

II

(Nelegislativní akty)

NAŘÍZENÍ

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2016/545

ze dne 7. dubna 2016

o postupech a kritériích týkajících se rámcových dohod pro přidělování kapacity železniční infrastruktury

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru ⁽¹⁾, a zejména na čl. 42 odst. 8 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Při uzavírání rámcových dohod by provozovatelé infrastruktury měli zajišťovat, aby byla dostupná kapacita infrastruktury optimálně a účelně využita. Aby žadatelé o rámcovou kapacitu investovali do služeb, mohou současně potřebovat větší právní jistotu, pokud jde o dostupnost kapacity infrastruktury po více než jedno období platnosti jízdního řádu.
- (2) Provozovatelé infrastruktury musí vyhradit kapacitu pro každoroční postup sestavování jízdního řádu za účelem zorganizování předem plánovaných vlakových tras v souladu s čl. 14 odst. 3 a 5 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 ⁽²⁾. Také mohou být povinni zajistit rezervní kapacitu pro žádosti *ad hoc* v souladu s čl. 48 odst. 2 směrnice 2012/34/EU. Rámcové dohody by v souladu s článkem 42 směrnice 2012/34/EU rovněž neměly vylučovat každoroční sestavování jízdního řádu. Provozovatelé infrastruktury by proto měli tyto rezervní kapacity alespoň naplánovat a vzít tato omezení v úvahu dříve, než přidělí část zbývající kapacity prostřednictvím rámcových dohod.
- (3) Pro potenciální žadatele musí být přidělena rámcová kapacita a zbývající orientační kapacita na určité trati transparentní. Aby v souvislosti s rámcovými dohodami nevznikala administrativní zátěž, měli by mít potenciální žadatelé možnost získat prvotní představu o tom, do jaké míry je pravděpodobné, že budou jejich žádosti schváleny. Provozovatelé infrastruktury by proto měli ve svých zprávách o síti zveřejňovat prohlášení o rámcové kapacitě. V prohlášení o rámcové kapacitě by mělo být v příslušných případech uvedeno, zda rámcové dohody platí pro nákladní, nebo osobní dopravu, nebo pro obě dvě.
- (4) Provozovatelé infrastruktury a žadatelé by měli disponovat určitou flexibilitou, co se týče podávání žádostí o rámcovou kapacitu. Kritéria pro zajištění optimálního využití dostupné kapacity infrastruktury jsou však zároveň neúčinnější, pokud se uplatňují na co možná největší počet žádostí současně. Než proto provozovatelé infrastruktury, kteří neuplatňují fixní roční nebo víceletou lhůtu, uzavřenou určitou rámcovou dohodu, měli by konzultovat žadatele, kteří by mohli mít o rámcové dohody zájem.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 32.

⁽²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 ze dne 22. září 2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu (Úř. věst. L 276, 20.10.2010, s. 22).

