

32001L0014

15.3.2001

ÚRADNÝ VESTNÍK EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

L 75/29

## 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

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva a najmä na jej článok 71,

so zreteľom na návrh Komisie <sup>(1)</sup>,so zreteľom na stanovisko Hospodárskeho a sociálneho výboru <sup>(2)</sup>,so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov <sup>(3)</sup>,v súlade s postupom stanoveným v článku 251 Zmluvy <sup>(4)</sup> na základe spoločného textu schváleného 22. novembra 2000 Zmierovacím výborom,

keďže:

- (1) Väčšia integrácia železničného sektoru spoločenstva je významným prvkom budovania vnútorného trhu a smeruje k dosiahnutiu udržateľnej mobility.
- (2) Smernica Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc spoločenstva <sup>(5)</sup> zabezpečuje určité práva prístupu v medzinárodnej železničnej doprave pre železničné podniky a medzinárodné zoskupenia železničných podnikov; tieto práva znamenajú možnosť viacerých užívateľov používať železničnú infraštruktúru.
- (3) Smernica Rady 95/19/ES z 19. júna 1995 o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry a stanovení poplatkov za infraštruktúru <sup>(6)</sup> stanovuje všeobecný rámec na pridelovanie kapacity železničnej infraštruktúry.

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES C 321, 20.10.1998, s. 10 a Ú. v. v. C 116E, 26.4.2000, s. 40).

<sup>(2)</sup> Ú. v. ES C 209, 22.7.1999, s. 22.

<sup>(3)</sup> Ú. v. ES C 57, 29.2.2000, s. 40.

<sup>(4)</sup> Stanovisko Európskeho parlamentu z 10. marca 1999 (Ú. v. ES C 175, 21.6.1999, s. 120) potvrdené 27. októbra 1999 (Ú. v. ES C 154, 5.6.2000, s. 22), spoločné stanovisko Rady z 28. marca 2000 (Ú. v. ES C 178, 27.6.2000, s. 28) a rozhodnutie Európskeho parlamentu z 5. júla 2000 (zatiaľ nebolo uverejnené v úradnom vestníku), rozhodnutie Európskeho parlamentu z 1. februára 2001 a rozhodnutie Rady z 20. decembra 2000.

<sup>(5)</sup> Ú. v. ES L 237, 24.8.1991, s. 25 Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2001/12/ES (pozri stranu 1 tohto úradného vestníka).

<sup>(6)</sup> Ú. v. ES L 143, 27.6.1995, s. 75.

- (4) Tieto smernice nezabránili značnej variabilite v štruktúre a úrovni poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a vo forme a čase trvania pridelovacieho procesu.
- (5) Na zabezpečenie transparentného a nediskriminačného prístupu k železničnej infraštruktúre pre všetky železničné podniky všetky potrebné informácie požadované s cieľom využitia prístupových práv sa majú uverejňovať v podmienkach použitia siete.
- (6) Výsledkom vhodných režimov pridelovania kapacity železničnej infraštruktúry bude, v spojení s konkurujúcimi si prevádzkovateľmi, lepšia rovnováha medzi jednotlivými druhmi dopravy.
- (7) Podpora optimálneho využívání železničnej infraštruktúry vedie ke sníženiu nákladů spoločnosti na dopravu.
- (8) Efektívna nákladná doprava, najmä cezhraničná, si vyžaduje opatrenia vedúce k otvoreniu trhu.
- (9) Členské štáty by mali zákazníkovi služieb železničnej dopravy umožniť priamy vstup do procesu pridelovania kapacity.
- (10) Revitalizácia európskych železníc prostredníctvom rozšíreného prístupu medzinárodnej nákladnej dopravy k Transeurópskej sieti železničnej nákladnej dopravy si vyžaduje čestnú medzidruhovou hospodársku súťaž medzi železnicou a cestou, najmä primerané zohľadnenie rôznych externých vplyvov; výsledkom vhodných režimov spoplatňovania železničnej infraštruktúry spojených s vhodnými režimami spoplatňovania ostatnej dopravnej infraštruktúry a v spojení s konkurujúcimi si prevádzkovateľmi bude optimálna rovnováha medzi rôznymi druhmi dopravy.
- (11) Režimy spoplatňovania a pridelovania kapacity by mali umožňovať rovnaký a nediskriminačný prístup pre všetky podniky a mali by sa pokúsiť riadne a nediskriminačne čo možno najviac splniť potreby všetkých užívateľov a typov prepravy;

- (12) V rámci stanovenom členskými štátmi by režimy spoplatňovania a pridelovania kapacity mali stimulovať manažérov železničnej infraštruktúry na optimalizáciu využívania ich infraštruktúry.
- (13) Železničné podniky by mali z režimu a pridelovania kapacity dostať jasné a konzistentné signály, ktoré im umožnia prijímať racionálne rozhodnutia.
- (14) Na zohľadnenie potrieb užívateľov alebo potenciálnych užívateľov železničnej infraštruktúry pri plánovaní ich obchodov a potrieb zákazníkov a investorov je dôležité, aby manažér infraštruktúry zabezpečil, že pridelovanie kapacity sa uskutočňuje spôsobom, ktorý odráža nutnosť udržania a zlepšenia úrovne spoľahlivosti služieb;
- (15) Železničné podniky a manažéri infraštruktúry by mali byť motivovaní v záujme minimalizácie porúch a zvýšenia výkonu siete.
- (16) Režimy spoplatňovania a pridelovania kapacity by mali umožňovať spravodlivú hospodársku súťaž pri poskytovaní služieb železničnej dopravy.
- (17) Je dôležité brať do úvahy obchodné požiadavky žiadateľov ako aj manažérov infraštruktúry.
- (18) Je dôležité ponechať manažérom infraštruktúry z hľadiska pridelovania jej kapacity čo najvyššiu pružnosť, ktorá však musí byť konzistentná s uspokojovaním racionálnych požiadaviek žiadateľa.
- (19) V procese pridelovania kapacity sa musí zabrániť tomu, aby rozvoj obchodnej činnosti iných podnikov, ktoré disponujú právami na používanie infraštruktúry alebo také práva chcú získať, bol obmedzovaný neprírodnými prekážkami;
- (20) Je žiadúce ponechať manažérom infraštruktúry určitý stupeň pružnosti, aby mohli zabezpečiť čo najefektívnejšie využitie infraštruktúrnej siete.
- (21) Režimy pridelovania kapacity a spoplatňovania musia zohľadňovať skutočnosť, že rôzne komponenty siete železničnej infraštruktúry môžu byť určené so zreteľom na rôznych hlavných užívateľov.
- (22) Požiadavky osobnej dopravy môžu byť často v rozpore s požiadavkami nákladnej dopravy; výsledkom požiadaviek osobnej dopravy môže viesť k vytvoreniu siete, ktorá je nákladnejšia na vybudovanie a údržbu než sieť vybudovaná výhradne na nákladnú dopravu; zvyšovanie rozdielov v rýchlostiach dopravných prostriedkov nákladnej a osobnej dopravy môže viesť k zostreniu konfliktov medzi týmito typmi dopravy.
- (23) Rôzni užívatelia a rôzne typy užívateľov budú mať často rôzny vplyv na kapacitu infraštruktúry a potreby rôznych služieb by mali byť primerane vyrovnané.
- (24) Služby vykonávané na základe zmluvy so subjektami verejného práva si môžu vyžadovať špeciálne pravidlá potrebné na zabezpečenie ich príťažlivosti pre užívateľov.
- (25) Režimy pridelovania kapacity a spoplatňovania musia brať na zreteľ účinky zvyšujúceho sa vyťaženia kapacity infraštruktúry a napokon aj na jej nedostatok.
- (26) Rôzne horizonty plánovania rôznych typov dopravy znamenajú, že je potrebné zabezpečiť aj uspokojenie žiadostí o kapacitu infraštruktúry, ktoré sú predložené po zostavení cestovných poriadkov siete.
- (27) Využitie informačnej technológie môže zvýšiť rýchlosť a pružnosť procesu tvorby cestovných poriadkov siete a zvýšiť možnosti žiadateľov o kapacitu pri ponuke, ako aj zvýšiť možnosti pri tvorbe vlakových trás, ktoré prechádzajú cez infraštruktúrnu sieť prevádzkovanú viacerými manažérmi.
- (28) Na zabezpečenie optimálneho výsledku pre železničné podniky je potrebné overenie využívania kapacity v prípade, keď je v záujme uspokojenia potrieb užívateľov potrebná koordinácia požiadaviek na kapacitu infraštruktúry.
- (29) Z hľadiska monopolného postavenia manažéra infraštruktúry je žiadúce, aby sa vyžadovalo overenie dostupnej kapacity infraštruktúry a metód jej zvýšenia v prípade, keď proces pridelovania kapacity infraštruktúry nemôže splniť požiadavky užívateľov.
- (30) Nedostatok informácií o požiadavkách ostatných železničných podnikov, ako aj o prekážkach vo vnútri systému môžu sťažiť železničným podnikom ich snahu o optimalizáciu požiadaviek na kapacitu infraštruktúry;
- (31) Je dôležité zabezpečiť lepšiu koordináciu režimov pridelovania tak, aby sa dosiahlo zvýšenie príťažlivosti železnice, ktorá využíva sieť niekoľkých manažérov infraštruktúry, najmä pri medzinárodnej doprave.

