

## II

(Nelegislatívne akty)

## NARIADENIA

## VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2016/545

zo 7. apríla 2016

**o postupoch a kritériách týkajúcich sa rámcových dohôd na pridelovanie kapacity železničnej  
infraštruktúry**

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor <sup>(1)</sup>, a najmä na jej článok 42 ods. 8,

keďže:

- (1) Pri uzatváraní rámcových dohôd by mali manažéri infraštruktúry zabezpečiť, aby bola dostupná kapacita infraštruktúry optimálne a efektívne využívaná. Žiadatelia o rámcovú kapacitu môžu na účely investovania do dopravných služieb zároveň potrebovať väčšiu právnu istotu, pokiaľ ide o dostupnú kapacitu infraštruktúry počas viac ako jedného obdobia platnosti cestovného poriadku.
- (2) Manažéri infraštruktúry musia vyhradiť kapacitu pre každoročný postup zostavovania cestovného poriadku s cieľom zorganizovať vopred dohodnuté vlakové trasy v súlade s článkom 14 ods. 3 a ods. 5 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 913/2010 <sup>(2)</sup>. Zároveň môžu byť nútení vyhradiť kapacitu pre žiadosti *ad hoc* v súlade s článkom 48 ods. 2 smernice 2012/34/EÚ. Okrem toho by rámcové dohody nemali v súlade s článkom 42 smernice 2012/34/EÚ brániť každoročnému zostavovaniu cestovného poriadku. Manažéri infraštruktúry by preto mali tieto kapacitné rezervy aspoň napláňovať a vziať tieto obmedzenia do úvahy pred pridelením časti zostávajúcej kapacity prostredníctvom rámcových dohôd.
- (3) Potenciálni žiadatelia potrebujú, aby boli pridelená rámcová kapacita a zostávajúca orientačná kapacita na trati transparentné. S cieľom zabrániť administratívnej záťaži súvisiacej s rámcovými dohodami by mali mať potenciálni žiadatelia možnosť získať prvotnú predstavu o tom, do akej miery je pravdepodobné, že budú ich žiadosti schválené. Manažéri infraštruktúry by preto mali vo svojich podmienkach používania siete zverejniť podmienky používania rámcovej kapacity. V prípade potreby by sa v podmienkach používania rámcovej kapacity malo uvádzať, či rámcové dohody platia pre nákladnú dopravu, osobnú dopravu alebo obidva druhy dopravy.
- (4) Manažéri infraštruktúry a žiadatelia by mali disponovať určitou pružnosťou, pokiaľ ide o lehotu na predkladanie žiadostí o rámcovú kapacitu. Kritériá na zabezpečenie optimálneho využitia dostupnej kapacity infraštruktúry sú však najúčinnnejšie vtedy, keď sa uplatňujú na čo možno najväčší počet žiadostí súčasne. Preto pred uzavretím rámcovej dohody by mali manažéri infraštruktúry, ktorí neuplatňujú fixnú ročnú alebo viacročnú lehotu, viesť konzultácie so žiadateľmi, ktorí by mohli mať o rámcové dohody záujem.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32.

<sup>(2)</sup> 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).

