

DELEGOVANÉ ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2017/2075**zo 4. septembra 2017,****ktorým sa nahrádza príloha VII k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor****(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 ⁽¹⁾, a najmä na jej článok 43 ods. 2,

keďže:

- (1) Postupy pridelovania kapacity by mali byť transparentné zohľadňujúc efektívnosť procesu pridelovania, ako aj obavy všetkých zainteresovaných strán z hľadiska prevádzky, pokiaľ ide o využitie a údržbu železničnej infraštruktúry.
- (2) Žiadatelia o pridelenie kapacity infraštruktúry by mali mať možnosť predložiť žiadosti o zahrnutie kapacity do ročného cestovného poriadku počas obdobia od termínu na podanie žiadostí do dátumu vypracovania návrhu cestovného poriadku a pred zmenou cestovného poriadku.
- (3) Po pridelení vlakových trás budú zmluvné práva žiadateľa zahŕňať právo odmietnuť alebo schváliť žiadosť manažéra infraštruktúry o zmenu cestovného poriadku.
- (4) Dočasné obmedzenia kapacity sú potrebné na udržiavanie infraštruktúry a jej zariadení v dobrom stave a na umožnenie rozvoja infraštruktúry v súlade s potrebami trhu.
- (5) Žiadatelia by mali včas dostávať informácie o pripravovaných obmedzeniach kapacity, ktoré im umožnia prispôsobiť ich prevádzku a dopravné potreby obmedzeniam kapacity infraštruktúry. Ak sú informácie o pripravovaných obmedzeniach kapacity zverejnené už na začiatku obdobia podávania žiadostí o zaradenie kapacity do ročného cestovného poriadku, potreba zmeniť už pridelené vlakové trasy by mala byť menšia.
- (6) Manažéri infraštruktúry by mali pri výbere spomedzi rôznych možností obmedzenia kapacity brať do úvahy nielen svoje vlastné náklady, ale aj obchodné a prevádzkové obmedzenia vyplývajúce pre dotknutých žiadateľov a riziká presunu dopravy na druhy dopravy, ktoré sú menej šetrné k životnému prostrediu.
- (7) Manažéri infraštruktúry by mali stanoviť, zverejniť a uplatňovať transparentné kritériá presmerovania vlakov a pridelovania obmedzenej kapacity rôznym druhom dopravy. Môžu tak urobiť spoločne alebo individuálne pre ich obmedzenia kapacity.
- (8) Manažéri infraštruktúry by mali prispôsobiť svoje podmienky používania siete a postupy zostavovania cestovných poriadkov, aby zabezpečili včasné dodržiavanie nových pravidiel obmedzenia kapacity zavedených týmto rozhodnutím.
- (9) Pokiaľ ide o prevádzku vlakov prekračujúcich hranice viac ako jednej siete, príslušní manažéri infraštruktúry by sa mali koordinovať, aby minimalizovali vplyv obmedzení kapacity na premávku a synchronizovali práce na danej trati alebo aby zabránili obmedzeniu kapacity na obchádzkovej trati.
- (10) V záujme právnej zrozumiteľnosti a vzhľadom na počet zmien, ktoré treba urobiť v prílohe VII k smernici 2012/34/EÚ, by sa mala uvedená príloha nahradiť v celom rozsahu. Okrem toho je delegované rozhodnutie vhodným právnym nástrojom na zjednodušenie regulačného rámca, keďže ukladá jasné a podrobné pravidlá, ktoré si nevyžadujú transpozíciu členskými štátmi, čím sa zabezpečí rýchle a jednotné vykonávanie v celej únii.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32.

