

Bruksela, 3 lipca 2024 r.
(OR. en)

10678/24

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2023/0271(COD)

CODEC 1438
TRANS 275
PE 169

NOTA INFORMACYJNA

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Komitet Stałych Przedstawicieli / Rada
Dotyczy:	Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w jednolitym europejskim obszarze kolejowym, zmieniającego dyrektywę 2012/34/UE i uchylającego rozporządzenie (UE) nr 913/2010 – Wynik pierwszego czytania w Parlamencie Europejskim (Strasburg, 11–14 marca 2024 r.)

I. WPROWADZENIE

Sprawozdawczyni Tilly METZ (Verts/ALE, LU) przedstawiła w imieniu Komisji Transportu i Turystyki (TRAN) sprawozdanie na temat wyżej wymienionego wniosku dotyczącego rozporządzenia, które zawiera 263 poprawki (poprawki 1–263) do wniosku. Nie zgłoszono żadnych innych poprawek.

II. GŁOSOWANIE

Podczas głosowania na sesji plenarnej 12 marca 2024 r. Parlament Europejski przyjął poprawki 1–263 do proponowanego rozporządzenia.

Zmieniony w ten sposób wniosek Komisji jest tożsamy ze stanowiskiem Parlamentu w pierwszym czytaniu, zawartym w jego rezolucji ustawodawczej, którą przedstawiono w załączniku do niniejszego dokumentu.

P9_TA(2024)0127

Wykorzystanie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w jednolitym europejskim obszarze kolejowym, zmiana dyrektywy 2012/34/UE i uchylenie rozporządzenia (UE) nr 913/2010

Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 12 marca 2024 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w jednolitym europejskim obszarze kolejowym, zmieniającego dyrektywę 2012/34/UE i uchylającego rozporządzenie (UE) nr 913/2010 (COM(2023)443 – C9-0304/2023 – 2023/0271(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2023)0443),
 - uwzględniając art. 294 ust. 2 i art. 91 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C9-0304/2023),
 - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 25 października 2023 r.¹,
 - uwzględniając opinię Komitetu Regionów z dnia 1 lutego 2024 r.²,
 - uwzględniając art. 59 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A9-0069/2024),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli zastąpi ona pierwotny wniosek, wprowadzi w nim istotne zmiany lub planuje ich wprowadzenie;
 3. zobowiązuje swoją przewodniczącą do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji, a także parlamentom narodowym.

¹ Dz.U. C, C/2024/891, 06.02.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/891/oj>.

² Dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym.

Poprawka 1

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję

(2) W komunikacie w sprawie strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności¹⁵ określono cele pośrednie, aby wyznaczyć drogę dla unijnego systemu transportu do osiągnięcia celów w zakresie zrównoważonej, inteligentnej i odpornej mobilności. Przewidziano w niej, że kolejowy ruch towarowy powinien wzrosnąć do 2030 r. o 50 %, a do 2050 r. – dwukrotnie; do 2030 r. ruch kolejowy w ramach kolei dużych prędkości powinien wzrosnąć dwukrotnie, a do 2050 r. – trzykrotnie, zaś do 2030 r. regularny transport zbiorowy w UE na dystansie do 500 km powinien być neutralny pod względem emisji dwutlenku węgla. Aby możliwe było osiągnięcie tych celów, transport kolejowy musi stać się bardziej atrakcyjny pod względem przystępności cenowej i niezawodności, a usługi – lepiej dostosowane do potrzeb pasażerów i nadawców towarów.

¹⁵ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów pt. „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości”, COM(2020) 789 final z dnia 9 grudnia 2020 r.

Poprawka

(2) W komunikacie w sprawie strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności¹⁵ określono cele pośrednie, aby wyznaczyć drogę dla unijnego systemu transportu do osiągnięcia celów w zakresie zrównoważonej, inteligentnej i odpornej mobilności. Przewidziano w niej, że kolejowy ruch towarowy powinien wzrosnąć do 2030 r. o 50 %, a do 2050 r. – dwukrotnie; do 2030 r. ruch kolejowy w ramach kolei dużych prędkości powinien wzrosnąć dwukrotnie, a do 2050 r. – trzykrotnie, zaś do 2030 r. regularny transport zbiorowy w UE na dystansie do 500 km powinien być neutralny pod względem emisji dwutlenku węgla. Aby możliwe było osiągnięcie tych celów, transport kolejowy musi stać się bardziej atrakcyjny pod względem przystępności cenowej, niezawodności **i dostępności**, a usługi **muszą być** lepiej dostosowane do potrzeb pasażerów i nadawców towarów.

¹⁵ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów pt. „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości”, COM(2020) 789 final z dnia 9 grudnia 2020 r.

Poprawka 2

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(2a) Podstawowym celem niniejszego rozporządzenia jest zwiększenie wykorzystania infrastruktury kolejowej, a tym samym zwiększenie udziału kolei w strukturze modalnej. Niniejsze rozporządzenie samo nie jest jednak w stanie zapewnić osiągnięcia unijnych celów w zakresie dekarbonizacji i przesunięcia międzygałęziowego. Zarówno państwa członkowskie, jak i Komisja powinny kontynuować prace nad wieloma innymi elementami, które mogą pomóc w dalszym zwiększaniu zarówno zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, jak i zdolności przewozowej, takimi jak łączenie tras pociągów, harmonizacja prędkości, efektywna wymiana pasażerów, wykorzystywanie dłuższych pociągów o zwiększonym nacisku osi, wdrażanie zharmonizowanego ERTMS w całej Europie, a także automatyczna kontrola jazdy pociągu.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 2 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(2b) Zajęcie się efektywnością kolei w celu wzmocnienia aspektu konkurencyjności multimodalnej między poszczególnymi rodzajami transportu jest ważne, aby ułatwić znaczące przesunięcie międzygałęziowe i osiągnąć cele określone w strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności. Dlatego należy

również rozważyć dalsze środki zwiększania konkurencyjności kolei, takie jak niższe opłaty za dostęp do infrastruktury. W związku ze zwiększonym zapotrzebowaniem na zdolność przepustową kolei zarówno w przypadku usług pasażerskich, jak i towarowych, konieczne będą także inwestycje w celu wdrożenia tych środków zwiększających zdolność przepustową.

Poprawka 4

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 2 d (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(2d) Cele dotyczące przesunięcia międzygałęziowego z dróg na koleje na szczeblu UE wymagają docelowych poziomów krajowych bazujących na konkretnych planach krajowych opracowanych przez państwa członkowskie w oparciu o podejście oddolne.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5) Zarządzanie zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej oraz zarządzanie ruchem kolejowym mają charakter kluczowy dla prawidłowego funkcjonowania sektora kolejowego. Aby umożliwić pociągom o całkowicie odmiennych parametrach, takich jak

(5) Zarządzanie zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej oraz zarządzanie ruchem kolejowym mają charakter kluczowy dla prawidłowego funkcjonowania sektora kolejowego. Aby umożliwić pociągom o całkowicie odmiennych parametrach, takich jak

prędkość i droga hamowania, bezpieczne poruszanie się na tych samych torach, należy starannie planować i koordynować świadczenie kolejowych usług przewozowych. Optymalne zarządzanie zdolnością przepustową stwarza więcej możliwości dla przewozów kolejowych i zwiększa ich niezawodność. Rozporządzenie powinno zapewnić zarządom infrastruktury wystarczającą elastyczność niezbędną do skutecznego zarządzania zdolnością przepustową, a jednocześnie traktowanie wszystkich przedsiębiorstw kolejowych w sposób niedyskryminujący pod względem dostępu do sieci.

prędkość i droga hamowania, bezpieczne poruszanie się na tych samych torach, należy starannie planować i koordynować świadczenie kolejowych usług przewozowych. Optymalne zarządzanie zdolnością przepustową stwarza więcej możliwości dla przewozów kolejowych i zwiększa ich niezawodność, ***co jest szczególnie ważnym wymogiem w przypadku rosnącego rynku pociągów nocnych, a także ze względu na ambicję przesunięcia przewozu towarów na kolej.*** Rozporządzenie powinno zapewnić zarządom infrastruktury wystarczającą elastyczność niezbędną do skutecznego zarządzania zdolnością przepustową, a jednocześnie traktowanie wszystkich przedsiębiorstw kolejowych w sposób niedyskryminujący pod względem dostępu do sieci.

Poprawka 6

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję

(6) W dyrektywie 2012/34/UE uznano prawo państw członkowskich do niestosowania zasad dotyczących alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej do określonych części sieci kolejowej lub do określonych przewozów kolejowych, jeżeli takie wyłączenie z zakresu prawa Unii nie wpłynie na funkcjonowanie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. Wyłączenia te w dalszym ciągu powinny mieć zastosowanie, a państwa członkowskie powinny zachować prawo do składania wniosków o takie wyłączenia w przyszłości także w odniesieniu do niniejszego rozporządzenia.

Poprawka

(6) W dyrektywie 2012/34/UE uznano prawo państw członkowskich do niestosowania zasad dotyczących alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej do określonych części sieci kolejowej lub do określonych przewozów kolejowych, jeżeli takie wyłączenie z zakresu prawa Unii nie wpłynie na funkcjonowanie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. Wyłączenia te, ***chociaż ściśle ograniczone***, w dalszym ciągu powinny mieć zastosowanie, a państwa członkowskie powinny zachować prawo do składania wniosków o takie wyłączenia w przyszłości także w odniesieniu do niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 7

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

(7) Zasady i procedury zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej powinny **lepiej odzwierciedlać** potrzeby wszystkich segmentów rynku kolejowego. Należy w nich uwzględnić w szczególności potrzebę długoterminowej stabilności dostępnej zdolności przepustowej do obsługi przewozów pasażerskich oraz krótkoterminowej elastyczności w odniesieniu do ruchu towarowego, aby umożliwić reakcję na popyt rynkowy. W procesie zarządzania zdolnością przepustową nie należy już zatem skupiać się na perspektywie rocznej, lecz podzielić go na trzy następujące po sobie etapy: strategiczne planowanie zdolności przepustowej: układanie rozkładu jazdy przewozów kolejowych i alokacja zdolności przepustowej oraz dostosowanie i zmiana zdolności przepustowej. Na wprowadzeniu lepiej określonych i zorganizowanych etapów planowania zdolności przepustowej, zapewniających możliwość długoterminowego planowania i krótkoterminowego dostosowania zarządzania zdolnością przepustową, zyskałyby w szczególności przewozy, których nie jest łatwo zaplanować z góry lub których organizacja ma charakter bardziej złożony, takie jak przewozy pociągami towarowymi lub międzynarodowymi pociągami pasażerskimi.

Poprawka

(7) Zasady i procedury zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej powinny **uwzględnić i zaspokajać** potrzeby wszystkich segmentów rynku kolejowego **w niedyskryminacyjny sposób**. Należy w nich uwzględnić w szczególności potrzebę długoterminowej stabilności dostępnej zdolności przepustowej do obsługi przewozów pasażerskich oraz krótkoterminowej elastyczności w odniesieniu do ruchu towarowego, aby umożliwić reakcję na popyt rynkowy. W procesie zarządzania zdolnością przepustową nie należy już zatem skupiać się na perspektywie rocznej, lecz podzielić go na trzy następujące po sobie etapy: strategiczne planowanie zdolności przepustowej: układanie rozkładu jazdy przewozów kolejowych i alokacja zdolności przepustowej oraz dostosowanie i zmiana zdolności przepustowej. Na wprowadzeniu lepiej określonych i zorganizowanych etapów planowania zdolności przepustowej, zapewniających możliwość długoterminowego planowania i krótkoterminowego dostosowania zarządzania zdolnością przepustową, zyskałyby w szczególności przewozy, których nie jest łatwo zaplanować z góry lub których organizacja ma charakter bardziej złożony, takie jak przewozy pociągami towarowymi lub międzynarodowymi pociągami pasażerskimi, **w tym pociągami nocnymi**.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję

(8) Coraz większa część unijnej sieci kolejowej jest przepelniona albo bliska przepelnienia i nie może zaspokoić potrzeb wszystkich wnioskodawców w zakresie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej ani wspierać dalszego wzrostu wielkości transportu kolejowego. Oczekuje się, że rozwój infrastruktury i cyfryzacja, zgodnie z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności opracowanymi na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797, w szczególności europejski system zarządzania ruchem kolejowym (zwany dalej „ERTMS”), spowodują wzrost dostępnej zdolności przepustowej w perspektywie średnio- i długoterminowej. Zarządcy infrastruktury będą jednak zobowiązani do określenia priorytetów w zakresie wykorzystywania przepelnionych odcinków. Bez uszczerbku dla zasad ogólnych dotyczących priorytetów, wyznaczonych przez państwa członkowskie w ramach alokacji zdolności przepustowej infrastruktury, zarządcy infrastruktury powinni podejmować decyzje w sprawie priorytetów, przy użyciu przejrzystych i zharmonizowanych metod objaśniających, w jaki sposób uwzględniono czynniki społeczne, ekonomiczne i środowiskowe oraz w jaki sposób wpłynęły one na decyzję zarządców.

Poprawka

(8) Coraz większa część unijnej sieci kolejowej jest przepelniona albo bliska przepelnienia i nie może zaspokoić potrzeb wszystkich wnioskodawców w zakresie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej ani wspierać dalszego wzrostu wielkości transportu kolejowego. Oczekuje się, że rozwój infrastruktury i cyfryzacja, zgodnie z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności opracowanymi na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797, w szczególności europejski system zarządzania ruchem kolejowym (zwany dalej „ERTMS”), spowodują wzrost dostępnej zdolności przepustowej w perspektywie średnio- i długoterminowej. Zarządcy infrastruktury będą jednak zobowiązani do określenia priorytetów w zakresie wykorzystywania przepelnionych odcinków. Bez uszczerbku dla zasad ogólnych dotyczących priorytetów, wyznaczonych przez państwa członkowskie w ramach alokacji zdolności przepustowej infrastruktury, zarządcy infrastruktury powinni podejmować decyzje w sprawie priorytetów, przy użyciu przejrzystych i zharmonizowanych metod objaśniających, w jaki sposób uwzględniono czynniki społeczne, ekonomiczne i środowiskowe oraz w jaki sposób wpłynęły one na decyzję zarządców. ***Te kryteria społeczno-ekonomiczne i środowiskowe powinny być oparte na przyjętych metodach i najlepszej dostępnej wiedzy. W związku z tym Komisja powinna być uprawniona do przyjęcia aktu delegowanego określającego procedury, kryteria i metody. Przygotowując ten akt delegowany, Komisja powinna***

współpracować z europejską siecią zarządców infrastruktury (ENIM) i Agencją Kolejową Unii Europejskiej (ERA) ustanowioną rozporządzeniem (UE) 2016/796^{1a}.

^{1a} Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004 (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 1).

Poprawka 9

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 8 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(8a) Istniejąca zdolność przepustowa infrastruktury kolejowej nie jest wystarczająca do osiągnięcia celów Unii na lata 2030 i 2050 dotyczących przechodzenia na transport kolejowy. W latach 1990–2021 sieć kolejowa w Unii skurczyła się o ponad 12 000 km. Osiągnięcie celów Unii w zakresie przesunięcia międzygałęziowego zależy przede wszystkim od poprawy wydajności kolei i od zwiększenia jej zdolności przepustowej, co wymaga inwestycji w konserwację, modernizację oraz budowę nowej infrastruktury kolejowej. Obejmuje to korzystanie z budżetów krajowych, z instrumentu „Łącząc Europę” ustanowionego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1153^{1a} oraz z inwestycji prywatnych w celu uzupełnienia kluczowych brakujących połączeń i w celu rozładowania wąskich gardeł, a także uzyskanie odpowiednich poziomów finansowania na konserwację.

W szczególności państwa członkowskie powinny zapobiegać pogarszaniu się stanu infrastruktury kolejowej i minimalizować skutki ewentualnych ograniczeń zdolności przepustowej przez zapewnienie odpowiedniego, stabilnego i punktualnego długoterminowego finansowania na podstawie wieloletnich umów eksploatacyjnych, które powinny być zawierane między państwem członkowskim a zarządcą infrastruktury na okres co najmniej pięciu lat.

^{1a} Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1153 z dnia 7 lipca 2021 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę” i uchylające rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014 (Dz.U. L 249 z 14.7.2021, s. 38).

Poprawka 10

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję

(9) Planowanie strategiczne zdolności przepustowej powinno przyczynić się do poprawy wykorzystania infrastruktury kolejowej dzięki przewidywaniu popytu na przewozy kolejowe oraz uwzględnianiu planowanego rozwoju, odnowienia i utrzymania infrastruktury. Ponadto planowanie strategiczne powinno zapewnić alokację zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w sposób, który maksymalizuje wartość przewozów kolejowych dla społeczeństwa. Zarządcy infrastruktury powinni zapewnić, aby w planowaniu strategicznym przewidziano stopniowe zwiększanie stopnia szczegółowości informacji na temat

Poprawka

(9) Planowanie strategiczne zdolności przepustowej powinno przyczynić się do poprawy wykorzystania infrastruktury kolejowej dzięki przewidywaniu popytu na przewozy kolejowe oraz uwzględnianiu planowanego rozwoju, odnowienia i utrzymania infrastruktury. Ponadto planowanie strategiczne powinno zapewnić alokację zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w sposób, który maksymalizuje wartość przewozów kolejowych dla społeczeństwa, **z uwzględnieniem skutków społeczno-ekonomicznych i środowiskowych.** Zarządcy infrastruktury powinni zapewnić, aby w planowaniu strategicznym

dostępnej zdolności przepustowej oraz aby planowanie to stanowiło podstawę alokacji zdolności przepustowej.

przewidziano stopniowe zwiększanie stopnia szczegółowości informacji na temat dostępnej zdolności przepustowej oraz aby planowanie to stanowiło podstawę alokacji zdolności przepustowej. ***Podczas planowania strategicznego należy konsultować się z wnioskodawcami, Europejską Platformą Kolejową (ERP), klientami kolejowych usług przewozowych i ich stowarzyszeniami oraz unijnymi i krajowymi organami publicznymi, przy czym podmioty powinny móc także wnieść wkład w badanie pt. „Analiza oczekiwanych zmian na rynku transportowym”, o którym mowa w art. 15, oraz przedstawić niezależne uwagi na temat jego wyników.***

Poprawka 11

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję

(11) Przyznając zdolność przepustową, zarządcy infrastruktury powinni przestrzegać planów strategicznych z zakresu podaży zdolności przepustowej przy jednoczesnym zapewnieniu, aby alokacja zdolności przepustowej odbywała się zgodnie z popytem rynkowym oraz w sposób sprawiedliwy i niedyskryminacyjny. Z tego powodu niektóre wnioski o przyznanie zdolności przepustowej mogą zostać odrzucone, a plan dotyczący podaży zdolności przepustowej należy regularnie aktualizować, aby odzwierciedlał faktyczny popyt.

Poprawka

(11) Przyznając zdolność przepustową, zarządcy infrastruktury powinni przestrzegać planów strategicznych z zakresu podaży zdolności przepustowej przy jednoczesnym zapewnieniu, aby alokacja zdolności przepustowej odbywała się zgodnie z popytem rynkowym oraz w sposób sprawiedliwy i niedyskryminacyjny. Z tego powodu niektóre wnioski o przyznanie zdolności przepustowej mogą zostać ***zrealizowane przez zaoferowanie alternatywnej zdolności przepustowej lub, jeżeli nie ma innej możliwości***, odrzucone, a plan dotyczący podaży zdolności przepustowej należy regularnie aktualizować, aby odzwierciedlał faktyczny popyt.

Poprawka 12

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 11 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(11a) Na szeregu krajowych rynków kolejowych zarządca infrastruktury jest częścią zintegrowanej pionowo spółki holdingowej z co najmniej jednym operatorem transportu pasażerskiego i towarowego. Dla prawidłowego funkcjonowania rynku niezwykle ważne jest, aby zdolność przepustową przyznawano tym przedsiębiorstwom kolejowym w sposób sprawiedliwy, racjonalny i niedyskryminacyjny. W szczególności za poufne należy uważać informacje szczególnie chronione udostępniane zarządcy infrastruktury w procesie alokacji zdolności przepustowej.

Poprawka 13

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(12) Poszczególne segmenty rynku kolejowego mają różne możliwości przewidywania swoich potrzeb w zakresie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej. W szczególności niektórzy dostawcy usług transportu towarowego mogą nie być w stanie zidentyfikować swoich potrzeb w zakresie zdolności przepustowej wystarczająco wcześnie, aby uwzględnić je w obowiązującym rozkładzie jazdy, **czyli** w planie rocznym

(12) Poszczególne segmenty rynku kolejowego mają różne możliwości przewidywania swoich potrzeb w zakresie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej. W szczególności niektórzy dostawcy usług transportu towarowego mogą nie być w stanie zidentyfikować swoich potrzeb w zakresie zdolności przepustowej wystarczająco wcześnie, aby uwzględnić je w obowiązującym rozkładzie jazdy, **czyli** w planie rocznym

ruchu pociągów i taboru, oraz mogą nie móc dopasować jej do swojego rocznego rozkładu jazdy. Zarządcy infrastruktury powinni zatem być w stanie oferować zdolność przepustową o wystarczającej jakości i wielkości także dla przewozów kolejowych, które charakteryzują się niestabilnym popytem, są organizowane ze względnie krótkim wyprzedzeniem, obejmują więcej niż jeden pociąg oraz mogą odbywać się wielokrotnie przez okres, który może nie zbiegać się w czasie z okresem ważności obowiązującego rozkładu jazdy.

ruchu pociągów i taboru, oraz mogą nie móc dopasować jej do swojego rocznego rozkładu jazdy. Zarządcy infrastruktury powinni zatem być w stanie oferować zdolność przepustową o wystarczającej jakości i wielkości także dla przewozów kolejowych, które charakteryzują się niestabilnym popytem, są organizowane ze względnie krótkim wyprzedzeniem, obejmują więcej niż jeden pociąg oraz mogą odbywać się wielokrotnie przez okres, który może nie zbiegać się w czasie z okresem ważności obowiązującego rozkładu jazdy. ***Tego typu oferowaną zdolność przepustową można również zapewniać w pakiecie minimalnych wcześniej obliczonych niezarezerwowanych tras pociągów, a alokację przeprowadzać w ostatniej chwili.***

Poprawka 14

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 12 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(12a) Państwa członkowskie stosują różne praktyki w zakresie planowania rozkładu jazdy i koncepcje te należy uwzględnić w strategicznym planowaniu zdolności przepustowej. Praktyki te wymagają zwiększonej transgranicznej koordynacji między zarządcami infrastruktury, w szczególności gdy zarządca infrastruktury wstępnie planuje zdolność przepustową z wykorzystaniem zintegrowanego kursowania w takcie.

Poprawka 15

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 14

Tekst proponowany przez Komisję

(14) Znaczna część kolejowego transportu towarowego ma charakter dalekobieżny i wymaga transgranicznej koordynacji zarządców infrastruktury. Cel polityczny polegający na zwiększeniu ruchu kolejowego zależy także od wzrostu transgranicznych przewozów pasażerskich. W celu ułatwienia i promowania zwiększenia ruchu transgranicznego w jednolitym europejskim obszarze kolejowym niezbędna jest poprawa spójności i harmonizacji zasad i procedur w zakresie zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej. W związku z tym należy wzmocnić rolę europejskiej sieci zarządców infrastruktury z myślą o powierzeniu jej opracowania wytycznych dotyczących zharmonizowanego wdrażania niniejszego rozporządzenia w zakresie procedur i metod zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej przy zapewnieniu aktywnej koordynacji transgranicznej zdolności przepustowej i ruchu. W szczególności europejska sieć zarządców infrastruktury powinna opracować europejskie ramy odnośnie do zarządzania zdolnością przepustową, odnośnie do koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym oraz odnośnie do weryfikacji skuteczności działania.

Poprawka

(14) Znaczna część kolejowego transportu towarowego ma charakter dalekobieżny i wymaga transgranicznej koordynacji zarządców infrastruktury. Cel polityczny polegający na zwiększeniu ruchu kolejowego zależy także od wzrostu transgranicznych przewozów pasażerskich. W celu ułatwienia i promowania zwiększenia ruchu transgranicznego w jednolitym europejskim obszarze kolejowym niezbędna jest poprawa spójności i harmonizacji zasad i procedur w zakresie zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej. W związku z tym należy wzmocnić rolę europejskiej sieci zarządców infrastruktury z myślą o powierzeniu jej opracowania wytycznych dotyczących zharmonizowanego wdrażania niniejszego rozporządzenia w zakresie procedur i metod zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej przy zapewnieniu aktywnej koordynacji transgranicznej zdolności przepustowej i ruchu. W szczególności europejska sieć zarządców infrastruktury powinna opracować europejskie ramy odnośnie do zarządzania zdolnością przepustową, odnośnie do koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym oraz odnośnie do weryfikacji skuteczności działania.

Podczas opracowywania tych europejskich ram należy również konsultować się z przedsiębiorstwami kolejowymi, wnioskodawcami i innymi podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną.

Poprawka 16

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 15

Tekst proponowany przez Komisję

(15) W europejskich ramach opracowanych przez europejską sieć zarządców infrastruktury należy zawrzeć wytyczne, a zarządca infrastruktury powinien dołożyć wszelkich starań w celu ich przestrzegania, jednocześnie nadal ponosząc odpowiedzialność za swoje decyzje operacyjne. Zarządca infrastruktury powinien uzasadnić każde odstępstwo od ram opracowanych przez europejską sieć zarządców infrastruktury. Uznaje się, że takie podejście zapewnia równowagę między potrzebą koordynacji i stosowania zharmonizowanych podejść w jednolitym europejskim obszarze kolejowym a potrzebą dostosowania procedur i metod do szczególnych okoliczności danych obszarów geograficznych. Po pięciu latach stosowania niniejszego rozporządzenia Komisja powinna ocenić, czy stan konwergencji procedur i metod oraz skuteczność procesu koordynacji między zarządcami infrastruktury, jak również ogólne postępy w kierunku utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego uzasadniają wprowadzenie prawa wtórnego mającego na celu zastąpienie elementów ram europejskich opracowanych przez europejską sieć zarządców infrastruktury.

Poprawka

(15) W europejskich ramach opracowanych przez europejską sieć zarządców infrastruktury należy zawrzeć wytyczne, a zarządca infrastruktury powinien dołożyć wszelkich starań w celu ich przestrzegania, jednocześnie nadal ponosząc odpowiedzialność za swoje decyzje operacyjne. Zarządca infrastruktury powinien uzasadnić każde odstępstwo od ram opracowanych przez europejską sieć zarządców infrastruktury, ***przy czym odstępstwa powinny być dozwolone tylko w wyjątkowych przypadkach i pod warunkiem zatwierdzenia przez krajowy kolejowy organ regulacyjny.*** Uznaje się, że takie podejście zapewnia równowagę między potrzebą koordynacji i stosowania zharmonizowanych podejść w jednolitym europejskim obszarze kolejowym a potrzebą dostosowania procedur i metod do szczególnych okoliczności danych obszarów geograficznych. Po pięciu latach stosowania niniejszego rozporządzenia Komisja powinna ocenić, czy stan konwergencji procedur i metod oraz skuteczność procesu koordynacji między zarządcami infrastruktury, jak również ogólne postępy w kierunku utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego uzasadniają wprowadzenie prawa wtórnego mającego na celu zastąpienie elementów ram europejskich opracowanych przez europejską sieć zarządców infrastruktury.

Poprawka 17

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 15 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(15a) Aby zapewnić niezawodną europejską sieć kolejową oraz usprawnić transgraniczny ruch kolejowy odbywający się w wielu sieciach, zarówno w przypadku transportu towarowego, jak i pasażerskiego, należy powierzyć ERA nowe zadania. Przy realizacji nowych zadań ERA powinna ściśle współpracować z ENIM i koordynatorem sieci.

Poprawka 18

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 15 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(15b) Zasoby ERA są niewystarczające w stosunku do proponowanego zwiększenia jej zadań i do ambicji Unii wyrażonych w niniejszym rozporządzeniu. Dlatego kwota zasobów finansowych przeznaczonych na wykonywanie zadań ERA na podstawie niniejszego rozporządzenia powinna pochodzić z nieprzydzielonych marginesów w granicach pułapów wieloletnich ram finansowych (WRF) lub być uruchamiana za pośrednictwem nietematycznych instrumentów szczególnych WRF. Ponieważ wniosek Komisji dotyczący rewizji WRF nie wzmocnił budżetu ERA, zwiększenie środków dla ERA nie może zostać zrównoważone kompensacyjnym zmniejszeniem zaprogramowanych wydatków z instrumentu „Łącząc Europę” – Transport ani doprowadzić do zmniejszenia finansowania jakichkolwiek

Poprawka 19

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 17

Tekst proponowany przez Komisję

(17) Funkcjonowanie infrastruktury kolejowej wymaga nie tylko ścisłej współpracy między zarządcami infrastruktury, ale także silnej interakcji z przedsiębiorstwami kolejowymi i innymi podmiotami bezpośrednio zaangażowanymi w transport kolejowy i multimodalny oraz działalność logistyczną. Niezbędne jest zatem zapewnienie zorganizowanej koordynacji między zarządcami infrastruktury a innymi zainteresowanymi podmiotami.