- (32) Je dôležité minimalizovať narušovanie hospodárskej súťaže, ktoré môže nastať z dôvodu podstatných rozdielov v zásadách spoplatňovania buď medzi železničnými infraštruktúrami, alebo medzi rôznymi druhmi dopravy.
- (33) Je žiadúce definovať tie zložky služieb infraštruktúry, ktoré sú pre prevádzkovateľa podstatné, aby mohol poskytovať službu, a ktoré by mali byť poskytované za minimálne prístupové poplatky.
- (34) Sú žiadúce investície na železničnú infraštruktúru a režimy spoplatňovania infraštruktúry by mali motivovať manažéra infraštruktúry k tomu, aby realizoval primerané investície tam, kde sú ekonomicky výhodné.
- (35) Každý režim spoplatnenia vysielá ekonomické signály užívateľovi; je dôležité, aby tieto signály pre železničné podniky boli jednoznačné a aby ich viedli k racionálnym rozhodnutiam;
- (36) Na vytvorenie primeranej a spravodlivej úrovne spoplatnenia infraštruktúry musí manažér infraštruktúry zaznamenávať stav a hodnotu svojich aktív a dobre chápať nákladové faktory spojené s prevádzkou infraštruktúry.
- (37) Je žiadúce zabezpečiť, aby sa pri dopravnom rozhodovaní bral zreteľ na externé náklady.
- (38) Je dôležité zabezpečiť také poplatky v medzinárodnej doprave, aby železnice mohli uspokojovať požiadavky trhu; preto by mali byť poplatky za používanie infraštruktúry stanovené vo výške nákladov, ktoré priamo vyplývajú z prevádzky vlakových služieb.
- (39) Celková úroveň nákladovej návratnosti prostredníctvom poplatkov za infraštruktúru ovplyvňuje nevyhnutnú úroveň príspevkov z verejných prostriedkov; členské štáty môžu stanoviť rôzne úrovne celkovej nákladovej návratnosti prostredníctvom poplatkov vrátane zvýšenia ceny alebo miery výnosnosti, ktoré môže trh uniesť, pričom sa musí udržať rovnováha medzi nákladovou návratnosťou a medzidruhovou konkurencieschopnosťou nákladnej železničnej dopravy; je však žiadúce, aby akýkoľvek systém spoplatnenia používania infraštruktúry umožňoval doprave také využitie železničnej siete, ktoré pokrýva prinajmenšom dodatočne vzniknuté náklady.
- (40) Železničná infraštruktúra predstavuje prirodzený monopol; z toho dôvodu je potrebné motivovať manažéra infraštruktúry k znižovaniu nákladov a k efektívnemu riadeniu svojej infraštruktúry.
- (41) Je potrebné zohľadniť skutočnosť, že počas mnohých rokov úroveň investícií do infraštruktúry a technológie neumožňovala vytvoriť podmienky na skutočný rozvoj železničnej dopravy; na základe uvedeného je preto vhodné uskutočniť potrebné zdokonalenia, najmä v súvislosti s vytvorením Transeurópskej siete železničnej nákladnej dopravy, okrem iného s využitím dostupných nástrojov spoločenstva, bez dopadu na už stanovené priority.
- (42) Zľavy povolené železničným podnikom sa musia vzťahovať ku skutočne dosiahnutým úsporám nákladov na správu; zľavy sa môžu využiť aj na podporu efektívneho využitia infraštruktúry.
- (43) Pre železničné podniky a manažéra infraštruktúry je žiadúce, aby boli motivovaní na minimalizácii porúch siete.
- (44) Pridelovanie kapacity je spojené s nákladmi manažéra infraštruktúry a mala by sa vyžadovať ich úhrada.
- (45) Sú potrebné opatrenia, ktoré zabezpečia, aby všetky železničné podniky licencované podľa práva spoločenstva museli byť držiteľom príslušného osvedčenia o bezpečnosti predtým, než poskytnú svoje služby na území členského štátu; udelenie osvedčení o bezpečnosti musí byť v súlade s právom spoločenstva.
- (46) Efektívne riadenie a spravodlivé a nediskriminačné používanie železničnej infraštruktúry si vyžaduje zriadenie regulačného orgánu, ktorý dozerá na uplatňovanie týchto právnych predpisov spoločenstva a pôsobí ako odvolací orgán bez ohľadu na možnosť súdneho preskúmania.
- (47) Aby sa zohľadnila zvláštna geopolitická a geografická situácia niektorých členských štátov, ako aj špecifická organizácia železničnej dopravy v rôznych členských štátoch pri súčasnom zabezpečení integrity vnútorného trhu, sú potrebné špecifické opatrenia.
- (48) Opatrenia potrebné na vykonanie tejto smernice by sa mali prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999 stanovujúcim postupy na výkon implementačných právomocí zverených Komisii <sup>(1)</sup>
- (49) V súlade s princípom subsidiarity a proporcionality stanovenými v článku 5 Zmluvy, ciele tejto smernice, a to koordinácia systémov členských štátov, ktorými sa riadi pridelovanie kapacity železničnej infraštruktúry, a poplatky za jej používanie, ako aj bezpečnostná certifikácia nemôžu dostatočne dosiahnuť členské štáty z hľadiska potreby zabezpečenia spravodlivých a nediskriminačných podmienok prístupu k infraštruktúre, ako aj zohľadnenia jednoznačne medzinárodného rozmeru

(1) Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

zahrnutého v prevádzke dôležitých prvkov železničných sietí a môžu byť preto z dôvodu potreby koordinovanej nadnárodnej akcie lepšie dosiahnuteľné na úrovni spoločenstva; táto smernica nepresahuje rámec toho, čo je nevyhnuté na dosiahnutie uvedených cieľov.

- (50) Nariadenie Rady (EHS) č. 2830/77 z 12. decembra 1977 o opatreniach potrebných na dosiahnutie porovnateľnosti medzi účtovnými systémami a ročnými účtovnými zvierkami železničných podnikov <sup>(1)</sup>, nariadenie Rady (EHS) 2183/78 z 19. septembra 1978 ktorým sa ustanovujú jednotné zásady výpočtu nákladov pre železničné podniky <sup>(2)</sup>, rozhodnutie Rady 82/529/EHS z 19. júla 1982 o tvorbe cien v medzinárodnej železničnej nákladnej doprave <sup>(3)</sup>, rozhodnutie Rady 83/418/EHS z 25. júla 1983 o obchodnej nezávislosti železníc v riadení medzinárodnej osobnej a batožinovej dopravy <sup>(4)</sup> a smernica 95/19/ES sú prekonané touto smernicou a mali by sa preto zrušiť,

2. Táto smernica platí pre železničnú infraštruktúru používanú vo vnútroštátnej a medzinárodnej železničnej doprave.

3. Členské štáty môžu z pôsobnosti tejto smernice vyňať:

- miestne alebo regionálne izolované siete na osobnú dopravu;
- siete určené len na mestskú alebo prímestskú osobnú dopravu;
- regionálne siete na nákladnú dopravu vykonávanú železničnými podnikmi, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti smernice 91/440/EHS, pokiaľ kapacitu na uvedenej sieti nepožaduje iný žiadateľ;
- železničnú infraštruktúru, ktorá je v súkromnom vlastníctve a existuje len na potreby vlastníka infraštruktúry na jeho vlastnú nákladnú dopravu.

4. Podniky, ktorých činnosti sa obmedzujú na kyvadlovú prepravu cestných vozidiel cez tunel pod prielivom La Manche, sú vyňaté z rozsahu pôsobnosti tejto smernice.

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

## KAPITOLA I

### ÚVODNÉ USTANOVENIA

#### Článok 1

#### Rozsah pôsobnosti

1. Predmetom tejto smernice sú princípy a postupy, ktoré majú byť uplatňované pri stanovení a vyberaní poplatkov za využívanie železničnej infraštruktúry a pri pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry.

Členské štáty zabezpečia, aby sa systémy spoplatňovania a pridelovania kapacity železničnej infraštruktúry spravovali princípmi stanovenými v tejto smernici, a tak umožňovali manažérovi infraštruktúry obchodovať a optimálne efektívne využívať dostupnú kapacitu infraštruktúry.

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES L 334, 24.12.1977, s. 13. Nariadenie naposledy zmenené a doplnené Zmluvou o prístupí z roku 1994.

<sup>(2)</sup> Ú. v. ES L 258, 21.9.1978, s. 1. Nariadenie naposledy zmenené a doplnené Zmluvou o prístupí z roku 1994.

<sup>(3)</sup> Ú. v. ES L 234, 9.8.1982, s. 5. Nariadenie naposledy zmenené a doplnené Zmluvou o prístupí z roku 1994.

<sup>(4)</sup> Ú. v. ES L 237, 26.8.1983, s. 32. Nariadenie naposledy zmenené a doplnené Zmluvou o prístupí z roku 1994.

#### Článok 2

#### Definície

Na účely tejto smernice:

- „pridelenie“ znamená pridelenie kapacity železničnej infraštruktúry vykonané manažérom infraštruktúry;
- „žiadateľ“ znamená licencovaný železničný podnik a/alebo medzinárodné zoskupenie železničných podnikov a v členských štátoch, ktoré ponúkajú takú možnosť, ďalšie osoby a/alebo právne subjekty, ktoré majú verejný alebo komerčný záujem na získanie kapacity infraštruktúry s cieľom prevádzkovania železničnej dopravy na svojom príslušnom území, ako sú verejné orgány podľa nariadenia (EHS) č. 1191/69 <sup>(5)</sup>, odosielatelia, špeditéri a prevádzkovatelia kombinovanej dopravy;
- „preťažaná infraštruktúra“ znamená úsek infraštruktúry, na ktorom aj po koordinácii rôznych požiadaviek na kapacitu nemôže byť v určitých obdobiach plne uspokojený dopyt po kapacite;

<sup>(5)</sup> Nariadenie Rady (EHS) 1191/69 o akcii členských štátov týkajúcej sa záväzkov v rámci koncepcie verejnej služby v železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej doprave (Ú. v. ES L 156, 28.6.1969, s. 1). Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 1893/91 (Ú. v. ES L 169, 29.6.1991, s. 1).

