



Bruksela, 11 czerwca 2024 r.
(OR. en)

10938/24

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2023/0271(COD)

TRANS 302
CODEC 1484

NOTA

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Rada
Nr popr. dok.:	10059/24 + ADD 1
Nr dok. Kom.:	11718/23 + ADD 1-4
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 – Podejście ogólne

I. KONTEKST

- 11 lipca 2023 r. Komisja przedłożyła Radzie i Parlamentowi Europejskiemu wniosek¹ 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, którego celem jest zwiększenie dostępności infrastruktury poprzez lepsze procesy planowania i alokacji oraz poprawę koordynacji transgranicznej.
- Podstawą projektu rozporządzenia jest art. 91 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) (zwykła procedura ustawodawcza).

¹Dok. ST 11718/23 + ADD 14

3. 6 lutego 2024 r. opinię wydał Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny². 18 marca 2024 r. opinię wydał Komitet Regionów³.
4. Grupa Robocza ds. Transportu Lądowego omawiała wniosek 20 razy na posiedzeniach w dniach 4 i 27 września, 20 października, 6, 20 i 27 listopada oraz 12 grudnia 2023 r., a także 9, 13 i 27 lutego, 7, 14 i 19 marca, 11, 16, 23 i 30 kwietnia, 14, 21 i 28 maja 2024 r.
5. Na posiedzeniu 5 czerwca Komitet Stałych Przedstawicieli przeanalizował kompromis będący wynikiem dyskusji na forum Grupy Roboczej ds. Transportu Lądowego i ogólnie go zatwierdził z myślą o wypracowaniu podejścia ogólnego. W tekście zamieszczonym w załączniku do niniejszej noty odzwierciedlono dwie dalsze uwagi zgłoszone przez państwa członkowskie podczas wspomnianego posiedzenia Komitetu Stałych Przedstawicieli. Przedstawiony tekst został porównany z wnioskiem Komisji (fragmenty **wytłuszczone i podkreślone** oraz oznaczone symbolem [...]).
6. W Parlamencie Europejskim wiodącą rolę co do tego wniosku odgrywa Komisja Transportu i Turystyki (TRAN). Na sprawozdawczynię została wyznaczona Tilly Metz (Zieloni, LU). Sprawozdanie przedstawiono 5 marca 2024 r. Parlament Europejski przyjął swój mandat negocjacyjny na sesji plenarnej 12 marca 2024 r.

II. AKTUALNA SYTUACJA

A. Rozwiązania alternatywne wobec pierwotnego wniosku

7. Państwa członkowskie popierają cele wniosku. Delegacje zaproponowały jednak usprawnienie niektórych procesów planowania i alokacji zdolności przepustowej infrastruktury, wzmocnienie roli państw członkowskich oraz uproszczenie przeglądu skuteczności działania i nadzoru regulacyjnego. Prezydencja opracowała zatem – poparte następnie przez delegacje – następujące rozwiązania alternatywne wobec pierwotnego wniosku.

² Dz.U. C, C/2024/891 z 6.2.2024

³ Dz.U. C, C/2024/1982 z 18.3.2024

a. Zakres stosowania rozporządzenia

8. Prezydencja zachowała pewne możliwości zwolnień lub wyłączeń z zakresu stosowania, które miały już zastosowanie do zarządzania zdolnością przepustową kolei na mocy dyrektywy 2012/34/UE, ale nie zostały uwzględnione lub w całości uwzględnione we wniosku Komisji, takie jak przewozy kolejowe wykonywane w tranzycie przez Unię lub przewozy wahadłowe pojazdów drogowych przez tunel pod kanałem La Manche (*art. 1*). W przypadku międzynarodowych tras pociągów z udziałem zarządców infrastruktury z państw trzecich prezydencja wprowadziła możliwość odstąpienia od okresów i terminów alokacji zdolności przepustowej określonych w niniejszym rozporządzeniu, jeżeli nie ma to wpływu na innych unijnych zarządców infrastruktury, którzy nie uczestniczą w tych międzynarodowych trasach pociągów (*art. 38*).
9. Prezydencja wprowadziła w preambule rozważania dotyczące części unijnej sieci kolejowej, w której zdolność przepustowa jest na bieżąco dostępna, bez rzeczywistego ryzyka przepełnienia, oraz w odniesieniu do tej części unijnej sieci kolejowej, która jest geograficznie odizolowana przez morze od reszty tej sieci; w odniesieniu do tej części państwa członkowskie i zarządcy infrastruktury przy wdrażaniu rozporządzenia powinni mieć możliwość zastosowania pragmatycznego i proporcjonalnego podejścia, przy pełnym przestrzeganiu obowiązków określonych w niniejszym rozporządzeniu (*motyw 6b*). Przyczyni się to do zapobieżenia nadmiernemu obciążeniu administracyjnemu w tych konkretnych sytuacjach.

b. Bezpieczeństwo i obrona

10. Prezydencja uwzględniła w tekście wszystkie zgłoszone przez delegacje obawy dotyczące bezpieczeństwa i obrony. Po pierwsze, prezydencja podkreśliła, że rozporządzenie nie uniemożliwia państwom członkowskim przyjmowania środków mających na celu ochronę podstawowych interesów w zakresie bezpieczeństwa lub obrony oraz zapewnienia wojsku dostępu do infrastruktury kolejowej (*art. 1*). Środki te nie ograniczają się już tylko do sytuacji kryzysowych, ale podlegają takim samym warunkom jak środki podejmowane w sytuacjach kryzysowych.
11. Następnie prezydencja wprowadziła możliwość odmówienia wnioskodawcy, przez państwa członkowskie, przydzielenia lub cofnięcia uprawnień do zdolności przepustowej infrastruktury, jeżeli państwa te ustalą, że wiązałoby się to z poważnym zagrożeniem dla porządku publicznego lub bezpieczeństwa publicznego, w tym dla bezpieczeństwa narodowego i obronności. Środek taki, który miałby konsekwencje w szczególności dla sąsiadujących państw członkowskich, będzie musiał być należyście uzasadniony, bezwzględnie konieczny i proporcjonalny do zamierzonego celu oraz podlegać regularnym przeglądom (*art. 10a*).

c. Opracowanie przez europejską sieć zarządców infrastruktury (ENIM) trzech zestawów ram europejskich

12. Prezydencja doprecyzowała zasady i przedłużyła termin opracowania przez ENIM trzech zestawów europejskich ram: zarządzania zdolnością przepustową, koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym oraz weryfikacji skuteczności działania. Prezydencja dodała również przed przyjęciem wspomnianych ram konsultacje z podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną, a także zalecenie europejskiej sieci kolejowych organów regulacyjnych (ENRRB) (*art. 6, 44 i 50*).
13. Ponadto prezydencja wyraźnie wskazała w preambule, że treść ram europejskich jest niewiążąca (*motyw 15*). Wyjaśnienie to jest konieczne, po pierwsze, ze względu na pewność prawa, tak aby zarządcy infrastruktury znali zakres swoich obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia, a po drugie, aby uniknąć konfliktu z orzecznictwem w sprawie *Meroni*⁴, ponieważ ENIM jest podmiotem trzecim. Aby jednak zapewnić wystarczająco zharmonizowane podejście do zarządzania zdolnością przepustową kolei, w tekście przewidziano, że zarządcy infrastruktury dążą do przestrzegania treści tych ram i uzasadniają wszelkie odstępstwa od nich.

d. Wytyczne strategiczne

14. Prezydencja poszerzyła zakres i zwiększyła znaczenie strategicznych wytycznych udzielanych przez państwa członkowskie swoim zarządom infrastruktury. W szczególności państwa członkowskie mogą zobowiązać zarządców infrastruktury do wstępnego planowania zdolności przepustowej infrastruktury, kierowania podziałem zdolności przepustowej intensywnie wykorzystywanej lub przepelnionej infrastruktury, kierowania wdrażaniem formalnego mechanizmu rozwiązywania konfliktów lub ustalania ram rezerwacji zdolności przepustowej za pomocą umów ramowych lub planowania krocącego. Przyjęcie takich wytycznych przez państwa członkowskie pozostaje jednak opcjonalne, podobnie jak możliwość nadania im mocy wiążącej. Jednocześnie – aby uniknąć fragmentarycznego podejścia do zarządzania zdolnością przepustową kolei – prezydencja obwarowała to wzmocnienie odpowiednimi zabezpieczeniami, zobowiązując państwa członkowskie do koordynowania między sobą ich odpowiednich wytycznych strategicznych i poszanowania niezależności operacyjnej zarządców infrastruktury (*art. 11, 18 i 37*).

⁴ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 13 czerwca 1958 r., *Meroni przeciwko Wysokiej Władzy*, 9/56, EU:C:1958:7

e. Planowanie zdolności przepustowej

15. Prezydencja zreorganizowała treść dokumentów dotyczących planowania, która jest obecnie w całości wymieniona w *załączniku I*. Aby zmniejszyć obciążenie administracyjne zarządców infrastruktury związane z tymi dokumentami dotyczącymi planowania, prezydencja ograniczyła przypadki, w których takie dokumenty należy aktualizować. Na przykład strategię zdolności przepustowej są aktualizowane wyłącznie w przypadku nieprzewidzianych i istotnych zdarzeń, a modele zdolności przepustowej są aktualizowane tylko wtedy, gdy nie zostały jeszcze opublikowane bardziej od nich szczegółowe plany zapewnienia zdolności przepustowej (*art. 16–18*).

f. Kryteria socjoekonomiczne, operacyjne i środowiskowe

16. Delegacje uznały znaczenie stosowania kryteriów socjoekonomicznych, operacyjnych i środowiskowych przy zarządzaniu ograniczonymi zdolnościami w celu osiągnięcia jak największych korzyści dla społeczeństwa. Kryteria te będą wykorzystywane z jednej strony do oceny alternatywnych opcji podziału na intensywnie wykorzystywanych i przepełnionych elementach infrastruktury – przy czym zarządca infrastruktury ma również możliwość uwzględnienia uwarunkowań lokalnych lub krajowych – a z drugiej strony do rozwiązywania konfliktów, których nie można rozwiązać poprzez koordynację wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej (*art. 25 i 37*). Komisja będzie musiała dokonać przeglądu funkcjonowania tych kryteriów w swoim sprawozdaniu z wykonania rozporządzenia do 10 lat po jego wejściu w życie (*art. 73*).

g. Kary

17. Prezydencja zastąpiła proponowaną „*rekompensatę*” za zmianę uprawnień do zdolności przepustowej, w przypadku gdy jedna ze stron nie wywiązuje się ze swoich zobowiązań, „*karą*”, przy czym termin ten jest bardziej odpowiedni do opisanie takiej zachęty finansowej do przestrzegania tych zobowiązań skierowanej do wszystkich stron. Prezydencja zebrała wszystkie przepisy dotyczące kar w *art. 40*. Prezydencja przedstawiła dalsze szczegóły dotyczące poziomów i modulacji kary oraz kryteriów, które należy uwzględnić przy określaniu tych poziomów i modulacji. Ograniczenia zdolności przepustowej wynikające z prac infrastrukturalnych zadeklarowanych przez zarządców infrastruktury pod pewnymi warunkami nie podlegają takiej karze. Ponadto prezydencja wprowadziła zasadę, zgodnie z którą – bez uszczerbku dla Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) i prawa do odwołania się na mocy prawa krajowego i prawa Unii – zapłata kary wyczerpuje dla drugiej strony inne roszczenia finansowe związane z tą samą zmianą.

h. Sytuacje kryzysowe

18. Z uwagi na fakt, że zarządzanie kryzysowe należy głównie do kompetencji państw członkowskich, prezydencja usunęła możliwość zobowiązania przez Komisję państwa członkowskiego do uchylecia środków tymczasowych przyjętych w odpowiedzi na sytuację kryzysową. Państwa członkowskie będą jednak musiały poinformować Komisję i ENIM o takich środkach tymczasowych, ograniczyć ich zakres do tego, co jest absolutnie niezbędne do zaradzenia sytuacji kryzysowej, oraz koordynować je z innymi państwami członkowskimi, gdy mają one wpływ na ruch transgraniczny (*art. 47*).

i. Koordinacja działań między państwami członkowskimi

19. Prezydencja stworzyła formalny obowiązek koordynacji działań między państwami członkowskimi w odniesieniu do kilku aspektów tekstu, aby w razie potrzeby zapewnić wystarczającą harmonizację praktyk (*art. 53a*). Niektóre delegacje uznały to za szczególnie ważne, biorąc pod uwagę uchylene rozporządzenia w sprawie kolejowych korytarzy towarowych⁵, które zawierało mechanizmy koordynacji, jednak ograniczone do usług kolejowych przewozów towarowych. Prezydencja uważa, że połączone przepisy niniejszego rozporządzenia i zmienionego rozporządzenia w sprawie TEN-T, które tworzy nowe europejskie korytarze transportowe, stworzą odpowiednie ramy zarządzania dla wszystkich przewozów kolejowych.

j. Weryfikacja skuteczności działania

20. Prezydencja usunęła proponowany „*organ weryfikujący skuteczność działania*”, ponieważ podmiotowi temu powierzono by zadania bliskie obszarowi wiedzy fachowej już istniejących podmiotów. Prezydencja zaproponowała natomiast powierzenie ENIM i ENRRB weryfikacji skuteczności usług świadczonych przez zarządców infrastruktury. W szczególności utrzymano europejskie ramy weryfikacji skuteczności działania i – na ich podstawie – europejskie sprawozdanie z weryfikacji skuteczności działania, wraz z wkładem i zaleceniami ENRRB (*art. 49–51*).