Poprawka

(17) Funkcjonowanie infrastruktury kolejowej wymaga nie tylko ścisłej współpracy między zarządcami infrastruktury, ale także silnej interakcji z przedsiębiorstwami kolejowymi i innymi podmiotami bezpośrednio zaangażowanymi w transport kolejowy i multimodalny oraz działalność logistyczną. Niezbędne jest zatem zapewnienie zorganizowanej koordynacji między zarządcami infrastruktury a innymi zainteresowanymi podmiotami. *Aby wzmocnić rolę przedsiębiorstw kolejowych i wnioskodawców, ustanawia się ERP jako organ doradczy ENIM. W ERP uczestniczyć mogą również operatorzy obiektów i terminali infrastruktury usługowej, podmioty działające w obszarze multimodalnych zdolności przepustowych, jak porty morskie i śródlądowe, oraz właściciele innych obiektów infrastruktury usług transportu kolejowego. ENIM powinna skonsultować się z ERP, zanim rozpocznie przygotowania do przyjęcia europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, zarządzania ruchem i zarządzania wynikami. Ponadto ERP może zapewniać ENIM bliższy wgląd w rozwój sytuacji rynkowej, a także wydawać opinie z inicjatywy własnej na temat wszelkich wniosków lub decyzji ENIM i ERA.*

Poprawka 20

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 18

Tekst proponowany przez Komisję

(18) Niezawodność przewozów kolejowych jest jednym z aspektów, do których klienci kolei przywiązują największą wagę. Niezawodność rozkładów jazdy jest również aspektem krytycznym dla płynnego funkcjonowania systemu kolejowego, w którym dochodzi do silnych interakcji między przewozami i efektami zewnętrznymi sieci. Z tego względu odchylenia od rozkładu jazdy należy ograniczyć do minimum. Należy ponadto wprowadzić system odpowiednich zachęt mających na celu promowanie realizacji zobowiązań przez zarządców infrastruktury, przedsiębiorstwa kolejowe i inne właściwe zainteresowane podmioty. Zachęty te powinny mieć charakter zarówno gospodarczy, jak i pozagospodarczy.

Poprawka

(18) Niezawodność przewozów kolejowych jest jednym z aspektów, do których klienci kolei przywiązują największą wagę, **a także zasadniczym wymogiem odbudowującego się rynku pociągów nocnych, w przypadku którego klienci kolei i wnioskodawcy muszą z dużym wyprzedzeniem wiedzieć, w jaki sposób mogą funkcjonować dane usługi.** Niezawodność rozkładów jazdy jest również aspektem krytycznym dla płynnego funkcjonowania systemu kolejowego, w którym dochodzi do silnych interakcji między przewozami i efektami zewnętrznymi sieci. Z tego względu odchylenia od rozkładu jazdy należy ograniczyć do minimum. Należy ponadto wprowadzić system odpowiednich zachęt mających na celu promowanie realizacji zobowiązań przez zarządców infrastruktury, przedsiębiorstwa kolejowe, **operatorów obiektów infrastruktury usługowej** i inne właściwe zainteresowane podmioty. Zachęty te powinny mieć charakter zarówno gospodarczy, jak i pozagospodarczy.

Poprawka 21

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 19

Tekst proponowany przez Komisję

(19) Ciągłe monitorowanie jakości

Poprawka

(19) Ciągłe monitorowanie jakości

infrastruktury kolejowej i usług transportowych jest warunkiem wstępnym poprawy świadczenia tych usług. Niezbędne jest **zatem** utworzenie przejrzystego i obiektywnego systemu wskaźników, który dostarcza informacji zwrotnych na temat tych aspektów świadczenia usług, które są istotne dla poszczególnych podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną oraz dla klientów końcowych kolejowych usług przewozowych. Główna funkcja tego systemu powinna dotyczyć monitorowania realizacji zobowiązań podjętych przez podmioty zaangażowane w działalność operacyjną oraz postępów w wynikach w miarę upływu czasu, przy jednoczesnym uwzględnieniu różnych okoliczności i parametrów w ramach sektora kolejowego. W celu utworzenia takiego systemu oraz analizy jego produktu Komisja powinna mieć możliwość polegania na niezależnych ekspertach tworzących organ weryfikujący skuteczność działania. Organ ten powinien mieć możliwość udzielania Komisji niezależnych porad we wszystkich dziedzinach, które wpływają na skuteczność działania przewozów kolejowych i zarządzanie infrastrukturą.

infrastruktury kolejowej i usług transportowych jest warunkiem wstępnym poprawy świadczenia tych usług. **Zarządcy infrastruktury powinni zatem prowadzić monitorowanie i ocenę porównawczą wyników w zakresie usług związanych z infrastrukturą kolejową i kolejowych usług przewozowych. Określając własne docelowe wartości wyników w planie, o którym mowa w art. 8 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE, zarządcy infrastruktury powinni konsultować się z krajowymi organami regulacyjnymi, ministerstwami krajowymi i Komisją, aby zapewnić spójność tych wartości docelowych z unijnymi docelowymi wartościami wyników.** Niezbędne jest **także** utworzenie przejrzystego i obiektywnego systemu wskaźników, który dostarcza informacji zwrotnych na temat tych aspektów świadczenia usług, które są istotne dla poszczególnych podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną oraz dla klientów końcowych kolejowych usług przewozowych. Główna funkcja tego systemu powinna dotyczyć monitorowania realizacji zobowiązań podjętych przez podmioty zaangażowane w działalność operacyjną oraz postępów w wynikach w miarę upływu czasu, przy jednoczesnym uwzględnieniu różnych okoliczności i parametrów w ramach sektora kolejowego. W celu utworzenia takiego systemu oraz analizy jego produktu Komisja i **ERA** powinna mieć możliwość polegania na niezależnych ekspertach **posiadających dogłębną wiedzę na temat sektora kolejowego**, tworzących organ weryfikujący skuteczność działania. Organ ten powinien mieć możliwość udzielania Komisji i **ERA** niezależnych porad **eksperckich** we wszystkich dziedzinach, które wpływają na skuteczność działania przewozów kolejowych i zarządzanie infrastrukturą.

Poprawka 22

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 20

Tekst proponowany przez Komisję

(20) W celu poprawy świadczenia usług z zakresu infrastruktury kolejowej w jednolitym europejskim obszarze kolejowym zarządcy infrastruktury, w ścisłej współpracy z Komisją, organem weryfikującym skuteczność działania i właściwymi zainteresowanymi podmiotami, powinni **opracować i** wdrożyć wspólne ramy weryfikacji skuteczności działania. Ich celem powinno być zapewnienie, aby wszyscy zarządcy infrastruktury w UE stosowali wspólne zasady i metody z zakresu pomiaru skuteczności działania, wykorzystując uzgodnione wskaźniki. Ramy te powinny również umożliwić identyfikację uchybień w skuteczności działania unijnej sieci kolejowej. Powinny zapewnić, aby zarządcy infrastruktury wyznaczyli cele z zakresu skuteczności działania w sposób uwzględniający specyfikę sieci, którą zarządzają, a jednocześnie zapewniający spójność w identyfikacji najbardziej istotnych uchybień w skuteczności działania. Ramy powinny umożliwić zarządcom infrastruktury współpracę na szczeblu UE w zakresie identyfikacji środków służących usunięciu uchybień w skuteczności działania oraz śledzenia ich skutków. Zarządcy infrastruktury, współpracując w ramach europejskiej sieci zarządców infrastruktury oraz uwzględniając opinię organu weryfikującego skuteczność działania oraz Komisji, powinni poddawać te ramy regularnemu przeglądowi w celu zapewnienia, aby były one odpowiednie do celu.

Poprawka

(20) W celu poprawy świadczenia usług z zakresu infrastruktury kolejowej w jednolitym europejskim obszarze kolejowym zarządcy infrastruktury, w ścisłej współpracy z Komisją, **ERA** organem weryfikującym skuteczność działania i właściwymi zainteresowanymi podmiotami, powinni wdrożyć wspólne ramy weryfikacji skuteczności działania. Ich celem powinno być zapewnienie, aby wszyscy zarządcy infrastruktury w UE stosowali wspólne zasady i metody z zakresu pomiaru skuteczności działania, wykorzystując uzgodnione wskaźniki. Ramy te powinny również umożliwić identyfikację uchybień w skuteczności działania unijnej sieci kolejowej. Powinny zapewnić, aby zarządcy infrastruktury wyznaczyli cele z zakresu skuteczności działania w sposób uwzględniający specyfikę sieci, którą zarządzają, a jednocześnie zapewniający spójność w identyfikacji najbardziej istotnych uchybień w skuteczności działania. Ramy powinny umożliwić zarządcom infrastruktury współpracę na szczeblu UE, **w tym w ERA**, w zakresie identyfikacji środków służących usunięciu uchybień w skuteczności działania oraz śledzenia ich skutków. Zarządcy infrastruktury, współpracując **z ERA** w ramach europejskiej sieci zarządców infrastruktury oraz uwzględniając opinię organu weryfikującego skuteczność działania oraz Komisji, powinni poddawać te ramy regularnemu przeglądowi w celu zapewnienia, aby były one odpowiednie do celu.

Poprawka 23

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 22

Tekst proponowany przez Komisję

(22) Kolejowe organy regulacyjne powinny współpracować na szczeblu unijnym w celu zapewnienia spójnego stosowania ram regulacyjnych oraz jednakowego traktowania wnioskodawców w całym jednolitym europejskim obszarze kolejowym. Współpraca ta powinna odbywać się w ramach europejskiej sieci kolejowych organów regulacyjnych z myślą o opracowaniu wspólnych praktyk dotyczących podejmowania decyzji, do których organy te są uprawnione na mocy niniejszego rozporządzenia. W tym celu europejska sieć kolejowych organów regulacyjnych powinna realizować zadania z zakresu koordynacji oraz przyjmować niewiążące zalecenia i opinie, które nie powinny wpływać na kompetencje kolejowych organów regulacyjnych ani kompetencje zarządców infrastruktury.

Poprawka

(22) Kolejowe organy regulacyjne powinny współpracować na szczeblu unijnym w celu zapewnienia spójnego stosowania ram regulacyjnych oraz jednakowego traktowania wnioskodawców w całym jednolitym europejskim obszarze kolejowym. Współpraca ta powinna odbywać się w ramach europejskiej sieci kolejowych organów regulacyjnych **(ENRB)** z myślą o opracowaniu wspólnych praktyk dotyczących podejmowania decyzji, do których organy te są uprawnione na mocy niniejszego rozporządzenia. W tym celu **ENRB** powinna realizować zadania z zakresu koordynacji oraz przyjmować niewiążące zalecenia i opinie, które nie powinny wpływać na kompetencje kolejowych organów regulacyjnych ani kompetencje zarządców infrastruktury. **ENRB powinna sprawdzać zgodność europejskich ram z celami regulacyjnymi rozporządzenia. Nadzór regulacyjny należy sprawować w taki sposób, aby zapobiec podważaniu przez decyzje krajowe zharmonizowanych procedur opisanych w ramach europejskich, chyba że w niniejszym rozporządzeniu przewidziano inaczej.**

Poprawka 24

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 23

(23) Skuteczne zarządzanie zdolnością przepustową kolei oraz ruchem kolejowym wymaga wymiany danych i informacji między zarządcami infrastruktury, wnioskodawcami i innymi podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną. Wymiana ta może stać się znacznie bardziej skuteczna i wydajna dzięki interoperacyjnym narzędziom cyfrowym oraz, w miarę możliwości, automatyzacji. Należy zatem w pierwszej kolejności wdrożyć specyfikacje interoperacyjności oraz zapewnić ich dalszy rozwój w celu nadążenia za postępem technologicznym i nowymi procesami określonymi w niniejszym rozporządzeniu.

(23) Skuteczne zarządzanie zdolnością przepustową kolei oraz ruchem kolejowym wymaga wymiany danych i informacji między zarządcami infrastruktury, wnioskodawcami i innymi podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną. Wymiana ta może stać się znacznie bardziej skuteczna i wydajna dzięki interoperacyjnym narzędziom cyfrowym oraz, w miarę możliwości, automatyzacji. Należy zatem w pierwszej kolejności wdrożyć specyfikacje interoperacyjności oraz zapewnić ich dalszy rozwój w celu nadążenia za postępem technologicznym i nowymi procesami określonymi w niniejszym rozporządzeniu. ***Aby zapewnić szybki rozwój i wdrożenie, Komisja powinna być uprawniona do przyjęcia aktu delegowanego dotyczącego wdrożenia zintegrowanego cyfrowego europejskiego zarządzania ruchem kolejowym i zarządzania nim. Ponieważ ERA jest europejskim organem systemowym ds. aplikacji telematycznych, powinna być ściśle zaangażowana w opracowywanie i wdrażanie narzędzi cyfrowych, o których mowa w art. 62 niniejszego rozporządzenia, aby zapewnić ich zgodność z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności (TSI) dla aplikacji telematycznych zdefiniowanymi w dyrektywie (UE) 2016/797, a także zgodność z art. 23 rozporządzenia (UE) 2016/796.***

Poprawka 25

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 23 a (nowy)

(23a) Pracownicy mają zasadnicze znaczenie dla sprawnego funkcjonowania sektora kolejowego. Cyfryzacja jest niezbędna do zwiększenia efektywności usług i do poprawy ich jakości. Cyfryzacji i automatyzacji zdolności przepustowej kolei i zarządzania ruchem kolejowym będzie musiał towarzyszyć rozwój umiejętności cyfrowych wśród pracowników sektora. Dodatkowe szkolenia i inwestycje w zakresie rozwoju kompetencji cyfrowych w związku z nowymi wymaganiami cyfrowymi mają umożliwić pracownikom dostosowanie się i wnoszenie pozytywnego wkładu w należyte funkcjonowanie sektora poprzez lepszą komunikację i zdolność radzenia sobie z nieoczekiwanymi zdarzeniami.

Poprawka 26

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 29

(29) W ocenie ex post rozporządzenia (UE) nr 913/2010²⁰ stwierdzono, że wpływ rozporządzenia był zbyt ograniczony, aby przyczyniło się ono do przesunięcia międzygałęziowego z dróg na koleje. Co więcej, współpraca pomiędzy państwami członkowskimi a zarządcami infrastruktury w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową z perspektywy transgranicznej była nadal nieskuteczna. Ocena wykazała również, że oddzielne zarządzanie zdolnością przepustową kolejowych korytarzy towarowych oraz zdolnością przepustową reszty sieci jest nieefektywne.

(29) W ocenie ex post rozporządzenia (UE) nr 913/2010²⁰ stwierdzono, że wpływ rozporządzenia był zbyt ograniczony, aby przyczyniło się ono do przesunięcia międzygałęziowego z dróg na koleje. Co więcej, współpraca pomiędzy państwami członkowskimi a zarządcami infrastruktury w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową z perspektywy transgranicznej była nadal nieskuteczna. Ocena wykazała również, że oddzielne zarządzanie zdolnością przepustową kolejowych korytarzy towarowych oraz zdolnością przepustową reszty sieci jest nieefektywne.

Do eksploatacji zdolności przepustowej sieci kolejowej należy stosować jednolite ramy regulacyjne, konsolidujące powiązane przepisy dyrektywy 2012/34/UE i rozporządzenia (UE) nr 913/2010. Rozporządzenie (UE) nr 913/2010 i przepisy dyrektywy 2012/34/UE dotyczące alokacji zdolności przepustowej należy zatem uchylić i zastąpić niniejszym rozporządzeniem.

²⁰ SWD(2021) 134 final z dnia 2 czerwca 2021 r.

Do eksploatacji zdolności przepustowej sieci kolejowej należy stosować jednolite ramy regulacyjne, konsolidujące powiązane przepisy dyrektywy 2012/34/UE i rozporządzenia (UE) nr 913/2010. Rozporządzenie (UE) nr 913/2010 i przepisy dyrektywy 2012/34/UE dotyczące alokacji zdolności przepustowej należy zatem uchylić i zastąpić niniejszym rozporządzeniem.

Odpowiednie artykuły rozporządzenia (UE) 1315/2013 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej należy odpowiednio zmienić.

²⁰ SWD(2021) 134 final z dnia 2 czerwca 2021 r.

Poprawka 27

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 29 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(29a) Podobnie należy zapewnić zgodność z rozporządzeniami wykonawczymi w sprawie: zasad alokacji w obiektach infrastruktury usługowej (rozporządzenie wykonawcze 2017/2177) oraz procedury i kryteriów dotyczących umów ramowych (rozporządzenie wykonawcze 2016/545).

Poprawka 28

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 30

Tekst proponowany przez Komisję

(30) Opracowanie obowiązującego rozkładu jazdy wymaga działań przygotowawczych w latach poprzedzających wejście w życie tego rozkładu. Przejście z ram regulacyjnych, ustanowionych w drodze dyrektywy **2013/34/UE** i rozporządzenia (UE) nr 913/2010, na jednolite ramy ustanowione w drodze niniejszego rozporządzenia oznacza zatem, że opracowywanie obowiązujących rozkładów jazdy na podstawie nowych ram należy rozpocząć równolegle ze stosowaniem przepisów przewidzianych w aktualnych ramach. W związku z tym w fazie przejściowej musi obowiązywać podwójny system, zgodnie z którym niezbędne działania przygotowawcze dotyczące danego rozkładu jazdy powinny być zgodne z ramami prawnymi stosowanymi do tego konkretnego obowiązującego rozkładu jazdy. Należy pozostawić możliwość dalszego obowiązywania umów ramowych, zawartych na podstawie aktualnych ram, **w okresie przejściowym zgodnie z nowym systemem.**

Poprawka

(30) Opracowanie obowiązującego rozkładu jazdy wymaga działań przygotowawczych w latach poprzedzających wejście w życie tego rozkładu. Przejście z ram regulacyjnych, ustanowionych w drodze dyrektywy **2012/34/UE** i rozporządzenia (UE) nr 913/2010, na jednolite ramy ustanowione w drodze niniejszego rozporządzenia oznacza zatem, że opracowywanie obowiązujących rozkładów jazdy na podstawie nowych ram należy rozpocząć równolegle ze stosowaniem przepisów przewidzianych w aktualnych ramach. W związku z tym w fazie przejściowej musi obowiązywać podwójny system, zgodnie z którym niezbędne działania przygotowawcze dotyczące danego rozkładu jazdy powinny być zgodne z ramami prawnymi stosowanymi do tego konkretnego obowiązującego rozkładu jazdy. Należy pozostawić możliwość dalszego obowiązywania umów ramowych, zawartych na podstawie aktualnych ram, **do czasu wygaśnięcia danej umowy.**

Poprawka 29

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 31**

Tekst proponowany przez Komisję

(31) Zgodnie z nowymi ramami działania przygotowawcze dotyczące obowiązującego rozkładu jazdy należy rozpocząć od publikacji strategii zdolności przepustowej pięć lat przed wejściem w życie danego obowiązującego rozkładu

Poprawka

(31) Zgodnie z nowymi ramami działania przygotowawcze dotyczące obowiązującego rozkładu jazdy należy rozpocząć od publikacji strategii zdolności przepustowej pięć lat przed wejściem w życie danego obowiązującego rozkładu

jazdy. W trosce o zapewnienie wczesnego stosowania nowych ram regulacyjnych oraz uwzględnienie pracy przygotowawczej podjętej już przez sektor, harmonogram działań zmierzających do ustanowienia pierwszych dwóch obowiązujących rozkładów jazdy mógłby zostać skrócony do 38 miesięcy poprzez skrócenie etapu strategii zdolności przepustowej. W związku z tym pierwszym obowiązującym rozkładem jazdy wchodzącym w zakres nowych ram regulacyjnych powinien być obowiązujący rozkład jazdy rozpoczynający się z dniem [9 grudnia 2029 r.]. Wszystkie zainteresowane podmioty powinny niezwłocznie rozpocząć niezbędne przygotowania w celu zapewnienia zgodności z nowymi ramami,

jazdy. W trosce o zapewnienie wczesnego stosowania nowych ram regulacyjnych oraz uwzględnienie pracy przygotowawczej podjętej już przez sektor, harmonogram działań zmierzających do ustanowienia pierwszych dwóch obowiązujących rozkładów jazdy mógłby zostać skrócony do 38 miesięcy poprzez skrócenie etapu strategii zdolności przepustowej. W związku z tym pierwszym obowiązującym rozkładem jazdy wchodzącym w zakres nowych ram regulacyjnych powinien być obowiązujący rozkład jazdy rozpoczynający się z dniem [9 grudnia 2029 r.]. Wszystkie zainteresowane podmioty powinny niezwłocznie rozpocząć niezbędne przygotowania w celu zapewnienia zgodności z nowymi ramami, ***Państwa członkowskie, które są w stanie udowodnić, że przeprowadziły wszystkie niezbędne działania przed datą przyjęcia rozporządzenia, mogą rozważyć wcześniejszą datę rozpoczęcia jego stosowania.***

Poprawka 30

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 1 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. Niniejsze rozporządzenie określa również zasady i procedury wdrażania zintegrowanego cyfrowego europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym.

Poprawka 31

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do użytkowania infrastruktury kolejowej w kolejowych przewozach krajowych i międzynarodowych, o których mowa w art. 1 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE, w tym obiektów infrastruktury usługowej zdefiniowanych w art. 3 pkt 11 tej dyrektywy.

Poprawka

2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do **systemu kolei Unii zdefiniowanego w art. 2 ust. 1 dyrektywy (UE) 2016/797 i do** użytkowania infrastruktury kolejowej w kolejowych przewozach krajowych i międzynarodowych, o których mowa w art. 1 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE, w tym obiektów infrastruktury usługowej zdefiniowanych w art. 3 pkt 11 tej dyrektywy.

Poprawka 32

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Rozdziały II–V niniejszego rozporządzenia nie mają zastosowania do infrastruktury kolejowej ani usług kolejowych wyłączonych z zakresu zastosowania rozdziału IV dyrektywy 2012/34/UE, zgodnie z art. 2 ust. 3, 3a, 4, 8, 8a i 10 tej dyrektywy w okresie ważności odpowiednich wyłączeń.

Poprawka

3. Rozdziały II–V niniejszego rozporządzenia nie mają zastosowania do infrastruktury kolejowej ani usług kolejowych wyłączonych z zakresu zastosowania rozdziału IV dyrektywy 2012/34/UE, zgodnie z art. 2 ust. 3, 3a, 4, 8, 8a, **9** i 10 tej dyrektywy w okresie ważności odpowiednich wyłączeń.

Poprawka 33

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 3 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

- a) osiągają optymalną efektywność wykorzystania dostępnej zdolności przepustowej infrastruktury zgodnie z wymogami art. 26 dyrektywy 2012/34/UE;

Poprawka

- a) osiągają optymalną efektywność wykorzystania dostępnej zdolności przepustowej infrastruktury zgodnie z wymogami art. 26 dyrektywy 2012/34/UE **z myślą o zwiększeniu udziału transportu kolejowego – zarówno pasażerskiego, jak i towarowego – zgodnie z unijnymi celami klimatycznymi;**

Poprawka 34

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 3 – litera d**

Tekst proponowany przez Komisję

- d) zapewniają płynny ruch kolejowy w ramach więcej niż jednej sieci;

Poprawka

- d) zapewniają płynny i **punktualny** ruch kolejowy w ramach więcej niż jednej sieci **i transgranicznie przez dążenie do wyeliminowania wąskich gardeł i przeszkód operacyjnych;**

Poprawka 35

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 3 – litera f**

Tekst proponowany przez Komisję

- f) weryfikują i podnoszą skuteczność działania infrastruktury kolejowej oraz usług transportowych w ścisłej współpracy z operatorami sektora kolejowego;

Poprawka

- f) weryfikują i podnoszą skuteczność działania infrastruktury kolejowej oraz usług transportowych w ścisłej współpracy z operatorami sektora kolejowego, **co obejmuje obiekty infrastruktury usługowej wnoszące bezpośredni wkład w usługi**

kolejowe;

Poprawka 36

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – ustęp 3 – litera g

Tekst proponowany przez Komisję

g) wnoszą wkład we wdrażanie i rozwój jednolitego europejskiego obszaru kolejowego.

Poprawka

g) wnoszą wkład we wdrażanie i rozwój jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, **w szczególności poprzez wspólne europejskie zasady i normy techniczne i operacyjne, wymogi dotyczące wyposażenia technicznego oraz certyfikację personelu.**

Poprawka 37

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – akapit 2 – punkt 1

Tekst proponowany przez Komisję

1) „siła wyższa” oznacza każde nieprzewidywalne lub wyjątkowe zdarzenia lub sytuacje pozostające poza kontrolą zarządcy infrastruktury **lub** przedsiębiorstwa kolejowego, których nie można **uniknąć ani** przezwyciężyć przy racjonalnym przewidywaniu i dochowaniu staranności, których nie można rozwiązać przy użyciu środków, które z technicznego, finansowego lub ekonomicznego punktu widzenia są dla nich racjonalnie możliwe, **które** faktycznie **miały** miejsce i **mogą** być obiektywnie zweryfikowane oraz **które uniemożliwiają** zarządcy infrastruktury, okresowo lub na stałe, wypełnienie jego zobowiązań zgodnie z niniejszym

Poprawka

1) „siła wyższa” oznacza każde nieprzewidywalne, **nieuniknione** lub wyjątkowe zdarzenia lub sytuacje pozostające poza kontrolą zarządcy infrastruktury, przedsiębiorstwa kolejowego **lub wnioskodawcy**, których nie można przezwyciężyć przy racjonalnym przewidywaniu i dochowaniu staranności **i** których nie można rozwiązać przy użyciu środków, które z technicznego, finansowego lub ekonomicznego punktu widzenia są dla nich racjonalnie możliwe, **w tym przez transgraniczną zmianę trasy; zdarzenie to musi** faktycznie **mieć** miejsce i **musi** być obiektywnie zweryfikowane oraz **uniemożliwiać** zarządcy

rozporządzeniem lub dyrektywą 2012/34/UE, lub które uniemożliwiają przedsiębiorstwu kolejowemu wypełnienie jego zobowiązań umownych wobec zarządcy lub zarządców infrastruktury;

infrastruktury, okresowo lub na stałe, wypełnienie jego zobowiązań zgodnie z niniejszym rozporządzeniem lub dyrektywą 2012/34/UE, lub które uniemożliwiają przedsiębiorstwu kolejowemu wypełnienie jego zobowiązań umownych wobec zarządcy lub zarządców infrastruktury;

Poprawka 38

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – akapit 2 – punkt 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a) „wnioskodawca” oznacza przedsiębiorstwo kolejowe lub międzynarodowe ugrupowanie przedsiębiorstw kolejowych lub inne osoby lub podmioty prawne, takie jak właściwe organy zdefiniowane w art. 2 lit. b) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1370/2007^{1a} oraz spedytorzy, nadawcy towarów i operatorzy transportu kombinowanego, którzy ze względu na świadczenie usługi publicznej lub ze względów handlowych są zainteresowani uzyskaniem zdolności przepustowej infrastruktury;

^{1a} **Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 1).**

Poprawka 39

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 2 – punkt 3

Tekst proponowany przez Komisję

3) „podmiot zaangażowany w działalność operacyjną” oznacza wnioskodawcę, **przedsiębiorstwo kolejowe**, zarządcę infrastruktury, operatora obiektu **kolejowej** infrastruktury usługowej, dostawcę usług związanych z koleją oraz każdy inny podmiot bezpośrednio zaangażowany w świadczenie usług transportu kolejowego;

Poprawka

3) „podmiot zaangażowany w działalność operacyjną” oznacza wnioskodawcę, **stowarzyszenie wnioskodawców**, zarządcę infrastruktury, operatora obiektu infrastruktury usługowej, dostawcę usług związanych z koleją oraz każdy inny podmiot bezpośrednio zaangażowany w świadczenie usług transportu kolejowego;

Poprawka 40

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – akapit 2 – punkt 17 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

17a) „systematyczne trasy pociągów” oznaczają trasy pociągów oparte na art. 11 i 20 niniejszego rozporządzenia, zaplanowane z wyprzedzeniem według regularnego harmonogramu na okres obowiązywania rozkładu jazdy;

Poprawka 41

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Zarządcy infrastruktury dokładają

1. Zarządcy infrastruktury dokładają

wszelkich starań w celu przestrzegania wspólnych zasad i procedur zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury. W tym celu ENIM opracuje i przyjmie „europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową” zgodnie z przepisami rozdziału II do dnia [12 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

wszelkich starań w celu przestrzegania wspólnych zasad i procedur zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury. W tym celu ENIM opracuje w **porozumieniu z ERP i** przyjmie „europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową” zgodnie z przepisami rozdziału II do dnia ... [12 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

Poprawka 42

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Zarządcy infrastruktury w najwyższym stopniu uwzględniają europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową przy sporządzaniu regulaminu sieci, o którym mowa w art. 27 dyrektywy 2012/34/UE, w szczególności treść określoną w załączniku IV do niniejszego rozporządzenia. W regulaminie sieci **wyjaśniają oni przyczyny wszelkich odstępstw** od wspólnych zasad i procedur ustanowionych w europejskich ramach zarządzania zdolnością przepustową.