- (11) V dôsledku načasovania zmeny cestovného poriadku v súlade s bodom 2 prílohy k tomuto rozhodnutiu a času potrebného na koordináciu, konzultácie a zverejnenie obmedzení kapacity stanovených v bodoch 8 až 11 prílohy k tomuto rozhodnutiu budú manažéri infraštruktúry schopní prvýkrát splniť požiadavky uvedené v bodoch 8 až 11 v súvislosti so zmenou cestovného poriadku, ktorý nadobudne účinnosť v decembri 2019, pokiaľ ide o druhé kolo zverejnenia, a v decembri 2020, pokiaľ ide o prvé kolo zverejnenia, požiadavky uvedené v bode 12 v súvislosti so zmenou cestovného poriadku, ktorý nadobudne účinnosť v decembri 2018, a požiadavky uvedené v bodoch 14 až 17 v súvislosti so zmenou cestovného poriadku, ktorý nadobudnú účinnosť v decembri 2018.
- (12) Smernica 2012/34/EÚ by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Príloha VII k smernici 2012/34/EÚ sa nahrádza textom uvedeným v prílohe k tomuto rozhodnutiu.

Článok 2

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

V Bruseli 4. septembra 2017

Za Komisiu
predseda
Jean-Claude JUNCKER

PRÍLOHA

„PRÍLOHA VII

HARMONOGRAM PROCESU PRIDELOVANIA

(uvedený v článku 43)

1. Cestovný poriadok sa zostavuje raz za kalendárny rok.
2. Zmena cestovného poriadku sa uskutoční o polnoci druhú sobotu v decembri. Ak sa úprava vykoná po zimných mesiacoch, aby sa zohľadnili najmä prípadné zmeny regionálnych cestovných poriadkov osobnej dopravy, uskutoční sa o polnoci druhú sobotu v júni a v takých intervaloch medzi týmito dátumami, aké sa vyžadujú. Manažéri infraštruktúry sa môžu dohodnúť na iných dátumoch a v takom prípade musia informovať Komisiu, ak to má vplyv na medzinárodnú dopravu.
3. Lehota na prijatie žiadostí o pridelenie kapacity, ktoré sa majú zapracovať do cestovného poriadku, sa nesmie skončiť skôr ako dvanásť mesiacov pred zmenou cestovného poriadku. Manažér infraštruktúry posúdi aj žiadosti doručené po tejto lehote.
4. Najneskôr 11 mesiacov pred zmenou cestovného poriadku manažéri infraštruktúry v spolupráci s ostatnými príslušnými manažermi infraštruktúry zabezpečia stanovenie predbežných medzinárodných vlakových trás. Manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby tieto vlakové trasy boli v ďalšom procese, pokiaľ je to možné, zachované.
5. Manažér infraštruktúry vypracuje a uverejní návrh cestovného poriadku najneskôr štyri mesiace po skončení lehoty uvedenej v bode 3.
6. Manažér infraštruktúry rozhodne o žiadostiach, ktoré mu boli doručené po skončení lehoty uvedenej v bode 3, v súlade s postupom uverejneným v podmienkach používania siete.

Manažér infraštruktúry môže zmeniť pridelenú vlakovú trasu, ak je nutné zabezpečiť, aby sa všetkým žiadostiam o pridelenie trasy čo možno najlepšie vyhovelo a ak so zmenou súhlasí žiadateľ, ktorému bola trasa pridelená. Manažér infraštruktúry aktualizuje návrh cestovného poriadku najneskôr mesiac pred zmenou cestovného poriadku, pričom doň zahrnie všetky vlakové trasy pridelené po skončení lehoty uvedenej v bode 3.