⁵ Rozporządzenie (UE) nr 913/2010 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy

k. Cyfryzacja

21. Prezydencja wyraźnie odniosła się do możliwości dalszego korzystania przez państwa członkowskie z istniejących narzędzi zarządzania zdolnością przepustową, o ile umożliwiają one spełnienie wymogów rozporządzenia, aby zapobiec jakimkolwiek zbędnym inwestycjom w cyfryzację (*art. 62*).

l. Akty delegowane i akty wykonawcze

22. Prezydencja ograniczyła uprawnienia Komisji do przyjmowania aktów delegowanych do aspektów absolutnie niezbędnych i doprecyzowała zakres przekazanych uprawnień (*art. 10, 11, 21, 38, 39 i 48*). Prezydencja uważa, że ze względu na szczególną złożoność omawianego rozporządzenia oraz fakt, że jest to zupełnie nowy sposób zarządzania zdolnościami przepustowymi w tym sektorze, ważne było umożliwienie przeglądu niektórych aspektów rozporządzenia, aby zapewnić, że określone w nim przepisy pozostaną adekwatne mimo upływu czasu. Prezydencja wyraźnie określiła elementy, które można zmienić w załącznikach, i dodała warunki, na jakich może podejmować działania Komisja, takie jak poważne trudności we wdrażaniu. Prezydencja wprowadziła również standardowe klauzule dotyczące aktów delegowanych i mówiące o możliwości odwołania przekazanych uprawnień, konsultacji z ekspertami i procedury przyjmowania (*art. 71*).
23. Prezydencja uwzględniła *klauzulę o braku opinii* w odniesieniu do wszystkich aktów wykonawczych, które mają zostać przyjęte na podstawie przedmiotowego rozporządzenia, co oznacza, że Komisja nie przyjmuje aktu wykonawczego, jeżeli komitet SERA nie wyda opinii (*art. 72*).

m. Zasada głosowania ENIM

24. Komisja zaproponowała utrzymanie obecnej zasady głosowania na forum ENIM, zgodnie z którą wszyscy zarządcy infrastruktury z jednego państwa członkowskiego mają razem jeden głos, a ENIM przyjmuje decyzje zwykłą większością głosów. Biorąc pod uwagę w szerokim zakresie zmienioną rolę ENIM, wraz z wieloma nowymi powierzonymi jej zadaniami, które będą kształtować nowy proces zarządzania zdolnościami przepustowymi, prezydencja uznała, że do podjęcia decyzji powinna być wymagana szersza większość w postaci dwóch trzecich głosów, przy jednoczesnym zachowaniu zasady jednego głosu na państwo członkowskie (*art. 55*). Ta zasada głosowania, poparta przez kilka delegacji, zapewni uwzględnienie wszystkich głosowań reprezentujących różne sytuacje operacyjne, a jednocześnie zagwarantuje, że ENIM będzie funkcjonalna i będzie mogła podejmować decyzje.

B. Finansowanie

25. W swojej ocenie skutków⁶ Komisja oceniła nowe koszty dla krajowych organów publicznych związane z rozporządzeniem na 0,9 mln EUR rocznie w latach 2025–2050⁷, a nowe koszty dla podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną na 79,3 mln EUR rocznie. Dla porównania oczekuje się, że całkowite korzyści, w tym zmniejszenie kosztów zewnętrznych, wyniosą 519,3 mln EUR rocznie.
26. W ocenie skutków finansowych regulacji towarzyszącej wnioskowi⁸ Komisja wskazała na możliwość współfinansowania funkcjonowania ENIM, w tym koordynatora sieci, oraz sekretariatu ENRRB przez UE w formie pomocy technicznej instrumentu „Łącząc Europę” na lata 2025–2027. Komisja przewidziała współfinansowanie w wysokości 5,5 mln EUR rocznie na lata 2025–2027⁹ i wskazała, że współfinansowanie to może zostać przedłużone w zależności od dyskusji na temat kolejnych wieloletnich ram finansowych.

III. DALSZE UWAGI ZGŁOSZONE NA POSIEDZENIU KOMITETU STAŁYCH PRZEDSTAWICIELI

27. Kompromis przedstawiony w załączniku do niniejszej noty odzwierciedla dwie dalsze uwagi zgłoszone przez państwa członkowskie na posiedzeniu Komitetu Stałych Przedstawicieli w dniu 5 czerwca:
- operatorzy transportu intermodalnego są obecnie jednoznacznie wymienieni wśród podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną, które będą uczestniczyć w procesie koordynacji i konsultacji na forum grup roboczych ENIM (*art. 56*);

⁶ ST 11718/23 ADD3, w szczególności tabele 7 i 11.

⁷ Z czego: 0,3 mln EUR na funkcjonowanie sekretariatu ENRRB, 1,1 mln EUR z tytułu kosztów egzekwowania, minus 0,5 mln EUR oszczędności kosztów.

⁸ Dok. ST 11718/23.

⁹ Ewentualnie z zastrzeżeniem dostosowania, ponieważ szacunki te obejmowały utworzenie organu weryfikującego skuteczność działania, który został skreślony przez prezydencję.

- zarządcy infrastruktury odpowiedzialni za linie stanowiące część sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej TEN-T państw EFTA i stron Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Transportową¹⁰ z Europy Południowo-Wschodniej powinni mieć prawo do członkostwa w ENIM bez prawa głosu, pod warunkiem że te państwa lub strony stosują rozporządzenie na podstawie umowy międzynarodowej zawartej z UE (*motyw 21a i art. 55*).

IV. WNIOSKI

28. W związku z powyższym Rada jest proszona o wypracowanie podejścia ogólnego w odniesieniu do wniosku dotyczącego rozporządzenia w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w jednolitym europejskim obszarze kolejowym.

¹⁰ Decyzja Rady (UE) 2017/1937 w sprawie podpisania, w imieniu Unii Europejskiej, i tymczasowego stosowania Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Transportową

2023/0271(COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w jednolitym europejskim obszarze kolejowym, zmieniające dyrektywę 2012/34/UE i uchylające rozporządzenie (UE) nr 913/2010

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,
uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91,
uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,
po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,
uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹¹,
uwzględniając opinię Komitetu Regionów¹²,
stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

¹¹ Dz.U. C, C/2024/891 z 6.2.2024[...]

¹² Dz.U. C, C/2024/1982 z 18.3.2024[...]

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W komunikacie Komisji „Europejski Zielony Ład”¹³ został wyznaczony cel w zakresie neutralności klimatycznej, który ma zostać osiągnięty przez Unię do 2050 r., a także wyraźny cel redukcji emisji netto gazów cieplarnianych o co najmniej 55 % do 2030 r. w porównaniu z poziomami z 1990 r. **Obydwa te cele ujęto w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119. W Europejskim Zielonym Ładzie** zaapelowano [...] o zmniejszenie o 90 % emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu, dążąc jednocześnie do osiągnięcia zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń¹⁴, w celu ograniczenia wpływu emisji zanieczyszczeń powietrza na zdrowie o ponad 55 % i odsetka osób długotrwale narażonych na hałas komunikacyjny o 30 % do 2030 r. Emisje w sektorze transportu stanowią około 25 % całkowitych emisji gazów cieplarnianych w Unii i wzrosły one w ostatnich latach. W Europejskim Zielonym Ładzie nadano priorytet zwiększeniu roli kolei i śródlądowych dróg wodnych w śródlądowym transporcie towarów, którego 75 % stanowi dziś transport drogowy. Ponieważ kolej jest w dużej mierze zelektryfikowanym i efektywnym energetycznie rodzajem transportu, szersze korzystanie z przewozów kolejowych powinno przyczynić się do zmniejszenia emisji pochodzących z transportu oraz zużycia energii.
- (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 [...] **powinien** stać się bardziej atrakcyjny pod względem przystępności cenowej i niezawodności, a usługi – lepiej dostosowane do potrzeb pasażerów i nadawców towarów.

¹³ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Europejski Zielony Ład”, COM(2019) 640 final z dnia 11 grudnia 2019 r.

¹⁴ Komunikat Komisji „Droga do zdrowej planety dla wszystkich – Plan działania UE na rzecz eliminacji zanieczyszczeń wody, powietrza i gleby”, COM(2021) 400 final z dnia 12 maja 2021 r.

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.

- (3) W przepisach dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE¹⁶ określono zasady mające zastosowanie do zarządzania infrastrukturą kolejową i jej eksploatacji oraz zasady i procedury mające zastosowanie do alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w kolejowych przewozach krajowych i międzynarodowych.
- (4) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010¹⁷ przewidziano utworzenie kolejowych korytarzy towarowych oraz punktów kompleksowej obsługi (one-stop shop) w celu ułatwienia składania wniosków w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury dla międzynarodowych usług kolejowego transportu towarowego.
- (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, w **szczególności usług transgranicznych**. Optymalne i **zharmonizowane** zarządzanie zdolnością przepustową stwarza więcej możliwości dla przewozów kolejowych i zwiększa ich niezawodność **oraz ciągłość**. **Niniejsze** rozporządzenie powinno zapewnić zarządcom infrastruktury wystarczającą elastyczność niezbędną do skutecznego zarządzania zdolnością przepustową, a jednocześnie traktowanie wszystkich [...] **wnioskodawców** w sposób **przejrzysty i** niedyskryminujący, **zapewniający uczciwą konkurencję**, pod względem dostępu do sieci.
- (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.

¹⁶ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32).

¹⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy (Dz.U. L 276 z 20.10.2010, s. 22).

(6a) Eksploatacja stałego połączenia przez kanał La Manche została uregulowana w szczególności w Traktacie między Francją a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej dotyczącym budowy i eksploatacji stałego połączenia przez kanał La Manche przez prywatnych koncesjonariuszy, podpisanym w Canterbury w dniu 12 lutego 1986 r. (zwanym dalej „traktatem z Canterbury”) oraz w umowie koncesji między the Secretary of State for Transport, Le Ministre de l’Urbanisme du Logement et des Transports, The Channel Tunnel Group Limited i France-Manche S.A. Dyrektywa 2012/34/UE, z wyjątkiem niektórych artykułów, nie ma zastosowania do przedsiębiorstw, których działalność ogranicza się do świadczenia wyłącznie przewozów wahadłowych dla pojazdów drogowych przez tunel pod kanałem La Manche ani do operacji transportowych w formie przewozów wahadłowych dla pojazdów drogowych przez ten tunel. Podobnie nie jest właściwe stosowanie niniejszego rozporządzenia do zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury w celu świadczenia takich usług. O ile nie postanowiono inaczej, niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury w celu świadczenia innych usług, takich jak przewozy pociągami pasażerskimi i towarowymi.

Ponadto, zgodnie z traktatem z Canterbury i umową koncesji, koncesjonariusze mają obowiązek przestrzegać postanowień tej umowy, przepisów ustawowych i wykonawczych obowiązujących we Francji i w Zjednoczonym Królestwie oraz przepisów UE mających zastosowanie do budowy i eksploatacji stałego połączenia przez kanał La Manche. Rządy francuski i brytyjski mają obowiązek starać się koordynować swoje działania i podejmować takie kroki, w tym podejścia do organizacji międzynarodowych, które są niezbędne w szczególności do eksploatacji stałego połączenia przez kanał La Manche zgodnie z umową koncesji. Należy zatem wykluczyć stosowanie niektórych przepisów niniejszego rozporządzenia do infrastruktury stałego połączenia przez kanał La Manche, jeżeli takie stosowanie stwarza ryzyko kolizji ze stosowaniem prawa obowiązującego w Zjednoczonym Królestwie. Dotyczy to przepisu określającego wartości progowe dla intensywnie wykorzystywanej lub przepelnionej infrastruktury.