Poprawka

4. Zarządcy infrastruktury w najwyższym stopniu uwzględniają europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową przy sporządzaniu regulaminu sieci, o którym mowa w art. 27 dyrektywy 2012/34/UE, w szczególności treść określoną w załączniku IV do niniejszego rozporządzenia. W regulaminie sieci **uzasadniają oni wszelkie odstępstwa** od wspólnych zasad i procedur ustanowionych w europejskich ramach zarządzania zdolnością przepustową. **Odstępstwa są dozwolone tylko w wyjątkowych przypadkach i podlegają zatwierdzeniu przez krajowy kolejowy organ regulacyjny.**

Poprawka 43

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 4 a (nowy)

4a. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 71 w celu określenia wspólnych zasad i procedur zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej i w celu zmiany ust. 2 niniejszego artykułu. Te akty delegowane przyjmuje się do ... [24 miesiące od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

Poprawka 44

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 1

1. Wnioskodawcy składają wnioski o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury. Aby wykorzystać tę zdolność przepustową infrastruktury, wnioskodawcy wyznaczają przedsiębiorstwo kolejowe, które zawrze umowę z zarządcą infrastruktury zgodnie z art. 28 dyrektywy 2012/34/UE. Nie narusza to prawa wnioskodawców do zawierania umów ramowych z zarządcami infrastruktury na podstawie art. 31 niniejszego rozporządzenia.

1. Wnioskodawcy składają wnioski o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury. Aby wykorzystać tę zdolność przepustową infrastruktury, wnioskodawcy **niebędący przedsiębiorstwem kolejowym** wyznaczają przedsiębiorstwo kolejowe, które zawrze umowę z zarządcą infrastruktury zgodnie z art. 28 dyrektywy 2012/34/UE. Nie narusza to prawa wnioskodawców do zawierania umów ramowych z zarządcami infrastruktury na podstawie art. 31 niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 45

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Zarządca infrastruktury **może ustalić** wymogi odnoszące się do wnioskodawców w celu zapewnienia osiągnięcia jego uzasadnionych oczekiwań dotyczących przyszłych przychodów i przyszłego wykorzystania infrastruktury. Tego rodzaju wymogi muszą być odpowiednie, przejrzyste i niedyskryminacyjne. Określa się je w regulaminie sieci, o którym mowa w pkt 1 lit. b) załącznika IV. Mogą one zawierać tylko postanowienie o gwarancji finansowej, która nie może przewyższać odpowiedniej wielkości i która jest proporcjonalna do rozważanej wielkości działalności wnioskodawcy, jak również o zagwarantowaniu zdolności do opracowania stosownych ofert nabycia zdolności przepustowej infrastruktury.

Poprawka

2. Zarządca infrastruktury **ustala** wymogi odnoszące się do wnioskodawców w celu zapewnienia osiągnięcia jego uzasadnionych oczekiwań dotyczących przyszłych przychodów i przyszłego wykorzystania infrastruktury. Tego rodzaju wymogi muszą być odpowiednie, przejrzyste i niedyskryminacyjne. Określa się je w regulaminie sieci, o którym mowa w pkt 2 lit. c) załącznika IV. Mogą one zawierać tylko postanowienie o gwarancji finansowej, która nie może przewyższać odpowiedniej wielkości i która jest proporcjonalna do rozważanej wielkości działalności wnioskodawcy, jak również o zagwarantowaniu zdolności do opracowania stosownych ofert nabycia zdolności przepustowej infrastruktury.

Poprawka 46

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Komisja **może przyjąć** akty wykonawcze określające szczegółowo kryteria, których należy przestrzegać na użytek ust. 2. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3.

Poprawka

3. **Do dnia [24 miesiące po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia]** Komisja **przyjmuje** akty wykonawcze określające szczegółowo kryteria, których należy przestrzegać na użytek ust. 2. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3, **i zastępują one podobny przepis wspomniany w ust. 2.**

Poprawka 47

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 8 – ustęp 2 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Bez uszczerbku dla zasad pomocy państwa, państwa członkowskie ***mogą***, w stosownych przypadkach, ***przyznać*** zarządcy infrastruktury rekompensatę odpowiadającą stratom przychodów związanym wyłącznie z potrzebą przestrzegania strategicznych wytycznych dotyczących wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury.

Poprawka

Bez uszczerbku dla zasad pomocy państwa, państwa członkowskie, w stosownych przypadkach, ***przyznają*** zarządcy infrastruktury rekompensatę odpowiadającą stratom przychodów związanym wyłącznie z potrzebą przestrzegania strategicznych wytycznych dotyczących wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury.

Poprawka 48

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 8 – ustęp 4 – akapit 2 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

W ramach tych procedur ocenia się alternatywne warianty wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury ***biorąc*** na podstawie poniższych kryteriów społeczno-ekonomicznych i środowiskowych, pod warunkiem dostępności danych:

Poprawka

W ramach tych procedur ocenia się alternatywne warianty wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury na podstawie poniższych kryteriów społeczno-ekonomicznych i środowiskowych, pod warunkiem dostępności ***standaryzowanych*** danych, ***które wnioskodawcy udostępniają zarządcom infrastruktury: Kryteria te obejmują między innymi:***

Poprawka 49

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 8 – ustęp 4 – akapit 2 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

c) łączalność i dostępność dla osób i regionów, dla których i w których świadczone są kolejowe usługi przewozowe;

Poprawka

c) łączalność i dostępność, **zarówno jako efekt sieciowy na całą sieć, jak i segmenty sieci**, dla osób i regionów, dla których i w których świadczone są kolejowe usługi przewozowe;

Poprawka 50

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 8 – ustęp 4 – akapit 2 – litera e a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ea) skutki przesunięcia międzygałęziowego na koleje.

Poprawka 51

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 8 – ustęp 5 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5. ENIM opracowuje i przyjmuje procedury, o których mowa w ust. 4, oraz włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6. Procedury te obejmują następujące etapy:

5. ENIM, **w porozumieniu z ERP**, opracowuje i przyjmuje procedury, o których mowa w ust. 4, oraz włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6. Procedury te obejmują następujące etapy:

Poprawka 52

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 8 – ustęp 5 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) zaprojektowanie alternatywnych scenariuszy podziału zdolności przepustowej dostępnej dla różnych rodzajów kolejowych usług przewozowych, w miarę możliwości obejmujących zapewnienie alternatywnej zdolności przepustowej na innych trasach lub alternatywnego rozkładu jazdy o porównywalnych parametrach;

Poprawka

a) zaprojektowanie alternatywnych scenariuszy podziału zdolności przepustowej dostępnej dla **każdego** z różnych rodzajów kolejowych usług przewozowych, w **przypadku których wnioskuje się o korzystanie z tej samej zdolności przepustowej**, w miarę możliwości obejmujących zapewnienie alternatywnej zdolności przepustowej na innych trasach lub alternatywnego rozkładu jazdy o porównywalnych parametrach, **zarówno w przypadku usług krajowych, jak i transgranicznych**;

Poprawka 53

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 8 – ustęp 5 – litera a a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

aa) wyznaczenie alternatywnych scenariuszy w celu rozwiązania konfliktów dotyczących przyznania zdolności przepustowej między dwoma wnioskami, z których żaden nie jest zgodny ze strategicznym planowaniem zdolności przepustowej;

Poprawka 54

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 8 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

6. ENIM opracowuje metody, o których mowa w ust. 5 lit. b). Parametry tych metod powinny umożliwiać uwzględnienie uwarunkowań lokalnych lub krajowych na podstawie przyjętych podejść i dowodów empirycznych. ENIM włącza te metody do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Poprawka

6. ENIM, **w porozumieniu z ERP**, opracowuje metody, o których mowa w ust. 5 lit. b) **niniejszego artykułu**. Parametry tych metod powinny umożliwiać uwzględnienie uwarunkowań lokalnych lub krajowych na podstawie przyjętych podejść i dowodów empirycznych. ENIM włącza te metody do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Poprawka 55

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 8 – ustęp 7

Tekst proponowany przez Komisję

7. Uwzględniając doświadczenia zdobyte przy sporządzaniu i wdrażaniu ram, o których mowa w ust. 6, Komisja **może przyjmować akty wykonawcze określające** szczegółowe procedury, **kryteria i metody stosowane** w zarządzaniu niedostateczną zdolnością przepustową. Te akty **wykonawcze** przyjmuje się **zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3.**

Poprawka

7. Uwzględniając doświadczenia zdobyte przy sporządzaniu i wdrażaniu ram, o których mowa w ust. 6, Komisja **jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 71 określających** szczegółowe procedury **i standaryzowane dane odnoszące się do poszczególnych segmentów rynku na potrzeby kryteriów i standaryzowanych metod stosowanych** w zarządzaniu niedostateczną zdolnością przepustową, **a także w celu zmiany ust. 6 niniejszego artykułu**. Te akty **delegowane** przyjmuje się **do ... [24 miesięcy po wejściu niniejszego rozporządzenia w życie]. Są one objęte europejskimi ramami zarządzania zdolnością przepustową.**

Poprawka 56

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – ustęp 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Zarządcy infrastruktury udzielają zainteresowanym stronom, w szczególności wnioskodawcom, potencjalnym wnioskodawcom oraz organom regulacyjnym, dokładnych i aktualnych informacji na temat zdolności przepustowej infrastruktury w toku całego procesu zarządzania zdolnością przepustową, w tym na etapie planowania strategicznego, o którym mowa w sekcji 2, w procesach układania rozkładu jazdy oraz alokacji, określonych w sekcji 3, oraz ilekroć zaszły zmiany w przyznanej zdolności przepustowej, o których mowa w sekcji 4.

Poprawka

Zarządcy infrastruktury udzielają zainteresowanym stronom, w szczególności wnioskodawcom, potencjalnym wnioskodawcom oraz organom regulacyjnym, dokładnych i aktualnych informacji na temat zdolności przepustowej infrastruktury w toku całego procesu zarządzania zdolnością przepustową, w tym na etapie planowania strategicznego, o którym mowa w sekcji 2, w procesach układania rozkładu jazdy oraz alokacji, określonych w sekcji 3, oraz ilekroć zaszły zmiany w przyznanej zdolności przepustowej, o których mowa w sekcji 4, **w zależności od dostępności opublikowanej strategii zdolności przepustowej, modelu zdolności przepustowej i planu zapewnienia zdolności przepustowej.**

Poprawka 57

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Na wniosek wnioskodawców zarządcy infrastruktury udzielają informacji, o których mowa w ust. 1, na podstawie konkretnych specyfikacji dotyczących potrzeb handlowych i operacyjnych (zwanych „ocenami wykonalności”). W odniesieniu do usług transgranicznych zarządcy infrastruktury otrzymują takie wnioski i udzielają na nie odpowiedzi w jednym miejscu i w ramach jednej operacji lub za pośrednictwem

Poprawka

3. Na wniosek wnioskodawców zarządcy infrastruktury udzielają informacji, o których mowa w ust. 1 **niniejszego artykułu**, na podstawie konkretnych specyfikacji dotyczących potrzeb handlowych i operacyjnych (zwanych „ocenami wykonalności”). W odniesieniu do usług transgranicznych zarządcy infrastruktury otrzymują takie wnioski i udzielają na nie odpowiedzi w jednym miejscu i w ramach jednej operacji lub za pośrednictwem jednego

jednego interfejsu.

interfejsu, *ustanowionego zgodnie z art. 27 ust. 4.*

Poprawka 58

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Bez uszczerbku dla art. 7, art. 7c i art. 7e dyrektywy 2012/34/UE, zarządcy infrastruktury planują pracę infrastrukturalną zgodnie z planem biznesowym oraz z programami inwestycyjnymi i finansowymi, o których mowa w art. 8 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE. Jeżeli po przyjęciu planu biznesowego zmiany w tych programach wpływają lub mogą wpłynąć na planowanie prac infrastrukturalnych, zarządca infrastruktury w regulaminie sieci przedstawia przegląd takich zmian oraz ich prawdopodobny wpływ.

Poprawka

1. Bez uszczerbku dla art. 7, art. 7c i art. 7e dyrektywy 2012/34/UE, zarządcy infrastruktury planują pracę infrastrukturalną zgodnie z planem biznesowym oraz z programami inwestycyjnymi i finansowymi, o których mowa w art. 8 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE. Jeżeli po przyjęciu planu biznesowego zmiany w tych programach wpływają lub mogą wpłynąć na planowanie prac infrastrukturalnych, zarządca infrastruktury w regulaminie sieci przedstawia przegląd takich zmian oraz ich prawdopodobny wpływ. ***Państwo członkowskie zapewnia zarządcy infrastruktury stabilne i terminowe wieloletnie finansowanie na utrzymanie i odnowienie infrastruktury oraz budowę nowej infrastruktury kolejowej przez okres co najmniej 5 kolejnych lat za pośrednictwem wieloletniej umowy w sprawie wykonania, aby wspierać zarządców infrastruktury w zapobieganiu degradacji infrastruktury kolejowej i minimalizować wpływ na ewentualne ograniczenia zdolności przepustowej. Roczny budżet dostępny dla zarządców infrastruktury musi być w przejrzysty sposób podany do wiadomości zarządcy infrastruktury i rzetelnie przydzielany.***

Poprawka 59

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 10 – ustęp 2 – akapit 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Finansowanie zapewniane zarządcy infrastruktury przez państwo członkowskie musi mieć na celu zapewnienie takiej równowagi. Informacje wymagane, aby zarządca infrastruktury zapewnił zgodność z niniejszym przepisem są mu przekazywane przez wnioskodawców w odpowiednim czasie.

Poprawka 60

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 10 – ustęp 2 – akapit 2 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Finansowanie zapewniane zarządcy infrastruktury przez państwo członkowskie musi mieć na celu zapewnienie takiej równowagi. Informacje wymagane, aby zarządca infrastruktury zapewnił zgodność z niniejszym przepisem są mu przekazywane przez wnioskodawców w odpowiednim czasie.

Poprawka 61

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 10 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3. Zarządcy infrastruktury przeprowadzają konsultacje z wnioskodawcami na temat prac infrastrukturalnych w kontekście mechanizmów koordynacji, o których mowa w art. 7e dyrektywy 2012/34/UE, oraz – w odniesieniu do transgranicznych przewozów kolejowych – zgodnie z art. 54 niniejszego rozporządzenia.

(Nie dotyczy polskiej wersji językowej)

Poprawka 62

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – ustęp 5 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Koordynacja ma na celu w szczególności optymalizację harmonogramu prac infrastrukturalnych oraz zapewnienie alternatywnej zdolności przepustowej linii objętej ograniczeniem oraz tras alternatywnych, z uwzględnieniem operacyjnych i handlowych potrzeb wnioskodawców.

Koordynacja ma na celu w szczególności optymalizację harmonogramu prac infrastrukturalnych oraz zapewnienie alternatywnej zdolności przepustowej linii objętej ograniczeniem oraz tras alternatywnych, z uwzględnieniem operacyjnych, **infrastrukturalnych** i handlowych potrzeb **różnych** wnioskodawców.

Poprawka 63

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – ustęp 5 – akapit 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**Organy zarządzające kolejowymi
przewozami towarowymi przedkładają**

*odpowiednim zarządcom infrastruktury
zalecenie dotyczące koordynacji robót trzy
miesiące przed terminem określonym
w ust. 4.*

Poprawka 64

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 2 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Treść i harmonogram przygotowania tych dokumentów określono w sekcjach 1 i 2 załącznika I.

Poprawka

Treść i harmonogram przygotowania tych dokumentów określono w sekcjach 1 i 2 załącznika I. ***Zarządca infrastruktury udostępnia całą treść w języku urzędowym państwa członkowskiego i w języku angielskim.***

Poprawka 65

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 2 – akapit 4

Tekst proponowany przez Komisję

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 71 w celu zmiany sekcji 1 i 2 załącznika I, aby zapewnić efektywny proces planowania strategicznego oraz uwzględnić uwarunkowania eksploatacyjne zarządców infrastruktury i wnioskodawców, z uwzględnieniem doświadczeń zdobytych przez ENIM, zarządców infrastruktury, wnioskodawców i inne podmioty zaangażowane w działalność operacyjną, organy regulacyjne i ENRRB w związku z wykonywaniem przepisów niniejszej

Poprawka

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 71 w celu zmiany sekcji 1 i 2 załącznika I, aby zapewnić efektywny proces planowania strategicznego oraz uwzględnić uwarunkowania eksploatacyjne zarządców infrastruktury i wnioskodawców, z uwzględnieniem ***zalecenia ERA*** i doświadczeń zdobytych przez ENIM, zarządców infrastruktury, wnioskodawców i inne podmioty zaangażowane w działalność operacyjną, organy regulacyjne i ENRRB w związku z wykonywaniem przepisów niniejszej

Poprawka 66**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 11 – ustęp 3 – akapit 1 – wprowadzenie***Tekst proponowany przez Komisję*

Z zastrzeżeniem zasady niezależności zarządzania, określonej w art. 4 dyrektywy 2012/34/UE, państwa członkowskie mogą wydawać wytyczne strategiczne dla zarządcy infrastruktury, opierając się na orientacyjnych strategiach rozwoju infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 8 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE. Wytyczne te mogą w szczególności obejmować/zawierać:

Poprawka

Z zastrzeżeniem zasady niezależności zarządzania, określonej w art. 4 dyrektywy 2012/34/UE, państwa członkowskie mogą wydawać wytyczne strategiczne dla zarządcy infrastruktury, opierając się na orientacyjnych strategiach rozwoju infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 8 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE. ***Państwa członkowskie przekazują te wytyczne w terminie umożliwiającym zarządcom infrastruktury i podmiotom zaangażowanym w działalność operacyjną dotzymanie terminów określonych w załączniku I niniejszego rozporządzenia.*** Wytyczne te mogą w szczególności obejmować/zawierać:

Poprawka 67**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 11 – ustęp 3 – akapit 1 – litera b***Tekst proponowany przez Komisję*

b) perspektywy rozwoju infrastruktury kolejowej z uwzględnieniem odpowiednich planów i strategii na szczeblu krajowym i regionalnym oraz planów prac dotyczących europejskich korytarzy transportowych, o których mowa w art. 53 [nowego rozporządzenia w sprawie TEN-

Poprawka

b) perspektywy rozwoju infrastruktury kolejowej z uwzględnieniem odpowiednich planów, ***w tym długoterminowych planów strategicznych z zakresu infrastruktury*** i strategii na szczeblu krajowym i regionalnym oraz planów prac dotyczących europejskich korytarzy

T];

transportowych, o których mowa w art. 54 *rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/...*^{1a} [nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T];

^{1a} *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/... w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 (Dz.U. ...).*

Poprawka 68

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 3 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Państwa członkowskie *współpracują ze sobą w celu zapewnienia spójności* między poszczególnymi wytycznymi strategicznymi, które wydają zgodnie z niniejszym ustępem w celu wsparcia rozwoju międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych.

Poprawka

Państwa członkowskie *koordynują terminowe przekazywanie wytycznych i zapewniają spójność* między poszczególnymi wytycznymi strategicznymi, które wydają zgodnie z niniejszym ustępem w celu wsparcia rozwoju międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych. *W świetle art. 8 dyrektywy 2012/34/UE państwa członkowskie zapewniają zarządcom infrastruktury wcześniejszą alokację środków finansowych na regularne utrzymanie infrastruktury oraz środków finansowych na rozwój infrastruktury opisany w strategii zdolności przepustowej, o której mowa w art. 16 niniejszego rozporządzenia. Państwa członkowskie koordynują swoje długoterminowe plany strategiczne z zakresu infrastruktury i rozkładów jazdy, rozwój ich infrastruktury na podstawie tych planów oraz*

Poprawka 69

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 11 – ustęp 4 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4a. Uwzględniając doświadczenia zdobyte przy sporządzaniu i wdrażaniu strategicznych wytycznych, o których mowa w ust. 3, Komisja może przyjmować zgodnie z art. 71 akty delegowane określające szczególny status prawny, wzór, procedury, kryteria i metody, które mają być stosowane przy przyjmowaniu krajowych strategicznych wytycznych, aby zapewnić spójność między strategicznymi wytycznymi wydawanymi przez państwa członkowskie, niezbędnymi dla wspierania rozwoju międzynarodowych kolejowych przewozów towarowych i pasażerskich.

Poprawka 70

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 12 – ustęp 2 – akapit 2**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

W razie potrzeby, uwzględniając doświadczenie zdobyte w toku wdrażania niniejszego rozporządzenia, ENIM może sporządzić bardziej szczegółowy wykaz, wprowadzając dalsze rozróżnienia rodzajów kolejowych usług przewozowych. W celu wspierania transgranicznej spójności procesu planowania strategicznego do europejskich

W razie potrzeby, uwzględniając doświadczenie zdobyte w toku wdrażania niniejszego rozporządzenia, ENIM ***we współpracy z ERP*** może sporządzić bardziej szczegółowy wykaz, wprowadzając dalsze rozróżnienia rodzajów kolejowych usług przewozowych. W celu wspierania transgranicznej spójności procesu

ram zarządzania zdolnością przepustową,
o których mowa w art. 6, włącza się
zharmonizowany wykaz.

planowania strategicznego do europejskich
ram zarządzania zdolnością przepustową,
o których mowa w art. 6, włącza się
zharmonizowany wykaz.

Poprawka 71

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 4 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

c) informacje uzyskane w drodze
konsultacji z obecnymi i potencjalnymi
wnioskodawcami zgodnie z art. 13;

Poprawka

c) ***potrzeby w zakresie zdolności
przepustowej zgłoszone przez podmioty
zaangażowane w działalność operacyjną
oraz*** informacje uzyskane w drodze
konsultacji z obecnymi i potencjalnymi
wnioskodawcami zgodnie z art. 13;

Poprawka 72

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 4 – litera f a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

***fa) w miarę możliwości – społeczno-
gospodarczy i środowiskowy wpływ
wykorzystania zdolności przepustowej
infrastruktury.***

Poprawka 73

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 6 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Strategiczne planowanie zdolności przepustowej obejmuje *linię będącą częścią sieci bazowej TEN-T oraz rozszerzonej sieci bazowej, o których mowa w art. 6 i załączniku I do [nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T]*. Zarządcy infrastruktury mogą uwzględnić inne linie i węzły wchodzące w skład sieci, którą zarządzają.

Poprawka

Strategiczne planowanie zdolności przepustowej obejmuje *jednolity europejski obszar kolejowy*.

Poprawka 74

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 8 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) zmiany w popycie rynkowym na zdolność przepustową infrastruktury;

Poprawka

b) zmiany w popycie rynkowym na zdolność przepustową infrastruktury, *z uwzględnieniem zgłaszanego przez wnioskodawców zapotrzebowania na nowe lub zmodyfikowane usługi*;

Poprawka 75

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 9

Tekst proponowany przez Komisję

9. ENIM opracowuje wytyczne określające wspólne zasady, procedury i metody strategicznego planowania zdolności przepustowej. Włącza ona te wytyczne do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa

Poprawka

9. *Do dnia ... [12 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] r.* ENIM opracowuje wytyczne określające wspólne zasady, procedury i metody strategicznego planowania zdolności przepustowej. Włącza ona te wytyczne do

w art. 6 niniejszego rozporządzenia. Wytyczne te powinny zawierać przynajmniej elementy wymienione w załączniku III do niniejszego rozporządzenia. Zarządcy infrastruktury w najwyższym stopniu uwzględniają te wytyczne w regulaminie sieci, o którym mowa w art. 27 dyrektywy 2012/34/UE. W regulaminie sieci wyjaśniają przyczyny wszelkich odstępstw od wspólnych zasad, procedur i metod ustanowionych w wytycznych.

europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6 niniejszego rozporządzenia. Wytyczne te powinny zawierać przynajmniej elementy wymienione w załączniku III do niniejszego rozporządzenia. Zarządcy infrastruktury w najwyższym stopniu uwzględniają te wytyczne w regulaminie sieci, o którym mowa w art. 27 dyrektywy 2012/34/UE. W regulaminie sieci wyjaśniają przyczyny wszelkich odstępstw od wspólnych zasad, procedur i metod ustanowionych w wytycznych.

Poprawka 76

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 9 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

9a. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 71 w celu określenia wspólnych zasad, procedur i metod strategicznego planowania zdolności przepustowej oraz zmiany ust. 9 niniejszego artykułu. Te akty delegowane przyjmuje się do dnia ... [24 miesiące od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] r. Akty te włączają się do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową.

Poprawka 77

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Zarządcy infrastruktury konsultują się ze wszystkimi podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną, obsługującymi przewozy kolejowe wykonywane w ramach wielu sieci, w dziedzinie strategicznego planowania zdolności przepustowej zgodnie z art. 53 i art. 54.

Poprawka

2. Zarządcy infrastruktury konsultują się ze wszystkimi podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną, obsługującymi przewozy kolejowe wykonywane w ramach wielu sieci, w dziedzinie strategicznego planowania zdolności przepustowej ***przez cały etap strategicznego zarządzania zdolnością przepustową, co najmniej zgodnie z kamieniami milowymi określonymi w załączniku I*** zgodnie z art. 53 i art. 54.

Poprawka 78

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Zarządcy infrastruktury umożliwiają wnioskodawcom zgłaszanie potrzeb w zakresie zdolności przepustowej w ustrukturyzowanym formacie w całym procesie zarządzania zdolnością przepustową, w odniesieniu do którego ENIM określa odpowiednie ramy czasowe. Zarządcy infrastruktury dokładają wszelkich starań, aby uwzględnić potrzeby zgłaszane przez wnioskodawców w dokumentach dotyczących strategicznego planowania zdolności przepustowej, o których mowa w art. 11 ust. 2. Jeżeli niedostępne są alternatywy dla wszystkich zgłoszonych potrzeb w zakresie zdolności przepustowej, zarządcy infrastruktury podejmują wszelkie starania, aby rozwiązać potencjalne konflikty za pomocą mechanizmu rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu, o którym mowa

w art. 36.

Poprawka 79

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 2 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2b. Organ regulacyjny monitoruje działania zarządcy infrastruktury w zakresie strategicznego planowania zdolności przepustowej zgodnie z art. 63.

Poprawka 80

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 14 – ustęp 1 – akapit 2 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

d) udział wszystkich podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną, organów regulacyjnych i europejskiej sieci kolejowych organów regulacyjnych („ENRRB”), koordynatorów europejskich oraz, w stosownych przypadkach, organów państw członkowskich i innych zainteresowanych podmiotów.

d) udział wszystkich podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną **i ERP**, organów regulacyjnych i europejskiej sieci kolejowych organów regulacyjnych („ENRRB”), koordynatorów europejskich oraz, w stosownych przypadkach, organów państw członkowskich i innych zainteresowanych podmiotów.

Poprawka 81

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 14 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. Organy zarządzające kolejowymi przewozami towarowymi przedkładają odpowiednim zarządcom infrastruktury zalecenie dotyczące skoordynowanej strategii zdolności przepustowej trzy miesiące przed terminem określonym w art. 10 ust. 4.

Poprawka 82

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Zarządcy infrastruktury oraz ENIM regularnie monitorują i analizują rynki transportowe w celu pozyskania danych na potrzeby ogólnej strategii biznesowej, zarządzania zdolnością przepustową i zarządzania ewentualnościowego oraz decyzji inwestycyjnych. Zarządcy infrastruktury informują o wynikach tej analizy inne zainteresowane podmioty w zakresie podobnych celów, w tym koordynatorów europejskich.

1. Zarządcy infrastruktury oraz ENIM, **w porozumieniu z ENRRB i ERP**, regularnie monitorują i analizują rynki transportowe **oraz istotne aspekty multimodalne dla kolei** w celu pozyskania danych na potrzeby ogólnej strategii biznesowej, zarządzania zdolnością przepustową i zarządzania ewentualnościowego oraz decyzji inwestycyjnych. Zarządcy infrastruktury informują o wynikach tej analizy inne zainteresowane podmioty w zakresie podobnych celów, w tym koordynatorów europejskich.

Poprawka 83

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 3 – litera c a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ca) w miarę możliwości przewidywany wpływ zmiany klimatu zarówno na infrastrukturę, jak i na świadczone usługi.

Poprawka 84

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4. ENIM konsultuje się z wnioskodawcami, klientami kolejowych usług przewozowych i ich stowarzyszeniami oraz krajowymi i unijnymi organami publicznymi co do zakresu badania, w szczególności w odniesieniu do celu badania oraz procesu zaangażowania zainteresowanych podmiotów.

4. ENIM konsultuje się z wnioskodawcami, **ERP**, klientami kolejowych usług przewozowych i ich stowarzyszeniami oraz krajowymi i unijnymi organami publicznymi co do zakresu badania, w szczególności w odniesieniu do celu badania oraz procesu zaangażowania zainteresowanych podmiotów.

Poprawka 85

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5a. Wszystkie dane na potrzeby badania i samo badanie muszą być publikowane i dostępne za darmo. Dane muszą nadawać się do odczytu maszynowego.

Poprawka 86

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 16 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Zarządca infrastruktury przygotowuje, publikuje i **regularnie** aktualizuje strategię zdolności przepustowej zgodnie z harmonogramem i treścią określonymi w sekcji 2 załącznika I.

Poprawka

4. Zarządca infrastruktury przygotowuje, publikuje i w **razie konieczności** aktualizuje strategię zdolności przepustowej zgodnie z harmonogramem i treścią określonymi w sekcji 2 załącznika I.