- (5) Žiadatelia by mali byť informovaní o tom, že manažéri infraštruktúry sú povinní zabezpečiť optimálne a efektívne využitie dostupnej kapacity infraštruktúry v rámci svojich jednotlivých sietí, ale aj spoločne v rámci jednotného európskeho železničného priestoru. Táto povinnosť by sa mala uplatňovať počas celého trvania rámcovej dohody aj na vlakové trasy pridelené na základe rámcových dohôd. Ak sa rozhodnú uzavrieť novú rámcovú dohodu, obe strany tejto dohody by teda mali najprv zvážiť kritériá stanovené v tomto nariadení na zabezpečenie optimálneho využitia dostupnej kapacity infraštruktúry.
- (6) V rámcových dohodách by sa nemala určovať konkrétna vlaková trasa, ale mal by sa v nich stanoviť časový rámec, ktorý poskytuje dostatočnú flexibilitu do momentu výročného plánovania vlakových trás. Vlakové služby môžu mať zároveň rôzne potreby, pokiaľ ide o presný čas ich prevádzky, čo by sa malo zohľadniť v rôznych šírkach časových rámcov.
- (7) Zavedenie nových služieb železničnej dopravy si vyžaduje predchádzajúce technické a bezpečnostné povolenia alebo obstarávanie železničných koľajových vozidiel alebo oboje, čo môže trvať niekoľko rokov. Investori potrebujú pred rozhodnutím o takýchto investíciách istotu, pokiaľ ide o dostupnú kapacitu. Je teda opodstatnené, aby sa žiadateľom poskytol medzi uzavretím rámcovej dohody a začiatkom dopravných služieb podľa danej dohody určitý čas, počas ktorého budú môcť okrem iného zhromaždiť potrebné povolenia a osvedčenia a obstaráť si železničné koľajové vozidlá. Žiadatelia, ktorí tento čas pred začatím prevádzky dokázateľne potrebujú, by nemali byť penalizovaní skrátením doby platnosti rámcových dohôd.
- (8) Stanovenie kritérií uzatvárania rámcových dohôd by malo manažérovi infraštruktúry umožniť obchodovať s dostupnou kapacitou infraštruktúry a zabezpečiť jej optimálne efektívne využitie v súlade s článkom 26 smernice 2012/34/EÚ.
- (9) Rámcové dohody by mali umožňovať úspešnú koordináciu konfliktných žiadostí, čím by spĺňali určité kritériá, pokiaľ ide o pridelenie dostupnej kapacity ostatným žiadateľom, úpravu a prenechanie rámcovej kapacity.
- (10) Koordinácia a konzultácie so žiadateľmi, ktorí už sú stranou určitej rámcovej dohody, môžu pre manažerov infraštruktúry a žiadateľov predstavovať záťaž. Táto záťaž by mohla byť neprimeraná na tratiach a počas úsekov dňa, keď je využívanie kapacity podľa rámcových dohôd aj tak výrazne nižšie, než je maximum. Manažéri infraštruktúry by preto v takýchto prípadoch mali mať možnosť odchyliť sa od postupov alebo kritérií stanovených v tomto nariadení. Pokiaľ sa bude výpočet takéhoto maxima alebo uplatňovanie stropov zdať náročné alebo arbitrárne, členské štáty môžu zároveň chcieť, aby manažéri infraštruktúry tieto odchyľky neuplatňovali. V takom prípade by mal regulačný orgán schváliť všetky rámcové dohody predtým, než sa uzavru, v snahe znížiť administratívnu záťaž.
- (11) Môžu nastať rozpory medzi žiadosťami o nové rámcové dohody a existujúcimi rámcovými dohodami alebo medzi vlakovými trasami požadovanými podľa rámcovej dohody a vlakovými trasami požadovanými mimo rámcovej dohody v rámci ročného plánovania. V takýchto prípadoch by mal manažér infraštruktúry strany koordinovať a vyzvať ich, aby zmenili svoje požiadavky s cieľom zosúladiť ich. Zosúladenie môže zahŕňať zmenu pridelenia časových rámcov alebo presmerovanie. V článku 46 smernice 2012/34/EÚ sa stanovuje postup na riešenie konfliktných žiadostí o vlakové trasy, ktorý by mal slúžiť aj ako vzor pre rámcové dohody.
- (12) Pokiaľ kritériá priority v rámci zostavovania cestovného poriadku stanovené a uverejnené v súlade s článkom 47 odsekmi 3 až 6 smernice 2012/34/EÚ prevážia nad tým, či bola žiadosť v rámci ročného postupu zostavovania cestovného poriadku predložená na základe rámcovej dohody alebo nie, manažér infraštruktúry by nemal mať povinnosť uplatniť kritériá stanovené pre rámcové dohody, ale mal by skôr uplatniť kritériá priority stanovené pre ročný postup zostavovania cestovného poriadku.
- (13) Je dôležité ponechať manažérovi infraštruktúry v súvislosti s pridelením jej kapacity čo najvyššiu pružnosť, ktorá by však mala byť konzistentná s uspokojovaním racionálnych požiadaviek žiadateľa. Manažéri infraštruktúry by mali pred uzavretím nových rámcových dohôd zohľadňovať transparentné kritériá.
- (14) Žiadatelia by mali žiadať iba o rámcovú kapacitu, ktorú skutočne potrebujú. Ak sa však počas určitého obdobia nevyužíva celá požadovaná rámcová kapacita alebo jej časť, rámcová dohoda by sa mala zrevidovať, aby sa žiadateľ vzdal nevyužitej kapacity (zásada „využitia alebo straty“), pokiaľ nie je schopný dokázať, že nevyužitie kapacity vyplynulo z dôvodov, ktoré sú mimo jeho kontroly.

- (15) Manažéri infraštruktúry by mali rozvíjať vzájomnú spoluprácu tak, aby boli rámcové dohody v prípade služieb, ktoré využívajú viac ako jednu sieť, v súlade a aby viedli k takej kvalite vlakových služieb, akú môžu žiadatelia odôvodnene očakávať. Takýto súlad je pri uzatváraní rámcových dohôd potrebný až do momentu, keď sa pridelujú vlakové trasy.
- (16) Sankcie, ktoré sú stanovené v primeranej výške, by mohli byť pre žiadateľov podnetom, aby predkladali realistické žiadosti o rámcové dohody a oznamovali akékoľvek zmeny kapacity, ktorú podľa rámcovej dohody potrebujú, hneď ako ich zistia.
- (17) Sankcie za zmenu alebo vypovedanie rámcových dohôd, ak sa na tom strany dohodnú, by nemali byť diskriminačné. Ich výška by mala byť primeraná dosiahnutiu sledovaných cieľov, mali by byť skutočne zaplatené a v prípade potreby vymáhané. S cieľom zachovať motivačný účinok a zabrániť diskriminácii by rámcová dohoda nemala manažérovi infraštruktúry umožňovať, aby sa zriekol platby sankcie, ak žiadateľ uzavrie inú rámcovú dohodu.
- (18) Okrem toho by členské štáty mali mať možnosť neuplatňovať počas obmedzeného časového obdobia niektoré ustanovenia tohto nariadenia na rámcové dohody uzavreté 15. marca 2003, teda v deň stanovený na transpozíciu smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES<sup>(1)</sup>, alebo po ňom, alebo v prípade členských štátov, ktoré pristúpili k Európskej únii po tomto dátume, od dátumu ich pristúpenia k Európskej únii. Keďže sa však v článku 17 ods. 3 smernice 2001/14/ES stanovuje, že by malo byť možné zmeniť rámcové dohody alebo obmedziť ich podmienky na zabezpečenie lepšieho využitia železničnej infraštruktúry, uvedené ustanovenia tohto nariadenia by sa mali uplatňovať na zmeny týchto rámcových dohôd, pokiaľ sú tieto zmeny podstatné a odsúhlasené po dátume nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.
- (19) Komisia môže toto nariadenie preskúmať s ohľadom na skúsenosti získané pri jeho uplatňovaní alebo pri uplatňovaní nariadenia (EÚ) č. 913/2010 o európskych železničných koridoroch pre nákladnú dopravu.
- (20) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného článkom 62 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

