Manažér infraštruktúry prijme kapacitnú stratégiu, v ktorej uvedie očakávaný budúci vývoj dopytu po kapacite železničnej infraštruktúry a jej ponuky, ako aj svoju víziu toho, ako na tento vývoj reagovať.

Kapacitná stratégia slúži ako základ pre komunikáciu, konzultáciu a koordináciu medzi subjektmi zainteresovanými na prevádzke.

2. Kapacitná stratégia obsahuje informácie uvedené v oddiele 1 prílohy I.

3. Manažér infraštruktúry vypracuje, uverejní a v prípade potreby aktualizuje kapacitnú stratégiu v súlade s harmonogramom a obsahom stanovenými v oddiele 2 prílohy I.

Článok 19

Model kapacity

1. Manažér infraštruktúry vytvorí model kapacity, ktorým spresní kapacitnú stratégiu, na základe výsledkov konzultácií so subjektmi zainteresovanými na prevádzke uvedených v článku 15 a konzultačných a koordinačných činností uvedených v článku 16, a to aj výsledkov v podobe oznámenia o kapacitných potrebách uvedenom v článku 14 ods. 4 písm. c).

Model kapacity podporuje vyvážené posudzovanie kapacitných potrieb rôznych segmentov služieb železničnej dopravy a potrieb manažérov infraštruktúry, pokiaľ ide o údržbu, obnovu a rozvoj železničnej infraštruktúry vrátane modernizácie existujúcej a výstavby novej železničnej infraštruktúry. Slúži ako základ pre komunikáciu, konzultáciu a koordináciu strategického plánovania kapacity medzi subjektmi zainteresovanými na prevádzke.

2. Model kapacity obsahuje informácie uvedené v oddiele 1 prílohy I. Manažéri infraštruktúry vypracujú a uverejnia model kapacity pre každé obdobie platnosti cestovného poriadku a podľa potreby ho aktualizujú v súlade s harmonogramom stanoveným v oddiele 2 prílohy I. Povinnosť aktualizovať model kapacity sa neuplatňuje, ak bol uverejnený plán ponuky kapacity na rovnaké obdobie platnosti cestovného poriadku.

3. Manažér infraštruktúry má právo navrhnúť model kapacity, ktorý sa v rozpätí primeraných limitov líši od informácií získaných počas konzultácií so žiadateľmi. Manažér infraštruktúry stanoví uplatniteľné limity vo svojich podmienkach používania siete. Sieť ENIM poskytne usmernenia týkajúce sa týchto limitov a zahrnie ich do európskeho rámca pre riadenie kapacity.

4. Ak manažér infraštruktúry nemôže vypracovať model kapacity v rámci limitov uvedených v odseku 3 tohto článku, rozdelí kapacitu na tejto časti železničnej infraštruktúry v súlade s článkom 27.

5. Manažéri infraštruktúry v relevantných prípadoch koordinujú svoju činnosť v súlade s článkom 16 s cieľom zabezpečiť, aby výsledky rozdelenia kapacity boli konzistentné, a s cieľom zabezpečiť plynulé viacsieťové služby.

6. Manažéri infraštruktúry zdokumentujú a v relevantných prípadoch odôvodnia akýkoľvek zásadný rozdiel medzi modelom kapacity a kapacitnou stratégiou týkajúcimi sa rovnakého obdobia platnosti cestovného poriadku.

Článok 20

Plán ponuky kapacity

1. Manažér infraštruktúry vytvorí plán ponuky kapacity, ktorým spresní model kapacity, na základe konzultácií so žiadateľmi uvedených v článku 15, a to aj informácií v podobe oznámení o kapacitných potrebách uvedených v článku 14 ods. 4 písm. c), a na základe konzultačných a koordinačných činností medzi manažermi infraštruktúry uvedených v článku 16.

Plán ponuky kapacity predstavuje základ pre pridelenie kapacity. V súlade s požiadavkami stanovenými v oddieloch 1 a 2 prílohy I obsahuje komplexné informácie o:

- a) kapacity železničnej infraštruktúry dostupnej na pridelenie žiadateľom;
- b) kapacity železničnej infraštruktúry, ktorá nie je k dispozícii na pridelenie.

Plán ponuky kapacity obsahuje informácie uvedené v oddiele 1 prílohy I.

2. Manažéri infraštruktúry vypracujú plán ponuky kapacity v súlade s výsledkami procesu strategického plánovania kapacity uvedeného v článkoch 13 až 19 a v súlade s harmonogramom stanoveným v oddiele 2 prílohy I.

3. Manažéri infraštruktúry uverejnia plán ponuky kapacity pre každé obdobie platnosti cestovného poriadku najneskôr v lehote stanovenej v oddiele 2 prílohy I a nepretržite uvedený plán aktualizujú až do konca obdobia platnosti cestovného poriadku, na ktoré sa tento plán vzťahuje. Plán ponuky kapacity sa vypracúva pre každý jednotlivý deň príslušného obdobia platnosti cestovného poriadku.

4. Manažéri infraštruktúry zdokumentujú a v relevantných prípadoch odôvodnia akýkoľvek zásadný rozdiel medzi plánom ponuky kapacity a modelom kapacity týkajúcimi sa rovnakého obdobia platnosti cestovného poriadku.

5. Manažéri infraštruktúry môžu kapacitu železničnej infraštruktúry v pláne ponuky kapacity označiť ako vopred plánovanú. Vopred plánovaná kapacita je kapacita, pre ktorú manažér infraštruktúry v súlade s článkom 22 vymedzuje charakteristiky a objemy kapacity, ktorá môže byť predmetom žiadostí žiadateľov, stanovuje pravidlá pridelenia takejto kapacity a určuje proces, prostredníctvom ktorého možno žiadať o takúto kapacitu. Pri pridelení vopred plánovanej kapacity sa zohľadňujú stanovené charakteristiky, pravidlá a procesy pridelenia.

6. Vopred plánovaná kapacita sa uvedie v pláne ponuky kapacity v podobe objektov plánovania kapacity uvedených v článku 22, ktorými sa špecifikuje objem a charakteristiky kapacity a ktoré sú spojené s pravidlami a procesmi pridelenia, prostredníctvom ktorých sa takáto kapacita sprístupňuje.

7. Manažér infraštruktúry má právo navrhnúť plán ponuky kapacity, ktorý sa v rozpätí primeraných limitov líši od informácií získaných počas konzultácií so žiadateľmi. Manažér infraštruktúry stanoví uplatniteľné limity vo svojich podmienkach používania siete. Sieť ENIM vypracuje usmernenia týkajúce sa týchto limitov a zahrnie ich do európskeho rámca pre riadenie kapacity.

8. Ak manažér infraštruktúry nie je schopný vypracovať plán ponuky kapacity v rámci limitov uvedených v odseku 7 tohto článku, rozdelí kapacitu na tejto časti železničnej infraštruktúry v súlade s článkom 27.

9. Manažéri infraštruktúry v relevantných prípadoch koordinujú svoju činnosť v súlade s článkom 16 s cieľom zabezpečiť, aby výsledky rozdelenia kapacity boli konzistentné, a s cieľom zabezpečiť plynulé viacsieťové služby.

10. Manažér infraštruktúry predloží návrh plánu ponuky kapacity regulačnému orgánu na kontrolu, na základe čoho regulačný orgán tento plán analyzuje a môže prijať rozhodnutie, ktorým vyžiada od manažéra infraštruktúry zmeniť plán ponuky kapacity, ak sa v analýze dospelo k záveru, že tento plán nie je v súlade s týmto nariadením, so smernicou 2012/34/EÚ alebo so zásadami transparentnosti a nediskriminácie v súlade s lehotami uvedenými v oddiele 2 prílohy I k tomuto nariadeniu.

V relevantných prípadoch regulačné orgány koordinujú svoju činnosť s inými regulačnými orgánmi.

11. Sieť ENIM vypracuje usmernenia a zahrnie ich do európskeho rámca pre riadenie kapacity, pričom stanoví:

- a) prostriedky na uverejnenie plánu ponuky kapacity vrátane digitálnych služieb, nástrojov, funkcií a rozhraní;
- b) proces konzultácií so žiadateľmi o pláne ponuky kapacity.

Článok 21

Plánovanie pre prípad nepredvídaných udalostí

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

Plánovanie pre prípad nepredvídaných udalostí je základom pre riadenie dopravy, riadenie narušení a krízové riadenie v súlade s článkom 44 s cieľom umožniť rýchlu reakciu v takýchto situáciách a minimalizovať ich vplyv na železničnú dopravu.

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

2. Plánovanie pre prípad nepredvídaných udalostí musí zahŕňať najmä:

- a) určenie alternatívnych tratí, ak takéto alternatívne trate existujú, a to aj v iných sieťach, umožňujúcich presmerovanie dopravy v prípade nedostupnosti prvkov železničnej infraštruktúry zahrnutých do základnej a rozšírenej základnej siete TEN-T a akýchkoľvek úsekov a uzlov, na ktoré sa vzťahujú dokumenty strategického plánovania kapacity;
- b) orientačné plánovanie kapacity železničnej infraštruktúry dostupnej na alternatívnych tratiach určených v súlade s písmenom a), ktorým sa zabezpečí transparentnosť o kapacite železničnej infraštruktúry dostupnej na takýchto tratiach, ktorú možno využiť v prípade incidentov, a najmä narušení siete v súlade s článkom 48;
- c) vymedzenie pravidiel a postupov riadenia dopravy a krízového riadenia vrátane výmeny informácií medzi manažérmi infraštruktúry, inými subjektmi zainteresovanými na prevádzke a inými zainteresovanými subjektmi ako sú orgány verejnej moci zodpovedné za železničnú dopravu alebo bezpečnostnú ochranu a reakciu na núdzové situácie, ako aj kritérií na aktiváciu týchto postupov;
- d) identifikáciu a zoznam orgánov, ktoré majú byť informované v prípade vážnych incidentov alebo vážnych narušení pohybu vlakov;
- e) akékoľvek ďalšie prípravy potrebné na vykonávanie riadenia narušení a krízového riadenia v súlade s článkom 44 a európskym rámcom pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia uvedeným v článku 46.

3. Manažéri infraštruktúry zabezpečujú súlad plánovania pre prípad nepredvídaných udalostí so strategickým plánovaním kapacity, najmä s kapacitnou stratégiou, modelom kapacity, plánom ponuky kapacity a s plánovaním prác na železničnej infraštruktúre, ako sa uvádza v článku 11.

4. Výsledky plánovania pre prípad nepredvídaných udalostí, najmä určenie alternatívnych tratí v súlade s odsekom 2 písm. a) a orientačné plánovanie kapacity na alternatívnych tratiach v súlade s odsekom 2 písm. b), sa zahrnú do modelu kapacity a plánu ponuky kapacity.

5. Komisia prijme vykonávacie akty, v ktorých stanoví podrobnosti postupu a kritérií, ktoré sa majú dodržiavať pri uplatňovaní odseku 2 tohto článku, najmä v situáciách s potenciálnym vplyvom na cezhraničnú dopravu. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 76 ods. 2.

Článok 22

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

1. Manažéri infraštruktúry pridelujú vopred plánovanú kapacitu zahrnutú v pláne ponuky kapacity uvedenom v článku 20 prostredníctvom rovnoprávných, transparentných a nediskriminačných kritérií a postupov.

Manažéri infraštruktúry zahrnú uvedené kritériá a postupy do podmienok používania siete, pričom zohľadnia spoločný rámec uvedený v odseku 4.

2. Manažéri infraštruktúry môžu zoskupiť objekty plánovania kapacity, ako sú vopred plánované vlakové trasy, pri plánovaní kapacity vopred s cieľom poskytnúť špecifický typ cestovného poriadku, v súlade so strategickými usmerneniami uvedenými v článku 4, ak sa takéto usmernenia poskytujú, a s prihliadnutím na potreby trhu vyjadrené žiadateľmi.

3. Objekty plánovania kapacity vymedzujú charakteristiky a vlastnosti rôznych typov vopred plánovanej kapacity, okrem iného kapacity, ktorá môže byť predmetom žiadostí žiadateľov, kapacity vyhradenej na práce na železničnej infraštruktúre a už pridelenej kapacity. Uvedené charakteristiky a vlastnosti musia zahŕňať všetky aspekty, ktoré sú relevantné z hľadiska špecifických typov vopred plánovanej kapacity, ako sú trať, časový harmonogram, garantovaná alebo požadovaná minimálna rýchlosť, maximálna dĺžka, technické parametre a počet zahrnutých trás pre nákladnú aj osobnú dopravu.

4. Sieť ENIM vypracuje spoločný rámec pre kritériá a postupy uvedené v odseku 1 a zahrnie ho do európskeho rámca pre riadenie kapacity. V spoločnom rámci sa výhody rezervovania kapacity pre určité druhy služieb železničnej dopravy alebo procesy pridelovania vyvážia potrebou zabezpečiť flexibilitu s cieľom prispôsobiť sa potrebám trhu pri pridelovaní kapacity. Na tento účel sa v spoločnom rámci stanoví možnosť prijímať žiadosti o práva na kapacitu, ktoré nie sú v súlade s plánom ponuky kapacity, ako aj skutočnosť, že je potrebné plán ponuky kapacity zodpovedajúcim spôsobom upraviť.

5. Sieť ENIM vypracuje špecifikácie pre objekty plánovania kapacity vo formáte čitateľnom ľudským okom a v strojovo čitateľnom formáte. Sieť ENIM zahrnie uvedené špecifikácie do európskeho rámca pre riadenie kapacity. Sieť ENIM na základe svojich skúseností s uplatňovaním tohto článku poskytne Komisii informácie o možných zmenách technických špecifikácií interoperability, ako sa stanovujú v smernici (EÚ) 2016/797 a vykonávacích aktoch prijatých podľa uvedenej smernice, v súlade s článkom 66 ods. 3 tohto nariadenia.

Článok 23

Intenzívne využívaná a preťažená železničná infraštruktúra

1. Manažéri infraštruktúry bezodkladne vyhlásia časť železničnej infraštruktúry za intenzívne využívanú alebo preťaženú, ak je splnená aspoň jedna z týchto podmienok:
 - a) využitie kapacity železničnej infraštruktúry prekročilo v predchádzajúcom alebo súčasnom období platnosti cestovného poriadku prahové hodnoty pre intenzívne využívanú alebo preťaženú železničnú infraštruktúru počas referenčných období stanovených prílohe II;
 - b) manažéri železničnej infraštruktúry sú povinní rozdeliť kapacitu v strategickom plánovaní kapacity v súlade s článkom 19 ods. 4 alebo článkom 20 ods. 8;
 - c) významné práce na infraštruktúre, ktorých výsledkom sú obmedzenia kapacity plánované v súlade s článkom 11, spôsobia, že kapacita je intenzívne využívaná alebo preťažená.

Manažéri infraštruktúry posúdia využitie kapacity železničnej infraštruktúry na základe objektívnych, transparentných a vhodných postupov a metód.

2. Sieť ENIM vypracuje spoločnú metódu využívania kapacity železničnej infraštruktúry. Táto metóda sa začlení do európskeho rámca pre riadenie kapacít.
3. Vo vyhlásení uvedenom v odseku 1 sa uvedie obdobie platnosti cestovného poriadku, časť železničnej infraštruktúry a konkrétne časové obdobia, na ktoré sa vzťahuje.
4. Jednotlivé konfliktné žiadosti o kapacitu predložené počas obdobia platnosti cestovného poriadku nie sú dôvodom na vyhlásenie časti železničnej infraštruktúry za intenzívne využívanú alebo preťaženú, pokiaľ nie je splnená aspoň jedna z podmienok stanovených v odseku 1.
5. Ak bola časť železničnej infraštruktúry vyhlásená za intenzívne využívanú alebo preťaženú, manažér infraštruktúry vykoná kapacitnú analýzu v súlade s článkom 24, pokiaľ sa v priebehu piatich rokov pred tým, ako bola táto časť železničnej infraštruktúry vyhlásená za intenzívne využívanú alebo preťaženú, nevykonala plán na zvýšenie kapacity stanovený v článku 25, ktorý sa týka všetkých relevantných faktorov, alebo pokiaľ sa takýto plán práve nerealizuje.
6. V prípade prvkov železničnej infraštruktúry, ktoré boli vyhlásené za intenzívne využívané alebo preťažené, manažéri infraštruktúry vyhradia kapacitu v pláne ponuky kapacity uvedenom v článku 20, pričom zohľadňujú výsledky kapacitnej analýzy uvedenej v článku 24.
7. Členské štáty poveria manažérov infraštruktúry, aby prvky železničnej infraštruktúry vyhlásené za intenzívne využívané alebo preťažené uviedli v registri infraštruktúry uvedenom v článku 49 smernice (EÚ) 2016/797.
8. Postupy, ktoré sa majú dodržiavať, a kritériá, ktoré sa majú uplatňovať v prípade preťaženej železničnej infraštruktúry, sa uvedú v podmienkach používania siete a musia spĺňať všetky opatrenia a kritériá prijaté v súlade s článkom 27.
9. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 75 s cieľom zmeniť prahové hodnoty využívania kapacity a referenčné obdobia stanovené v prílohe II, ak sa tieto prvky ukázali ako neúčinné alebo viedli k veľkým ťažkostiam pri vykonávaní alebo ak odvetvie vypracovalo nové a všeobecne uznávané najlepšie postupy, aby sa zabezpečilo efektívne riadenie kapacity železničnej infraštruktúry na intenzívne využívanú a preťaženú železničnú infraštruktúru a zohľadnili sa prevádzkové záujmy manažérov infraštruktúry a žiadateľov, pričom sa zohľadnia skúsenosti siete ENIM, manažérov infraštruktúry, žiadateľov a iných subjektov zainteresovaných na prevádzke, regulačných orgánov a siete ENRRB pri vykonávaní tohto článku.

Článok 24

Kapacitná analýza v prípade intenzívne využívanej alebo preťaženej železničnej infraštruktúry

1. Manažér infraštruktúry vykoná kapacitnú analýzu do šiestich mesiacov od vyhlásenia železničnej infraštruktúry za intenzívne využívanú alebo preťaženú, pokiaľ sa v priebehu piatich rokov pred tým, ako bola infraštruktúra vyhlásená za intenzívne využívanú alebo preťaženú, nevykoná plán na zvýšenie kapacity, ktorý sa týka všetkých relevantných faktorov, alebo pokiaľ sa takýto plán práve nerealizuje.

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

Kapacitná analýza musí zahŕňať aj prvý orientačný súbor možných opatrení, ktoré sa majú prijať v krátkodobom, strednodobom a dlhodobom horizonte na zmiernenie preťaženia a zvýšenie dostupnosti kapacity.

2. Predmetom kapacitnej analýzy je charakteristika železničnej infraštruktúry z hľadiska kapacity železničnej infraštruktúry, spôsobilostí a interoperability, prevádzkové postupy, charakter prevádzkovania rôznych služieb a vplyvy všetkých týchto faktorov na kapacitu železničnej infraštruktúry. Zvažované opatrenia musia zahŕňať najmä presmerovanie vlaku, v príslušných prípadoch aj prostredníctvom rôznych sietí, zmenu časového harmonogramu vlaku, zmeny rýchlosti, harmonizáciu prevádzkových postupov a zlepšenie železničnej infraštruktúry.

3. Manažéri infraštruktúry vedú so žiadateľmi konzultácie o návrhu kapacitnej analýzy v súlade s článkom 7e smernice 2012/34/EÚ a v súlade s článkom 57 tohto nariadenia, ak je dotknutá časť železničnej infraštruktúry súčasťou európskeho dopravného koridoru.

Manažér infraštruktúry sprístupní verejnosti výsledok kapacitnej analýzy na svojom webovom sídle. Sieť ENIM sprístupní príslušné odkazy na výsledok kapacitnej analýzy na svojom webovom sídle.

4. Manažéri infraštruktúry v relevantných prípadoch zohľadnia výsledky akejkoľvek kapacitnej analýzy vykonanej podľa tohto článku, a to aj kapacitných analýz vykonaných v iných dotknutých sieťach, v strategickom plánovaní kapacity, najmä v kapacitnej stratégii, modeli kapacity a pláne ponuky kapacity.

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

Článok 25

Plán na zvýšenie kapacity

1. Do šiestich mesiacov od dokončenia kapacitnej analýzy v súlade s článkom 24 vypracuje manažér infraštruktúry plán na zvýšenie kapacity týkajúci sa prvkov železničnej infraštruktúry vyhlásených za preťažené v súlade s článkom 23.

V pláne na zvýšenie kapacity sa určia:

- a) dôvody preťaženia;
- b) pravdepodobný budúci rozvoj dopravy;
- c) prekážky v rozvoji železničnej infraštruktúry;

- d) možnosti a náklady na zvýšenie kapacity vrátane opatrení uvedených v článku 24 ods. 2 a pravdepodobných zmien v prístupových poplatkoch.

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

2. Plán na zvýšenie kapacity sa vypracuje po konzultácii s používateľmi príslušnej preťaženej železničnej infraštruktúry v súlade s článkom 15.

Členský štát môže rozhodnúť, že uvedený plán podlieha predchádzajúcemu schváleniu z jeho strany.

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

Dotknutý európsky koordinátor zohľadní plán na zvýšenie kapacity vo svojom pracovnom pláne uvedenom v článku 53 nariadenia (EÚ) 2024/1679.

4. Bez toho, aby bol dotknutý článok 42 tohto nariadenia, manažér infraštruktúry prestane vyberať akékoľvek poplatky za príslušnú železničnú infraštruktúru podľa článku 31 ods. 4 smernice 2012/34/EÚ v jednom z týchto prípadov:

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

5. Bez ohľadu na odsek 4 môže manažér infraštruktúry na základe schválenia regulačného orgánu pokračovať vo vyberaní poplatkov v jednom z týchto prípadov:

- a) plán na zvýšenie kapacity sa nemôže realizovať z dôvodov, ktoré nemôže ovplyvniť;
- b) dostupné možnosti nie sú ekonomicky ani finančne udržateľné.

Článok 26

Špecializovaná železničná infraštruktúra

1. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 2 tohto článku, sa kapacita železničnej infraštruktúry považuje za dostupnú na využívanie všetkými typmi prevádzky zlučiteľnými s traťou určenou na prevádzku v súlade so smernicou (EÚ) 2016/797 a špecifikáciami stanovenými vo vykonávacích aktoch prijatých na jej základe.

2. Ak existujú vhodné alternatívne trate a ak v súlade s postupom stanoveným v článku 27 možno preukázať, že je to odôvodnené zo sociálneho, ekonomického a environmentálneho hľadiska, manažér infraštruktúry môže po konzultácii so zainteresovanými stranami určiť prvky infraštruktúry na využívanie pre špecifické typy prevádzky. Manažér infraštruktúry v takom prípade uvedie toto určenie v plánovacích dokumentoch uvedených v článku 13 ods. 2 a v podmienkach používania siete a vyhradí kapacitu pre dané špecifické typy prevádzky v pláne ponuky kapacity.

Takéto určenie nebráni tomu, aby danú železničnú infraštruktúru využívali iné typy prevádzky, ak je kapacita k dispozícii.

3. Členské štáty zabezpečia, aby sa železničná infraštruktúra určená podľa odseku 2 tohto článku uviedla v registri infraštruktúry uvedenom v článku 49 smernice (EÚ) 2016/797.

Článok 27

Rozdelenie kapacity železničnej infraštruktúry vyhlásenej za intenzívne využívanú alebo preťaženú

1. Manažér infraštruktúry pri rozdeľovaní kapacity na častiach železničnej infraštruktúry vyhlásenej za intenzívne využívanú alebo preťaženú uplatňuje rovnoprávnú, transparentnú a nediskriminačnú metodiku.

Manažér infraštruktúry stanoví podrobnosti metodiky vrátane všetkých uplatniteľných hodnôt parametrov v podmienkach používania siete, pričom zohľadní európsky rámec pre riadenie kapacity. Hodnoty parametrov určené manažérom infraštruktúry podliehajú koordinácii v súlade s článkom 7e písm. d) smernice 2012/34/EÚ.

Manažér infraštruktúry zohľadní potrebu kapacity pre služby viacsietovej železničnej dopravy.

2. Metodika uvedená v odseku 1 zahŕňa tieto kroky:

- a) návrh alternatívnych scenárov na rozdelenie kapacity dostupnej pre rôzne druhy služieb železničnej dopravy podľa možnosti aj s poskytnutím alternatívnej kapacity na iných tratiach alebo alternatívneho časového harmonogramu;
- b) hodnotenie a zoradenie scenárov uvedených v písmene a) tohto odseku s prihliadnutím na prevádzkové, sociálno-ekonomické a environmentálne kritériá stanovené v odseku 3 tohto článku;
- c) výber najvyššie ohodnoteného scenára na základe hodnotenia uvedeného v písmene b) tohto odseku a príslušná zmena modelu kapacity a plánu ponuky kapacity.