- (5) Žadatelé by si měli být vědomi toho, že provozovatelé infrastruktury jsou povinni zajistit optimální a účelné využití dostupné kapacity infrastruktury, a to jak v rámci svých jednotlivých sítí, tak společně v rámci jednotného evropského železničního prostoru. Tato povinnost by měla platit po celou dobu trvání rámcové dohody a měla by se vztahovat i na trasy vlaků přidělené na základě rámcových dohod. Pokud se tedy strany rozhodnou uzavřít novou rámcovou dohodu, měly by obě nejdříve zvážit kritéria stanovená v tomto nařízení za účelem zajištění optimálního využití dostupné kapacity infrastruktury.
- (6) Rámcové dohody by neměly určovat konkrétní trasu vlaku, ale měly by stanovit časové rozmezí poskytující dostatek flexibility do okamžiku, kdy dojde k ročnímu naplánování tras vlaků. Vlakové spoje mohou mít zároveň různé potřeby, pokud jde o přesný čas, kdy by se měly uskutečnit, což by mělo být zohledněno v různých širších časových rozmezích.
- (7) K zavedení nových železničních spojů jsou nutná předchozí technická a bezpečnostní oprávnění nebo pořízení kolejových vozidel či obojí a to může trvat několik let. Než se investoři pro takové investice rozhodnou, potřebují jistotu ohledně dostupné kapacity. Je tudíž opodstatněné, aby byl žadatelům mezi uzavřením rámcové dohody a zahájením dopravních služeb podle dané dohody poskytován určitý čas, během něhož budou moci mimo jiné shromáždit nezbytná oprávnění a osvědčení a pořídit kolejová vozidla. Žadatelé, kteří tento čas před zahájením provozu prokazatelně potřebují, by neměli být penalizováni zkracováním doby platnosti rámcové dohody.
- (8) Stanovení kritérií pro uzavírání rámcových dohod by v souladu s článkem 26 směrnice 2012/34/EU mělo umožnit provozovatelům infrastruktury obchodovat s dostupnou kapacitou infrastruktury a zajišťovat její optimální účelné využití.
- (9) Rámcové dohody by měly umožňovat úspěšnou koordinaci kolidujících žádostí, a tudíž splňovat určitá kritéria, co se týče přidělování dostupné kapacity dalším žadatelům, úpravy rámcové kapacity a vzdávání se této kapacity.
- (10) Koordinace a konzultace s žadateli, kteří jsou již stranou určité rámcové dohody, může být pro provozovatele infrastruktury a žadatele zátěží. Tato zátěž by mohla být neúměrná na tratích a v denních dobách, kdy je využívání kapacity podle rámcových dohod každopádně výrazně nižší, než jaké je maximum. Provozovatelé infrastruktury by proto v takových případech měli mít možnost se od postupů nebo kritérií stanovených v tomto nařízení odchýlit. Pokud se však výpočet takového maxima nebo uplatňování stropů jeví jako obtížné či nahodilé, mohou si členské státy zároveň přát, aby provozovatelé infrastruktury této odchylky nevyužívali. V takovém případě by měl všechny rámcové dohody před jejich uzavřením schválit regulační subjekt, aby se snížila administrativní zátěž.
- (11) Může docházet ke kolizím mezi žádostmi o nové rámcové dohody a stávajícími rámcovými dohodami nebo mezi trasami vlaků požadovanými podle rámcové dohody a trasami vlaků požadovanými mimo rámcovou dohodu v rámci ročního plánování jízdního řádu. V takových případech by měl provozovatel infrastruktury strany koordinovat a vyzvat je ke změně jejich požadavků tak, aby byly uvedeny do souladu. Sladění může mimo jiné spočívat ve změně přidělení časových rozmezí nebo v přesměrování. Článek 46 směrnice 2012/34/EU stanoví postup pro řešení kolidujících žádostí o trasy vlaků a měl by rovněž sloužit jako vzor pro rámcové dohody.
- (12) Pokud kritéria přednosti v rámci sestavování jízdního řádu stanovená a zveřejněná v souladu s čl. 47 odst. 3 až 6 směrnice 2012/34/EU převáží nad tím, zda byla žádost v rámci postupu každoročního sestavování jízdního řádu podána podle rámcové dohody, či nikoliv, neměl by mít provozovatel infrastruktury povinnost uplatnit kritéria stanovená pro rámcové dohody, ale spíše by měl použít kritéria přednosti stanovená pro postup každoročního sestavování jízdního řádu.
- (13) Je důležité, aby provozovatel infrastruktury při přidělování kapacity disponoval co největší flexibilitou, ta by však měla být slučitelná s uspokojením přiměřených požadavků žadatele. Provozovatelé infrastruktury by měli před uzavřením nových rámcových dohod zohledňovat transparentní kritéria.
- (14) Žadatelé by měli žádat pouze o rámcovou kapacitu, kterou skutečně potřebují. Není-li veškerá požadovaná rámcová kapacita nebo její část po určité období využívána, měla by být rámcová dohoda přezkoumána, aby se žadatel nevyužívané kapacity vzdal (podle zásady „bez využití propadá“), s výjimkou případů, kdy je schopen doložit, že k nevyužívání kapacity docházelo z důvodů, které nemůže nijak ovlivnit.

- (15) Provozovatelé infrastruktury by měli rozvíjet vzájemnou spolupráci tak, aby existoval soulad mezi rámcovými dohodami pro služby využívající více než jedné sítě a výsledkem byly kvalitní vlakové spoje odpovídající přiměřeným očekáváním žadatelů. Tento soulad je nutný při uzavírání rámcových dohod až do okamžiku, kdy jsou přidělovány trasy vlaků.
- (16) Přiměřeně nastavené pokuty by mohly být pro žadatele pobídkou, aby byli při podávání žádostí o rámcové dohody realističtí a hlásili veškeré změny v kapacitě, kterou podle rámcové dohody potřebují, jakmile je zjistí.
- (17) Pokuty za změnu nebo vypovězení rámcových dohod, pokud se na nich strany dohodnou, by neměly být diskriminační. Jejich úroveň by měla být přiměřená dosažení sledovaných cílů, měly by být skutečně zaplacený a v případě potřeby vymáhány. Aby byl zachován motivační účinek a nedocházelo k diskriminaci, neměla by rámcová dohoda provozovateli infrastruktury umožňovat, aby se zaplacení pokuty vzdal, když žadatel uzavře jinou rámcovou dohodu.
- (18) Členské státy by také měly mít možnost neuplatňovat po určitý čas některá ustanovení tohoto nařízení na rámcové dohody uzavřené počínaje dnem 15. března 2003, tj. datem, k němuž měla být provedena směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ⁽¹⁾, nebo v případě členských států, které k Evropské unii přistoupily po tomto datu, datem jejich přistoupení k Evropské unii. Protože však podle čl. 17 odst. 3 směrnice 2001/14/ES by mělo být možné rámcové dohody změnit nebo omezit za účelem umožnění lepšího využití železniční infrastruktury, měla by se předmětná ustanovení tohoto nařízení vztahovat na změny takových rámcových dohod, jsou-li tyto změny podstatné a byly ujednány po vstupu tohoto nařízení v platnost.
- (19) Komise může toto nařízení přezkoumat ve světle zkušeností získaných při jeho uplatňování nebo při uplatňování nařízení (EU) č. 913/2010 o evropských železničních koridorech pro nákladní dopravu.
- (20) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného podle čl. 62 odst. 1 směrnice 2012/34/EU,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Předmět