- (6b) Wdrażając niniejsze rozporządzenie w odniesieniu do części unijnej sieci kolejowej, której zdolność przepustowa jest stale dostępna i nie przewiduje się żadnej istotnej zmiany w perspektywie krótko- lub średnioterminowej, lub w odniesieniu do części unijnej sieci kolejowej, która jest geograficznie odizolowana przez morze od pozostałej części unijnej sieci kolejowej, w przypadku której nie ma konkretnej potrzeby koordynacji z innymi państwami członkowskimi lub zarządcami infrastruktury zarządzającymi infrastrukturą znajdującą się w innych państwach członkowskich, państwa członkowskie i zarządcy infrastruktury powinni mieć możliwość zastosowania pragmatycznego i proporcjonalnego podejścia w celu uniknięcia nieproporcjonalnych kosztów i obciążeń administracyjnych, przy jednoczesnym przestrzeganiu obowiązków określonych w niniejszym rozporządzeniu.**
- (6c) Niniejsze rozporządzenie nie powinno uniemożliwiać państwom członkowskim przyjmowania środków niezbędnych do ochrony podstawowych interesów w zakresie bezpieczeństwa lub obrony oraz do zapewnienia wojsku wystarczającego dostępu do infrastruktury kolejowej.**
- (6d) Infrastruktura transportowa to podstawa gospodarki i społeczeństwa jako całości. Część infrastruktury kolejowej ma kluczową wagę dla zapewnienia prawidłowego funkcjonowania niezbędnych funkcji społecznych i ma strategiczne znaczenie dla bezpieczeństwa narodowego. W niektórych przypadkach przydzielenie wnioskodawcy uprawnienia do zdolności przepustowej mogłoby zagrozić bezpieczeństwu publicznemu lub porządkowi publicznemu w Unii, w tym na szczeblu państw członkowskich, na przykład w przypadku, gdy przedsiębiorstwo kolejowe, wykorzystując infrastrukturę kolejową państwa członkowskiego, zamierza przewozić towary niebezpieczne lub broń nielegalnie wwożone do Unii. W celu zagwarantowania płynnego, bezpiecznego i pewnego ruchu kolejowego oraz zapewnienia ochrony swojej infrastruktury transportu kolejowego państwa członkowskie powinny mieć możliwość wymagania od zarządców infrastruktury odmowy przydzielania uprawnień do zdolności przepustowej lub cofnięcia tych uprawnień wnioskodawcy, jeżeli dostęp do infrastruktury stanowi zagrożenie dla porządku publicznego lub bezpieczeństwa publicznego, w tym dla bezpieczeństwa narodowego i obrony narodowej. Każda taka decyzja powinna być należycie uzasadniona, bezwzględnie konieczna i proporcjonalna do zamierzonego celu, z uwzględnieniem również wpływu tej decyzji na konkurencję i ciągłość łańcuchów dostaw, w szczególności w odniesieniu do dostaw kluczowych czynników produkcji, oraz w przypadku gdy żądane uprawnienie do zdolności przepustowej jest uprawnieniem do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci. Podczas oceny ryzyka dla bezpieczeństwa publicznego lub porządku publicznego zainteresowane państwo członkowskie może wziąć pod uwagę między innymi fakt, że wnioskodawca podlega środkom ograniczającym przyjętym przez Unię, oraz powody**

przyjęcia takich środków, że jest własnością lub pozostaje pod faktyczną kontrolą osoby lub podmiotu objętego środkami ograniczającymi przyjętymi przez Unię lub działa w ich imieniu lub pod ich kierownictwem, lub że wnioskodawca lub ta osoba lub podmiot są zaangażowani w nielegalną działalność lub działania ułatwiające rozwój zdolności wojskowych państwa trzeciego, które stanowią zagrożenie dla bezpieczeństwa narodowego danego państwa członkowskiego. Decyzja taka powinna być regularnie poddawana przeglądowi przez dane państwo członkowskie, w szczególności poprzez regularną ocenę, czy jest nadal uzasadniona i proporcjonalna. Państwo członkowskie powinno poinformować Komisję, organ regulacyjny oraz – w przypadku uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci – pozostałe zainteresowane państwa członkowskie o przyjętej decyzji i jej uzasadnieniu oraz powinno koordynować działania z tymi innymi państwami członkowskimi w przypadku, gdy państwa te zgłoszą zastrzeżenia do przyjętej decyzji.

- (7) Zasady i procedury zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej powinny lepiej odzwierciedlać potrzeby wszystkich segmentów rynku kolejowego. Należy w nich uwzględniać w szczególności potrzebę długoterminowej stabilności dostępnej zdolności przepustowej do obsługi przewozów pasażerskich, **w tym przewozów obsługiwanych na podstawie obowiązków świadczenia usługi publicznej**, 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.
- (8) Coraz większa część unijnej sieci kolejowej jest przepełniona albo bliska przepełnienia 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 [...] **powinni** określić priorytety w zakresie wykorzystywania **intensywnie wykorzystywanych lub**

przepełnionych odcinków. Państwa członkowskie powinny mieć prawo do przedstawiania zarządcy infrastruktury wytycznych strategicznych w celu zapewnienia, aby planowanie i wykorzystywanie zdolności przepustowej kolei, w szczególności na intensywnie wykorzystywanych lub przepełnionych odcinkach, było spójne z ich ogólnymi celami i kierunkami polityki, przy jednoczesnym poszanowaniu obowiązków operacyjnych zarządcy infrastruktury. Zarządcy infrastruktury powinni oceniać wykorzystanie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej na podstawie obiektywnych, przejrzystych i odpowiednich procedur i metod, uwzględniając w jak największym stopniu wspólną metodykę, która ma zostać opracowana przez ENIM. Komisja powinna być uprawniona do określenia, w drodze aktu wykonawczego, ogólnych kluczowych zasad dotyczących metodyki, która ma zostać opracowana przez ENIM. Przyjmując ten akt, Komisja powinna powstrzymać się od określania szczegółowych elementów, które należy uwzględnić w tej metodyce.

(8a) Aby zapewnić optymalne wykorzystanie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, w procesie planowania i alokacji należy uwzględnić kryteria socjoekonomiczne, operacyjne i środowiskowe, w szczególności podczas oceny alternatywnych opcji podziału, w przypadku gdy element infrastruktury został uznany za intensywnie wykorzystywany lub przepełniony, oraz do celów rozwiązywania konfliktów. W szczególności europejska sieć zarządców infrastruktury (ENIM), ustanowiona na mocy dyrektywy 2012/34/UE, powinna opierać się na powyższych kryteriach do celów określenia procedur oceny alternatywnych opcji podziału i rozwiązywania konfliktów. Procedury te powinny - w najszerszym możliwym zakresie - być proste i zdefiniowane w sposób ogólny, co umożliwi ich stosowanie w większości sytuacji. [...]

(9) Planowanie strategiczne zdolności przepustowej przez zarządców infrastruktury powinno przyczynić się do poprawy wykorzystania infrastruktury kolejowej dzięki przewidywaniu popytu na przewozy kolejowe, w tym za pomocą analizy spodziewanego rozwoju rynku transportowego, 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 dostępnej zdolności przepustowej oraz aby planowanie to stanowiło podstawę alokacji zdolności przepustowej.

- (10) Aby zapewnić możliwość alokacji zdolności przepustowej dla poszczególnych segmentów rynku kolejowego, w szczególności dla towarowych i międzynarodowych przewozów kolejowych, zarządcy infrastruktury powinni mieć możliwość wstępnego planowania wykorzystania zdolności przepustowej przepelnionych lub intensywnie wykorzystywanych odcinków sieci kolejowej oraz rozszerzenia takiego planowania na inne odcinki sieci, jeśli zostanie to uznane za niezbędne. W takim wstępnym planowaniu zdolności przepustowej należy uwzględnić poszczególne metody alokacji zdolności przepustowej oraz cechy poszczególnych segmentów rynku kolejowego. Powinno to umożliwić lepsze wykorzystanie infrastruktury kolejowej poprzez grupowanie pociągów o podobnych parametrach eksploatacyjnych na danym etapie alokacji zdolności przepustowej.
- (11) Przydzielając zdolność przepustową, zarządcy infrastruktury powinni przestrzegać **swoich** [...] **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 przydzielenie zdolności przepustowej mogą zostać odrzucone, **również w sytuacji, gdy stosowane są mechanizmy rozwiązywania konfliktów**, a plan dotyczący podaży zdolności przepustowej [...] **powinien** być [...] **ciagle** aktualizowany, aby odzwierciedlał [...] **dostępną zdolność przepustową. W mechanizmach rozwiązywania konfliktów należy uwzględnić różne metody alokacji zdolności przepustowej oraz cechy poszczególnych segmentów rynku kolejowego.**
- (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.

- (13) Wnioskodawcy ubiegający się o zdolność przepustową infrastruktury kolejowej powinni być w stanie planować zdolność przepustową infrastruktury i wnioskować o nią co roku w ramach obowiązującego rozkładu jazdy. Wnioskodawcy powinni być również w stanie składać wnioski o zdolność przepustową infrastruktury kolejowej z większym wyprzedzeniem w celu zapewnienia stabilnych, wieloletnich przewozów kolejowych na podstawie umów ramowych. Ponadto wnioskodawcy powinni być w stanie wystąpić o uzyskanie zdolności przepustowej krótko przed rozpoczęciem przejazdów poszczególnych pociągów w drodze wniosków ad hoc o zdolność przepustową lub świadczeniem stałych usług przewozów kolejowych w drodze wniosków składanych w ramach planowania kroczącego. **Ponieważ planowanie kroczące jest szczególnie dogodne w przypadku kolejowych przewozów towarowych ze względu na ich cechy charakterystyczne, alokacja zdolności przepustowej w ramach procesu planowania kroczącego powinna dotyczyć co najmniej usług kolejowego transportu towarowego.**
- (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 [...] zasad i procedur w zakresie zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej **oraz zharmonizowane podejście.** W związku z tym należy wzmocnić rolę [...] **ENIM** [...] **poprzez powierzenie jej** opracowania wytycznych [...] **z myślą o pogłębieniu** [...] **spójnego** wdrażania niniejszego rozporządzenia w zakresie procedur i metod zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej przy zapewnieniu aktywnej koordynacji transgranicznej zdolności przepustowej i ruchu. W szczególności [...] **ENIM 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.
- (15) W europejskich ramach opracowanych przez [...] **ENIM** należy zawrzeć wytyczne, **w tym wspólne zasady i procedury,** a zarządca infrastruktury powinien dołożyć wszelkich starań w celu ich przestrzegania. [...] **C** [...] choć **te ramy i zawarte w nich elementy nie powinny mieć wiążącego charakteru, a zarządcy infrastruktury powinni ponosić** [...] odpowiedzialność za swoje decyzje operacyjne, [...] zarządcy infrastruktury powinni [...] **wyjaśnić** każde odstępstwo od **tych** ram [...], **jak przewidziano w niniejszym rozporządzeniu.** [...] Takie podejście **umożliwia zapewnienie równowagi** 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 [...] **dziesięciu** latach stosowania niniejszego rozporządzenia Komisja powinna - **w ramach oceny wdrażania niniejszego rozporządzenia** - 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 **modyfikację niniejszego rozporządzenia** [...], **by zapewnić wiążące przepisy mające** [...] na celu zastąpienie elementów ram europejskich opracowanych przez [...] **ENIM**.

(15a) ENIM powinien wyznaczyć koordynatora sieci do wykonywania zadań wspierających i operacyjnych. Biorąc pod uwagę doświadczenie i wkład RailNetEurope (RNE) w poprawę zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej, to stowarzyszenie niekomercyjne powinno zostać uwzględnione przez ENIM przy wyznaczaniu koordynatora sieci.

- (16) Przepisy dotyczące zarządzania transgranicznym ruchem kolejowym w normalnych warunkach oraz w przypadku zakłóceń powinny wspierać płynne, stabilne i sprawne świadczenie kolejowych usług przewozowych. Przepisy te powinny zapewniać system zorganizowanej koordynacji między zarządcami infrastruktury a innymi zainteresowanymi podmiotami.
- (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.
- (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.

(18a) W niniejszym rozporządzeniu należy ustanowić system kar płaconych w przypadku, gdy strona, zarządca infrastruktury lub wnioskodawca nie wywiązuje się ze swoich zobowiązań w odniesieniu do przydzielonego uprawnienia do zdolności przepustowej. Wysokość kary płaconej przez stronę inicjującą zmianę uprawnień do zdolności przepustowej drugiej stronie powinna być taka, aby zapewniała zarządcy infrastruktury i wnioskodawcom skuteczne zachęty do przestrzegania planowanego wykorzystania zdolności przepustowej i minimalizowania zakłóceń. Wysokość ta powinny być proporcjonalna i niedyskryminująca oraz powinna uwzględniać szereg czynników, w tym wpływ zmiany, termin powiadomienia o zmianie przekazanego drugiej stronie przez stronę inicjującą zmianę, jakość alternatywnej zdolności przepustowej zapewnionej w przypadku, gdy zmiana jest spowodowana przez zarządcę infrastruktury, lub to, czy zdolność przepustowa może zostać ponownie przydzielona i wykorzystana przez innego wnioskodawcę, jeżeli zmiana jest spowodowana przez wnioskodawcę. Bez uszczerbku dla Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami z dnia 9 maja 1980 r., zmienionej protokołem wileńskim z dnia 3 czerwca 1999 r. (zwanej dalej „COTIF”), w szczególności dla art. 8 ust. 1 pkt I załącznika E do tej konwencji, w stosownych przypadkach, oraz dla prawa do odwołania się od decyzji dotyczących zapłaconej kary, zapłata tej kary przez stronę inicjującą zmianę na podstawie niniejszego rozporządzenia powinna wyczerpać dla drugiej strony inne roszczenia finansowe związane z tą samą zmianą w celu uniknięcia podwójnego odszkodowania, mnożenia postępowań sądowych oraz długiego i uciążliwego postępowania, jakie powodowałyby powództwo o odszkodowanie mające na celu pełne naprawienie szkody poniesionej przez tę drugą stronę.

(19) Ciągłe monitorowanie jakości **usług** infrastruktury kolejowej i kolejowych usług **przewozowych** 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. [...]

(20) W celu poprawy świadczenia usług z zakresu infrastruktury kolejowej w jednolitym europejskim obszarze kolejowym [...] **ENIM** powinna [...] opracować [...] **europejskie** 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 **mieć na celu zapewnienie**, [...] 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. [...] **ENIM powinna** poddawać te ramy regularnemu przeglądowi w celu zapewnienia, aby były one odpowiednie do celu.

(20a) ENIM powinna sporządzić europejskie sprawozdanie z weryfikacji skuteczności działania obejmujące co najmniej linie należące do europejskich korytarzy transportowych ustanowionych w [nowym rozporządzeniu w sprawie TEN-T]. Europejska sieć kolejowych organów regulacyjnych (ENRRB) powinna wnieść wkład w tę weryfikację, przedstawiając swoją ocenę i zalecenia dotyczące skuteczności działania usług infrastruktury kolejowej i kolejowych usług przewozowych.