#### Článok 1

#### Predmet

V tomto nariadení sa stanovuje postup a kritériá, ktoré sa majú dodržiavať na účely uzavretia rámcových dohôd.

#### Článok 2

#### Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa okrem vymedzenia pojmov uvedeného v článku 3 smernice 2012/34/EÚ uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „rámcová kapacita“ je kapacita infraštruktúry pridelená na základe rámcovej dohody;
2. „podmienky používania rámcovej kapacity“ sú prehľad rámcovej kapacity pridelenej na tratiach danej siete a uvedenie objemu a povahy dostupnej kapacity na týchto tratiach a môžu zahŕňať grafický náhľad s cieľom informovať potenciálnych žiadateľov o rámcové dohody;

<sup>(1)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii (Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 29).

3. „časový rámec“ je obdobie uvedené v rámcovej dohode, v rámci ktorého sa má prideliť jedna alebo viaceré vlakové trasy podľa postupu zostavovania cestovného poriadku;
4. „kontrolné obdobie“ je obdobie najviac dvoch hodín podľa vymedzenia manažéra infraštruktúry na porovnanie pridelenej rámcovej kapacity a zostávajúcej voľnej kapacity s cieľom informovať potenciálnych žiadateľov o rámcové dohody o pridelenej orientačnej rámcovej kapacite a dostupnej kapacite.

### Článok 3

#### Podmienky používania rámcovej kapacity

1. Manažér infraštruktúry musí vypracovať podmienky používania rámcovej kapacity, pričom v prípade každého úseku trate za kontrolné obdobie a prípadne podľa druhu služby uvedie tieto informácie:
  - a) rámcovú kapacitu, ktorá už bola pridelená, a počet vlakových trás;
  - b) orientačnú kapacitu, ktorá je ešte dostupná pre uzatváranie rámcových dohôd, na infraštruktúre, v prípade ktorej už boli rámcové dohody uzatvorené;
  - c) maximálnu kapacitu dostupnú v príslušných prípadoch pre rámcové dohody na každom úseku trate.
2. Podmienky používania rámcovej kapacity dodržiavajú obchodné tajomstvo.
3. V súlade s článkom 42 ods. 7 smernice 2012/34/EÚ musí manažér infraštruktúry začleniť podmienky používania rámcovej kapacity do podmienok používania siete alebo poskytnúť v podmienkach používania siete prepojenie na verejné webové sídlo, na ktorom sú dané podmienky používania rámcovej kapacity alebo minimálne všeobecné ustanovenia každej uzavretej rámcovej dohody k dispozícii. Článok 27 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ o poplatkoch a jazykoch, pokiaľ ide o podmienky používania siete, sa uplatňuje aj na podmienky používania rámcovej kapacity.
4. Manažér infraštruktúry aktualizuje podmienky používania rámcovej kapacity najneskôr do troch mesiacov po uzatvorení rámcovej dohody, po jej podstatnej zmene alebo po jej zrušení. Tieto informácie sprístupní tak, aby sa pri tom dodržalo obchodné tajomstvo.

### Článok 4

#### Zosúladenie podmienok používania siete

Manažéri infraštruktúry zosúladia svoje podmienky používania siete s požiadavkami tohto nariadenia a zverejnia podmienky používania rámcovej kapacity k dátumu prvej zmeny cestovného poriadku po uverejnení nariadenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

### Článok 5

#### Pridelovanie rámcovej kapacity

1. Manažér infraštruktúry môže vyzvať potenciálnych žiadateľov, aby predložili žiadosti o rámcové dohody v rámci ročnej alebo viacročnej lehoty. Po uplynutí príslušnej lehoty bezodkladne spracúva podané žiadosti. Ak manažér infraštruktúry vyzýva na predkladanie žiadostí o rámcové dohody v rámci viacročnej lehoty, uverejní ročné lehoty, v rámci ktorých bez zbytočného odkladu spracuje žiadosti doručené po uplynutí viacročnej lehoty.

2. Ak manažér infraštruktúry nestanoví ročnú alebo viacročnú lehotu a dostane žiadosť o uzavretie rámcovej dohody alebo o jej zmenu, prijme primerané opatrenia, aby informoval ostatných potenciálnych žiadateľov o svojom úmysle uzavrieť rámcovú dohodu, a poskytne im na odpoveď jeden až štyri mesiace. Ak manažér infraštruktúry dostane žiadosť o nepodstatnú zmenu rámcovej dohody, ktorá nemá vplyv na iné rámcové dohody, môže sa rozhodnúť neinformovať o tom ostatných potenciálnych žiadateľov.