Toto nařízení stanoví postup a kritéria pro uzavírání rámcových dohod.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se kromě definic, jež stanoví článek 3 směrnice 2012/34/EU, použijí tyto definice:

- 1) „rámcovou kapacitou“ se rozumí kapacita infrastruktury přidělená rámcovou dohodou;
- 2) „prohlášením o rámcové kapacitě“ se rozumí přehled zpravující o rámcové kapacitě přidělené na tratích určité sítě a o objemu a povaze dostupné kapacity na těchto tratích, jež může obsahovat grafické zobrazení a jehož účelem je informovat potenciální žadatele o rámcové dohodě;

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 29).

- 3) „časovým rozmezím“ se rozumí časový úsek uvedený v rámcové dohodě, v jehož rozsahu by mělo dojít k přidělení jedné či více tras vlaků v postupu sestavování jízdního řádu;
- 4) „kontrolním časovým úsekem“ se rozumí nejvýše dvouhodinový časový úsek stanovený provozovatelem infrastruktury, během něhož se porovnává přidělená rámcová kapacita a zbývající volná kapacita s cílem sdělit potenciálním žadatelům o rámcové dohody, jaká orientační rámcová kapacita je přidělena a jaká kapacita je dostupná.

Článek 3

Prohlášení o rámcové kapacitě

1. Provozovatel infrastruktury vypracuje prohlášení o rámcové kapacitě, ve kterém pro každý úsek trati na kontrolní časový úsek a v příslušných případech podle druhu služby uvede tyto informace:
 - a) jaká rámcová kapacita již byla přidělena a počet tras vlaků;
 - b) jaká orientační kapacita je ještě dostupná pro uzavření rámcových dohod na infrastruktuře, pro kterou jsou již rámcové dohody uzavřeny;
 - c) jaká maximální kapacita je v příslušných případech dostupná pro rámcové dohody na každém úseku trati.
2. Prohlášení o rámcové kapacitě musí dbát ochrany obchodního tajemství.
3. V souladu s čl. 42 odst. 7 směrnice 2012/34/EU zahrne provozovatel infrastruktury prohlášení o rámcové kapacitě do zprávy o síti nebo ve zprávě o síti uvede odkaz na veřejně přístupnou internetovou stránku, kde je toto prohlášení k dispozici nebo kde jsou k dispozici alespoň základní aspekty každé uzavřené rámcové dohody. Na prohlášení o rámcové kapacitě se taktéž použije ustanovení čl. 27 odst. 1 směrnice 2012/34/EU o poplatcích za zprávu o síti a o jazycích, ve kterých se tato zpráva zveřejňuje.
4. Nejpozději tři měsíce po uzavření, podstatné změně nebo zrušení některé rámcové dohody musí provozovatel infrastruktury prohlášení o rámcové kapacitě aktualizovat. Předmětné informace zpřístupní způsobem, který respektuje obchodní tajemství.

Článek 4

Sladění zpráv o síti s požadavky tohoto nařízení

Provozovatelé infrastruktury musí uvést své zprávy o síti v soulad s požadavky tohoto nařízení a zveřejnit prohlášení o rámcové kapacitě k datu první změny jízdního řádu po vyhlášení tohoto nařízení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 5

Přidělování rámcové kapacity

1. Provozovatel infrastruktury může vyzvat potenciální žadatele, aby žádosti o rámcové dohody podávali v rámci roční nebo víceleté lhůty. Po uplynutí příslušné lhůty podané žádosti neprodleně zpracuje. Pokud provozovatel infrastruktury vyzývá k žádostem o rámcové dohody v rámci víceleté lhůty, zveřejní roční lhůty, ve kterých musí bez zbytečného odkladu zpracovat žádosti obdržené po uplynutí víceleté lhůty.

2. Pokud provozovatel infrastruktury žádnou roční nebo víceletou lhůtu nestanoví a obdrží žádost o uzavření nebo o změnu určité rámcové dohody, přijme přiměřená opatření, aby o svém záměru uzavřít rámcovou dohodu informoval ostatní potenciální žadatele a poskytl jim lhůtu pro odpověď v délce jednoho až čtyř měsíců. Pokud provozovatel infrastruktury obdrží žádost o drobnou změnu rámcové dohody bez dopadu na jiné rámcové dohody, může se rozhodnout, že ostatní potenciální žadatele informovat nebude.