(21) W celu zapewnienia **skutecznej** [...] koordynacji zarządców infrastruktury kolejowej **na szczeblu unijnym** należy przyznać **ENIM** [...] więcej uprawnień operacyjnych [...]. [...] Powinny **one** obejmować mechanizmy decyzyjne, które umożliwią [...] zarządcom infrastruktury kolejowej skuteczną koordynację strategicznego planowania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej.

(21a) Wszyscy zarządcy infrastruktury państw członkowskich odpowiedzialni za linie wchodzące w skład sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej TEN-T, powinni być członkami ENIM. Inni zarządcy infrastruktury z państw członkowskich również powinni mieć możliwość uczestniczenia w obradach ENIM bez prawa głosu. Ponadto w interesie Unii leży umożliwienie udziału w ENIM, bez prawa głosu, zarządcom infrastruktury odpowiedzialnym za linie w sieci bazowej lub rozszerzonej sieci bazowej TEN-T państw będących członkami Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu (EFTA) oraz stron z Europy Południowo-Wschodniej Traktatu ustanawiającego

Wspólnotę Transportową podpisanego przez Unię zgodnie z decyzją Rady (UE) 2017/1937, pod warunkiem że te państwa lub strony stosują niniejsze rozporządzenie na podstawie umowy międzynarodowej zawartej z Unią. Te państwa i strony są ściśle powiązane z Unią w sektorze transportu. Ponadto ze względu na swoje położenie geograficzne większość z nich posiada ważne połączenia kolejowe z państwami członkowskimi lub prowadzi ruch tranzytowy między dwoma lub kilkoma państwami członkowskimi. W związku z tym ich wkład w prace ENIM jest istotny.

(21b) Środki i kierunki polityki państw członkowskich mające wpływ na transgraniczne przewozy kolejowe powinny podlegać koordynacji między państwami członkowskimi, w miarę możliwości w ramach istniejących forów.

- (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 [...] **ENRRB** z myślą o opracowaniu wspólnych praktyk dotyczących podejmowania decyzji, do których organy te są uprawnione na mocy niniejszego rozporządzenia. W tym celu [...] **ENRRB** powinna realizować zadania z zakresu koordynacji oraz **może** przyjmować niewiążące zalecenia, [...] opinie **lub sprawozdania dotyczące transgranicznych przewozów kolejowych oraz skuteczności działania usług infrastruktury kolejowej i kolejowych usług przewozowych** [...]. **Zalecenia i opinie przyjęte przez ENRRB** nie powinny wpływać na kompetencje kolejowych organów regulacyjnych ani na kompetencje zarządców infrastruktury.
- (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.
- (24) Zarządcy infrastruktury powinni zapewnić dostosowanie, w szczególności w zakresie cyfryzacji, do prac Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego, utworzonego na mocy tytułu IV rozporządzenia Rady (UE) 2021/2085, [...] **poprzez Grupę Sterującą ds.**

Filara Systemowego [...] i [...] **Grupe ds. Wdrażania**, o których mowa **odpowiednio**
w art. **96 i 97** rozporządzenia (UE) 2021/2085.

(25) [...].

- (26) W celu zapewnienia płynnego procesu zarządzania zdolnością przepustową i ruchem w odniesieniu do międzynarodowych przewozów kolejowych, zmniejszenia do minimum odwołań przydzielonej zdolności przepustowej i przerw w operacjach kolejowych spowodowanych zakłóceniami w sieci kolejowej, a także w celu uwzględnienia zmian w praktykach zarządców infrastruktury oraz wykorzystywania nowych metod alokacji zdolności przepustowej, należy przekazać Komisji uprawnienie do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu. Uprawnienia te powinny dotyczyć: **pewnych elementów** dokumentów będących wynikiem planowania strategicznego zdolności przepustowej infrastruktury; harmonogramu strategicznego planowania zdolności przepustowej oraz procesu alokacji zdolności przepustowej; [...] **czasu trwania dokonywania** zmian przydzielonej zdolności przepustowej oraz opracowania alternatywnych rozwiązań dla wnioskodawców; [...] **pewnych elementów związanych z** harmonogramem koordynacji ograniczeń zdolności przepustowej, wynikających z prac infrastrukturalnych, konsultacji w sprawie tych ograniczeń oraz podania ich do wiadomości publicznej; [...] **progów wykorzystania zdolności przepustowych** , po przekroczeniu których daną infrastrukturę zgłasza się jako infrastrukturę intensywnie wykorzystywaną i infrastrukturę przepełnioną oraz [...] [...] informacji, jakich należy udzielać podmiotom zaangażowanym w działalność operacyjną [...]. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa¹⁸. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te powinny otrzymywać wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (27) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do wprowadzenia wymogów technicznych i operacyjnych mających na celu ułatwienie płynnego funkcjonowania jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, dotyczących jednolitych kryteriów w zakresie wymogów ustanawianych przez zarządców infrastruktury w odniesieniu do

¹⁸ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

wnioskodawców; [...] **szczegółowych zasad dotyczących procedury zawierania umów ramowych, formy i treści takich umów; kluczowych zasad metodyki obliczania wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej; klasyfikacji zmian uprawnień do zdolności przepustowej oraz warunków uprawniających do wypłaty rekompensat,** [...] wspólnych kryteriów i procedury zmiany harmonogramu w **celu zarządzania zakłóceniami w funkcjonowaniu sieci;** [...] **oraz pewnych** elementów [...] **europejskich ram weryfikacji skuteczności działania** [...]. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011¹⁹. **W przypadku gdy komitet nie wyda opinii w ramach procedury sprawdzającej, Komisja nie powinna przyjmować projektu aktu wykonawczego.**

- (28) Zasady alokacji zdolności przepustowej określone w dyrektywie 2012/34/UE zastępuje się zasadami określonymi w niniejszym rozporządzeniu. W związku z tym w niniejszym rozporządzeniu należy określić zasady współpracy między zarządcami infrastruktury, zasady współpracy między kolejowymi organami regulacyjnymi, wymogi dotyczące elementów zawartych w regulaminie sieci (opisującym charakter infrastruktury kolejowej i dostępnym dla przedsiębiorstw kolejowych), warunki dostępu do tego regulaminu oraz zasady i kryteria alokacji zdolności przepustowej. W dyrektywie 2012/34/UE należy pozostawić zasady współpracy i koordynacji oraz elementy regulaminu sieci niezwiązane z zarządzaniem zdolnością przepustową.
- (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 **należy zatem**

¹⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

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

uchylić, a przepisy dyrektywy 2012/34/UE dotyczące alokacji zdolności przepustowej **należy usunąć** [...] i zastąpić niniejszym rozporządzeniem z **zachowaniem wystarczającego okresu przejściowego.**

- (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 równoległe ze stosowaniem przepisów przewidzianych w aktualnych ramach. W związku z tym w fazie przejściowej [...] **powinien** 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.
- (31) Zgodnie z nowymi ramami działania przygotowawcze dotyczące obowiązującego rozkładu jazdy należy rozpocząć **wraz z początkiem etapu** [...] strategii zdolności przepustowej pięć lat przed wejściem w życie danego obowiązującego rozkładu jazdy. **Ramy te są spójne z tą umową zawartą między państwem członkowskim a zarządcą infrastruktury, która obejmuje strukturę płatności uzgodnionych w celu zapewnienia finansowania zarządcy infrastruktury i okres nie krótszy niż pięć lat, jak przewidziano w dyrektywie 2012/34/UE. 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. Dlatego też pierwszym obowiązującym rozkładem jazdy wchodzącym w zakres nowych ram regulacyjnych powinien być rozkład jazdy rozpoczynający się z dniem [[...]13 grudnia 2031[...] r.].

Wszystkie zainteresowane podmioty powinny niezwłocznie rozpocząć niezbędne przygotowania w celu zapewnienia zgodności z nowymi ramami.

(32) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie efektywniejsze zarządzanie zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej i ruchem, co przyczyni się do poprawy jakości usług i obsługi większej ilości ruchu w sieci kolejowej, nie może zostać osiągnięty w wystarczający sposób przez państwa członkowskie, może natomiast zostać lepiej osiągnięty na poziomie Unii, z uwagi na transgraniczną skalę działań, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot i zakres stosowania

1. W niniejszym rozporządzeniu określono zasady, przepisy i procedury mające zastosowanie do zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej oraz koordynacji z **operatorami obiektów** infrastruktury usługowej, zarządzania ruchem, zarządzania kryzysowego oraz zarządzania wynikami w odniesieniu do krajowych i międzynarodowych przewozów kolejowych. Określono w nim także przepisy dotyczące europejskiej sieci koordynacji między zarządcami infrastruktury oraz z innymi właściwymi zainteresowanymi podmiotami, jak również przepisy dotyczące nadzoru nad zarządzaniem zdolnością przepustową i ruchem.
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.
3. **Rozdział I art. 2 i 3 oraz** rozdziały II–V niniejszego rozporządzenia nie mają zastosowania do infrastruktury kolejowej ani usług kolejowych [...] wyłączonych **przez państwo członkowskie** z zakresu zastosowania rozdziału IV dyrektywy 2012/34/UE, zgodnie z art. 2 ust. 3, 3a, 4, 8 [...] **i 8a** [...] tej dyrektywy w okresie ważności odpowiednich wyłączeń.

Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do przewozów kolejowych, które państwo członkowskie wyłączyło z zakresu stosowania rozdziału IV dyrektywy 2012/34/UE zgodnie z art. 2 ust. 10 tej dyrektywy.

Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do przedsiębiorstw ani do operacji transportowych, o których mowa w art. 2 ust. 9 dyrektywy 2012/34/UE.
4. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do Cypru ani Malty, dopóki na ich terytoriach nie powstanie system kolei.

- 5. Niniejsze rozporządzenie nie uniemożliwia państwom członkowskim przyjmowania środków niezbędnych do ochrony podstawowych interesów bezpieczeństwa lub obrony ani środków zapewniających wojsku wystarczający dostęp do infrastruktury kolejowej, w szczególności na potrzeby operacji wojskowych i szkoleń wojskowych, w tym rodzajów środków opisanych w art. 47 ust. 1 lit. a)–e). Do przyjęcia takich środków stosuje się odpowiednio art. 47 ust. 1 akapit drugi i trzeci oraz ust. 2–7.**
- 6. Niniejsze rozporządzenie pozostaje bez uszczerbku dla odpowiedzialności państw członkowskich w zakresie finansowania rozwoju infrastruktury i utrzymania infrastruktury. Nie przewiduje ono żadnych zobowiązań finansowych w tym zakresie.**

Artykuł 2

Ogólne obowiązki i zasady

1. Bez uszczerbku dla art. 7c dyrektywy 2012/34/UE zarządcy infrastruktury ponoszą odpowiedzialność za zarządzanie zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej oraz zarządzanie ruchem kolejowym.

Odniesienia do zarządcy infrastruktury we wszystkich przepisach niniejszego rozporządzenia dotyczących alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej należy interpretować jako odniesienia do organu alokującego, o którym mowa w art. 7a ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE.
2. Z myślą o ułatwieniu zapewnienia wydajnej i skutecznej zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej oraz wydajnego i skutecznego zarządzania ruchem w obrębie Unii zarządcy infrastruktury, **o których mowa w art. 55 ust. 2**, współpracują w ramach europejskiej sieci zarządców infrastruktury („ENIM”), o której mowa w art. 7f dyrektywy 2012/34/UE, zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia dotyczącymi współpracy.
3. Wypełniając swoje **zadania i** obowiązki zgodnie z [...] **niniejszym rozporządzeniem**, zarządcy infrastruktury:
 - a) osiągają optymalną efektywność wykorzystania dostępnej zdolności przepustowej infrastruktury [...];

- b) dzięki infrastrukturze kolejowej maksymalizują wartość kolejowych usług przewozowych dla społeczeństwa pod względem społecznym, ekonomicznym i środowiskowym;
- c) zapewniają niedyskryminacyjne zarządzanie zdolnością przepustową infrastruktury oraz przejrzysty, **sprawiedliwy** dostęp do tej zdolności, w tym podczas prac **infrastrukturalnych**, [...] **mając na względzie umożliwienie** uczciwej konkurencji i **w celu zapewnienia optymalnej konkurencyjności kolejowych usług przewozowych**;
- d) zapewniają płynny ruch kolejowy w ramach więcej niż jednej sieci, w **szczególności poprzez umożliwienie pociągom towarowym i pasażerskim ruchu w dobrych warunkach i łatwego przechodzenia z jednej sieci do drugiej**;
- e) zapewniają przejrzystość w zakresie stanu oraz dostępności zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej;
- f) weryfikują i podnoszą skuteczność działania infrastruktury kolejowej [...] w ścisłej współpracy z [...] **podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną**;
- g) wnoszą wkład we wdrażanie i rozwój jednolitego europejskiego obszaru kolejowego.

Artykuł 3

Bezstronność zarządcy infrastruktury w odniesieniu do zarządzania ruchem i zdolnością przepustową, w tym planowania utrzymania

1. Zarządcy infrastruktury wykonują funkcje zarządzania ruchem i zdolnością przepustową, w tym planowania utrzymania, w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny, a osoby odpowiedzialne za podejmowanie decyzji w odniesieniu do tych funkcji nie mogą znaleźć się w sytuacji konfliktu interesów.