- d) „plán na zvýšenie kapacity“ znamená opatrenie alebo súbor opatrení spolu s časovým rozvrhom ich realizácie, ktoré sa navrhujú na zmiernenie kapacitných problémov vedúcich k vyhláseniu úseku infraštruktúry za „preťaženu infraštruktúru“;
- e) „koordinácia“ znamená postup, ktorým sa pridelovací orgán a žiadatelia pokúšajú riešiť konfliktné situácie, ktoré vznikajú pri požiadavkách na kapacitu infraštruktúry;
- f) „rámcová dohoda“ znamená právne záväznú všeobecnú dohodu na základe verejného alebo súkromného práva stanovujúcu práva a povinnosti žiadateľa a manažéra infraštruktúry alebo pridelovacieho orgánu týkajúce sa pridelovanej kapacity železničnej infraštruktúry a vybraných poplatkov na obdobie dlhšie než je jedno obdobie, na ktoré platí cestovný poriadok siete;
- g) „kapacita infraštruktúry“ znamená možnosť naplánovať na určité obdobie vlakové trasy požadované na úseku infraštruktúry;
- h) „manažér infraštruktúry“ znamená ktorýkoľvek orgán alebo podnik zodpovedný najmä za zriadenie a udržiavanie železničnej infraštruktúry. To môže tiež zahŕňať prevádzku riadiacích a zabezpečovacích systémov infraštruktúry. Funkcie manažéra infraštruktúry siete alebo časti siete môžu byť pridelené rôznym orgánom alebo podnikom;
- i) „sieť“ znamená celú železničnú infraštruktúru, ktorú vlastní a/alebo spravuje manažér infraštruktúry;
- j) „podmienky používania siete“ znamenajú podrobný súpis všeobecných pravidiel, lehôt, postupov a kritérií týkajúcich sa režimov spoplatňovania a pridelovania kapacity. Obsahujú aj iné informácie potrebné na podanie žiadostí o pridelenie kapacity;
- k) „železničný podnik“ znamená každý verejno-právny alebo súkromný podnik licencovaný podľa platných právnych predpisov spoločenstva, ktorého hlavným predmetom činnosti je poskytovanie služieb s cieľom zabezpečenia železničnej prepravy tovaru a/osôb, pričom tento podnik musí zabezpečiť trakciu; zahŕňa to aj podniky, ktoré zabezpečujú len trakciu;
- l) „vlaková trasa“ znamená kapacitu infraštruktúry potrebnú na jazdu vlaku medzi dvoma miestami v priebehu daného obdobia;
- m) „cestovný poriadok siete“ znamená údaje určujúce všetky plánované pohyby vlakov a vozového parku, ktoré sa uskutočnia na príslušnej infraštruktúre počas doby jeho platnosti.

### Článok 3

#### Podmienky používania siete

1. Manažér infraštruktúry po porade so zainteresovanými stranami vypracuje a zverejní podmienky používania siete, ktoré sa môžu získať za poplatok nepresahujúci náklady na ich zverejnenie.
2. Podmienky používania siete stanovujú charakter infraštruktúry, ktorá je k dispozícii železničným podnikom. Obsahujú informácie stanovujúce podmienky prístupu k príslušnej železničnej infraštruktúre. Obsah podmienok používania siete je uvedený v prílohe I.
3. Podmienky používania siete sa aktualizujú a menia podľa potreby.
4. Podmienky používania siete sa uverejnia najneskôr štyri mesiace pred konečným termínom podávania žiadostí o kapacitu infraštruktúry.

### KAPITOLA II

#### POPLATKY ZA INFRAŠTRUKTÚRU

### Článok 4

#### Zavedenie, vymedzenie a vyberanie poplatkov

1. Členské štáty zriadia spoplatňovací rámec, pričom budú rešpektovať nezávislosť riadenia podnikov stanovenú v článku 4 smernice 91/440/EHS.

S výhradou vyššie uvedenej podmienky nezávislosti riadenia podniku zavedú členské štáty aj špecifické pravidlá spoplatňovania alebo delegujú takú právomoc na manažéra infraštruktúry. Stanovenie poplatku za používanie infraštruktúry a vyberanie tohto poplatku vykonáva manažér infraštruktúry.

2. Ak nie je manažér infraštruktúry svojou právnou formou, organizačne alebo rozhodovacími právomocami nezávislý na ktoromkoľvek železničnom podniku, funkcie opísané v tejto kapitole, okrem vyberania poplatkov, vykonáva spoplatňovací orgán, ktorý je svojou právnou formou, organizačne alebo rozhodovacími právomocami nezávislý na ktoromkoľvek železničnom podniku.

3. Manažéri infraštruktúry navzájom spolupracujú v záujme dosiahnutia efektívnej prevádzky železničných dopravných služieb týkajúcich sa viac než jednej siete infraštruktúry. Hlavné sa usilujú o čo najlepšiu konkurencieschopnosť medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy a zabezpečenie efektívneho využitia Transeurópskej siete železničnej nákladnej dopravy. Môžu vytvoriť také spoločné organizácie, aké sú pre to potrebné. Každá spolupráca alebo spoločná organizácia je viazaná pravidlami ustanovenými v tejto smernici.

4. Pokiaľ nie sú prijaté špecifické opatrenia podľa článku 8 ods. 2, manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby bol systém poplatkov založený na rovnakých princípoch, ktoré platia pre celú ich sieť.

5. Manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby výsledkom používania spoplatňovacích režimov boli rovnocenné a nediskriminačné poplatky pre rôzne železničné podniky, ktoré zabezpečujú služby rovnakého charakteru na podobnej časti trhu, a aby boli skutočne uplatňované poplatky v súlade s pravidlami stanovenými v podmienkach používania siete.

6. Manažér infraštruktúry alebo spoplatňovací orgán rešpektujú obchodné tajomstvo pokiaľ ide o informácie, ktoré im poskytnú žiadatelia.

#### Článok 5

##### Služby

1. Železničné podniky majú na nediskriminačnom základe nárok na minimálny prístupový balík a traťový prístup k servisným zariadeniam opísaným v prílohe II. Poskytovanie služieb uvedených v bode 2 prílohy II sa musí zabezpečiť nediskriminačným spôsobom a požiadavky železničných podnikov sa môžu odmietnuť len vtedy, keď v trhových podmienkach existujú reálne alternatívy. Ak služby neponúka jeden manažér infraštruktúry, poskytovateľ „hlavnej infraštruktúry“ sa musí snažiť o to, aby čo najviac uláhl zabezpečenie týchto služieb.

2. Ak manažér infraštruktúry ponúka niektoré zo služieb opísaných v bode 3 prílohy II ako doplnkové služby, poskytnie ich na žiadosť železničného podniku.

3. Železničné podniky môžu požadovať od manažéra infraštruktúry alebo od iných poskytovateľov ďalšie vedľajšie služby uvedené v bode 4 prílohy II. Manažér infraštruktúry nie je povinný takéto služby poskytnúť.

#### Článok 6

##### Náklady na infraštruktúru a účtovníctvo

1. Členské štáty stanovujú podmienky, vrátane prípadných záloh, ktoré zabezpečia, že príjmy manažéra infraštruktúry pozostávajúce z poplatkov, zisku z iných obchodných činností a financovania štátom budú za bežných obchodných podmienok a v priebehu primeraného obdobia aspoň v rovnováhe s výdavkami na infraštruktúru.

Bez toho, aby bol dotknutý prípadný dlhodobý cieľ, aby náklady na infraštruktúru všetkých druhov dopravy na základe

spravodlivej a nediskriminačnej hospodárskej súťaže medzi rôznymi druhmi dopravy niesli (užívatelia, pokiaľ je železničná doprava schopná súťažiť s inými druhmi dopravy, môže členský štát podľa princípov spoplatňovania uvedených v článkoch 7 a 8 od manažéra infraštruktúry vyžadovať, aby zabezpečil rovnováhu medzi príjmami a výdavkami bez štátneho príspevku.

2. Manažér infraštruktúry je, s patričným zreteľom na bezpečnosť, údržbu a na zvyšovanie kvality služieb infraštruktúry, motivovaný na znižovaní nákladov spojených s poskytovaním infraštruktúry a úrovni prístupových poplatkov.

3. Členské štáty zabezpečia, aby sa ustanovenie uvedené v odseku 2 vykonalo buď prostredníctvom zmluvného dojednaní medzi príslušným orgánom a manažérom infraštruktúry na obdobie minimálne troch rokov, ktoré sa financuje štátom, alebo pomocou zavedenia vhodných regulačných opatrení s primeranými právomocami.

4. Tam, kde existuje zmluvné dojednanie, sa podmienky zmluvy a štruktúra platieb dohodnuté na zabezpečenie financovania manažéra infraštruktúry dohodnú vopred na celé zmluvné obdobie.