Manažér infraštruktúry rozhoduje o žiadostiach o rámcové dohody bez odkladu.

3. Ak sa dve alebo viaceré nové žiadosti o rámcové dohody predkladajú na tú istú kapacitu, manažér infraštruktúry ich preskúma a rozhodne o nich súčasne.

4. Ak sa rámcová dohoda, ktorá sa má uzavrieť alebo zásadne zmeniť, týka železničných tratí koridoru železničnej nákladnej dopravy a ak správna rada požiadala, aby o tom bola informovaná, manažér infraštruktúry poskytne správnej rade príslušného koridoru železničnej nákladnej dopravy informácie, ako sa uvádza v článku 13 nariadenia (EÚ) č. 913/2010. Manažér infraštruktúry poskytne tieto informácie aspoň jeden mesiac pred uzavretím rámcovej dohody alebo pred jej podstatnou zmenou.

5. Napriek rozhodnutiu uzavrieť rámcové dohody sa môže manažér infraštruktúry na nediskriminačnom základe a v prípade potreby po predchádzajúcom súhlase regulačného orgánu rozhodnúť, že nebude ponúkať rámcové dohody na všetkých tratiach, ktoré boli vyhlásené za preťažené v súlade s článkom 47 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ. Predtým, než manažér infraštruktúry vyzve žiadateľov, aby predkladali žiadosti o rámcové dohody na iné trate v súlade s odsekom 1, v podmienkach používania rámcovej kapacity uvedie trate, na ktorých neponúka rámcové dohody. Ak sa uplatňuje súhlas regulačného orgánu, platí maximálne počas obdobia dvoch rokov a nie je automaticky obnoviteľný.

6. Manažér infraštruktúry odôvodní svoje rozhodnutie o zamietnutí, uzavretí alebo zmene rámcovej dohody. Žiadateľovi, ktorý o uzavretie alebo zmenu dohody požiadal, sa dôvody oznamujú písomne.

## Článok 6

### Uzavretie rámcových dohôd

1. Pred uzavretím novej rámcovej dohody alebo pred predĺžením platnosti či podstatným rozšírením rámcovej kapacity existujúcej rámcovej dohody manažér infraštruktúry zohľadní okrem iného tieto skutočnosti:

- a) zabezpečenie optimálneho využitia dostupnej kapacity infraštruktúry vrátane využitia iných sietí berúc do úvahy plánované obmedzenia kapacity;
- b) oprávnené obchodné potreby žiadateľa, ak žiadateľ preukáže, že má skutočný zámer a schopnosť využívať kapacitu požadovanú v rámcovej dohode;
- c) potreby cestujúcich, sektora nákladnej dopravy a investorov vrátane štátnych a iných verejných a súkromných subjektov;
- d) zaistenie nediskriminačného prístupu k infraštruktúre a prihliadnutie na dostupnosť súvisiacich zariadení a služieb poskytovaných v týchto zariadeniach, pokiaľ má manažér infraštruktúry túto informáciu k dispozícii;
- e) financovanie manažéra infraštruktúry a budúci rozvoj siete;
- f) podporu efektívnosti pri prevádzke infraštruktúry, a pokiaľ je to možné, aj súvisiacich zariadení vrátane plánovanej údržby, rozširovania a obnovy;
- g) požiadavky na kapacitu medzinárodných koridorov železničnej nákladnej dopravy, ako sa stanovuje v článku 14 nariadenia (EÚ) č. 913/2010;
- h) zabezpečenie primeraného, cieleného, transparentného, spravodlivého riadenia siete, ktoré má k dispozícii dostatok zdrojov;

- i) prípadné predchádzajúce nevyužitie rámcovej kapacity a dôvody tohto nevyužitia, ako sa uvádza v článku 11 ods. 2 a 3 tohto nariadenia;
- j) kritériá priority týkajúce sa pridelovania vlakových trás pri postupe zostavovania cestovného poriadku, ako sa uvádza v článku 47 smernice 2012/34/EÚ, a vyhlásenia infraštruktúry za preťaženú;
- k) v príslušných prípadoch potrebu zabezpečiť dlhodobú finančnú výkonnosť verejnej dopravy poskytovanej v rámci verejnej zákazky na poskytnutie služby.

Okrem aspektov uvedených v písmenách a) až k) uverejní manažér infraštruktúry v podmienkach používania siete ďalšie aspekty, ktoré mieni zohľadniť.

2. Rámcová dohoda musí obsahovať:

- a) ustanovenia, ktoré umožňujú žiadosti o zmenu rámcovej kapacity za okolností stanovených v článkoch 8 – 11 a článku 13 tohto nariadenia;
- b) ustanovenia, ktoré umožňujú žiadosti o zmenu rámcovej kapacity v prípade trvalých zmien infraštruktúry, ktoré sú potrebné na zabezpečenie lepšieho využitia železničnej infraštruktúry;
- c) ustanovenia, ktoré umožňujú dobrovoľne sa vzdať rámcovej kapacity alebo ju posunúť ďalej.

Neobsahuje ustanovenia, ktoré by manažérovi infraštruktúry bránili v prípadoch, keď je kapacita dostupná, udeliť práva prístupu k jednej alebo viacerým tratiam siete manažéra infraštruktúry inému žiadateľovi.