1a. Zarządcy infrastruktury przestrzegają tajemnicy handlowej przekazywanych im informacji zgodnie z prawem krajowym i unijnym, w tym, w stosownych przypadkach, poprzez anonimizację informacji udostępnianych innym stronom.

2. W odniesieniu do zarządzania ruchem zarządcy infrastruktury zapewniają, aby przedsiębiorstwa kolejowe i **operatorzy obiektów infrastruktury usługowej** – w przypadku zakłóceń, które ich dotyczą – miały pełny i terminowy dostęp do odpowiednich informacji. W przypadku gdy zarządca infrastruktury przyznaje szerszy dostęp do procesu zarządzania ruchem, dokonuje tego w odniesieniu do zainteresowanych przedsiębiorstw kolejowych i **operatorów obiektów infrastruktury usługowej** w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny.
3. W odniesieniu do zarządzania zdolnością przepustową oraz długoterminowego planowania większych prac w zakresie utrzymania, odnowienia oraz modernizacji infrastruktury kolejowej zarządca infrastruktury konsultuje się z wnioskodawcami zdefiniowanymi w art. 3 pkt 19 dyrektywy 2012/34/UE, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, [...] i w [...] **pełni** uwzględnia zgłoszone wątpliwości.

Artykuł 4

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje określone w art. 3 dyrektywy 2012/34/UE.

Stosuje się również następujące definicje:

- (1) „siła wyższa” oznacza każde nieprzewidywalne [...] zdarzenia lub sytuacje pozostające poza kontrolą zarządcy infrastruktury lub przedsiębiorstwa kolejowego, których nie można uniknąć ani przewyciężyć 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 rozporządzeniem lub dyrektywą 2012/34/UE, lub które uniemożliwiają przedsiębiorstwu kolejowemu wypełnienie jego zobowiązań umownych wobec zarządcy lub zarządców infrastruktury;

- (2) „interoperacyjność” oznacza interoperacyjność zgodnie z definicją zawartą w art. 2 pkt 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797²¹;
- (3) „**podmioty zaangażowane** w działalność [...] operacyjną” oznaczają [...] **wnioskodawców, przedsiębiorstwa** [...] kolejowe, **zarzadców** [...] infrastruktury, **właściwe organy, o których mowa w rozporządzeniu (UE) 1370/2007, operatorów obiektów** [...] infrastruktury usługowej [...] oraz każdy inny podmiot bezpośrednio zaangażowany w świadczenie kolejowej usługi przewozowej;
- (4) „koordynator europejski” oznacza koordynatora [...] **wyznaczonego na mocy** art. [...] **52** rozporządzenia [...] nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T);
- (4a) „europejskie korytarze transportowe” oznaczają korytarze, o których mowa w art. 11 rozporządzenia [...] nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T);**
- (4b) „węzły miejskie” oznaczają węzły miejskie zdefiniowane w art. 3 pkt 6 [nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T];**
- (4c) „sieć bazowa” oznacza sieć bazową określoną w załączniku I do [nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T]; Do celów art. 55 ust. 3a odniesienie do „sieci bazowej” oznacza sieć bazową określoną w załączniku IV do [nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T];**
- (4d) „rozszerzona sieć bazowa” oznacza rozszerzoną sieć bazową określoną w załączniku I do [nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T]; Do celów art. 55 ust. 3a odniesienie do „rozszerzonej sieci bazowej” oznacza rozszerzoną sieć bazową określoną w załączniku IV do [nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T];**
- (5) „umowa ramowa” oznacza prawnie wiążącą umowę ogólną prawa publicznego lub prywatnego, ustalającą prawa i obowiązki wnioskodawcy i zarządcy infrastruktury w stosunku do zdolności przepustowej infrastruktury, która to zdolność ma zostać alokowana, oraz opłat, które mają zostać pobrane w czasie dłuższym niż okres ważności jednego obowiązującego rozkładu jazdy;

²¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (*Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44*).

- (6) „jednoczesna alokacja zdolności przepustowej” oznacza proces, w którym zarządcy infrastruktury przydzielają zdolność przepustową infrastruktury w odpowiedzi na zestaw wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej otrzymanych przed określoną datą graniczną, a poprzez koordynację tych wniosków zapewniają najlepsze możliwe wykorzystanie infrastruktury i dopasowanie wniosków;
- (7) „kto pierwszy, ten lepszy” oznacza zasadę alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, zgodnie z którą pierwszeństwo w procesie alokacji przyznaje się w porządku chronologicznym złożenia wniosków o zdolność przepustową;
- (8) „trasa pociągu” oznacza zdolność przepustową infrastruktury potrzebną do prowadzenia pociągu między dwoma punktami w określonym przedziale czasowym, którą opisuje się jako dokładną trasę wraz z rozkładem jazdy tego pociągu obejmującym stację początkową i końcową, godzinę i datę przyjazdu oraz godzinę i datę wyjazdu, w tym każdy przystanek oraz powiązane godziny odjazdu;
- (9) „specyfikacja zdolności przepustowej” oznacza uprawnienie do zdolności przepustowej określające cechy handlowe i operacyjne zdolności przepustowej infrastruktury, [...] **które to uprawnienie zarządca infrastruktury ma zapewnić odpowiedniemu wnioskodawcy wraz z informacjami wystarczającymi** [...] do opracowania konkretnych tras pociągu z uwzględnieniem tych cech;
- (10) „przewozy kolejowe wykonywane w ramach wielu sieci” oznaczają usługę towarowego lub pasażerskiego przewozu kolejowego, krajowego lub międzynarodowego, która jest świadczona w co najmniej dwóch sieciach zarządzanych przez różnych zarządców infrastruktury. Pociąg może być łączony lub dzielony, a jego różne części mogą mieć inne stacje początkowe i końcowe [...];
- (11) „uprawnienie do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci” oznacza całość uprawnień do zdolności przepustowej umożliwiających zapewnienie przewozów kolejowych wykonywanych w ramach wielu sieci;
- (12) „podział zdolności przepustowej infrastruktury” oznacza przydzielenie części całkowitej dostępnej zdolności przepustowej elementu infrastruktury różnym rodzajom kolejowych usług przewozowych oraz na potrzeby ograniczeń zdolności przepustowej wynikających z prac infrastrukturalnych;
- (13) „obowiązujący rozkład jazdy” oznacza stale aktualizowane dane określające wszelki planowy ruch pociągów i taboru, który będzie miał miejsce na danej infrastrukturze, określony przez przydzielone uprawnienia do zdolności przepustowej, w okresie ważności obowiązującego rozkładu jazdy;

(14) „okres ważności obowiązującego rozkładu jazdy” oznacza okres, w trakcie którego dany obowiązujący rozkład jazdy jest ważny;

(14a) „proces planowania kroczonego” oznacza metodę alokacji zdolności przepustowej przynajmniej na potrzeby kolejowych przewozów towarowych po upływie terminów procesu alokacji rocznej;

(15) „praca infrastrukturalna” oznacza [...] **interwencje** w infrastrukturze kolejowej [...] **podjęta** w celu rozwoju, utrzymania, odnowienia i modernizacji infrastruktury kolejowej zgodnie z definicjami zawartymi **odpowiednio** w art. 3 pkt 2a, 2c, 2d i 2e dyrektywy 2012/34/UE;

(16) „organ regulacyjny” oznacza organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55 dyrektywy 2012/34/UE;

(17) „incydent” **oznacza** każde zdarzenie lub szereg zdarzeń o tej samej przyczynie, powodujące zakłócenia ruchu kolejowego [...];

(17a) „węzeł” oznacza lokalizację łączącą dwie lub więcej linii kolejowych, z których żadna nie jest wyłączona z zakresu stosowania art. 2 i 3 rozdziału I oraz rozdziałów II-V niniejszego rozporządzenia na podstawie art. 1 ust. 3 niniejszego rozporządzenia;

(17b) „konkretny projekt rozkładu jazdy” oznacza system organizacyjny w danym przedziale czasowym, który zazwyczaj ma być powielany w regularnych odstępach czasu, połączenie tras na odcinkach i węzłach określonej sieci lub części sieci, w tym w odniesieniu do ruchu wielosieciowego, z uwzględnieniem, w stosownych przypadkach, połączeń i czasu transferu między przewozami.

ROZDZIAŁ II ZARZĄDZANIE ZDOLNOŚCIĄ PRZEPUSTOWĄ INFRASTRUKTURY

SEKCJA 1

Zasady ogólne zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury

Artykuł 5

Zarządzanie zdolnością przepustową

1. Zarządcy infrastruktury zarządzają zdolnością przepustową infrastruktury w ramach procesu planowania i alokacji obejmującego trzy etapy:
 - a) strategiczne planowanie zdolności przepustowej, o którym mowa w sekcji 2;
 - b) układanie rozkładu jazdy i alokacja zdolności przepustowej, o których mowa w sekcji 3;
 - c) dostosowanie i zmiana rozkładu jazdy w ramach przydzielonej zdolności przepustowej, o których mowa w sekcji 4.
2. Oprócz treści określonej w załączniku IV do dyrektywy 2012/34/UE zarządcy infrastruktury muszą zawrzeć w regulaminie sieci, o którym mowa w art. 27 tej dyrektywy, sekcję na temat infrastruktury udostępnionej przedsiębiorstwom kolejowym; sekcję na temat zarządzania zdolnością przepustową; sekcję na temat operacji, w tym zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego; oraz sekcję na temat zarządzania wynikami zgodnie z załącznikiem IV.
3. Podejmowanie decyzji dotyczących zarządzania zdolnością przepustową, o którym mowa w ust. 1, obejmujące zarówno określenie i ocenę dostępności, jak i przydzielanie uprawnień do zdolności przepustowej, stanowi funkcję podstawową zarządcy infrastruktury w rozumieniu art. 3 pkt 2f dyrektywy 2012/34/UE. Do podejmowania tych decyzji stosuje się przepisy o funkcjach podstawowych określone w tej dyrektywie.

Europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową

1. **1. Do dnia [24 miesiące od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]** pENIM opracuje i przyjmie **zgodnie z przepisami rozdziału II** „europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową” [...] 2.[...] **po przeprowadzeniu konsultacji z podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną, określające** wspólne zasady i procedury zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury oraz koordynacji między zarządcami infrastruktury [...] i innymi podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną.

Zarządcy infrastruktury dokładają wszelkich starań w celu przestrzegania tych wspólnych zasad i procedur zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury.

- 3[...] 1a. **ENIM przedłoży projekt europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową europejskiej sieci kolejowych organów regulacyjnych („ENRRB”) w terminie 18 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia. ENRRB przedkłada ENIM zalecenie w sprawie europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową w terminie czterech miesięcy od otrzymania projektu przygotowanego przez ENIM. ENIM w jak największym stopniu uwzględnia to zalecenie podczas przyjmowania europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową.**
2. Europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową muszą obejmować co najmniej elementy wymienione w załączniku III, przy czym w razie potrzeby są aktualizowane w celu uwzględnienia doświadczeń zarządców infrastruktury, przedsiębiorstw kolejowych i innych wnioskodawców oraz na podstawie działalności ENIM. **Aktualizując europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową, ENIM przedkłada ich projekt ENRRB, by mogła wydać zalecenie.**
4. [...] Przy sporządzaniu regulaminu sieci, o którym mowa w art. 27 dyrektywy 2012/34/UE [...] i **w art. 5 ust. 2** niniejszego rozporządzenia [...], **zarządcy infrastruktury w najwyższym stopniu uwzględniają europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową.** W regulaminie sieci wyjaśniają oni przyczyny wszelkich odstępstw od wspólnych zasad i procedur ustanowionych w europejskich ramach zarządzania zdolnością przepustową.

Artykuł 7

Wnioskodawcy

1. Wnioskodawcy składają wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej infrastruktury. Aby wykorzystać tę zdolność przepustową infrastruktury, wnioskodawcy niebędący [...] **przedsiębiorstwami kolejowymi** wyznaczają przedsiębiorstwo kolejowe [...]. **To przedsiębiorstwo kolejowe zawiera** 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.
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 [...] **zgodnie z 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.
3. Komisja może przyjąć akty wykonawcze określające szczegółowo kryteria, których należy przestrzegać na użytek **określenia [...] wymogów, o których mowa w** ust. 2. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3.

Artykuł 8

Zarządzanie [...] zdolnością przepustową infrastruktury

1. Zarządcy infrastruktury zapewniają, aby [...] na wszystkich etapach procesu zarządzania zdolnością przepustową, o którym mowa w art. 5, zdolnością przepustową infrastruktury zarządzano zgodnie z zasadami określonymi w art. 26 dyrektywy 2012/34/UE oraz w art. 2 niniejszego rozporządzenia.
2. Podejmując decyzje w sprawie [...] zdolności przepustowej **infrastruktury**, zarządcy infrastruktury uwzględniają strategiczne wytyczne w sprawie wykorzystania zdolności

przepustowej infrastruktury opracowane przez państwa członkowskie zgodnie z art. 11 ust. 3 [...], w **przypadku gdy państwa członkowskie przedstawiły takie wytyczne, bez uszczerbku dla akapitu czwartego.**

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

3. [...] **2a.** Zarządcy infrastruktury planują i przydzielają [...] **zdolności przepustowe, w najszerszym możliwym zakresie poszukując rozwiązań akceptowalnych dla zainteresowanych wnioskodawców, zapewniając jednocześnie ogólne optymalne wykorzystanie infrastruktury kolejowej w danej sieci.**

3. Zarządcy infrastruktury rozwiązują konflikty dotyczące zdolności przepustowej w najszerszym możliwym zakresie w ramach mechanizmu rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu, o którym mowa w art. 36, angażując zainteresowanych wnioskodawców oraz wypracowując rozwiązania oparte na konsensusie w odniesieniu do sprzecznych potrzeb i wniosków z zakresu zdolności przepustowej.