5. Stanoví sa metóda rozdelenia nákladov. Členské štáty môžu požadovať jej predchádzajúce schválenie. Táto metóda by sa mala z času na čas aktualizovať podľa najlepšej medzinárodnej praxe.

#### Článok 7

##### Princípy spoplatňovania

1. Poplatky za používanie železničnej infraštruktúry sa platia manažérovi infraštruktúry a používajú sa na financovanie jeho podnikateľskej činnosti.

2. Členské štáty môžu od manažéra infraštruktúry požadovať, aby poskytol všetky potrebné informácie o poplatkoch. Manažér infraštruktúry musí byť v tomto ohľade schopný zdôvodniť, že infraštruktúrne poplatky skutočne účtované každému prevádzkovateľovi podľa článkov 4 až 12 zodpovedajú metodológii, pravidlám a prípadne rozsahu stanovenému v podmienkach používania siete.

3. Bez toho, aby boli dotknuté odseky 4 alebo 5 alebo článok 8, poplatky za minimálny prístupový balík a za traťový prístup k servisným zariadeniam sa stanovujú na základe nákladov, ktoré sú priamo vynaložené na prevádzku vlaku.

4. Poplatok za infraštruktúru môže zahŕňať poplatok, ktorý odráža nedostatok kapacity identifikovateľného úseku infraštruktúry počas obdobia preťaženia.

5. Poplatok za infraštruktúru sa môže upraviť tak, aby zohľadnil environmentálne náklady spôsobené prevádzkou vlaku. Taká úprava sa odstupňuje podľa veľkosti spôsobených účinkov.

Účtovanie environmentálnych nákladov, ktorého výsledkom je zvýšenie celkového príjmu manažéra infraštruktúry, je povolené len vtedy, ak sa také spoplatnenie uplatňuje na porovnateľnej úrovni v konkurenčných druhoch dopravy.

Pokiaľ neexistuje žiadna porovnateľná úroveň spoplatňovania environmentálnych nákladov v ostatných konkurenčných druhoch dopravy, nesmie taká úprava spôsobiť celkovú zmenu príjmov manažéra infraštruktúry. Ak bola taká porovnateľná úroveň spoplatňovania environmentálnych nákladov v železničnej doprave a konkurenčných druhoch dopravy zavedená a vedie k dodatočným príjmom, členský štát rozhodne o použití tohto príjmu.

6. Aby sa zabránilo nežiadúcim neprímeraným výkyvom, poplatky uvedené v odsekoch 3, 4 a 5 sa môžu spriemerovať za primerané rozpätie vlakových služieb a za príslušné obdobie. Relatívna výška poplatkov za používanie infraštruktúry napriek tomu musí zodpovedať nákladom spôsobeným dopravnými službami.

7. Tento článok sa netýka poskytovania služieb uvedených v bode 2 prílohy II. Bez toho, aby bolo dotknuté vyššie uvedené, musí sa pri stanovení cien za služby uvedené v bode 2 prílohy II brať zreteľ na konkurencieschopnosť železničnej dopravy.

8. V prípade, ak služby uvedené v bodoch 3 a 4 prílohy II ako doplnkové a vedľajšie služby ponúka len jeden poskytovateľ, potom stanovené poplatky za služby musia súvisieť s nákladmi potrebnými na ich zabezpečenie a musia sa vypočítavať na základe skutočnej úrovne využitia.

9. Poplatky sa môžu vyberať za využitie kapacity určenej na účely údržby infraštruktúry. Také poplatky nesmú presiahnuť čistú stratu na výnosoch, ktorá vznikne manažérovi vplyvom výdavkov na údržbu.

#### Článok 8

##### Výnimky z princípov spoplatňovania

1. Aby sa dosiahla plná návratnosť nákladov vynaložených manažérom infraštruktúry, môže členský štát, ak to trh unesie a na základe efektívnych, transparentných a nediskriminačných princípov, zvýšiť poplatky, pričom sa musí udržať optimálna konkurencieschopnosť najmä v medzinárodnej nákladnej železničnej doprave. Systém spoplatňovania zohľadní zvýšenie produktivity, ktorú dosiahli železničné podniky.

Úroveň poplatkov však nesmie vylučovať používanie infraštruktúry trhovými segmentmi, ktoré môžu zaplatiť aspoň náklady, ktoré sú priamo vynaložené na prevádzku železničnej dopravy navýšené o mieru výnosnosti, ktorú môže trh uniesť.

2. U špecifických budúcich investičných projektov alebo projektov dokončených najviac 15 rokov pred nadobudnutím platnosti tejto smernice môže manažér infraštruktúry stanoviť alebo ďalej uplatňovať vyššie poplatky založené na dlhodobých nákladoch takých projektov, ktoré zvýšia výkonnosť a/alebo nákladovú efektívnosť a nemohli by sa inak realizovať alebo byť realizované. Také systémy spoplatnenia môžu zahŕňať dohody o delbe rizika spojeného s novými investíciami.

3. Aby sa zabránilo diskriminácii zabezpečiť sa, aby akékoľvek z daných priemerných a marginálnych poplatkov manažéra infraštruktúry za rovnaké používanie infraštruktúry boli porovnateľné a aby porovnateľné služby na tom istom segmente trhu podliehali rovnakým poplatkom. Manažér infraštruktúry preukáže v podmienkach používania siete, bez toho, aby zverejnil obchodné informácie dôvernej povahy, že systém spoplatnenia spĺňa tieto požiadavky.

4. Ak má manažér infraštruktúry v úmysle upraviť základné prvky spoplatňovacieho systému uvedené v odseku 1, musí ich zverejniť minimálne tri mesiace vopred.

#### Článok 9

##### Zlavy

1. Bez toho, aby boli dotknuté články 81, 82, 86 a 87 Zmluvy a bez ohľadu na článok 7 ods. 3 tejto smernice, každá zlava z poplatkov vyberaných manažérom infraštruktúry od železničných podnikov za akékoľvek služby musí byť v súlade s kritériami stanovenými v tomto článku.

2. S výnimkou odseku 3 zľavy nesmú presiahnuť skutočnú úsporu správnych nákladov manažéra infraštruktúry. Pri stanovení úrovne zľavy sa nesmie brať na zreteľ žiadna úspora nákladov už započítaných vo vyberaných poplatkoch.

3. Manažér infraštruktúry môže na špecifické prepravné prúdy zaviesť režimy dostupné všetkým užívateľom, ktoré poskytnú časovo limitované zľavy na podporu rozvoja nových železničných dopravných služieb, alebo zľavy podporujúce používanie málo využívaných tratí.

4. Zľavy sa môžu týkať len poplatkov vybraných na špecifickom úseku infraštruktúry.

5. Podobné režimy zliav sa uplatnia pre podobné dopravné služby.

#### Článok 10

### **Systémy kompenzácie neuhradených environmentálnych nákladov, nákladov vyvolaných nehodami a nákladov na infraštruktúru**

1. Členské štáty môžu prijať časovo obmedzené kompenzačné systémy týkajúce sa používania železničnej infraštruktúry, ktoré kompenzujú preukázateľne neuhradené environmentálne náklady, náklady vyvolané nehodami a náklady na infraštruktúru u konkurenčných druhov dopravy, pokiaľ tieto presiahnu ekvivalentné náklady železničnej dopravy.

2. Ak má prevádzkovateľ, ktorý dostal kompenzáciu, výhradné práva, kompenzácia musí byť spojená s porovnateľným prospechom pre užívateľov.

3. Použitá metodológia a vykonané kalkulácie musia byť verejne dostupné. Musí byť možné najmä preukázať špecifické neúčtované náklady, ktorými nie je zaťažená konkurenčná dopravná infraštruktúra a ktorým sa zabránilo vďaka použitiu železničnej dopravy, a musí sa zabezpečiť, aby sa pri uplatňovaní pravidiel zaobchádzalo s podnikmi nediskriminačným spôsobom.

4. Členské štáty zabezpečia zlučiteľnosť týchto systémov s článkami 73, 87 a 88 Zmluvy.

#### Článok 11

### **Systém spoplatnenia závislý na výkonoch**

1. Systém spoplatňovania infraštruktúry má prostredníctvom závislosti na výkonoch podporiť železničné podniky a manažéra infraštruktúry pri minimalizácii porúch a pri zvyšovaní výkonnosti železničnej siete. Môže zahŕňať pokuty za činnosti narušujúce prevádzku siete, kompenzácie pre podniky postihnuté poruchami a prémie za výkony, ktoré sú lepšie než plánované.

2. Základné princípy systému spoplatnenia závislého na výkonoch platia pre celú sieť.

#### Článok 12

### **Rezervačné poplatky**

Manažéri infraštruktúry môžu vybrať primeraný poplatok za požadovanú kapacitu, ktorá sa nevyužíva. Takýto poplatok sa uplatní takým spôsobom, aby motivoval k efektívnemu využitiu kapacity.

Manažér infraštruktúry musí byť vždy schopný informovať ktorúkoľvek zainteresovanú stranu o kapacite infraštruktúry, ktorá bola pridelená užívateľským železničným podnikom.

## KAPITOLA III

### **PRIDELOVANIE KAPACITY INFRAŠTRUKTÚRY**

#### Článok 13

### **Práva na kapacitu**

1. Kapacitu prideluje manažér infraštruktúry a akonáhle je raz pridelená, nesmie byť príjemcom prevedená na iný podnik alebo inú dopravnú službu.

Akékoľvek obchodovanie s kapacitou infraštruktúry je zakázané a má za následok vylúčenie z ďalšieho pridelovania kapacity.