3. Žiadatelia môžu požiadať, aby rámcová kapacita pridelená v súlade s rámcovou dohodou začala platiť kedykoľvek, najneskôr však päť rokov od dátumu žiadosti. Manažéri infraštruktúry nesmú takéto žiadosti zamietnuť, pokiaľ existuje pre časové obdobie potrebné pred začatím prevádzky jedno z týchto odôvodnení:

- a) rámcová dohoda je predpokladom pre financovanie železničných koľajových vozidiel, ktoré sú potrebné pre novú službu;
- b) je potrebné získať povolenie pre železničné koľajové vozidlá uvedené v písmene a);
- c) rozvrh, podľa ktorého je naplánované začatie prevádzky špedičných centier alebo nákladných terminálov alebo otvorenie spojovacieho úseku infraštruktúry;
- d) je potrebné realizovať investície do infraštruktúry, kde ešte nie je dostupná zvýšená kapacita;
- e) určité ustanovenie v existujúcej verejnej zákazke na poskytnutie služby.

Manažér infraštruktúry alebo žiadateľ môžu požiadať regulačný orgán, aby schválil dlhšie obdobie, než je obdobie uvedené v prvej vete prvého pododseku. Regulačný orgán môže žiadosť schváliť z iných dôvodov, než sú dôvody uvedené v písmenách a) až e) prvého pododseku. Kapacita pridelená podľa rámcovej dohody, ktorá ale nie je využívaná v dôsledku času potrebného pred začatím prevádzky, zostáva dostupná pre ostatných žiadateľov.

4. Žiadosť o rámcovú dohodu nesmie byť zamietnutá z dôvodu, že manažérovi infraštruktúry bola žiadosť doručená po lehote uvedenej v článku 5 ods. 1, ale musí byť spracovaná na nediskriminačnom základe podľa nasledujúceho postupu v súlade s článkom 5. Ak manažér infraštruktúry vyzýva potenciálnych žiadateľov, aby predložili žiadosti o rámcové dohody v rámci viacročnej lehoty a ak sú mu takéto žiadosti doručené po tejto lehote, spracuje ich buď v rámci ročnej lehoty v súlade s článkom 5 ods. 1 alebo v súlade s článkom 5 ods. 2.

V prípade žiadostí, ktoré spĺňajú kritériá stanovené v odseku 3 tohto článku, sa dátum prijatia žiadosti o rámcovú dohodu nezohľadňuje pri stanovovaní trvania rámcovej dohody. Nevzťahuje sa to na žiadateľov, ktorým už bola pridelená iná rámcová kapacita alebo iné vlakové trasy na príslušnej trati.

## Článok 7

**Dohoda o časovom rámci**

Manažér infraštruktúry sa so žiadateľom dohodne na časovom rámci v každom jednotlivom prípade a tento časový rámec by sa mal zosúladiť čo najviac s kontrolným obdobím s cieľom uľahčiť pridelovanie súvisiacej rámcovej kapacity. Časový rámec zohľadňuje potreby vlakovej služby.

Časový rámec trvá do 24 hodín. Vo výnimočných prípadoch môže manažér infraštruktúry na žiadosť žiadateľa a po predchádzajúcom schválení regulačným orgánom odsúhlasiť časový rámec dlhší ako 24 hodín.

V prípade časového rámca dlhšieho ako dve hodiny pridelí manažér infraštruktúry rámcovú kapacitu čo najbližšie k dvojhodinovému kontrolnému obdobiu.

Časové rámce v rámci jednej rámcovej dohody alebo v rámci rôznych rámcových dohôd sa môžu prekrývať. Zmluvné strany rámcovej dohody sa môžu dohodnúť na početnosti dopravných služieb.

## Článok 8

**Stropy pridelovania rámcovej kapacity**

1. Manažér infraštruktúry rozdelí každé 24-hodinové obdobie na kontrolné obdobia, ktorých individuálna dĺžka nepresiahne dve hodiny. Pri pridelovaní rámcovej kapacity priraduje manažér infraštruktúry časové rámce ku kontrolným obdobiám.

2. Ak manažér infraštruktúry pridelí rámcovú kapacitu nepresahujúcu 70 % maximálnej kapacity v ktoromkoľvek kontrolnom období na určitej trati, môže sa vo vzťahu k týmto kontrolným obdobiám rozhodnúť neuplatňovať článok 9 ods. 3 až 6, článok 10 a článok 11 ods. 1. Maximálna kapacita sa vypočíta na základe existujúcich a plánovaných vlakových intervalov a odhadovaného počtu vlakov na príslušnej trati. Manažér infraštruktúry uverejní v podmienkach používania siete svoju metodiku výpočtu maximálnej kapacity na účely tohto odseku.

3. Ak sa vyžaduje predchádzajúce schválenie rámcovej dohody zo strany regulačného orgánu v súlade s článkom 42 ods. 1 druhým pododsekom smernice 2012/34/EÚ, členský štát sa môže rozhodnúť neuplatňovať niektoré alebo všetky ustanovenia odseku 2, článku 9 ods. 3 až 6 a článku 10.

