

ROZHODNUTÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRÁVOMOCI (EU) 2017/2075**ze dne 4. září 2017,****kterým se nahrazuje příloha VII směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru****(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. 43 odst. 2 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) U postupů pro přidělování kapacity by měla být zajištěna transparentnost, přičemž je třeba pamatovat na efektivnost přidělovacího procesu i na provozní zájmy všech zúčastněných stran, kterých se využívání a údržba železniční infrastruktury týká.
- (2) Žadatelé o přidělení kapacity infrastruktury by měli mít možnost podávat žádosti o začlenění kapacity do ročního jízdního řádu sítě v době mezi termínem pro podání žádostí v rámci návrhu jízdního řádu a změnou jízdního řádu sítě.
- (3) Po přidělení tras vlaků by bylo součástí smluvních práv žadatele právo zamítnout nebo schválit žádost o nové naplánování vznesenou provozovatelem infrastruktury.
- (4) K tomu, aby byly infrastruktura a její zařízení udržovány v dobrém stavu a infrastruktura mohla být rozvíjena podle potřeb trhu, jsou zapotřebí dočasná omezení kapacity.
- (5) Žadatelé by měli být včas informováni o nadcházejících omezeních kapacity, aby mohli podle těchto omezení v kapacitě infrastruktury upravit svůj provoz a své dopravní potřeby. Budou-li informace o nadcházejících omezeních kapacity zveřejněny už na začátku období podávání žádostí o začlenění kapacity do ročního jízdního řádu sítě, nemělo by být tolik zapotřebí měnit naplánování již přidělených tras.
- (6) Provozovatelé infrastruktury by při výběru z různých alternativ pro omezení kapacity měli zohledňovat nejen své vlastní náklady, ale také obchodní a provozní omezení dotčených žadatelů a rizika, že by provoz mohl být přesunut na méně ekologické druhy dopravy.
- (7) Provozovatelé infrastruktury by měli stanovit, zveřejnit a uplatňovat transparentní kritéria pro odklon vlaků a pro přidělování omezené kapacity různým druhům dopravy. Mohou tak činit společně, nebo jednotlivě v souvislosti se svými omezeními kapacity.
- (8) Provozovatelé infrastruktury by měli upravit své zprávy o síti a postupy sestavování jízdního řádu tak, aby byl zajištěn včasný soulad s novými pravidly pro omezení kapacity, jak je zavádí toto rozhodnutí.
- (9) V případě dopravy přesahující rámec jedné sítě by měli dotčení provozovatelé infrastruktury koordinovat své postupy, aby byl minimalizován dopad omezení kapacity na dopravu, aby byly synchronizovány práce na určité konkrétní trase nebo aby se předešlo omezení kapacity na objížďkové trati.
- (10) Z důvodů právní jasnosti a s přihlédnutím k počtu změn, které je třeba provést v příloze VII směrnice 2012/34/EU, by uvedená příloha měla být nahrazena v celém rozsahu. V zájmu zjednodušení regulačního rámce je navíc vhodným právním nástrojem rozhodnutí v přenesené pravomoci, jelikož ukládá jasná a podrobná pravidla, která zajišťují rychlé a jednotné uplatňování po celé Unii a nemusí být členskými státy prováděna ve vnitrostátním právu.

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

- (11) V důsledku načasování změny jízdního řádu sítě v souladu s bodem 2 přílohy tohoto rozhodnutí a předstihů pro koordinování, konzultování a zveřejňování omezení kapacity stanovených v bodech 8 až 11 přílohy tohoto rozhodnutí budou provozovatelé infrastruktury schopni poprvé dostat požadavkům bodů 8 až 11 u změny jízdního řádu sítě v prosinci 2019, pokud jde o druhé kolo zveřejnění, a v prosinci 2020, pokud jde o první kolo zveřejnění, požadavkům bodu 12 u změny jízdního řádu sítě v prosinci 2018 a požadavkům bodů 14 až 17 u změny jízdního řádu sítě v prosinci 2018.
- (12) Směrnice 2012/34/EU by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Příloha VII směrnice 2012/34/EU se nahrazuje přílohou tohoto rozhodnutí.