Využitie kapacity železničným podnikom pri výkone obchodnej činnosti žiadateľa, ktorý nie je železničným podnikom, sa nepovažuje za prevod.

2. Právo na používanie špecifickej kapacity infraštruktúry vo forme vlakovej cesty sa môže udeliť žiadateľom maximálne na dobu platnosti jedného cestovného poriadku siete.

Manažér infraštruktúry a žiadateľ môžu podľa článku 17 uzavrieť rámcovú dohodu o využití kapacity príslušnej železničnej infraštruktúry na dlhšie obdobie než je jedno obdobie platnosti cestovného poriadku siete.

3. Príslušné práva a povinnosti manažérov infraštruktúry a žiadateľov z hľadiska pridelenia kapacity sa stanovujú v zmluvách alebo právnych predpisoch.

#### Článok 14

### **Pridelovanie kapacity**

1. Členské štáty môžu vytvoriť rámcové pravidlá pridelovania kapacity infraštruktúry, pričom budú rešpektovať nezávislosť riadenia podniku stanovenú v článku 4 smernice 91/440/EHS. Stanovia sa špecifické pravidlá pridelovania kapacity. Manažér infraštruktúry zabezpečí vykonanie pridelovania kapacity. Manažér infraštruktúry zabezpečí, aby bola kapacita infraštruktúry pridelovaná spravodlivým a nediskriminačným spôsobom a v súlade s právom spoločenstva.



2. Ak nie je manažér infraštruktúry svojou právnou formou, organizačne alebo rozhodovacími právomocami nezávislý na ktoromkoľvek železničnom podniku, funkcie uvedené v odseku 1 a opísané v tejto kapitole vykonáva pridelovací orgán, ktorý je svojou právnou formou, organizačne alebo rozhodovacími právomocami nezávislý na ktoromkoľvek železničnom podniku.

3. Manažéri infraštruktúry a pridelovacie orgány rešpektujú obchodné tajomstvo pokiaľ ide o informácie, ktoré sú im poskytnuté.

### Článok 15

#### **Spolupráca pri pridelovaní kapacity infraštruktúry na viacerých sieťach**

1. Manažéri infraštruktúry spolupracujú tak, aby umožnili efektívne vytváranie a pridelovanie kapacity infraštruktúry, ktorá zasahuje do niekoľkých sietí. Organizujú medzinárodné vlakové cesty, najmä v rámci Transeurópskej siete železničnej nákladnej dopravy. Stanovia také postupy, aké sú na zabezpečenie toho potrebné. Tieto postupy sa spravujú pravidlami stanovenými touto smernicou.

Postup stanovený s cieľom koordinácie pridelovania kapacity infraštruktúry na medzinárodnej úrovni združuje zástupcov manažérov infraštruktúry za všetky železničné infraštruktúry, ktorých pridelovacie rozhodnutia majú dopad na viac než jedného ďalšieho manažéra infraštruktúry. Na týchto postupoch sa môžu podieľať príslušní manažéri infraštruktúry mimo spoločenstva. Komisia je informovaná a pozývaná k účasti ako pozorovateľ.

2. Na zasadaniach alebo pri iných činnostiach konaných s cieľom pridelovania kapacity infraštruktúry pre transsieťové železničné dopravné služby prijímajú rozhodnutia len zástupcovia manažérov infraštruktúry.

3. Účastníci spolupráce uvedení v odseku 1 zabezpečia, aby ich členstvo, spôsob práce a všetky relevantné kritériá, ktoré používajú na posudzovanie a pridelovanie kapacity, boli verejne dostupné.

4. V rámci spolupráce uvedenej v odseku 1 posúdia manažéri infraštruktúry potrebu a môžu v prípade potreby navrhovať a organizovať medzinárodné vlakové cesty, aby uľahčili prevádzku nákladných vlakov, vzhľadom ku ktorým bola podaná žiadosť *ad hoc* podľa článku 23.

Takéto vopred dohodnuté vlakové cesty sú dostupné žiadateľom prostredníctvom ktoréhokoľvek zúčastneného manažéra infraštruktúry.

### Článok 16

#### **Žiadatelia**

1. Žiadosti o pridelenie kapacity infraštruktúry môžu podávať železničné podniky a ich medzinárodné zoskupenia a na území tých členských štátov, ktoré to povoľujú, iní žiadatelia zodpovedajúci definícii uvedenej v článku 2 písm. b). Členské štáty môžu na svojom území povoliť aj iným žiadateľom podávať žiadosti o pridelenie kapacity železničnej infraštruktúry.

2. Manažér infraštruktúry môže stanoviť požiadavky pre žiadateľov, aby zabezpečil, že jeho oprávnené očakávania budúcich výnosov a využitia infraštruktúry budú splnené. Také požiadavky musia byť primerané, transparentné a nediskriminačné. Požiadavky sa uverejnia ako časť princípov pridelovania v podmienkach používania siete a musí byť o nich informovaná Komisia.

3. Požiadavky uvedené v odseku 2 môžu zahŕňať len stanovenie finančnej záruky, ktoré nesmie prekročiť primeranú úroveň a ktorá má byť proporcionálna k rozsahu uvažovanej úrovne činnosti žiadateľa, a ubezpečenie o schopnosti pripraviť vhodné ponuky týkajúce sa pridelenia kapacity.

### Článok 17

#### **Rámcové dohody**

1. Bez toho, aby boli dotknuté články 81, 82 a 86 Zmluvy, môže byť so žiadateľom uzavretá rámcová dohoda. Rámcová dohoda upresňuje charakteristiky kapacity infraštruktúry požadovanej žiadateľom a ponúkanej žiadateľovi na obdobie presahujúce jedno obdobie platnosti cestovného poriadku siete. Rámcová dohoda nešpecifikuje podrobne vlakovú cestu, ale mala by byť vypracovaná tak, aby vyhovovala oprávneným obchodným potrebám žiadateľa. Členský štát môže požadovať predchádzajúce schválenie tejto rámcovej dohody zo strany regulačného orgánu uvedeného v článku 30 tejto smernice.

2. Rámcové dohody nesmú vylučovať použitie príslušnej infraštruktúry inými žiadateľmi alebo dopravnými službami.

3. Rámcová dohoda musí umožňovať zmeny alebo obmedzenie podmienok v nej stanovených, aby bolo možné lepšie využitie železničnej infraštruktúry.

4. Rámcová dohoda môže obsahovať zmluvné pokuty pre prípad zmeny alebo jej ukončenia.

5. Rámcové dohody sa v zásade uzatvárajú na obdobie piatich rokov. Manažér infraštruktúry môže v špecifických prípadoch súhlasiť s kratším alebo dlhším obdobím. Každé obdobie dlhšie než päť rokov musí byť zdôvodnené existenciou obchodných zmlúv, špecifickými investíciami alebo rizikami.

Akékoľvek obdobie dlhšie než desať rokov je možné len vo výnimočných prípadoch, najmä v prípade rozsiahlych dlhodobých investícií a ak sú také investície spojené so zmluvnými záväzkami.

6. Pri rešpektovaní obchodného tajomstva sú všeobecné ustanovenia každej rámcovej dohody prístupné ktorejkoľvek zainteresovanej strane.

#### Článok 18

##### Časový plán procesu pridelovania

1. Manažér infraštruktúry sa riadi plánom pridelovania kapacity stanoveným v prílohe III.

2. Manažéri infraštruktúry sa predtým, než začnú porady k návrhu cestovného poriadku siete, dohodnú s ostatnými príslušnými manažermi infraštruktúry na tom, ktoré medzinárodné vlakové cesty sa zahrnú do cestovného poriadku siete. Zmeny sú možné len vtedy, ak sú absolútne nevyhnutné.

#### Článok 19

##### Žiadosť

1. Žiadatelia môžu na základe verejného alebo súkromného práva požiadať manažéra infraštruktúry o uzavretie dohody udeľujúcej práva na používanie železničnej infraštruktúry za poplatok stanovený podľa kapitoly II.

2. Žiadosti týkajúce sa pravidelného cestovného poriadku siete musia rešpektovať termíny stanovené v prílohe III.

3. Žiadateľ, ktorý je stranou rámcovej dohody, podáva žiadosť v súlade s touto dohodou.

4. Žiadatelia môžu požiadať jedného manažéra infraštruktúry o pridelenie kapacity zasahujúcej do niekoľkých sietí. Tento manažér infraštruktúry je potom oprávnený konať v mene žiadateľa pri hľadaní kapacity u ostatných príslušných manažérov infraštruktúry.

5. Manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby o kapacitu zasahujúcu viac než jednu sieť mohol žiadateľ požiadať priamo spoločný orgán, ktorý manažéri infraštruktúry zriadili.

#### Článok 20

##### Plánovanie

1. Manažér infraštruktúry, pokiaľ je to možné, vyhovie všetkým požiadavkám na kapacitu infraštruktúry vrátane požiadaviek na vlakové cesty prechádzajúce viac než jednou

sietou a zohľadní, pokiaľ je to možné, všetky obmedzenia žiadateľov vrátane ekonomického vplyvu na ich podnikanie.

2. Manažér infraštruktúry môže uprednostniť špecifické dopravné služby v procese plánovania a koordinácie len v prípadoch uvedených v článkoch 22 a 24.