Uvedená metodika umožní zohľadniť potrebné služby viacsietovej železničnej dopravy v celom ich rozsahu.

3. Hodnotenie uvedené v odseku 2 písm. b) vychádza okrem iného z nasledujúcich prevádzkových, sociálno-ekonomických a environmentálnych kritérií v závislosti od dostupnosti údajov a s prihliadnutím na technické a prevádzkové aspekty a využívanie železničnej infraštruktúry:

- a) prevádzkové náklady prevádzkovateľov služieb železničnej dopravy a výsledný vplyv na ceny pre zákazníkov služieb železničnej dopravy;
- b) náklady pre zákazníkov služieb železničnej dopravy súvisiace s vynaloženým časom;
- c) prepojenie a dostupnosť služieb železničnej dopravy pre ľudí a regióny, ktorým sa poskytujú, vrátane kvality prípojov najmä z hľadiska času na prestup a frekvencie v prípade služieb osobnej a nákladnej železničnej dopravy;
- d) vplyvy služieb železničnej dopravy a ich pravdepodobných alternatív na externé náklady na dopravu, ako sú nehody, emisie látok znečisťujúcich ovzdušie, vznikajúce skleníkové plyny a hluk;
- e) počet prepravených osôb a objem prepraveného nákladu;

4. Sieť ENIM stanoví rovnoprávnú, transparentnú a nediskriminačnú metodiku a stanoví zoznam parametrov týkajúcich sa služieb železničnej dopravy a prevádzkových, sociálno-ekonomických a environmentálnych kritérií potrebných na posúdenie uvedené v odseku 3. V relevantných prípadoch sieť ENIM stanoví štandardné hodnoty parametrov alebo rozsahy štandardných hodnôt. Sieť ENIM zabezpečí, aby boli hodnoty parametrov dostatočne otestované a kalibrované v prevádzkovom kontexte.

Sieť ENIM zahŕňa metodiku, zoznam parametrov a štandardné hodnoty týchto parametrov do európskeho rámca pre riadenie kapacity.

Manažér infraštruktúry v relevantných prípadoch upraví štandardné hodnoty parametrov tak, aby boli zohľadnené miestne alebo vnútroštátne podmienky na základe akceptovaných prístupov a empirických dôkazov a v príslušných prípadoch uplatní požiadavky členského štátu v súlade s článkom 4 ods. 2 písm. d).

Oddiel 3

Stanovovanie harmonogramu a pridelovanie kapacity

Článok 28

Práva na kapacitu

1. Žiadatelia môžu požiadať manažéra infraštruktúry podľa verejného alebo súkromného práva o uzavretie dohody, ktorou sa udeľujú práva na kapacitu železničnej infraštruktúry za poplatok, ako sa stanovuje v kapitole IV oddiele 2 smernice 2012/34/EÚ.

Manažéri infraštruktúry pridelujú žiadateľom práva na kapacitu železničnej infraštruktúry v jednej z týchto foriem:

a) špecifikácie kapacity;

b) vlakové trasy.

Sieť ENIM vymedzí charakteristiky špecifikácií kapacity a zahrnie ich do európskeho rámca pre riadenie kapacity.

2. Manažéri infraštruktúry premenia práva na kapacitu pridelené vo forme špecifikácie kapacity na práva na kapacitu vo forme vlakovej trasy pred skutočnou jazdou vlaku v súlade s lehotami stanovenými v oddieloch 4, 5 a 6 prílohy I.

3. Práva na kapacitu vo forme vlakovej trasy sa môžu udeliť žiadateľom maximálne na jedno obdobie platnosti cestovného poriadku. Práva na kapacitu vo forme špecifikácie kapacity sa môžu prideliť na obdobie dlhšie ako jedno obdobie platnosti cestovného poriadku v súlade s článkami 33 a 35.

4. Pokiaľ sa v tomto nariadení neuvádza inak, príslušné práva a povinnosti manažérov infraštruktúry a žiadateľov týkajúce sa akéhokoľvek pridelenia kapacity sa stanovujú v zmluvách alebo vnútroštátnom práve.

5. Keď sa žiadateľovi pridelí právo na kapacitu, príjemca ho nesmie previesť na iný podnik alebo inú službu.

Výsledkom akejkoľvek formy prevodu je vylúčenie z ďalšieho pridelovania kapacity počas aktuálneho a nasledujúceho obdobia platnosti cestovného poriadku.

Využitie kapacity železničným podnikom, keď vykonáva obchodnú činnosť žiadateľa, ktorý nie je železničným podnikom, sa nepovažuje za prevod. Žiadateľ, ktorý nie je železničným podnikom, informuje manažéra infraštruktúry aspoň 10 dní pred využitím kapacity o tom, ktorý železničný podnik bude kapacitu využívať. Predkladá pri tom dôkaz o súhlase železničného podniku.

6. Ak žiadateľ má v úmysle požiadať o kapacitu železničnej infraštruktúry s cieľom prevádzkovať osobnú dopravu v členskom štáte, v ktorom je právo prístupu k železničnej infraštruktúre obmedzené v súlade s článkom 11 smernice 2012/34/EÚ, informuje o tom manažérov infraštruktúry a dotknuté regulačné orgány najneskôr 18 mesiacov pred nadobudnutím platnosti cestovného poriadku, ktorého sa žiadosť o kapacitu týka. Aby dotknuté regulačné orgány mohli posúdiť potenciálny hospodársky vplyv na existujúce zmluvy o službách vo verejnom záujme, regulačné orgány zabezpečujú, aby bol bez zbytočného odkladu a najneskôr do 10 dní informovaný každý príslušný orgán, ktorý zadal službu osobnej železničnej dopravy na danej trati vymedzenej v zmluve o službách vo verejnom záujme, akýkoľvek iný zainteresovaný príslušný orgán s právom na obmedzenie prístupu podľa článku 11 smernice 2012/34/EÚ a každý železničný podnik, ktorý plní zmluvu o službách vo verejnom záujme na trati danej služby osobnej dopravy.

Článok 29

Metódy prideľovania kapacity

1. Manažéri infraštruktúry udeľujú žiadateľom práva na kapacitu prostredníctvom procesov prideľovania uvedených v článkoch 33 až 36.

Každá zmena pridelennej kapacity sa takisto považuje za pridelenie kapacity.

2. Manažéri infraštruktúry prideľujú kapacitu železničnej infraštruktúry prostredníctvom digitálnych nástrojov a digitálnych služieb v súlade s článkom 66.

3. Manažér infraštruktúry zruší právo na kapacitu, ktorá sa v priebehu minimálne jedného mesiaca využila pod prahovou kvótou, pokiaľ to nebolo spôsobené inými ako ekonomickými dôvodmi, ktoré nemohol žiadateľ ovplyvniť. V takom prípade manažér infraštruktúry informuje regulačný orgán.

Sieť ENIM vymedzí rozsahy prahových kvót a zahrnie ich do európskeho rámca pre riadenie kapacity.

Manažéri infraštruktúry vymedzia prahovú kvótu v podmienkach používania siete, pričom zohľadnia rozsahy prahovej kvóty vymedzené sieťou ENIM.

Regulačný orgán monitoruje spravodlivé, transparentné a nediskriminačné uplatňovanie povinností podľa tohto odseku a vyšetroje všetky prijaté sťažnosti.

4. Ak manažér infraštruktúry v súlade s odsekom 3 zruší práva na viacsieťovú kapacitu, regulačný orgán zodpovedný za daného manažéra infraštruktúry informuje príslušné regulačné orgány a sieť ENRRB.

Článok 30

Pridelenie a koordinácia práv na viacsieťovú kapacitu

1. Žiadatelia majú právo požiadať prostredníctvom procesov prideľovania uvedených v článkoch 33 až 36 o práva na viacsieťovú kapacitu, a to vrátane celých spiatocných ciest, a dostať odpovede na takúto žiadosť prostredníctvom jednotného kontaktného miesta zriadeného v súlade s článkom 66 ods. 5.

Manažéri infraštruktúry koordinujú prideľovanie kapacity pre služby viacsietovej železničnej dopravy v súlade s článkom 55, a to najmä v prípade služieb cezhraničnej nákladnej dopravy a služieb cezhraničnej osobnej železničnej dopravy.

2. Koordináciou uvedenou v odseku 1 sa konkrétne zabezpečí:

- a) určenie jednotného kontaktného miesta zodpovedného za komunikáciu so žiadateľom v súvislosti so žiadosťou o právo na viacsieťovú kapacitu, ktoré sa žiadateľovi oznámi bezodkladne po doručení žiadosti;
- b) súlad práva na viacsieťovú kapacitu s minimálnymi kritériami kvality, pokiaľ ide o konzistentnosť medzi sieťami a aspekty, ako je smerovanie, časový harmonogram, dostupnosť počas rôznych prevádzkových dní a stav prideľovania;
- c) konzistentné vykonávanie procesu prideľovania práv na viacsieťovú kapacitu, najmä vrátane konsenzuálneho mechanizmu riešenia konfliktov uvedeného v článku 38 a formálneho mechanizmu riešenia konfliktov uvedeného v článku 39;

- d) koordinácia akýchkoľvek zmien pridelených práv na viacsieťovú kapacitu v súlade s oddielom 4 s cieľom v každej chvíli zabezpečiť integritu práv na viacsieťovú kapacitu;
- e) bez toho, aby bol dotknutý článok 1 ods. 7, rýchle a efektívne kontroly kompatibility trate pre mimoriadnu zásielku na vojenské a obranné účely, ktorá prechádza cez viaceré siete.

Ak manažéri infraštruktúry neurčia jednotné kontaktné miesto, žiadateľ si vyberie manažéra infraštruktúry, ktorý bude zodpovedný za to, aby pôsobil ako jednotné kontaktné miesto v prípade otázok týkajúcich sa špecifickej žiadosti o kapacitu.

3. Manažér infraštruktúry nezruší právo na viacsieťovú kapacitu podľa článku 29 ods. 3 bez toho, aby svoju činnosť vopred skoorinoval s ostatnými dotknutými manažérmi infraštruktúry v súlade s článkom 55.

Ak manažér infraštruktúry zruší práva na viacsieťovú kapacitu podľa článku 29 ods. 3, informuje o tom regulačný orgán. Regulačný orgán informuje príslušné regulačné orgány a sieť ENRRB.

4. K žiadostiam o právo na viacsieťovú kapacitu sa pristupuje nediskriminačne a rovnako v porovnaní so žiadosťami o právo na jednosieťovú kapacitu.

5. Sieť ENIM určí podrobné postupy a metódy na presadzovanie jednotného uplatňovania tohto článku a minimálne kvalitatívne požiadavky uvedené v odseku 2 písm. b) a zahrnie ich do európskeho rámca pre riadenie kapacity.

Článok 31

Spolupráca pri pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry a kapacity v servisných zariadeniach

1. Manažéri infraštruktúry a prevádzkovatelia servisných zariadení, ktorí ponúkajú služby potrebné na prevádzku služieb železničnej dopravy a ktorých servisné zariadenia sú súčasťou transeurópskej dopravnej siete, ako sa uvádza v prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2024/1679, vrátane tých, ktoré sa nachádzajú v mestských uzloch v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 6 uvedeného nariadenia, spolupracujú s cieľom zabezpečiť, aby bolo pridelovanie kapacity železničnej infraštruktúry a kapacity v servisných zariadeniach konzistentné.

2. Manažéri infraštruktúry uvedú v podmienkach používania siete zoznam servisných zariadení uvedených v odseku 1.

3. Manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby žiadatelia mohli na jednom mieste a jedným úkonom požiadať o práva na kapacitu železničnej infraštruktúry a kapacitu v servisných zariadeniach uvedených v odseku 1 tohto článku, a to prostredníctvom jednotného kontaktného miesta zriadeného podľa článku 66 ods. 5.

4. Manažéri infraštruktúry môžu uzavrieť dohodu s prevádzkovateľmi iných servisných zariadení o spoločnom poskytovaní kapacity.

5. Manažéri infraštruktúry a prevádzkovatelia servisných zariadení na účely odseku 3 koordinujú kapacitu a poskytujú práva na kapacitu vrátane kapacity v servisnom zariadení, ktorá spĺňa požiadavky žiadateľa, alebo sa snažia poskytnúť reálnu alternatívu k žiadanej kapacite.

6. Prevádzkovatelia servisných zariadení uvedených v odseku 1 tohto článku sprístupnia manažérovi infraštruktúry informácie o dostupnej kapacite v digitálnom formáte v súlade s článkom 66 ods. 5. Poskytujú sa informácie v reálnom čase, ak túto možnosť podporujú digitálne nástroje uvedené v článku 66 ods. 5.

7. Tento článok sa nevzťahuje na prevádzkovateľov servisných zariadení, ktorí využívajú výnimku podľa článku 2 vykonávacieho nariadenia Komisie 2017/2177 ⁽¹⁸⁾.

Článok 32

Cestovný poriadok

1. Manažéri infraštruktúry uverejnia pred začiatkom každého obdobia platnosti cestovného poriadku nový cestovný poriadok.

Manažéri infraštruktúry iniciujú vypracovanie cestovného poriadku počas pridelovania kapacity podľa procesu ročného pridelovania uvedeného v článku 34, pričom zohľadňujú práva na kapacitu pridelené podľa rámcových dohôd v súlade s článkom 33 a prostredníctvom procesu priebežného plánovania uvedeného v článku 35.

2. Manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby bol cestovný poriadok až do konca jeho obdobia platnosti aktuálny, pričom zohľadňujú kapacitu pridelenú prostredníctvom procesu priebežného plánovania uvedeného v článku 35, kapacitu pridelenú prostredníctvom procesu *ad hoc* uvedeného v článku 36, zmeny práv na kapacitu v súlade s článkom 41 a zmenu harmonogramu v kontexte riadenia narušení a krízového riadenia v súlade s článkom 43.

Článok 33

Pridelovanie kapacity prostredníctvom rámcových dohôd

1. Žiadatelia majú právo požiadať o kapacitu železničnej infraštruktúry na obdobie dlhšie ako jedno obdobie platnosti cestovného poriadku prostredníctvom rámcových dohôd.

V rámcových dohodách sa stanovujú práva na kapacitu udelené vo forme špecifikácie kapacity uvedenej v článku 28 ods. 1 písm. a). Nesmú obsahovať práva na kapacitu vo forme vlakovkej trasy.

Členské štáty môžu vyžadovať, aby rámcové dohody najprv schválil regulačný orgán. V prípade rámcových dohôd, ktoré zahŕňajú cezhraničnú dopravu, musia príslušné regulačné orgány navzájom koordinovať svoju činnosť.

2. Manažéri infraštruktúry v plánovacích dokumentoch strategického plánovania kapacity uvedú kapacitu, ktorú plánujú vyhradiť na pridelenie prostredníctvom rámcových dohôd. Bez toho, aby boli dotknuté články 101, 102 a 106 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“), prideluje manažér infraštruktúry kapacitu, ktorá bola v uvedených plánovacích dokumentoch vyhradená pre rámcové dohody, žiadateľom prostredníctvom takýchto dohôd s výhradou odsekov 5 a 6 tohto článku. To manažérom infraštruktúry nebráni v pridelovaní požadovanej kapacity prostredníctvom rámcových dohôd v prípadoch, keď takáto kapacita nie je vyhradená v plánovacích dokumentoch, s výhradou odseku 6 tohto článku.

3. Rámcové dohody sa môžu uzavrieť medzi viacerými manažérmi infraštruktúry a žiadateľom v prípadoch, keď sa vzťahujú na viac ako jednu sieť.

4. Žiadateľ, ktorý je zmluvnou stranou rámcovej dohody, požiada manažéra infraštruktúry o premenu špecifikácií kapacity zahrnutých v rámcovej dohode na zodpovedajúcu vlakovú trasu v súlade s danou dohodou. Uvedená premena sa uskutočňuje v súlade s článkom 28 ods. 2.

⁽¹⁸⁾ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/2177 z 22. novembra 2017 o prístupe k servisným zariadeniam a službám týkajúcim sa železničnej dopravy (Ú. v. EÚ L 307, 23.11.2017, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2177/oj).

5. Manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby rámcové dohody boli v súlade s:

a) plánovacími dokumentmi týkajúcimi sa strategického plánovania kapacity, ako sa uvádza v článku 13 ods. 2;

b) strategickými usmerneniami vrátane ich možných záväzných prvkov, ak členské štáty takéto usmernenia poskytli v súlade s článkom 4.

Susední manažéri infraštruktúry koordinujú svoje strategické plánovanie kapacity, pokiaľ ide o kapacitu dostupnú pre cezhraničné rámcové dohody.

6. Rámcové dohody nevylučujú použitie príslušnej infraštruktúry inými žiadateľmi alebo službami. Manažéri infraštruktúry na tento účel stanovia maximálne podiely celkovej kapacity, ktoré možno prideliť prostredníctvom rámcových dohôd, a tieto podiely zahrnú do podmienok používania siete.

7. Bez toho, aby boli dotknuté články 41 a 42, musia rámcové dohody umožňovať zmenu podmienok, ktoré sú v nich stanovené, aby sa umožnilo lepšie využitie železničnej infraštruktúry. Iné zmeny práv na kapacitu pridelených prostredníctvom rámcových dohôd podliehajú sankciám v súlade s článkom 42.

8. Rámcové dohody sa v zásade vzťahujú na obdobie uvedené v oddiele 5 prílohy I. Manažér infraštruktúry môže v osobitných prípadoch odsúhlasiť kratšie alebo dlhšie obdobie. Každé obdobie dlhšie ako obdobie uvedené v oddiele 5 prílohy I sa odôvodní požiadavkou vyhradených investícií zo strany nových účastníkov alebo podstatnou novotou služby, čím sa dosiahne významné zlepšenie kvality služby.

9. Rámcové dohody na služby, ktoré využívajú špecializovanú železničnú infraštruktúru uvedenú v článku 26, ktorá si vyžaduje značné a dlhodobé investície, ktoré žiadateľ riadne odôvodní, môžu byť uzatvorené na obdobie až 15 rokov. Každé obdobie dlhšie než 15 rokov sa môže odsúhlasiť len vo výnimočných prípadoch, najmä v prípade rozsiahlych a dlhodobých investícií, a ak sa na takéto investície vzťahujú zmluvné záväzky zahŕňajúce viacročný plán amortizácie.

10. Manažéri infraštruktúry zahrnú kapacitu pridelenú prostredníctvom rámcových dohôd do modelu kapacity uvedeného v článku 19 a do plánu ponuky kapacity uvedeného v článku 20.

11. Musí sa dodržať obchodné tajomstvo, no informácie všeobecnej povahy o každej rámcovej dohode sa sprístupnia ktorejkoľvek zainteresovanej strane.

12. Komisia môže na základe skúseností regulačných orgánov, príslušných orgánov, železničných podnikov, manažérov infraštruktúry a siete ENRRB prijímať vykonávacie akty, v ktorých stanoví podrobné pravidlá týkajúce sa postupu a kritérií uzatvárania rámcových dohôd, ako aj formy a obsahu týchto dohôd, s cieľom zabezpečiť jednotné uplatňovanie tohto článku. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 76 ods. 2.

Článok 34

Pridelovanie kapacity prostredníctvom procesu ročného pridelovania

1. Manažér infraštruktúry prideluje kapacitu prostredníctvom súbežného pridelovania kapacity s cieľom v čo najväčšej miere vyhovieť všetkým žiadostiam o kapacitu železničnej infraštruktúry uvedeným v článku 32 ods. 1 s výhradou odseku 2, 3 a 4 tohto článku. Manažér infraštruktúry v čo najväčšej miere zohľadňuje všetky obmedzenia týkajúce sa žiadateľov vrátane ekonomického vplyvu na ich podnikanie.

2. V súlade s článkami 20 a 22 môže manažér infraštruktúry prijať alebo zamietnuť žiadosti o práva na kapacitu, ktoré nie sú v súlade s plánom ponuky kapacity.

Ak žiadosť nie je v súlade s plánom ponuky kapacity, manažér infraštruktúry má právo navrhnúť kapacitu železničnej infraštruktúry, ktorá sa v rozpätí primeraných limitov líši od požadovanej kapacity, a zmeniť plán ponuky kapacity alebo oboje. V takýchto prípadoch manažér infraštruktúry uplatňuje kritériá a postupy uvedené v článku 22 ods. 1.

Pri prijímaní žiadostí, ktoré nie sú v súlade s plánom ponuky kapacity, sa manažér infraštruktúry usiluje zachovať celkovú vyváženosť medzi prvkami plánu ponuky kapacity uvedenými v článku 20 ods. 6 a v prípade konfliktu s inými žiadosťami uprednostní žiadosť, ktoré sú v súlade s plánom ponuky kapacity, najmä s vopred plánovanou kapacitou.

Pri zamietnutí žiadostí, ktoré nie sú v súlade s plánom ponuky kapacity, manažér infraštruktúry bezodkladne informuje dotknutého žiadateľa o svojom úmysle žiadosť zamietnuť. Dotknutý žiadateľ má právo podať sťažnosť regulačnému orgánu.

Manažéri infraštruktúry aspoň raz ročne informujú regulačný orgán o všetkých doručených žiadostiach o kapacitu, ktoré nezodpovedali parametrom dostupnej kapacity stanoveným v pláne ponuky kapacity, a to bez ohľadu na to, či boli prijaté alebo zamietnuté. Regulačný orgán na základe uvedených informácií môže vydať stanovisko, v ktorom môže manažérovi infraštruktúry odporučiť zmenu modelu kapacity.

3. V prípade konfliktu medzi dvoma alebo viacerými žiadosťami o kapacitu sa manažér infraštruktúry najprv pokúsi vyriešiť konflikt prostredníctvom konsenzuálneho mechanizmu riešenia konfliktov uvedeného v článku 38. Ak sa daný konflikt medzi kapacitami nevyrieši prostredníctvom konsenzuálneho mechanizmu riešenia konfliktov, manažér infraštruktúry uplatní formálny mechanizmus riešenia konfliktov uvedený v článku 39.

4. Práva na kapacitu udelené v rámci procesu ročného prideľovania môžu zahŕňať:

a) špecifikácie kapacity;

b) vlakové trasy.

Manažéri infraštruktúry premenia práva na kapacitu udelené vo forme špecifikácií kapacity na vlakové trasy v súlade s oddielom 4 prílohy I.

5. Manažér infraštruktúry sa riadi harmonogramom procesu prideľovania stanoveným v oddiele 4 prílohy I.

6. Manažér infraštruktúry posúdi žiadosti predložené po lehote stanovenej v oddiele 4 prílohy I a prideľí kapacitu na základe zásady kto prv príde, ten prv berie.

7. V prípade žiadostí predložených po lehote, ktorým nie je možné vyhovieť zostatkovou kapacitou vyhradenou pre cestovný poriadok alebo dostupnou neplánovanou kapacitou, sa manažér infraštruktúry pokúsi ponúknuť alternatívy prostredníctvom inej trasy.

8. Manažér infraštruktúry vedie konzultácie o návrhu cestovného poriadku so zainteresovanými stranami. Medzi zainteresované strany patria všetky strany, ktoré podali žiadosti o kapacitu železničnej infraštruktúry, a iné strany, ktoré si želajú dostať príležitosť pripomienkovať cestovný poriadok z hľadiska jeho možného vplyvu na ich schopnosť obstarania služieb železničnej dopravy počas obdobia platnosti príslušného cestovného poriadku.

9. Manažér infraštruktúry prijme vhodné opatrenia potrebné na to, aby sa zaoberal všetkými vyjadrenými pripomienkami.

Článok 35

Pridelovanie kapacity prostredníctvom procesu priebežného plánovania

1. Manažéri infraštruktúry pridelujú kapacitu železničnej infraštruktúry prostredníctvom procesu priebežného plánovania aspoň pre služby nákladnej železničnej dopravy v súlade s lehotami stanovenými v oddiele 6 prílohy I. Manažéri infraštruktúry na uvedený účel vyhradia kapacitu v pláne ponuky kapacity uvedenom v článku 20.

Bez toho, aby boli dotknuté články 101, 102 a 106 ZFEÚ, prideluje manažér infraštruktúry kapacitu, ktorá bola v plánovacích dokumentoch vyhradená pre priebežné plánovanie, žiadateľom prostredníctvom procesu priebežného plánovania. To manažérom infraštruktúry nebráni v pridelovaní požadovanej kapacity prostredníctvom procesu priebežného plánovania v prípadoch, keď takáto kapacita nie je vyhradená v plánovacích dokumentoch. Proces priebežného plánovania nevylučuje použitie príslušnej železničnej infraštruktúry inými žiadateľmi alebo službami.