4. Jeżeli mechanizm, o którym mowa w ust. 3, nie przyniesie zadowalającego rozwiązania, jeżeli chodzi o sprzeczne potrzeby i wnioski z zakresu zdolności przepustowej, zarządcy infrastruktury [...] rozwiązują konflikty w drodze [...] **mechanizmu formalnego rozwiązywania konfliktów, o którym mowa w art. 37.**

[...]

5. [...]

6. [...]

7. [...]

Artykuł 9

Informacje dotyczące zdolności przepustowej infrastruktury

1. Zarządcy infrastruktury udzielają [...] wnioskodawcom oraz organom regulacyjnym, a **także, w stosownych przypadkach, innym podmiotom zaangażowanym**

w działalności operacyjna, 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 przydzielonej zdolności przepustowej, o których mowa w sekcji 4.

Zarządcy infrastruktury publikują wszelkie aktualizacje planu zapewnienia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 18, oraz obowiązującego rozkładu jazdy, o którym mowa w art. 30.

2. Zarządcy infrastruktury publikują informacje, o których mowa w ust. 1, zgodnie z art. 62 ust. 5 [...].
3. Na wniosek wnioskodawców zarządcy infrastruktury udzielają informacji, o których mowa w ust. 1, na podstawie konkretnych [...] **potrzeb handlowych i operacyjnych wnioskodawców**.

Artykuł 10

Ograniczenia zdolności przepustowej wynikające z pracy infrastrukturalnej oraz degradacji infrastruktury

1. Bez uszczerbku dla art. 7, **art. 7a**, 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.
2. Przy planowaniu prac infrastrukturalnych zarządca infrastruktury postępuje zgodnie z art. 2 ust. 3 i art. 3.

W szczególności zarządca infrastruktury w zrównoważony sposób uwzględnia wpływ prac infrastrukturalnych na zarządzanie jego własnymi aktywami oraz na sytuację finansową, jak również **szacunkowy** wpływ operacyjny i finansowy na wszystkich zainteresowanych wnioskodawców.

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.
4. Zarządca infrastruktury z odpowiednim wyprzedzeniem planuje ograniczenia zdolności przepustowej wynikające z prac infrastrukturalnych, uwzględniając szacowany wpływ na przedsiębiorstwa kolejowe, oraz informuje wnioskodawców i przeprowadza z nimi konsultacje na temat tych ograniczeń. W tym celu zarządcy infrastruktury przestrzegają [...] **wymogów określonych** w sekcji 3 załącznika I.

4a. W odniesieniu do ograniczeń zdolności przepustowej, które wywierają [...] istotny wpływ [...] w **rozumieniu [...] sekcji 3 pkt 0 załącznika I**, wnioskodawcy mogą zwrócić się do zarządcy infrastruktury o przedstawienie alternatywnego planowania ograniczeń zdolności przepustowej w celu identyfikacji i wyboru wariantu, który w sposób zrównoważony uwzględnia skutki dla wnioskodawców i zarządców infrastruktury. Zarządca infrastruktury udostępnia tym wnioskodawcom orientacyjny harmonogram alternatywnej zdolności przepustowej dostępnej w trakcie ograniczeń zdolności przepustowej.

Orientacyjny harmonogram obejmuje zarówno linię, której dotyczy ograniczenie, jak i linie alternatywne, o **ile istnieją**, oraz jest uwzględniany w modelu zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 17, oraz w planie zapewnienia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 18.

5. Zarządcy infrastruktury uwzględniają i łagodzą wpływ prac infrastrukturalnych na ruch transgraniczny. Zarządcy infrastruktury koordynują, zgodnie z art. 53, **co najmniej** wszystkie prace infrastrukturalne przeprowadzane na liniach [...] **kolejowych stanowiących część europejskich korytarzy transportowych** oraz wszelkie inne prace infrastrukturalne o znaczącym wpływie transgranicznym.

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

6. Ograniczenia w zdolności przepustowej lub funkcjonowaniu infrastruktury poniżej jej wartości projektowych, wynikające z utraty wartości aktywów, takiej jak ograniczenia

dopuszczalnej prędkości lub nacisku osi, również uznaje się za ograniczenia zdolności przepustowej. **Takie ograniczenia zdolności przepustowej nie skutkują karami zgodnie z art. 40.** Do takich ograniczeń **zdolności przepustowej** stosuje się obowiązki informacyjne określone w art. 9.

7. Zarządcy infrastruktury jak najwcześniej publikują informacje na temat planowanych tymczasowych ograniczeń zdolności przepustowej, ich wpływu na zdolność przepustową dostępną w celach handlowych oraz alternatywnej zdolności przepustowej, oraz konsultują się z wnioskodawcami w sprawie tych informacji.
8. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 71 w celu zmiany [...]:

aa) klasyfikacji ograniczeń zdolności przepustowej oraz wpływu na ruch określony w załączniku I sekcja 3 **pkt 0,**

a) terminów publikacji określonych w pkt 1 tej sekcji,

- b) terminów koordynacji ograniczeń zdolności przepustowej określonych w pkt 4 tej sekcji; jeżeli elementy te okazały się nieskuteczne lub doprowadziły do poważnych trudności we wdrażaniu,** aby **dalej** zmniejszyć wpływ ograniczeń zdolności przepustowej, wynikających z prac infrastrukturalnych w ruchu kolejowym, **oraz obciążeń administracyjnych nakładanych na zarządców infrastruktury,** z uwzględnieniem uwarunkowań planistycznych, operacyjnych, technicznych i handlowych zainteresowanych podmiotów **oraz doświadczeń i opinii ENIM.**

Artykuł 10a

Odmowa lub cofnięcie uprawnień do zdolności przepustowej ze względów porządku publicznego lub bezpieczeństwa publicznego

1. **Państwo członkowskie może wymagać od zarządcy infrastruktury odmowy przydzielenia wnioskodawcy lub cofnięcia mu uprawnień do zdolności przepustowej, jeżeli właściwe organy tego państwa członkowskiego ustalą, że przydzielenie takich uprawnień temu wnioskodawcy wiąże się z poważnym i znaczącym zagrożeniem dla porządku publicznego lub bezpieczeństwa publicznego, w tym dla bezpieczeństwa narodowego i obronności tego państwa członkowskiego. Każda taka decyzja musi być należycie uzasadniona, bezwzględnie konieczna i proporcjonalna do zamierzonego celu.**

2. **Bez uszczerbku dla poufności informacji niejawnych państwa członkowskie, w terminie 10 dni od przyjęcia decyzji na podstawie akapitu pierwszego niniejszego artykułu, informują Komisję, organ regulacyjny oraz, w przypadku uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci, inne zainteresowane państwa członkowskie o przyjęciu takiej decyzji i jej powodach. Państwa członkowskie regularnie dokonują przeglądu wszelkich takich decyzji.**
3. **W przypadku gdy państwo członkowskie wyraża zastrzeżenia co do decyzji przyjętej przez inne państwo członkowskie na podstawie akapitu pierwszego niniejszego artykułu, zainteresowane państwa członkowskie koordynują swoje działania zgodnie z art. 53a.**

SEKCJA 2

STRATEGICZNE PLANOWANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ

Artykuł 11

Strategiczne planowanie zdolności przepustowej

1. Strategiczne planowanie zdolności przepustowej obejmuje całą działalność określoną w art. 12–25.
2. W wyniku strategicznego planowania zdolności przepustowej należy opracować następującą serię dokumentów dotyczących planowania, z których każdy kolejny charakteryzuje coraz wyższy poziom szczegółowości dostępnej zdolności przepustowej:
 - a) strategia zdolności przepustowej, o której mowa w art. 16;
 - b) model zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 17;
 - c) plan zapewnienia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 18.

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

Zarządcy infrastruktury przyjmują dokumenty dotyczące planowania jako podstawę następnego etapu w procesie planowania.

Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 71 aktów delegowanych w celu:

(i) **usunięcia pewnych części szczegółowej treści strategii zdolności przepustowej, modelu zdolności przepustowej i planu zapewnienia zdolności przepustowej określonych w sekcji 1 załącznika I oraz**

(ii) zmiany [...] **terminów określonych w załączniku I sekcja 2,**

w przypadku gdy elementy te okazały się nieskuteczne lub doprowadziły do znacznych trudności we wdrażaniu, aby zapewnić efektywny proces planowania strategicznego oraz uwzględnić obawy zarządców infrastruktury i wnioskodawców dotyczące eksploatacji, z uwzględnieniem doświadczeń i **opinii** [...] ENIM, [...] wnioskodawców, [...] **organów regulacyjnych i ENRRB** w związku z wykonywaniem przepisów niniejszej sekcji. **Komisja nie usuwa z załącznika I sekcja 1 elementów odpowiadających elementom, o których mowa w art. 16–18.**

3. 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 są sporządzane z poszanowaniem obowiązków operacyjnych zarządcy infrastruktury, umożliwiając im optymalizację wykorzystania sieci i skuteczną koordynację alokacji zdolności przepustowej dla ruchu transgranicznego. Wytyczne te muszą być zgodne z przepisami niniejszego rozporządzenia. Wytyczne te są przekazywane terminowo, tak aby zarządcy infrastruktury mogli przestrzegać terminów określonych w załączniku I, i mogą obejmować lub** zawierać w szczególności:

- a) ogólne cele krajowej polityki kolejowej istotne dla strategicznego planowania zdolności przepustowej w zakresie niniejszego rozporządzenia, **takie jak krajowe praktyki w zakresie rozkładów jazdy pociągów;**
- 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. [...] **[54]** [nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T];
- c) ogólne [...] wytyczne dotyczące wykorzystywania zdolności przepustowej infrastruktury, w **tym - w stosownych przypadkach - odpowiednie kierunki polityki związane z:**

(i) wolumenami różnych rodzajów ruchu, o których mowa w art. 12, które zarządcy infrastruktury mają zamiar uwzględnić w procesie planowania strategicznego;

(ii) wdrożeniem szczegółowych projektów rozkładów jazdy zarówno dla przewozów towarowych, jak i pasażerskich, takich jak zintegrowany rozkład jazdy w takcie;

(iii) zakresem zdolności przepustowej, który można zarezerwować na podstawie umów ramowych lub w ramach planowania kroczącego;

(iv) wdrażaniem przez zarządców infrastruktury zasad rozwiązywania konfliktów określonych w art. 37;

które zarządca infrastruktury [...] w **jak największym stopniu** uwzględnia w strategicznym planowaniu zdolności przepustowej, w szczególności w odniesieniu do intensywnie wykorzystywanej i przepełnionej infrastruktury, o której mowa w art. 21, **oraz w procesie wstępnego planowania, o którym mowa w art. 18 i 20;**

- d) perspektywy planowanego rozwoju przewozów kolejowych obsługiwanych na podstawie obowiązków świadczenia usługi publicznej, w razie potrzeby z uwzględnieniem opinii zaangażowanych władz regionalnych lub lokalnych.

Państwa członkowskie współpracują ze sobą **zgodnie z art. 53a** w celu zapewnienia spójności między poszczególnymi wytycznymi strategicznymi, które wydają zgodnie z niniejszym ustępem w celu wsparcia rozwoju międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych.

Zarządcy infrastruktury uzasadniają wszelkie odstępstwa od wytycznych przedstawionych przez państwa członkowskie zgodnie z lit. c) i d) niniejszego ustępu.

Państwa członkowskie mogą postanowić, że elementy wytycznych, o których mowa w lit. c) niniejszego ustępu, są wiążące.

Państwa członkowskie publikują strategiczne wytyczne przyjęte na podstawie niniejszego ustępu, o ile przedstawiły takie wytyczne. Wytyczne strategiczne publikuje się w odpowiednim czasie, aby umożliwić przygotowanie strategicznego planowania zdolności przepustowej.

4. Strategiczne planowanie zdolności przepustowej nie obejmuje przydzielania uprawnień do zdolności przepustowej poszczególnym wnioskodawcom zgodnie z art. 26.

Wymogi ogólne w zakresie [...] planowania strategicznej zdolności przepustowej

1. Zarządcy infrastruktury uwzględniają – w sposób [...] **sprawiedliwy, przejrzysty** i niedyskryminacyjny – wszystkie rodzaje kolejowych usług przewozowych, w odniesieniu do których odpowiadają za przyjmowanie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej, bez względu na ich rozmiar, wielkość rynku niższego szczebla, stabilność następujących po sobie rozkładów jazdy, regularność lub częstotliwość w okresie ważności danego obowiązującego rozkładu jazdy.
2. W strategicznym planowaniu zdolności przepustowej, w szczególności w modelu zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 17, oraz w planie zapewnienia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 18, zarządcy infrastruktury wyróżniają przynajmniej następujące rodzaje kolejowych usług przewozowych:
 - a) usługi transportu towarowego;
 - b) międzymiastowe przewozy pasażerskie (dalekobieżne);
 - c) miejskie i regionalne przewozy pasażerskie.