3. Manažér infraštruktúry prerokuje so zainteresovanými stranami návrh cestovného poriadku siete a umožní im predkladať stanoviská v lehote najmenej jedného mesiaca. Medzi zainteresované strany patria všetci, ktorí podali žiadosti o pridelenie kapacity infraštruktúry, ako aj iné strany, ktoré si želajú predložiť pripomienky k cestovnému poriadku siete z hľadiska jeho vplyvu na ich schopnosť obstarania železničných dopravných služieb počas platnosti príslušného cestovného poriadku siete.

4. Manažér infraštruktúry prijme vhodné opatrenia potrebné na to, aby vybavil všetky vyjadrené pripomienky.

#### Článok 21

##### Koordináčny proces

1. Ak počas plánovacieho procesu uvedeného v článku 20 manažér infraštruktúry zistí rozpory medzi rôznymi požiadavkami, pokúsi sa ich vyriešiť pomocou koordinácie žiadostí tak, aby čo možno najlepšie uspokojil všetky požiadavky.

2. Pokiaľ vznikne situácia vyžadujúca si koordináciu, manažér infraštruktúry má právo v primeranom rozsahu navrhnuť kapacitu, ktorá sa odlišuje od požadovanej kapacity.

3. Manažér infraštruktúry sa pokúsi pomocou porady s príslušnými žiadateľmi vyriešiť každý rozpor.

4. Princípy, ktorými sa riadi koordináčny proces, sú vymedzené v podmienkach používania siete. Odrážajú najmä ťažkosti pri dosahovaní dohody o medzinárodných vlakových cestách a možný vplyv zmien na iných manažérov infraštruktúry.

5. Pokiaľ požiadavky o pridelenie kapacity nemôžu byť splnené bez koordinácie, manažér infraštruktúry sa pokúsi vyhovieť všetkým požiadavkám pomocou koordinácie.

6. Bez dopadu na uplatňovanie existujúcich odvolacích postupov a ustanovení článku 30 je v prípade sporov týkajúcich sa pridelenia kapacity infraštruktúry k dispozícii systém riešenia sporov, aby sa také spory mohli vyriešiť okamžite. Ak sa tento systém použije, rozhodnutie sa musí prijať do desiatich pracovných dní.

## Článok 22

### Preťažená infraštruktúra

1. Ak po koordinácii požadovaných trás a po porade so žiadateľmi nie je možné primerane uspokojiť všetky požiadavky na kapacitu infraštruktúry, musí manažér infraštruktúry bezodkladne vyhlásiť príslušný úsek infraštruktúry za preťaženu infraštruktúru. Toto môže nastať aj pri infraštruktúre, pri ktorej sa môže predpokladať nedostatočná kapacita v blízkej budúcnosti.

2. Ak bola infraštruktúra vyhlásená za preťaženu, manažér infraštruktúry vykoná kapacitnú analýzu opísanú v článku 25, pokiaľ sa už nerealizuje plán na zvýšenie kapacity opísaný v článku 26.

3. Ak poplatky podľa článku 7 ods. 4 neboli vybraté alebo sa nedosiahol uspokojivý výsledok a infraštruktúra bola vyhlásená za preťaženu, manažér infraštruktúry môže pri pridelovaní kapacity navyiac uplatniť kritériá priority.

4. Kritériá priority zohľadňujú význam dopravnej služby pre spoločnosť vo vzťahu ku ktorejkoľvek inej službe, ktorá bude následne vylúčená.

Aby bol v rámci toho zaručený rozvoj primeraných dopravných služieb, najmä aby spĺňal požiadavky na verejnú službu alebo podporoval rozvoj nákladnej železničnej dopravy, môžu členské štáty za nediskriminačných podmienok prijať akékoľvek opatrenia, ktoré zabezpečia, že také dopravné služby budú pri pridelovaní kapacity infraštruktúry prioritné.

Členské štáty môžu v prípade potreby poskytnúť manažérovi infraštruktúry kompenzáciu zodpovedajúcu každej strate príjmu vzťahujúcej sa k potrebe pridelenia danej kapacity niektorej dopravnej službe podľa predchádzajúceho pododseku.

Pritom sa musí zohľadniť účinok tejto výluky v ostatných členských štátoch.

5. Pri stanovení kritérií priority sa primerane zohľadní význam nákladnej dopravy a najmä medzinárodnej nákladnej dopravy.

6. Postupy, ktoré sa musia dodržiavať a kritéria používania v prípade preťaženej infraštruktúry, sa uvedú v podmienkach používania siete.

## Článok 23

### Požiadavky *ad hoc*

1. Manažér infraštruktúry musí čo možno najskôr, ale najneskôr do piatich pracovných dní odpovedať na požiadavky *ad*

hoc na jednotlivé vlakové trasy. Informácie o disponibilnej voľnej kapacite musia byť k dispozícii všetkým žiadateľom, ktorí chcú využiť túto kapacitu.

2. Manažéri infraštruktúry v prípade potreby posúdia potrebu kapacitnej rezervy, ktorú majú mať k dispozícii v rámci konečného cestovného poriadku siete, aby mohli rýchlo reagovať na predvídateľné požiadavky *ad hoc* na kapacitu. To platí aj v prípade preťaženej infraštruktúry.

## Článok 24

### Špecializovaná infraštruktúra

1. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 2 sa kapacita infraštruktúry považuje za dostupnú pre všetky typy dopravných služieb, ktoré sú zhodné s charakteristikami potrebnými na prevádzku vlakovéj trasy.

2. Ak existujú vhodné alternatívne trasy, manažér infraštruktúry môže po porade so zainteresovanými stranami vymedziť určitú infraštruktúru na špecifické typy prepravy. Bez toho, aby boli dotknuté články 81, 82 a 86 Zmluvy v prípadoch, v ktorých nastane takéto vymedzenie, manažér infraštruktúry môže pri pridelovaní kapacity uprednostniť tento typ prepravy.

Také vymedzenie nebráni iným typom prepravy používať takú infraštruktúru, keď je kapacita k dispozícii a keď dopravné prostriedky spĺňajú technické charakteristiky potrebné na prevádzku trate.

3. Keď bola infraštruktúra vymedzená podľa odseku 2, uvedie sa to v podmienkach o používaní siete.

## Článok 25

### Kapacitné analýzy

1. Cieľom kapacitných analýz je stanoviť obmedzenia kapacity infraštruktúry, ktoré bránia primeranému splneniu požiadaviek na kapacitu, a navrhnúť metódy, ktoré by umožnili splnenie ďalších požiadaviek. Tieto analýzy identifikujú dôvody preťaženia a opatrenia, ktoré by mohli v krátkom a strednodobom horizonte znížiť preťaženie.

2. Predmetom analýzy je infraštruktúra, prevádzkové postupy, charakter rôznych prevádzkovaných dopravných služieb a vplyvy týchto faktorov na kapacitu infraštruktúry. Každé uvažované opatrenie musí zahŕňať najmä presmerovanie dopravných služieb, časové preloženie dopravných služieb, zmeny cestovnej rýchlosti a zlepšenie infraštruktúry.

3. Kapacitné analýzy sa musia ukončiť do šiestich mesiacov po tom, čo bola infraštruktúra identifikovaná ako preťažená.

#### Článok 26

##### Plán na zvýšenie kapacity

1. Do šiestich mesiacov od dokončenia kapacitnej analýzy manažér infraštruktúry vypracuje plán na zvýšenie kapacity.

2. Plán na zvýšenie kapacity sa vypracuje po porade s užívateľmi príslušnej preťaženej infraštruktúry.

Plán určí:

- a) dôvody preťaženia;
- b) pravdepodobný budúci vývoj prepravy;
- c) prekážky v rozvoji infraštruktúry;
- d) možnosti a náklady na zvýšenie kapacity vrátane pravdepodobných zmien v prístupových poplatkoch.

Na základe analýzy nákladov a výnosov možných identifikovaných opatrení plán určí aj opatrenia potrebné na zvýšenie kapacity vrátane časového rozvrhu vykonávania týchto opatrení.

Plán môže byť predmetom predchádzajúceho schválenia členským štátom.

3. Manažér infraštruktúry zastaví vyberanie poplatkov vybraných na príslušnej infraštruktúre podľa článku 7 ods. 4 v prípadoch, keď:

- a) nevypracoval plán na zvýšenie kapacity alebo
- b) neurobil pokrok s akčným plánom identifikovaným v pláne na zvýšenie kapacity.

Manažér infraštruktúry však môže na základe schválenia regulačného orgánu uvedeného v článku 30 pokračovať vo vyberaní týchto poplatkov, ak:

- a) plán na zvýšenie kapacity nemôže byť realizovaný z dôvodov, ktoré nemôže ovplyvniť alebo
- b) dostupné možnosti nie sú ekonomicky alebo finančne únosné.

#### Článok 27

##### Využitie vlakových trás

1. Najmä u preťaženej infraštruktúry manažér infraštruktúry požiada o vzdanie sa vlakovej trasy, ktorá v priebehu minimálne jedného mesiaca bola využitá pod limitom stanoveným v podmienkach používania siete, pokiaľ to nebolo spôsobené inými ako ekonomickými dôvodmi, ktoré nemôže prevádzkovateľ ovplyvniť.

2. V podmienkach používania siete môže manažér infraštruktúry upresniť podmienky, ktorými sa pri stanovení priorit pridelenia trasy zohľadní predchádzajúca úroveň využitia vlakových trás.

#### Článok 28

##### Kapacita infraštruktúry na účely plánovanej údržby

1. Požiadavky na kapacitu infraštruktúry na účely vykonania údržby sa predložia počas plánovacieho procesu.

2. Manažér infraštruktúry primerane zohľadní vplyv kapacity infraštruktúry vyhradenej na plánovanú údržbu trate na žiadateľov.