2. Práva na kapacitu udelené prostredníctvom procesu priebežného plánovania môžu zahŕňať:

- a) vlakové trasy alebo špecifikácie kapacity pre všetky prevádzkové dni počas obdobia platnosti cestovného poriadku, ktoré zahŕňa prvý deň jazdy vlaku uvedený v žiadosti;
- b) špecifikácie kapacity pre všetky prevádzkové dni po období platnosti cestovného poriadku zahŕňajúcom prvý deň uvedený v žiadosti na maximálne obdobie uvedené v oddiele 6 prílohy I.

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

3. Manažéri infraštruktúry a žiadatelia môžu spoločne rozhodnúť, že zmenia špecifikácie kapacity pridelené prostredníctvom procesu priebežného plánovania s cieľom umožniť lepšie využívanie železničnej infraštruktúry. Uvedené zmeny sa nepovažujú za zmeny práv na kapacitu, na ktoré sa vzťahujú sankcie na účely článku 42. Iné zmeny práv na kapacitu pridelených prostredníctvom procesu priebežného plánovania podliehajú sankciám v súlade s článkom 42.

4. Bez toho, aby bol dotknutý článok 20, pridelujú manažéri infraštruktúry kapacitu vyhradenú pre proces priebežného plánovania na základe zásady kto prv príde, ten prv berie.

5. Manažéri infraštruktúry sa v súlade s pravidlami a postupmi stanovenými v článku 22 snažia ponúknuť alternatívnu kapacitu pre žiadosti v rámci priebežného plánovania, ak žiadosti nie sú v súlade s plánom ponuky kapacity uvedeným v článku 20. Ak nie je možné ponúknuť alternatívu, manažér infraštruktúry môže odmietnuť prideliť kapacitu pre uvedené nekonzistentné žiadosti. Žiadateľ má právo podať sťažnosť regulačnému orgánu.

6. Manažér infraštruktúry po tom, ako informuje regulačný orgán, zamietne žiadosti v rámci priebežného plánovania, ak tieto žiadosti spĺňajú charakteristiky kapacity, ktorá sa bežne prideluje prostredníctvom rámcových dohôd v súlade s článkom 33. Regulačný orgán informuje sieť ENRRB o takýchto zamietnutiach a zabezpečí konzistentné uplatňovanie tohto odseku.

7. Komisia môže na základe skúseností regulačných orgánov, príslušných orgánov, železničných podnikov, manažérov infraštruktúry a siete ENRRB prijímať vykonávacie akty, v ktorých stanoví podrobné pravidlá týkajúce sa procesu priebežného plánovania, s cieľom zabezpečiť jednotné uplatňovanie tohto článku. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 76 ods. 2.

Článok 36

Pridelovanie kapacity prostredníctvom procesu ad hoc

1. Manažér infraštruktúry bez zbytočného odkladu a v každom prípade v lehotách stanovených v oddiele 7 prílohy I reaguje na *ad hoc* žiadosti o kapacitu železničnej infraštruktúry predložené kedykoľvek počas platnosti cestovného poriadku. Informácie o dostupnej voľnej kapacite musia byť v súlade s článkom 10 k dispozícii všetkým žiadateľom, ktorí by chceli využiť túto kapacitu.

Práva na kapacitu udelené prostredníctvom procesu *ad hoc* majú formu vlakových trás.

2. Pridelovanie kapacity železničnej infraštruktúry v reakcii na *ad hoc* žiadosti sa realizuje podľa zásady kto prv príde, ten prv berie.

Článok 37

Stanovovanie harmonogramu obmedzení kapacity vyplývajúcich z prác na železničnej infraštruktúre

1. Manažéri infraštruktúry pri stanovovaní harmonogramu prác na železničnej infraštruktúre v súlade s týmto článkom dodržiavajú harmonogram a požiadavky stanovené v oddieloch 3 a 8 prílohy I.

2. Pri stanovovaní harmonogramu prác na železničnej infraštruktúre manažéri infraštruktúry v čo najväčšej miere obmedzia vplyv na vopred plánovanú kapacitu zahrnutú v modeli kapacity alebo v pláne ponuky kapacity.

3. Ak stanovovanie harmonogramu obmedzenia kapacity vyplývajúceho z prác na železničnej infraštruktúre vyžaduje zmenu prideleného práva na kapacitu v zmysle článku 41, manažér infraštruktúry vynaloží maximálne úsilie na to, aby dotknutým žiadateľom poskytol alternatívnu kapacitu, ktorá železničnému podniku umožní prevádzkovať dotknuté služby.

Manažér infraštruktúry na uvedený účel informuje všetkých dotknutých žiadateľov o plánovanej zmene príslušných práv na kapacitu. Dotknutým žiadateľom ponúkne alternatívne práva na kapacitu alebo iniciuje koordináciu s dotknutými žiadateľmi s cieľom dohodnúť sa na alternatívnych právach na kapacitu.

4. Hneď ako sa stanoví harmonogram obmedzení kapacity vyplývajúcich z prác na železničnej infraštruktúre, manažéri infraštruktúry zahrnú tieto obmedzenia do modelu kapacity alebo plánu ponuky kapacity bez ohľadu na to, kedy sa stanoví ich harmonogram.

5. Manažér infraštruktúry sa môže odchýliť od lehôt stanovených v oddiele 3 tabuľke 1 prílohy I a od požiadavky zahrnúť obmedzenia kapacity s veľkým alebo veľmi veľkým vplyvom do modelu kapacity uvedeného v článku 19 v týchto prípadoch:

- a) existujú dôkazy, že v dôsledku nepredvídaných udalostí je obmedzenie kapacity potrebné na obnovenie bezpečnej prevádzky vlakov;
- b) načasovanie obmedzení je mimo kontroly manažéra infraštruktúry, jeho dodávateľov alebo iných prevádzkovateľov konajúcich v jeho mene, alebo
- c) ak s tým súhlasia všetky dotknuté subjekty zainteresované na prevádzke.

V uvedených prípadoch manažér infraštruktúry bezodkladne konzultuje so žiadateľmi a prevádzkovateľmi príslušných servisných zariadení a pravidelne ich informuje o pokroku smerom k obnoveniu bežnej prevádzky.

Obmedzenia kapacity, z ktorých vyplývajú zmeny práv na kapacitu po pridelení, musia spĺňať požiadavky stanovené v článku 41 a v oddiele 8 prílohy I.

Článok 38

Konsenzuálny mechanizmus riešenia konfliktov a koordinácia žiadostí

1. Ak v súvislosti so súbežným pridelovaním kapacity existujú konfliktné žiadosti o kapacitu železničnej infraštruktúry, manažér infraštruktúry sa pokúsi zabezpečiť prostredníctvom koordinácie týchto žiadostí čo najlepšie uspokojenie všetkých žiadostí.

2. Ak vznikne situácia vyžadujúca si koordináciu, manažér infraštruktúry sa pokúsi vyhovieť všetkým žiadostiam o kapacitu železničnej infraštruktúry prostredníctvom koordinácie a má právo navrhnúť kapacitu železničnej infraštruktúry, ktorá sa v rozpätí primeraných limitov odlišuje od požadovanej kapacity. Manažér infraštruktúry stanoví uplatniteľné limity vo svojich podmienkach používania siete. Sieť ENIM vypracuje usmernenia týkajúce sa týchto limitov a zahrnie ich do európskeho rámca pre riadenie kapacity.

3. Manažér infraštruktúry sa pokúsi pomocou konzultácie s dotknutými žiadateľmi vyriešiť každý konflikt. Takáto konzultácia sa zakladá na tom, že sa v primeranom čase, bezplatne a v elektronickej podobe zverejnia tieto informácie:

- a) práva na kapacitu požadované všetkými ostatnými žiadateľmi na tých istých tratiach;
- b) práva na kapacitu predbežne pridelené všetkým ostatným žiadateľom na tých istých tratiach;
- c) alternatívne práva na kapacitu navrhnuté na príslušných tratiach v súlade s odsekom 2;
- d) podrobné vymedzenie kritérií uplatňovaných v procese pridelovania kapacity.

Bez toho, aby bol dotknutý článok 3 ods. 2, a pod podmienkou súhlasu všetkých žiadateľov môže manažér infraštruktúry nadviazať kontakt medzi všetkými žiadateľmi potenciálne zapojenými do riešenia konfliktu s cieľom uľahčiť koordináciu žiadostí o kapacitu železničnej infraštruktúry.

4. Manažér infraštruktúry stanoví vo svojich podmienkach používania siete zásady, ktorými sa riadi koordinácia žiadostí o kapacitu pre služby železničnej dopravy.

5. Ak žiadosti o kapacitu nie je možné uspokojiť bez koordinácie, manažér infraštruktúry sa pokúsi vyhovieť všetkým žiadostiam prostredníctvom koordinácie.

6. V prípade žiadostí o viacsieťovú kapacitu sa konsenzuálny mechanizmus riešenia konfliktov stanovený v odsekoch 1, 2 a 3 tohto článku použije v súlade s článkom 55 a zapojí sa doň koordinátor siete.

7. Sieť ENIM vypracuje usmernenia ku konsenzuálnemu mechanizmu riešenia konfliktov v kontexte žiadostí o viacsieťovú kapacitu a zahrnie ich do európskeho rámca pre riadenie kapacity.

Článok 39

Formálny mechanizmus riešenia konfliktov

1. Ak sa konflikt nepodarilo vyriešiť prostredníctvom konsenzuálneho mechanizmu riešenia konfliktov uvedeného v článku 38, manažéri infraštruktúry pridelia kapacitu železničnej infraštruktúry prostredníctvom rovnoprávnej, transparentnej a nediskriminačnej metodiky.

Manažér infraštruktúry stanoví podrobnosti metodiky vrátane všetkých uplatniteľných hodnôt parametrov v podmienkach používania siete, pričom zohľadní európsky rámec pre riadenie kapacity. Hodnoty parametrov určené manažérom infraštruktúry podliehajú koordinácii v súlade s článkom 7e písm. c) smernice 2012/34/EÚ.

2. Metodika uvedená v odseku 1 zahŕňa tieto kroky:

- a) návrh alternatívnych scenárov na rozdelenie kapacity dostupnej pre rôzne druhy služieb železničnej dopravy podľa možnosti aj s poskytnutím alternatívnej kapacity na iných tratiach alebo alternatívneho časového harmonogramu;
- b) hodnotenie a zoradenie scenárov uvedených v písmene a) tohto odseku s prihliadnutím na prevádzkové, sociálno-ekonomické a environmentálne kritériá stanovené v odseku 3;
- c) výber najvyššie ohodnoteného scenára na základe hodnotenia uvedeného v písmene b) tohto odseku a príslušná zmena modelu kapacity a plánu ponuky kapacity.

3. Hodnotenie uvedené v odseku 2 písm. b) vychádza okrem iného z nasledujúcich prevádzkových, sociálno-ekonomických a environmentálnych kritérií v závislosti od dostupnosti údajov a s prihliadnutím na technické a prevádzkové aspekty a využívanie železničnej infraštruktúry:

- a) prevádzkové náklady prevádzkovateľov služieb železničnej dopravy a výsledný vplyv na ceny pre zákazníkov služieb železničnej dopravy;
- b) náklady pre zákazníkov služieb železničnej dopravy súvisiace s vynaloženým časom;
- c) prepojenie a dostupnosť služieb železničnej dopravy pre ľudí a regióny, ktorým sa poskytujú, vrátane kvality prípojov najmä z hľadiska času na prestup a frekvencie v prípade služieb osobnej a nákladnej železničnej dopravy;
- d) vplyvy služieb železničnej dopravy a ich pravdepodobných alternatív na externé náklady na dopravu, ako sú nehody, emisie látok znečisťujúcich ovzdušie, vznikajúce skleníkové plyny a hluk;
- e) počet prepravených osôb a objem prepraveného nákladu;

4. Sieť ENIM stanoví rovnoprávnú, transparentnú a nediskriminačnú metodiku a stanoví zoznam parametrov týkajúcich sa služieb železničnej dopravy a sociálno-ekonomických kritérií potrebných na posúdenie uvedené v odseku 3. V relevantných prípadoch stanoví štandardné hodnoty parametrov alebo rozsahy štandardných hodnôt. Sieť ENIM zabezpečí, aby boli tieto hodnoty parametrov dostatočne otestované a kalibrované v prevádzkovom kontexte.

Sieť ENIM zahrnie metodiku, zoznam parametrov a štandardné hodnoty týchto parametrov do európskeho rámca pre riadenie kapacity.

Manažér infraštruktúry v relevantných prípadoch upraví štandardné hodnoty parametrov tak, aby boli zohľadnené miestne alebo vnútroštátne podmienky na základe akceptovaných prístupov a empirických dôkazov a v príslušných prípadoch uplatní požiadavky členského štátu v súlade s článkom 4 ods. 2 písm. d).

5. V kontexte formálneho mechanizmu riešenia konfliktov sa žiadosti o práva na viacsieťovú kapacitu zohľadňujú v celom rozsahu. Ak sa v súlade s odsekom 4 uplatňujú rôzne vnútroštátne parametre, tieto parametre sa použijú pre príslušné úseky.

6. V prípade konfliktných žiadostí o kapacitu týkajúcich sa služieb železničnej dopravy s podobnými charakteristikami a sociálno-ekonomickým profilom manažér infraštruktúry prideli kapacitu železničnej infraštruktúry na základe aukcie alebo spôsobom, ktorý poskytne prístup čo najväčšiemu počtu žiadateľov. Druhá uvedená metóda sa uplatňuje, ak ju schváli regulačný orgán

Článok 40

Harmonogram procesov prideľovania kapacity

1. Manažér infraštruktúry a žiadatelia sa na účely vykonávania článkov 33 až 36 riadia harmonogramom procesov prideľovania kapacity stanoveným v oddieloch 4 až 7 prílohy I.
2. Manažéri infraštruktúry môžu rozhodnúť o odlišných lehotách a termínoch harmonogramu prideľovania práv na kapacitu pre služby medzinárodnej železničnej dopravy, než ako sa uvádzajú v tomto nariadení a v bode 2 písm. b) prílohy VI k smernici 2012/34/EÚ, ak:
 - a) vytvorenie medzinárodných vlakových trás v spolupráci s manažérmi infraštruktúry tretích krajín na sieti s iným rozchodom koľaje, než má hlavná železničná sieť Únie, má vo všeobecnosti závažný vplyv na harmonogram prideľovania kapacity alebo
 - b) vytvorenie medzinárodných vlakových trás v spolupráci s manažérmi infraštruktúry iných tretích krajín má závažný vplyv na harmonogram prideľovania kapacity za predpokladu, že to nemá vplyv na procesy prideľovania kapacity iných manažérov infraštruktúry Únie.
3. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 75 s cieľom zmeniť lehoty a obdobia trvania stanovené v oddieloch 4 až 7 prílohy I a upraviť v medziach rámca stanoveného v článkoch 33 až 36 míľniky a časové obdobia stanovené v uvedených oddieloch, ak sa tieto prvky ukázali ako neúčinné alebo viedli k veľkým ťažkostiam pri vykonávaní, pričom sa zohľadnia skúsenosti manažérov infraštruktúry a žiadateľov s cieľom racionalizovať procesy prideľovania kapacity, zabezpečiť efektívne procesy prideľovania a zaoberať sa plánovacími, prevádzkovými, technickými a obchodnými záujmami dotknutých zainteresovaných strán v súvislosti so stanovovaním harmonogramu a prideľovaním kapacity.

Oddiel 4

Prispôsobenie a zmena harmonogramu

Článok 41

Zmeny práv na kapacitu po pridelení

1. Manažéri infraštruktúry môžu z vlastnej iniciatívy zmeniť práva na kapacitu pridelené žiadateľovi len v súlade s týmto nariadením. Žiadatelia môžu kedykoľvek požiadať o zmeny pridelenej kapacity.

V prípade zmien pridelených práv na kapacitu sa uplatňuje článok 42 a manažéri infraštruktúry bezodkladne aktualizujú cestovný poriadok uvedený v článku 32.

2. Po pridelení práv na kapacitu manažéri infraštruktúry v čo najväčšej miere obmedzia zmeny práv na kapacitu, a to v súlade so zásadami stanovenými v článku 2 ods. 4. Podobne žiadatelia v čo najväčšej miere obmedzia svoje žiadosti o zmeny takýchto práv na kapacitu.
3. Zmeny práv na kapacitu zahŕňajú prípady, keď manažér infraštruktúry nemôže povoliť jazdu vlaku v súlade s prideleným právom na kapacitu a má dostatok času na to, aby žiadateľovi ponúkol alternatívne právo na kapacitu po tom, ako ho informuje o potrebe zmeny.
4. Zrušenie práv na kapacitu sa takisto považuje za osobitný druh zmeny.
5. Manažéri infraštruktúry môžu v prípade zmien práv na kapacitu uplatniť kratšie lehoty na pridelenie takýchto práv v porovnaní s lehotami stanovenými v oddiele 8 prílohy I. Manažéri infraštruktúry uvedú v podmienkach používania siete informácie o čase potrebnom na vytvorenie vlakovej trasy.

6. Pravidlá a postupy, ktoré sa majú uplatňovať v prípade zmeny práva na kapacitu, zohľadňujú vplyv zmeny práva na kapacitu z prevádzkového a obchodného hľadiska. Manažéri infraštruktúry na tento účel kategorizujú zmeny na základe ich vplyvu a identifikujú kategóriu zmien so závažným vplyvom, pričom zohľadnia postupy prijaté sieťou ENIM na základe odseku 10.

7. V prípade zmeny práva na viacsieťovú kapacitu vynaložia príslušní manažéri infraštruktúry všetko primerané úsilie na zabezpečenie súladu medzi právami na kapacitu počas celej jazdy vlaku.

Zrušenie z dôvodu vyššej moci na jednej sieti sa považuje za zrušenie z dôvodu vyššej moci pozdĺž celej trate, na ktorú sa vzťahuje dané právo na kapacitu.

Manažér infraštruktúry, ktorý mení právo na viacsieťovú kapacitu, koordinuje proces pridelovania alternatívneho práva na viacsieťovú kapacitu s ostatnými dotknutými manažermi infraštruktúr, a je zaň zodpovedný a informuje žiadateľa a všetky dotknuté strany o výsledku koordinácie. Uvedeným výsledkom je buď pridelenie alternatívneho práva na viacsieťovú kapacitu, alebo informácia, že alternatívne právo na kapacitu nie je k dispozícii.

8. Na účely tohto nariadenia sa nevyužitie prideleného práva na kapacitu zo strany železničného podniku považuje za rovnocenné zrušeniu v deň príslušnej jazdy vlaku.

9. Ak manažér infraštruktúry zmení pridelené právo na kapacitu, bezodkladne o tom informuje žiadateľa a dotknutý železničný podnik.

Manažér infraštruktúry ponúkne žiadateľovi alternatívne práva na kapacitu v lehotách stanovených v oddiele 8 prílohy I. Ak to nie je možné, manažér infraštruktúry poskytne žiadateľovi relevantné informácie, ktoré mu umožnia podať novú žiadosť o kapacitu železničnej infraštruktúry. V relevantných prípadoch sa v uvedených informáciách uvedie odkaz na plán ponuky kapacity uvedený v článku 20 a plánovanie pre prípad nepredvídaných udalostí uvedené v článku 21.

10. Sieť ENIM vypracuje a prijme jednotné postupy na riadenie zmien práv na kapacitu po pridelení a zahrnie ich do európskeho rámca pre riadenie kapacity.

V uvedených postupoch sa stanovujú kritériá na rozlišovanie zmien v závislosti od ich vplyvu z obchodného a prevádzkového hľadiska vrátane kritérií na zaradenie zmien do kategórie zmien so závažným vplyvom.

Pri zaraďovaní zmeny do kategórie zmien so závažným vplyvom sieť ENIM zohľadní okrem iných faktorov aj schopnosť železničného podniku poskytovať danú službu v súlade s jeho zmluvnými záväzkami, meškania pri odchode alebo zmeny trasy, ktorú vedú k zväčšeniu vzdialenosti, zvýšeniu času jazdy, zvýšeniu poplatkov za prístup na trať alebo zvýšeniu iných súvisiacich nákladov, ako aj prahové hodnoty týchto zmien.

11. Komisia do ... [18 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] prijme delegované akty v súlade s článkom 75 s cieľom zmeniť oddiel 8 prílohy I, aby sa zabezpečili efektívne procesy prispôsobenia a zmeny harmonogramu, pričom sa zohľadnia plánovacie, prevádzkové, technické a obchodné záujmy dotknutých zainteresovaných strán. Komisia pritom zväží zavedenie časových okien so zmenami harmonogramu pre menšie práce, ktoré nie sú kategorizované ako práce s veľmi veľkým, veľkým alebo stredne veľkým vplyvom, a zohľadní aj skúsenosti manažérov infraštruktúry a žiadateľov.

Článok 42

Sankcia za zmeny práv na kapacitu

1. Ak si manažér infraštruktúry alebo žiadateľ neplní záväzky týkajúce sa prideleného práva na kapacitu a ak to vedie k zmene zaradenej do kategórie zmien so závažným vplyvom v súlade s článkom 41 ods. 6, zaplatí druhej zmluvnej strane sankciu. Táto sankcia musí byť účinná, primeraná, odrádzajúca a nediskriminačná.

2. Sankcia uvedená v odseku 1 sa neuplatňuje v týchto prípadoch:

a) vyššia moc;

b) ak manažér infraštruktúry odníme práva na kapacitu v súlade s opatreniami prijatými členskými štátmi v súlade s článkom 12;

c) ak sa právo na kapacitu zruší v súlade s článkom 29 ods. 3;

d) pri zmene rámcových dohôd v súlade s článkom 33 ods. 7;

e) uplatnenie odchýlok v súlade s článkom 37 ods. 5.

3. Výška sankcie sa stanoví medzi minimálnou a maximálnou výškou stanovenou v prílohe IV. Manažéri infraštruktúry stanovia v podmienkach používania siete výšku sankcií, ktoré má zaplatiť manažér infraštruktúry a žiadateľ, pod podmienkou schválenia regulačným orgánom.

4. Sankcia, ktorú má zaplatiť manažér infraštruktúry, sa nemení v závislosti od trhového segmentu služieb vlakovej dopravy. Sankcia, ktorú má zaplatiť žiadateľ, sa mení v závislosti od trhového segmentu služby vlakovej dopravy.

5. Sankciu možno modulovať koeficientom v rozsahu od 0,1 do 2 v závislosti od vplyvu zmeny a v súlade s týmito kritériami:

a) načasovanie oznámenia zmeny;

b) kvalita alternatívnej kapacity, ak zmenu spôsobil manažér infraštruktúry a existuje alternatívna kapacita, alebo

c) skutočnosť, či kapacitu možno prideliť inému žiadateľovi, ktorý ju využije, ak zmenu spôsobil žiadateľ.

Maximálna modulácia sa môže uplatniť len v situáciách, keď je právo na kapacitu zrušené.

6. Sieť ENIM vypracuje na základe kritérií stanovených v odseku 5 usmernenia k uplatňovaniu modulácie a zahrnie ich do európskeho rámca pre riadenie kapacity.

Manažér infraštruktúry určí úrovne modulácie na základe uvedených usmernení.

7. Manažér infraštruktúry stanoví v podmienkach používania siete úrovne modulácie, ktoré sa majú uplatňovať na sankcie, ktoré má zaplatiť manažér infraštruktúry a žiadateľ, pod podmienkou schválenia regulačným orgánom.

8. V prípade práva na viacsieťovú kapacitu sa celková sankcia vypočíta sčítaním výšky sankcií vrátane modulácie v každej zo sietí, pričom sa zohľadnia tieto skutočnosti:

- a) povinnosť zaplatiť sankciu žiadateľovi sa vzťahuje na manažéra infraštruktúry, ktorý je zodpovedný za zmenu práva na kapacitu, pričom sa zohľadní celé právo na kapacitu; sankcia, ktorú má zaplatiť manažér infraštruktúry, je trojnásobkom úrovne sankcie, ktorú má zaplatiť v jeho vlastnej sieti, ale nie je vyššia ako súčet sankcií za celé právo na kapacitu;
- b) povinnosť zaplatiť sankciu manažérom infraštruktúry sa vzťahuje na žiadateľa, ktorý požiadal o zmenu, pričom sa zohľadní celé právo na kapacitu; sankcia sa zaplatí dotknutým manažérom infraštruktúry podľa ich zodpovedajúcej časti práva na viacsieťovú kapacitu.