Rozhodnutí týkající se žádostí o rámcové dohody přijímá provozovatel infrastruktury bez prodlení.

3. Obdrží-li provozovatel infrastruktury dvě nebo více nových žádostí o rámcovou dohodu pro tutéž kapacitu, přezkoumá je a rozhodne o nich současně.

4. Pokud se rámcová dohoda, která má být uzavřena nebo podstatně změněna, týká železničních tratí některého koridoru pro nákladní dopravu a správní rada dříve požádala, aby byla o takových případech vyrozuměna, informuje provozovatel infrastruktury správní radu dotčeného železničního koridoru (popř. dotčených železničních koridorů) pro nákladní dopravu podle článku 13 nařízení (EU) č. 913/2010. Provozovatel infrastruktury poskytne tyto informace nejméně jeden měsíc předtím, než bude rámcová dohoda uzavřena nebo podstatně změněna.

5. Navzdory rozhodnutí, že budou uzavírány rámcové dohody, se může provozovatel infrastruktury na nediskriminačním základě a v příslušných případech po předchozím schválení ze strany regulačního subjektu rozhodnout, že nebude nabízet rámcové dohody na všech tratích, které byly prohlášeny za přetížené v souladu s čl. 47 odst. 1 směrnice 2012/34/EU. Dříve než provozovatel infrastruktury vyzve žadatele k podávání žádostí o rámcové dohody pro jiné trati v souladu s odstavcem 1, uvede v prohlášení o rámcové kapacitě, na jakých tratích rámcové dohody nenabízí. Schválení ze strany regulačního subjektu, je-li vyžadováno, platí nejvýše po dobu dvou let a nelze jej automaticky obnovit.

6. Provozovatel infrastruktury musí své rozhodnutí o zamítnutí, uzavření či změně určité rámcové dohody odůvodnit. Žadatel, který o uzavření či změnu dohody požádal, se důvody sděluje písemně.

Článek 6

Uzavírání rámcových dohod

1. Před uzavřením nové rámcové dohody, před prodloužením platnosti některé stávající dohody nebo před podstatným navýšením rámcové kapacity podle některé stávající dohody zohlední provozovatel infrastruktury řadu skutečností, jako jsou mimo jiné:

- a) zajištění optimálního využití dostupné kapacity infrastruktury, včetně využití jiných sítí, s přihlédnutím k plánovaným omezením kapacity;
- b) oprávněné obchodní potřeby žadatele, pokud žadatel prokáže, že kapacitu požadovanou v rámcové dohodě skutečně hodlá a dokáže využít;
- c) potřeby cestujících, přepravců nákladu a investorů, včetně státních a dalších veřejných a soukromých subjektů;
- d) zajištění nediskriminačního přístupu k infrastruktuře a zohlednění dostupnosti souvisejících zařízení a služeb, které jsou v těchto zařízeních poskytovány, pokud jsou tyto informace provozovateli infrastruktury dány k dispozici;
- e) financování provozovatele infrastruktury a budoucí rozvoj sítě;
- f) podpora výkonnosti při provozování infrastruktury a pokud možno i souvisejících zařízení, včetně plánované údržby, rozšiřování a obnovy;
- g) požadavky na kapacitu v mezinárodních železničních koridorech pro nákladní dopravu, jak je stanoveno v článku 14 nařízení (EU) č. 913/2010;
- h) zajištění přiměřeného, cíleného, transparentního a spravedlivého řízení sítě, které disponuje dostatkem zdrojů;

- i) případné dřívější nevyužití rámcové kapacity a důvody tohoto nevyužití, jak je uvedeno v čl. 11 odst. 2 a 3 tohoto nařízení;
- j) kritéria přednosti, která se vztahují na přidělování tras v rámci postupu sestavování jízdního řádu, jak je uvedeno v článku 47 směrnice 2012/34/EU, a prohlášení o přetížení infrastruktury;
- k) v příslušných případech potřeba zajistit dlouhodobou finanční výkonnost veřejné dopravy provozované v rámci smlouvy o veřejné službě.

Provozovatel infrastruktury zveřejní ve zprávě o síti kromě aspektů uvedených v písmenech a) až k) i další aspekty, které hodlá zohledňovat.

2. Rámcová dohoda musí obsahovat:

- a) ustanovení, která umožňují žádosti o změnu rámcové kapacity za okolností uvedených v člancích 8 až 11 a v článku 13 tohoto nařízení;
- b) ustanovení, která umožňují žádosti o změnu rámcové kapacity v případě trvalých změn v infrastruktuře, které jsou nezbytné k zajištění lepšího využívání železniční infrastruktury;
- c) ustanovení, která umožňují se dobrovolně vzdát rámcové kapacity nebo ji postoupit.