Článek 2

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost dvacátým dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie*.

V Bruselu dne 4. září 2017.

Za Komisi
předseda
Jean-Claude JUNCKER

PŘÍLOHA

„PŘÍLOHA VII

ČASOVÝ ROZVRH PROCESU PŘIDĚLOVÁNÍ

(uvedený v článku 43)

- 1) Jízdní řád sítě se sestavuje jednou za kalendářní rok.
- 2) Změna jízdního řádu sítě se uskutečňuje o půlnoci druhou sobotu v prosinci. Je-li úprava provedena po skončení zimy, zejména s ohledem na případné změny v jízdních řádech regionální osobní dopravy, uskuteční se tato změna o půlnoci druhou sobotu v červnu a podle potřeby též v jiných okamžicích mezi těmito daty. Provozovatelé infrastruktury se mohou dohodnout na jiných datech a v tom případě, pokud by to mohlo ovlivnit mezinárodní dopravu, informují Komisi.
- 3) Lhůta pro přijetí žádostí o přidělení kapacity, která má být začleněna do jízdního řádu sítě, nesmí uplynout dříve než dvanáct měsíců před změnou jízdního řádu sítě. Provozovatel infrastruktury zváží i žádosti obdržené po uplynutí této lhůty.
- 4) Nejpozději 11 měsíců před změnou jízdního řádu sítě zajistí provozovatelé infrastruktury ve spolupráci s ostatními příslušnými provozovateli infrastruktury, aby byly stanoveny prozatímní mezinárodní trasy vlaků. Provozovatelé infrastruktury zajistí, aby tyto trasy byly pokud možno zachovány i v průběhu následujících postupů.
- 5) Nejpozději čtyři měsíce po uplynutí lhůty uvedené v bodě 3 provozovatel infrastruktury vypracuje a zveřejní návrh jízdního řádu sítě.
- 6) Provozovatel infrastruktury rozhodne o žádostech, jež obdrží po uplynutí lhůty uvedené v bodě 3, v souladu s postupem zveřejněným ve zprávě o síti.

Provozovatel infrastruktury může nově naplánovat přidělenou trasu, pokud je to nutné k zajištění co možná nejlepšího sladění všech žádostí o trasy a když toto nově naplánování schválí žadatel, jemuž byla trasa původně přidělena. Nejpozději jeden měsíc před změnou jízdního řádu sítě musí provozovatel infrastruktury aktualizovat návrh jízdního řádu sítě tak, aby zahrnoval všechny trasy vlaků, jež byly přiděleny po uplynutí lhůty uvedené v bodě 3.

- 7) V případě vlaků, jež přejíždějí z jedné sítě do druhé a dojedou s předpokládaným zpožděním v délce nejvýše deseti hodin a od 14. prosince 2019 osmnácti hodin, nepovažuje provozovatel infrastruktury druhé sítě danou trasu vlaku za zrušenou ani nevyžaduje žádost o další trasu vlaku, a to i když se rozhodne přidělit jinou trasu vlaku, ledaže by jej žadatel informoval o tom, že vlak do druhé sítě nepřejede. Provozovatel infrastruktury žadateli bezodkladně sdělí aktualizovanou či novou trasu vlaku, a je-li změnou dotčena, i vazbu mezi jejím novým číslem a číslem trasy vlaku, která byla zrušena.
- 8) Pokud jde o dočasná omezení kapacity železničních tratí z důvodů, jako jsou práce na infrastruktuře, včetně souvisejících omezení rychlosti, hmotnosti na nápravu, délky vlaku, trakce nebo průjezdného průřezu („omezení kapacity“), která trvají déle než sedm po sobě jdoucích dní a kvůli nimž je více než 30 % odhadovaného denního objemu dopravy na určité železniční trati zrušeno, přetrasováno nebo nahrazeno jinými druhy dopravy, zveřejní dotčení provozovatelé infrastruktury všechna omezení kapacity a předběžné výsledky konzultace s žadateli poprvé alespoň 24 měsíců před předmětnou změnou jízdního řádu sítě, jsou-li známy, a podruhé v aktualizované podobě alespoň dvanáct měsíců před předmětnou změnou.
- 9) Pokud se dopad omezení kapacity neomezí na jednu síť, dotčení provozovatelé infrastruktury také vytvoří mechanismus, v jehož rámci budou tato omezení kapacity při jejich prvním zveřejnění společně projednávat se zainteresovanými žadateli, se sdruženími provozovatelů infrastruktury uvedenými v čl. 40 odst. 1 a s hlavními dotčenými provozovateli zařízení služeb, s výjimkou případů, kdy se provozovatelé infrastruktury s žadateli dohodnou, že takovýto mechanismus není zapotřebí. Společné projednávání má pomoci s přípravou jízdních řádů, včetně zajišťování odklonových tras.