9. Manažér infraštruktúry alebo žiadateľ má právo predložiť príslušnému regulačnému orgánu spor týkajúci sa zmeny práva na kapacitu alebo zaplataenia sankcie. Regulačný orgán bezodkladne prijme rozhodnutie, a to najneskôr do jedného mesiaca od získania všetkých informácií potrebných na posúdenie príčiny zmeny.

10. V prípade práva na jednosieťovú kapacitu prijme rozhodnutie regulačný orgán členského štátu daného práva na kapacitu.

V prípade práv na viacsieťovú kapacitu prijme rozhodnutie regulačný orgán zodpovedný za manažéra infraštruktúry, ktorý koná ako jednotné kontaktné miesto podľa článku 30.

Regulačné orgány o takýchto rozhodnutiach informujú sieť ENRRB a môžu s ňou konzultovať. Sieť ENRRB poskytuje regulačným orgánom pri konzultácii poradenstvo s cieľom zabezpečiť, aby takéto rozhodnutia boli konzistentné a aby sa zakladali na všeobecne uznávaných zásadách.

11. Komisia prijme delegované akty v súlade s článkom 75 s cieľom zmeniť prílohu IV tak, aby sa minimálna a maximálna výška sankcie prispôbila miere inflácie. Preskúvanie úrovne sankcií sa vykonáva každé dva roky na základe miery inflácie meranej prostredníctvom európskeho indexu spotrebiteľských cien, ktorý uverejňuje Eurostat. Prvé preskúvanie výšky sankcií sa vykoná v roku 2033.

Článok 43

Zmena harmonogramu v kontexte riadenia narušení a krízového riadenia

1. V prípade narušenia siete uvedeného v článku 48 alebo krízovej situácie uvedenej v článku 49 dotknutý manažér alebo dotknutí manažéri infraštruktúry vynaložia maximálne úsilie na zmenu harmonogramu dopravy ovplyvnenej narušením. Manažéri infraštruktúry na tento účel pridelujú kapacitu železničnej infraštruktúry na základe plánov pre prípad nepredvídaných udalostí vypracovaných v súlade s článkom 21 a v úzkej koordinácii so subjektmi zainteresovanými na prevádzke a v relevantných prípadoch s inými dotknutými zainteresovanými subjektmi, pričom prihliadajú na usmernenia uvedené v odseku 2.

2. Sieť ENIM vypracuje a prijme usmernenia pre riadenie a pridelovanie kapacity železničnej infraštruktúry v prípade narušenia siete uvedeného v článku 48 a zahrnie ich do európskeho rámca pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia. Sieť ENIM vypracuje najmä usmernenia k uplatňovaniu riadenia narušení a zásady kto prv príde, ten prv berie.

Keď sa uplatňuje riadenie narušení, sieť ENIM vypracuje usmernenia k postupom, ktoré sa majú uplatňovať, čo môže v príslušných prípadoch zahŕňať uplatňovanie konsenzuálneho mechanizmu riešenia konfliktov uvedeného v článku 38 a formálneho mechanizmu riešenia konfliktov uvedeného v článku 39. Sieť ENIM zahrnie uvedené usmernenia do európskeho rámca pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia uvedeného v článku 46.

3. Manažéri infraštruktúry a žiadatelia môžu uzavrieť na dobrovoľnej báze dohody, ktorými sa poskytne náhrada určitých práv na kapacitu v prípade narušenia siete uvedeného v článku 48. Takéto dohody sa uvedú v pláne pre prípad nepredvídaných udalostí uvedenom v článku 21.

4. Ak narušenie siete uvedené v článku 48 ovplyvňuje prevádzku na viacerých sieťach, dotknutí manažéri infraštruktúry koordinujú pridelovanie alternatívnej kapacity v súlade s článkom 55 a prihliadajú na európsky rámec pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia uvedený v článku 46.

KAPITOLA III

Riadenie dopravy, riadenie narušení a krízové riadenie

Článok 44

Riadenie dopravy, riadenie narušení a krízové riadenie

1. Manažéri infraštruktúry vykonávajú riadenie dopravy v súlade s týmto nariadením, smernicou (EÚ) 2016/797 a špecifikáciami stanovenými vo vykonávacích aktoch prijatých na základe uvedenej smernice.

Manažéri infraštruktúry na tento účel vykonávajú:

- a) riadenie dopravy za bežných prevádzkových podmienok zahŕňajúce riadenie incidentov, ktoré vedú k miernym odchýlkam od cestovného poriadku;
- b) riadenie narušení s cieľom riešiť závažné narušenia prevádzky siete, ktoré si vyžadujú koordinované úsilie v súlade s článkom 48;
- c) riadenie dopravy počas krízových situácií, ako sa uvádza v článku 49.

2. Manažéri infraštruktúry pri riadení dopravy dodržiavajú zásady stanovené v článku 2.

Manažéri infraštruktúry v prvom rade minimalizujú narušenia a ich vplyv na železničnú dopravu a:

- a) zabezpečujú rýchlu a koordinovanú reakciu na narušenia, najmä v prípade narušení siete a krízových situácií;
- b) stabilizujú a optimalizujú železničnú dopravu počas celého trvania narušení siete a krízových situácií;
- c) poskytujú relevantné, presné a aktuálne informácie subjektom zainteresovaným na prevádzke a iným dotknutým stranám, najmä orgánom zodpovedným za riadenie krízových situácií mimo železničného sektora; uvedené informácie sa poskytnú vhodnými prostriedkami vrátane tých, ktoré sú uvedené v článku 66.

Článok 45

Pravidlá a postupy riadenia dopravy a riadenia narušení

1. Manažéri infraštruktúry zavedú pravidlá a postupy na riadenie odchýlok chodu vlakov od cestovného poriadku. Uvedené pravidlá a postupy sa uverejnia v podmienkach používania siete uvedených v článku 27 smernice 2012/34/EÚ a vzťahujú sa na riadenie dopravy v situáciách uvedených v článku 44 ods. 1 písm. a), b) a c) tohto nariadenia.

2. Cieľom pravidiel a postupov uvedených v odseku 1 je minimalizovať celkový vplyv odchýlok od cestovného poriadku na všetky typy železničnej prepravy, pričom sa zohľadnia potreby všetkých typov dopravy. Pravidlá a postupy môžu zahŕňať pravidlá prednosti pre riadenie v prípade rôznych typov prevádzky a osobitné postupy, kritériá a ciele, ktoré sa majú uplatňovať v rámci prístupu založeného na optimalizácii, pri ktorom ide skôr o optimalizáciu cieľovej funkcie, ako je minimalizácia minút meškania alebo času návratu do bežnej prevádzky, než o explicitné pravidlá prednosti.

3. V prípade narušenia chodu vlakov spôsobeného technickou poruchou alebo nehodou prijme manažér infraštruktúry všetky opatrenia potrebné na obnovenie normálneho stavu. Manažér infraštruktúry na tento účel implementuje plán pre prípad nepredvídaných udalostí vypracovaný v súlade s článkom 21. Ak má narušenie potenciálny vplyv na cezhraničnú dopravu, dotknutí manažéri infraštruktúry navzájom spolupracujú s cieľom obnoviť cezhraničnú dopravu do normálneho stavu v súlade s európskym rámcom pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia uvedeným v článku 46.

4. Pri stanovovaní pravidiel a postupov uvedených v odseku 1 manažéri infraštruktúry zohľadňujú európsky rámec pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia uvedený v článku 46. V podmienkach používania siete vysvetlia dôvod akejkoľvek odchýlky od spoločných pravidiel a postupov stanovených v európskom rámci pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia.

5. V prípade vyššej moci, a keď je to absolútne nevyhnutné z dôvodu incidentu, ktorý zapríčini dočasné vyradenie železničnej infraštruktúry z prevádzky, môžu byť pridelené práva na kapacitu bez varovania odňaté na také dlhé obdobie, aké je potrebné na opravu systému, pričom sa zároveň vynaloží maximálne úsilie na to, aby sa poskytla možné alternatívy.

Ak to manažér infraštruktúry považuje za nevyhnutné, môže od železničných podnikov požadovať, aby mu dali k dispozícii zdroje, ktoré považuje za najprimeranejšie na čo najrýchlejšie obnovenie normálneho stavu.

6. V prípade zrušenia kapacity manažéri infraštruktúry informujú železničné podniky o svojom časovom manažmente, o napredovaní opráv a o možných alternatívach ku kapacite, ktorá im bola pridelená.

7. Členské štáty môžu od železničných podnikov požadovať, aby sa podieľali na zabezpečení presadzovania a monitorovania toho, že ony samy dodržiavajú bezpečnostné normy a pravidlá.

Článok 46

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

1. Sieť ENIM do ... [22 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] vypracuje a prijme európsky rámec pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia v súlade so zásadami uvedenými v článku 44, v ktorom stanoví spoločné nástroje, metodiky a procesné opatrenia na koordináciu medzi manažérmi infraštruktúry, železničnými podnikmi a inými subjektmi zainteresovanými na prevádzke, pričom zohľadní prácu spoločného podniku pre európske železnice zriadeného článkom 3 ods. 1 písm. d) nariadenia (EÚ) 2021/2085. Manažéri infraštruktúry tieto spoločné nástroje, metodiky a procesné opatrenia v čo najväčšej miere zohľadnia pri koordinácii riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia.

2. Manažéri infraštruktúry pri vypracúvaní podmienok používania siete uvedených v článku 27 smernice 2012/34/EÚ a v článku 6 ods. 2 tohto nariadenia v čo najväčšej miere zohľadnia európsky rámec pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia. V podmienkach používania siete vysvetlia dôvod akejkoľvek odchýlky od usmernení pre koordináciu vytvorenú týmto rámcom.

3. Sieť ENIM uverejní návrh európskeho rámca pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia na účely konzultácie s platformou ERP a subjektmi zainteresovanými na prevádzke. Platforma ERP a subjekty zainteresované na prevádzke môžu v rámci konzultácie predložiť svoje odpovede do troch mesiacov od uverejnenia uvedeného návrhu.

4. Sieť ENIM predloží konečný návrh európskeho rámca pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia siete ENRRB do ... [16 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia]. Sieť ENRRB predloží sieti ENIM odporúčanie o európskom rámci pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia do troch mesiacov od doručenia návrhu od siete ENIM. Sieť ENIM toto odporúčanie v čo najväčšej miere zohľadní pri prijímaní európskeho rámca pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia.

5. Európsky rámec pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia zahŕňa aspoň prvky uvedené v prílohe VI a podľa potreby sa aktualizuje s cieľom zohľadniť skúsenosti subjektov zainteresovaných na prevádzke, ako aj činnosti siete ENIM. Pri aktualizácii európskeho rámca pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia konzultuje sieť ENIM s platformou ERP a subjektmi zainteresovanými na prevádzke a predloží sieti ENRRB návrh odporúčania v súlade s odsekmi 3 a 4.

6. Regulačný orgán pri výkone svojich právomocí týkajúcich sa podmienok používania siete v súlade s článkom 56 ods. 1 a 2 smernice 2012/34/EÚ zohľadní odporúčanie o európskom rámci pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia prijaté sieťou ENRRB v súlade s odsekom 2 tohto článku a bez toho, aby bola dotknutá zásada nezávislosti regulačných orgánov.

7. Komisia je v súlade s článkom 74 splnomocnená prijímať vykonávacie akty, ktorými sa stanovuje európsky rámec pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia, v zmysle vymedzenia v odseku 5 tohto článku.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 76 ods. 2.

Článok 47

Koordinácia riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia

Manažéri infraštruktúry koordinujú riadenie dopravy v súlade s článkom 55 a na základe európskeho rámca pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia uvedeného v článku 46.

V rámci koordinácie sa zabezpečuje najmä, aby:

- a) služby medzinárodnej železničnej dopravy fungovala s minimálnymi narušeniami v rámci bežnej prevádzky aj v prípade narušenia prevádzky;
- b) sa náležite zohľadnili osobitné výzvy súvisiace s cezhraničnými úsekmi vyplývajúce okrem iného z obmedzenej interoperability z hľadiska infraštruktúry, technického vybavenia a prevádzky, jazykových požiadaviek a požiadaviek na odbornú prípravu zamestnancov, administratívnych formalít alebo formalít na hraniciach;
- c) nastala efektívna výmena aktuálnych a relevantných informácií medzi manažérmi infraštruktúry, žiadateľmi, železničnými podnikmi a inými subjektmi zainteresovanými na prevádzke, ako aj s akýmikoľvek relevantnými štruktúrami krízového riadenia na únijnej úrovni vo vhodných prípadoch, a to aj v súlade s článkom 66.

Článok 48

Narušenie siete

1. Ak incident vyústi alebo pravdepodobne vyústi do obmedzení prevádzky siete, ktoré si vyžadujú koordinované úsilie subjektov zainteresovaných na prevádzke s cieľom zabezpečiť čo najlepšie riadenie dopravy počas obmedzení, dotknutí manažéri infraštruktúry posúdia pravdepodobné trvanie a vplyv incidentu na základe všetkých dostupných informácií a predchádzajúcich skúseností, pričom sa zohľadní metóda uvedená v odseku 7.

Ak odhadované pravdepodobné trvanie a vplyv incidentu spĺňajú kritériá na vyhlásenie narušenia siete, ako sa uvádza v prílohe VII, dotknutí manažéri infraštruktúry vyhlásia narušenie siete a vykonajú opatrenia stanovené v článku 45.

2. Ak narušenie siete má alebo pravdepodobne bude mať vplyv na viac ako jednu sieť, manažér železničnej infraštruktúry, na ktorej došlo k narušeniu siete, vyhlási narušenie viacerých sietí a koordinuje opatrenia v súlade s článkom 47, pričom sa zohľadňuje európsky rámec pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia uvedený v článku 46.

3. Ak má narušenie siete cezhraničný vplyv a vedie k čiastočnému alebo úplnému prerušeniu dopravy na viac ako 15 dní, poskytne manažér infraštruktúry koordinátorovi siete čo najskôr po vyhlásení narušenia podľa odseku 1 alebo 2 správu o incidente a následne ju počas celého trvania narušenia každých 30 dní aktualizuje.

Správa o incidente obsahuje informácie o všetkých prevádzkových opatreniach prijatých na zabezpečenie alternatívnych tratí a obnovenie pravidelnej dopravy.

Koordinátor siete predloží správu o incidente sieti ENIM a relevantným európskym koordinátorom a na požiadanie aj dotknutým žiadateľom.

4. Manažér infraštruktúry čo najskôr informuje zainteresované strany o nedostupnosti kapacity železničnej infraštruktúry.

Členské štáty môžu od manažéra infraštruktúry požadovať, aby takéto informácie sprístupnil príslušnému orgánu uvedenému v článku 9 ods. 1 smernice (EÚ) 2022/2557.

Regulačný orgán môže od manažéra infraštruktúry vyžadovať, aby mu takéto informácie sprístupnil, ak to považuje za nevyhnutné.

5. Koordinátor siete zbiera informácie o narušeniach siete, analyzuje reakciu, vyvodzuje závery o účinnosti riadenia takýchto incidentov, konzultuje so subjektmi zainteresovanými na prevádzke, pričom zohľadňuje usmernenia vypracované sieťou ENIM v súlade s článkom 57 ods. 2 a podáva správy sieti ENIM a poradnému panelu pre výkonnosť.

6. Sieť ENIM zohľadňuje závery koordinátora siete o narušeniach siete pri aktualizácii európskeho rámca pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia uvedeného v článku 46.

7. Sieť ENIM vymedzí metódu na odhad pravdepodobného trvania a vplyvu narušení siete na dopravu, vymedzí minimálny obsah hlásenia o incidente a poskytne vzor správy o incidente. Sieť ENIM zahrnie uvedenú metódu, minimálny obsah a vzor správy do európskeho rámca pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia uvedeného v článku 46. Manažéri infraštruktúry zohľadňujú uvedenú metódu, minimálny obsah a vzor.

Článok 49

Krízové situácie

1. V krízových situáciách alebo v prípadoch bezprostredného rizika vzniku krízovej situácie súvisiacej s verejnou bezpečnosťou, zdravotnými epidémiami, prírodnými katastrofami alebo životným prostredím, ktoré majú alebo pravdepodobne budú mať kritický vplyv na ponuku služieb železničnej dopravy alebo dopyt po nich, môžu členské štáty uplatňovať núdzové opatrenia, ktoré odchyľne od pravidiel tohto nariadenia a pravidiel týkajúcich sa pridelovania kapacity železničnej infraštruktúry stanovených v kapitole IV oddiele 3 smernice 2012/34/EÚ zahŕňajú:

a) zrušenie práv na kapacitu bez sankcie v súlade s článkom 42;

b) alternatívne zásady, pravidlá a postupy riadenia kapacity;

c) alternatívne postupy riadenia dopravy;

d) používanie alternatívnych tratí;

e) zmenu plánov ponuky kapacity.

Dotknutý členský štát zabezpečí, aby sa núdzové opatrenia v čo najväčšej možnej miere riadili zásadami riadenia kapacity a dopravy stanovenými v tomto nariadení a aby využívali existujúce plány pre prípad nepredvídaných udalostí vypracované v súlade s článkom 21. Tieto núdzové opatrenia koordinuje s ostatnými členskými štátmi v súlade s článkom 56.

Obsah a trvanie núdzových opatrení sa obmedzuje na to, čo je nevyhnutne potrebné a primerané na riešenie predmetnej krízovej situácie.

2. Dotknutý členský štát bezodkladne informuje Komisiu a sieť ENIM o svojom rozhodnutí uplatniť núdzové opatrenia a o odvolaní takýchto opatrení, poskytne ich odôvodnenie a opis a očakávané trvanie ich uplatňovania. Ak sa uplatňuje nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/2747⁽¹⁹⁾, dotknutý členský štát informuje o opatreniach prijatých podľa tohto článku aj ústredný kontaktný úrad, ktorý tento členský štát určil podľa článku 8 uvedeného nariadenia.

3. Koordinačné miesta určené v súlade s článkom 64 tohto nariadenia poskytujú informácie o núdzových opatreniach Komisii, sieti ENIM, iným manažérom infraštruktúry, príslušnému orgánu uvedenému v článku 9 ods. 1 smernice (EÚ) 2022/2557 a iným zainteresovaným stranám a pomáhajú koordinovať takéto opatrenia.

4. Ak majú núdzové opatrenia závažný vplyv na cezhraničnú dopravu, manažéri infraštruktúry navzájom koordinujú svoju činnosť v súlade s článkom 55, pričom zohľadňujú usmernenia vypracované sieťou ENIM v súlade s článkom 57 ods. 2. Do koordinovania prostredníctvom špecializovaných koordinačných štruktúr v súlade s článkom 55 ods. 2 písm. a) sa zapojí Komisia a dotknuté členské štáty.

5. V prípade, že majú núdzové opatrenia závažný vplyv na cezhraničnú dopravu, regulačné orgány a sieť ENRRB poskytnú Komisii na jej žiadosť svoje stanovisko k núdzovým opatreniam v lehote, ktorú stanovila Komisia. Komisia môže prijať rozhodnutia, na základe ktorých je členský štát povinný zrušiť núdzové opatrenia, ak sa považujú za nepotrebné.

6. Členské štáty poskytnú aktualizované informácie v prípade potreby alebo na žiadosť Komisie. Členské štáty poskytnú všetky informácie o núdzových opatreniach požadované Komisiou v lehotách, ktoré Komisia stanovila.

7. Orgány verejnej moci zodpovedné za riadenie krízových situácií, napríklad armáda alebo agentúry civilnej ochrany a iné, môžu organizovať cvičenia simulujúce krízové situácie, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tohto článku. Manažér infraštruktúry v takýchto prípadoch pridelí kapacitu podľa potreby, čo zahŕňa aj zrušenie pridelených práv na kapacitu, ak je to potrebné. Dotknuté orgány verejnej moci podliehajú sankcii za zmeny práv na kapacitu v súlade so zásadami uvedenými v článku 42.

⁽¹⁹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/2747 z 9. októbra 2024, ktorým sa stanovuje rámec opatrení týkajúcich sa núdzovej situácie na vnútornom trhu a jeho odolnosti a ktorým sa mení nariadenie Rady (ES) č. 2679/98 (Ú. v. EÚ L, 2024/2747, 8.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2747/oj>).

Článok 50

Výmena informácií o riadení dopravy

1. Všetky subjekty zainteresované na prevádzke, ktoré sú priamo zapojené do prevádzky služby železničnej dopravy, majú právo na prístup k informáciám uvedeným v prílohe IX týkajúcim sa tejto služby železničnej dopravy.

Dotknuté zmluvné strany môžu uvedené informácie použiť len na účely tohto nariadenia, smernice (EÚ) 2016/797 a vykonávacích aktov prijatých podľa uvedenej smernice, pokiaľ nie je v zmluvných dohodách stanovené inak.

2. Manažér infraštruktúry sprístupňuje uvedené informácie v súlade s článkom 66.

3. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 75 tohto nariadenia s cieľom zmeniť prílohu IX k tomuto nariadeniu tak, aby odrážala všetky zmeny technických špecifikácií interoperability stanovených v príslušných vykonávacích aktoch prijatých v súlade so smernicou (EÚ) 2016/797, pri zohľadnení plánovacích, prevádzkových, technických a obchodných záujmov dotknutých zainteresovaných strán.

KAPITOLA IV

Preskúvanie výkonnosti

Článok 51

Všeobecné zásady preskúmania výkonnosti

1. Sieť ENIM v súlade s článkom 7f písm. d) smernice 2012/34/EÚ monitoruje a meria/hodnotí výkonnosť služieb železničnej infraštruktúry poskytovaných manažérmi infraštruktúry s prihliadnutím na všeobecné zásady stanovené v článku 2 tohto nariadenia. V relevantných prípadoch sieť ENIM na tento účel spolupracuje s európskymi koordinátormi, poradným panelom pre výkonnosť a sieťou ENRRB.

2. Manažéri infraštruktúry stanovujú v podnikateľskom pláne uvedenom v článku 8 ods. 3 smernice 2012/34/EÚ vlastné výkonnostné ciele v súlade s kritériami a postupmi uvedenými v článku 52 ods. 5 písm. c) tohto nariadenia, pričom zohľadnia všetky ciele stanovené v zmluvných dohodách uvedených v článku 30 ods. 2 uvedenej smernice. Uvedené ciele musia zahŕňať cieľové hodnoty stanovené v článku 19 ods. 1 písm. a) a b) nariadenia (EÚ) 2024/1679.

3. Manažéri infraštruktúry zavedú a vykonávajú postupy na monitorovanie pokroku pri dosahovaní výkonnostných cieľov a podávanie správ o ňom, na identifikovanie príčin nedostatkov vo výkonnosti v spolupráci so subjektmi zainteresovanými na prevádzke a na vykonávanie nápravných opatrení na zlepšenie výkonnosti. V uvedených postupoch sa zohľadní európsky rámec pre preskúvanie výkonnosti uvedený v článku 52 tohto nariadenia.

4. Manažéri infraštruktúry monitorujú aj výkonnosť služieb železničnej dopravy, ak súvisia s ich vlastnými výkonnostnými cieľmi.

Článok 52

Európsky rámec pre preskúvanie výkonnosti

1. Sieť ENIM do ... [26 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] vypracuje a prijme „európsky rámec pre preskúvanie výkonnosti“, v ktorom stanoví spoločné nástroje, metodiky a procesné opatrenia, pričom zohľadní zásady stanovené v článku 2 ods. 4 a článku 44 ods. 2 tohto nariadenia a prevádzkové priority stanovené v článku 19 nariadenia (EÚ) 2024/1679 a vykonávacie akty prijaté podľa článku 15 ods. 6 smernice 2012/34/EÚ. Manažéri infraštruktúry pri vykonávaní preskúmania výkonnosti v čo najväčšej miere zohľadnia uvedené spoločné nástroje, metodiky a procesné opatrenia.