7. V prípade vlakov prechádzajúcich z jednej siete do druhej, ktoré prichádzajú s predpokladaným meškaním v trvaní najviac 10 hodín, a od 14. decembra 2019 v trvaní najviac 18 hodín, manažér infraštruktúry druhej siete nepovažuje danú vlakovú trasu za zrušenú ani nevyžaduje podanie žiadosti o ďalšiu vlakovú trasu, a to aj ak sa rozhodne prideliť odlišnú vlakovú trasu, iba ak by žiadateľ informoval manažéra infraštruktúry, že vlak do druhej siete neprejde. Manažér infraštruktúry musí bezodkladne oznámiť žiadateľovi aktualizovanú alebo novú vlakovú trasu vrátane prepojenia, pokiaľ je odlišné, medzi číslom uvedenej vlakovkej trasy a číslom zrušenej vlakovkej trasy.
8. Pokiaľ ide o dočasné obmedzenia kapacity železničných tratí, napríklad z dôvodu výstavby infraštruktúry vrátane s tým súvisiacimi rýchlostnými obmedzeniami, zaťaženia nápravy, dĺžky vlakov, trakcie alebo priechodného prierezu („obmedzenia kapacity“), ktoré trvajú dlhšie ako sedem za sebou nasledujúcich dní a z dôvodu ktorých je na železničnej trati za deň zrušená, presmerovaná alebo nahradená inými druhmi doprava v odhadovanom objeme viac ako 30 %, dotknutí manažéri infraštruktúry musia zverejniť všetky obmedzenia kapacity a predbežné výsledky konzultácií so žiadateľmi prvýkrát aspoň 24 mesiacov pred zmenou príslušného cestovného poriadku, ak sú známe, a druhýkrát v ich aktualizovanej podobe aspoň 12 mesiacov pred zmenou príslušného cestovného poriadku.
9. Ak vplyv obmedzení kapacity nie je obmedzený na jednu sieť, dotknutí manažéri infraštruktúry musia vypracovať aj mechanizmus spoločnej diskusie o týchto obmedzeniach kapacity so zainteresovanými žiadateľmi, združeniami manažérov infraštruktúry uvedenými v článku 40 ods. 1 a hlavnými prevádzkovateľmi dotknutých servisných zariadení, keď sú prvýkrát zverejnené, pokiaľ sa manažéri infraštruktúry a žiadatelia nedohodnú, že takýto mechanizmus nie je potrebný. Spoločné diskusie musia prispieť k vypracovaniu cestovných poriadkov vrátane poskytnutia obhádzkových trás.

10. Keď manažér infraštruktúry prvýkrát uverejňuje obmedzenia kapacity v súlade s bodom 8, musí otvoriť konzultáciu o obmedzeniach kapacity so žiadateľmi a hlavnými prevádzkovateľmi dotknutých servisných zariadení. Ak sa v čase medzi prvým a druhým uverejnením obmedzení kapacity vyžaduje koordinácia v súlade s bodom 11, manažér infraštruktúry uskutoční druhýkrát konzultácie so žiadateľmi a hlavnými prevádzkovateľmi dotknutých servisných zariadení v čase od ukončenia uvedenej koordinácie a druhým uverejnením obmedzenia kapacity.
11. Ak vplyv obmedzení kapacity nie je obmedzený na jednu sieť, pred uverejnením obmedzení kapacity v súlade s bodom 8 dotknutí manažéri infraštruktúry vrátane manažérov infraštruktúry, ktorých by sa mohlo týkať presmerovanie vlakov, musia medzi sebou koordinovať obmedzenia kapacity, ktoré by mohli zahŕňať zrušenie vlakovej trasy, jej presmerovanie alebo nahradenie inými druhmi dopravy.

Koordinácia pred druhým uverejnením musí byť ukončená:

- a) najneskôr 18 mesiacov pred zmenou cestovného poriadku, ak je na železničnej trati za deň zrušená, presmerovaná alebo nahradená inými druhmi doprava v odhadovanom objeme viac ako 50 %, a to viac ako 30 za sebou nasledujúcich dní;
- b) najneskôr 13 mesiacov a 15 dní pred zmenou cestovného poriadku, ak je na železničnej trati za deň zrušená, presmerovaná alebo nahradená inými druhmi doprava v odhadovanom objeme viac ako 30 %, a to viac ako sedem za sebou nasledujúcich dní;
- c) najneskôr 13 mesiacov a 15 dní pred zmenou cestovného poriadku, ak je na železničnej trati za deň zrušená, presmerovaná alebo nahradená inými druhmi doprava v odhadovanom objeme viac ako 50 %, a to sedem za sebou nasledujúcich dní alebo kratšie.

V prípade potreby manažéri infraštruktúry požívajú na zapojenie sa do uvedenej koordinácie žiadateľov pôsobiacich na príslušných tratiach a hlavných prevádzkovateľov dotknutých servisných zariadení.