Nesmí obsahovat ustanovení, jež by provozovateli infrastruktury v případech, kdy je kapacita dostupná, bránila udělit práva přístupu k jedné nebo více tratím v jeho síti jinému žadateli.

3. Žadatelé mohou požádat, aby rámcová kapacita přidělená v souladu s rámcovou dohodou začala platit v kterýkoli okamžik, nejpozději však do pěti let ode dne žádosti. Provozovatelé infrastruktury nesmí takovéto žádosti zamítnout, existuje-li pro časovou prodlevu potřebnou před zahájením provozu jedno z následujících opodstatnění:

- a) rámcová dohoda je předpokladem pro financování kolejových vozidel, která jsou zapotřebí pro novou službu;
- b) je třeba získat veškerá oprávnění pro kolejová vozidla uvedená v písmeni a);
- c) záleží na datech, na kdy je naplánováno zahájení provozu spedičních center či nákladních terminálů nebo otevření navazujícího úseku infrastruktury;
- d) je třeba realizovat investici do infrastruktury, kde ještě navýšená kapacita není dostupná;
- e) důvodem je určité ustanovení ve stávající smlouvě o veřejné službě.

Provozovatel infrastruktury nebo žadatel může požádat regulační subjekt o schválení delší prodlevy, než jaká je uvedena v první větě prvního pododstavce. Regulační subjekt může žádost schválit z jiných důvodů, než jaké jsou uvedeny v písmenech a) až e) prvního pododstavce. Kapacita, která je přidělena na základě rámcové dohody, ale není využívána kvůli prodlevě potřebné k zahájení provozu, zůstává k dispozici pro využití jinými žadateli.

4. Žádost o rámcovou dohodu nesmí být zamítnuta proto, že ji provozovatel infrastruktury obdržel po uplynutí lhůty uvedené v čl. 5 odst. 1, avšak musí být zpracována na nediskriminačním základě v rámci příštího postupu v souladu s článkem 5. Vyze-li provozovatel infrastruktury potenciální žadatele k podání žádosti o rámcové dohody v rámci víceleté lhůty a obdrží-li takové žádosti po uplynutí této lhůty, zpracuje je buď v rámci roční lhůty v souladu s čl. 5 odst. 1, nebo v souladu s čl. 5 odst. 2.

V případě žádostí, které splňují kritéria uvedená v odstavci 3 tohoto článku, se datum obdržení žádosti o rámcovou dohodu nezohledňuje při stanovování doby platnosti rámcové dohody. To neplatí u žadatelů, kterým již byla na dotčené trati přidělena jiná rámcová kapacita nebo jiné trasy vlaků.

Článek 7

Dohoda o časovém rozmezí

Provozovatel infrastruktury se s žadatelem v každém jednotlivém případě dohodne na časovém rozmezí, přičemž toto rozmezí by mělo být nastaveno tak, aby bylo co možná nejlépe kontrolnímu časovému úseku, aby se usnadnilo přiřazování související rámcové kapacity. Časové rozmezí musí zohledňovat potřeby železničního spoje.

Časové rozmezí trvá až 24 hodin. Ve výjimečných případech může provozovatel infrastruktury na žádost žadatele a po předchozím schválení ze strany regulačního subjektu odsouhlasit časové rozmezí delší než 24 hodin.

V případě více než dvouhodinového časového rozmezí přiřadí provozovatel infrastruktury rámcovou kapacitu co nejlépe k dvouhodinovému kontrolnímu časovému úseku.

Časová rozmezí na základě jedné rámcové dohody nebo na základě různých rámcových dohod se mohou překrývat. Strany rámcové dohody si mohou ujednat četnost spoje.

Článek 8

Stropy pro přidělování rámcové kapacity

1. Provozovatel infrastruktury rozdělí každých 24 hodin do kontrolních časových úseků, jejichž individuální délka nepřesáhne dvě hodiny. Při přidělování rámcové kapacity přiřazuje provozovatel infrastruktury časová rozmezí ke kontrolním časovým úsekům.

2. Pokud provozovatel infrastruktury v kterémkoli kontrolním časovém úseku na určité trati přidělí rámcovou kapacitu v rozsahu nejvýše 70 % maximální kapacity, může se rozhodnout, že ve vztahu k těmto kontrolním časovým úsekům nepoužije čl. 9 odst. 3 až 6, článek 10 a čl. 11 odst. 1. Maximální kapacita se vypočte na základě stávajících a plánovaných vlakových intervalů a odhadovaného počtu vlaků na dotčené trati. Svou metodiku pro výpočet maximální kapacity pro účely tohoto odstavce zveřejní provozovatel infrastruktury ve zprávě o síti.

3. Pokud je vyžadováno předchozí schválení rámcových dohod regulačním subjektem v souladu s čl. 42 odst. 1 druhým pododstavcem směrnice 2012/34/EU, může se členský stát rozhodnout, že nepoužije některá nebo všechna ustanovení odstavce 2, čl. 9 odst. 3 až 6 a článku 10.