2. Manažéri infraštruktúry pri vypracúvaní podmienok používania siete uvedených v článku 27 smernice 2012/34/EÚ a v článku 6 ods. 2 tohto nariadenia v čo najväčšej miere zohľadnia európsky rámec pre preskúmanie výkonnosti. V podmienkach používania siete vysvetlia dôvod akejkoľvek odchýlky od spoločných nástrojov, metodík a procesných opatrení stanovených v uvedenom rámci.
3. Sieť ENIM uverejní návrh európskeho rámca pre preskúmanie výkonnosti na účely konzultácie s platformou ERP a subjektmi zainteresovanými na prevádzke. Platforma ERP a subjekty zainteresované na prevádzke môžu v rámci konzultácie predložiť svoje odpovede do troch mesiacov od uverejnenia návrhu európskeho rámca pre preskúmanie výkonnosti.
4. Sieť ENIM do ... [20 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] predloží sieti ENRRB konečný návrh európskeho rámca pre preskúmanie výkonnosti. Sieť ENRRB do troch mesiacov od doručenia konečného návrhu predloží sieti ENIM odporúčanie týkajúce sa európskeho rámca pre preskúmanie výkonnosti. Sieť ENIM uvedené odporúčanie v čo najväčšej miere zohľadní pri prijímaní európskeho rámca pre preskúmanie výkonnosti.
5. Európsky rámec pre preskúmanie výkonnosti musí zahŕňať aspoň oblasti výkonnosti stanovené v prílohe VIII. Musí zahŕňať najmä:
 - a) zoznam prioritných otázok týkajúcich sa výkonnosti, ktoré sa majú riešiť v oblastiach výkonnosti stanovených v uvedenej prílohe;
 - b) ukazovatele výkonnosti, ktoré umožňujú monitorovanie pokroku v otázkach týkajúcich sa výkonnosti, vrátane metodiky a požiadaviek na údaje na účely výpočtu takýchto ukazovateľov;
 - c) kritériá a postupy na stanovenie výkonnostných cieľov na úrovni manažérov infraštruktúry;
 - d) postupy na monitorovanie a preskúmanie prvkov uvedených v písmenách a), b) a c), ako aj vykonávania nápravných opatrení a dosahovania výkonnostných cieľov.
6. Európsky rámec pre preskúmanie výkonnosti sa v prípade potreby aktualizuje tak, aby sa zohľadnili skúsenosti subjektov zainteresovaných na prevádzke, ako aj činnosti siete ENIM. Pri aktualizácii európskeho rámca pre preskúmanie výkonnosti konzultuje sieť ENIM s platformou ERP a subjektmi zainteresovanými na prevádzke a predloží sieti ENRRB návrh odporúčania v súlade s odsekmi 3 a 4.
7. Regulačný orgán pri výkone svojich právomocí týkajúcich sa podmienok používania siete v súlade s článkom 56 ods. 1 a 2 smernice 2012/34/EÚ zohľadní odporúčanie o európskom rámci pre preskúmanie výkonnosti prijaté sieťou ENRRB v súlade s odsekom 4 a bez toho, aby bola dotknutá zásada nezávislosti regulačných orgánov.
8. Komisia je v súlade s článkom 74 splnomocnená prijať vykonávacie akty, ktorými sa stanovuje európsky rámec pre preskúmanie výkonnosti. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 76 ods. 2.

Článok 53

Európska správa o preskúmaní výkonnosti

1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 15 smernice 2012/34/EÚ a vykonávacie akty prijaté na jeho základe, sieť ENIM vypracuje a uverejní do ... [38 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] európsku správu o preskúmaní výkonnosti na základe európskeho rámca pre preskúmanie výkonnosti uvedeného v článku 52 tohto nariadenia. Sieť ENIM každý rok vypracuje a uverejní aktualizáciu uvedenej správy.

2. Poradný panel pre výkonnosť vypracuje samostatný oddiel európskej správy o preskúmaní výkonnosti, v ktorom uvedie posúdenie výkonnosti služieb železničnej infraštruktúry a služieb železničnej dopravy, odporúčania k otázkam týkajúcim sa výkonnosti, ktoré sa majú prioritne riešiť, a odporúčania k opatreniam na zvýšenie výkonnosti. Sieť ENIM zahrnie uvedený oddiel do správy uvedenej v odseku 1.
3. Európska správa o preskúmaní výkonnosti musí zahŕňať aspoň trate zahrnuté do európskych dopravných koridorov a obsahovať informácie uvedené v článku 54 ods. 3 písm. g) nariadenia (EÚ) 2024/1679. Predložené informácie musia byť dostatočne podrobné z hľadiska geografického rozsahu a musia sa vzťahovať na dostatočne dlhé obdobie, aby sa dali zmysluplne interpretovať.
4. Európska správa o preskúmaní výkonnosti musí obsahovať osobitný oddiel týkajúci sa koordinácie medzi manažérmi infraštruktúry v súlade s článkom 55 a konzultačného mechanizmu uvedeného v článku 57.

Článok 54

Poradný panel pre výkonnosť

1. Komisia môže v súlade s postupom uvedeným v článku 76 ods. 2 zriadiť alebo určiť nestranný a príslušný orgán, ktorý bude plniť funkciu poradného panelu pre výkonnosť. Poradný panel pre výkonnosť sa zriaďuje ako nezávislý a nestranný panel odborníkov. Jeho členovia sa vymenúvajú na základe zásluh, ako aj s cieľom zabezpečiť kombináciu zručností a skúseností súvisiacich s riadením železničnej kapacity, dopravy, narušení a krízového riadenia. Poradný panel pre výkonnosť sa skladá najviac z deviatich členov. Členov vymenúva Komisia. Zasadá aspoň štyrikrát ročne. Prácu poradného panelu pre výkonnosť financuje Komisia.

Členovia poradného panelu pre výkonnosť sa vymenúvajú na funkčné obdobie štyroch rokov a ich mandát sa môže dvakrát obnoviť.

2. Poradný panel pre výkonnosť vykonáva tieto úlohy:

- a) poskytuje odporúčania sieti ENIM, pokiaľ ide o vytvorenie a skúmanie európskeho rámca pre preskúmanie výkonnosti uvedeného v článku 52, okrem iného v súvislosti s oblasťami výkonnosti, otázkami týkajúcimi sa výkonnosti, ktoré sa majú riešiť v každej z oblastí výkonnosti, a harmonizáciou metodík, procesov, kritérií a definícií na zber a analýzu údajov týkajúcich sa výkonnosti a ukazovateľov výkonnosti;
- b) poskytuje sieti ENIM, sieti ENRRB, manažérom infraštruktúry, žiadateľom, regulačným orgánom, orgánom členských štátov a v relevantných prípadoch iným zainteresovaným subjektom odporúčania v súvislosti s nápravnými opatreniami týkajúce sa riadenia kapacity, riadenia dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia;
- c) skúma výsledky návrhu európskej správy o preskúmaní výkonnosti a vypracúva samostatný oddiel uvedený v článku 53 ods. 2;
- d) poskytuje stanoviská a odporúčania týkajúce sa výkonnosti služieb železničnej infraštruktúry v súvislosti s orientačnou stratégiou rozvoja železničnej infraštruktúry uvedenou v článku 8 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ, podnikateľským plánom uvedeným v článku 8 ods. 3 uvedenej smernice, so zmluvnými dohodami uvedenými v článku 30 ods. 2 uvedenej smernice a systémom výkonnosti uvedeným v článku 35 uvedenej smernice;
- e) radí európskym koordinátorom v záležitostiach týkajúcich sa výkonnosti služieb železničnej infraštruktúry a služieb železničnej dopravy.

3. Sieť ENIM, koordinátor siete, manažéri infraštruktúry, regulačné orgány, sieť ENRRB a v relevantných prípadoch iné zainteresované subjekty spolupracujú s poradným panelom pre výkonnosť a predovšetkým mu z vlastnej iniciatívy alebo na žiadosť poradného panelu pre výkonnosť poskytujú informácie týkajúce sa výkonnosti a vynaložia maximálne úsilie na zohľadnenie jeho odporúčaní v rámci riadenia výkonnosti železničnej dopravy.
4. Poradný panel pre výkonnosť rešpektuje dôvernosť obchodných tajomstiev pri nakladaní s informáciami, ktoré poskytli príslušné zainteresované subjekty alebo Komisia.

KAPITOLA V

Európska sieť pre koordináciu

Článok 55

Koordinácia medzi manažérmi infraštruktúry

1. Manažéri infraštruktúry koordinujú svoju činnosť medzi sebou aj s inými príslušnými zainteresovanými subjektmi, pokiaľ ide o povinnosti a úlohy, ktoré im boli zverené podľa tohto nariadenia.
2. Manažéri infraštruktúry najmä:
 - a) vytvárajú organizačné štruktúry, postupy a nástroje, podľa vhodného prípadu, vrátane digitálnych nástrojov uvedených v článku 66;
 - b) koordinujú na najvhodnejšej geografickej úrovni vrátane na úrovni európskych dopravných koridorov so subjektmi, ktoré majú najlepšie predpoklady na dosiahnutie účinných a efektívnych výsledkov v súlade so zásadou subsidiarity;
 - c) spolupracujú s ostatnými manažérmi infraštruktúry prostredníctvom určených koordinačných miest uvedených v článku 64;
 - d) zapájajú sieť ENIM alebo koordinátora siete, podľa vhodného prípadu, do záležitostí s významom pre Úniu;
 - e) vymenúvajú vedúci subjekt, ktorý podáva správy sieti ENIM a zodpovedá za organizovanie konzultačných činností v súlade s článkom 57, keď sa do koordinačných činností zapája viacero aktérov;
 - f) postupujú sieti ENIM prípady, v ktorých nie je možné dosiahnuť dohodnuté výsledky;
 - g) preskúmajú vykonávanie koordinačných činností v súlade s kapitolou IV.
3. Koordinácia sa môže realizovať na viac ako jednej úrovni, najmä v záležitostiach, ktoré si vyžadujú koordináciu na úrovni Únie, ako aj z hľadiska špecifickejšieho geografického rozsahu.
4. Ak sú sieť ENIM alebo koordinátor siete zapojení do koordinácie, zabezpečia, aby sa riadne zohľadnili cezhraničné aspekty.
5. Koordinácia sa vzťahuje na všetky úseky a uzly, ktoré sú súčasťou európskych dopravných koridorov.

Manažéri infraštruktúry môžu rozšíriť koordináciu na ďalšie trate na základe dohody medzi všetkými dotknutými manažérmi infraštruktúry.

6. Koordinácia týkajúca sa pridelovania práv na viacsieťovú kapacitu v súlade s článkom 30 sa vzťahuje na celé siete manažérov infraštruktúry, ktorí sú členmi siete ENIM.

Článok 56

Koordinácia medzi členskými štátmi

1. Na účely podpory medzinárodnej osobnej a železničnej nákladnej dopravy členské štáty navzájom koordinujú svoju činnosť s cieľom zabezpečiť súlad medzi svojimi príslušnými strategickými usmerneniami a vnútroštátnymi požiadavkami prijatými v súlade s článkom 4. Vymedzujú a uverejňujú najmä postupy a harmonogram ich koordinácie.
2. Členské štáty na účely odseku 1 najmä:
 - a) koordinujú svoju činnosť na najvhodnejšej geografickej úrovni a v čo najväčšej možnej miere na existujúcich fórach s cieľom dosiahnuť účinné a efektívne výsledky, najmä na úrovni európskych dopravných koridorov;
 - b) vo vhodných prípadoch zapájajú európskych koordinátorov, a to najmä pri dosahovaní pokroku pri prevádzkových prioritách stanovených v článku 19 nariadenia (EÚ) 2024/1679;
 - c) prizývajú Komisiu v záležitostiach, v ktorých sa vyžaduje koordinácia na úrovni Únie alebo ak je to inak relevantné.

Článok 57

Konzultačný mechanizmus pre európske a cezhraničné záležitosti

1. Manažéri infraštruktúry zabezpečia vhodné a pravidelné konzultácie so zainteresovanými stranami v európskych a cezhraničných záležitostiach. Na uvedený účel zohľadnia usmernenia vypracované sieťou ENIM uvedené v odseku 2.
2. Sieť ENIM vypracuje, prijme a implementuje usmernenia na účely zabezpečenia vhodných a pravidelných konzultácií so zainteresovanými stranami v európskych a cezhraničných záležitostiach a zahrnie ich do európskeho rámca pre riadenie kapacity, európskeho rámca pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia uvedeného v článku 46 a európskeho rámca pre preskúmanie výkonnosti uvedeného v článku 52. Uvedené usmernenia sa vypracujú po konzultácii s platformou ERP a implementujú sa s podporou koordinátora siete a so zapojením koordinačných miest určených manažermi infraštruktúry podľa článku 64.
3. Ak sieť ENIM vypracúva a prijíma stanovisko alebo odporúčanie, ktoré sa netýka európskeho rámca pre riadenie kapacity, európskeho rámca pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia ani európskeho rámca pre preskúmanie výkonnosti, a ktoré bude mať pravdepodobne podstatný vplyv na žiadateľov, ďalšie subjekty zainteresované na prevádzke alebo zainteresované strany, uverejní návrh na účely konzultácie s dotknutými stranami vrátane platformy ERP. Dotknuté strany majú šesť týždňov na poskytnutie spätnej väzby k návrhu stanoviska alebo odporúčania. V prípade potreby sa zapoja orgány členských štátov.
4. Sieť ENIM spätnú väzbu, ktorú poskytl dotknuté strany, zohľadní pri vypracúvaní usmernení uvedených v odseku 2 a pri prijímaní konečného stanoviska alebo odporúčania uvedeného v odseku 3. Ak sa sieť ENIM rozhodne nezohľadniť významné prvky poskytnutej spätnej väzby, odôvodní to.

Článok 58

Organizácia siete ENIM

1. Európska sieť manažérov infraštruktúry (ďalej len „ENIM“) uvedená v smernici 2012/34/EÚ je na účely tohto nariadenia organizovaná v súlade s týmto článkom.
2. Členovia siete ENIM jej poskytnú zdroje potrebné na plnenie jej úloh.
3. Členmi siete ENIM sú všetci manažéri infraštruktúry, ktorí sú zodpovední za trate, ktoré sú súčasťou základnej a rozšírenej základnej siete TEN-T. Členmi siete ENIM môžu byť aj iní manažéri infraštruktúry zahrnutí do strategického riadenia kapacity podľa článku 14. Každý člen vymenúva zástupcu a jeho náhradníka.
4. Manažéri infraštruktúry, ktorí nie sú zodpovední za trate uvedené v odseku 3, a preto nie sú členmi siete ENIM, sa môžu zúčastňovať na rokovaní siete ENIM ako pozorovatelia bez hlasovacích práv. Môžu predkladať vyhlásenia na zváženie siete ENIM.
5. Manažéri infraštruktúry zodpovední za trate, ktoré sú súčasťou základnej a rozšírenej základnej siete TEN-T štátov, ktoré sú členmi Európskeho združenia voľného obchodu (EZVO) a juhovýchodoeurópskych zmluvných strán Zmluvy o založení Dopravného spoločenstva podpísanej Úniou v súlade s rozhodnutím Rady (EÚ) 2017/1937, majú právo stať sa členmi siete ENIM za predpokladu, že tieto štáty alebo zmluvné strany uplatňujú toto nariadenie na základe medzinárodnej dohody uzavretej s Úniou a v súlade so spôsobmi účasti stanovenými v takejto dohode.
6. Sieť ENIM môže ad hoc prizývať ako pozorovateľov manažérov infraštruktúry z tretích krajín, na ktorých sa nevzťahuje odsek 5 a ktorí riadia železničné trate základnej a rozšírenej základnej siete TEN-T.
7. Sieť ENIM prijme a uverejní svoj rokovací poriadok, ktorý podlieha schváleniu Komisiou. Sieť ENIM organizuje svoje činnosti v súlade s uvedeným rokovacím poriadkom.
8. Sieť ENIM prijíma rozhodnutia dvojtretinovou väčšinou. Ak sa to uvádza v rokovacom poriadku, sieť ENIM môže prijímať určité rozhodnutia jednoduchou väčšinou. Všetci členovia z jedného štátu majú spolu jeden hlas. V prípade neprítomnosti člena je oprávnený uplatňovať jeho hlasovacie právo náhradník.
9. Sieť ENIM zasadá v pravidelných intervaloch. Volí si predsedu spomedzi svojich členov.
10. Komisia je členom siete ENIM bez hlasovacieho práva. Podporuje činnosť siete ENIM a uľahčuje koordináciu.
11. Sieť ENIM stanoví svoj pracovný program. Pracovný program sa vzťahuje na obdobie dva až päť rokov. V súlade s usmerneniami uvedenými v článku 57 konzultuje sieť ENIM návrh pracovného programu s platformou ERP, so žiadateľmi a inými subjektmi zainteresovanými na prevádzke, ako aj s Komisiou, Železničnou agentúrou Európskej únie (ďalej len „ERA“), spoločným podnikom pre európske železnice a vo vhodných prípadoch s inými zainteresovanými subjektmi. Dotknuté strany majú štyri týždne na poskytnutie spätnej väzby k návrhu pracovného programu.

Článok 59

Povinnosti siete ENIM

1. Okrem úloh stanovených v článku 7f smernice 2012/34/EÚ je sieť ENIM zodpovedná za všetky úlohy, ktoré jej boli pridelené podľa tohto nariadenia. Jej úlohy sú najmä:
 - a) prijať európsky rámec pre riadenie kapacity;
 - b) prijať európsky rámec pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia uvedený v článku 46 tohto nariadenia;

- c) prijať európsky rámec pre preskúvanie výkonnosti uvedený v článku 52 tohto nariadenia;
 - d) prijať spoločnú štruktúru podmienok používania siete a spoločný harmonogram konzultácií, uvedené v článku 65 tohto nariadenia;
 - e) prijímať stanoviská a odporúčania pre manažérov infraštruktúry v súlade s ustanoveniami tohto nariadenia a z vlastnej iniciatívy;
 - f) prijímať stanoviská a odporúčania pre manažérov infraštruktúry v prípadoch uvedených v článku 55 ods. 2 písm. f) tohto nariadenia;
 - g) organizovať s pomocou koordinátora siete koordináciu medzi manažérmi infraštruktúry v súlade s článkami 55 a 64 tohto nariadenia.
2. Sieť ENIM nemá žiadne právomoci v oblasti tvorby politík ani regulačné právomoci.
3. Sieť ENIM môže zriaďovať pracovné skupiny.

Článok 60

Transparentnosť siete ENIM

1. Sieť ENIM zabezpečí, aby jej členstvo, spôsob práce a všetky relevantné informácie o jej práci boli zverejnené na jej webovom sídle. Uvedie aj kontaktné údaje špecializovaných koordinačných skupín zriadených manažérmi infraštruktúry a odkazy na koordinačné nástroje a postupy v súlade s článkom 55.
2. Sieť ENIM prizýva na svoje zasadnutia európskych koordinátorov a v relevantných prípadoch zástupcov platformy ERP a zástupcov členských štátov v agentúre ERA, ako aj zástupcov iných orgánov, aby s nimi prediskutovala otázky týkajúce sa rozvoja železničnej infraštruktúry a zabezpečila spoluprácu s európskymi koordinátormi, ako sa stanovuje v nariadení (EÚ) 2024/1679.

Článok 61

Koordinátor siete

1. Sieť ENIM vymenuje do ... [šiestich mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] nestranný a príslušný subjekt, ktorý bude plniť funkcie uvedené v článku 62. Takýto subjekt sa určí za koordinátora siete.

Členovia siete ENIM poskytnú koordinátorovi siete zdroje potrebné na plnenie jeho úloh.

V rokovacom poriadku siete ENIM uvedenom v článku 58 ods. 7 sa stanovia:

- a) podmienky vymenovania koordinátora siete a zrušenia jeho vymenovania;
- b) postup, akým sa mu pridelia akékoľvek dodatočné povinnosti a úlohy; a
- c) mechanizmy na monitorovanie a hodnotenie jeho práce;

2. Koordinátor siete vykonáva svoje úlohy nestranným, transparentným a nákladovo efektívnym spôsobom. Na uvedený účel predkladá sieti ENIM svoj ročný pracovný program v súvislosti s úlohami stanovenými podľa tohto nariadenia a výročnú správu o vykonávaní pracovného programu. Sieť ENIM schváli ročný pracovný program a výročnú správu predtým, ako ju koordinátor siete prijme.

Článok 62

Úlohy koordinátora siete

Koordinátor siete vykonáva na podporu siete ENIM tieto úlohy:

- a) plní úlohu sekretariátu a pripravuje zasadnutia, dokumenty, rozhodnutia a stanoviská siete ENIM;
- b) prispieva k vypracovaniu európskeho rámca pre riadenie kapacity, európskeho rámca pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia uvedeného v článku 46 a európskeho rámca pre preskúvanie výkonnosti uvedeného v článku 52;
- c) prispieva k prevádzkovej koordinácii medzi manažermi infraštruktúry v súlade s článkom 55;
- d) identifikuje pravidlá, postupy a nástroje v rámci rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia a prijaté na vnútroštátnej úrovni alebo na úrovni manažéra infraštruktúry, ktoré vytvárajú prekážky pre služby viacsieťovej železničnej dopravy, ako sa stanovuje v tomto nariadení, a navrhuje siete ENIM metódy na uľahčenie služieb cezhraničnej železničnej dopravy;
- e) prispieva ku koordinácii medzi manažermi infraštruktúry, pokiaľ ide o strategické plánovanie kapacity podľa článku 16, tým, že vypracúva špecifické návrhy cestovných poriadkov, ktoré uľahčujú konkurencieschopné viacsieťové diaľkové vlakové trasy;
- f) plní úlohu kontaktného miesta v mene manažérov infraštruktúry v prípade otázok týkajúcich sa plánovania a pridelovania kapacity, najmä pokiaľ ide o potenciálne žiadosti o kapacitu, alebo žiadostí o informácie alebo kontaktné miesta v súvislosti s incidentmi v železničnej doprave a dočasnými obmedzeniami kapacity;
- g) plní úlohu prvého kontaktného miesta pre zainteresované subjekty, ktoré majú záujem využívať služby železničnej dopravy, pričom poskytuje kontakty na príslušných aktérov, ako sú manažéri infraštruktúry a iné subjekty zainteresované na prevádzke;
- h) plní úlohu kontaktného miesta v mene siete ENIM pre žiadateľov a iné subjekty zainteresované na prevádzke v otázkach, na ktoré sa toto nariadenie výslovne nevzťahuje, najmä pokiaľ ide o zavedenie alebo zmenu služieb cezhraničnej železničnej dopravy alebo organizovanie podpory pre činnosti ad hoc, predovšetkým s cieľom riešiť krízové situácie uvedené v článku 49;
- i) na požiadanie ponúka služby, najmä pokiaľ ide o digitálne a IT nástroje, na zlepšenie služieb železničnej dopravy a podporu transeurópskej železničnej dopravy.

Článok 63

Organizácia platformy ERP

1. Subjekty zainteresované na prevádzke iné ako manažéri infraštruktúry môžu do ... [šesť mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] predložiť Komisii návrh na zriadenie platformy ERP s cieľom uľahčiť ich výmeny a konzultácie so sieťou ENIM. Účelom platformy ERP je zabezpečiť účinnú konzultáciu železničného sektora so sieťou ENIM.

Takýto návrh obsahuje rokovací poriadok platformy ERP, v ktorom sa stanovujú pracovné podmienky a kritériá výberu a vymenúvania jeho členov.

2. Platforma ERP umožňuje vyvážené zastúpenie záujmov všetkých subjektov zainteresovaných na prevádzke, ktoré nie sú manažéri infraštruktúry.

Platforma ERP je otvorená účasti na základe rovnoprávných, transparentných a nediskriminačných kritérií.

3. Do dvoch mesiacov od doručenia návrhu podľa odseku 1 Komisia po vypočutí stanoviska siete ENRRB posúdi, či návrh spĺňa požiadavky uvedené v odseku 2, vrátane toho, či si vyžaduje zmeny, podľa vhodného prípadu.

4. Po posúdení podľa odseku 3 a prijatí akýchkoľvek požadovaných zmien v návrhu Komisia oznámi svoj súhlas so zriadením platformy ERP.

Platforma ERP potom sprístupní verejnosti svoj rokovací poriadok na svojom webovom sídle.

5. Zriadením platformy ERP nie je dotknuté právo subjektov zainteresovaných na prevádzke iných ako manažérov infraštruktúry individuálne reagovať na žiadosti o konzultácie siete ENIM a manažérov infraštruktúry.

6. Platforma ERP môže vydávať stanoviská z vlastnej iniciatívy.

7. Platforma ERP zasiela Komisii výročnú správu o svojej činnosti. Správa sa uverejní.

Článok 64

Koordinačné miesta na účely koordinácie manažérov infraštruktúry

1. Manažéri infraštruktúry určia koordinačné miesta s cieľom zabezpečiť koordináciu medzi manažermi infraštruktúry v súlade s článkom 55. Koordinačné miesta plnia funkciu ústredného rozhrania medzi organizáciou manažéra infraštruktúry a ostatnými subjektmi zapojenými do koordinačných činností.

2. Manažéri infraštruktúry bezodkladne informujú sieť ENIM o akýchkoľvek zmenách v koordinačných miestach, ktoré sa zahrnú do publikácií uvedených v článku 60 ods. 1.