12. Pokiaľ ide o obmedzenia kapacity v trvaní siedmich za sebou nasledujúcich dní alebo kratšie, ktoré nemusia byť zverejnené v súlade s bodom 8 a z dôvodu ktorých je na železničnej trati za deň zrušená, presmerovaná alebo nahradená inými druhmi doprava v odhadovanom objeme viac ako 10 %, ktoré nastanú počas nasledujúceho obdobia platnosti cestovného poriadku a o ktorých sa manažér infraštruktúry dozvie najneskôr 6 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 musí manažér infraštruktúry poskytnúť 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.
13. Manažéri infraštruktúry sa môžu rozhodnúť uplatňovať prísnejšie limity obmedzení kapacity založené na nižších percentuálnych podieloch odhadovaných objemov dopravy alebo kratších obdobiach trvania, než je uvedené v tejto prílohe, alebo uplatňovať kritériá nad rámec tých, ktoré sú uvedené v tejto prílohe, a to na základe konzultácie so žiadateľmi a prevádzkovateľmi zariadení. Tieto limity a kritériá na zoskupenie obmedzení kapacity uverejnia vo svojich podmienkach používania siete podľa bodu 3 prílohy IV.
14. Manažér infraštruktúry sa môže rozhodnúť neuplatniť lehoty stanovené v bodoch 8 až 12, ak sú obmedzenia kapacity potrebné na obnovenie bezpečnej prevádzky vlaku, ak na načasovanie obmedzení nemá žiadny vplyv, ak by uplatnenie týchto lehôt bolo nákladovo neefektívne alebo zbytočne škodlivé z hľadiska životnosti alebo stavu zariadení, alebo ak s tým súhlasia všetci dotknutí žiadatelia. V takých prípadoch a v prípade akýchkoľvek iných obmedzení kapacity, ktoré nie sú predmetom konzultácií v súlade s inými ustanoveniami tejto prílohy, sa musí manažér infraštruktúry bezodkladne poradiť s dotknutými žiadateľmi a hlavnými prevádzkovateľmi servisných zariadení.
15. Informácie, ktoré má manažér infraštruktúry poskytnúť, ak postupuje v súlade s bodmi 8, 12 alebo 14, 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 a
 - d) v prípade potreby kapacitu obchádzkových tratí.

Manažér infraštruktúry zverejní uvedené informácie alebo odkaz, kde ich možno nájsť, vo svojich podmienkach používania siete uvedených v prílohe IV bode 3. Manažér infraštruktúry musí tieto informácie aktualizovať.

16. Pokiaľ ide o obmedzenia kapacity v trvaní najmenej 30 za sebou nasledujúcich dní, ktoré majú vplyv na viac ako 50 % odhadovaného objemu dopravy na železničnej trati, 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 splatné poplatky za infraštruktúru;
- c) dostupnú kapacitu na obchádzkových tratiach;
- d) dostupné alternatívne trasy a
- e) orientačné časy jazdy.

Skôr než si vyberie z alternatívnych obmedzení kapacity, musí sa manažér infraštruktúry poradiť so zainteresovanými žiadateľmi a zohľadniť vplyv rôznych alternatív na týchto žiadateľov a používateľov služieb.

17. V prípade obmedzení kapacity v trvaní viac ako 30 za sebou nasledujúcich dní, ktoré majú vplyv na viac ako 50 % odhadovaného objemu dopravy na železničnej trati, manažér infraštruktúry stanoví kritériá na určenie, 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 Manažér infraštruktúry uverejní v podmienkach používania siete tieto kritériá spolu s predbežným pridelením zostávajúcej kapacity rôznym druhom vlakovej prevádzky, ak postupuje v súlade s bodom 8. Po ukončení konzultácií a bez toho, aby boli dotknuté povinnosti manažéra infraštruktúry uvedené v bode 3 prílohy IV, manažér infraštruktúry poskytne príslušným železničným podnikom na základe spätnej väzby, ktorú dostal od žiadateľov, orientačné rozdelenie zostávajúcej kapacity podľa druhu dopravy.“
-