#### Článok 29

##### Zvláštne opatrenia prijímané v prípade narušenia pohybu

1. V prípade narušenia pohybu vlakov spôsobeného technickou poruchou alebo nehodou musí manažér infraštruktúry uskutočniť všetky opatrenia potrebné na obnovenie bežného stavu. V tomto zmysle vypracuje havarijný plán, v ktorom budú uvedené rôzne verejnoprávne subjekty, ktoré majú byť informované v prípade vážnych nehôd alebo vážneho narušenia pohybu vlakov.

2. V núdzových situáciách a keď je to absolútne nevyhnutné z dôvodu poruchy, ktorá zapríčini dočasné vyradenie infraštruktúry z prevádzky, môžu byť pridelené trasy bez varovania odobraté na také dlhé obdobie, aké je potrebné na nápravu systému.

Manažér infraštruktúry, ak to považuje za nevyhnutné, môže požiadať železničné podniky, aby mu dali k dispozícii prostriedky, ktoré považuje za najvhodnejšie na čo najrýchlejšie obnovenie bežného stavu.

3. Členské štáty môžu požiadať železničné podniky, aby sa podieľali na zabezpečení vynučovania a monitorovania vlastného dodržiavania bezpečnostných noriem a pravidiel.

## KAPITOLA IV

## VŠEOBECNÉ OPATRENIA

## Článok 30

## Regulačný orgán

1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 21 ods. 6, členské štáty zriadia regulačný orgán. Tento orgán, ktorým môže byť ministerstvo zodpovedné za dopravné záležitosti alebo ktorýkoľvek iný orgán, musí byť organizačne, finančne, právne a pri rozhodovaní nezávislý na ktoromkoľvek manažérovi infraštruktúry, spoplatňovacom orgáne, pridelovacom orgáne alebo na žiadateľovi. Na činnosť orgánu platia princípy uvedené v tomto článku, pričom odvolacie a regulačné funkcie môžu byť prenesené na samostatné subjekty.

2. Žiadateľ má právo odvolať sa na regulačný orgán, ak sa domnieva, že sa s ním zaobchádzalo nespravodlivo, že bol diskriminovaný alebo iným spôsobom poškodený a najmä právo odvolať sa proti rozhodnutiam prijatým manažérom infraštruktúry alebo prípadne železničným podnikom, ktoré sa týkajú:

- a) podmienok používania siete;
- b) kritérií obsiahnutých v nich;
- c) pridelovacieho procesu a jeho výsledku;
- d) režimu spoplatňovania;
- e) úrovne alebo štruktúry poplatkov za infraštruktúru, ktoré sa zaplatili alebo majú zaplatiť;
- f) osvedčenia o bezpečnosti, vynučovania a monitorovania bezpečnostných noriem a predpisov.

3. Regulačný orgán zabezpečí, aby poplatky stanovené manažérom infraštruktúry spĺňali požiadavky kapitoly II a aby boli nediskriminačné. Rokovanie medzi žiadateľmi a manažérom infraštruktúry týkajúce sa úrovne poplatkov za infraštruktúru sa pripúšťa len vtedy, keď sa uskutočňuje pod dohľadom regulačného orgánu. Regulačný orgán zasiahne v prípade, keď sú rokovania pravdepodobne v rozpore s požiadavkami tejto smernice.

4. Regulačný orgán je oprávnený požadovať príslušné informácie od manažéra infraštruktúry, žiadateľov a od ktorejkoľvek tretej strany zainteresovanej v rámci dotknutého členského štátu, ktorí musia tieto informácie bez zbytočného odkladu poskytnúť.

5. Regulačný orgán musí rozhodnúť o každej sťažnosti a musí prijať nápravné opatrenia najneskôr do dvoch mesiacov od obdržania všetkých informácií.

Bez toho, aby bol dotknutý odsek 6, rozhodnutie regulačného orgánu je záväzné pre všetky strany, na ktoré sa rozhodnutie vzťahuje.

V prípade odvolania sa proti odmietnutiu žiadosti poskytnúť kapacitu infraštruktúry alebo proti podmienkam ponuky kapacity regulačný orgán buď potvrdí, že sa nevyžaduje žiadna zmena rozhodnutia manažéra infraštruktúry, alebo že sa vyžaduje zmena tohto rozhodnutia v súlade s pokynmi špecifikovanými regulačným orgánom.

6. Členské štáty prijímú opatrenia potrebné na to, aby sa zabezpečilo súdne preskúmanie rozhodnutí prijatých regulačným orgánom.

## Článok 31

## Spolupráca regulačných orgánov

Regulačné orgány členských štátov si vymieňajú informácie o svojej práci, o princípoch rozhodovania a praxe s cieľom koordinácie svojich princípov rozhodovania v rámci spoločensva. Komisia ich bude v týchto úlohách podporovať.

## Článok 32

## Bezpečnostná certifikácia

1. Ustanovenia, ktoré sa týkajú certifikácie bezpečnosti pre železničné podniky, ktoré sú alebo budú usadené v spoločensve a pre medzinárodné zoskupenia, ktoré tvoria, musia byť v súlade s týmto článkom.

2. Členské štáty stanovujú, aby na ich príslušných územiach boli osvedčenia o bezpečnosti, v ktorých sú stanovené bezpečnostné požiadavky na železničné podniky, predložené v záujme zaručenia bezpečnosti dopravných služieb na príslušných tratiach.

3. Na účel získania osvedčenia o bezpečnosti musia železničné podniky spĺňať predpisy vnútroštátneho práva zlučiteľné s právom spoločensva a uplatňovať ich nediskriminačným spôsobom, ktoré stanovujú technické a prevádzkové požiadavky špecifické pre železničnú dopravu a bezpečnostné požiadavky platné pre zamestnancov, vozový park a vnútornú organizáciu podniku.

Musí sa najmä preukázať, že zamestnanci v prevádzke vlakov alebo ako sprievodný personál vlakov majú školenie potrebné na splnenie požiadaviek dopravných predpisov uplatňovaných manažérom infraštruktúry a že spĺňajú bezpečnostné požiadavky kladené na nich v záujme vlakov dopravu.

Železničný podnik okrem toho preukáže, že vozový park tvoriaci vlaky bol schválený verejným orgánom alebo manažérom infraštruktúry a bol skontrolovaný v súlade s prevádzkovými predpismi uplatniteľnými na používanú infraštruktúru. Osvedčenie o bezpečnosti vydá ktorýkoľvek orgán, ktorý na tento účel určí členský štát, v ktorom sa nachádza používaná infraštruktúra.

## Článok 33

## Odchýlky

1. Na obdobie piatich rokov od 15. marca 2003 nasledujúce členské štáty:

- Írsko, ako členský štát nachádzajúci sa na ostrove so železničným spojením len s jedným iným členským štátom,
- Spojené kráľovstvo, vzhľadom na Severné Írsko z rovnakého dôvodu,
- Grécko, ako členský štát, ktorý nemá žiadne priame železničné spojenie so žiadnym iným členským štátom,

nemusia uplatňovať požiadavky stanovené v:

- a) článkoch 3, 4 ods. 2, 13, 14, 17, 21 ods. 4, 21 ods. 6, 22, 24 ods. 3, 25 až 28 a 30 za predpokladu, že proti rozhodnutiam o pridelení kapacity infraštruktúry alebo vyberaní poplatkov môže byť, ak o to písomne železničný podnik požiada, podané odvolanie u nezávislého subjektu, ktorý prijme rozhodnutie do dvoch mesiacov od predloženia príslušných informácií a ktorého rozhodnutie podlieha súdnu preskúmaniu a
- b) článku 32, pokiaľ príslušné železničné dopravné služby nepatria do pôsobnosti článku 10 smernice 91/440/EHS.

2. Avšak ak:

- a) viac než jeden licencovaný železničný podnik v súlade s článkom 4 smernice 95/18/ES alebo v prípade Írska a Severného Írska železničná spoločnosť licencovaná kdekoľvek predloží úradnú žiadosť na prevádzkovanie železničných dopravných služieb v Írsku, Severnom Írsku alebo Grécku alebo do alebo z týchto štátov, o ďalšom uplatňovaní tejto odchýlky sa rozhodne v súlade s poradným postupom uvedeným v článku 35 ods. 2; alebo
- b) železničné podniky prevádzkujúce železničné dopravné služby v Írsku, Severnom Írsku alebo Grécku predložia úradnú žiadosť na prevádzkovanie železničných dopravných služieb na území iného členského štátu, do tohto členského štátu alebo z neho (v prípade Írska alebo Spojeného kráľovstva vzhľadom na Severné Írsko, alebo v prípade oboch, iný členský štát mimo ich území), neplatí odchýlka uvedená v odseku 1.

Do jedného roka od obdržania rozhodnutia uvedeného pod písm. a) prijatého v súlade s poradným postupom uvedeným v článku 35 ods. 2 alebo oznámenia o úradnej žiadosti uvedenej pod písm. b), dotknutý členský štát alebo štáty (Írsko alebo

Spojené kráľovstvo vzhľadom na Severné Írsko alebo Grécko) prijímú právne predpisy potrebné na vykonanie článkov uvedených v odseku 1.