- 10) Při prvním zveřejnění omezení kapacity v souladu s bodem 8 prokonzultuje provozovatel infrastruktury předmětná omezení kapacity s žadatelem a hlavními dotčenými provozovateli zařízení služeb. Pokud je mezi prvním a druhým zveřejněním omezení kapacity požadována koordinace v souladu s bodem 11, uskuteční provozovatel infrastruktury s žadatelem a hlavními dotčenými provozovateli zařízení služeb druhou konzultaci před ukončením uvedené koordinace a druhým zveřejněním omezení kapacity.
- 11) Není-li dopad omezení kapacity omezen na jednu síť, musí dotčení provozovatelé infrastruktury (včetně provozovatelů infrastruktury, kteří by mohli být dotčeni přetrasováním vlaků) před zveřejněním omezení kapacity v souladu s bodem 8 koordinovat mezi sebou navzájem omezení kapacity, která by mohla zahrnovat zrušení, přetrasování vlaků nebo nahrazení jinými druhy dopravy.

Koordinace před druhým zveřejněním musí být dokončena:

- a) nejpozději osmnáct měsíců před změnou jízdního řádu sítě, pokud je na určité železniční trati zrušeno, přetrasováno nebo nahrazeno jinými druhy dopravy více než 50 % odhadovaného denního objemu dopravy po dobu více než 30 po sobě jdoucích dní;
- b) nejpozději třináct měsíců a patnáct dní před změnou jízdního řádu sítě, pokud je na určité železniční trati zrušeno, přetrasováno nebo nahrazeno jinými druhy dopravy více než 30 % odhadovaného denního objemu dopravy po dobu více než sedmi po sobě jdoucích dní;
- c) nejpozději třináct měsíců a patnáct dní před změnou jízdního řádu sítě, pokud je na určité železniční trati zrušeno, přetrasováno nebo nahrazeno jinými druhy dopravy více než 50 % odhadovaného denního objemu dopravy po dobu sedmi či méně po sobě jdoucích dní.

V případě potřeby vyzvou provozovatelé infrastruktury žadatele působící na dotčených tratích a hlavní dotčené provozovatele zařízení služeb, aby se do této koordinace zapojili.