## Článok 9

**Koordinácia v prípade konfliktných žiadostí o rámcové dohody na ktorékoľvek obdobie po skončení nasledujúceho obdobia platnosti cestovného poriadku**

1. Ak manažér infraštruktúry zistí rozpory medzi existujúcimi rámcovými dohodami a žiadosťami o nové alebo zmenené rámcové dohody alebo medzi žiadosťami o nové rámcové dohody, uplatní zásady koordinačného postupu pre žiadosti o trasu stanovené v článku 46 ods. 3 a 4 smernice 2012/34/EÚ.

2. Manažér infraštruktúry sa pokúsi v prvom koordinačnom kole zabezpečiť najlepšie možné zosúladenie konfliktných žiadostí alebo určitej žiadosti a existujúcich rámcových dohôd.

3. V prípade, že sa nepodarí zosúladiť existujúce rámcové dohody a žiadosti o nové rámcové dohody alebo žiadosti o zmenu dohôd v prvom koordinačnom kole, pretože zainteresované strany odmietli riešenie, ktoré navrhol manažér infraštruktúry, manažér infraštruktúry posúdi tieto žiadosti, a ak je to relevantné, existujúce rámcové dohody, pričom zohľadní kritériá stanovené v článku 10 ods. 2 až 4.

4. Na základe posúdenia v súlade s odsekom 3 vykoná manažér infraštruktúry druhé koordinačné kolo. Ak je aj druhé koordinačné kolo neúspešné a ak sa požadovanou rámcovou dohodou zabezpečuje lepšie využitie infraštruktúry, manažér infraštruktúry požiada o zmenu rámcovej kapacity pridelenej podľa existujúcich rámcových dohôd.
5. Ak je aj druhé koordinačné kolo neúspešné a ak sa požadovanou rámcovou dohodou nezabezpečuje lepšie využitie infraštruktúry než jednou alebo viacerými existujúcimi konfliktnými rámcovými dohodami, manažér infraštruktúry žiadosť zamietne.
6. Manažér infraštruktúry môže požadovanú rámcovú dohodu zamietnuť, ak by dodatočný príjem vyplývajúci z uzatvorenia novej rámcovej dohody aspoň nevyrovnal prípadné sankcie uvedené v článku 13 v dôsledku zmeny uvedenej v odseku 4 tohto článku.
7. Ak nie je možné vyhovieť žiadostiam o rámcové dohody z dôvodu aktuálneho alebo predpokladaného nedostatku kapacity infraštruktúry, manažér infraštruktúry môže vyhlásiť príslušný úsek infraštruktúry za preťažený v súlade s článkom 47 smernice 2012/34/EÚ.

#### Článok 10

#### **Koordinácia konfliktných žiadostí o vlakové trasy na základe rámcových dohôd počas postupu plánovania**

1. Ak sa v dôsledku rozporu s existujúcou rámcovou dohodou nemôže vyhovieť žiadostiam o vlakové trasy v súlade s plánovaním stanoveným v článku 45 smernice 2012/34/EÚ, manažér infraštruktúry uskutoční prvé koordinačné kolo v súlade s článkom 46 smernice 2012/34/EÚ. Táto koordinácia sa uskutoční aj vtedy, ak sa zmluvné strany rámcovej dohody dobrovoľne zrieknu časových rámcov alebo ich dobrovoľne zmenia. Ak sa manažérovi infraštruktúry nepodarí zosúladiť žiadosti, posúdi rámcové dohody a žiadosti o vlakové trasy v súlade s kritériami stanovenými v odsekoch 2 a 3.

Keby na základe týchto kritérií požadované vlakové trasy zabezpečovali lepšie využitie infraštruktúry a keby dodatočný príjem vyplývajúci z pridelenia týchto vlakových trás aspoň vyrovnal prípadné sankcie uvedené v článku 13, ktoré vznikli zmenou alebo vypovedaním jednej alebo viacerých existujúcich rámcových dohôd, manažér infraštruktúry požiada o zmenu existujúcich rámcových dohôd na nasledujúce obdobie platnosti cestovného poriadku.

2. Manažér infraštruktúry zohľadní tieto kritériá:
  - a) zmena by nemala ohroziť životaschopnosť obchodného modelu žiadateľa, ktorý je držiteľom rámcovej kapacity, alebo hospodárskeho modelu zmluvy o službách vo verejnom záujme;
  - b) zmena by nemala ohroziť životaschopnosť obchodného modelu manažéra infraštruktúry, ak prevádzkuje iba príslušnú trať;
  - c) pri posudzovaní na základe kritérií priority uplatňovaných pri pridelovaní trás v rámci postupu zostavovania cestovného poriadku v súlade s pravidlami pre pridelovanie kapacity uvedenými v článku 39 smernice 2012/34/EÚ vrátane pravidiel stanovených podľa článkov 47 a 49 smernice 2012/34/EÚ vykazuje rámcová dohoda nižšiu výkonnosť;
  - d) celková kapacita, ktorú na príslušnej trati vyžaduje jeden žiadateľ alebo ktorej je držiteľom, je významná;
  - e) oprávnené obchodné potreby žiadateľa, ak žiadateľ preukáže skutočný zámer a schopnosť využívať kapacitu požadovanú v rámcovej dohode;
  - f) dĺžka dopravnej služby, vrátane úsekov v iných sieťach, jednej z konfliktných žiadostí je výrazne kratšia ako dĺžka dopravnej služby inej žiadosti;
  - g) zostávajúce obdobie platnosti rámcovej dohody alebo podnikateľského plánu je krátke a všetky investície alebo ich veľká časť bola odpísaná.