Článek 9

Koordinace v případě kolidujících žádostí o rámcové dohody na jakékoli období po skončení příštího období platnosti jízdního řádu

1. Zjistí-li provozovatel infrastruktury kolize mezi stávajícími rámcovými dohodami a žádostmi o nové rámcové dohody či o jejich změnu nebo mezi žádostmi o nové rámcové dohody, uplatní zásady koordinačního postupu pro žádosti o trasy podle čl. 46 odst. 3 a 4 směrnice 2012/34/EU.

2. Provozovatel infrastruktury se prvotní koordinací pokusí zajistit co možná nejlepší sladění kolidujících žádostí nebo určité žádosti a stávajících rámcových dohod.

3. Nepodaří-li se souladu mezi stávajícími rámcovými dohodami a žádostmi o nové rámcové dohody či žádostmi o změnu dohod dosáhnout v prvotní fázi koordinace, protože zájemci odmítnou řešení navržené provozovatelem infrastruktury, posoudí provozovatel infrastruktury tyto žádosti a případně stávající rámcové dohody s přihlédnutím ke kritériím stanoveným v čl. 10 odst. 2 až 4.

4. Na základě posouzení podle odstavce 3 přistoupí provozovatel infrastruktury k druhé fázi koordinace. Pokud se druhá fáze koordinace ukáže být neúspěšná a požadovaná rámcová dohoda zajišťuje lepší využití infrastruktury, požádá provozovatel infrastruktury o změnu rámcové kapacity přidělené v rámci stávajících rámcových dohod.
5. Pokud se druhá fáze koordinace ukáže být neúspěšná a požadovaná rámcová dohoda nezajišťuje lepší využití infrastruktury než některá nebo vícero ze stávajících kolidujících rámcových dohod, provozovatel infrastruktury žádost zamítne.
6. Provozovatel infrastruktury může zamítnout požadovanou rámcovou dohodu, jestliže by příjmy, které by plynuly navíc z uzavření této nové rámcové dohody, přinejmenším nevyrovnaly případné sankce podle článku 13 na základě změny uvedené v odstavci 4 tohoto článku.
7. Nelze-li vyhovět žádostem o rámcové dohody z důvodu skutečného nebo očekávaného nedostatku kapacity infrastruktury, může provozovatel infrastruktury prohlásit dotčený úsek infrastruktury za přetížený v souladu s článkem 47 směrnice 2012/34/EU.

Článek 10

Koordinace v případě kolidujících žádostí o trasy vlaků na základě rámcových dohod během postupu plánování

1. Nelze-li žádostem o trasy vlaků vyhovět podle postupu plánování stanoveného v článku 45 směrnice 2012/34/EU z důvodu kolize se stávající rámcovou dohodou, zajistí provozovatel infrastruktury prvotní koordinaci v souladu s článkem 46 směrnice 2012/34/EU. K této koordinaci dojde i tehdy, když se strany rámcové dohody svých časových rozmezí dobrovolně vzdají nebo je dobrovolně změní. Pokud se provozovateli infrastruktury nepodaří žádosti sladit, posoudí rámcové dohody a žádosti o trasy vlaků v souladu s kritérii stanovenými v odstavcích 2 a 3.

Jestliže by na základě těchto kritérií požadované trasy vlaků zajišťovaly lepší využití infrastruktury a příjmy, které by plynuly navíc z přidělení těchto tras, by přinejmenším vyrovnaly případné sankce podle článku 13 vyplývající ze změny nebo vypovězení jedné nebo několika stávajících rámcových dohod, požádá provozovatel infrastruktury o změnu stávajících rámcových dohod pro příští období platnosti jízdního řádu.

2. Provozovatel infrastruktury zohlední níže uvedená kritéria:
 - a) změna by neohrozila životaschopnost obchodního modelu žadatele, který je držitelem rámcové kapacity, nebo hospodářského modelu smlouvy o veřejné službě;
 - b) změna by neohrozila životaschopnost obchodního modelu provozovatele infrastruktury, pokud provozuje pouze dotčenou trať;
 - c) při posouzení na základě kritérií přednosti uplatňovaných při přidělování tras v rámci postupu sestavování jízdního řádu v souladu s pravidly pro přidělování kapacity uvedenými v článku 39 směrnice 2012/34/EU, včetně pravidel stanovených v článcích 47 a 49 směrnice 2012/34/EU, vykazuje rámcová dohoda slabší výsledky;
 - d) celková kapacita, kterou na dotčené trati drží nebo požaduje jeden žadatel, je významná;
 - e) oprávněné obchodní potřeby žadatele, pokud tento prokáže, že kapacitu požadovanou v rámcové dohodě skutečně hodlá a dokáže využít;
 - f) délka spoje, včetně úseků v jiných sítích, v jedné z kolidujících žádostí je podstatně kratší než délka spoje v druhé žádosti;
 - g) zbývající doba platnosti rámcové dohody nebo podnikatelského plánu je krátká a veškeré investice nebo jejich značná část byla odepsána.