- 12) Co se týče omezení kapacity trvajících sedm či méně po sobě jdoucích dní, která není nutno zveřejnit v souladu s bodem 8, kvůli kterým je více než 10 % odhadovaného denního objemu dopravy na určité železniční trati zrušeno, přetrasováno nebo nahrazeno jinými druhy dopravy, k nimž dojde v následujícím období platnosti jízdního řádu a o kterých se provozovatel infrastruktury dozví nejpozději šest měsíců a patnáct dní před změnou jízdního řádu sítě, prokonzultuje provozovatel infrastruktury plánovaná omezení kapacity s dotčenými žadatelem a informuje o aktualizovaných omezeních kapacity alespoň čtyři měsíce před změnou jízdního řádu sítě. Provozovatel infrastruktury poskytne podrobné informace o nabízených trasách vlaků nejpozději čtyři měsíce před začátkem omezení kapacity v případě osobních vlaků a nejpozději jeden měsíc před začátkem omezení kapacity v případě nákladních vlaků, pokud se provozovatel infrastruktury s dotčenými žadatelem nedohodnou na kratším předstihu.
- 13) Provozovatelé infrastruktury se mohou na základě konzultace s žadatelem a provozovateli zařízení rozhodnout, že budou u omezení kapacity uplatňovat přísnější limity spočívající v nižších procentních podílech odhadovaného objemu dopravy nebo v kratším trvání daných omezení, než jaké jsou uvedeny v této příloze, nebo že budou uplatňovat další kritéria nad rámec těch, která jsou zmiňována v této příloze. Limity a kritéria pro seskupování omezení kapacity zveřejní ve svých zprávách o síti podle bodu 3 přílohy IV.
- 14) V případě omezení kapacity, které je nezbytné k znovuoobnovení bezpečného provozu vlaků, se může provozovatel infrastruktury rozhodnout, že lhůty stanovené v bodech 8 až 12 nepoužije, je-li načasování daných omezení mimo jeho kontrolu, bylo-li by použití uvedených lhůt neefektivní z hlediska nákladů či zbytečně působící škodu z hlediska životnosti či stavu majetku nebo souhlasí-li všichni dotčení žadatelé. V těchto případech a v případě jakýchkoli jiných omezení kapacity, jež nepodléhají konzultaci v souladu s jinými ustanoveními této přílohy, konzultuje provozovatel infrastruktury dotčené žadatele a hlavní provozovatele zařízení služeb okamžitě.
- 15) Informace, které musí provozovatel infrastruktury poskytnout, postupuje-li v souladu s body 8, 12 nebo 14, zahrnují:
 - a) plánovaný den;
 - b) denní dobu, a hned jak je to možné stanovit, hodinu, kdy omezení kapacity začne a skončí;
 - c) úsek trati, jehož se omezení dotkne, a
 - d) pokud to přichází v úvahu, též kapacitu odklonových tratí.

Uvedené informace nebo odkaz na místo, kde lze tyto informace nalézt, zveřejní provozovatel infrastruktury ve své zprávě o síti uvedené v bodě 3 přílohy IV. Tyto informace musí provozovatel infrastruktury aktualizovat.

- 16) Pokud jde o omezení kapacity, která trvají přinejmenším 30 po sobě jdoucích dní a postihují více než 50 % odhadovaného objemu dopravy na určité železniční trati, poskytne provozovatel infrastruktury žadatelům na jejich vyžádání během prvního kola konzultací srovnání podmínek v alespoň dvou alternativních scénářích pro omezení kapacity. Tyto alternativní scénáře koncipuje provozovatel infrastruktury společně s žadateli na základě údajů poskytnutých v jejich žádostech.

Součástí srovnání musí být v každém scénáři alespoň:

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

Dříve než se provozovatel infrastruktury pro jednu z alternativ omezení kapacity rozhodne, konzultuje zainteresované žadatele a přihlédne k dopadu jednotlivých alternativ na tyto žadatele a na uživatele služeb.

- 17) Pokud jde o omezení kapacity, která trvají déle než 30 po sobě jdoucích dní a postihují více než 50 % odhadovaného objemu dopravy na určité železniční trati, stanoví provozovatel infrastruktury kritéria pro přetrasování vlaků zajišťujících různé druhy dopravy, přičemž zohlední žadatelova obchodní a provozní omezení s výjimkou případů, kdy daná provozní omezení vyplývají z žadatelových manažerských či organizačních rozhodnutí, aniž by tím byl dotčen cíl v podobě snižování nákladů provozovatele infrastruktury v souladu s čl. 30 odst. 1. Provozovatel infrastruktury zveřejní tato kritéria ve zprávě o síti spolu s předběžným přidělením zbývající kapacity jednotlivým segmentům železniční dopravy při postupu v souladu s bodem 8. Po skončení konzultace, a aniž by tím byly dotčeny povinnosti provozovatele infrastruktury podle bodu 3 přílohy IV, poskytne provozovatel infrastruktury na základě zpětné vazby od žadatelů dotčeným železničním podnikům orientační rozčlenění zbývající kapacity podle segmentu dopravy.“
-