Článok 65

Spoločná štruktúra, obsah a harmonogram podmienok používania siete

1. Sieť ENIM do ... [12 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] vypracuje a prijme spoločnú štruktúru podmienok používania siete uvedených v článku 27 smernice 2012/34/EÚ, v ktorej sa zohľadnia informácie uvedené v prílohe IV k uvedenej smernici, prílohe V k tomuto nariadeniu, a spoločný harmonogram pre konzultácie o návrhu podmienok používania siete so zainteresovanými stranami. Manažéri infraštruktúry pri vypracúvaní podmienok používania siete v čo najväčšej miere zohľadnia túto štruktúru a harmonogram.

2. Sieť ENIM do ... [šesť mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] predloží návrh spoločnej štruktúry podmienok používania siete uvedenej v odseku 1. Do troch mesiacov od doručenia návrhu vypracovaného sieťou ENIM predloží sieť ENRRB sieť ENIM odporúčanie týkajúce sa uvedenej spoločnej štruktúry. Sieť ENIM toto odporúčanie zohľadní.

3. Manažér infraštruktúry pri vypracúvaní podmienok používania siete uvedených v článku 27 smernice 2012/34/EÚ v čo najväčšej miere zohľadní európsky rámec pre riadenie kapacity uvedený v článku 7 tohto nariadenia, európsky rámec pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia uvedený v článku 46 tohto nariadenia a európsky rámec pre preskúvanie výkonnosti uvedený v článku 52 tohto nariadenia.

4. Manažéri infraštruktúry vysvetlia v podmienkach používania siete dôvod odchýlky od štruktúry a harmonogramu uvedených v odseku 1 a európskych rámcov uvedených v odseku 3 a informujú o tomto dôvode príslušný regulačný orgán a sieť ENIM.

Článok 66

Digitalizácia riadenia kapacity a dopravy

1. Manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby sa procesy riadenia kapacity a dopravy v rámci rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia vykonávali prostredníctvom digitálnych nástrojov a digitálnych služieb.

Nástroje na riadenie kapacity používané manažermi infraštruktúry musia spĺňať požiadavky týkajúce sa procesu plánovania a pridelovania kapacity stanovené v kapitole II tohto nariadenia. Digitálne nástroje musia spĺňať požiadavky stanovené v smernici (EÚ) 2016/797 a delegovaných a vykonávacích aktoch prijatých na jej základe, aby sa zabezpečila interoperabilita systémov a zosúladenie údajov s registrom infraštruktúry uvedeným v článku 49 smernice (EÚ) 2016/797. Manažéri infraštruktúry môžu naďalej používať nástroje na riadenie kapacity existujúce pred dátumom uplatňovania uvedeným v článku 81 ods. 2 písm. d) tohto nariadenia pod podmienkou, že tieto nástroje umožňujú manažerom infraštruktúry spĺňať požiadavky tohto pododseku.

2. Použité digitálne nástroje a poskytnuté digitálne služby:

- a) zabezpečujú efektívny výkon a kvalitu služieb, ktoré manažéri infraštruktúry poskytujú žiadateľom, vrátane ich úplnej interoperability;
- b) zabezpečujú transparentnosť riadenia železničnej kapacity a riadenia dopravy vo všetkých ich fázach, a to aj prostredníctvom riešení v reálnom čase, ktoré sa vypracujú s príslušnými zainteresovanými subjektmi a zavedú podľa požiadaviek stanovených v smernici (EÚ) 2016/797;
- c) znižujú administratívne zaťaženie žiadateľov tým, že každú informáciu požadujú iba raz a poskytujú informácie alebo údaje na jednom mieste, aj v prípade cezhraničných služieb.

3. Ak sa na digitálne nástroje alebo digitálne služby potrebné na podporu procesov riadenia kapacity alebo riadenia dopravy musia vzťahovať technické špecifikácie týkajúce sa interoperability, alebo ak treba zmeniť existujúce špecifikácie, ktoré sa v plnej miere alebo čiastočne vzťahujú na uvedené nástroje, ako sa stanovuje v smernici (EÚ) 2016/797 a vykonávacích aktoch prijatých podľa nej, sieť ENIM a manažéri infraštruktúry prispievajú k vypracovaniu a uchovávaniu takýchto špecifikácií v spolupráci s agentúrou ERA a so spoločným podnikom pre európske železnice a prostredníctvom procesu uvedeného v článku 5 smernice (EÚ) 2016/797.

4. Manažéri infraštruktúry prispievajú k práci spoločného podniku pre európske železnice v otázkach, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia. Sieť ENIM a manažéri infraštruktúry preto zabezpečujú primerané zastúpenie v riadiacej skupine pre systémový pilier uvedenej v článku 96 nariadenia (EÚ) 2021/2085 a v skupine na zavádzanie uvedenej v článku 97 uvedeného nariadenia.

5. Manažéri infraštruktúry, subjekty zainteresované na prevádzke a v relevantných prípadoch prevádzkovatelia servisných zariadení si vymieňajú digitálne informácie týkajúce sa riadenia kapacity a riadenia dopravy cez digitálne nástroje a digitálne služby, ktoré sú založené na harmonizovanej architektúre a ktoré používajú štandardizované rozhrania alebo spoločné systémy v súlade so smernicou (EÚ) 2016/797 a špecifikáciami prijatými na jej základe.

V prípade služieb viacsieťovej železničnej dopravy alebo cezhraničných služieb manažéri infraštruktúry poskytujú digitálne služby a digitálne informácie cez jednotné rozhranie alebo spoločné systémy, ktoré boli vyvinuté a zavedené v koordinácii so sieťou ENIM.

Sieť ENIM zriadi jednotné kontaktné miesto, ktoré umožní žiadateľom požiadať o práva na viacsieťovú kapacitu na jednom mieste a jedným úkonom.

6. Manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby boli digitálne nástroje a digitálne služby uvedené v odseku 1 tohto článku funkčné v lehotách stanovených v článku 81 tohto nariadenia. Koordinátor siete poskytuje spoločné európske digitálne nástroje a služby na riadenie kapacity a dopravy vyvinuté a zavedené v súlade s odsekom 3 tohto článku. Agentúra ERA v súlade s článkom 23 nariadenia (EÚ) 2016/796 monitoruje zavádzanie a súlad digitálnych systémov s technickými špecifikáciami interoperability, koordinuje vývoj a aktualizáciu týchto špecifikácií a pomáha Komisii v tomto procese.

KAPITOLA VI

Regulačný dohľad nad riadením kapacity a dopravy

Oddiel 1

Regulačné orgány

Článok 67

Zodpovednosti regulačných orgánov

1. Funkcie a právomoci regulačného orgánu stanovené v článku 56 smernice 2012/34/EÚ sa vykonávajú v súvislosti so záležitosťami, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie. Regulačný orgán predovšetkým monitoruje činnosti manažérov infraštruktúry, ako sa stanovuje v kapitolách II až V tohto nariadenia, a z vlastnej iniciatívy overuje dodržiavanie tohto nariadenia s cieľom zabrániť diskriminácii žiadateľov.
2. Žiadateľ vrátane národného, regionálneho alebo miestneho orgánu zodpovedného za služby železničnej dopravy má právo odvolať sa na regulačný orgán podľa postupu stanoveného v článku 56 smernice 2012/34/EÚ, ak sa domnieva, že s ním manažér infraštruktúry zaobchádzal nespravodlivo, diskriminačne alebo ho akýmkoľvek iným spôsobom poškodil pri vykonávaní činností stanovených v kapitolách II až V tohto nariadenia.

Oddiel 2

Európska sieť železničných regulačných orgánov

Článok 68

Spolupráca regulačných orgánov v rámci siete ENRRB

1. Na účely plnenia svojich povinností podľa tohto nariadenia regulačné orgány spolupracujú v rámci siete ENRRB zriadenej článkom 57 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ, a to aj prostredníctvom spoločných konzultácií a vyšetrovaní, prijímaním stanovísk alebo odporúčaní alebo prostredníctvom iných relevantných činností. Regulačné orgány poskytujú sieti ENRRB všetky požadované informácie v súlade s odsekom 6 tohto článku.

Keď sieť ENRRB koná v rámci rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, má úlohy a povinnosti a organizuje svoju prácu tak, ako sa stanovuje v tomto oddiele.

2. V prípade sťažnosti alebo vyšetrovania z vlastného podnetu alebo vo veci, ktorá patrí do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia a má vplyv na prístup k železničným sieťam alebo na ich využívanie vo viac ako jednom členskom štáte, regulačný orgán informuje sieť ENRRB a Komisiu o sťažnosti alebo vyšetrovaní.
3. Regulačný orgán môže postúpiť akúkoľvek relevantnú záležitosť, sťažnosť alebo vyšetrovanie sieti ENRRB na výmenu názorov alebo na prijatie stanoviska či odporúčania.

4. Pri prijímaní rozhodnutí o záležitostiach, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia a ktoré ovplyvňujú prístup k železničným sieťam alebo ich využívanie vo viac ako jednom členskom štáte, je spolupráca dotknutých regulačných orgánov koordinovaná sieťou ENRRB, aby sa zabezpečila konzistentnosť ich príslušných rozhodnutí. Dotknuté regulačné orgány na tento účel vykonávajú svoje funkcie v súlade s odsekom 1 tohto článku a článkom 56 smernice 2012/34/EÚ. Zohľadnia všetky relevantné stanoviská a odporúčania prijaté sieťou ENRRB a tieto rozhodnutia jej poskytnú.
5. Keď regulačný orgán prijme rozhodnutie, ktoré sa odchyľuje od akéhokoľvek príslušného stanoviska alebo odporúčania siete ENRRB, alebo ak odmietne prijať rozhodnutie, poskytne sieti ENRRB vysvetlenie, v ktorom uvedie rozdiely a zdôvodní, prečo sa neriadi jej stanoviskami alebo odporúčaniami, a do svojho rozhodnutia zahrnie príslušné vysvetlenie.
6. Regulačné orgány, s ktorými sieť ENRRB konzultuje, odpovedajú v lehotách stanovených sieťou ENRRB a na jej žiadosť poskytnú všetky informácie, ktoré majú právo požadovať podľa svojho vnútroštátneho práva. Uvedené informácie sa môžu použiť len na účely činností vykonávaných regulačnými orgánmi v súlade s týmto nariadením.
7. Manažéri infraštruktúry bezodkladne poskytnú všetky informácie potrebné na účel vybavovania sťažností alebo vyšetrovania podľa tohto článku a požadované regulačným orgánom členského štátu, v ktorom sídli manažér infraštruktúry. Regulačné orgány majú právo požiadať sieť ENIM o informácie o vyšetrovaniach v rámci svojich právomocí. Regulačné orgány sú oprávnené poskytnúť takéto informácie sieti ENRRB.
8. Železničné regulačné orgány poskytnú potrebné zdroje na fungovanie siete ENRRB.

Článok 69

Organizácia a štruktúra siete ENRRB

Na účely tohto nariadenia tvorí sieť ENRRB:

- a) rada regulačných orgánov (ďalej len „rada“);
- b) sekretariát.

Regulačné orgány zabezpečujú fungovanie sekretariátu.

Článok 70

Úlohy a povinnosti siete ENRRB

1. ENRRB má okrem svojich úloh podľa smernice 2012/34/EÚ aj úlohy a povinnosti stanovené v tomto nariadení. Sieť ENRRB sprístupňuje verejnosti všetky stanoviská alebo odporúčania, ktoré prijala. Sieť ENRRB nemá žiadne právomoci v oblasti tvorby politik ani regulačné právomoci.
2. Sieť ENRRB v relevantných prípadoch koordinuje všetky činnosti v rámci spolupráce železničných regulačných orgánov stanovené v článku 68 a podporuje zosúladenie rozhodnutí regulačných orgánov v súvislosti so službami cezhraničnej železničnej dopravy.
3. Subjekty zainteresované na prevádzke môžu informovať sieť ENRRB o otázkach, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, ktoré môžu ovplyvňovať prístup k železničnej infraštruktúre alebo jej využívanie vo viac ako jednom členskom štáte. Ak sieť ENRRB dostane takéto informácie, bezodkladne ich postúpi príslušnému regulačnému orgánu alebo orgánom.

Sieť ENRRB sa môže rozhodnúť prijať stanovisko alebo odporúčanie týkajúce sa takýchto otázok. Sieť ENRRB v takýchto prípadoch okamžite informuje dotknuté regulačné orgány o takomto zámere.

4. Sieť ENRRB predloží svoje stanovisko alebo odporúčanie dotknutým regulačným orgánom do štyroch týždňov od doručenia všetkých relevantných informácií týkajúcich sa danej veci. Sieť ENRRB môže toto obdobie v mimoriadne zložitých otázkach predĺžiť.

5. Sieť ENRRB môže prijímať stanoviská a odporúčania k rozhodnutiam prijatým sieťou ENIM alebo koordinátorom siete na základe žiadostí žiadateľov alebo z vlastnej iniciatívy. Pri prijímaní stanoviska alebo odporúčania podľa tohto odseku o tom informuje dotknuté regulačné orgány.

6. Sieť ENRRB vypracuje spoločné zásady a postupy, ktorými sa regulačné orgány riadia pri prijímaní rozhodnutí, ktoré sú tieto orgány oprávnené prijímať podľa tohto nariadenia.

7. Sieť ENRRB poskytuje Komisii svoje stanoviská alebo odporúčania k akýmkoľvek nedostatkom v rámci koordinačného procesu uvedeného v článku 16 a, na žiadosť Komisie, k núdzovým opatreniam prijatým členskými štátmi, ktoré majú závažný vplyv na cezhraničnú dopravu, ako sa uvádza v článku 49 ods. 5.

8. Sieť ENRRB predkladá sieti ENIM svoje stanovisko alebo odporúčanie k usmerneniam vypracovaným sieťou ENIM o prípadoch, ktoré vedú k sankcii, ako sa uvádza v článku 42 ods. 6.

9. Sieť ENRRB môže vydávať stanoviská z vlastnej iniciatívy k záležitostiam, ktoré patria do jej právomoci.

Článok 71

Zloženie a organizácia rady

1. Členmi rady sú regulačné orgány z každého členského štátu, v ktorom sa používa železničná sieť. Vymenúvajú do rady zástupcu a jeho náhradníka.

Komisia je členom rady bez hlasovacieho práva a vymenúva do rady zástupcu a jeho náhradníka.

2. Členovia rady a ich náhradníci konajú nezávisle a objektívne v záujme Únie bez ohľadu na osobitné vnútroštátne alebo osobné záujmy. Nesmú žiadať ani prijímať pokyny od žiadnej vlády, inštitúcie, osoby ani od žiadneho orgánu.

3. Sekretariát ENRRB sprístupňuje verejnosti aktualizovaný zoznam členov rady a ich náhradníkov spolu s ich vyhláseniami o záujmoch a kontaktnými údajmi.

4. Rada prijme a uverejní svoj rokovací poriadok, ktorý podlieha schváleniu Komisiou. V rokovacom poriadku sa môžu stanoviť podrobnejšie pravidlá hlasovania, najmä postup hlasovania o naliehavých záležitostiach.

5. Rada prijíma rozhodnutia dvojtretinovou väčšinou svojich členov, pokiaľ nie je v rokovacom poriadku stanovené inak. Každý člen má jeden hlas. V prípade neprítomnosti člena je oprávnený uplatňovať jeho hlasovacie právo náhradník.

6. Rade spolupredseda Komisia a jeden člen rady zvolený radou. Komisia je stálym spolupredsedom rady a druhý spolupredseda sa volí na obdobie dvoch rokov.

7. Sekretariát poskytuje služby potrebné pre organizáciu zasadnutí rady a jej práce.
8. V súlade so svojím rokovacím poriadkom môže rada rozhodnúť o zriadení pracovných skupín na organizáciu práce siete ENRRB v konkrétnych témach súvisiacich s vykonávaním tohto nariadenia, najmä v záležitostiach týkajúcich sa výkonu služieb železničnej infraštruktúry.

Pracovné skupiny sú otvorené účasti odborníkov zo železničných regulačných orgánov a Komisie. Odborníci zo subjektov zainteresovaných na prevádzke a z iných verejných alebo súkromných orgánov môžu byť prizvaní, aby sa zapojili do týchto pracovných skupín ad hoc.

Článok 72

Poslanie a úlohy rady

1. Rada vykonáva všetky úlohy siete ENRRB stanovené v tomto nariadení.
2. Rada predovšetkým:
 - a) prijíma v súlade s procesnými pravidlami stanovenými alebo uvedenými v článku 71 ods. 5 alebo uvedenými v článku 71 ods. 4 stanoviská alebo odporúčania siete ENRRB k sťažnostiam alebo vyšetrovaniam, ktoré im zaslal regulačný orgán alebo orgány podľa článku 68 ods. 3;
 - b) prijíma stanoviská a odporúčania k rozhodnutiam prijatým sieťou ENIM v spolupráci s koordinátorom siete v rámci rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia;
 - c) na základe sťažností železničných podnikov, prevádzkovateľov servisných zariadení alebo iných zainteresovaných strán prijíma odporúčania a stanoviská siete ENRRB v súvislosti s konzultáciami uvedenými v článku 63;
 - d) vypracúva a prijíma výročnú správu o činnosti siete ENRRB;
 - e) zriaďuje pracovné skupiny a vymenúva ich predsedov;
 - f) zabezpečuje, aby spôsoby fungovania siete ENRRB a všetky relevantné informácie o jej práci vrátane stanovísk a odporúčaní boli zverejnené na jej webovom sídle; to zahŕňa aj kontaktné údaje pre sťažnosti, kontaktné údaje na špecializované pracovné skupiny a informácie o postupoch.

KAPITOLA VII

Záverečné ustanovenia

Článok 73

Monitorovanie európskych rámcov

1. Poradný panel pre výkonnosť monitoruje prijatie a uplatňovanie európskeho rámca pre riadenie kapacity a jeho prvkov uvedených v článku 7, európskeho rámca pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia a jeho prvkov uvedených v článku 46, a európskeho rámca pre preskúmanie výkonnosti a jeho prvkov uvedených v článku 52.

2. Poradný panel pre výkonnosť do dvoch rokov od prijatia rámcov uvedených v odseku 1 sieťou ENIM predloží tejto sieti a Komisii správu o uplatňovaní týchto rámcov, v ktorej vyhodnotí ich účinnosť. Správa môže obsahovať aj odporúčania, ako riešiť konkrétne nedostatky. Ak poradný panel pre výkonnosť zistí významné nedostatky v rámcoch, požiada sieť ENIM, aby ich do troch mesiacov riešila a zodpovedajúcim spôsobom príslušný rámec aktualizovala.

Správa sa sprístupní verejnosti.

Poradný panel pre výkonnosť vydáva správu aspoň každé tri roky.

3. Poradný panel pre výkonnosť úzko spolupracuje pri monitorovaní rámcov a príprave správy s národnými regulačnými orgánmi a sieťou ENRRB. Poradný panel pre výkonnosť môže v relevantných prípadoch konzultovať s platformou ERP a inými subjektmi zainteresovanými na prevádzke.

Článok 74

Vykonávacie akty týkajúce sa monitorovania európskych rámcov

1. Komisia najneskôr do 18 mesiacov odo dňa, keď má sieť ENIM prijať príslušný rámec, prijme vykonávací akt, ktorým sa stanovia európske rámce uvedené v článkoch 7, 46 a 52 alebo ich prvky, a to v týchto prípadoch:

- a) keď sieť ENIM do ... [18 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] neprijme európsky rámec pre riadenie kapacity alebo jeho prvky uvedené v článku 7;
- b) keď sieť ENIM do ... [22 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] neprijme európsky rámec pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia alebo jeho prvky uvedené v článku 46;
- c) keď sieť ENIM do ... [26 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] neprijme európsky rámec pre preskúmanie výkonnosti alebo jeho prvky uvedené v článku 52.

2. Komisia najneskôr 12 mesiacov po uverejnení správy poradného panelu pre výkonnosť prijme vykonávací akt, v ktorom stanoví európske rámce alebo ich prvky uvedené v článkoch 7, 46 a 52, ak Komisia po zohľadnení správy poradného panelu pre výkonnosť uvedenej v článku 73 dospeje k záveru, že:

- a) spoločné nástroje, metodiky a procesné opatrenia stanovené v európskom rámci pre riadenie kapacity nepostačujú na splnenie ich zamýšľaných cieľov a na zabezpečenie riadenia kapacity železničnej infraštruktúry alebo koordinácie medzi manažérmi infraštruktúry a inými subjektmi zainteresovanými na prevádzke;
- b) spoločné nástroje, metodiky a procesné opatrenia stanovené v európskom rámci pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia nepostačujú na splnenie ich zamýšľaných cieľov a na zabezpečenie riadenia cezhraničnej dopravy medzi manažérmi infraštruktúry, železničnými podnikmi a inými subjektmi zainteresovanými na prevádzke;
- c) spoločné nástroje, metodiky a procesné opatrenia stanovené v európskom rámci pre preskúmanie výkonnosti nepostačujú na splnenie ich zamýšľaných cieľov a na zabezpečenie preskúmania výkonnosti manažérov infraštruktúry, na ktorých sa vzťahuje toto nariadenie;

- d) Európsky rámec pre riadenie kapacity nie je dostatočný na zabezpečenie jednotných podmienok vykonávania tohto nariadenia; alebo európsky rámec pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia nie je dostatočný na zabezpečenie jednotných podmienok vykonávania tohto nariadenia; alebo európsky rámec pre preskúvanie výkonnosti nie je dostatočný na zabezpečenie jednotných podmienok vykonávania tohto nariadenia, alebo
- e) sieť ENIM v trojmesačnej lehote nevyriešila dostatočne nedostatky, ktoré poradný panel pre výkonnosť identifikoval v správe uvedenej v článku 73 ods. 2.
3. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 76 ods. 2.
4. Pri príprave návrhov vykonávacích aktov Komisia zohľadní prácu siete ENIM a správu poradného panelu pre výkonnosť, ak je k dispozícii.

Článok 75

Vykonávanie delegovania právomoci

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 11 ods. 9, článku 13 ods. 4, článku 23 ods. 9, článku 40 ods. 3, článku 41 ods. 11, článku 42 ods. 11 a článku 50 ods. 3 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od ... [deň nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia]. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.
3. Delegovanie právomocí uvedené v článku 11 ods. 9, článku 13 ods. 4, článku 23 ods. 9, článku 40 ods. 3, článku 41 ods. 11, článku 42 ods. 11 a článku 50 ods. 3 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
4. Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s expertmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva.
5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po jeho prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 11 ods. 9, článku 13 ods. 4, článku 23 ods. 9, článku 40 ods. 3, článku 41 ods. 11, článku 42 ods. 11 alebo článku 50 ods. 3 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predlži o dva mesiace.

Článok 76

Postup výboru

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

Ak výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Článok 77

Podávanie správ a preskúmanie

Komisia do 31. decembra 2033 posúdi vplyv tohto nariadenia na železničný sektor a predloží Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov správu o jeho vykonávaní.

V správe sa vyhodnotia najmä tieto aspekty:

- a) vplyv tohto nariadenia na výkonnosť služieb železničnej infraštruktúry;
- b) vplyv tohto nariadenia na rozvoj služieb železničnej dopravy, najmä medzinárodných služieb a služieb diaľkovej a nákladnej dopravy;
- c) práca siete ENIM, koordinátora siete a siete ENRRB vo všeobecnosti a vo vzťahu k vypracovaniu, prijímaniu a vykonávaniu spoločných kritérií, metodík a postupov;
- d) efektívnosť koordinačných mechanizmov v európskom rámci pre riadenie kapacity uvedenom v článku 7, európskom rámci pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia uvedenom v článku 46 a v európskom rámci pre preskúmanie výkonnosti uvedenom v článku 52;
- e) účinnosť regulačného dohľadu na vnútroštátnej a európskej úrovni;
- f) fungovanie sociálno-ekonomických, prevádzkových a environmentálnych kritérií.