Členské štáty môžu stanoviť poradie dôležitosti týchto kritérií v rámci pridelovania kapacity, ako je uvedené v článku 39 smernice 2012/34/EÚ.

3. S výhradou schválenia regulačným orgánom sa môže manažér infraštruktúry rozhodnúť, že okrem kritérií uvedených v písmenách a) až g) zavedie dodatočné kritériá. Ak sa manažér infraštruktúry rozhodne prikladať kritériám rôznu váhu, závažnosť kritérií schváli regulačný orgán.

4. V prípade cezhraničnej dopravy sa môžu príslušní manažéri infraštruktúry spoločne rozhodnúť, že budú uplatňovať dodatočné kritériá a že zmenia ich váhu.

5. Odchyľne od odsekov 1, 2 a 3 sa môže manažér infraštruktúry rozhodnúť, že v prípade konfliktných žiadostí o vlakovú trasu sa pravidlá pridelovania kapacity uvedené v článku 39 smernice 2012/34/EÚ vrátane kritérií priority uplatnených v rámci ročného postupu zostavovania cestovného poriadku v súlade s článkami 47 a 49 smernice 2012/34/EÚ uplatňujú na žiadosti o trasu podľa rámcovej dohody a na všetky ostatné žiadosti o trasu. Ak sa tak manažér infraštruktúry rozhodne a ak nemožno vyriešiť konfliktné žiadosti po prvom koordinačnom kole, ako sa uvádza v odseku 1, takisto uplatní uvedené pravidlá pridelovania kapacity uvedené v článku 39 smernice 2012/34/EÚ vrátane kritérií priority stanovených v súlade s článkami 47 a 49 smernice 2012/34/EÚ. Ak sa manažér infraštruktúry rozhodne uplatňovať tento odsek, transparentne to uvedie v dohodnutej rámcovej dohode.

#### Článok 11

### Úprava rámcovej kapacity v rámcovej dohode

1. Manažér infraštruktúry spolu so žiadateľmi pravidelne preskúmajú rámcovú dohodu na účely posúdenia rámcovej kapacity. Žiadatelia bezodkladne informujú manažéra infraštruktúry o akomkoľvek trvalom úmysle nevyužívať všetku rámcovú kapacitu alebo jej časť.

2. Ak žiadateľ počas ročného plánovania nepožiadá o vlakové trasy na základe rámcovej dohody v súlade s článkom 44 ods. 3 smernice 2012/34/EÚ, manažér infraštruktúry zníži zodpovedajúcim spôsobom rámcovú kapacitu na prebiehajúce ročné obdobie platnosti cestovného poriadku. Výnimkou sú prípady, keď žiadateľ bezodkladne odôvodní nepredloženie žiadosti o vlakové trasy a uvedené dôvody sú mimo kontroly žiadateľa.

3. Manažér infraštruktúry vypracuje a uverejní v podmienkach používania siete požiadavky týkajúce sa podielu rámcovej kapacity, ktorý zmluvné strany rámcovej dohody musia využiť. Tento podiel musí byť primeraný, pričom sa zohľadní kapacita využívaná na trati. V opačnom prípade regulačný orgán môže požiadať o zmenu podielu.

Ak strana dohody nemá v úmysle využiť tento podiel rámcovej kapacity počas obdobia dlhšieho ako jeden mesiac, bezodkladne a aspoň jeden mesiac vopred o tom informuje manažéra infraštruktúry.

Pokiaľ strana dohody nevyužíva všetku rámcovú kapacitu alebo jej časť počas obdobia dlhšieho ako jeden mesiac a neinformovala manažéra infraštruktúry o svojom úmysle nevyužiť ju aspoň jeden mesiac vopred, manažér infraštruktúry zníži kapacitu pridelenú tejto strane na prebiehajúce obdobie platnosti cestovného poriadku okrem prípadov, keď bolo takéto nevyužitie kapacity zapríčinené skutočnosťami, ktoré strana nemohla ovplyvniť. Manažér infraštruktúry môže znížiť rámcovú kapacitu pridelenú tejto strane na obdobie po skončení prebiehajúceho obdobia platnosti cestovného poriadku.

Manažér infraštruktúry ponúkne niektorému žiadateľovi rámcovú kapacitu bez ohľadu na prípadné právo danej strany dohody požiadať o uvedenú kapacitu v súlade s ustanoveniami o žiadostiach *ad hoc* uvedenými v článku 48 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ.

4. Keď manažér infraštruktúry ponúka niektorému žiadateľovi novú rámcovú kapacitu, posúdi akékoľvek nevyužitie rámcovej kapacity alebo nepredloženie žiadosti o vlakové trasy na základe rámcovej dohody a dôvody, ktoré k tomu viedli.

## Článok 12

**Spolupráca pri pridelovaní rámcovej kapacity v rámci viacerých sietí**

1. Manažéri infraštruktúry prevádzkujúci dopravnú službu, ktorá prechádza viac ako jednou sieťou železničného systému v Únii, pokiaľ možno zabezpečia, aby:

- a) v prípade, že bola pre takúto vlakovú službu uzavretá jedna alebo viaceré rámcové dohody, zodpovedali požadované časové rámce rámcom, ktoré boli dohodnuté na základe rámcovej dohody alebo ktoré boli na základe tejto dohody vyžiadané, a aby si predpokladané dostupné kapacity podľa jednotlivých rámcových dohôd navzájom zodpovedali,
- b) boli vlakové trasy pri ich plánovaní vzájomne zosúladené.