W razie potrzeby, uwzględniając doświadczenie zdobyte w toku wdrażania niniejszego rozporządzenia [...] **i mając na uwadze wspieranie transgranicznej spójności procesu planowania strategicznego**, ENIM może sporządzić bardziej szczegółowy **zharmonizowany** wykaz, wprowadzając dalsze rozróżnienia rodzajów kolejowych usług przewozowych. [...] **Wykaz ten powinien zostać włączony do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6 Zarządcy infrastruktury w jak największym stopniu uwzględniają ten wykaz.**

3. W strategicznym planowaniu zdolności przepustowej, w szczególności w modelu zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 17, oraz w planie zapewnienia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 18, zarządcy infrastruktury wskazują wstępnie zaplanowaną zdolność przepustową odpowiednią dla świadczenia usług transportowych obejmujących wiele sieci, w tym **kolejowych przewozów transgranicznych. Zarządcy infrastruktury koordynują działania zgodnie z art. 53 przy wskazywaniu wstępnie zaplanowanej zdolności przepustowej odpowiedniej do świadczenia usług transportowych obejmujących wiele sieci.**
4. W strategicznym planowaniu zdolności przepustowej uwzględnia się również:

- a) zaobserwowaną strukturę i zmiany popytu na zdolność przepustową infrastruktury, jak określono w ramach alokacji zdolności przepustowej w poprzednich okresach ważności obowiązującego rozkładu jazdy oraz w ramach monitorowania rynku, o którym mowa w art. 15 dyrektywy 2012/34/UE;
- b) oczekiwany rozwój potrzeb transportowych oraz wynikający z niego popyt na kolejowe usługi przewozowe i zdolność przepustową infrastruktury, określone w drodze analizy, o której mowa w art. 15 niniejszego rozporządzenia;
- c) **potrzeby w zakresie zdolności przepustowej zgłoszone przez wnioskodawców oraz** informacje uzyskane w drodze konsultacji z [...] **podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną** zgodnie z art. 13;
- d) oczekiwany lub planowany rozwój zdolności przepustowej infrastruktury, w szczególności jak określono w orientacyjnej strategii rozwoju infrastruktury kolejowej, o której mowa w art. 8 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE, oraz w planie biznesowym zarządcy infrastruktury, o którym mowa w art. 8 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE;
- e) planowane prace infrastrukturalne, co do których oczekuje się, że wpłyną na sieć;
- f) cechy poszczególnych rynków kolejowych usług przewozowych, w szczególności:
 - (i) prędkość;
 - (ii) częstotliwość;
 - (iii) tolerancja odchyień od przydzielonej trasy pociągu;
 - (iv) możliwość przekierowania, zmiany lub zastąpienia usług innymi rodzajami transportu w przypadku zakłóceń w funkcjonowaniu sieci;
 - (v) zmienność popytu na transport kolejowy oraz wynikająca z niej konieczność planowania przewozów kolejowych w innym horyzoncie czasowym.

5. Strategiczne planowanie zdolności przepustowej powinno odzwierciedlać przydzieloną zdolność przepustową w umowach ramowych oraz planowaniu kroczącym.

5a. Do celów strategicznego planowania zdolności przepustowej zarządcy infrastruktury sporządzają strategiczną mapę tras, która określa następujące elementy:

a) zasięg geograficzny strategii zdolności przepustowej, o której mowa w art. 16, modelu zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 17, oraz planu zapewnienia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 18;

b) linie alternatywne brane pod uwagę w przypadku ograniczeń zdolności przepustowej, o których mowa w art. 10, oraz w kontekście planowania ewentualnościowego, o którym mowa w art. 19.

Państwa członkowskie zapewniają, by mapa tras strategicznych została włączona do rejestru infrastruktury, o którym mowa w art. 49 dyrektywy (UE) 2016/797.

6. Strategiczne planowanie zdolności przepustowej obejmuje linie **kolejowe** będące częścią **sieci** bazowej TEN-T oraz rozszerzonej sieci bazowej [...]. Zarządcy infrastruktury, **w tym ci, którzy nie zarządzają liniami stanowiącymi część sieci bazowej TEN-T i rozszerzonej sieci bazowej,** mogą **podjąć decyzję** o włączeniu **do strategicznego planowania zdolności przepustowej** innych linii i węzłów sieci, którą zarządzają. **Zgodnie ze swoimi odpowiednimi wytycznymi strategicznymi, o których mowa w art. 11 ust. 3, państwa członkowskie mogą również postanowić, że zarządcy infrastruktury przeprowadzają strategiczne planowanie zdolności przepustowej na innych liniach i węzłach sieci zarządzanych przez nich.**

Strategiczne planowanie zdolności przepustowej przeprowadza się na poziomie wystarczająco szczegółowym, aby umożliwić planowanie zdolności przepustowej dla poszczególnych odcinków sieci. W tym celu sieć należy scharakteryzować za pomocą węzłów i sekcji, które umożliwią uwzględnienie istotnych cech popytu i podaży w zakresie zdolności przepustowej.

[...] **Państwa członkowskie zapewniają, by te sekcje [...] zostały wskazane w rejestrze infrastruktury, o którym mowa w art. 49 dyrektywy (UE) 2016/797.**

7. Strategiczne planowanie zdolności przepustowej obejmuje okres [...] **zaczynający się** pięć lat [...] **przed zmianą obowiązującego rozkładu jazdy, do którego się odnosi.** Zarządcy infrastruktury mogą przedłużyć ten okres w taki sposób, aby wynosił on ponad pięć lat, w szczególności w celu wsparcia rozwoju infrastruktury w ramach orientacyjnej strategii rozwoju infrastruktury kolejowej, o której mowa w art. 8 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE.
8. Zarządcy infrastruktury [...], **gdym to konieczne,** przeprowadzają przegląd i aktualizację wyników strategicznego planowania zdolności przepustowej, uwzględniając w szczególności następujące elementy:

- a) rozwój infrastruktury kolejowej;
 - b) zmiany w popycie rynkowym na zdolność przepustową infrastruktury, w **tym poprzez zgłoszenia potrzeb w zakresie zdolności przepustowej**;
 - c) wyniki procesów alokacji, określonych w sekcjach 3 i 4 **niniejszego rozdziału**, w poprzednich okresach ważności obowiązującego rozkładu jazdy, w tym stopień wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury przez wnioskodawców;
 - d) informacje uzyskane w procesie zarządzania ruchem realizowanego zgodnie z rozdziałem III;
 - e) wyniki zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego realizowanego zgodnie z rozdziałem III;
 - f) rezultaty weryfikacji skuteczności działania zgodnie z rozdziałem IV.
9. ENIM opracowuje **i włącza do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6 niniejszego rozporządzenia**, wytyczne określające wspólne zasady, procedury i metody strategicznego planowania zdolności przepustowej. [...]

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.

Artykuł 13

Konsultacje z zainteresowanymi podmiotami w dziedzinie strategicznego planowania zdolności przepustowej

1. Zarządcy infrastruktury, w **ramach art. 7e dyrektywy 2012/34/UE**, konsultują się ze wszystkimi podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną, w **tym obsługującymi przewozy kolejowe wykonywane w ramach wielu sieci**, w dziedzinie strategicznego planowania zdolności przepustowej, w **tym dokumentów dotyczących strategicznego planowania, o których mowa w art. 16-18**, zgodnie z [...] **harmonogramem przedstawionym w załączniku I sekcja 2.**

2. **Do celów tych konsultacji** [...] zarządcy infrastruktury [...] w **najwyższym stopniu uwzględniają europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.**

Do celów konsultacji z podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną, obsługującymi przewozy kolejowe wykonywane w ramach wielu sieci [...], **zarządcy infrastruktury koordynują swoje działania** zgodnie z [...] **art. 53** oraz **- w kwestiach europejskich i transgranicznych - art. 54.**

Artykuł 14

Koordynacja strategicznego planowania zdolności przepustowej między zarządcami infrastruktury

1. Zarządcy infrastruktury w **stosownych przypadkach** koordynują swoją działalność związaną ze strategicznym planowaniem zdolności przepustowej zgodnie z art. 53.

Koordynacja powinna zapewniać w szczególności:

- a) spójność planowania strategicznego w danych sieciach, w szczególności w odniesieniu do strategii zdolności przepustowej, modelu zdolności przepustowej oraz planu zapewnienia zdolności przepustowej, planowania prac infrastrukturalnych oraz planowania ewentualnościowego;
- b) należyte uwzględnienie potrzeb dotyczących zdolności przepustowej w odniesieniu do przewozów kolejowych wykonywanych w ramach wielu sieci, w **tym transgranicznych przewozów kolejowych,** w strategii zdolności przepustowej, modelu zdolności przepustowej oraz planie zapewnienia zdolności przepustowej;
- c) weryfikację skuteczności działania w zakresie strategicznego planowania zdolności przepustowej oraz jego rezultatów zgodnie z rozdziałem IV;
- d) udział wszystkich podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną, organów regulacyjnych i [...] ENRRB [...], koordynatorów europejskich oraz [...] organów państw członkowskich i, **w razie potrzeby,** innych zainteresowanych podmiotów.

2. [...]

3. Zarządcy infrastruktury uwzględniają wszelkie zalecenia przyjęte przez ENIM zgodnie z [...] **art. 54**. Jeżeli zarządcy infrastruktury nie stosują się do zalecenia, mają obowiązek wyjaśnić przyczyny w dokumentach dotyczących planowania.
4. ENRRB monitoruje proces koordynacji i jego realizację. ENRRB informuje Komisję o swoich opiniach na temat potrzeby wyeliminowania wszelkich niedociągnięć procesu koordynacji.

Artykuł 15

Analiza oczekiwanych zmian na rynku transportowym

1. [...] **Koordinator sieci regularnie przeprowadza badanie rynku transportowego dotyczące rozwoju sieci i rynku kolejowych przewozów transgranicznych. Koordinator sieci przekazuje wyniki tego badania państwom członkowskim, zarządcom infrastruktury i innym odpowiednim zainteresowanym podmiotom, w tym koordynatorom europejskim. Koordinator sieci przeprowadza przegląd i aktualizację badania rynku transportowego w odpowiednich przypadkach, a w każdym razie co najmniej raz na pięć lat. Zarządcy infrastruktury uwzględniają to badanie rynku** w celu pozyskania danych na potrzeby ogólnej strategii biznesowej, zarządzania zdolnością przepustową i zarządzania ewentualnościowego oraz decyzji inwestycyjnych.
2. Do celów niniejszego rozporządzenia [...] **badanie europejskiego rynku transportowego, o którym** mowa w ust. 1, [...] **powinno** w szczególności wносить wkład w strategiczne planowanie zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 11, w podział zdolności przepustowej infrastruktury, o którym mowa w art. 25, oraz w alokację zdolności przepustowej na podstawie mechanizmu formalnego rozwiązywania konfliktów, o którym mowa w art. 37.

3. [...]
4. [...]
5. [...]

Artykuł 16

Strategia zdolności przepustowej

1. Zarządca infrastruktury przyjmuje strategię zdolności przepustowej określającą jego oczekiwania w zakresie przyszłych zmian popytu i podaży w zakresie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej oraz wizję sposobu uwzględnienia tych zmian.

Strategia zdolności przepustowej służy jako [...] **podstawa** komunikacji, konsultacji i koordynacji pomiędzy podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną.
2. Strategia zdolności przepustowej zawiera informacje [...] **wymienione w załączniku I sekcja 1.**
3. [...]

4. Zarządca infrastruktury przygotowuje [...] **i** publikuje [...] strategię zdolności przepustowej zgodnie z harmonogramem [...] określonym w sekcji 2 załącznika I. W **przypadku nieprzewidzianych i istotnych wydarzeń zarządca infrastruktury odpowiednio aktualizuje strategię zdolności przepustowej.**
5. [...]

Artykuł 17

Model zdolności przepustowej

1. Zarządca infrastruktury opracowuje model zdolności przepustowej, który stanowi doprecyzowanie strategii zdolności przepustowej, na podstawie **zgłoszonych potrzeb w zakresie zdolności przepustowej, o których mowa w art. 12 ust. 4 lit. c) oraz** wyników działań konsultacyjnych i koordynacyjnych, o których mowa w art. 13 i 14.

Model zdolności przepustowej musi wspierać zrównoważone uwzględnienie potrzeb w zakresie zdolności przepustowej różnych segmentów kolejowych usług przewozowych oraz potrzeb zarządców infrastruktury w zakresie utrzymania, odnowienia i rozwoju (modernizacji istniejącej i budowy nowej) infrastruktury kolejowej. Służy on jako [...] **podstawa** komunikacji, konsultacji i koordynacji strategicznego planowania zdolności przepustowej między podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną.

2. Model zdolności przepustowej [...] **zawiera informacje wymienione w załączniku I sekcja 1.** Zarządcy infrastruktury przygotowują i publikują model zdolności przepustowej w odniesieniu do każdego okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy oraz [...] aktualizują model zdolności przepustowej zgodnie z [...] harmonogramem określonym w [...] sekcji 2 załącznika I. **Obowiązek aktualizacji modelu zdolności przepustowej nie ma zastosowania, jeżeli opublikowano plan zapewnienia zdolności przepustowej dla tego samego okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy.**

3. Zarządcy infrastruktury [...], w stosownych przypadkach, **dokumentują i** uzasadniają wszelkie **istotne** rozbieżności między modelem zdolności przepustowej a strategią zdolności przepustowej dotyczącymi tego samego okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy. [...]
4. [...]