Článok 78

Zmeny smernice 2012/34/EÚ

1. Smernica 2012/34/EÚ sa mení takto:

- a) v článku 1 ods. 1 sa písmeno c) nahrádza takto:

„c) zásady a postupy pri stanovovaní a vyberaní poplatkov za využívanie železničnej infraštruktúry, ako je uvedené v kapitole IV.“;

- b) v článku 2 sa vypúšťa odsek 6;

- c) v článku 3 sa vypúšťajú body 20, 22, 23, 27 a 28;

d) článok 7b sa vypúšťa;

e) článok 27 ods. 2 sa nahrádza takto:

„2. Podmienky používania siete obsahujú informácie stanovujúce podmienky prístupu k príslušnej železničnej infraštruktúre. Podmienky používania siete obsahujú aj informácie stanovujúce podmienky prístupu k servisným zariadeniam spojeným so sieťou manažéra infraštruktúry a poskytovania služieb v týchto zariadeniach alebo sa v nich uvedie webové sídlo, kde sú takéto informácie bezplatne k dispozícii v elektronickom formáte. Obsah podmienok používania siete je uvedený v prílohe IV.“;

f) článok 36 sa vypúšťa;

g) články 38 až 54 sa vypúšťajú;

h) v prílohe IV sa vypúšťajú body 1 a 3;

i) príloha VII sa vypúšťa.

2. Odkazy na vypustené ustanovenia smernice 2012/34/EÚ sa považujú za odkazy na toto nariadenie a znejú v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe X oddiele 1.

Článok 79

Prechodné ustanovenia

1. Rámcové dohody uzavreté v súlade s článkom 42 smernice 2012/34/EÚ sa naďalej uplatňujú až do dňa uplynutia ich platnosti.

2. Článok 3 body 20, 22, 23, 27 a 28, článok 7b, článok 36, články 38 až 54 smernice 2012/34/EÚ, ako aj príloha IV bod 3 a príloha VII k uvedenej smernici sa nevzťahujú na činnosti a úlohy vykonávané v súvislosti s cestovnými poriadkami, ktoré nadobudnú účinnosť 14. decembra 2030 alebo po tomto dátume.

Článok 80

Zrušenie

1. Nariadenie (EÚ) č. 913/2010 sa zrušuje s účinnosťou od 14. decembra 2030.

2. Odkazy na zrušené nariadenie sa považujú za odkazy na toto nariadenie a znejú v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe X oddiele 2.

Článok 81

Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

1. Toto nariadenie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.

2. Toto nariadenie sa uplatňuje od ... [jeden deň odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia]. Avšak:

a) článok 29 ods. 2, článok 30 ods. 1, článok 50 a článok 66 sa uplatňujú od 31. decembra 2027;

b) článok 10 ods. 1 a 2 sa uplatňujú od 1. januára 2029;

c) články 2 a 3, kapitola II s výnimkou článku 7, článku 10 ods. 1 a 2, článku 29 ods. 2 a článku 30 ods. 1 a kapitola III s výnimkou článkov 46, 49 a 50 sa uplatňujú iba na činnosti a úlohy vykonávané v súvislosti s cestovnými poriadkami, ktoré nadobudnú účinnosť 14. decembra 2030 alebo po tomto dátume;

d) článok 78 sa uplatňuje od 14. decembra 2030.

3. Bez ohľadu na odsek 2 tohto článku sa článok 7 ods. 7, článok 8 ods. 3, článok 21 ods. 5, článok 33 ods. 12, článok 35 ods. 7, článok 46 ods. 7 a článok 52 ods. 8 a článok 11 ods. 9, článok 13 ods. 4, článok 23 ods. 9, článok 40 ods. 3, článok 41 ods. 11, článok 42 ods. 11 a článok 50 ods. 3, ktorými sa Komisii udeľujú vykonávacie a delegované právomoci, uplatňujú od ... [jeden deň odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].

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

V ...

Za Európsky parlament
predsedníčka

Za Radu
predseda/predsedníčka

PRÍLOHA I

VÝSTUPY A HARMONOGRAM RIADENIA KAPACITY

Oddiel 1

Výstupy, ktoré pripraví manažéri infraštruktúry v rámci strategického plánovania kapacity uvedeného v článkoch 13, 18, 19 a 20

Výstup	Obsah
Kapacitná stratégia (Článok 18)	— Geografický rozsah kapacitnej stratégie: trate, na ktoré sa vzťahuje strategické plánovanie kapacity podľa článku 14 ods. 6; — Plánovaný rozvoj fyzickej železničnej infraštruktúry vrátane novej výstavby, modernizácie, obnovy a uzatvorenia/vyradenia z prevádzky, s uvedením podrobnej charakteristiky danej železničnej infraštruktúry; — Predpokladaný vývoj dopytu po službách železničnej dopravy; — Strategické usmernenia členských štátov k využívaniu kapacity, ak členský štát poskytol takéto usmernenia; — Kapacita pridelená v rámcových dohodách a kapacita, ktorá môže byť potrebná na zabezpečenie dopravných služieb na základe zmlúv o službách vo verejnom záujme; — Informácie o dostupnosti a využívaní železničnej infraštruktúry vrátane železničnej infraštruktúry vyhlásenej za intenzívne využívanú alebo preťaženú; — Plánované práce na železničnej infraštruktúre, z ktorých vyplývajú obmedzenia kapacity s veľmi veľkým vplyvom.
Model kapacity (Článok 19)	— Všetky informácie zahrnuté v kapacitnej stratégii, v relevantných prípadoch aktualizované a podrobnejšie opísané; — Celkový objem dostupnej kapacity vrátane viacsieťovej kapacity pre žiadateľov, uvedený podľa úseku siete vrátane objemu dostupnej kapacity podľa segmentu trhu železničnej dopravy pre rôzne segmenty služieb železničnej dopravy a/alebo podľa procesu pridelovania vrátane zaručenej kapacity pre neskoršie žiadosti a kapacity pridelenej rámcovými dohodami; — Objem kapacity rezervovaný pre obmedzenia kapacity, ktoré sú dôsledkom prác na železničnej infraštruktúre, uvedený podľa vplyvu na odhadovaný objem dopravy, ako sa stanovuje v oddiele 3 tejto prílohy; — Geografické údaje: rozčlenenie do príslušných plánovacích úsekov pri zohľadnení charakteristik železničnej infraštruktúry a dopytu; — Časová pôsobnosť: jedno obdobie platnosti cestovného poriadku; — Časové údaje: aspoň ročný prehľad (obmedzení kapacity) a jeden alebo viac reprezentatívnych dní (kapacita dostupná na požiadanie).

Výstup	Obsah
Plán ponuky kapacity (Článok 20)	— Všetky informácie zahrnuté v modeli kapacity, v relevantných prípadoch aktualizované a podrobnejšie opísané; — Kapacita, ktorá je k dispozícii na pridelenie žiadateľom na obdobie platnosti cestovného poriadku, na ktoré sa vzťahuje plán ponuky kapacity: (i) v príslušných prípadoch podľa článku 20 ods. 5 a v súlade s článkom 20 ods. 5 a 6 vopred plánovaná kapacita, ktorá je k dispozícii na požiadanie vrátane viacsieťovej kapacity a je vymedzená v podobe objektov kapacity v súlade s článkom 20 ods. 6; (ii) kapacita, ktorú manažér infraštruktúry vopred neplánoval; (iii) kapacita, ktorá je dostupná v servisných zariadeniach uvedených v článku 31 ods. 1. — Kapacita, ktorá nie je k dispozícii na pridelenie žiadateľom: (i) obmedzenia kapacity vymedzené vo forme objektov kapacity vrátane obmedzení kapacity uvedených v oddiele 3 bode 2 tejto prílohy; (ii) kapacita, ktorá je už pridelená prostredníctvom rámcových dohôd v súlade s článkom 33 alebo prostredníctvom procesu viacročného priebežného plánovania v súlade s článkom 35; (iii) kapacita vyhradená na iné účely ako tie, ktoré sú uvedené v bodoch i) a ii), čo musí manažér infraštruktúry jasne uviesť; (iv) iná už pridelená kapacita pri aktualizácii plánu ponuky kapacity počas platnosti cestovného poriadku, na ktorý sa vzťahuje plán ponuky kapacity. — Alternatívna kapacita dostupná počas obmedzení kapacity; — Alternatívna kapacita dostupná v prípade narušení siete; — Obmedzenia uplatniteľné na používanie špecializovanej železničnej infraštruktúry uvedenej v článku 26.

Oddiel 2

Harmonogram strategického riadenia kapacity uvedeného v článkoch 13, 18, 19 a 20

1. Pri príprave výstupov strategického plánovania kapacity na dané obdobie platnosti cestovného poriadku musia manažéri infraštruktúry dodržiavať harmonogram stanovený v tomto oddiele.

Konzultácie so zainteresovanými subjektmi o európskych a cezhraničných záležitostiach sa uskutočňujú v súlade s článkom 57 a zapoja sa do nich všetky subjekty zainteresované na prevádzke. Manažéri infraštruktúry v rámci koordinačného procesu stanoveného v článku 55 nepretržite koordinujú výstupy.

Výstup	Míľnik	Lehota (najneskôr)
Kapacitná stratégia (Článok 18)	Spustenie fázy vypracovania kapacitnej stratégie	X – 60
	Prvá konzultácia so subjektmi zainteresovanými na prevádzke	X – 58
	Uverejnenie návrhu stratégie a druhá konzultácia so subjektmi zainteresovanými na prevádzke o návrhu stratégie	X – 39
	Uverejnenie konečnej kapacitnej stratégie po konečnej koordinácii medzi manažérmi infraštruktúry a po zohľadnení všetkých pripomienok, ktoré vydala platforma ERP po uverejnení návrhu kapacitnej stratégie	X – 36

Výstup	Míľník	Lehota (najneskôr)
Model kapacity (Článok 19)	Začiatok prípravy	X – 36
	Oznámenia o kapacitných potrebách od žiadateľov a potenciálnych žiadateľov a konzultácia so subjektmi zainteresovanými na prevádzke	X – 24
	Uverejnenie návrhu modelu kapacity a začiatok druhej konzultácie so žiadateľmi a subjektmi zainteresovanými na prevádzke.	X – 21
	Ukončenie konzultácií so žiadateľmi a subjektmi zainteresovanými na prevádzke a zohľadnenie všetkých pripomienok, ktoré vydal regulačný orgán po uverejnení návrhu modelu kapacity	X – 19
	Uverejnenie konečného modelu kapacity po konečnej koordinácii medzi manažérmi infraštruktúry	X – 18
Plán ponuky kapacity (Článok 20)	Začiatok prípravy	X – 18
	Konzultácie so žiadateľmi a subjektmi zainteresovanými na prevádzke	X – 14
	Regulačný orgán analyzuje návrh plánu ponuky kapacity a môže prijať rozhodnutie, ktorým vyžiada od manažéra infraštruktúry zmeniť plán ponuky kapacity.	X – 14 až X – 13
	Uverejnenie obmedzení kapacity uvedených v oddiele 3 bode 2 tejto prílohy	X – 12
	Uverejnenie konečného plánu ponuky kapacity po konečnej koordinácii medzi manažérmi infraštruktúry	X – 11
	Aktualizácia plánu ponuky kapacity v prípade neskorých žiadostí	X – 6,5
	Uverejnenie obmedzení kapacity uvedených v oddiele 3 bode 5 tejto prílohy	X – 4
	Zmena využitia kapacity vyhradenej na pridelenie prostredníctvom cestovného poriadku pre iné procesy prideľovania	X – 2
	Aktualizácia plánu ponuky kapacity s cieľom zohľadniť všetky zmeny vopred plánovanej alebo pridelennej kapacity	bezodkladne do X+12

Poznámka: „X – m“ je „m“ mesiacov pred dňom nadobudnutia účinnosti cestovného poriadku („X“) v súlade s oddielom 4.

2. Odchylné od bodu 1 sa na výstup „Kapacitná stratégia“ vo vzťahu k obdobiam platnosti cestovného poriadku začínajúcim v decembri 2030 a decembri 2031 vzťahuje tento zjednodušený a skrátený harmonogram:

Kapacitná stratégia (Článok 18)	Uverejnenie návrhu stratégie a konzultácia so subjektmi zainteresovanými na prevádzke	X – 38
	Uverejnenie konečnej kapacitnej stratégie po konečnej koordinácii medzi manažérmi infraštruktúry a po zohľadnení všetkých pripomienok, ktoré vydala platforma ERP po uverejnení návrhu kapacitnej stratégie	X – 36

Oddiel 3

Harmonogram koordinácie, konzultácií a uverejňovania obmedzení kapacity vyplývajúcich z prác na železničnej infraštruktúre a požiadavky, ktoré sa ich týkajú, uvedené v článkoch 11 a 37

1. Obmedzenia kapacity sa klasifikujú v závislosti od ich trvania a ich vplyvu na dopravu (odhadovaný ovplyvnený objem dopravy na železničnej trati za deň) podľa nasledujúcej tabuľky.

Tabuľka 1. Klasifikácia obmedzení kapacity

	Trvanie	Vplyv na dopravu	Dokončenie prvej koordinácie a prvých konzultácií a uverejnenie návrhu obmedzení kapacity	Dokončenie druhej koordinácie a druhých konzultácií o obmedzeniach kapacity s vplyvom na viac ako jednu sieť	Uverejnenie konečných obmedzení kapacity	Poskytnutie podrobností o ponúkaných alternatívnych vlakových trasách
Veľmi veľký vplyv	Viac ako 30 dní	Viac ako 50 %	X – 24	X – 18	X – 12	
Veľký vplyv	Viac ako 7 dní	Viac ako 30 %	X – 24	X – 13,5	X – 12	
Stredne veľký vplyv	7 dní alebo menej	Viac ako 50 %		X – 13,5	X – 12	
Malý vplyv	7 dní alebo menej	Viac ako 10 %			X – 4	T – 4 osobná T – 1 nákladná

„X – m“ je „m“ mesiacov pred dňom nadobudnutia účinnosti cestovného poriadku („X“) v súlade s oddielom 4
 „T – m“ je „m“ mesiacov pred začiatkom príslušnej jazdy vlaku

2. Pokiaľ ide o obmedzenia kapacity, ktoré majú veľmi veľký alebo veľký vplyv, dotknutí manažéri infraštruktúry musia uverejniť všetky obmedzenia kapacity a predbežné výsledky konzultácií so žiadateľmi prvýkrát aspoň 24 mesiacov pred zmenou príslušného cestovného poriadku a druhýkrát v ich aktualizovanej podobe aspoň 12 mesiacov pred zmenou príslušného cestovného poriadku. Uvedené obmedzenia železničnej infraštruktúry sa musia zahrnúť do plánu ponuky kapacity uvedeného v článku 20.

3. Keď manažér infraštruktúry prvýkrát uverejňuje obmedzenia kapacity v súlade s bodom 2, začne konzultácie o obmedzeniach kapacity so žiadateľmi a prevádzkovateľmi dotknutých servisných zariadení. Ak sa v čase medzi prvým a druhým uverejnením obmedzení kapacity vyžaduje koordinácia v súlade s bodom 4, manažéri infraštruktúry uskutočnia konzultácie so žiadateľmi a prevádzkovateľmi dotknutých servisných zariadení druhýkrát v čase od ukončenia uvedenej koordinácie a druhým uverejnením obmedzení kapacity.
4. Ak sa vplyv obmedzení kapacity netýka len jednej siete, manažéri infraštruktúry pred uverejnením obmedzení kapacity v súlade s bodom 1 koordinujú svoju činnosť navzájom a v prípade potreby aj s dotknutými žiadateľmi a prevádzkovateľmi dotknutých servisných zariadení.

Konečná koordinácia a konzultácia pred druhým uverejnením sa musia ukončiť:

- a) najneskôr 18 mesiacov pred zmenou cestovného poriadku v prípade obmedzení kapacity s veľmi veľkým vplyvom;
- b) najneskôr 13 mesiacov a 15 dní pred zmenou cestovného poriadku v prípade obmedzení kapacity s veľkým vplyvom;
- c) najneskôr 13 mesiacov a 15 dní pred zmenou cestovného poriadku v prípade obmedzení kapacity so stredne veľkým vplyvom.

Konečné uverejnenie obmedzení kapacity s veľmi veľkým, veľkým a stredne veľkým vplyvom sa ukončí najmenej 12 mesiacov pred zmenou príslušného cestovného poriadku.

5. Pokiaľ ide o obmedzenia kapacity s malým vplyvom, ktoré nastanú počas nasledujúceho obdobia platnosti cestovného poriadku a o ktorých sa manažér infraštruktúry dozvie najneskôr šesť mesiacov a 15 dní pred zmenou cestovného poriadku, manažér infraštruktúry sa poradí s dotknutými žiadateľmi o plánovaných obmedzeniach kapacity a oznámi aktualizované obmedzenia kapacity aspoň štyri mesiace pred zmenou cestovného poriadku. V prípade osobných vlakov manažér infraštruktúry poskytne podrobné údaje o ponúkaných vlakových trasách najneskôr štyri mesiace pred začiatkom obmedzenia kapacity a v prípade nákladných vlakov najneskôr jeden mesiac pred začiatkom obmedzenia kapacity, pokiaľ sa manažér infraštruktúry a dotknutí žiadatelia nedohodli na kratšom termíne.
6. Manažéri infraštruktúry sa môžu rozhodnúť uplatňovať prísnejšie prahové hodnoty na obmedzenia kapacity založené na nižších percentuálnych podieloch odhadovaných objemov dopravy alebo kratších obdobiach trvania, než je uvedené v oddiele 3 tejto prílohy, alebo uplatňovať kritériá nad rámec tých, ktoré sú uvedené v tejto prílohe, a to na základe konzultácie so žiadateľmi a prevádzkovateľmi zariadení. Tieto prahové hodnoty a kritériá na zoskupenie obmedzení kapacity uverejnia vo svojich podmienkach používania siete uvedených v prílohe V bode 2.
7. Informácie, ktoré má manažér infraštruktúry poskytnúť, ak postupuje v súlade s bodmi 1 alebo 5 alebo článkom 37 ods. 5, musia obsahovať:
 - a) predpokladaný deň;
 - b) časť dňa a hneď, ako ju možno určiť, hodinu začiatku a konca obmedzenia kapacity;
 - c) úsek trate ovplyvnený obmedzením;

d) v príslušných prípadoch kapacitu odklonových tratí.

Manažér infraštruktúry zverejní uvedené informácie alebo odkaz, kde ich možno nájsť, vo svojich podmienkach používania siete uvedených v prílohe V bode 2. Manažér infraštruktúry musí tieto informácie aktualizovať. Manažéri infraštruktúry okrem toho tieto informácie uverejnia v digitálnom formáte v súlade s článkami 10 a 66.

8. Pokiaľ ide o obmedzenia kapacity s veľmi veľkým vplyvom, manažér infraštruktúry poskytne žiadateľom na ich žiadosť počas prvého kola konzultácií porovnanie podmienok, ktoré možno očakávať podľa najmenej dvoch alternatívnych obmedzení kapacity. Manažér infraštruktúry zostaví uvedené alternatívy spoločne so žiadateľmi a na základe informácií, ktoré mu poskytli žiadatelia v čase, keď o ne žiadali.

Toto porovnanie musí v prípade každej alternatívy obsahovať aspoň:

- a) trvanie obmedzenia kapacity;
- b) očakávané orientačné poplatky za infraštruktúru;
- c) dostupnú kapacitu na odklonových tratiach;
- d) dostupné alternatívne trate a
- e) orientačné časy jazdy.

Skôr než si manažér infraštruktúry vyberie z alternatívnych obmedzení kapacity, musí sa poradiť so zainteresovanými žiadateľmi a zohľadniť vplyv rôznych alternatív na týchto žiadateľov a používateľov služieb. Ak sa analýza alternatívnych obmedzení kapacity týka viac ako jedného manažéra infraštruktúry, manažéri infraštruktúry navzájom koordinujú svoju činnosť.

9. V prípade obmedzení kapacity s veľmi veľkým vplyvom stanoví manažér infraštruktúry kritériá, podľa ktorých sa určí, ktoré vlaky každého druhu dopravy majú byť presmerované, s prihliadnutím na obchodné a prevádzkové obmedzenia spôsobené žiadateľovi, pokiaľ tieto prevádzkové obmedzenia nevyplývajú z manažérskych alebo organizačných rozhodnutí žiadateľa, a bez toho, aby bol dotknutý cieľ znížiť náklady manažéra infraštruktúry v súlade s článkom 30 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ. Manažér infraštruktúry uverejní tieto kritériá v podmienkach používania siete.

10. Sieť ENIM uverejní informácie požadované podľa bodu 7 na svojom webovom sídle.

Oddiel 4

Harmonogram pridelovania kapacity prostredníctvom procesu ročného pridelovania uvedeného v článkoch 34 a 40

1. Manažér infraštruktúry a žiadatelia dodržiavajú tento harmonogram:

Míľnik alebo časové obdobie	Lehota alebo trvanie
Obdobie platnosti cestovného poriadku	Začína o polnoci druhú sobotu v decembri a končí o polnoci druhú sobotu v decembri nasledujúceho roku.
Nadobudnutie platnosti cestovného poriadku	O polnoci druhú sobotu v decembri
Uverejnenie plánu ponuky kapacity	V súlade s oddielom 2 tejto prílohy

Míľnik alebo časové obdobie	Lehota alebo trvanie
Uverejnenie obmedzení kapacity vyplývajúcich z prác na železničnej infraštruktúre	V súlade s oddielmi 2 a 3 tejto prílohy
Lehota pre žiadateľov na predkladanie žiadostí o práva na kapacitu	X – 9,5
Vypracovanie návrhu cestovného poriadku Lehota pre manažéra (-ov) infraštruktúry na predloženie návrhu ponuky kapacity žiadateľom	X – 7,5
Ukončenie konzultácií so žiadateľmi	X – 6,5
Lehota pre manažéra (-ov) infraštruktúry na predloženie konečnej ponuky kapacity žiadateľom	X – 5,5
Uverejnenie cestovného poriadku Lehota pre manažéra infraštruktúry na pridelenie práva na kapacitu žiadateľom	X – 5,25
Premena špecifikácií kapacity na vlakové trasy	Upresnia manažéri infraštruktúry v podmienkach používania siete pri zohľadnení európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 7

Poznámka: „X – m“ je „m“ mesiacov pred dňom nadobudnutia účinnosti cestovného poriadku („X“)

2. Lehota pre žiadateľov na predkladanie žiadostí o práva na kapacitu stanovená v tabuľke v bode 1 je lehota na predkladanie žiadostí o kapacitu železničnej infraštruktúry uvedená v článku 27 ods. 4 smernice 2012/34/EÚ.

Oddiel 5

Harmonogram prideľovania kapacity prostredníctvom rámcových dohôd uvedeného v článkoch 33 a 40

Manažér infraštruktúry dodržiava tento harmonogram:

Časové obdobie	Trvanie
Štandardné obdobie platnosti rámcových dohôd	5 rokov
Premena špecifikácií kapacity na vlakové trasy	Medzi X – 9,5 a X – 7,5 (spolu s koordináciou v rámci procesu ročného prideľovania uvedeného v oddiele 4)

Poznámka: „X – m“ je „m“ mesiacov pred dňom nadobudnutia účinnosti cestovného poriadku („X“) v súlade s oddielom 4

Oddiel 6

Harmonogram procesu priebežného plánovania pridelovania kapacity uvedeného v článkoch 35 a 40

Manažér infraštruktúry a žiadatelia dodržiavajú počas priebežného plánovania procesu pridelovania kapacity tento harmonogram:

Míľnik alebo časové obdobie	Lehota alebo trvanie
Termín, kedy môžu žiadatelia najskôr predložiť žiadosť o kapacitu v rámci priebežného plánovania procesu pridelovania kapacity	Štyri mesiace pred prvou jazdou vlaku
Termín, kedy môžu žiadatelia najneskôr predložiť žiadosť o kapacitu v rámci priebežného plánovania procesu pridelovania kapacity	Jeden mesiac pred prvou jazdou vlaku
Maximálne trvanie práv na kapacitu udelených v rámci priebežného plánovania procesu pridelovania kapacity	36 mesiacov od prvej jazdy vlaku
Premena špecifikácií kapacity na vlakové trasy pre práva na kapacitu udelené v súlade s článkom 35 ods. 2 písm. a)	Upresnia manažéri infraštruktúry pri zohľadnení európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 7
Premena špecifikácií kapacity na vlakové trasy pre práva na kapacitu udelené v súlade s článkom 35 ods. 2 písm. b)	Upresnia manažéri infraštruktúry pri zohľadnení európskeho rámca pre riadenie kapacity uvedeného v článku 7
Maximálne obdobie pre manažérov infraštruktúry na prípravu ponuky práv na kapacitu v rámci priebežného plánovania procesu pridelovania kapacity	15 dní

Poznámka: „X – m“ je „m“ mesiacov pred dňom nadobudnutia účinnosti cestovného poriadku („X“) v súlade s oddielom 4

Oddiel 7

Harmonogram pridelovania kapacity prostredníctvom procesu ad hoc uvedeného v článkoch 36 a 40

Pri pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry prostredníctvom procesu ad hoc dodržiava manažér infraštruktúry tento harmonogram:

Časové obdobie	Trvanie
Maximálne obdobie pre manažérov infraštruktúry na prípravu ponuky práv na kapacitu	Sedem kalendárnych dní a v každom prípade 24 hodín pred začiatkom vlakovej dopravy

Oddiel 8

Harmonogram zmien pridelenej kapacity uvedených v článku 41

Pri zmene práv na kapacitu železničnej infraštruktúry dodržiava manažér infraštruktúry tento harmonogram:

Míľnik alebo časové obdobie	Lehota alebo trvanie
Maximálne obdobie na to, aby manažér infraštruktúry ponúkol právo na alternatívnu kapacitu pre jednu sieť	Štyri kalendárne dni a v každom prípade 24 hodín pred začiatkom vlakovej dopravy
Maximálne obdobie na to, aby príslušný manažér infraštruktúry ponúkol právo na alternatívnu viacsieťovú kapacitu	Osem kalendárnych dní a v každom prípade 24 hodín pred začiatkom vlakovej dopravy

PRÍLOHA II

PRAHOVÉ HODNOTY NA VYHLÁSENIE ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY ZA INTENZÍVNE VYUŽÍVANÚ
A PREŤAŽENÚ UVEDENÉ V ČLÁNKU 23

Využitie	Klasifikácia	Využitie kapacity	Referenčné obdobie
Heterogénna prevádzka	intenzívne využívaná	> 85 % teoretickej kapacity	viac ako štyri hodiny počas viac ako 200 dní ročne
Heterogénna prevádzka	preťažená	> 95 % teoretickej kapacity	viac ako štyri hodiny počas viac ako 250 dní ročne
Homogénna prevádzka	intenzívne využívaná	> 90 % teoretickej kapacity	viac ako štyri hodiny počas viac ako 200 dní ročne
Homogénna prevádzka	preťažená	> 95 % teoretickej kapacity	viac ako štyri hodiny počas viac ako 250 dní ročne

„Využitie kapacity“ je pomer medzi pridelenou kapacitou – alebo v predchádzajúcich obdobiach platnosti cestovného poriadku medzi skutočným počtom prevádzkovaných vlakov – a teoretickou kapacitou, ktorá je k dispozícii na časti železničnej infraštruktúry, určený na základe metódy uvedenej v článku 23 ods. 2.