V rámci pro přidělování kapacity uvedeném v článku 39 směrnice 2012/34/EU mohou členské státy určit pořadí důležitosti těchto kritérií.

3. S výhradou schválení regulačním subjektem se může provozovatel infrastruktury rozhodnout, že kromě kritérií uvedených v písmenech a) až g) zavede ještě další. Rozhodne-li se provozovatel infrastruktury přikládat kritériím různou váhu, musí váhu těchto kritérií schválit regulační subjekt.

4. V případě přeshraniční dopravy se mohou provozovatelé infrastruktury společně rozhodnout, že budou uplatňovat dodatečná kritéria nebo že změní jejich váhu.

5. Odchylně od odstavců 1, 2 a 3 se může provozovatel infrastruktury rozhodnout, že v případě kolidujících žádostí o trasy vlaků se budou pravidla pro přidělování kapacity uvedená v článku 39 směrnice 2012/34/EU, včetně kritérií přednosti používaných při každoročním sestavování jízdního řádu v souladu s články 47 a 49 směrnice 2012/34/EU, uplatňovat jak na žádosti o trasy podle určité rámcové dohody, tak na všechny další žádosti o trasy. Pokud tak provozovatel infrastruktury rozhodne a kolidující žádosti se nepodaří vyřešit po prvotní koordinaci podle odstavce 1, použije rovněž daná pravidla pro přidělování kapacity uvedená v článku 39 směrnice 2012/34/EU, včetně kritérií přednosti podle článků 47 a 49 směrnice 2012/34/EU. Pokud se provozovatel infrastruktury rozhodne použít tento odstavec, měl by to transparentně uvést v dohodnuté rámcové dohodě.

Článek 11

Úprava rámcové kapacity v rámcové dohodě

1. Provozovatel infrastruktury rámcovou dohodu s žadateli pravidelně přezkoumává za účelem zvážení rámcové kapacity. Žadatelé musí provozovatele infrastruktury bezodkladně informovat o jakémkoli trvalém záměru veškerou rámcovou kapacitu nebo její část nevyužívat.

2. Jestliže žadatel během každoročního plánování nepožádá na základě rámcové dohody o trasy vlaků v souladu s čl. 44 odst. 3 směrnice 2012/34/EU, provozovatel infrastruktury rámcovou kapacitu pro stávající roční období platnosti jízdního řádu odpovídajícím způsobem sníží. Výjimkou jsou případy, kdy žadatel nepodání žádosti o trasy vlaků bezodkladně zdůvodní a uvedené příčiny nemůže nijak ovlivnit.

3. Provozovatel infrastruktury ve zprávě o síti stanoví a zveřejní požadavky týkající se podílu rámcové kapacity, která by měla být využívána stranami rámcových dohod. Tento podíl musí být přiměřený s přihlédnutím ke kapacitě, jež je na trati využívána. Pokud tomu tak není, může regulační subjekt požádat, aby byl podíl změněn.

Jestliže strana dohody nemá v úmyslu tento podíl rámcové kapacity využívat po období více než jednoho měsíce, informuje o tom bezodkladně a alespoň jeden měsíc předem provozovatele infrastruktury.

Pokud strana dohody veškerou rámcovou kapacitu nebo její část nevyužívá po období více než jednoho měsíce a o svém úmyslu ji nevyužívat neinformovala alespoň jeden měsíc předem provozovatele infrastruktury, provozovatel infrastruktury sníží kapacitu přidělenou této straně pro stávající období platnosti jízdního řádu, s výjimkou případů, kdy bylo nevyužití kapacity zapříčiněno důvody, které strana nemohla nijak ovlivnit. Provozovatel infrastruktury může snížit rámcovou kapacitu přidělenou této straně pro období po stávajícím období platnosti jízdního řádu.

Provozovatel infrastruktury nabídne rámcovou kapacitu některému žadateli bez ohledu na případné právo dané strany dohody o tuto kapacitu požádat v souladu s ustanoveními o žádostech *ad hoc* podle čl. 48 odst. 1 směrnice 2012/34/EU.

4. Když bude provozovatel infrastruktury nabízet žadateli novou rámcovou kapacitu, zváží případné nevyužití rámcové kapacity nebo nepodání žádosti o trasy vlaků na základě rámcové dohody a důvody, které k tomu vedly.

Článek 12

Spolupráce při přidělování rámcové kapacity ve více sítích

1. Provozovatelé infrastruktury, kteří jsou dotčeni spojem, jenž projíždí více než jednou sítí železničního systému v rámci Unie, pokud možno zajistí:

- a) aby v případě, že byla pro takový vlakový spoj uzavřena jedna nebo vícero rámcových dohod, odpovídala požadovaná časová rozmezí těm, jež byla ujednána na základě rámcové dohody nebo jež byla na základě této dohody vyžádána, a aby si vzájemně odpovídala očekávaná dostupná kapacita podle jednotlivých rámcových dohod;
- b) aby do sebe trasy vlaků při jejich plánování vzájemně zapadaly.