Ak sa pre vlakovú službu, ktorá prechádza viac ako jednou sieťou, vyžaduje rámcová dohoda alebo sa táto dohoda už uplatňuje, príslušní manažéri infraštruktúry určia spomedzi seba jedného manažéra infraštruktúry, aby koordinoval žiadosti o rámcové dohody alebo žiadosti o zmenu rámcových dohôd.

2. Ak nie je možné zosúladiť časové rámce a vlakové trasy, pristúpia príslušní manažéri infraštruktúry ku koordinácii s cieľom poskytnúť vhodnú alternatívu alebo písomné odôvodnenie v prípade, že nemôžu zabezpečiť žiadnu vhodnú alternatívu. Žiadateľ informuje manažérov infraštruktúry, ktorým bola žiadosť doručená, o akýchkoľvek potenciálnych alebo aktuálnych žiadostiach o ďalšiu rámcovú dohodu týkajúcu sa tej istej vlakovej služby.

V priebehu koordinácie manažéri infraštruktúry zohľadnia obmedzenia kapacity, napríklad v dôsledku údržbárskych prác, hneď ako sú známe.

3. Na účely vykonávania tohto nariadenia príslušní manažéri infraštruktúry spolupracujú v súlade s článkom 40 smernice 2012/34/EÚ a to aj v prípadoch, keď jeden alebo viacerí z nich rámcové dohody nenavrhnú a keď sa na účely pridelovania kapacity spoja.

## Článok 13

**Sankcie**

1. Ak jedna strana vyžaduje, aby rámcová dohoda obsahovala ustanovenia o sankciách v súlade s článkom 42 ods. 4 smernice 2012/34/EÚ, nesmie zamietnuť porovnateľné sankcie, ktoré vyžaduje druhá strana.

2. V rámcovej dohode sa nestanovujú sankcie na úrovni presahujúcej náklady, priame straty a výdavky (vrátane straty príjmov), ktoré odškodňovanej strane oprávnene vznikli alebo ktoré možno oprávnene očakávať, že vzniknú ako dôsledok zmeny alebo vypovedania dohody. Odškodňovaná strana prijme primerané opatrenia, aby predišla zmene dohody alebo obmedzila jej rozsah, alebo aby predišla vypovedaniu dohody alebo obmedzila jeho dosah a aby získala späť všetky náklady, straty a výdavky alebo inak zmiernila náklady, priame straty a výdavky (vrátane straty príjmov).

3. Manažér infraštruktúry nevyžaduje zaplatenie sankcií presahujúcich administratívne náklady na zmenu alebo vypovedanie rámcovej dohody v žiadnom z týchto prípadov:

- a) príčinu zmeny alebo vypovedania dohody nemohol žiadateľ ovplyvniť a manažéra infraštruktúry o nej bezodkladne informoval;
- b) žiadateľovi bola zamietnutá doplňujúca žiadosť o rámcovú kapacitu, bez ktorej nebola plánovaná vlaková služba životaschopná;
- c) manažér infraštruktúry mohol vlakové trasy a rámcovú kapacitu znovu prideliť tak, že straty, ktoré vznikli v dôsledku zmeny alebo vypovedania rámcovej dohody, už boli získané späť.

4. Rámcová dohoda neobsahuje ustanovenie o odpustení sankcie v prípade, že žiadateľ zvlášť požiada o inú kapacitu než je tá, ktorá bola zrušená. Sankcie sa nevyžadujú, ak zmena spočíva len v nepodstatnej zmene dohodnutej kapacity.
5. Na žiadosť regulačného orgánu poskytne manažér infraštruktúry dôkaz o tom, že sankcie boli zaplatené včas.

#### Článok 14

#### Výnimka

Ak niektorý manažér infraštruktúry neponúka a neuplatňuje rámcové dohody, články 1 až 11 a článok 13 sa neuplatňujú na jeho sieť. V podmienkach používania siete sa na tento účel uverejní vyhlásenie.

Členské štáty sa môžu rozhodnúť neuplatňovať články 1 až 11 na rámcové dohody uzavreté pred 15. marcom 2003.

#### Článok 15

#### Neuplatňovanie niektorých ustanovení

V prípade rámcových dohôd uzavretých pred 28. aprílom 2016 sa členské štáty môžu rozhodnúť neuplatňovať článok 6 ods. 2, články 7, 8, 9, 10, 11 alebo 13 maximálne počas obdobia piatich rokov od dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

Odchylné od odseku 1 členské štáty nemajú možnosť uvedenú v prvej vete v prípade zmien rámcových dohôd, ktoré boli dojednané po 28. apríli 2016 a ktoré by si vyžadovali zvýšenie pridelenej rámcovej kapacity alebo predĺženie platnosti rámcovej dohody.

#### Článok 16

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa od 1. decembra 2016.

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

V Bruseli 7. apríla 2016

Za Komisiu  
predseda  
Jean-Claude JUNCKER