Poprawka 87

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 16 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. Zarządcy infrastruktury konsultują się z wnioskodawcami w sprawie strategii zdolności przepustowej zgodnie z art. 13 i koordynują strategię zdolności przepustowej z innymi zarządcami infrastruktury zgodnie z art. 14.

Poprawka

5. Zarządcy infrastruktury konsultują się z wnioskodawcami i **operatorami odnośnych obiektów infrastruktury usługowej** w sprawie strategii zdolności przepustowej zgodnie z art. 13 i koordynują strategię zdolności przepustowej z innymi **zainteresowanymi** zarządcami infrastruktury zgodnie z art. 14.

Poprawka 88

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 16 – ustęp 5 a (nowy)

5a. Zarządca infrastruktury przedkłada strategię zdolności przepustowej organowi regulacyjnemu. W ciągu trzech miesięcy od publikacji tej strategii organ regulacyjny – po przeprowadzeniu analizy – może zobowiązać zarządcę infrastruktury do jej zmiany.

Poprawka 89

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 17 – ustęp 2

2. Model zdolności przepustowej dostarcza co najmniej informacji na temat całkowitej wielkości zdolności przepustowej dostępnej na poszczególnych odcinkach sieci, części zdolności przepustowej zarezerwowanych dla różnych segmentów kolejowych usług przewozowych oraz z uwzględnieniem ograniczeń zdolności przepustowej wynikających z prac infrastrukturalnych. Zarządcy infrastruktury przygotowują i publikują model zdolności przepustowej w odniesieniu do każdego okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy oraz **regularnie** aktualizują model zdolności przepustowej zgodnie z zakresem i harmonogramem określonymi w sekcjach 1 i 2 załącznika I.

2. Model zdolności przepustowej dostarcza co najmniej informacji na temat całkowitej wielkości zdolności przepustowej dostępnej na poszczególnych odcinkach sieci, części zdolności przepustowej zarezerwowanych dla różnych segmentów kolejowych usług przewozowych oraz z uwzględnieniem ograniczeń zdolności przepustowej wynikających z prac infrastrukturalnych. **Obejmuje on również informacje dotyczące zdolności przepustowej odpowiednich obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w art. 29 ust. 1.** Zarządcy infrastruktury przygotowują i publikują model zdolności przepustowej w odniesieniu do każdego okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy oraz **w razie potrzeby** aktualizują model zdolności przepustowej zgodnie z zakresem i harmonogramem określonymi w sekcjach 1 i 2 załącznika I.

Poprawka 90

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 17 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Zarządcy infrastruktury dokumentują i, w stosownych przypadkach, uzasadniają wszelkie rozbieżności między modelem zdolności przepustowej a strategią zdolności przepustowej dotyczącymi tego samego okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy. W **razie potrzeby** strategia zdolności przepustowej **podlega przeglądowi w świetle rozwoju sytuacji od czasu przyjęcia lub ostatniej aktualizacji strategii zdolności przepustowej.**

Poprawka

3. Zarządcy infrastruktury dokumentują i, w stosownych przypadkach, uzasadniają wszelkie rozbieżności między modelem zdolności przepustowej a strategią zdolności przepustowej dotyczącymi tego samego okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy. Strategia zdolności przepustowej **nie musi być aktualizowana, jeśli opublikowano już model zdolności przepustowej dla tego samego okresu ważności rozkładu jazdy.**

Poprawka 91

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 17 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Zarządcy infrastruktury konsultują się z wnioskodawcami w sprawie modelu zdolności przepustowej zgodnie z art. 13 i koordynują strategię zdolności przepustowej z innymi zarządcami infrastruktury zgodnie z art. 14.

Poprawka

4. Zarządcy infrastruktury konsultują się z wnioskodawcami i **organem regulacyjnym** w sprawie modelu zdolności przepustowej zgodnie z art. 13 i koordynują strategię zdolności przepustowej z innymi **zainteresowanymi** zarządcami infrastruktury zgodnie z art. 14.

Poprawka 92

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 17 – ustęp 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4a. Zarządca infrastruktury przedkłada model zdolności przepustowej organowi regulacyjnemu do kontroli dwa miesiące przed publikacją. Nie później niż miesiąc przed publikacją organ regulacyjny może podjąć decyzję o zobowiązaniu zarządcy infrastruktury do zmiany modelu zdolności przepustowej przed publikacją. W celu zapewnienia transgranicznej spójności modeli zdolności przepustowej decyzja organu regulacyjnego uwzględnia, w stosownych przypadkach, wszelkie opinie lub zalecenia ENIM, ERA lub innych organów regulacyjnych.

Poprawka 93

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 1 – akapit 1 – litera a**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

a) zdolności przepustowej infrastruktury dostępnej do alokacji dla wnioskodawców;

a) zdolności przepustowej infrastruktury dostępnej do alokacji dla wnioskodawców **w obowiązującym rozkładzie jazdy i zabezpieczonej na potrzeby późniejszych wniosków zgodnie z art. 33, włącznie z obiektami infrastruktury usługowej; ;**

Poprawka 94

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 4**

Tekst proponowany przez Komisję

4. Zarządcy infrastruktury mogą oznaczyć zdolność przepustową infrastruktury w planie zapewnienia zdolności przepustowej jako zaplanowaną wstępnie. Wstępnie zaplanowana zdolność przepustowa oznacza zdolność przepustową, w odniesieniu do której zarządca infrastruktury określa charakterystykę i wielkość dostępnej zdolności przepustowej, o przyznanie której mogą występować wnioskodawcy, ustala zasady alokacji takiej zdolności przepustowej i określa proces, w ramach którego można występować o przyznanie takiej zdolności przepustowej, zgodnie z art. 20. Określone charakterystyki, zasady i procesy alokacji uwzględnia się przy alokacji wstępnie zaplanowanej zdolności przepustowej.

Poprawka

4. Zarządcy infrastruktury mogą oznaczyć zdolność przepustową infrastruktury i **zdolność przepustową obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w art. 29 ust. 1**, w planie zapewnienia zdolności przepustowej jako zaplanowaną wstępnie. Wstępnie zaplanowana zdolność przepustowa oznacza zdolność przepustową, w odniesieniu do której zarządca infrastruktury określa charakterystykę i wielkość dostępnej zdolności przepustowej, o przyznanie której mogą występować wnioskodawcy, ustala zasady alokacji takiej zdolności przepustowej i określa proces, w ramach którego można występować o przyznanie takiej zdolności przepustowej, zgodnie z art. 20. Określone charakterystyki, zasady i procesy alokacji uwzględnia się przy alokacji wstępnie zaplanowanej zdolności przepustowej.

Poprawka 95

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 7 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Zarządcy infrastruktury uwzględniają w planie zapewnienia zdolności przepustowej wszystkie elementy wymienione w ust. 6 w **odniesieniu do wszystkich linii i węzłów wchodzących w skład sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej TEN-T określonych w [nowym rozporządzeniu w sprawie TEN-T]**.

Poprawka

Zarządcy infrastruktury uwzględniają w planie zapewnienia zdolności przepustowej wszystkie elementy wymienione w ust. 6 i **zapewniają spójność ze strategią zdolności przepustowej**.

Poprawka 96

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 18 – ustęp 9

Tekst proponowany przez Komisję

9. *Organ regulacyjny analizuje plan zapewnienia zdolności przepustowej i może podjąć decyzję o zobowiązaniu zarządcy infrastruktury do zmiany planu zapewnienia zdolności przepustowej. Organ regulacyjny podejmuje decyzję z uwzględnieniem wszelkich opinii lub zaleceń ENIM, o ile zostały one wydane.*

Poprawka

9. *Zarządca infrastruktury przedkłada projekt planu zapewnienia zdolności przepustowej organowi regulacyjnemu do kontroli dwa miesiące przed publikacją. Organ regulacyjny analizuje ten plan i nie później niż miesiąc przed publikacją może podjąć decyzję o zobowiązaniu zarządcy infrastruktury do zmiany planu zapewnienia zdolności przepustowej.*

Poprawka 97

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 18 – ustęp 9 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

9a. *W celu zapewnienia transgranicznej spójności planów zapewnienia zdolności przepustowej decyzja organu regulacyjnego uwzględnia, w stosownych przypadkach, wszelkie opinie lub zalecenia ENRRB, ERA lub innych organów regulacyjnych.*

Poprawka 98

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 18 – ustęp 10 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

10. ENIM przyjmuje wytyczne i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6, określając:

Poprawka

10. ***Do dnia ... [12 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] r.*** ENIM przyjmuje wytyczne i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6, określając:

Poprawka 99

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 18 – ustęp 10 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

10a. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 71 w celu określenia wspólnych zasad, procedur i metod dotyczących wytycznych, o których mowa w ust. 10 niniejszego artykułu, oraz zmiany ust. 10 niniejszego artykułu. Te akty delegowane przyjmuje się do dnia ... [24 miesiące od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] r. Akty te włącza się do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową.

Poprawka 100

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 19 – ustęp 2 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

a) wyznaczenie tras alternatywnych umożliwiających przekierowanie ruchu

a) wyznaczenie tras alternatywnych umożliwiających przekierowanie ruchu

w przypadku niedostępności linii
*wchodzących w skład sieci bazowej
i rozszerzonej sieci bazowej TEN-T, jak
określono w art. 6 i załączniku I do
[nowego rozporządzenia w sprawie TEN-
T];*

w przypadku niedostępności linii;

Poprawka 101

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 19 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. Komisja **przyjmuje akty wykonawcze określające szczegółowo procedurę i kryteria**, których należy przestrzegać do celów stosowania ust. 2, w szczególności w sytuacjach, które mają potencjalny wpływ na ruch transgraniczny. **Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3.**

Poprawka

5. Komisja **jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 71 w celu szczegółowego określenia procedury i kryteriów**, których należy przestrzegać do celów stosowania ust. 2 **niniejszego artykułu**, w szczególności w sytuacjach, które mają potencjalny wpływ na ruch transgraniczny. **Te akty delegowane przyjmuje się do dnia ... [24 miesiące od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] r.**

Poprawka 102

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 20 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Obiekty planowania zdolności przepustowej określają charakterystykę i właściwości różnych rodzajów wstępnie zaplanowanej zdolności przepustowej, w tym dostępnej zdolności przepustowej, o przyznanie której mogą występować wnioskodawcy, zdolności przepustowej

Poprawka

2. Obiekty planowania zdolności przepustowej określają charakterystykę i właściwości różnych rodzajów wstępnie zaplanowanej zdolności przepustowej, w tym dostępnej zdolności przepustowej, o przyznanie której mogą występować wnioskodawcy, zdolności przepustowej

zarezerwowanej na potrzeby prac infrastrukturalnych oraz zdolności przepustowej, która już została przyznana. Te charakterystyki i właściwości obejmują wszystkie aspekty istotne dla określonych rodzajów wstępnie zaplanowanej zdolności przepustowej, takie jak trasa, czas, gwarantowana lub wymagana prędkość minimalna, kompatybilność techniczna taboru z infrastrukturą, parametry i liczba uwzględnionych *slotów*.

zarezerwowanej na potrzeby prac infrastrukturalnych oraz zdolności przepustowej, która już została przyznana. Te charakterystyki i właściwości obejmują wszystkie aspekty istotne dla określonych rodzajów wstępnie zaplanowanej zdolności przepustowej, takie jak trasa, czas, gwarantowana lub wymagana prędkość minimalna, kompatybilność techniczna taboru z infrastrukturą, parametry i liczba uwzględnionych *przejazdów pociągów*.

Poprawka 103

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 20 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. ENIM opracowuje wspólne ramy kryteriów i procedur, o których mowa w ust. 1, i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6. Te wspólne ramy mają przyczyniać się do zrównoważenia korzyści wynikających z rezerwowania zdolności przepustowej na potrzeby określonych rodzajów przewozów kolejowych lub procesów alokacji z koniecznością zapewnienia elastyczności w celu uwzględnienia potrzeb rynku w zakresie alokacji zdolności przepustowej. W tym celu wspólne ramy przewidują możliwość uwzględnienia wniosków o przyznanie uprawnień do zdolności przepustowej odbiegających od wstępnie zaplanowanej zdolności przepustowej w kontekście mechanizmu rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu, o którym mowa w art. 36.

Poprawka

3. ***Do dnia ... [12 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] r.*** ENIM ***w porozumieniu z ERP*** opracowuje wspólne ramy kryteriów i procedur, o których mowa w ust. 1 ***niniejszego artykułu***, i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6. Te wspólne ramy mają przyczyniać się do zrównoważenia korzyści wynikających z rezerwowania zdolności przepustowej na potrzeby określonych rodzajów przewozów kolejowych lub procesów alokacji z koniecznością zapewnienia elastyczności w celu uwzględnienia potrzeb rynku w zakresie alokacji zdolności przepustowej. W tym celu wspólne ramy przewidują możliwość uwzględnienia wniosków o przyznanie uprawnień do zdolności przepustowej odbiegających od wstępnie zaplanowanej zdolności przepustowej w kontekście mechanizmu rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu, o którym mowa w art. 36.

Poprawka 104

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 20 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. ENIM opracowuje i przyjmuje formalne specyfikacje obiektów planowania zdolności przepustowej w formacie czytelnym dla człowieka i w formacie nadającym się do odczytu maszynowego. ENIM włącza te specyfikacje do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6. Na podstawie doświadczeń zdobytych w związku ze stosowaniem niniejszego artykułu ENIM przekazuje Komisji informacje na temat ewentualnych zmian technicznych specyfikacji interoperacyjności przewidzianych w dyrektywie (UE) 2016/797 i aktach wykonawczych przyjętych na podstawie tej dyrektywy, zgodnie z art. 62 ust. 3 niniejszego rozporządzenia.

Poprawka

4. ENIM opracowuje i przyjmuje formalne specyfikacje obiektów planowania zdolności przepustowej w formacie czytelnym dla człowieka i w formacie nadającym się do odczytu maszynowego. ENIM włącza te specyfikacje do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6 ***niniejszego rozporządzenia***. Na podstawie doświadczeń zdobytych w związku ze stosowaniem niniejszego artykułu ENIM, ***po konsultacjach z ERP***, przekazuje Komisji informacje na temat ewentualnych zmian technicznych specyfikacji interoperacyjności przewidzianych w dyrektywie (UE) 2016/797 i aktach wykonawczych przyjętych na podstawie tej dyrektywy, zgodnie z art. 62 ust. 3 niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 105

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 20 – ustęp 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4a. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 71 w celu szczegółowego określenia procedury i kryteriów, których należy przestrzegać do celów stosowania ust. 1 niniejszego artykułu, w szczególności w sytuacjach, które mają

potencjalny wpływ na ruch transgraniczny, oraz w celu zmiany ust. 1 niniejszego artykułu. Te akty delegowane przyjmuje się do dnia ... [24 miesiące od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] r.

Poprawka 106

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 21 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Złożenie w okresie ważności obowiązującego rozkładu jazdy wzajemnie wykluczających się wniosków o alokację zdolności przepustowej nie stanowi podstawy do zgłoszenia danego elementu infrastruktury jako intensywnie wykorzystywanego lub przepełnionego, o ile nie są spełnione warunki określone w ust. 1.

Poprawka

(Nie dotyczy polskiej wersji językowej)

Poprawka 107

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 21 – ustęp 8

Tekst proponowany przez Komisję

8. Procedury, których należy przestrzegać, i kryteria, których należy użyć, w przypadku gdy infrastruktura jest przepełniona, zostają określone w regulaminie sieci i uwzględnia się w nich wszelkie środki i kryteria przyjęte zgodnie z ust. 7.

Poprawka

8. Procedury, których należy przestrzegać, i kryteria, których należy użyć, w przypadku gdy infrastruktura jest przepełniona, zostają określone w regulaminie sieci i uwzględnia się w nich wszelkie środki i kryteria przyjęte zgodnie z ust. 6.

Poprawka 108

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 21 – ustęp 9

Tekst proponowany przez Komisję

9. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 71 w celu zmiany załącznika II, aby zapewnić efektywne zarządzanie zdolnością przepustową infrastruktury zgłoszonej jako intensywnie wykorzystywana i przepełniona oraz uwzględnić uwarunkowania eksploatacyjne zarządców infrastruktury i wnioskodawców, biorąc pod uwagę doświadczenia zdobyte przez ENIM, zarządców infrastruktury, wnioskodawców i inne podmioty zaangażowane w działalność operacyjną, organy regulacyjne i ENRRB w związku z wykonywaniem przepisów niniejszego artykułu.

Poprawka

(Nie dotyczy polskiej wersji językowej)

Poprawka 109

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 22 – ustęp 1 – akapit 3

Tekst proponowany przez Komisję

Analiza zdolności przepustowej obejmuje również pierwszy orientacyjny zestaw możliwych środków, które należy podjąć w krótkim, średnim i długim okresie, aby zmniejszyć przepełnienie i zwiększyć dostępność zdolności przepustowej.

Poprawka

Analiza zdolności przepustowej obejmuje również pierwszy orientacyjny zestaw możliwych środków, które należy podjąć w krótkim, średnim i długim okresie, aby zmniejszyć przepełnienie i zwiększyć dostępność zdolności przepustowej.
Analiza zdolności przepustowej rozróżnia środki dotyczące infrastruktury intensywnie wykorzystywanej i infrastruktury przepełnionej.

Poprawka 110

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 22 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Analiza zdolności przepustowej uwzględnia charakterystykę infrastruktury pod względem zdolności przepustowej, parametrów i interoperacyjności, procedury operacyjne, charakter różnych usług przewozowych i skutki oddziaływania wszystkich tych czynników na zdolność przepustową infrastruktury. Środki, jakie należy uwzględnić, obejmują w szczególności usługi zmiany trasy, usługi zmiany czasu, zmiany prędkości, harmonizację procedur operacyjnych oraz przedsięwzięcia zapewniające poprawę infrastruktury.

Poprawka

2. Analiza zdolności przepustowej uwzględnia charakterystykę infrastruktury pod względem zdolności przepustowej, parametrów i interoperacyjności, procedury operacyjne, charakter różnych usług przewozowych i skutki oddziaływania wszystkich tych czynników na zdolność przepustową infrastruktury. Środki, jakie należy uwzględnić, obejmują w szczególności usługi zmiany trasy, **w tym w stosownych przypadkach za pośrednictwem różnych sieci**, usługi zmiany czasu, zmiany prędkości, harmonizację procedur operacyjnych oraz przedsięwzięcia zapewniające poprawę infrastruktury.

Poprawka 111

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 22 – ustęp 4 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Zarządcy infrastruktury uwzględniają wyniki wszelkich analiz zdolności przepustowej przeprowadzonych zgodnie z niniejszym artykułem w strategicznym planowaniu zdolności przepustowej, w szczególności w strategii zdolności przepustowej, w modelu zdolności przepustowej i w planie zapewnienia

Poprawka

Zarządcy infrastruktury uwzględniają wyniki wszelkich analiz zdolności przepustowej przeprowadzonych, **w tym w innych odpowiednich sieciach**, zgodnie z niniejszym artykułem w strategicznym planowaniu zdolności przepustowej, w szczególności w strategii zdolności przepustowej, w modelu zdolności przepustowej i w planie zapewnienia

zdolności przepustowej.

zdolności przepustowej.

Poprawka 112

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 23 – ustęp 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

W ciągu sześciu miesięcy od zakończenia analizy zdolności przepustowej zgodnie z art. 22 zarządca infrastruktury opracowuje plan powiększenia zdolności przepustowej.

Poprawka

W przypadku infrastruktury zgłoszonej jako przepełniona na podstawie art. 21 i w ciągu sześciu miesięcy od zakończenia analizy zdolności przepustowej zgodnie z art. 22 zarządca infrastruktury opracowuje plan powiększenia zdolności przepustowej.

Poprawka 113

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 23 – ustęp 1 – akapit 2 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

d) opcje i koszty powiększenia zdolności przepustowej, w tym prawdopodobne zmiany opłat za dostęp.

Poprawka

d) opcje i koszty powiększenia zdolności przepustowej, w tym ***środki opisane w art. 22 ust. 2 i*** prawdopodobne zmiany opłat za dostęp.

Poprawka 114

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 23 – ustęp 3 – akapit 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Na podstawie analizy zdolności przepustowej państwo członkowskie buduje lub modernizuje niezbędną infrastrukturę.

Poprawka 115

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 25 – ustęp 2 – akapit 1**

Tekst proponowany przez Komisję

Przy podziale zdolności przepustowej infrastruktury zgodnie z ust. 1 zarządca infrastruktury postępuje zgodnie z art. 8.

Poprawka

Przy podziale zdolności przepustowej infrastruktury ***zgłoszonej jako przepełniona*** zgodnie z ust. 1 zarządca infrastruktury postępuje zgodnie z art. 8.

Poprawka 116

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 25 – ustęp 2 – akapit 1 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Do dnia ... [24 miesiące od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] r. przy podziale zdolności przepustowej infrastruktury zgłoszonej jako intensywnie wykorzystywana zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu, zarządca infrastruktury postępuje zgodnie z art. 8.

Poprawka 117

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 25 – ustęp 2 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Zarządca infrastruktury uwzględnia zapotrzebowanie na zdolność przepustową ze strony przewozów kolejowych wykonywanych w ramach wielu sieci.

Poprawka

Zarządca infrastruktury uwzględnia zapotrzebowanie na zdolność przepustową ze strony przewozów kolejowych wykonywanych w ramach wielu sieci, zwłaszcza międzynarodowych usług kolejowego transportu towarowego.

Poprawka 118

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 27 – ustęp 2 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Wnioskodawcy **mają prawo ubiegać** się o uprawnienia do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci oraz **otrzymywać** odpowiedzi na takie wnioski w jednym miejscu i w ramach jednej operacji. Zarządcy infrastruktury współpracują w zakresie alokacji zdolności przepustowej na potrzeby przewozów kolejowych wykonywanych w ramach wielu sieci, w tym w szczególności kolejowych przewozów towarowych o zasięgu międzynarodowym i kolejowych przewozów pasażerskich o zasięgu międzynarodowym.

Poprawka

Wnioskodawcy **ubiegają** się o uprawnienia do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci oraz **otrzymują** odpowiedzi na takie wnioski w jednym miejscu i w ramach jednej operacji, **jak określono w ust. 4 niniejszego artykułu**. Zarządcy infrastruktury współpracują w zakresie alokacji zdolności przepustowej na potrzeby przewozów kolejowych wykonywanych w ramach wielu sieci, w tym w szczególności kolejowych przewozów towarowych o zasięgu międzynarodowym i kolejowych przewozów pasażerskich o zasięgu międzynarodowym.

Poprawka 119

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 27 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Zarządcy infrastruktury przestrzegają poufności handlowej informacji, które są im dostarczane.

Poprawka

3. Zarządcy infrastruktury przestrzegają poufności handlowej informacji, które są im dostarczane, **zwłaszcza w przypadku przedsiębiorstw kolejowych zintegrowanych pionowo. Informacje takie jak konkretne linie będące przedmiotem wniosku, ich liczba lub częstotliwość uznaje się za poufne.**

Poprawka 120

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 27 – ustęp 4 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

W przypadku uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci ENIM ustanawia pojedynczy *interfejs* lub *wspólny system* zgodnie z art. 62 w celu zarządzania alokacją zdolności przepustowej w jednym miejscu i w ramach jednej operacji.

Poprawka

W przypadku uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci ENIM, **po potwierdzeniu przez ERA zgodności z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności i do dnia ... [12 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] r.**, ustanawia **punkt kompleksowej usługi w ramach pojedynczego interfejsu lub wspólnego systemu opracowanego** zgodnie z art. 62. **Zarządcy infrastruktury używają tego pojedynczego interfejsu** w celu zarządzania alokacją zdolności przepustowej w jednym miejscu i w ramach jednej operacji. **W przypadku połączonych lub zgrupowanych przewozów kolejowych funkcję pojedynczego punktu kontaktowego pełni jeden zarządca infrastruktury. Takie połączone lub zgrupowane przewozy kolejowe zgłasza się we wniosku o przyznanie zdolności przepustowej.**

Poprawka 121

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 27 – ustęp 6 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Zarządca infrastruktury anuluje uprawnienie do zdolności przepustowej, które w okresie co najmniej jednego miesiąca było wykorzystywane poniżej progowej wielkości ustalonej w regulaminie sieci, chyba że nastąpiło to z przyczyn pozaekonomicznych, pozostających poza kontrolą wnioskodawcy. ENIM określa zakresy tej wielkości progowej i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Poprawka

Zarządca infrastruktury anuluje uprawnienie do zdolności przepustowej, które w okresie co najmniej jednego miesiąca było wykorzystywane poniżej progowej wielkości ustalonej w regulaminie sieci, chyba że nastąpiło to z przyczyn pozaekonomicznych, pozostających poza kontrolą wnioskodawcy. ENIM w **konsultacji z ERP** określa zakresy tej wielkości progowej i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Poprawka 122

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 27 – ustęp 7

Tekst proponowany przez Komisję

7. W przypadku gdy zarządca infrastruktury anuluje, zgodnie z ust. 6, uprawnienia do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci, organ regulacyjny odpowiedzialny za tego zarządcę infrastruktury informuje odpowiednie organy regulacyjne i ENRRB.

Poprawka

7. W przypadku gdy zarządca infrastruktury anuluje, zgodnie z ust. 6, uprawnienia do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci, **informuje** organ regulacyjny odpowiedzialny za tego zarządcę infrastruktury. **Ten organ regulacyjny** informuje odpowiednie organy regulacyjne i ENRRB.

Poprawka 123

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 27 – ustęp 7 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

7a. Zarządca infrastruktury może stosować, w stosownych przypadkach, określone podejścia do układania rozkładów jazdy. Jeżeli zarządca infrastruktury podejmie decyzję o wstępnym zaplanowaniu zdolności przepustowej z wykorzystaniem systematycznych tras pociągów o znaczeniu transgranicznym, zarządca infrastruktury koordynuje działania z sąsiednimi zarządcami infrastruktury i innymi zainteresowanymi zarządcami infrastruktury w celu znalezienia wspólnych rozwiązań dla ruchu transgranicznego. Niezależnie od krajowych strategii układania rozkładów jazdy przez państwa członkowskie zarządcy infrastruktury zapewniają zrównoważoną, sprawiedliwą i niedyskryminacyjną alokację tras pociągów. Jeżeli chodzi o określoną w art. 40 rekompensatę za zmiany uprawnień do zdolności przepustowej, które obejmują również systematyczne trasy pociągów, jej wartość ustala się na poziomie co najmniej 1,25-krotności wartości określonej dla niesystematycznych tras pociągów zgodnie z procedurą określoną w art. 40.

Poprawka 124

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 27 – ustęp 7 b (nowy)

7b. Zarządcy infrastruktury informują organ regulacyjny o wszystkich otrzymanych wnioskach o przyznanie zdolności przepustowej, które nie są zgodne z parametrami dostępnej zdolności przepustowej określonymi w planie zapewnienia zdolności przepustowej, niezależnie od tego, czy zostały one zaakceptowane, czy odrzucone. Na podstawie tych informacji organ regulacyjny co najmniej raz na dwa lata wydaje opinię, w której może zalecić zarządcy infrastruktury zmianę modelu zdolności przepustowej.

Poprawka 125

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 28 – ustęp 2 – akapit 1 – litera a

a) wyznaczenie **pojedynczego punktu kontaktowego** odpowiedzialnego za komunikację z wnioskodawcą w związku z wnioskiem o przyznanie uprawnienia do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci, o czym wnioskodawca jest powiadamiany niezwłocznie po złożeniu wniosku;

a) wyznaczenie **punktu kompleksowej obsługi, o którym mowa w art. 27 ust. 4**, odpowiedzialnego za komunikację z wnioskodawcą w związku z **każdym** wnioskiem o przyznanie uprawnienia do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci, o czym wnioskodawca jest powiadamiany niezwłocznie po złożeniu wniosku. **Ma to także zastosowanie w przypadku par pociągów transgranicznych funkcjonujących w ramach międzynarodowych przewozów kolejowych do stacji docelowej w innym państwie członkowskim i z powrotem;**

Poprawka 126

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 28 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. ENIM określa szczegółowe procedury i metody służące wykonaniu niniejszego artykułu oraz minimalne wymogi dotyczące jakości, o których mowa w ust. 2 lit. b), i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Poprawka

5. ***Do dnia ... [24 miesiące od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] r. ENIM w porozumieniu z ERP określa*** szczegółowe procedury i metody służące wykonaniu niniejszego artykułu oraz minimalne wymogi dotyczące jakości, o których mowa w ust. 2 lit. b), i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Poprawka 127

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 28 – ustęp 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5a. Do dnia ... [24 miesiące od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] r. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające szczegółowe procedury i metody służące wykonaniu niniejszego artykułu oraz minimalne wymogi dotyczące jakości, o których mowa w ust. 2 lit. b), oraz zmieniające ust. 5 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3. Akty te włącza się do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową.

Poprawka 128

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 29 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Operatorzy obiektów infrastruktury usługowej, którzy dostarczają orientacyjne informacje na temat dostępnej zdolności przepustowej obiektów infrastruktury usługowej zgodnie z art. 6 ust. 3 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/2177²², współpracują z zarządcami infrastruktury do celów oferowania przez tych ostatnich tras pociągów obejmujących zdolność przepustową obiektów **kolejowych**. Inni operatorzy obiektów infrastruktury usługowej mogą zawrzeć umowę z zarządcami infrastruktury w celu wspólnego zapewnienia zdolności przepustowej.

²² Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/2177 z dnia 22 listopada 2017 r. w sprawie dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i usług związanych z koleją (Dz.U. L 307 z 23.11.2017, s. 1).

Poprawka

1. Operatorzy obiektów infrastruktury usługowej, którzy dostarczają orientacyjne informacje na temat dostępnej zdolności przepustowej obiektów infrastruktury usługowej zgodnie z art. 6 ust. 3 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/2177²², współpracują z zarządcami infrastruktury do celów oferowania przez tych ostatnich tras pociągów obejmujących zdolność przepustową obiektów **infrastruktury usługowej**. Inni operatorzy obiektów infrastruktury usługowej mogą zawrzeć umowę z zarządcami infrastruktury w celu wspólnego zapewnienia zdolności przepustowej.

²² Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/2177 z dnia 22 listopada 2017 r. w sprawie dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i usług związanych z koleją (Dz.U. L 307 z 23.11.2017, s. 1).

Poprawka 129

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 29 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Zarządcy infrastruktury zapewniają wnioskodawcom możliwość ubiegania się o uprawnienia do zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w ust. 1, w jednym miejscu i **w ramach jednej operacji**.

Poprawka

3. Zarządcy infrastruktury zapewniają wnioskodawcom możliwość ubiegania się o uprawnienia do **operacyjnej** zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w ust. 1, w jednym miejscu **określonym zgodnie z art. 27 ust.**

Poprawka 130

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 29 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Do celów ust. 3 zarządcy infrastruktury i operatorzy obiektów infrastruktury usługowej koordynują zdolność przepustową i zapewniają uprawnienia do zdolności przepustowej, w tym zdolności przepustowej obiektu **kolejowego**, który spełnia wymogi wnioskodawcy, lub podejmują starania w celu zapewnienia możliwej alternatywy.

Poprawka

4. Do celów ust. 3 zarządcy infrastruktury i operatorzy obiektów infrastruktury usługowej koordynują zdolność przepustową i zapewniają uprawnienia do zdolności przepustowej, w tym zdolności przepustowej obiektu **infrastruktury usługowej**, który spełnia wymogi wnioskodawcy, lub podejmują starania w celu zapewnienia możliwej alternatywy.

Poprawka 131

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 29 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. Operatorzy obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w ust. 1, udostępniają zarządcy infrastruktury, **na wniosek lub w razie potrzeby** w czasie rzeczywistym, informacje o dostępnej zdolności przepustowej w formacie cyfrowym zgodnie z art. 62.

Poprawka

5. Operatorzy **odnośnych** obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w ust. 1, udostępniają zarządcy infrastruktury w czasie rzeczywistym informacje o dostępnej zdolności przepustowej w formacie cyfrowym zgodnie z art. 62.

Poprawka 132

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 29 – ustęp 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5a. Składając wniosek o przyznanie uprawnień do zdolności przepustowej w celu uzyskania dostępu do obiektu infrastruktury usługowej, wnioskodawcy dokumentują zgodę właściciela tego obiektu infrastruktury usługowej na przyjęcie ich pojazdów.

Poprawka 133

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 29 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

6. Do celów niniejszego artykułu i zgodnie z art. 62 ENIM zapewnia wytyczne dotyczące wymogów funkcjonalnych i technicznych w zakresie wymiany informacji między operatorami obiektów **kolejowych** a zarządcami infrastruktury. Bez uszczerbku dla art. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/2177 operatorzy obiektów infrastruktury usługowej mogą wnioskować o wyłączenie ich ze stosowania niniejszego artykułu. Takie wnioski składa się do organu regulacyjnego i muszą one być należycie uzasadnione. W należycie uzasadnionych przypadkach organy regulacyjne mogą podjąć decyzję o przedłużeniu wyłączenia.

6. Do celów niniejszego artykułu i zgodnie z art. 62 ENIM, **po zatwierdzeniu przez ERA i do dnia ... [24 miesiące od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] r.** zapewnia wytyczne dotyczące wymogów funkcjonalnych i technicznych w zakresie wymiany informacji między operatorami obiektów **infrastruktury usługowej** a zarządcami infrastruktury. Bez uszczerbku dla art. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/2177 operatorzy obiektów infrastruktury usługowej mogą wnioskować o wyłączenie ich ze stosowania niniejszego artykułu. Takie wnioski składa się do organu regulacyjnego i muszą one być należycie uzasadnione. W należycie uzasadnionych przypadkach organy regulacyjne mogą podjąć decyzję o przedłużeniu wyłączenia.

Poprawka 134

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 29 – ustęp 7

Tekst proponowany przez Komisję

7. ENRRB monitoruje stosowanie ust. 7 i przedstawia zalecenia dotyczące kryteriów, które należy stosować przy ocenie wniosków o wyłączenie.

Poprawka

7. ENRRB monitoruje stosowanie ust. 6 i przedstawia zalecenia dotyczące kryteriów, które należy stosować przy ocenie wniosków o wyłączenie.

Poprawka 135

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 29 – ustęp 7 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

7a. Zarządcy infrastruktury informują organ regulacyjny o wszystkich otrzymanych wnioskach o przyznanie zdolności przepustowej, które nie są zgodne z parametrami dostępnej zdolności przepustowej określonymi w planie zapewnienia zdolności przepustowej i które w związku z tym zostały odrzucone. Na podstawie tych informacji organ regulacyjny co najmniej raz na dwa lata wydaje opinię, w której może zalecić zarządcy infrastruktury zmianę modelu zdolności przepustowej.

Poprawka 136

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 29 – ustęp 7 b (nowy)

7b. Do celów niniejszego artykułu i w celu zmiany ust. 6 niniejszego artykułu, do dnia ... [24 miesiące po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające szczegółowo wymogi funkcjonalne i techniczne w zakresie wymiany informacji między operatorami obiektów kolejowych a zarządcami infrastruktury. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3.

Poprawka 137

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 30 – ustęp 2

2. Zarządcy infrastruktury **stale** aktualizują obowiązujący rozkład jazdy do końca okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy, uwzględniając zdolność przepustową przyznaną w ramach procesu planowania kroczącego, o którym mowa w art. 33, zdolność przepustową przyznaną w ramach procesu ad hoc, o którym mowa w art. 34, zmiany uprawnień do zdolności przepustowej zgodnie z art. 39 oraz zmiany rozkładu jazdy w kontekście zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego zgodnie z art. 41.

2. Zarządcy infrastruktury **regularnie** aktualizują obowiązujący rozkład jazdy do końca okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy, uwzględniając zdolność przepustową przyznaną w ramach procesu planowania kroczącego, o którym mowa w art. 33, zdolność przepustową przyznaną w ramach procesu ad hoc, o którym mowa w art. 34, zmiany uprawnień do zdolności przepustowej zgodnie z art. 39 oraz zmiany rozkładu jazdy w kontekście zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego zgodnie z art. 41.

Poprawka 138

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 31 – ustęp 1 – akapit 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

O umowach ramowych powiadamia się organ regulacyjny, który je zatwierdza. W przypadku umów ramowych dotyczących wielu sieci przy zatwierdzaniu uwzględnia się opinię ENRRB.

Poprawka 139

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 31 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3. Zarządcy infrastruktury zawierają umowy ramowe tylko wtedy, gdy wnioskowane uprawnienie do zdolności przepustowej jest zgodne z dokumentami dotyczącymi strategicznego planowania zdolności przepustowej, o których mowa w art. 11 ust. 2. Zarządcy infrastruktury wskazują w tych dokumentach dotyczących planowania zdolność przepustową, którą planują zarezerwować na potrzeby alokacji na podstawie umów ramowych.

3. Zarządcy infrastruktury zawierają umowy ramowe tylko wtedy, gdy wnioskowane uprawnienie do zdolności przepustowej jest zgodne z dokumentami dotyczącymi strategicznego planowania zdolności przepustowej, o których mowa w art. 11 ust. 2. ***Po konsultacji z sąsiednimi sieciami*** zarządcy infrastruktury wskazują w tych dokumentach dotyczących planowania zdolność przepustową, którą planują zarezerwować na potrzeby alokacji na podstawie umów ramowych.

Poprawka 140

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 31 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Umowy ramowe nie mogą uniemożliwiać użytkowania danej infrastruktury przez innych wnioskodawców lub dla innych rodzajów przewozów. W tym celu zarządcy infrastruktury ustalają maksymalne udziały w całkowitej zdolności przepustowej, które mogą być przyznane na podstawie umów ramowych, i podają je w regulaminie sieci.

Poprawka

4. Umowy ramowe nie mogą uniemożliwiać użytkowania danej infrastruktury przez innych wnioskodawców lub dla innych rodzajów przewozów. W tym celu zarządcy infrastruktury, ***po konsultacji z organem regulacyjnym***, ustalają maksymalne udziały w całkowitej zdolności przepustowej, które mogą być przyznane na podstawie umów ramowych, i podają je w regulaminie sieci. ***Zarządcy infrastruktury z krajów sąsiadujących, którzy zawarli transgraniczne umowy ramowe, dostosowują te maksymalne udziały w całkowitej zdolności przepustowej i zapewnią ich jak największą spójność.***

Poprawka 141

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 31 – ustęp 7**

Tekst proponowany przez Komisję

7. Umowy ramowe obejmują co do zasady okres wskazany w sekcji 5 załącznika I. W określonych przypadkach zarządca infrastruktury może zgodzić się na krótszy lub dłuższy okres. Jakikolwiek okres dłuższy niż okres wskazany w ***pkt 5*** załącznika I musi być uzasadniony wymogiem dokonania specjalnych inwestycji przez nowe podmioty wchodzące na rynek lub istotną nowością usługi.

Poprawka

7. Umowy ramowe obejmują co do zasady okres wskazany w sekcji 5 załącznika I. W określonych przypadkach zarządca infrastruktury może zgodzić się na krótszy lub dłuższy okres. Jakikolwiek okres dłuższy niż okres wskazany w ***sekcji 5*** załącznika I musi być uzasadniony wymogiem dokonania specjalnych inwestycji przez nowe podmioty wchodzące na rynek lub istotną nowością usługi.

Poprawka 142

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 31 – ustęp 11

Tekst proponowany przez Komisję

11. W oparciu o doświadczenia organów regulacyjnych, właściwych organów i przedsiębiorstw kolejowych oraz w oparciu o działalność ENRRB, ***Komisja może przyjąć*** akt wykonawczy określający szczegółowo procedurę i kryteria, których należy przestrzegać do celów jednolitego stosowania niniejszego artykułu i art. 33. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3.

Poprawka

11. W oparciu o doświadczenia organów regulacyjnych, właściwych organów i przedsiębiorstw kolejowych oraz w oparciu o działalność ENRRB, ***do dnia ... [24 miesiące po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przyjmuje*** akt wykonawczy określający szczegółowo procedurę i kryteria, których należy przestrzegać do celów jednolitego stosowania niniejszego artykułu i art. 33 ***oraz w celu zmiany niniejszego artykułu i art. 33.*** Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3.

Poprawka 143

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 32 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. W przypadku konfliktu dwóch lub większej liczby wniosków o przyznanie zdolności przepustowej zarządcy infrastruktury w pierwszej kolejności podejmują próbę rozwiązania sytuacji za pomocą mechanizmu ***konsultacji*** w drodze konsensusu, o którym mowa w art. 36.

Poprawka

3. W przypadku konfliktu dwóch lub większej liczby wniosków o przyznanie zdolności przepustowej, ***lub w przypadku braku zgodności takich wniosków z planem zapewnienia zdolności przepustowej,*** zarządcy infrastruktury w pierwszej kolejności podejmują próbę rozwiązania sytuacji za pomocą mechanizmu ***rozwiązywania konfliktów*** w drodze konsensusu, o którym mowa w art. 36.

Poprawka 144

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 32 – ustęp 5 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Zgodnie z art. 18 i art. 20 zarządca infrastruktury nadaje priorytet wnioskowi, które są zgodne ze wstępnie zaplanowaną zdolnością przepustową określoną w planie zapewnienia zdolności przepustowej.
W rezultacie zarządca infrastruktury może zaakceptować albo odrzucić wnioski, które nie są zgodne z planem zapewnienia zdolności przepustowej.

Poprawka

Zgodnie z art. 18 i art. 20 zarządca infrastruktury nadaje priorytet wnioskowi, które są zgodne ze wstępnie zaplanowaną zdolnością przepustową określoną w planie zapewnienia zdolności przepustowej, ***pod warunkiem że przeprowadzono należyte konsultacje z podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną, a ich zgłoszenia dotyczące zdolności przepustowej zostały w jak największym stopniu wzięte pod uwagę.***

Poprawka 145

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 32 – ustęp 5 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Jeśli zarządca infrastruktury akceptuje wnioski niezgodne z planem zapewnienia zdolności przepustowej, dąży do utrzymania ogólnej równowagi między elementami planu zapewnienia zdolności przepustowej wymienionymi w art. 18 ust. 6.

Poprawka

Jeśli zarządca infrastruktury akceptuje wnioski niezgodne z planem zapewnienia zdolności przepustowej, dąży do utrzymania ogólnej równowagi między elementami planu zapewnienia zdolności przepustowej wymienionymi w art. 18 ust. 6 ***a samym wnioskiem. Wnioski te należy uwzględnić, jeśli dostępna jest wystarczająca wolna zdolność przepustowa bez ograniczania potrzeb wynikających z kolejnych wniosków.***

Poprawka 146

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 32 – ustęp 5 – akapit 3

Tekst proponowany przez Komisję

Jeśli zarządca infrastruktury **odrzuca** wnioski niezgodne z planem zapewnienia zdolności przepustowej, niezwłocznie informuje zainteresowanego wnioskodawcę o zamiarze odrzucenia wniosku. Temu ostatniemu przysługuje prawo wniesienia skargi do organu regulacyjnego.

Poprawka

Jeśli zarządca infrastruktury **rozpatruje** wnioski niezgodne z planem zapewnienia zdolności przepustowej, **powinien zaproponować rozwiązanie alternatywne, a jeśli ma wystarczająco dużo czasu, przeprowadzić najpierw konsultacje z odpowiednimi wnioskodawcami. Jeśli przy odrzucaniu wniosku nie można zaoferować rozwiązania alternatywnego, zarządca infrastruktury** niezwłocznie informuje zainteresowanego wnioskodawcę o zamiarze odrzucenia wniosku. Temu ostatniemu przysługuje prawo wniesienia skargi do organu regulacyjnego.

Poprawka 147

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 32 – ustęp 8

Tekst proponowany przez Komisję

8. Zarządca infrastruktury rozpatruje wnioski złożone po upływie terminu pierwotnego i przed upływem terminu ostatecznego określonych w **pkt 4** załącznika I. W takich przypadkach zarządcy infrastruktury dokonują alokacji uprawnień do zdolności przepustowej zgodnie z sekcją 4 pkt 2 załącznika I.

Poprawka

8. Zarządca infrastruktury rozpatruje wnioski złożone po upływie terminu pierwotnego i przed upływem terminu ostatecznego określonych w **sekcji 4** załącznika I. W takich przypadkach zarządcy infrastruktury dokonują alokacji uprawnień do zdolności przepustowej zgodnie z sekcją 4 pkt 2 załącznika I.

Poprawka 148

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 33 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Zarządcy infrastruktury dokonują alokacji zdolności przepustowej w ramach procesu planowania kroczącego zgodnie z terminami określonymi w **pkt 6** załącznika I. Zarządcy infrastruktury rezerwują w tym celu zdolność przepustową w planie zapewnienia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 18.

Poprawka

1. Zarządcy infrastruktury dokonują alokacji zdolności przepustowej w ramach procesu planowania kroczącego zgodnie z terminami określonymi w **sekcji 6** załącznika I. Zarządcy infrastruktury rezerwują w tym celu zdolność przepustową w planie zapewnienia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 18.

Poprawka 149

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 33 – ustęp 2 – akapit 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) specyfikacje zdolności przepustowej w odniesieniu do wszystkich dni kursowania poza okresem ważności obowiązującego rozkładu jazdy obejmującym pierwszy dzień uwzględniony we wniosku, na maksymalny okres określony w **pkt 6** załącznika I.

Poprawka

b) specyfikacje zdolności przepustowej w odniesieniu do wszystkich dni kursowania poza okresem ważności obowiązującego rozkładu jazdy obejmującym pierwszy dzień uwzględniony we wniosku, na maksymalny okres określony w **sekcji 6** załącznika I.

Poprawka 150

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 33 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Bez uszczerbku dla art. 18 zarządcy

Poprawka

3. Bez uszczerbku dla art. 18 zarządcy

infrastruktury dokonują alokacji zdolności przepustowej zarezerwowanej na potrzeby procesu alokacji według planowania kroczącego na podstawie zasady alokacji określonej w sekcji 5 pkt 2 załącznika I.

infrastruktury dokonują alokacji zdolności przepustowej zarezerwowanej na potrzeby procesu alokacji według planowania kroczącego na podstawie zasady alokacji określonej w sekcji 6 pkt 2 załącznika I.

Poprawka 151

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 33 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Zgodnie z zasadami i procedurami określonymi w art. 20 zarządcy infrastruktury ***mogą odmówić alokacji zdolności przepustowej*** w odniesieniu do wniosków o przyznanie zdolności przepustowej w ramach planowania kroczącego, jeżeli wnioski te są niezgodne z planem zapewnienia zdolności przepustowej przyjętym zgodnie z art. 18. ***Wnioskodawca jest niezwłocznie informowany o odmowie.*** Wnioskodawcy przysługuje prawo wniesienia skargi do organu regulacyjnego.

Poprawka

4. Zgodnie z zasadami i procedurami określonymi w art. 20 zarządcy infrastruktury ***podejmują wszelkie starania, aby zaoferować alternatywną zdolność przepustową*** w odniesieniu do wniosków o przyznanie zdolności przepustowej w ramach planowania kroczącego, jeżeli wnioski te są niezgodne z planem zapewnienia zdolności przepustowej przyjętym zgodnie z art. 18. ***Jeżeli zaoferowanie alternatywnego rozwiązania nie jest możliwe, zarządca infrastruktury może odmówić alokacji zdolności przepustowej na taki niezgodny wniosek.*** Wnioskodawcy przysługuje prawo wniesienia skargi do organu regulacyjnego.

Poprawka 152

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 33 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. ***Zarządcy infrastruktury informują organ regulacyjny o wszystkich***

Poprawka

5. ***skreśla się***

otrzymanych wnioskach o przyznanie zdolności przepustowej, które nie są zgodne z parametrami dostępnej zdolności przepustowej określonymi w planie zapewnienia zdolności przepustowej, niezależnie od tego, czy zostały one zaakceptowane, czy odrzucone. Na podstawie tych informacji organ regulacyjny co najmniej raz na dwa lata wydaje opinię, w której może zalecić zarządcy infrastruktury zmianę modelu zdolności przepustowej.

Poprawka 153

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 36 – ustęp 8

Tekst proponowany przez Komisję

8. ENIM opracowuje wytyczne dotyczące mechanizmu rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu w odniesieniu do wniosków o przyznanie zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Poprawka

8. ***Do dnia ... [24 miesiące po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] i po konsultacji z ERP*** ENIM opracowuje wytyczne dotyczące mechanizmu rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu w odniesieniu do wniosków o przyznanie zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Poprawka 154

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 36 – ustęp 8 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

8a. Do dnia ... [24 miesiące po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia]

Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu szczegółowego określenia procedury i kryteriów, których należy przestrzegać w przypadku mechanizmu rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu w odniesieniu do wniosków o przyznanie zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci oraz w celu zmiany ust. 8 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3. Akty te włącza się do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową.

Poprawka 155

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 37 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. W kontekście **procesu** formalnego rozwiązywania konfliktów wnioski o przyznanie uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci rozpatruje się w całości. Jeżeli, zgodnie z art. 8 ust. 6, zastosowanie mają różne parametry krajowe, parametry te stosuje się do odpowiednich odcinków.

Poprawka

2. W kontekście **mechanizmu** formalnego rozwiązywania konfliktów wnioski o przyznanie uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci rozpatruje się w całości. Jeżeli, zgodnie z art. 8 ust. 6, zastosowanie mają różne parametry krajowe, parametry te stosuje się do odpowiednich odcinków.

Poprawka 156

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 37 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. W tym kontekście ENRRB opracowuje wytyczne w celu ułatwienia

Poprawka 157

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 39 – ustęp 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4a. W przypadku gdy zdolność przepustową zarezerwowano, ale nie wykorzystano, przysługuje rekompensata zgodnie z art. 40.

Poprawka 158

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 39 – ustęp 7 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Zarządca infrastruktury oferuje wnioskodawcy alternatywne uprawnienia do zdolności przepustowej w terminach określonych w sekcji 8 załącznika I. Jeżeli nie jest **to możliwe**, zarządca infrastruktury **przekazuje** wnioskodawcy odpowiednie informacje umożliwiające wnioskodawcy złożenie nowego wniosku o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury. W stosownych przypadkach informacje te zawierają odesłanie do planu zapewnienia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 18, i do planowania ewentualnościowego, o którym mowa w art. 19.

Zarządca infrastruktury oferuje wnioskodawcy alternatywne uprawnienia do zdolności przepustowej w terminach określonych w sekcji 8 załącznika I. Jeżeli **żadna alternatywna oferta** nie jest **wykonalna zgodnie z art. 32 ust. 5 i art. 33 ust. 4**, zarządca infrastruktury **lub zarządcy infrastruktury przekazują** wnioskodawcy odpowiednie informacje umożliwiające wnioskodawcy złożenie nowego wniosku o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury. W stosownych przypadkach informacje te zawierają odesłanie do planu zapewnienia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 18, i do planowania ewentualnościowego, o którym mowa w art. 19.

Poprawka 159

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 39 – ustęp 8 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

ENIM przygotowuje i przyjmuje zharmonizowane procedury zarządzania zmianami uprawnień do zdolności przepustowej wprowadzanymi po alokacji i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Poprawka

Do dnia ... [12 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] ENIM przygotowuje i przyjmuje zharmonizowane procedury zarządzania zmianami uprawnień do zdolności przepustowej wprowadzanymi po alokacji i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Poprawka 160

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 39 – ustęp 8 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

8a. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 71 w celu określenia zasad i procedur zarządzania zmianami w uprawnieniach do zdolności przepustowej po alokacji oraz w celu zmiany ust. 8 niniejszego artykułu. Te akty delegowane przyjmuje się do dnia ... [24 miesiące po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia]. Akty te włącza się do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową.

Poprawka 161

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 40 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Po przeprowadzeniu konsultacji z ENRRB ENIM określa zharmonizowane warunki uprawniające do rekompensaty. W warunkach tych uwzględnia się zasady ustanowione w art. 39 ust. 4 i 8. ENIM włącza te warunki do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6. ENRRB publikuje opinię dotyczącą warunków określonych przez ENIM.

Poprawka

3. Po przeprowadzeniu konsultacji z ENRRB i **ERP, do dnia ... [12 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia]** ENIM określa zharmonizowane warunki uprawniające do rekompensaty. W warunkach tych uwzględnia się zasady ustanowione w art. 39 ust. 4 i 8. ENIM włącza te warunki do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6. ENRRB publikuje opinię dotyczącą warunków określonych przez ENIM.

Poprawka 162

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 40 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

6. Organy regulacyjne rozstrzygają spory związane z przyczyną zmiany uprawnienia do zdolności przepustowej lub **opóźnień** w wypłacie rekompensaty i podejmują decyzję niezwłocznie i w ciągu jednego miesiąca od zebrania wszystkich informacji niezbędnych do oceny przyczyny zmiany. Organy regulacyjne informują ENRRB o takich decyzjach i mogą konsultować się z ENRRB przy ich podejmowaniu. ENRRB zapewnia, aby takie decyzje były konsekwentne i wydawane na podstawie powszechnie uznanych zasad.

Poprawka

6. Organy regulacyjne rozstrzygają spory związane z przyczyną zmiany uprawnienia do zdolności przepustowej lub **opóźnień** w wypłacie rekompensaty i podejmują decyzję niezwłocznie i w ciągu jednego miesiąca od zebrania wszystkich informacji niezbędnych do oceny przyczyny zmiany. Organy regulacyjne informują ENRRB o takich decyzjach i mogą konsultować się z ENRRB przy ich podejmowaniu. ENRRB zapewnia, aby takie decyzje były konsekwentne i wydawane na podstawie powszechnie uznanych zasad.

Poprawka 163

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 40 – ustęp 7

Tekst proponowany przez Komisję

7. Komisja **może przyjmować akty wykonawcze określające warunki uprawniające** do wypłaty rekompensat, **klasyfikację** zmian uprawnień do zdolności przepustowej oraz **metody** ustalania poziomów wysokości rekompensat. Te akty **wykonawcze** przyjmuje się **zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3.**

Poprawka

7. Komisja **jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 71 w celu określenia warunków uprawniających** do wypłaty rekompensat, **klasyfikacji** zmian uprawnień do zdolności przepustowej oraz **metod** ustalania poziomów wysokości rekompensat **oraz w celu zmiany ust. 2 niniejszego artykułu.** Te akty **delegowane** przyjmuje się **do dnia ... [24 miesiące po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia]. Akty te włącza się do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową.**

Poprawka 164

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 41 – ustęp 2 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

ENIM opracowuje i przyjmuje wytyczne dotyczące przejrzystego i niedyskryminacyjnego zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury i jej alokacji w przypadku zakłócenia w funkcjonowaniu sieci. W szczególności ENIM zapewnia wytyczne dotyczące stosowania procesu jednoczesnej alokacji zdolności przepustowej i zasady „kto pierwszy, ten lepszy”.

Poprawka

Do dnia ... [12 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] ENIM opracowuje i przyjmuje wytyczne dotyczące przejrzystego i niedyskryminacyjnego zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury i jej alokacji w przypadku zakłócenia w funkcjonowaniu sieci. W szczególności ENIM zapewnia wytyczne dotyczące stosowania procesu jednoczesnej alokacji zdolności przepustowej i zasady „kto pierwszy, ten lepszy”.

Poprawka 165

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 41 – ustęp 2 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

W przypadku zastosowania procesu jednoczesnej alokacji ENIM przedstawia wytyczne dotyczące procedur, jakie należy stosować, obejmujące w stosownych przypadkach zastosowanie **procesu** rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu, o którym mowa w art. 36, oraz **procesu** formalnego rozwiązywania konfliktów, o którym mowa w art. 37. ENIM włącza te wytyczne do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Poprawka

W przypadku zastosowania procesu jednoczesnej alokacji ENIM przedstawia wytyczne dotyczące procedur, jakie należy stosować, obejmujące w stosownych przypadkach zastosowanie **mechanizmu** rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu, o którym mowa w art. 36, oraz **mechanizmu** formalnego rozwiązywania konfliktów, o którym mowa w art. 37. ENIM włącza te wytyczne do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Poprawka 166

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 41 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Dokonując zmiany rozkładu jazdy, zarządcy infrastruktury nie mogą jednostronnie zmieniać ani anulować przyznanych uprawnień do zdolności przepustowej w celu zarządzania zakłóceniami. Opierając się na doświadczeniach organów regulacyjnych, zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych oraz biorąc pod uwagę działalność ENIM i ENRRB, Komisja **może** jednak **przyjąć akt wykonawczy określający kryteria i procedury dotyczące** zmiany rozkładu jazdy, w tym jednostronnych zmian przyznanych uprawnień do zdolności przepustowej

Poprawka

3. Dokonując zmiany rozkładu jazdy, zarządcy infrastruktury nie mogą jednostronnie zmieniać ani anulować przyznanych uprawnień do zdolności przepustowej w celu zarządzania zakłóceniami. Opierając się na doświadczeniach organów regulacyjnych, zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych oraz biorąc pod uwagę działalność ENIM i ENRRB, Komisja **jest** jednak **uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 71 w celu określenia kryteriów i procedur dotyczących** zmiany rozkładu jazdy, w tym jednostronnych zmian przyznanych

przez zarządców infrastruktury w celu zarządzania zakłóceniami w funkcjonowaniu sieci. ***Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3.***

uprawnień do zdolności przepustowej przez zarządców infrastruktury w celu zarządzania zakłóceniami w funkcjonowaniu sieci ***oraz w celu zmiany ust. 2 niniejszego artykułu. Te akty delegowane przyjmuje się do dnia ... [24 miesiące po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia]. Akty te włącza się do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową.***

Poprawka 167

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 42 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Zarządcy infrastruktury publikują i bezpłatnie udostępniają specjalne zasady i procedury, o których mowa w ust. 2, oraz powiadamiają o nich Komisję.