3. Odchýlka uvedená v odseku 1 sa môže predĺžiť na obdobie najviac päť rokov. Najneskôr do 12 mesiacov pred uplynutím doby platnosti odchýlky členský štát používajúci takúto odchýlku môže Komisii adresovať žiadosť o jej predĺženie. Každá takáto žiadosť musí byť odôvodnená. Komisia ju preskúma a rozhodne v súlade s poradným postupom uvedeným v článku 35 ods. 2. Uvedený poradný postup platí na každé rozhodnutie týkajúce sa žiadosti.

Pri prijímaní takého rozhodnutia Komisia zohľadní vývoj geopolitickej situácie a vývoj na trhu železničnej dopravy v členskom štáte, do členského štátu a z členského štátu, ktorý požiadal o predĺženie odchýlky.

4. Luxembursko ako členský štát s relatívne malou železničnou sieťou nemusí do 31. augusta 2004 uplatňovať požiadavku týkajúcu sa poverenia nezávislého subjektu funkciami zabezpečujúcimi spravodlivý a nediskriminačný prístup k infraštruktúre podľa článkov 4 a 14, pokiaľ ako členský štát je podľa uvedených článkov povinný zriadiť nezávislé subjekty vykonávajúce úlohy uvedené v uvedených článkoch.

## KAPITOLA V

## ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

## Článok 34

## Vykonávacie opatrenia

1. Členské štáty sa môžu na Komisiu obrátiť s akoukoľvek otázkou týkajúcou sa vykonávania tejto smernice. Príslušné rozhodnutia sa prijímú podľa poradného postupu uvedeného v článku 35 ods. 2.

2. Na žiadosť členského štátu alebo z vlastného podnetu Komisia v špecifických prípadoch preverí uplatňovanie a vynuovenie ustanovení týkajúcich sa spoplatňovania, pridelenia kapacity a bezpečnostnej certifikácie a do dvoch mesiacov od obdržania takejto žiadosti a v súlade s poradným postupom uvedeným v článku 35 ods. 2 rozhodne o tom, či sa môžu naďalej uplatňovať príslušné opatrenia. Komisia oznámi svoje rozhodnutie Európskemu parlamentu, Rade a členským štátom.

Bez toho, aby bol dotknutý článok 226 Zmluvy, každý členský štát sa môže v priebehu jedného mesiaca odvolať proti rozhodnutiu Komisie na Radu. Rada kvalifikovanou väčšinou, môže do jedného mesiaca vo výnimočných prípadoch prijať odlišné rozhodnutie.

3. Zmeny potrebné na prispôsobenie príloh sa prijímú podľa regulačného postupu uvedeného v článku 35 ods. 3

#### Článok 35

#### Postup výboru

1. Komisii bude pomáhať výbor.
2. Tam, kde sa odkazuje na tento odsek, platia články 3 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.
3. Tam, kde sa odkazuje na tento odsek, platia články 5 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8

Doba stanovená v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES je tri mesiace.

4. Výbor prijme svoj rokovací poriadok.

#### Článok 36

#### Správa

Komisia predloží do 15. marca 2005 Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonaní tejto smernice spolu s prípadnými návrhmi na ďalšie opatrenia spoločenstva.

#### Článok 37

#### Zrušovacie ustanovenia

Týmto sa ruší nariadenie (EHS) č. 2830/77, nariadenie (EHS) č. 2183/78, rozhodnutie 82/529/EHS, rozhodnutie Rady 83/418/EHS a smernica 95/19/ES.

#### Článok 38

#### Vykonanie

Členské štáty najneskôr do 15. marca 2003 prijímú zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Bezodkladne o tom budú informovať Komisiu.

Keď členské štáty prijímú uvedené ustanovenia, musia tieto ustanovenia obsahovať odkaz na túto smernicu alebo ich takýto odkaz bude sprevádzať v prípade ich úradného uverejnenia. Členské štáty určia, ako sa takýto odkaz uvedie.

#### Článok 39

#### Nadobudnutie platnosti

Táto smernica nadobúda platnosť v deň jej uverejnenia v Úradnom vestníku Európskych spoločenstiev.

#### Článok 40

#### Adresáti

Táto smernica je adresovaná členským štátom.

V Bruseli 26. februára 2001

Za Európsky parlament

predseda  
N. FONTAINE

Za Radu

predseda  
A. LINDH

## PRÍLOHA I

**Obsah podmienok používania siete**

Podmienky používania siete uvedené v článku 3 obsahujú nasledujúce informácie:

1. Časť udávajúcu charakter infraštruktúry, ktorá je dostupná pre železničné podniky, a podmienky prístupu k nej.
2. Časť o princípoch spoplatňovania a tarifách. Táto časť obsahuje údaje o režime spoplatňovania, ako aj dostatočné informácie o poplatkoch, ktoré platia pre služby uvedené v prílohe II, zabezpečené len jedným poskytovateľom. Upresňuje metodológiu, pravidlá a prípadne rozsahy, ktoré sa použijú na uplatňovanie článku 7 ods. 4 a 5 a článkov 8 a 9. Obsahuje informácie o zmenách poplatkov, o ktorých sa už rozhodlo alebo ktoré sa predpokladajú.
3. Časť o princípoch a kritériách pridelovania kapacity. V tejto časti sa stanovujú všeobecné kapacitné charakteristiky infraštruktúry, ktorá je dostupná pre železničné podniky a každé obmedzenie týkajúce sa jej využitia vrátane možných kapacitných požiadaviek na údržbu. Tiež špecifikuje postupy a lehoty, ktoré sa týkajú procesu pridelovania kapacity. Obsahuje špecifické kritériá, ktoré sa používajú počas tohto procesu, najmä:
  - a) postupy, podľa ktorých môžu žiadatelia od manažéra infraštruktúry požadovať pridelenie kapacity;
  - b) požiadavky na žiadateľov;
  - c) časový plán podávania žiadostí a pridelovacieho procesu;
  - d) princípy, ktorými sa riadi koordinačný proces;
  - e) postupy, ktoré sa musia dodržať, a kritériá používané v prípade preťaženej infraštruktúry;
  - f) podrobnosti o obmedzení využitia infraštruktúry;
  - g) iné podmienky, ktorými sa pri stanovení priorít pridelovacieho procesu berie na zreteľ predchádzajúca úroveň využívania kapacity.

V tejto časti sa podrobne uvedú opatrenia prijaté na zabezpečenie primeraného zaobchádzania so službami nákladnej dopravy, medzinárodnými dopravnými službami a požiadavkami, ktoré sú predmetom postupu *ad hoc*.

\_\_\_\_\_



## PRÍLOHA II

**Služby poskytované pre železničné podniky**

1. Minimálny prístupový balík obsahuje:
    - a) spracovanie žiadostí o pridelenie kapacity;
    - b) právo na využitie kapacity, ktorá je poskytnutá;
    - c) použitie výhybiek a odbočiek;
    - d) riadenie vlakov vrátane signalizácie, regulácie, odbavovania, spojenia a zabezpečenia informácií o pohybe vlaku;
    - e) všetky ostatné informácie potrebné na realizáciu alebo prevádzku dopravných služieb, pre ktoré bola kapacita poskytnutá.
  2. Traťový prístup k servisným zariadeniam a poskytovanie služieb zahŕňa:
    - a) používanie elektrického napájacieho zariadenia trakčného prúdu, ak je k dispozícii;
    - b) zariadenia na doplnenie paliva;
    - c) osobné stanice, ich budovy a iné zariadenia;
    - d) nákladné terminály;
    - e) zriaďovacie stanice;
    - f) zariadenia na zostavovanie vlakov;
    - g) odstavné kolaje;
    - h) údržbárske a iné technické zariadenia;
  3. Doplnkové služby môžu zahŕňať:
    - a) trakčný prúd;
    - b) predbežné vykurovanie osobných vlakov;
    - c) dodávku paliva, posunovanie a všetky ostatné služby poskytované vyššie uvedenými zariadeniami prístupových služieb;
    - d) špecifické dohody so zákazníkmi o:
      - kontrole prepravy nebezpečného tovaru,
      - pomoci pri jazde netypických vlakov.
  4. Vedľajšie služby môžu zahŕňať:
    - a) prístup k telekomunikačnej sieti;
    - b) poskytovanie doplnkových informácií;
    - c) technickú kontrolu vozového parku.
-

## PRÍLOHA III

**Časový plán procesu pridelovania**

1. Cestovný poriadok siete sa zhotovuje raz za kalendárny rok.
  2. Zmena cestovného poriadku sa uskutoční o polnoci poslednú sobotu v máji. Ak sa zmena alebo úprava vykoná po letných mesiacoch, uskutoční sa každý rok o polnoci poslednú sobotu v septembri a v takých iných intervaloch medzi týmito dátumami, aké sú potrebné. Manažéri infraštruktúry sa môžu dohodnúť na iných dátumoch, v tom prípade o nich upovedomia Komisiu.
  3. Konečný termín na prijatie žiadostí o pridelenie kapacity, ktoré sa majú zapracovať do cestovného poriadku siete, nesmie presiahnuť dvanásť mesiacov pred nadobudnutím platnosti cestovného poriadku siete.
  4. Najneskôr 11 mesiacov pred nadobudnutím platnosti cestovného poriadku siete manažéri infraštruktúry v spolupráci s ostatnými príslušnými pridelovacími orgánmi podľa článku 15 zabezpečia stanovenie predbežných medzinárodných vlakových trás. Manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby sa tieto vlakové trasy v ďalšom procese, pokiaľ je to možné, dodržiavali.
  5. Najneskôr štyri mesiace po uplynutí lehoty stanovenej na predkladanie žiadostí manažér infraštruktúry vypracuje návrh cestovného poriadku.
-