Je-li pro vlakový spoj projíždějící více než jednou sítí vyžadována rámcová dohoda nebo je taková dohoda uplatňována, vyberou mezi sebou dotčení provozovatelé infrastruktury na žádost žadatele jednoho, aby žádosti o rámcové dohody nebo žádosti o změny rámcových dohod koordinoval.

2. Nelze-li časová rozmezí a trasy vlaků sladit, přistoupí dotčení provozovatelé infrastruktury ke koordinaci, aby zajistili vhodnou alternativu, nebo poskytli písemné odůvodnění v případě, že žádnou vhodnou alternativu zajistit nemohou. Žadatel informuje provozovatele infrastruktury, kteří žádost obdrželi, o všech potenciálních nebo reálných žádostech o další rámcovou dohodu týkající se téhož vlakového spoje.

Provozovatelé infrastruktury berou při koordinaci v potaz omezení kapacity, jako například omezení v důsledku údržby, jakmile jsou tato známa.

3. Pro účely provádění tohoto nařízení dotčení provozovatelé infrastruktury spolupracují v souladu s článkem 40 směrnice 2012/34/EU, a to i v případech, kdy jeden či několik z nich rámcové dohody nenabízí a kdy se za účelem přidělování kapacity spojují.

Článek 13

Sankce

1. Vyžaduje-li jedna strana, aby rámcová dohoda obsahovala ustanovení o sankcích v souladu s čl. 42 odst. 4 směrnice 2012/34/EU, nesmí odmítnout srovnatelné sankce požadované druhou stranou.

2. Rámcová dohoda nesmí stanovit sankce na úrovni převyšující náklady, přímé ztráty a výdaje (včetně ušlých příjmů), které odškodňované straně důvodně vznikly nebo u kterých lze důvodně očekávat, že vzniknou, v důsledku změny či vypovězení dohody. Odškodňovaná strana učiní přiměřené kroky, aby změně dohody předešla či ji omezila nebo aby předešla vypovězení dohody či snížila jeho dopad a aby získala zpět veškeré náklady, ztráty a výdaje nebo tyto náklady, přímé ztráty a výdaje (včetně ušlých příjmů) jinak zmírnila.

3. V kterémkoli z níže uvedených případů nesmí provozovatel infrastruktury vyžadovat zaplacení pokut nad rámec administrativních nákladů na změnu nebo vypovězení rámcové dohody:

- a) příčinu změny či vypovězení dohody nemohl žadatel nijak ovlivnit a provozovatel infrastruktury o ní byl bezodkladně informován;
- b) žadateli byla zamítnuta doplňující žádost o rámcovou kapacitu, bez níž nebylo možné plánovaný vlakový spoj provozovat;
- c) provozovatel infrastruktury mohl trasy vlaků a rámcovou kapacitu znovu přidělit tak, že ztráty, k nimž došlo v důsledku změny nebo vypovězení rámcové dohody, již byly získány zpět.

4. Rámcová dohoda nesmí obsahovat ustanovení o prominutí pokuty v případě, kdy žadatel zvláště požádá o jinou kapacitu než je ta, která byla zrušena. Sankce se nevyžadují, pokud změna spočívá pouze v nepatrné úpravě dohodnuté kapacity.
5. Na žádost regulačního subjektu předloží provozovatel infrastruktury doklady o tom, že pokuty byly včas zaplacený.

Článek 14

Výjimka

Pokud některý provozovatel infrastruktury rámcové dohody nenabízí a neuplatňuje je, nepoužijí se na jeho síť články 1 až 11 ani článek 13. Ve zprávě o síti musí být v této souvislosti zveřejněno prohlášení.

Členské státy se mohou rozhodnout, že nebudou uplatňovat články 1 až 11 na rámcové dohody uzavřené před 15. březnem 2003.

Článek 15

Nepoužitelnost určitých ustanovení

V případě rámcových dohod uzavřených před 28. dubnem 2016 se mohou členské státy rozhodnout, že po dobu nejvýše pěti let od vstupu tohoto nařízení v platnost nebudou používat ustanovení čl. 6 odst. 2 a článků 7, 8, 9, 10, 11 nebo 13.

Odchylně od odstavce 1 nemají členské státy možnost uvedenou v první větě u změn rámcových dohod, pokud byly tyto změny ujednány po 28. dubnu 2016 a nesly by s sebou navýšení přidělené rámcové kapacity nebo prodloužení platnosti rámcové dohody.

Článek 16

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se od 1. prosince 2016.

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

V Bruselu dne 7. dubna 2016.

Za Komisi
předseda
Jean-Claude JUNCKER