Poprawka 168

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 43 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Zarządcy infrastruktury wprowadzają zasady i procedury zarządzania odchyleniami ruchu pociągów od obowiązującego rozkładu jazdy. Te zasady i procedury publikuje się w regulaminie sieci, o którym mowa w art. 27 dyrektywy 2012/34/UE, i obejmują one zarządzanie ruchem w sytuacjach określonych w art. 42 ust. 1 lit. a), b) i c) niniejszego

1. ***Do dnia ... [18 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia]*** zarządcy infrastruktury wprowadzają zasady i procedury zarządzania odchyleniami ruchu pociągów od obowiązującego rozkładu jazdy. Te zasady i procedury publikuje się w regulaminie sieci, o którym mowa w art. 27 dyrektywy 2012/34/UE, i obejmują one zarządzanie ruchem w sytuacjach określonych w art. 42

rozporządzenia.

ust. 1 lit. a), b) i c) niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 169

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 43 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Zasady i procedury, o których mowa w ust. 1, mają na celu zminimalizowanie ogólnego wpływu odchyień od rozkładu jazdy na ruch kolejowy, z uwzględnieniem potrzeb wszystkich rodzajów transportu. Zasady **te** mogą obejmować reguły nadawania priorytetów różnym rodzajom zarządzanego ruchu oraz konkretne procedury, kryteria i cele, które należy stosować w podejściu wykorzystującym optymalizację, polegającym na optymalizacji funkcji docelowej, takiej jak minimalizacja liczby minut opóźnienia lub czasu przywrócenia normalnego funkcjonowania, raczej niż jednoznacznie zdefiniowane reguły nadawania priorytetów.

Poprawka

2. Zasady i procedury, o których mowa w ust. 1, mają na celu zminimalizowanie ogólnego wpływu odchyień od rozkładu jazdy na ruch kolejowy, z uwzględnieniem potrzeb wszystkich rodzajów transportu. **Te** zasady i **procedury** mogą obejmować reguły nadawania priorytetów różnym rodzajom zarządzanego ruchu oraz konkretne procedury, kryteria i cele, które należy stosować w podejściu wykorzystującym optymalizację, polegającym na optymalizacji funkcji docelowej, takiej jak minimalizacja liczby minut opóźnienia lub czasu przywrócenia normalnego funkcjonowania, raczej niż jednoznacznie zdefiniowane reguły nadawania priorytetów.

Poprawka 170

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 43 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. W przypadku wystąpienia zakłócenia w ruchu pociągów spowodowanego przez awarię techniczną lub wypadek zarządca infrastruktury podejmuje wszystkie konieczne kroki, aby przywrócić normalną

Poprawka

3. W przypadku wystąpienia zakłócenia w ruchu pociągów spowodowanego przez awarię techniczną lub wypadek zarządca infrastruktury **niezwłocznie** podejmuje wszystkie konieczne kroki, aby przywrócić

sytuację. W tym celu wdraża on plan ewentualnościowy zgodnie z art. 19. W przypadku zakłócenia, które ma potencjalny wpływ na ruch transgraniczny, odpowiedni zarządcy infrastruktury współpracują ze sobą w celu przywrócenia normalnego ruchu transgranicznego zgodnie z europejskimi ramami koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego, o których mowa w art. 44.

normalną sytuację. W tym celu wdraża on plan ewentualnościowy zgodnie z art. 19. W przypadku zakłócenia, które ma potencjalny wpływ na ruch transgraniczny, odpowiedni zarządcy infrastruktury współpracują ze sobą w celu przywrócenia normalnego ruchu transgranicznego zgodnie z europejskimi ramami koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego, o których mowa w art. 44.

Poprawka 171

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 43 – ustęp 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4a. Odstępstwa są dozwolone wyłącznie w należycie uzasadnionych przypadkach i podlegają zatwierdzeniu przez krajowy organ regulacyjny.

Poprawka 172

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 43 – ustęp 5 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

W przypadkach siły wyższej i jeżeli jest to bezwzględnie konieczne z powodu incydentu powodującego czasową niemożność korzystania z infrastruktury, przyznane uprawnienia do zdolności przepustowej mogą być cofnięte bez uprzedzenia na tak długo, jak to jest konieczne do naprawy systemu.

Poprawka

W przypadkach siły wyższej i jeżeli jest to bezwzględnie konieczne z powodu incydentu powodującego czasową niemożność korzystania z infrastruktury, przyznane uprawnienia do zdolności przepustowej mogą być cofnięte bez uprzedzenia na tak długo, jak to jest konieczne do naprawy systemu, **przy jednoczesnym dłożeniu wszelkich starań**

w celu zapewnienia możliwych rozwiązań alternatywnych.

Poprawka 173

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 43 – ustęp 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5a. W przypadku cofnięcia uprawnienia do zdolności przepustowej zarządcy infrastruktury na czas informują przedsiębiorstwa kolejowe o kwestiach dotyczących zarządzania czasem, postępach w naprawach i możliwych rozwiązaniach alternatywnych względem przyznanych im uprawnień do zdolności przepustowej.

Poprawka 174

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 43 – ustęp 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

6a. Do dnia ... [24 miesiące po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu określenia wspólnych zasad i procedur zarządzania odchyleniami ruchu pociągów od obowiązującego rozkładu jazdy oraz w celu zmiany ust. 1 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3.

Poprawka 175

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 44 – ustęp 1 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

ENIM opracowuje europejskie ramy koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym we współpracy z podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną i zainteresowanymi stronami w drodze procesu konsultacji, o którym mowa w art. 54, z uwzględnieniem prac Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego ustanowionego w tytule IV rozporządzenia (UE) **2012/2085**.

Poprawka

ENIM opracowuje europejskie ramy koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym we współpracy z podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną i zainteresowanymi stronami w drodze procesu konsultacji, o którym mowa w art. 54, z uwzględnieniem prac Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego ustanowionego w tytule IV rozporządzenia (UE) **2021/2085**.

Poprawka 176

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 44 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Europejskie ramy koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym zawierają wytyczne dotyczące koordynacji między zarządcami infrastruktury, przedsiębiorstwami kolejowymi i innymi podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną.

Poprawka

2. Europejskie ramy koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym zawierają wytyczne dotyczące koordynacji między zarządcami infrastruktury, przedsiębiorstwami kolejowymi i innymi podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną, **w tym ENRRB**.

Poprawka 177

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 44 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. Uwzględniając ramy przyjęte przez ENIM zgodnie z ust. 1, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 71 w celu określenia szczegółów koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym oraz w celu zmiany ust. 2 niniejszego artykułu. Te akty delegowane przyjmuje się do dnia ... [24 miesiące po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia].

Poprawka 178

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 46 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. Jeżeli incydent ma lub może mieć wpływ na więcej niż jedną sieć, zarządca infrastruktury, w której miał miejsce incydent, zgłasza zakłócenie obejmujące wiele sieci i koordynuje działania zgodnie z art. 44, 45 i 53.

(Nie dotyczy polskiej wersji językowej)

Poprawka 179

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 46 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. ENIM określa zharmonizowaną metodę szacowania prawdopodobnego czasu trwania i wpływu zakłóceń w funkcjonowaniu sieci oraz włącza ją do europejskich ram koordynacji zarządzania ruchem i zarządzania kryzysowego, o których mowa w art. 44.

Poprawka

3. ENIM określa zharmonizowaną metodę szacowania prawdopodobnego czasu trwania i wpływu zakłóceń w funkcjonowaniu sieci oraz włącza ją do europejskich ram koordynacji zarządzania ruchem, **zarządzania zakłóceniami** i zarządzania kryzysowego, o których mowa w art. 44.

Poprawka 180

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 46 – ustęp 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4a. W przypadku częściowego lub całkowitego przerwania przewozów spowodowanego zakłóceniem jazdy pociągu spowodowanym awarią techniczną, incydem lub wypadkiem na linii transgranicznej, które trwają dłużej niż 15 dni, w ciągu 30 dni od zdarzenia zarządcy infrastruktury, których to dotyczy, opracowują sprawozdanie dotyczące incydentu. Sprawozdanie to zawiera co najmniej:

a) informacje na temat wszystkich środków operacyjnych podjętych w celu zapewnienia tras alternatywnych;

b) informacje na temat wszystkich działań podjętych w celu przywrócenia regularnych przewozów na linii dotkniętej awarią.

Sprawozdanie jest podawane do wiadomości publicznej i regularnie aktualizowane do czasu przywrócenia przewozów.

ERA może wydawać zalecenia dotyczące

*ulepszonych środków przeciwdziałania
zakłóceniom i ograniczeniom zdolności
przepustowej spowodowanym wypadkiem.*

Poprawka 181

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 47 – ustęp 1 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Dane państwo członkowskie zapewnia, aby środki nadzwyczajne były w możliwym zakresie zgodne z zasadami zarządzania zdolnością przepustową i zarządzania ruchem określonymi w niniejszym rozporządzeniu oraz aby w ramach tych środków wykorzystywane były istniejące plany przygotowane zgodnie z art. 19. Koordynuje ono takie środki nadzwyczajne z innymi państwami członkowskimi.

Poprawka

(Nie dotyczy polskiej wersji językowej)

Poprawka 182

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 49 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Zgodnie z art. 7f lit. d) dyrektywy 2012/34/UE ENIM prowadzi monitorowanie i ocenę porównawczą wyników w zakresie usług związanych z infrastrukturą kolejową z uwzględnieniem **celów ogólnych określonych w art. 2 niniejszego rozporządzenia. Zarządcy infrastruktury kolejowej prowadzą również monitorowanie wyników w zakresie**

Poprawka

1. **Komisja przyjmuje unijne wartości docelowe w zakresie wyników dla obszarów wyników określonych w załączniku VII. Wartości te są zgodne z celami przesunięcia międzygałęziowego i są regularnie aktualizowane.** Zgodnie z art. 7f lit. d) dyrektywy 2012/34/UE ENIM prowadzi **przy wsparciu zarządców infrastruktury kolejowej** monitorowanie i ocenę porównawczą wyników w zakresie usług związanych z infrastrukturą kolejową

kolejowych usług przewozowych.

i kolejowych usług przewozowych z uwzględnieniem wartości docelowych w zakresie wyników Unii i zarządców infrastruktury kolejowej. ENIM okresowo informuje organ weryfikujący skuteczność działania i Komisję.

Poprawka 183

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 49 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. W tym celu zarządcy infrastruktury określają własne wartości docelowe w zakresie wyników w planie, o którym mowa w art. 8 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE, z uwzględnieniem celów określonych w umowach, o których mowa w art. 30 tej dyrektywy. Wprowadzają i wykonują oni procedury monitorowania i zgłaszania postępów w osiąganiu wartości docelowych, identyfikowania – wraz z podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną – przyczyn słabych wyników oraz opracowywania i wdrażania środków zaradczych służących poprawie wyników. W procedurach tych uwzględnia się europejskie ramy weryfikacji skuteczności działania, o których to ramach mowa w art. 50 niniejszego rozporządzenia. Zarządcy infrastruktury wyjaśniają w regulaminie sieci przyczyny wszelkich odstępstw od wspólnych procedur ustanowionych w europejskich ramach weryfikacji skuteczności działania.

Poprawka

2. W tym celu zarządcy infrastruktury określają własne wartości docelowe w zakresie wyników w planie, o którym mowa w art. 8 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE, z uwzględnieniem celów określonych w umowach, o których mowa w art. 30 tej dyrektywy. ***Zarządcy infrastruktury zasięgają opinii właściwych organów krajowych i europejskich w celu zapewnienia spójności tych wartości z unijnymi wartościami docelowymi w zakresie wyników.*** Wprowadzają i wykonują oni procedury monitorowania i zgłaszania postępów w osiąganiu wartości docelowych, identyfikowania – wraz z podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną – przyczyn słabych wyników oraz opracowywania i wdrażania środków zaradczych służących poprawie wyników. W procedurach tych uwzględnia się europejskie ramy weryfikacji skuteczności działania, o których to ramach mowa w art. 50 niniejszego rozporządzenia. Zarządcy infrastruktury wyjaśniają w regulaminie sieci przyczyny wszelkich odstępstw od wspólnych procedur ustanowionych w europejskich ramach weryfikacji skuteczności działania. ***Odstępstwa są dozwolone wyłącznie w należycie uzasadnionych przypadkach i podlegają***

Poprawka 184

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 50 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. **ENIM** ustanawia i wdraża europejskie ramy weryfikacji skuteczności działania do dnia [12 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia]. W ramach tych uwzględnia się w szczególności zasady określone w art. 2 ust. 3, art. 8 ust. 4, art. 42 ust. 3 oraz wymogi operacyjne, cele w zakresie wyników i wartości docelowe określone w **[art. 18 nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T]**.

Poprawka

1. **ERA** ustanawia i wdraża **przy wsparciu ENIM** europejskie ramy weryfikacji skuteczności działania do dnia [12 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia]. W ramach tych uwzględnia się w szczególności zasady określone w art. 2 ust. 3, art. 8 ust. 4, art. 42 ust. 3 oraz wymogi operacyjne, cele w zakresie wyników i wartości docelowe określone w **art. 19 rozporządzenia (UE) 2024/... [nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T]**.

Poprawka 185

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 50 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. Do dnia ... [sześć miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] ENRRB przyjmuje zalecenie w sprawie europejskich ram weryfikacji skuteczności działania. Ustanawiając i wdrażając europejskie ramy weryfikacji skuteczności działania, ERA uwzględnia zalecenie wydane przez ENRRB.

Poprawka 186

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 50 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. **Komisja może przyjmować** akty wykonawcze **określające szczegółowe przepisy dotyczące** elementów, o których mowa w ust. 2 lit. b)–d), zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 72 ust. 2. Komisja **uwzględnia** przy tym **prace wykonane przez ENIM zgodnie z ust. 3 oraz ewentualne zalecenia** organu weryfikującego skuteczność działania.

Poprawka

5. **Do dnia ... [24 miesiące po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia]** Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu określenia jednolitych warunków stosowania elementów, o których mowa ust. 2 niniejszego artykułu, do dnia ... [36 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia], w tym szczegółowych przepisów dotyczących elementów, o których mowa w ust. 2 lit. b)–d), oraz wartości docelowych w zakresie wyników. **Te akty wykonawcze są przyjmowane** zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 72 ust. 2. Komisja **zasięga** przy tym **opinii ENIM, ERP, ENRRB,** organu weryfikującego skuteczność działania, **ERA i Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego.**

Poprawka 187

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 51 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Bez uszczerbku dla art. 15 dyrektywy 2012/34/UE i art. 3 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1100²³ ENIM przygotowuje i publikuje do dnia [24 miesiące po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] **europejskie sprawozdanie** z weryfikacji skuteczności działania na podstawie europejskich ram

Poprawka

1. Bez uszczerbku dla art. 15 dyrektywy 2012/34/UE i art. 3 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1100²³ ENIM przygotowuje i publikuje do dnia [24 miesiące po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] **projekt europejskiego sprawozdania** z weryfikacji skuteczności działania na podstawie

weryfikacji skuteczności działania, o których mowa w art. 50 niniejszego rozporządzenia, oraz **publikuje** je co roku.

europejskich ram weryfikacji skuteczności działania, o których mowa w art. 50 niniejszego rozporządzenia, oraz **aktualizuje** je co roku. **Na podstawie tego sprawozdania ERA wspiera Komisję w monitorowaniu i zdawaniu sprawozdania z postępów w realizacji celów Unii w zakresie kolei, w tym prognozowanego wzrostu ruchu kolejowego na lata 2030 i 2050. Projekt europejskiego sprawozdania z weryfikacji skuteczności działania przekazuje się organowi weryfikującemu skuteczność działania.**

²³ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1100 z dnia 7 lipca 2015 r. w sprawie obowiązków sprawozdawczych państw członkowskich w ramach monitorowania rynku kolejowego (Dz.U. L 181 z 9.7.2015, s. 1).

²³ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1100 z dnia 7 lipca 2015 r. w sprawie obowiązków sprawozdawczych państw członkowskich w ramach monitorowania rynku kolejowego (Dz.U. L 181 z 9.7.2015, s. 1).

Poprawka 188

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 51 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Organ weryfikujący skuteczność działania **przygotowuje odrębną część sprawozdania zawierającą** ocenę wyników w zakresie usług związanych z infrastrukturą kolejową i kolejowych usług przewozowych, zalecenia w sprawie kwestii dotyczących wyników, **którymi należy się zająć w pierwszej kolejności, oraz** zalecenia w sprawie środków służących poprawie wyników.

Poprawka

2. Organ weryfikujący skuteczność działania **opracowuje i przyjmuje europejskie sprawozdanie z weryfikacji skuteczności działania, zawierające** ocenę wyników w zakresie usług związanych z infrastrukturą kolejową i kolejowych usług przewozowych, **zgłoszone różnice zdań oraz** zalecenia w sprawie kwestii dotyczących wyników, w **tym** zalecenia w sprawie środków służących poprawie wyników, **które uwzględnią się w kolejnym najbliższym programie prac zgodnie z art. 55 ust. 8.**

Poprawka 189

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 51 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Sprawozdanie z weryfikacji skuteczności działania obejmuje co najmniej linie wchodzące w skład **europejskich korytarzy transportowych, o których mowa w rozporządzeniu [nowe rozporządzenie w sprawie TEN-T], i** zawiera informacje wymagane na podstawie [art. 53 ust. 3 lit. g)] tego rozporządzenia. Przedstawione informacje muszą być wystarczająco szczegółowe pod względem zakresu geograficznego i powinny obejmować na tyle długi okres, aby możliwa była ich wiarygodna interpretacja.

Poprawka

3. **Europejskie** sprawozdanie z weryfikacji skuteczności działania obejmuje co najmniej linie wchodzące w skład **jednolitego europejskiego obszaru kolejowego i** zawiera informacje wymagane na podstawie **art. 54** ust. 3 lit. g) rozporządzenia **(UE) 2024/...** [nowe rozporządzenie w sprawie TEN-T]. Przedstawione informacje muszą być wystarczająco szczegółowe pod względem zakresu geograficznego i powinny obejmować na tyle długi okres, aby możliwa była ich wiarygodna interpretacja.

Poprawka 190

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 51 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Sprawozdanie z weryfikacji skuteczności działania zawiera sekcję poświęconą wynikom koordynacji między zarządcami infrastruktury zgodnie z art. 53 oraz mechanizmowi konsultacji, o którym mowa w art. 54 niniejszego rozporządzenia.

Poprawka

4. **Europejskie** sprawozdanie z weryfikacji skuteczności działania zawiera sekcję poświęconą wynikom koordynacji między zarządcami infrastruktury zgodnie z art. 53 oraz mechanizmowi konsultacji, o którym mowa w art. 54 niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 191

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 51 – ustęp 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4a. Europejskie sprawozdanie z weryfikacji skuteczności działania zawiera odrębną sekcję dotyczącą wdrażania procesów wprowadzonych przez ENIM. Zawiera także analizę postępów we wdrażaniu w poszczególnych państwach członkowskich, w tym sprawozdania dotyczące krajowych wyjątków i zalecenia dotyczące dalszej harmonizacji.

Poprawka 192

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 52 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 73 ust. 3, Komisja może ustanowić lub wyznaczyć bezstronny i kompetentny organ, który ma pełnić funkcję organu weryfikującego skuteczność działania.

1. Do dnia ... [sześć miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] ustanawia się organ weryfikujący skuteczność działania jako organ bezstronny, kompetentny i niezależny. Jego członkowie są powoływani na podstawie osiągnięć, jak również w celu zapewnienia kombinacji umiejętności i doświadczenia istotnych z punktu widzenia zarządzania zdolnością przepustową kolei.

Członków organu weryfikującego skuteczność działania wyznacza Komisja w drodze procedury zaproszenia do zgłaszania ekspertów. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktu delegowanego zgodnie z art. 71 w celu określenia szczegółów dotyczących

organizacji, zarządzania i finansowania organu weryfikującego skuteczność działania. Ten akt delegowany przyjmuje się do dnia ... [12 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia].

Realizując zadania powierzone na mocy niniejszego rozporządzenia, organ weryfikujący skuteczność działania jest niezależny i nie zwraca się o instrukcje do żadnego z rządów państw członkowskich, Komisji, ERA ani żadnego innego podmiotu publicznego lub prywatnego, ani nie stosuje się do ich instrukcji.

Poprawka 193

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 52 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Na wniosek Komisji lub koordynatorów europejskich organ weryfikujący skuteczność działania zapewnia Komisji i koordynatorom europejskim doradztwo w kwestiach dotyczących wyników w zakresie usług związanych z infrastrukturą kolejową i kolejowych usług przewozowych.

Poprawka

2. Na wniosek Komisji, **ERA** lub koordynatorów europejskich organ weryfikujący skuteczność działania zapewnia Komisji, **ERA, ENIM** i koordynatorom europejskim doradztwo w kwestiach dotyczących wyników w zakresie usług związanych z infrastrukturą kolejową i kolejowych usług przewozowych.

Poprawka 194

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 52 – ustęp 3 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) przedstawianie ENIM zaleceń

Poprawka

a) przedstawianie **Komisji i** ENIM

dotyczących ustanowienia i przeglądu europejskich ram weryfikacji skuteczności działania przewidzianych w art. 50, w tym w zakresie obszarów wyników, kwestii dotyczących wyników, którymi należy się zająć w poszczególnych obszarach wyników, harmonizacji metod, procesów, kryteriów i definicji na potrzeby gromadzenia i analizy danych dotyczących wyników i wskaźników skuteczności działania;

zaleceń dotyczących ustanowienia i przeglądu europejskich ram weryfikacji skuteczności działania przewidzianych w art. 50, w tym w zakresie obszarów wyników, kwestii dotyczących wyników, którymi należy się zająć w poszczególnych obszarach wyników, harmonizacji metod, procesów, kryteriów i definicji na potrzeby gromadzenia i analizy danych dotyczących wyników i wskaźników skuteczności działania;

Poprawka 195

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 52 – ustęp 3 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) przedstawianie ENIM, ENRRB, zarządom infrastruktury, wnioskodawcom, organom regulacyjnym, organom państw członkowskich oraz, w stosownych przypadkach, innym zainteresowanym podmiotom zaleceń dotyczących środków naprawczych w zakresie zarządzania zdolnością przepustową, zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego;

Poprawka

b) przedstawianie ENIM, **ERA**, ENRRB, zarządom infrastruktury, wnioskodawcom, organom regulacyjnym, organom państw członkowskich oraz, w stosownych przypadkach, innym zainteresowanym podmiotom zaleceń dotyczących środków naprawczych w zakresie zarządzania zdolnością przepustową, zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego;

Poprawka 196

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 52 – ustęp 3 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

c) przegląd rezultatów zawartych w projekcie europejskiego sprawozdania

Poprawka

c) przegląd rezultatów zawartych w projekcie europejskiego sprawozdania

z weryfikacji skuteczności działania oraz przygotowanie *odrębnej sekcji*, o której mowa w art. 51 ust. 2;

z weryfikacji skuteczności działania oraz przygotowanie *sprawozdania*, o którym mowa w art. 51 ust. 2;

Poprawka 197

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 52 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. ENIM, koordynator sieci, zarządcy infrastruktury, organy regulacyjne, ENRRB oraz, w stosownych przypadkach, inne zainteresowane podmioty współpracują z organem weryfikującym skuteczność działania, w szczególności poprzez dostarczanie *z własnej inicjatywy lub na wniosek tego organu* informacji dotyczących wyników, oraz dokładają wszelkich starań, aby uwzględnić jego zalecenia w swoich pracach związanych z zarządzaniem wynikami w zakresie funkcjonowania kolei.

Poprawka

5. ENIM, koordynator sieci, zarządcy infrastruktury, organy regulacyjne, ENRRB, **ERA** oraz, w stosownych przypadkach, inne zainteresowane podmioty współpracują z organem weryfikującym skuteczność działania, w szczególności poprzez dostarczanie informacji dotyczących wyników, oraz dokładają wszelkich starań, aby uwzględnić jego zalecenia w swoich pracach związanych z zarządzaniem wynikami w zakresie funkcjonowania kolei.

Poprawka 198

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 53 – ustęp 3 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Koordinacja obejmuje wszystkie linie i węzły wchodzące w skład europejskich korytarzy transportowych określonych w art. 7 i załączniku III do [nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T].

Poprawka

Koordinację wzmacnia się w szczególności w odniesieniu do linii i węzłów TEN-T wchodzących w skład europejskich korytarzy transportowych określonych w art. 7 i załączniku III do [nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T].

Poprawka 199

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 53 – ustęp 3 – akapit 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

***Państwa członkowskie i organy
świadczące usługi publiczne mogą
rozszerzyć zakres na inne linie.***

Poprawka 200

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 54 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. ENIM przygotowuje, przyjmuje i wdraża wytyczne służące zapewnieniu odpowiednich i regularnych konsultacji z zainteresowanymi stronami oraz włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6, europejskich ram koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym, o których mowa w art. 44, oraz europejskich ram weryfikacji skuteczności działania, o których mowa w art. 50. **Proces** ten jest opracowywany i wdrażany przy wsparciu koordynatora sieci i z udziałem centralnych punktów kontaktowych wyznaczonych przez zarządców infrastruktury, o których mowa w art. 60.

1. ***Do dnia ... [12 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia]*** ENIM przygotowuje, przyjmuje i wdraża wytyczne służące zapewnieniu odpowiednich i regularnych konsultacji z zainteresowanymi stronami, ***w tym z przedstawicielami ERA i państw członkowskich, jak również z organizacjami przedstawicielskimi, o których mowa w art. 38 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2016/796,*** oraz włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6, europejskich ram koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym, o których mowa w art. 44, oraz europejskich ram weryfikacji skuteczności działania, o których mowa w art. 50. ***Mechanizm*** ten jest opracowywany i wdrażany przy wsparciu koordynatora sieci i z udziałem centralnych punktów kontaktowych wyznaczonych przez zarządców infrastruktury, o których mowa w art. 60.

Poprawka 201

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 54 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. W przypadku gdy ENIM przyjmuje opinię lub zalecenie, które mogą mieć wpływ na przedsiębiorstwa kolejowe, innych wnioskodawców, inne podmioty zaangażowane w działalność operacyjną i zainteresowane strony, publikuje projekt w celu przeprowadzenia konsultacji z odpowiednimi stronami. Odpowiednim stronom zapewnia się wystarczającą ilość czasu na przekazanie informacji zwrotnych na temat projektu decyzji. W razie potrzeby w proces ten włącza się organy państw członkowskich.

Poprawka

2. W przypadku gdy ENIM przyjmuje opinię lub zalecenie, które mogą mieć wpływ na przedsiębiorstwa kolejowe, innych wnioskodawców, inne podmioty zaangażowane w działalność operacyjną i zainteresowane strony, w ***tym przedstawicieli ERA i państw członkowskich, jak również organizacje przedstawicielskie, o których mowa w art. 38 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2016/796,*** publikuje projekt w celu przeprowadzenia konsultacji z odpowiednimi stronami. Odpowiednim stronom zapewnia się wystarczającą ilość czasu na przekazanie informacji zwrotnych na temat projektu decyzji. W razie potrzeby w proces ten włącza się organy państw członkowskich. ***Jeżeli ENIM podejmuje decyzję, która może mieć wpływ na ERP, zasięga opinii odpowiednich grup doradczych.***

Poprawka 202

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 54 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. ENIM uwzględnia informacje zwrotne przekazane przez odpowiednie strony zgodnie z ust. 2 przy przyjmowaniu ostatecznej opinii lub zalecenia. Jeżeli ENIM nie uwzględni istotnych elementów

Poprawka

3. ENIM uwzględnia informacje zwrotne przekazane przez odpowiednie strony zgodnie z ust. 2 przy przyjmowaniu ostatecznej opinii lub zalecenia. Jeżeli ENIM nie uwzględni istotnych elementów

przekazanych informacji zwrotnych,
przedstawia uzasadnienie takiego
działania.

przekazanych informacji zwrotnych,
przedstawia **należyte** uzasadnienie takiego
działania.

Poprawka 203

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 54 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. W przypadku rozbieżności opinii między ENIM a organami konsultacyjnymi, informują one ENRRB. ENRRB uwzględnia takie rozbieżne opinie w europejskim sprawozdaniu z weryfikacji skuteczności działania, o którym mowa w art. 51.

Poprawka 204

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 54 – ustęp 3 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3b. Do dnia ... [24 miesiące po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu określenia jednolitych warunków zapewniających odpowiednie i regularne konsultacje z zainteresowanymi stronami oraz w celu zmiany ust. 1 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3. Akty te włączają się do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową.

Poprawka 205

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 55 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Wszyscy zarządcy infrastruktury kolejowej **odpowiedzialni za linie wchodzące w skład sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej TEN-T, o której mowa w [art. 6 i załączniku I do nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T]**, są członkami ENIM. Wyznaczają oni swojego przedstawiciela i zastępcę.

Poprawka

2. Wszyscy zarządcy infrastruktury kolejowej **jednolitego europejskiego obszaru kolejowego** są członkami ENIM. Wyznaczają oni swojego przedstawiciela i zastępcę.