„Homogénna prevádzka“ znamená, že vlaky na príslušnom úseku majú vo všeobecnosti podobné charakteristiky relevantné pre využitie kapacity, najmä rýchlosť, schéma zastavení a zrýchlenie.

„Heterogénna prevádzka“ znamená, že vlaky na príslušnom úseku majú odlišné charakteristiky relevantné pre využitie kapacity, najmä rýchlosť, schéma zastavení a zrýchlenie.

PRÍLOHA III

OBSAH EURÓPSKEHO RÁMCA PRE RIADENIE KAPACITY UVEDENÉHO V ČLÁNKU 7

Európsky rámec pre riadenie kapacity uvedený v článku 7 musí obsahovať aspoň tieto prvky:

Časť	Odkaz (-y)
Druhy služieb železničnej dopravy, ktoré sa majú použiť na účely strategického plánovania kapacity, a ich opis	článok 14 ods. 2
Spoločné nástroje, metodiky a procesné opatrenia strategického plánovania kapacity vrátane koordinácie medzi manažérmi infraštruktúry a konzultácií so zainteresovanými subjektmi vrátane oznámení o kapacitných potrebách.	článok 14 ods. 4, článok 14 ods. 10, článok 15, článok 16, článok 19 ods. 1, článok 57
Usmernenia stanovujúce postupy a metodiky, ktoré sa majú použiť pri analýze dopravného trhu	článok 17 ods. 3
Prostriedky na uverejnenie plánu ponuky kapacity a proces konzultácií so žiadateľmi	článok 20 ods. 11
Usmernenia k vymedzeniu limitov, v rámci ktorých môže manažér infraštruktúry navrhovať model kapacity alebo plán ponuky kapacity, ktorý sa líši od prijatých vstupov	článok 19 ods. 3, článok 20 ods. 7
Kritériá a postupy pridelovania vopred plánovanej kapacity zahrnutej v pláne ponuky kapacity	článok 22 ods. 4
Špecifikácie pre objekty plánovania kapacity vo formáte čitateľnom ľudským okom a v strojovo čitateľnom formáte	článok 22 ods. 5
Spoločná metóda využívania kapacity železničnej infraštruktúry	článok 23 ods. 2
Metodika posudzovania a zoznam parametrov týkajúcich sa služieb železničnej dopravy a sociálno-ekonomických a environmentálnych kritérií vrátane zoznamu parametrov, štandardných hodnôt parametrov alebo rozsahov štandardných hodnôt	článok 27 ods. 4, článok 39 ods. 4
Charakteristika špecifikácií kapacity	článok 28 ods. 1
Rozsahy prahových kvót uplatniteľné na zrušenie nevyužitých práv na kapacitu	článok 29 ods. 3

Časť	Odkaz (-y)
Postupy a metódy koordinácie pridelovania práv na viacsieťovú kapacitu vrátane minimálnych kvalitatívnych požiadaviek	článok 30 ods. 5
Usmernenia k vymedzeniu limitov týkajúcich sa rozdielov medzi žiadosťami o kapacitu zo strany žiadateľov a kapacitou železničnej infraštruktúry, ktorú ponúkajú manažéri infraštruktúry, v procese konsenzuálneho riešenia konfliktov	článok 38 ods. 2
Usmernenia ku konsenzuálnemu mechanizmu riešenia konfliktov v kontexte konfliktov zahŕňajúcich aspoň jednu žiadosť o viacsieťovú kapacitu	článok 38 ods. 7
Postupy na riadenie zmien práv na kapacitu po pridelení	článok 41 ods. 10
Usmernenia k uplatňovaniu modulácie sankcií	článok 42 ods. 6
Usmernenia o vhodných a pravidelných konzultáciách so zainteresovanými stranami v európskych a cezhraničných záležitostiach	článok 57 ods. 2

PRÍLOHA IV

MINIMÁLNA A MAXIMÁLNA VÝŠKA SANKCIE V SÚLADE S ČLÁNKOM 42

Minimálna výška sankcie pred možnou moduláciou je 1 EUR/km dotknutej vlakovej trasy.

Maximálna výška sankcie pred možnou moduláciou je 8 EUR/km dotknutej vlakovej trasy.

—————

PRÍLOHA V

OBSAH PODMIENOK POUŽÍVANIA SIETE UVEDENÝCH V ČLÁNKU 27 SMERNICE 2012/34/EÚ – ODDIEL O RIADENÍ KAPACITY A RIADENÍ DOPRAVY

Okrem prvkov uvedených v článku 27 ods. 2 smernice 2012/34/EÚ obsahujú podmienky používania siete uvedené v uvedenom článku tieto prvky:

1. Oddiel udávajúci charakter železničnej infraštruktúry, ktorá je dostupná pre železničné podniky, a podmienky prístupu k nej. Uvedený oddiel musí odkazovať na informácie dostupné v registri infraštruktúry uvedenom v článku 49 smernice (EÚ) 2016/797.
2. Oddiel o zásadách a kritériách riadenia kapacity. V tomto oddiele sa stanovujú všeobecné kapacitné charakteristiky železničnej infraštruktúry, ktorá je dostupná pre železničné podniky, a každé obmedzenie týkajúce sa jej využitia vrátane pravdepodobných kapacitných požiadaviek na údržbu. Tiež sa v ňom špecifikujú postupy a lehoty, ktoré sa týkajú procesu riadenia kapacity. Musí obsahovať špecifické kritériá, ktoré sa používajú počas tohto procesu, najmä:
 - a) postupy, podľa ktorých sa so žiadateľmi konzultuje o strategickom plánovaní kapacity a podľa ktorých žiadatelia poskytujú oznámenia o kapacitných potrebách;
 - b) postupy, podľa ktorých môžu žiadatelia od manažéra infraštruktúry požiadať o kapacitu;
 - c) požiadavky na žiadateľov;
 - d) harmonogram postupu strategického plánovania kapacity, podávania žiadostí, pridelovania, prispôbovania a zmeny harmonogramu a postupy, ktoré sa uplatňujú pri žiadosti o informácie súvisiace so stanovovaním harmonogramu, a postupy na vytvorenie harmonogramu plánovaných i nepredvídaných údržbárskych prác;
 - e) zásady, ktorými sa riadi konsenzuálny mechanizmus riešenia konfliktov uvedený v článku 38 a formálny mechanizmus riešenia konfliktov uvedený v článku 39;
 - f) štruktúra a výška sankcií za zmeny práv na kapacitu;
 - g) postupy, ktoré sa musia dodržiavať, a kritériá, ktoré sa musia používať v prípade intenzívne využívanej alebo preťaženej infraštruktúry;
 - h) podrobnosti o obmedzení využitia železničnej infraštruktúry;
 - i) vysvetlenie všetkých odchýlok od európskeho rámca uvedeného v článku 7.
3. Oddiel o činnostiach vrátane riadenia dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia. V tomto oddiele sa stanovujú vykonávanie požiadaviek stanovených v tomto nariadení a v smerniciach (EÚ) 2016/797, (EÚ) 2016/798 a 2007/59/ES vrátane týchto prvkov:
 - a) prevádzkové pravidlá vrátane pravidiel či zásad prednosti pre riadenie dopravy, zoznam technických, prevádzkových a bezpečnostných pravidiel a pravidiel týkajúcich sa prevádzkového personálu alebo odkazy na ne;
 - b) prevádzkové opatrenia vrátane pravidiel a postupov pre riadenie narušení a krízové riadenie, prevádzkovú komunikáciu a výmenu údajov so železničnými podnikmi a inými subjektmi zainteresovanými na prevádzke;
 - c) zoznam informačných systémov používaných pri prevádzke a odkazy na ne;
 - d) vysvetlenie všetkých odchýlok od európskeho rámca uvedeného v článku 46 tohto nariadenia;

4. Oddiel o kľúčových prvkoch riadenia výkonnosti, najmä vrátane týchto prvkov:

- a) odkazy na ciele výkonnosti stanovené v podnikateľskom pláne uvedenom v článku 8 ods. 3 smernice 2012/34/EÚ a v zmluvnej dohode uvedenej v článku 30 danej smernice;
 - b) postupy na monitorovanie pokroku pri dosahovaní cieľov a podávanie správ o ňom, na identifikovanie príčin nedostatkov vo výkonnosti v spolupráci so subjektmi zainteresovanými na prevádzke a na vykonávanie nápravných opatrení na zlepšenie výkonnosti;
 - c) vysvetlenie všetkých odchýlok od európskeho rámca uvedeného v článku 52 tohto nariadenia.
-

PRÍLOHA VI

OBSAH EURÓPSKEHO RÁMCA PRE KOORDINÁCIU RIADENIA CEZHRANIČNEJ DOPRAVY, RIADENIA NARUŠENÍ
A KRÍZOVÉHO RIADENIA UVEDENÉHO V ČLÁNKU 46

Európsky rámec pre koordináciu riadenia cezhraničnej dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia musí obsahovať aspoň tieto prvky:

Časť	Odkaz (-y)
Pravidlá a postupy riadenia dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia, ktoré majú manažéri infraštruktúry zohľadniť pri stanovovaní pravidiel a postupov riadenia dopravy	článok 45
Spoločné pravidlá a postupy koordinácie riadenia dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia medzi manažérmi infraštruktúry a so subjektmi zainteresovanými na prevádzke	článok 44, článok 45, článok 46 ods. 1, článok 46 ods. 4, článok 47, článok 48
Usmernenia k riadeniu a prideľovaniu kapacity v prípade narušení siete a krízových situácií	článok 43 ods. 2
Vymedzenie zodpovedností subjektov zainteresovaných na prevádzke, ktoré sú zapojené do riadenia cezhraničnej dopravy, na základe súboru dohodnutých prevádzkových postupov, míľnikov a rozhraní	článok 47
Postupy, pravidlá, nástroje a rozhrania na komunikáciu a výmenu informácií medzi manažérmi infraštruktúry, subjektmi zainteresovanými na prevádzke a inými zainteresovanými subjektmi, najmä orgánmi verejnej moci, vrátane harmonizovaných digitálnych nástrojov a rozhraní	článok 47, článok 50, článok 66
Zásady zriadenia špecializovaných koordinačných skupín týkajúcich sa riadenia dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia	článok 55 ods. 2
Opatrenia na simuláciu a odbornú prípravu, najmä v súvislosti s narušeniami siete a krízovými situáciami	článok 49 ods. 7
Spoločná metóda na odhad podmienok trvania a pravdepodobného vplyvu na dopravu a obsah správy o incidente pre koordinátora siete.	článok 48 ods. 7
Usmernenia na účely zabezpečenia vhodných a pravidelných konzultácií so zainteresovanými stranami v európskych a cezhraničných záležitostiach	článok 57 ods. 2

PRÍLOHA VII

NARUŠENIA SIETE UVEDENÉ V ČLÁNKU 48

Typ incidentu	Odhadované pravdepodobné trvanie	Odhadovaný pravdepodobný vplyv
Narušenie siete	Obnovenie dostupnej kapacity na využitie vlakov na úroveň pred incidentom si vyžaduje tri alebo viac dní	— 50 % alebo viac vlakov na dotknutom úseku, ktoré sú prevádzkované na jednej sieti, si vyžaduje úpravu prevádzky — menej ako 50 % vlakov na dotknutom úseku, ktoré sú prevádzkované na viac ako jednej sieti, si vyžaduje úpravu prevádzky alebo sa očakáva, že ju bude potrebovať
Narušenie viacerých sietí	Obnovenie dostupnej kapacity na využitie vlakov na úroveň pred incidentom si vyžaduje tri alebo viac dní	– najmenej 50 % vlakov na dotknutom úseku, ktoré sú prevádzkované na viac ako jednej sieti, si vyžaduje úpravu prevádzky alebo sa očakáva, že ju bude potrebovať

PRÍLOHA VIII

OBSAH EURÓPSKEHO RÁMCA PRE PRESKÚMANIE VÝKONNOSTI UVEDENÉHO V ČLÁNKU 52

Oblasť výkonnosti	Relevantné otázky (orientačné)
Železničná infraštruktúra a vybavenie	— Kapacita a spôsobilosti fyzickej infraštruktúry a jej vybavenia, vrátane zavádzania noriem TEN-T — Zníženie kapacity alebo spôsobilosti železničnej infraštruktúry v dôsledku odloženej obnovy, údržby alebo opravy železničnej infraštruktúry
Kapacita železničnej infraštruktúry	— Ponuka kapacity z hľadiska kvantity a kvality — Využitie kapacity, voľná kapacita na prispôsobenie rastu dopravy — Súlad medzi dostupnou kapacitou (plánovanou alebo neplánovanou) a potrebami trhu na úrovniach jednej a viacerých sietí — Stabilita ponuky kapacity, najmä v súvislosti s prácami na železničnej infraštruktúre — Preťažená železničná infraštruktúra — Plánované časy pobytu vlakov v pohraničných staniciach
Riadenie dopravy	— Presnosť/meškanie rôznych druhov služieb železničnej dopravy vo východiskových staniciach, na medzijahľých zastávkach, v staniciach určenia a na prevádzkovo dôležitých miestach — Zrušenia vlakov — Skutočné časy pobytu vlakov v pohraničných staniciach
Riadenie narušení a krízové riadenie	— Podiel dopravy, ktorá by mohla byť počas narušenia alebo krízy presmerovaná alebo by mohla byť predmetom zmeny harmonogramu — Vplyv narušení železničnej dopravy z hľadiska meškania a zrušenia vlakov — Vplyv narušení na prevádzkovateľov služieb železničnej dopravy a ich zákazníkov — Konkrétne problémy, ktoré sa vyskytli (kvalitatívne)
Zavádzanie a výkonnosť digitálnych služieb, nástrojov a rozhraní	— Podpora procesov súvisiacich s riadením kapacity, riadením dopravy a riadením narušení — Úplnosť a kvalita poskytnutých informácií a údajov, ako aj jednoduchý prístup pre subjekty zainteresované na prevádzke — Súlad s európskou architektúrou vyvinutou v spoločnom podniku pre európske železnice a s príslušnými technickými špecifikáciami podľa smernice (EÚ) 2016/797

Oblasť výkonnosti	Relevantné otázky (orientačné)
Dodržiavanie predpisov; regulačný dohľad	— Procesné ukazovatele sledujúce dodržiavanie pravidiel a postupov — Sťažnosti podané regulačným orgánom a sieti ENRRB

Opatrenia na preskúmanie výkonnosti riadenia dopravy, riadenia narušení a krízového riadenia vrátane koordinácie medzi subjektmi zainteresovanými na prevádzke

Usmernenia na účely zabezpečenia vhodných a pravidelných konzultácií so zainteresovanými stranami v európskych a cezhraničných záležitostiach, ako sa uvádza v článku 57 ods. 2

PRÍLOHA IX

INFORMÁCIE, KTORÉ SA MAJÚ POSKYTNÚŤ SUBJEKTOM ZAJINTERISOVANÝM NA PREVÁDZKE, UVEDENÉ
V ČLÁNKU 50

Na základe článku 50 tohto nariadenia sa poskytujú nasledujúce informácie, ktoré sa v príslušných prípadoch poskytujú v súlade so smernicou (EÚ) 2016/797 a príslušnými vykonávacími aktmi prijatými na jej základe a s výhradou príslušných povinností zainteresovaných strán, ako sa uvádzajú vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2026/253 ⁽¹⁾:

Informácie, ktoré poskytuje manažér infraštruktúry:

- Číslo vlaku
- Ohlasovanie vlaku
- Pridelenie trasy
- Informácie o jazde vlaku a informácie o prognóze vlaku
- Informácia o prerušení prevádzky
- Výmena údajov na zvýšenie kvality

Informácie poskytnuté inými subjektmi zainteresovanými na prevádzke:

- Údaje nákladného listu
- Žiadosť o trasu
- Príprava vlaku
- Informácie o jazde vlaku a informácie o prognóze vlaku
- Informácia o prerušení prevádzky
- Odhadovaný čas odchodu zásielky (ETD), odhadovaný čas výmeny zásielky (ETI), odhadovaný čas príchodu zásielky (ETA)
- Pohyb vozňa
- Výmena údajov na zvýšenie kvality

⁽¹⁾ Vykonávacie nariadenie Rady (EÚ) 2026/253 zo 6. februára 2026 o technickej špecifikácii týkajúcej sa telematického subsystému železničného systému v Európskej únii v prípade interoperability spoločného používania údajov v železničnej doprave („TSI TEL“), ktorým sa rušia nariadenia (EÚ) č. 454/2011 („TSI TAP“) a (EÚ) č. 1305/2014 („TSI TAF“) (Ú.v. EÚ L, 2026/253, 10.2.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/253/oj).

PRÍLOHA X

TABUĽKY ZHODY

1. Tabuľka zhody pre ustanovenia vypustené v smernici 2012/34/EÚ

Smernica 2012/34/EÚ	Toto nariadenie
článok 2 ods. 6	článok 40 ods. 2
článok 3 bod 20	článok 23 a príloha II
článok 3 bod 22	články 38 a 39
článok 3 bod 23	článok 5 bod 6 a článok 33
článok 3 bod 27	článok 5 bod 9
článok 3 bod 28	článok 5 bod 14
článok 7b ods. 1	článok 3 ods. 1
článok 7b ods. 2	článok 3 ods. 3
článok 7b ods. 3	článok 3 ods. 4 a článok 2 ods. 4 písm. b)
článok 36	článok 42
článok 38 ods. 1	článok 28 ods. 1 druhý pododsek a článok 28 ods. 5
článok 38 ods. 2	článok 28 ods. 3
článok 38 ods. 3	článok 28 ods. 4
článok 38 ods. 4	článok 28 ods. 7
článok 39 ods. 1	článok 13 ods. 3
článok 39 ods. 2	článok 3 ods. 2
článok 40 ods. 1	článok 16, článok 30 a článok 55
článok 40 ods. 2	článok 58 ods. 10, článok 61 ods. 2, článok 67 ods. 1, článok 68 ods. 1 a 7
článok 40 ods. 3	článok 58 ods. 3 a 8
článok 40 ods. 4	článok 56 ods. 1

Smernica 2012/34/EÚ	Toto nariadenie
článok 40 ods. 5	—
článok 41 ods. 1	článok 8 ods. 1
článok 41 ods. 2	článok 8 ods. 2
článok 41 ods. 3	článok 8 ods. 3
článok 42 ods. 1	článok 33 ods. 1
článok 42 ods. 2	článok 33 ods. 6
článok 42 ods. 3	článok 33 ods. 7
článok 42 ods. 4	článok 33 ods. 7
článok 42 ods. 5	článok 33 ods. 8 a príloha I oddiel 5
článok 42 ods. 6	článok 33 ods. 9
článok 42 ods. 7	článok 33 ods. 11
článok 42 ods. 8	článok 33 ods. 12
článok 43 ods. 1	článok 40 ods. 1, článok 34 ods. 5, 6 a 7, článok 35 ods. 1 a 2 a príloha I oddiely 2, 4, 5, 6 a 7
článok 43 ods. 2	článok 11 ods. 9, článok 13 ods. 2, článok 23 ods. 9, článok 40 ods. 3 a článok 41 ods. 11
článok 43 ods. 3	—
článok 44 ods. 1	článok 28 ods. 1
článok 44 ods. 2	článok 34 ods. 6 a 7
článok 44 ods. 3	článok 33 ods. 4
článok 44 ods. 4	článok 30 a článok 66 ods. 5
článok 45 ods. 1	článok 34 ods. 1
článok 45 ods. 2	článok 27
článok 45 ods. 3	článok 34 ods. 9
článok 45 ods. 4	článok 34 ods. 10

Smernica 2012/34/EÚ	Toto nariadenie
článok 46 ods. 1	článok 38 ods. 1
článok 46 ods. 2	článok 38 ods. 2
článok 46 ods. 3	článok 38 ods. 3
článok 46 ods. 4	článok 38 ods. 4
článok 46 ods. 5	článok 38 ods. 2
článok 46 ods. 6	článok 39
článok 47 ods. 1	článok 23 ods. 1 a príloha II
článok 47 ods. 2	článok 23 ods. 5
článok 47 ods. 3	článok 27 ods. 1
článok 47 ods. 4	článok 9 ods. 1 a 2 a článok 13 ods. 3
článok 47 ods. 5	článok 9 ods. 1 a článok 35
článok 47 ods. 6	článok 23 ods. 6
článok 48 ods. 1	článok 36 ods. 1
článok 48 ods. 2	článok 20 ods. 5
článok 49 ods. 1	článok 26 ods. 1
článok 49 ods. 2	článok 26 ods. 2
článok 49 ods. 3	článok 26 ods. 3
článok 50 ods. 1	článok 24 ods. 1
článok 50 ods. 2	článok 24 ods. 2
článok 50 ods. 3	článok 24 ods. 1
článok 51 ods. 1	článok 23 ods. 1
článok 51 ods. 2	článok 25 ods. 1 a 2
článok 51 ods. 3	článok 25 ods. 4
článok 51 ods. 4	článok 25 ods. 5

Smernica 2012/34/EÚ	Toto nariadenie
článok 52 ods. 1	článok 14 ods. 9
článok 52 ods. 2	článok 29 ods. 3
článok 53 ods. 1	článok 37 ods. 1
článok 53 ods. 2	článok 11 ods. 2 a 4 a článok 37 ods. 3
článok 53 ods. 3	článok 10 ods. 1
článok 54 ods. 1	článok 45 ods. 3
článok 54 ods. 2	článok 45 ods. 5
článok 54 ods. 3	článok 45 ods. 7

2. Tabuľka zhody pre nariadenie (EÚ) č. 913/2010

Nariadenie (EÚ) č. 913/2010	Toto nariadenie
články 1 až 7	—
článok 8	článok 58 ods. 1 až 7, 9, 10 a 11 a článok 60 ods. 1 písm. a), b) a c) a g) a článok 60 ods. 2
článok 9 ods. 1	článok 16 ods. 1, článok 24 ods. 3 a 4, článok 25 ods. 3 a článok 61
článok 9 ods. 1 písm. a), c), d) a e), článok 9 ods. 2, článok 9 ods. 3, článok 9 ods. 4 a článok 9 ods. 5	—
článok 9 ods. 1 písm. b)	článok 17 a článok 24 ods. 3 a 4
článok 10	—
článok 11	článok 58 ods. 1 až 7, 9, 10 a 11
články 12 až 18	—
článok 19	článok 51 a článok 70 ods. 7 a 8
články 20 až 25	—