Poprawka 206

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 55 – ustęp 7

Tekst proponowany przez Komisję

7. Komisja **jest członkiem** ENIM bez prawa głosu. **Wspiera** działalność ENIM i **ułatwia** koordynację.

Poprawka

7. Komisja i **ERA są członkami** ENIM bez prawa głosu. **Wspierają** działalność ENIM i **ułatwiają** koordynację.

Poprawka 207

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 55 – ustęp 8

Tekst proponowany przez Komisję

8. ENIM określa swój program prac. Program prac obejmuje co najmniej okres dwóch lat. ENIM konsultuje się

Poprawka

8. ENIM określa swój program prac. Program prac obejmuje co najmniej okres dwóch lat. ENIM konsultuje się z **ERP**,

z wnioskodawcami i innymi podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną w sprawie projektu programu prac za pośrednictwem mechanizmu konsultacji, o którym mowa w art. 54. Ponadto konsultuje się z Komisją Europejską, Agencją Kolejową Unii Europejskiej i Wspólnym Europejskim Przedsięwzięciem Kolejowym oraz, w stosownych przypadkach, z innymi zainteresowanymi podmiotami.

grupami doradczymi utworzonymi na podstawie art. 55 a, wnioskodawcami i innymi podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną w sprawie projektu programu prac za pośrednictwem mechanizmu konsultacji, o którym mowa w art. 54. Ponadto konsultuje się z Komisją Europejską, Agencją Kolejową Unii Europejskiej i Wspólnym Europejskim Przedsięwzięciem Kolejowym oraz, w stosownych przypadkach, z innymi zainteresowanymi podmiotami.

Poprawka 208

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 55 – ustęp 8 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

8a. Przy opracowywaniu europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, zarządzania ruchem i zarządzania wynikami ENIM konsultuje się z ERP.

Poprawka 209

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 55 – ustęp 8 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

8b. Do ENIM mogą przystąpić w charakterze obserwatorów zarządcy infrastruktury kolejowej i organy alokujące z państw trzecich odpowiedzialni za linie wchodzące w skład transeuropejskiej sieci transportowej.

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 55 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 55a

Europejska Platforma Kolejowa

- 1. Niniejszym ustanawia się Europejską Platformę Kolejową (ERP) jako organ doradczy ENIM.**
- 2. W skład ERP wchodzi przedstawiciele przedsiębiorstw kolejowych korzystających z europejskiej infrastruktury kolejowej. ERP może również obejmować, w charakterze członka, każdego wnioskodawcę korzystającego z europejskiej infrastruktury kolejowej indywidualnie lub za pośrednictwem stowarzyszeń, operatorów obiektów infrastruktury usługowej i terminali, zainteresowane podmioty w obszarze multimodalnych zdolności przepustowych, takich jak porty morskie i śródlądowe, oraz właścicieli innych obiektów infrastruktury usługowej związanych z koleją. Każdy członek wyznacza jednego przedstawiciela i jednego zastępcę. Komisja i ERA otrzymują w ramach ERP status obserwatorów. Aby umożliwić lepszy przepływ informacji i zwiększyć gotowość, do udziału w grupach konsultacyjnych i dyskusjach można zaprosić przedstawicieli przemysłu kolejowego.**
- 3. Komisja wspiera ERP poprzez określenie warunków funkcjonowania ERP, w tym warunków przyjmowania na platformę przedstawicieli kategorii, o których mowa w ust. 2.**
- 4. ERP przyjmuje i publikuje regulamin wewnętrzny po skonsultowaniu jego treści z Komisją i zatwierdzeniu go przez Komisję. Organizuje swoje działania zgodnie z regulaminem wewnętrznym.**

Regulamin wewnętrzny ERP określa między innymi częstotliwość posiedzeń i organizację jej działalności. ERP może organizować swoją działalność w podgrupach obejmujących typy podmiotów i klastry regionalne.

5. Przed opracowaniem i przyjęciem europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, zarządzania ruchem i zarządzania wynikami ENIM zasięga opinii ERP. ERP może wydawać własne opinie, które ENIM bierze pod uwagę. ERP może również wydawać opinie z własnej inicjatywy skierowane do ERA lub Komisji.

6. Konsultacje na podstawie niniejszego artykułu pozostają bez uszczerbku dla prawa wnioskodawców do odwołania się od decyzji ENIM.

7. ERP przedkłada ERA i Komisji roczne sprawozdanie ze swojej działalności. Sprawozdanie to jest publikowane.

Poprawka 211

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 57 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. ENIM zaprasza Komisję, w tym koordynatorów europejskich oraz, w stosownych przypadkach, przedstawicieli państw członkowskich, na swoje posiedzenia w celu omówienia kwestii związanych z rozwojem infrastruktury kolejowej i zapewnienia współpracy z koordynatorami europejskimi, jak określono w [nowym rozporządzeniu w sprawie TEN-T]. ENIM przekazuje informacje wymagane na podstawie [art. 53 akapit trzeci nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T].

Poprawka

2. ENIM zaprasza Komisję, w tym koordynatorów europejskich, **ERP** oraz, w stosownych przypadkach, przedstawicieli **ERA** i państw członkowskich, **jak również organizacje przedstawicielskie, o których mowa w art. 38 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2016/796**, na swoje posiedzenia w celu omówienia kwestii związanych z rozwojem infrastruktury kolejowej i zapewnienia współpracy z koordynatorami europejskimi, jak określono w [nowym rozporządzeniu w sprawie TEN-T]. ENIM przekazuje informacje wymagane na

podstawie [art. 53 akapit trzeci nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T].

Poprawka 212

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 57 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 57a

Obowiązki ERA

1. Oprócz zadań określonych w rozporządzeniu (UE) 2016/796 ERA odpowiada za wykonywanie wszystkich zadań powierzonych jej na mocy niniejszego rozporządzenia.

W szczególności:

a) na wniosek Komisji udziela wsparcia w opracowywaniu konkretnych aktów wykonawczych i delegowanych przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu;

b) koordynuje, jako organ systemowy zgodnie z art. 23 rozporządzenia (UE) 2016/796, zadania określone w art. 62 niniejszego rozporządzenia;

c) wypełnia zadania określone w art. 50 niniejszego rozporządzenia;

d) na wniosek organów regulacyjnych udziela im wsparcia w określaniu zasad, procedur i narzędzi objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia;

e) identyfikuje przeszkody w świadczeniu przewozów kolejowych wykonywanych w ramach wielu sieci;

2. W swojej pracy Agencja:

a) sporządza zalecenia w oparciu o prace ENIM i koordynatora sieci;

b) w stosownych przypadkach uwzględnia postęp techniczny i uznane prace

badawcze;

c) uwzględnia szacunkowe koszty i korzyści wynikające z jej zaleceń oraz zwraca uwagę na najbardziej opłacalne rozwiązania;

d) spełnia kryteria otwartości, konsensusu i przejrzystości określone w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 1025/2012.

3. Kwota zasobów finansowych przeznaczonych na wykonywanie zadań ERA na podstawie niniejszego rozporządzenia pochodzi z nieprzydzielonych marginesów w ramach pułapów WRF lub jest uruchamiana za pośrednictwem nietematycznych instrumentów szczególnych WRF.

Poprawka 213

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 58 – ustęp 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Zarządcy infrastruktury zapewniają ENIM zasoby niezbędne do wykonywania jej zadań. W tym celu *wyznaczają one* do dnia [12 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] bezstronny i kompetentny podmiot, który ma pełnić funkcje, o których mowa w art. 59. Taki podmiot zostaje wyznaczony do pełnienia funkcji koordynatora sieci.

Poprawka

Zarządcy infrastruktury zapewniają ENIM zasoby niezbędne do wykonywania jej zadań. W tym celu *po konsultacji z państwami członkowskimi i ENIM Komisja wyznacza* do dnia ... [sześć miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] bezstronny i kompetentny podmiot, który ma pełnić funkcje, o których mowa w art. 59. Taki podmiot zostaje wyznaczony do pełnienia funkcji koordynatora sieci. *Za zgodą Komisji ENIM może podjąć decyzję o zmianie podmiotu wyznaczonego na koordynatora sieci.*

Poprawka 214

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 58 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Koordynator sieci wykonuje swoje zadania w sposób bezstronny i racjonalny pod względem kosztów oraz działa w imieniu ENIM. W tym celu przedkłada ENIM roczny program prac w odniesieniu do zadań określonych w niniejszym rozporządzeniu, a także roczne sprawozdanie z wykonania tego programu prac.

Poprawka

2. Koordynator sieci wykonuje swoje zadania w sposób bezstronny i racjonalny pod względem kosztów oraz działa w imieniu ENIM **i Komisji**. W tym celu przedkłada ENIM **i Komisji** roczny program prac w odniesieniu do zadań określonych w niniejszym rozporządzeniu, a także roczne sprawozdanie z wykonania tego programu prac.

Poprawka 215

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 59 – ustęp 1 – litera g a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ga) świadczy istniejące i nowe wspólne usługi B2B na rzecz zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych w celu poprawy usług kolejowych i wzmocnienia transeuropejskiego ruchu kolejowego.

Poprawka 216

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 61 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. ENIM przygotowuje i przyjmuje wspólną strukturę regulaminu sieci, o którym mowa w art. 27 dyrektywy 2012/34/UE, w której uwzględnia się informacje wymienione w załączniku IV do tej dyrektywy i załączniku IV do

Poprawka

1. **Do dnia [12 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia]** ENIM przygotowuje i przyjmuje wspólną strukturę regulaminu sieci, o którym mowa w art. 27 dyrektywy 2012/34/UE, uwzględniając informacje wymienione

niniejszego rozporządzenia, oraz wspólny harmonogram konsultacji z zainteresowanymi stronami w sprawie projektu regulaminu sieci. Zarządcy infrastruktury w jak największym stopniu uwzględniają tę strukturę i ten harmonogram przy sporządzaniu regulaminu sieci.

w załączniku IV do tej dyrektywy i w załączniku IV do niniejszego rozporządzenia, oraz wspólny harmonogram konsultacji z zainteresowanymi stronami w sprawie projektu regulaminu sieci. Zarządcy infrastruktury w jak największym stopniu uwzględniają tę strukturę i ten harmonogram przy sporządzaniu regulaminu sieci.

Poprawka 217

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 62 – ustęp 2 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) poprawy przejrzystości zarządzania zdolnością przepustową kolei i zarządzania ruchem kolejowym na wszystkich etapach tych procesów;

Poprawka

b) poprawy przejrzystości zarządzania zdolnością przepustową kolei i zarządzania ruchem kolejowym na wszystkich etapach tych procesów, **z uwzględnieniem rozwiązań cyfrowych i rozwiązań w czasie rzeczywistym, które należy stopniowo opracowywać z odpowiednimi zainteresowanymi stronami;**

Poprawka 218

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 62 – ustęp 2 – akapit 1 (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

W stosownych przypadkach narzędzia cyfrowe i usługi cyfrowe muszą być zgodne z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności TAF/TAP i rejestrem infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 49 dyrektywy (UE) 2016/797, w celu

*zapewnienia interoperacyjności
odpowiednich systemów.*

Poprawka 219

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 62 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Zarządcy infrastruktury dopilnowują, aby narzędzia cyfrowe i usługi cyfrowe spełniały wymogi procesu planowania i alokacji zdolności przepustowej określone w sekcji 3 niniejszego rozporządzenia. Aby osiągnąć usprawnienia wskazane w ust. 2 lit. a) niniejszego artykułu, zarządcy infrastruktury wykorzystują również narzędzie cyfryzacji tymczasowych ograniczeń zdolności przepustowej oraz cyfrowej ilustracji pociągów poruszających się po europejskiej sieci kolejowej.

Poprawka 220

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 62 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3. W przypadku gdy narzędzia cyfrowe lub usługi cyfrowe niezbędne do obsługi procesów zarządzania zdolnością przepustową lub zarządzania ruchem muszą zostać objęte technicznymi specyfikacjami interoperacyjności lub w przypadku gdy konieczna jest zmiana istniejących specyfikacji obejmujących te

3. W przypadku gdy narzędzia cyfrowe lub usługi cyfrowe niezbędne do obsługi procesów zarządzania zdolnością przepustową lub zarządzania ruchem muszą zostać objęte technicznymi specyfikacjami interoperacyjności lub w przypadku gdy konieczna jest zmiana istniejących specyfikacji obejmujących te

narzędzia w całości lub w części, zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/797 i aktami wykonawczymi przyjętymi na podstawie tej dyrektywy, ENIM i zarządcy infrastruktury wnoszą wkład w opracowanie i aktualizację takich specyfikacji we współpracy ze Wspólnym Europejskim Przedsięwzięciem Kolejowym oraz w ramach procesu, o którym mowa w art. 5 dyrektywy (UE) 2016/797.

narzędzia w całości lub w części, zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/797 i aktami wykonawczymi przyjętymi na jej podstawie, ENIM i zarządcy infrastruktury wnoszą wkład w opracowanie i aktualizację takich specyfikacji we współpracy z **ERA** i ze Wspólnym Europejskim Przedsięwzięciem Kolejowym oraz w ramach procesu, o którym mowa w art. 5 dyrektywy (UE) 2016/797.

Poprawka 221

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 62 – ustęp 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5a. Zarządcy infrastruktury dopilnowują, aby narzędzia cyfrowe i usługi cyfrowe, o których mowa w ust. 1, były w pełni operacyjne w terminach określonych w niniejszym rozporządzeniu. Należy wdrożyć następujące cyfrowe europejskie systemy zarządzania zdolnością przepustową i ruchem kolejowym:

a) europejski system cyfrowy na potrzeby procesów zarządzania zdolnością przepustową określonych w rozdziale II niniejszego rozporządzenia, obejmujący:

(i) cyfrowy wyświetlacz modeli zdolności przepustowej, o których mowa w art. 17, do dnia 1 lipca 2025 r. („europejskie narzędzie zarządzania zdolnością przepustową”), który ma być stosowany od okresu ważności rozkładu jazdy 2027;

(ii) narzędzie umożliwiające składanie wniosków dotyczących rocznej zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci oraz otrzymywanie odpowiedzi w jednym miejscu, operacyjność do dnia 1 stycznia 2026 r. („system koordynacji tras”), które

ma być stosowane od okresu ważności rozkładu jazdy 2027;

(iii) cyfrowy wyświetlacz planu zapewnienia zdolności przepustowej w czasie rzeczywistym, o którym mowa w art. 9 i 18, do dnia 1 grudnia 2028 r. („europejskie narzędzie zarządzania zdolnością przepustową”), który ma być stosowany od okresu ważności rozkładu jazdy 2030;

(iv) cyfrowy wyświetlacz i cyfrowe narzędzie koordynacji tymczasowych ograniczeń zdolności przepustowej, o których mowa w art. 10, do dnia 1 grudnia 2027 r. („narzędzie koordynacji tymczasowych ograniczeń zdolności przepustowej”), które mają być stosowane od okresu ważności rozkładu jazdy 2029;

(v) pośrednik zdolności przepustowej na potrzeby wniosków o przyznanie uprawnień do zdolności przepustowej składanych zgodnie z procesami opisanymi w art. 32–34, do dnia 1 stycznia 2029 r. („pośrednik zdolności przepustowej”), który ma być stosowany od okresu ważności rozkładu jazdy 2030;

b) europejski system cyfrowy wspierający koncepcję europejskiej sieci zarządzania ruchem na potrzeby procesów zarządzania ruchem określonych w rozdziale III niniejszego rozporządzenia („system informacji o pociągach”), przewidujący:

(i) ogólnoeuropejski przegląd przewozów kolejowych wielu sieci z punktu początkowego do punktu docelowego, z dniem rozpoczęcia stosowania rozporządzenia;

(ii) regularną wymianę informacji o przewidywanym czasie przyjazdu, do grudnia 2027 r.;

(iii) zgłaszanie incydentów do tego wspólnego systemu lub za jego pośrednictwem, do grudnia 2030 r.;

(iv) wspólną platformę komunikacji i współpracy krajowych ośrodków kontroli ruchu, do grudnia 2030 r.

Zgodnie z art. 19 rozporządzenia (UE) 2016/796 ERA – we współpracy z ENIM i koordynatorem sieci – przedkłada Komisji do dnia... [12 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] zalecenie określające narzędzia służące wdrożeniu cyfrowego europejskiego systemu zarządzania zdolnością przepustową i ruchem kolejowym oraz zarządzania tym systemem. W zaleceniu uwzględnia się narzędzia już stosowane lub opracowywane, poczynione inwestycje oraz narzędzia i harmonogramy przewidziane w niniejszym ustępie. Zalecenie to uprawnia Komisję do przyjęcia aktu delegowanego zgodnie z art. 71 w celu opisanie tych narzędzi służących wdrożeniu cyfrowego europejskiego systemu zarządzania zdolnością przepustową i ruchem kolejowym oraz zarządzania tym systemem oraz w celu określenia zadań Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego, ERA, zarządców infrastruktury, ENIM, ENRRB i koordynatora sieci w tym procesie.

Poprawka 222

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 62 – ustęp 5 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5b. Zadania te koordynuje ERA.

Centralne narzędzia europejskich systemów cyfrowego zarządzania zdolnością przepustową i ruchem obsługuje koordynator sieci.

ERA zapewnia zgodność systemów cyfrowych opracowanych przez sektor z technicznymi normami interoperacyjności.

Poprawka 223

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 62 – ustęp 5 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5c. Komisja i państwa członkowskie wspierają finansowanie działań, o których mowa w niniejszym artykule, m.in. z instrumentu „Łącząc Europę”, aby zapewnić terminowe, zharmonizowane i interoperacyjne w wymiarze transgranicznym wdrożenie narzędzi i usług cyfrowych.

Poprawka 224

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 63 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Funkcje i uprawnienia określone w art. 56 dyrektywy 2012/34/UE wykonuje się również w odniesieniu do kwestii objętych niniejszym rozporządzeniem. W szczególności organ regulacyjny monitoruje działania zarządców infrastruktury określone w rozdziałach II–V i weryfikuje zgodność z niniejszym rozporządzeniem z własnej inicjatywy w celu zapobiegania dyskryminacyjnemu traktowaniu wnioskodawców.

1. Funkcje i uprawnienia określone w art. 56 dyrektywy 2012/34/UE wykonuje się również w odniesieniu do kwestii objętych niniejszym rozporządzeniem. W szczególności organ regulacyjny monitoruje działania zarządców infrastruktury i **europskiego koordynatora sieci**, określone w rozdziałach II–V **do niniejszego rozporządzenia i** weryfikuje zgodność z niniejszym rozporządzeniem z własnej inicjatywy w celu zapobiegania dyskryminacyjnemu traktowaniu wnioskodawców.

Poprawka 225

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 63 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. Organ regulacyjny uczestniczy w planowaniu strategicznym zdolności przepustowej przewidzianym w sekcji II niniejszego rozporządzenia oraz nadzoruje je. Organ regulacyjny ocenia również proporcjonalność, niedyskryminację i przejrzystość. Organ regulacyjny może wydawać opinie i udostępniać je zarządcom infrastruktury, ENIM i ERP. Zarządcy infrastruktury uwzględniają propozycje organów regulacyjnych przy planowaniu strategicznym zdolności przepustowej.

Poprawka 226

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 63 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. Przedsiębiorstwo kolejowe, wnioskodawca, potencjalny wnioskodawca, krajowy, regionalny lub lokalny organ odpowiedzialny za transport mają prawo do odwołania się do organu regulacyjnego zgodnie z art. 56 dyrektywy 2012/34/UE, jeżeli uważają, że zostali potraktowani niesprawiedliwie, w sposób dyskryminujący lub że zostali w jakikolwiek inny sposób pokrzywdzeni przez zarządcę infrastruktury w wyniku prowadzenia przez niego działań określonych w rozdziałach II, III, IV i V niniejszego rozporządzenia (**zarządzanie**

2. Przedsiębiorstwo kolejowe, **inny** wnioskodawca, potencjalny wnioskodawca i krajowy, regionalny lub lokalny organ odpowiedzialny za transport mają prawo do odwołania się do organu regulacyjnego zgodnie z art. 56 dyrektywy 2012/34/UE, jeżeli uważają, że zostali potraktowani niesprawiedliwie, w sposób dyskryminujący lub że zostali w jakikolwiek inny sposób pokrzywdzeni przez zarządcę infrastruktury w wyniku prowadzenia przez niego działań określonych w rozdziałach II, III, IV i V niniejszego rozporządzenia.

*zdolnością przepustową infrastruktury;
zarządzanie ruchem, zarządzanie
zakłóceniami i zarządzanie kryzysowe;
weryfikacja skuteczności działania;
europejska sieć koordynacji).*

Poprawka 227

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 64 – ustęp 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

W celu wypełniania swoich obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia organy regulacyjne współpracują w ramach sieci ENRRB, o której mowa w art. 57 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE, w tym prowadząc wspólne konsultacje i postępowania, przyjmując opinie lub zalecenia lub podejmując inne stosowne działania. Organy regulacyjne przekazują ENRRB wszystkie wymagane informacje.

Poprawka

W celu wypełniania swoich obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia organy regulacyjne współpracują w ramach sieci ENRRB, o której mowa w art. 57 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE, w tym prowadząc wspólne konsultacje i postępowania, przyjmując opinie lub zalecenia lub podejmując inne stosowne działania. Organy regulacyjne przekazują ENRRB wszystkie wymagane informacje **oraz uwzględniają opinie i zalecenia przyjęte przez ENRRB.**

Poprawka 228

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 64 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. W przypadku gdy organ regulacyjny przyjmuje decyzję, która odbiega od odnośnej opinii lub odnośnego zalecenia ENRRB, lub w przypadku gdy odmawia przyjęcia decyzji, przedstawia ENRRB wyjaśnienie, w którym określa różnice i uzasadnienie niezastosowania się do

Poprawka

5. W przypadku gdy organ regulacyjny przyjmuje decyzję, która odbiega od odnośnej opinii lub odnośnego zalecenia ENRRB, lub w przypadku gdy odmawia przyjęcia decyzji, przedstawia ENRRB wyjaśnienie, w którym określa różnice i uzasadnienie niezastosowania się do

opinii lub zaleceń ENRRB.

opinii lub zaleceń ENRRB, *oraz włącza stosowne wyjaśnienie do swojej decyzji.*

Poprawka 229

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 64 – ustęp 8 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

8a. ENRRB dopilnowuje, aby informacje o jej strukturze, metodach działania i wszystkie istotne informacje o jej pracach, w tym opinie i zalecenia, były dostępne publicznie na jej stronie internetowej. Informacje te zawierają dane kontaktowe grup roboczych.

Poprawka 230

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 65 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. ENRRB ocenia, przed przyjęciem, europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową, zarządzania ruchem i weryfikacji skuteczności działania, jak również wspólną strukturę regulaminu sieci oraz wydaje opinię i udostępnia ją krajowym organom regulacyjnym, które mogą podjąć działania zgodnie z art. 56 dyrektywy 2012/34/UE. ENRRB może oceniać wszystkie decyzje ENIM oraz wydawać opinie i udostępniać je ENIM, organom regulacyjnym, ERP i zarządcom infrastruktury.

Poprawka 231

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 65 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3. Na podstawie wniosków składanych przez wnioskodawców, zarządców infrastruktury i inne zainteresowane strony ENRRB wydaje opinie lub zalecenia dotyczące rozpatrywanych lub przyjętych decyzji w sprawie skarg złożonych do kolejowych organów regulacyjnych.

3. skreśla się

Poprawka 232

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 65 – ustęp 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5a. ENRRB przedstawia ENIM zalecenia dotyczące ustanowienia i przeglądu europejskich ram weryfikacji skuteczności działania przewidzianych w art. 50, m.in. w zakresie obszarów wyników, kwestii dotyczących wyników, którymi należy się zająć w poszczególnych obszarach wyników, harmonizacji metod, procesów, kryteriów i definicji na potrzeby gromadzenia i analizy danych dotyczących wyników i wskaźników skuteczności działania.

Poprawka 233

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 65 – ustęp 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

6a. ENRB ocenia europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową, zarządzania ruchem i weryfikacji skuteczności działania oraz wspólną strukturę regulaminu sieci i wydaje opinię. Przy sprawdzaniu regulaminu sieci organy regulacyjne w jak największym stopniu uwzględniają opinię ENRRB.

Poprawka 234

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 66 – akapit 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ENRRB zapewnia, aby informacje o jej metodach działania i wszystkie istotne informacje na temat jej prac były dostępne publicznie na wspólnej stronie internetowej. Strona ta zawiera dane kontaktowe do celów składania skarg, dane kontaktowe specjalnych grup roboczych oraz informacje o procedurach.

Poprawka 235

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 66 – akapit 2 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ENRRB publikuje swoje opinie i zalecenia na specjalnej stronie internetowej.

Poprawka 236

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 67 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. W skład rady organów regulacyjnych wchodzi po jednym członku z prawem głosu z każdego państwa członkowskiego, w którym funkcjonuje sieć kolejowa, oraz jeden członek wyznaczony przez Komisję.

1. W skład rady organów regulacyjnych wchodzi po jednym członku z prawem głosu z każdego państwa członkowskiego, w którym funkcjonuje sieć kolejowa, oraz jeden członek wyznaczony przez Komisję.
ERA jest obserwatorem bez prawa głosu.

Poprawka 237

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 68 – ustęp 2 – litera a a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

aa) przyjmuje opinie i zalecenia dotyczące decyzji podjętych przez ENIM we współpracy z koordynatorem sieci w ramach zakresu niniejszego rozporządzenia;

Poprawka 238

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 68 – ustęp 2 – litera a b (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ab) na podstawie skarg otrzymanych od przedsiębiorstw kolejowych, operatorów obiektów infrastruktury usługowej i innych zainteresowanych stron przyjmuje zalecenia i opinie ENRRB w odniesieniu do konsultacji, o których mowa w art. 55a, a także do decyzji podjętych przez ENIM we współpracy z koordynatorem sieci.

Poprawka 239

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 68 – ustęp 2 – litera c a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ca) sporządza i przyjmuje zalecenie dla ENIM dotyczące ustanowienia i przeglądu europejskich ram weryfikacji skuteczności działania.

Poprawka 240

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 69 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. Rada spotyka się regularnie. Spośród swoich członków wybiera przewodniczącego większością dwóch trzecich głosów, a kadencja trwa rok.

Poprawka 241

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 69 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. **Posiedzeniom** rady przewodniczy **Komisja**. Nie ma ona prawa głosu.

Poprawka

2. **Komisja wspiera i ułatwia koordynację podczas posiedzeń rady oraz w nich uczestniczy**. Nie ma ona prawa głosu.

Poprawka 242

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 70 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. W pracach grup roboczych mogą uczestniczyć eksperci z kolejowych organów regulacyjnych, Komisji, **podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną oraz**, w stosownych przypadkach, z innych podmiotów publicznych lub prywatnych.

Poprawka

3. **Na zaproszenie** w pracach grup roboczych mogą uczestniczyć eksperci z kolejowych organów regulacyjnych, Komisji, **ERA i**, w stosownych przypadkach, z **podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną oraz** innych podmiotów publicznych lub prywatnych.

Poprawka 243

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 70 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. W razie potrzeby i w indywidualnych przypadkach rada lub przewodniczący grup roboczych mogą zapraszać do udziału w posiedzeniach grup roboczych indywidualnych ekspertów uznawanych za kompetentnych w danej dziedzinie.

Poprawka

5. W razie potrzeby i w indywidualnych przypadkach rada lub przewodniczący grup roboczych mogą zapraszać do udziału w posiedzeniach grup roboczych **ekspertów z kolejowych organów regulacyjnych, Komisji, ERA, podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną i, w stosownych przypadkach, z innych podmiotów publicznych lub prywatnych, jak również** indywidualnych ekspertów uznawanych za kompetentnych w danej dziedzinie.

Poprawka 244

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 71 – ustęp 2**

Tekst proponowany przez Komisję

2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 10 ust. 8, art. 11 ust. 2, art. 21 ust. 9, art. 38 ust. 3, art. 39 ust. 9, art. 46 ust. 6, art. 48 ust. 3 **i** art. 53 ust. 5, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia [1 stycznia 2026 r.]. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

Poprawka

2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w **art. 6 ust. 4a, art. 8 ust. 7, art. 10 ust. 8, art. 11 ust. 2 i 4a, art. 12 ust. 9a, art. 18 ust. 10a, art. 19 ust. 5, art. 20 ust. 4a, art. 21 ust. 9, art. 38 ust. 3, art. 39 ust. 8a i 9, art. 40 ust. 7, art. 41 ust. 3, art. 44 ust. 3a, art. 46 ust. 6, art. 48 ust. 3, art. 52 ust. 1, art. 53 ust. 5 i art. 62 ust. 5a**, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia [1 stycznia 2026 r.]. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

Poprawka 245

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 74 – ustęp 1 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

- c) uchyla się pkt 20, 22, 23, 27 i 28;

Poprawka

- c) **w art. 3** uchyla się pkt 20, 22, 23, 27 i 28;

Poprawka 246

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 74 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 74a

Zmiany w rozporządzeniu (UE) 2016/796

1. W rozporządzeniu (UE) 2016/796 wprowadza się następujące zmiany:

a) w art. 19 ust. 1 dodaje się literę w brzmieniu:

m) na wniosek wydaje zalecenia dla Komisji dotyczące opracowywania i aktualizowania aktów wykonawczych i delegowanych przewidzianych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) .../... [rozporządzenie w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej na jednolitym europejskim obszarze kolejowym, zmieniające dyrektywę 2012/34/UE i uchylające rozporządzenie (UE) nr 913/2010].

Poprawka 247

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 74 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 74b

Zmiany w dyrektywie (UE) 2016/797

**1. W dyrektywie (UE) 2016/797
wprowadza się następujące zmiany:**

**a) w załączniku II w pkt 2 dodaje się
punkt w brzmieniu:**

**2.9 Wykorzystanie zdolności przepustowej
infrastruktury kolejowej: struktury,
organy i procedury, o których mowa
w rozporządzeniu Parlamentu
Europejskiego i Rady (UE) .../... [niniejsze
rozporządzenie]**

Poprawka 248

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 75 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Umowy ramowe zawarte zgodnie
z art. 42 dyrektywy 2012/34/UE
obowiązują do dnia ich wygaśnięcia.

1. Umowy ramowe zawarte zgodnie
z art. 42 dyrektywy 2012/34/UE **przed**
dnem 1 stycznia 2026 r. obowiązują do
dnia ich wygaśnięcia.

Poprawka 249

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 77 – ustęp 2 – akapit 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) art. 1, 2 i 3, rozdział II, z wyjątkiem art. 9 ust. 1 i 2 oraz **art. 27 ust. 4**, oraz rozdział III, z wyjątkiem art. 48, **niniejszego rozporządzenia** mają zastosowanie wyłącznie do działań i zadań wykonywanych w związku z obowiązującymi rozkładami jazdy, które wejdą w życie po dniu **18 grudnia 2029 r.**;

Poprawka

a) Art. 1, 2 i 3, rozdział II, z wyjątkiem art. 9 ust. 1 i 2 oraz art. **26, 27, 28, 31, 39 i 50**, oraz rozdział III, z wyjątkiem art. 48, mają zastosowanie wyłącznie do działań i zadań wykonywanych w związku z obowiązującymi rozkładami jazdy, które wejdą w życie po dniu 8 grudnia **2027 r.**;

Poprawka 250

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 77 – ustęp 2 – akapit 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) art. 9 ust. 1 i 2 stosuje się od dnia 1 stycznia **2028 r.**;

Poprawka

b) art. 9 ust. 1 i 2 stosuje się od dnia 1 stycznia **2027 r.**;

Poprawka 251

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 77 – ustęp 2 – akapit 1 – litera c a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ca) art. 35 stosuje się od dnia 1 grudnia 2028 r.;

Poprawka 252

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 77 – ustęp 2 – akapit 1 – litera c b (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

cb) art. 40 stosuje się od dnia 1 grudnia 2027 r.;

Poprawka 253

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 77 – ustęp 2 – akapit 1 – litera e

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

e) art. 74 stosuje się od dnia [9 grudnia 2029 r.].

e) art. 74 stosuje się od dnia 9 grudnia 2027 r.;

Poprawka 254

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – punkt 1 – tabela

Tekst proponowany przez Komisję

Dokument	Treść
Strategia zdolności przepustowej (art. 16)	– Planowany rozwój infrastruktury fizycznej, w tym budowa nowych obiektów, modernizacja, odnowienie oraz obiekty zamykane/wycofywanie z eksploatacji
	– Prognozowane zmiany popytu na kolejowe usługi przewozowe
	– Strategiczne wytyczne dotyczące wykorzystania zdolności przepustowej przez państwa członkowskie, w tym prognozy dotyczące zmian w zakresie obowiązków

	świadczenia usług publicznych – Zdolność przepustowa przyznawana na podstawie umów ramowych i zdolność przepustowa wymagana do świadczenia usług transportowych w ramach umów o świadczenie usług publicznych – Infrastruktura zgłoszona jako intensywnie wykorzystywana lub przepełniona – Poważne ograniczenia zdolności przepustowej wynikające z prac infrastrukturalnych
Model zdolności przepustowej (art. 17)	– Wszystkie informacje zawarte w strategii zdolności przepustowej, w razie potrzeby zaktualizowane i uszczegółowione – Wielkość zdolności przepustowej dostępnej dla wnioskodawców w podziale na segmenty rynku transportu kolejowego lub procesy alokacji – Wielkość zdolności przepustowej niezbędna do prowadzenia prac infrastrukturalnych w podziale na kategorie wpływu na ruch – Zakres geograficzny: co najmniej linie objęte siecią bazową i rozszerzoną siecią bazową <i>transeuropejskiej sieci transportowej</i> – Szczegółowe dane o zakresie geograficznym: podział na odpowiednie sekcje planowania odzwierciedlające charakterystykę infrastruktury i popytu – Zakres czasowy: okres ważności jednego obowiązującego rozkładu jazdy – Szczegółowe dane o zakresie czasowym: co najmniej roczny przegląd (ograniczenia zdolności przepustowej) i jeden reprezentatywny dzień lub większa liczba takich dni (zdolność przepustowa dostępna do alokacji dla wnioskodawców)
Plan zapewnienia zdolności przepustowej (art. 18)	– Wszystkie informacje zawarte w modelu zdolności przepustowej, w razie potrzeby zaktualizowane i uszczegółowione – Wstępnie zaplanowana zdolność przepustowa dostępna do alokacji dla wnioskodawców, określona w postaci obiektów zdolności przepustowej – Ograniczenia zdolności przepustowej, określone w postaci

	obiektów zdolności przepustowej – Alternatywna zdolność przepustowa dostępna podczas ograniczeń zdolności przepustowej – Alternatywna zdolność przepustowa dostępna w przypadku zakłóceń w funkcjonowaniu sieci
--	---

Poprawka

Dokument	Treść
Strategia zdolności przepustowej (art. 16)	– Planowany rozwój infrastruktury fizycznej, w tym budowa nowych obiektów, modernizacja, odnowienie oraz obiekty zamykane/wycofywanie z eksploatacji – Prognozowane zmiany popytu na kolejowe usługi przewozowe – Strategiczne wytyczne dotyczące wykorzystania zdolności przepustowej przez państwa członkowskie, w tym prognozy dotyczące zmian w zakresie obowiązków świadczenia usług publicznych – Zdolność przepustowa przyznawana na podstawie umów ramowych i zdolność przepustowa wymagana do świadczenia usług transportowych w ramach umów o świadczenie usług publicznych – Infrastruktura zgłoszona jako intensywnie wykorzystywana lub przepełniona – Poważne ograniczenia zdolności przepustowej wynikające z prac infrastrukturalnych
Model zdolności przepustowej (art. 17)	– Wszystkie informacje zawarte w strategii zdolności przepustowej, w razie potrzeby zaktualizowane i uszczegółowione – Wielkość zdolności przepustowej dostępnej dla wnioskodawców w podziale na segmenty rynku transportu kolejowego lub procesy alokacji, <i>łącznie ze zdolnością przepustową zabezpieczoną na potrzeby późniejszych wniosków i zdolnością przydzieloną na mocy umów ramowych</i> – Wielkość zdolności przepustowej niezbędna do prowadzenia prac infrastrukturalnych w podziale na kategorie wpływu na ruch

	– Zakres geograficzny: co najmniej linie objęte siecią bazową i rozszerzoną siecią bazową TEN-T – Szczegółowe dane o zakresie geograficznym: podział na odpowiednie sekcje planowania odzwierciedlające charakterystykę infrastruktury i popytu – Zakres czasowy: okres ważności jednego obowiązującego rozkładu jazdy – Szczegółowe dane o zakresie czasowym: co najmniej roczny przegląd (ograniczenia zdolności przepustowej) i jeden reprezentatywny dzień lub większa liczba takich dni (zdolność przepustowa dostępna do alokacji dla wnioskodawców)
Plan zapewnienia zdolności przepustowej (art. 18)	– Wszystkie informacje zawarte w modelu zdolności przepustowej, w razie potrzeby zaktualizowane i uszczegółowione – Wstępnie zaplanowana zdolność przepustowa dostępna do alokacji dla wnioskodawców, określona w postaci obiektów zdolności przepustowej – Ograniczenia zdolności przepustowej, określone w postaci obiektów zdolności przepustowej – Alternatywna zdolność przepustowa dostępna podczas ograniczeń zdolności przepustowej – Alternatywna zdolność przepustowa dostępna w przypadku zakłóceń w funkcjonowaniu sieci

Poprawka 255

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 2 – podpunkt 1 – akapit 3 – tabela

Tekst proponowany przez Komisję

Dokument	Kamień milowy	Termin (najpóźniej do)
----------	---------------	---------------------------

Strategia zdolności przepustowej (art. 16)	<i>Opublikowanie pierwszych elementów strategii zdolności przepustowej</i>	X-60
	Pierwsze konsultacje z zainteresowanymi podmiotami	X-58
	Opublikowanie projektu strategii i drugie konsultacje z zainteresowanymi podmiotami	X-38
	Opublikowanie ostatecznej wersji strategii zdolności przepustowej po końcowej koordynacji między zarządcami infrastruktury	X-36
Model zdolności przepustowej (art. 17)	Rozpoczęcie przygotowań	X-36
	Konsultacje z wnioskodawcami i podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną	X-24
	Opublikowanie projektu modelu zdolności przepustowej	X-21
	Koordynacja z wnioskodawcami i podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną	X-19
	Opublikowanie ostatecznej wersji modelu zdolności przepustowej po końcowej koordynacji między zarządcami infrastruktury	X-18
Plan zapewnienia zdolności przepustowej (art. 18)	Rozpoczęcie przygotowań	X-18
	Konsultacje z wnioskodawcami i podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną	X-14
	Opublikowanie ograniczeń zdolności przepustowej, o których mowa w sekcji 3 pkt 1 niniejszego załącznika	X-12
	Opublikowanie ostatecznej wersji planu	X-11

	zapewnienia zdolności przepustowej po końcowej koordynacji między zarządcami infrastruktury	
	Opublikowanie ograniczeń zdolności przepustowej, o których mowa w sekcji 3 pkt 5 niniejszego załącznika	X-4
	Przesunięcie zdolności przepustowej zarezerwowanej do alokacji za pośrednictwem obowiązującego rozkładu jazdy do innych procesów alokacji	X-2
	Aktualizacja planu zapewnienia zdolności przepustowej w celu odzwierciedlenia wszelkich zmian wstępnie zaplanowanej lub przyznanej zdolności przepustowej	Do X+12 niezwłocznie
Uwaga: (1) „X-m” oznacza „m” miesięcy przed datą wejścia w życie obowiązującego rozkładu jazdy („X”) zgodnie z sekcją 4.		

Poprawka

Dokument	Kamień milowy	Termin (najpóźniej do)
Strategia zdolności przepustowej (art. 16)	<i>Faza opracowywania strategii zdolności przepustowej</i>	X-60
	Pierwsze konsultacje z zainteresowanymi podmiotami	X-58
	Opublikowanie projektu strategii i drugie konsultacje z zainteresowanymi podmiotami	X- 48

	Opublikowanie ostatecznej wersji strategii zdolności przepustowej po końcowej koordynacji między zarządcami infrastruktury	X-36
	<i>Opublikowanie modelu zdolności przepustowej</i>	<i>X-18</i>
	<i>Opublikowanie ostatecznej wersji planu zapewnienia zdolności przepustowej po konsultacjach z zarządcami infrastruktury i ERP</i>	<i>X - 11</i>
Model zdolności przepustowej (art. 17)	Rozpoczęcie przygotowań	X-36
	Konsultacje z wnioskodawcami i podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną	X-24
	<i>Koordynacja między zarządcami infrastruktury i uczestnikami operacji oraz oceny wykonalności dotyczące zgłoszonych potrzeb w zakresie zdolności przepustowej, które mogą nie być w pełni uwzględnione w projekcie modelu zdolności przepustowej</i>	<i>X-22</i>
	Opublikowanie projektu modelu zdolności przepustowej i <i>rozpoczęcie drugich konsultacji z wnioskodawcami i uczestnikami operacji</i>	X-21
	Koordynacja z wnioskodawcami i podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną	X-19
	Opublikowanie ostatecznej wersji modelu zdolności przepustowej po końcowej koordynacji między zarządcami infrastruktury	X-18
Plan zapewnienia zdolności	Rozpoczęcie przygotowań	X-18

przepustowej (art. 18)		
	Konsultacje z wnioskodawcami i podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną	X-14
	<i>Organ regulacyjny analizuje projekt planu zapewnienia zdolności przepustowej i może podjąć decyzję o zobowiązaniu zarządcy infrastruktury do zmiany planu zapewnienia zdolności przepustowej</i>	<i>Od X-14 do X-13</i>
	Opublikowanie ograniczeń zdolności przepustowej, o których mowa w sekcji 3 pkt 1 niniejszego załącznika	X-12
	Opublikowanie ostatecznej wersji planu zapewnienia zdolności przepustowej po końcowej koordynacji między zarządcami infrastruktury	X-11
	<i>Aktualizacja planu zapewnienia zdolności przepustowej o późniejsze wnioski</i>	<i>X-6.5</i>
	Opublikowanie ograniczeń zdolności przepustowej, o których mowa w sekcji 3 pkt 5 niniejszego załącznika	X-4
	Przesunięcie zdolności przepustowej zarezerwowanej do alokacji za pośrednictwem obowiązującego rozkładu jazdy do innych procesów alokacji	X-2
	Aktualizacja planu zapewnienia zdolności przepustowej w celu odzwierciedlenia wszelkich zmian wstępnie zaplanowanej lub przyznanej zdolności przepustowej	Do X+12 niezwłocznie
Uwaga: (1) „X-m” oznacza „m” miesięcy przed datą wejścia w życie obowiązującego rozkładu jazdy („X”) zgodnie z sekcją 4.		

Poprawka 256

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – punkt 3 – podpunkt 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Jeśli chodzi o tymczasowe ograniczenia zdolności przepustowej linii kolejowych, z powodów takich jak prace infrastrukturalne, w tym powiązane ograniczenia prędkości, nacisku osi, długości pociągu, trakcji lub skrajni („ograniczenia zdolności przepustowej”), które trwają ponad siedem kolejnych dni i przez które ponad 30 % szacowanej dziennej wielkości ruchu na linii kolejowej zostaje anulowane, przekierowane lub zastąpione przez inne rodzaje transportu, zainteresowani zarządcy infrastruktury publikują wszystkie ograniczenia zdolności przepustowej oraz wstępne wyniki konsultacji z wnioskodawcami po raz pierwszy na co najmniej 24 miesiące oraz po raz drugi, w zaktualizowanej formie, na co najmniej 12 miesięcy przed zmianą danego obowiązującego rozkładu jazdy. Te ograniczenia wynikające z uwarunkowań infrastrukturalnych uwzględnia się w planie zapewnienia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 18.

Poprawka

1. Jeśli chodzi o tymczasowe ograniczenia zdolności przepustowej linii kolejowych, z powodów takich jak prace infrastrukturalne, w tym powiązane ograniczenia prędkości, nacisku osi, długości pociągu, trakcji lub skrajni („ograniczenia zdolności przepustowej”), które trwają ponad siedem kolejnych dni i przez które ponad 30 % szacowanej dziennej wielkości ruchu na linii kolejowej zostaje anulowane, przekierowane lub zastąpione przez inne rodzaje transportu, zainteresowani zarządcy infrastruktury publikują wszystkie **znane im** ograniczenia zdolności przepustowej oraz wstępne wyniki konsultacji z wnioskodawcami po raz pierwszy na co najmniej 24 miesiące oraz po raz drugi, w zaktualizowanej formie, na co najmniej 12 miesięcy przed zmianą danego obowiązującego rozkładu jazdy. Te ograniczenia wynikające z uwarunkowań infrastrukturalnych uwzględnia się w planie zapewnienia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 18.

Poprawka 257

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – punkt 3 – podpunkt 7

Tekst proponowany przez Komisję

7. Bez uszczerbku dla art. 40 zarządca infrastruktury może postanowić o niestosowaniu terminów określonych

Poprawka

7. Bez uszczerbku dla art. 40 zarządca infrastruktury może postanowić o niestosowaniu terminów określonych

w pkt 1–5, jeżeli ograniczenie zdolności przepustowej jest niezbędne do przywrócenia warunków bezpiecznej eksploatacji pociągu, ramy czasowe ograniczenia znajdują się poza kontrolą zarządcy infrastruktury, ***zastosowanie tych terminów byłoby nieefektywne pod względem kosztów lub*** niepotrzebnie szkodliwe z punktu widzenia okresu eksploatacji lub stanu aktywów albo jeżeli wyrażą na to zgodę wszyscy odpowiedni wnioskodawcy. W takich przypadkach oraz w przypadku wszelkich innych ograniczeń zdolności przepustowej, które nie podlegają konsultacjom zgodnie z innymi przepisami niniejszego załącznika, zarządca infrastruktury prowadzi konsultacje z zainteresowanymi wnioskodawcami i głównymi operatorami obiektów infrastruktury usługowej w trybie natychmiastowym.

w pkt 1–5, jeżeli ograniczenie zdolności przepustowej jest niezbędne do przywrócenia warunków bezpiecznej eksploatacji pociągu, ramy czasowe ograniczenia znajdują się poza kontrolą zarządcy infrastruktury, ***lub jest ono*** niepotrzebnie szkodliwe z punktu widzenia okresu eksploatacji lub stanu aktywów albo jeżeli wyrażą na to zgodę wszyscy odpowiedni wnioskodawcy. W takich przypadkach oraz w przypadku wszelkich innych ograniczeń zdolności przepustowej, które nie podlegają konsultacjom zgodnie z innymi przepisami niniejszego załącznika, zarządca infrastruktury prowadzi konsultacje z zainteresowanymi wnioskodawcami i głównymi operatorami obiektów infrastruktury usługowej w trybie natychmiastowym.

Poprawka 258

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 4 – podpunkt 1 – tabela

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	
Kamień milowy lub okres	Termin lub czas trwania(1)
Okres ważności obowiązującego rozkładu jazdy	Jeden rok
Wejście w życie obowiązującego rozkładu jazdy	Północ w drugą sobotę grudnia
Opublikowanie planu zapewnienia zdolności przepustowej	Zgodnie z sekcją 2 niniejszego załącznika
Opublikowanie ograniczeń zdolności przepustowej wynikających z prac infrastrukturalnych	Zgodnie z sekcjami 2 i 3 niniejszego załącznika

Termin składania przez wnioskodawców wniosków o przyznanie uprawnień do zdolności przepustowej	X-8.5
Przygotowanie projektu obowiązującego rozkładu jazdy Termin przedstawienia wnioskodawcom projektu oferty zdolności przepustowej przez zarządców infrastruktury	X-6.5
Zakończenie koordynacji z wnioskodawcami	X-6
Termin przedstawienia wnioskodawcom ostatecznej oferty zdolności przepustowej przez zarządców infrastruktury	X-5.5
Opublikowanie ostatecznej wersji obowiązującego rozkładu jazdy Termin przyznania wnioskodawcom uprawnień do zdolności przepustowej przez zarządców infrastruktury	X-5.25
Konwersja specyfikacji zdolności przepustowej na trasy pociągów	Do określenia w europejskich ramach zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6
Uwaga: (1) „X-m” oznacza „m” miesięcy przed datą wejścia w życie obowiązującego rozkładu jazdy („X”)	
<i>Poprawka</i>	
Kamień milowy lub okres	Termin lub czas trwania(1)

Okres ważności obowiązującego rozkładu jazdy	Jeden rok
Wejście w życie obowiązującego rozkładu jazdy	Północ w drugą sobotę grudnia
Opublikowanie planu zapewnienia zdolności przepustowej	Zgodnie z sekcją 2 niniejszego załącznika
Opublikowanie ograniczeń zdolności przepustowej wynikających z prac infrastrukturalnych	Zgodnie z sekcjami 2 i 3 niniejszego załącznika
Termin składania przez wnioskodawców wniosków o przyznanie uprawnień do zdolności przepustowej	X-8.5
Przygotowanie projektu obowiązującego rozkładu jazdy Termin przedstawienia wnioskodawcom projektu oferty zdolności przepustowej przez zarządców infrastruktury	X-6.5
Zakończenie koordynacji z wnioskodawcami <i>przy jednoczesnym zapewnieniu, aby przed zakończeniem dwutygodniowego „etapu obserwacji” spełniono wszystkie wymogi wstępne</i>	X-6
Termin przedstawienia wnioskodawcom ostatecznej oferty zdolności przepustowej przez zarządców infrastruktury	X-5.5
Opublikowanie ostatecznej wersji obowiązującego rozkładu jazdy Termin przyznania wnioskodawcom	X-5.25

uprawnień do zdolności przepustowej przez zarządców infrastruktury	
Konwersja specyfikacji zdolności przepustowej na trasy pociągów	Do określenia w europejskich ramach zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6
Uwaga: (1) „X-m” oznacza „m” miesięcy przed datą wejścia w życie obowiązującego rozkładu jazdy („X”)	

Poprawka 259

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – punkt 7 – podpunkt 1 – tabela

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	
Okres	Czas trwania
Maksymalny okres, w którym zarządcy infrastruktury muszą przygotować ofertę uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej jedną sieć	1 dzień
Maksymalny okres, w którym zarządcy infrastruktury muszą przygotować ofertę uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci	5 dni
<i>Poprawka</i>	
Okres	Czas trwania
Maksymalny okres, w którym zarządcy infrastruktury muszą przygotować ofertę uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej jedną sieć, jeśli wniosek ad hoc złożono po dacie opublikowania ostatecznej wersji obowiązującego rozkładu jazdy	24 godziny

Maksymalny okres, w którym zarządcy infrastruktury muszą przygotować ofertę uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci	5 dni
---	-------

Poprawka 260

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – punkt 8 – podpunkt 1 – tabela

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	
Kamień milowy lub okres	Termin lub czas trwania
Maksymalny okres, w którym zarządca infrastruktury musi zaoferować alternatywne uprawnienie do zdolności przepustowej obejmującej jedną sieć	24 godziny
Maksymalny okres, w którym odpowiedni zarządcy infrastruktury muszą zaoferować alternatywne uprawnienie do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci	5 dni

Poprawka

Kamień milowy lub okres	Termin lub czas trwania
Maksymalny okres, w którym zarządca infrastruktury musi zaoferować alternatywne uprawnienie do zdolności przepustowej obejmującej jedną sieć, jeśli ma być wykorzystana w ciągu następnych dwóch dni roboczych	24 godziny
Maksymalny okres, w którym zarządcy infrastruktury muszą zaoferować alternatywne uprawnienie do zdolności przepustowej o szczególnych parametrach (np. przesyłki nadzwyczajne, przewozy testowe)	5 dni kalendaryzowych

Poprawka 261

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik II – punkt 1 – podpunkt 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Wykorzystanie	Klasyfikacja	Wykorzystanie zdolności przepustowej	Okres odniesienia
Ruch niejednorodny	Intensywnie wykorzystywana	> 65 % teoretycznej zdolności przepustowej	Ponad 4 godziny przez ponad 200 dni w roku
Ruch niejednorodny	Przepełniona	> 95 % teoretycznej zdolności przepustowej	Ponad 4 godziny przez ponad 250 dni w roku
Ruch jednorodny	Intensywnie wykorzystywana	> 80 % teoretycznej zdolności przepustowej	Ponad 4 godziny przez ponad 200 dni w roku
Ruch jednorodny	Przepełniona	> 95 % teoretycznej zdolności przepustowej	Ponad 4 godziny przez ponad 250 dni w roku

Poprawka

Wykorzystanie	Klasyfikacja	Wykorzystanie zdolności przepustowej	Okres odniesienia
Ruch niejednorodny	Intensywnie wykorzystywana	> teoretycznej zdolności przepustowej [wartość	Ponad 4 godziny przez ponad 200 dni w roku

		<i>do ustalenia przez ENIM]</i>	
Ruch niejednorodny	Przepełniona	<i>> teoretycznej zdolności przepustowej [wartość do ustalenia przez ENIM]</i>	Ponad 4 godziny przez ponad 250 dni w roku
Ruch jednorodny	Intensywnie wykorzystywana	<i>> teoretycznej zdolności przepustowej [wartość do ustalenia przez ENIM]</i>	Ponad 4 godziny przez ponad 200 dni w roku
Ruch jednorodny	Przepełniona	<i>> teoretycznej zdolności przepustowej [wartość do ustalenia przez ENIM]</i>	Ponad 4 godziny przez ponad 250 dni w roku

Poprawka 262

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik V – akapit 1 – punkt 2 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

- a) procedury, zgodnie z którymi przeprowadza się konsultacje z wnioskodawcami w sprawie strategicznego planowania zdolności przepustowej;

Poprawka

- a) procedury, zgodnie z którymi przeprowadza się konsultacje z wnioskodawcami, **o których mowa w art. 55a**, w sprawie strategicznego planowania zdolności przepustowej;

Poprawka 263

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik VII – tabela 1

<i>Tekst proponowany przez Komisję</i>	
Obszary wyników objęte weryfikacją skuteczności działania,	Obszary wyników objęte weryfikacją skuteczności działania,
o której mowa w art. 50	o której mowa w art. 50
Obszar wyników	Oдноśne kwestie (orientacyjne)
Infrastruktura i sprzęt	– Zdolność przepustowa i potencjał infrastruktury fizycznej i jej wyposażenia, w tym wdrożenie standardów TEN-T – Zmniejszenie zdolności przepustowej lub potencjału infrastruktury ze względu na przesunięcia terminów odnowienia, konserwacji lub napraw infrastruktury
Zdolność przepustowa infrastruktury	– Wielkość i jakość oferowanej zdolności przepustowej – Wykorzystanie zdolności przepustowej, rezerwowa zdolność przepustowa zapewniająca obsługę zwiększonego ruchu – Zgodność między dostępną zdolnością przepustową (rozplanowaną lub nierozplanowaną) a potrzebami rynku – Stabilność oferowanej zdolności przepustowej, w szczególności w związku z pracami infrastrukturalnymi – Przepełniona infrastruktura – Planowane czasy przebywania pociągów na stacjach granicznych
Zarządzanie ruchem	– Punktualność/opóźnienia różnych rodzajów przewozów kolejowych na stacjach początkowych,

	pośrednich i docelowych oraz w lokalizacjach o dużym znaczeniu operacyjnym – Odwoływanie pociągów – Rzeczywiste czasy przebywania pociągów na stacjach granicznych
Zarządzanie zakłóceniami i zarządzanie kryzysowe	– Część ruchu, która może zostać przekierowana lub przełożona na inny termin podczas zakłócenia lub sytuacji kryzysowej – Wpływ zakłóceń na ruch kolejowy pod względem opóźnionych i odwołanych pociągów – Wpływ zakłóceń na operatorów przewozów kolejowych i ich klientów – Szczególne napotkane problemy (o charakterze jakościowym)
Wdrażanie i wydajność usług, narzędzi i interfejsów cyfrowych	– Wsparcie procesów związanych z zarządzaniem zdolnością przepustową, zarządzaniem ruchem i zarządzaniem zakłóceniami – Kompletność i jakość dostarczanych informacji i danych – Zgodność z europejską architekturą opracowaną w ramach Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego oraz z odpowiednimi specyfikacjami technicznymi zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/797
Zgodność z regulacjami; nadzór regulacyjny	– Wskaźniki procesu służące do monitorowania zgodności z przepisami i procedurami – Skargi złożone do organów regulacyjnych i ENRRB
<i>Poprawka</i>	
Obszary wyników objęte weryfikacją	Obszary wyników objęte weryfikacją

skuteczności działania,	skuteczności działania,
o której mowa w art. 50	o której mowa w art. 50
Obszar wyników	Oдноśne kwestie (orientacyjne)
Infrastruktura i sprzęt	– Zdolność przepustowa i potencjał infrastruktury fizycznej i jej wyposażenia, w tym wdrożenie standardów TEN-T – Zmniejszenie zdolności przepustowej lub potencjału infrastruktury ze względu na przesunięcia terminów odnowienia, konserwacji lub napraw infrastruktury
Zdolność przepustowa infrastruktury	– Wielkość i jakość oferowanej zdolności przepustowej, <i>w tym spójność ponad granicami sieci</i> – Wykorzystanie zdolności przepustowej, rezerwowa zdolność przepustowa zapewniająca obsługę zwiększonego ruchu – Zgodność między dostępną zdolnością przepustową (rozplanowaną lub nierozplanowaną) a potrzebami rynku – Stabilność oferowanej zdolności przepustowej, w szczególności w związku z pracami infrastrukturalnymi – Przepelniona infrastruktura – Planowane czasy przebywania pociągów na stacjach granicznych
Zarządzanie ruchem	– Punktualność/opóźnienia różnych rodzajów przewozów kolejowych na stacjach początkowych, pośrednich i docelowych oraz w lokalizacjach o dużym znaczeniu operacyjnym – Odwoływanie pociągów – Rzeczywiste czasy przebywania

	pociągów na stacjach granicznych
Zarządzanie zakłóceniami i zarządzanie kryzysowe	– Część ruchu, która może zostać przekierowana lub przełożona na inny termin podczas zakłócenia lub sytuacji kryzysowej – Wpływ zakłóceń na ruch kolejowy pod względem opóźnionych i odwołanych pociągów – Wpływ zakłóceń na operatorów przewozów kolejowych i ich klientów – Szczególne napotkane problemy (o charakterze jakościowym)
Wdrażanie i wydajność usług, narzędzi i interfejsów cyfrowych	– Wsparcie procesów związanych z zarządzaniem zdolnością przepustową, zarządzaniem ruchem i zarządzaniem zakłóceniami – Kompletność i jakość dostarczanych informacji i danych, a także łatwość dostępu dla podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną – Zgodność z europejską architekturą opracowaną w ramach Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego oraz z odpowiednimi specyfikacjami technicznymi zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/797
Zgodność z regulacjami; nadzór regulacyjny	– Wskaźniki procesu służące do monitorowania zgodności z przepisami i procedurami – Skargi złożone do organów regulacyjnych i ENRRB