Artykuł 18

Plan zapewnienia zdolności przepustowej

1. Zarządca infrastruktury opracowuje plan zapewnienia zdolności przepustowej w celu dostarczenia wyczerpujących informacji na temat:
 - a) zdolności przepustowej infrastruktury dostępnej do alokacji dla wnioskodawców;
 - b) zdolności przepustowej infrastruktury niedostępnej do alokacji.

Plan zapewnienia zdolności przepustowej stanowi podstawę alokacji zdolności przepustowej.

Plan zapewnienia zdolności przepustowej zawiera informacje wymienione w załączniku I sekcja 1.

- 1a. Zarządcy infrastruktury przygotowują plan zapewnienia zdolności przepustowej zgodnie z wynikami procesu strategicznego planowania zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 11–17, oraz zgodnie z harmonogramem określonym w sekcji 2 załącznika I.**
2. Zarządcy infrastruktury publikują plan zapewnienia zdolności przepustowej w odniesieniu do każdego terminu ważności obowiązującego rozkładu jazdy najpóźniej w terminie określonym w sekcji 2 załącznika I oraz stale go aktualizują do końca okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy, którego dotyczy dany plan. Plan zapewnienia zdolności przepustowej opracowuje się dla każdego dnia odnośnego okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy.

3. Zarządcy infrastruktury [...] [...], w stosownych przypadkach, **dokumentują i** uzasadniają wszelkie **istotne** rozbieżności między planem zapewnienia zdolności przepustowej a modelem zdolności przepustowej dotyczącymi tego samego okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy.
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 przydzielenie której mogą występować wnioskodawcy, ustala zasady alokacji takiej zdolności przepustowej i określa proces, w ramach którego można występować o przydzielenie takiej zdolności przepustowej, zgodnie z art. 20. Określone charakterystyki, zasady i procesy alokacji uwzględnia się przy alokacji wstępnie zaplanowanej zdolności przepustowej. **W ramach wytycznych strategicznych zgodnie z art. 11 ust. 3 lit. c) państwa członkowskie mogą zobowiązać zarządców infrastruktury do wstępnego planowania zdolności przepustowej infrastruktury na niektórych liniach i węzłach.**
5. Wstępnie zaplanowaną zdolność przepustową przedstawia się w planie zapewnienia zdolności przepustowej w formie obiektów **planowania** zdolności przepustowej, o których mowa w art. 20, określających wielkość i charakterystykę zdolności przepustowej i powiązanych z zasadami i procesami alokacji służącymi jako podstawa udostępniania zdolności przepustowej.
6. [...] **5a. Podczas wstępnego planowania** zdolności przepustowej [...] **zarządcy infrastruktury uwzględniają kryteria określone w art. 25 ust. 2a lit. a)-f).**

[...]

7. [...]

8. [...]

[...] **Do celów wstępnego planowania** zdolności przepustowej **zarządcy infrastruktury** **uwzględniają** wyniki konsultacji z wnioskodawcami zgodnie z art. 13 oraz koordynacji między zarządcami infrastruktury zgodnie z art. 14.

9. Organ regulacyjny analizuje plan zapewnienia zdolności przepustowej i może w **terminie 30 dni od publikacji ostatecznej wersji planu zapewnienia zdolności przepustowej** podjąć decyzję o zobowiązaniu zarządcy infrastruktury do zmiany planu zapewnienia zdolności przepustowej, [...] **jeżeli wyniki analizy [...] pokazują, że plan ten nie jest zgodny z przepisami niniejszego rozporządzenia lub przepisami dyrektywy 2012/34, lub z zasadami przejrzystości i niedyskryminacji.**
10. ENIM przyjmuje wytyczne i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6, określając:
- a) sposoby publikacji planu zapewnienia zdolności przepustowej, w tym usługi, narzędzia, funkcje i interfejsy cyfrowe;
 - b) proces konsultacji z wnioskodawcami w sprawie planu zapewnienia zdolności przepustowej.

Artykuł 19

Planowanie ewentualnościowe

1. Zarządcy infrastruktury wprowadzają i wdrażają ciągły proces planowania ewentualnościowego w celu przygotowania się na zakłócenia w funkcjonowaniu sieci oraz na inne sytuacje kryzysowe mające wpływ na ruch kolejowy.

Planowanie ewentualnościowe stanowi podstawę zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego zgodnie z art. 42 w celu umożliwienia szybkiej reakcji w takich sytuacjach i zminimalizowania ich wpływu na ruch kolejowy.

Zarządcy infrastruktury dokumentują wyniki planowania ewentualnościowego w planie ewentualnościowym.

2. Planowanie ewentualnościowe obejmuje w szczególności:
- a) wyznaczenie [...] alternatywnych **linii kolejowych, o ile takie alternatywne linie istnieją,** umożliwiających przekierowanie ruchu w przypadku niedostępności linii **kolejowych** wchodzących w skład sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej TEN-

T, [...] **oraz innych linii kolejowych i węzłów ujętych w dokumentach dotyczących strategicznego planowania zdolności przepustowej;**

- b) orientacyjne planowanie zdolności przepustowej infrastruktury dostępnej na [...] alternatywnych **liniach kolejowych** wyznaczonych zgodnie z lit. a), **o ile takie alternatywne linie istnieją**, zapewniające przejrzystość w zakresie zdolności przepustowej infrastruktury dostępnej na takich liniach i **charakterystyk technicznych, które** można wykorzystać w przypadku incydentów, a w szczególności zakłóceń w funkcjonowaniu sieci zgodnie z art. 46;
 - c) określenie zasad i procedur zarządzania ruchem i zarządzania kryzysowego, w tym wymiany informacji między zarządcami infrastruktury, innymi podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną oraz pozostałymi zainteresowanymi podmiotami, takimi jak organy publiczne odpowiedzialne za kolej lub bezpieczeństwo i reagowanie kryzysowe, a także kryteriów uruchamiania tych procedur;
 - d) określenie i wykaz organów, które należy poinformować w przypadku wystąpienia poważnych incydentów lub poważnych zakłóceń w ruchu pociągów;
 - e) wszelkie inne działania przygotowawcze niezbędne do zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego zgodnie z art. 42 i z europejskimi ramami koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym, o których mowa w art. 44.
3. Zarządcy infrastruktury zapewniają spójność planowania ewentualnościowego ze strategicznym planowaniem zdolności przepustowej, w szczególności ze strategią zdolności przepustowej, modelem zdolności przepustowej, planem zapewnienia zdolności przepustowej oraz z planowaniem prac infrastrukturalnych, o których mowa w art. 10.
4. Wyniki planowania ewentualnościowego, w szczególności wyznaczenie linii alternatywnych, **o ile takie alternatywne linie istnieją**, zgodnie z ust. 2 lit. a) oraz orientacyjne planowanie zdolności przepustowej na liniach alternatywnych, **o ile takie alternatywne linie istnieją**, zgodnie z ust. 2 lit. b), uwzględnia się w modelu zdolności przepustowej i w planie zapewnienia zdolności przepustowej.
5. [...]

Kryteria i procedury alokacji wstępnie zaplanowanej zdolności przepustowej i definiowania obiektów planowania zdolności przepustowej

1. Zarządcy infrastruktury dokonują alokacji wstępnie zaplanowanej zdolności przepustowej uwzględnionej w planie zapewnienia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 18, stosując **sprawiedliwe**, przejrzyste i niedyskryminacyjne kryteria i procedury.

Zarządcy infrastruktury mogą grupować obiekty planowania zdolności przepustowej, takie jak wstępnie zaplanowane trasy pociągów podczas wstępnego planowania zdolności przepustowej, aby zapewnić konkretny projekt rozkładu jazdy, zgodnie ze strategicznymi wytycznymi, o których mowa w art. 11 ust. 3, o ile zostały one dostarczone, oraz z uwzględnieniem potrzeb rynkowych wyrażonych przez wnioskodawców.

2. Obiekty planowania zdolności przepustowej określają charakterystykę i właściwości różnych rodzajów wstępnie zaplanowanej zdolności przepustowej, w tym dostępnej zdolności przepustowej, o przydzielenie której mogą występować wnioskodawcy, zdolności przepustowej zarezerwowanej na potrzeby prac infrastrukturalnych oraz zdolności przepustowej, która już została przydzielona. Te charakterystyki i właściwości obejmują wszystkie aspekty istotne dla określonych rodzajów wstępnie zaplanowanej zdolności przepustowej, takie jak trasa, czas, gwarantowana lub wymagana prędkość minimalna, [...], **maksymalna długość**, parametry i liczba slotów uwzględnionych **zarówno dla przewozów towarowych, jak i pasażerskich**.
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 przydzielenie uprawnień do zdolności przepustowej odbiegających od wstępnie zaplanowanej zdolności przepustowej w kontekście mechanizmu rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu, o którym mowa w art. 36. **Zarządcy infrastruktury w jak największym stopniu uwzględniają te wspólne ramy.**

4. ENIM opracowuje i przyjmuje [...] specyfikacje obiektów planowania zdolności przepustowej, **o których mowa w ust. 2,** w formie czytelnej dla człowieka i w formie nadającym się do odczytu maszynowego. ENIM włącza te specyfikacje do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6. [...] **Zarządcy infrastruktury w jak największym stopniu uwzględniają te specyfikacje.**

Artykuł 21

Infrastruktura intensywnie wykorzystywana i infrastruktura przepelniona

1. Zarządcy infrastruktury niezwłocznie zgłaszają, że [...] **sekcje lub węzły** infrastruktury [...] **sa** intensywnie **wykorzystywane albo przepelnione**, jeżeli spełniony jest co najmniej jeden z poniższych warunków:
- a) [...] wykorzystanie zdolności przepustowej **infrastruktury kolejowej** przekroczyło wartości progowe infrastruktury intensywnie wykorzystywanej lub infrastruktury przepelnionej w okresach odniesienia określonych w [...] **załączniku II** w poprzednim lub bieżącym okresie ważności obowiązującego rozkładu jazdy;
 - b) wyniki strategicznego planowania zdolności przepustowej przeprowadzonego zgodnie z niniejszą sekcją wskazują, że potrzeby w zakresie zdolności przepustowej zgłoszone na etapach strategicznego planowania zdolności przepustowej przekraczają zdolność przepustową dostępną do alokacji w danym okresie ważności obowiązującego rozkładu jazdy [...], w **tym z powodu prac infrastrukturalnych trwających dłużej niż 12 miesięcy i skutkujących ograniczeniami zdolności przepustowej określonymi zgodnie z art. 10.**

[...]

[...] **Zarządcy infrastruktury określają wykorzystanie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej na podstawie obiektywnych, przejrzystych i odpowiednich procedur i metod.**

Akapit pierwszy lit. a) niniejszego ustępu nie ma zastosowania do infrastruktury stałego połączenia przez kanał La Manche zdefiniowanego w Traktacie między Francją a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej dotyczącym budowy i eksploatacji stałego połączenia przez kanał La Manche przez prywatnych koncesjonariuszy, podpisanym w Canterbury w dniu 12 lutego 1986 r. oraz w umowie koncesji między the Secretary of State for Transport, Le Ministre de l'Urbanisme du Logement et des Transports, The Channel Tunnel Group Limited i France-Manche S.A.

1a. ENIM opracowuje wspólną metodykę wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej. Metodyka ta powinna zostać włączona do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6 Zarządcy infrastruktury w jak największym stopniu uwzględniają tę metodykę.

2. W zgłoszeniu, o którym mowa w ust. 1, określa się okres ważności obowiązującego rozkładu jazdy i element infrastruktury oraz konkretne okresy, do których odnosi się zgłoszenie.
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.
4. Jeżeli daną infrastrukturę zgłoszono [...] **jako** intensywnie wykorzystywaną lub przepełnioną, zarządca infrastruktury przeprowadza analizę zdolności przepustowej zgodnie z art. 22, chyba że już trwa wdrażanie planu powiększenia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 23, **lub został on zrealizowany w ciągu pięciu lat poprzedzających zgłoszenie infrastruktury jako intensywnie wykorzystywanej lub przepełnionej.**
5. W odniesieniu do elementów infrastruktury zgłoszonych jako intensywnie wykorzystywane lub przepełnione zarządcy infrastruktury rezerwują zdolność przepustową w planie zapewnienia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 18, biorąc pod uwagę wyniki analizy zdolności przepustowej, o której mowa w art. 22.

W odniesieniu do odcinków lub węzłów infrastruktury uznanych za przepełnione zarządca infrastruktury może ustanowić określone wielkości progowe do celów stosowania art. 27 ust. 6.

6. W przypadku gdy opłaty przewidziane w art. 31 ust. 4 dyrektywy 2012/34/UE nie zostały jeszcze pobrane lub nie został jeszcze osiągnięty zadowalający wynik, a infrastruktura została zgłoszona jako przepełniona, zarządca infrastruktury stosuje procedurę podziału lub alokacji [...] zdolności przepustowej infrastruktury na podstawie przejrzystych i obiektywnych kryteriów. Procedurę tę wdraża się zgodnie z art. [...] **25** niniejszego rozporządzenia i określa, wraz z odpowiednimi kryteriami, w regulaminie sieci.
7. [...] **Państwa członkowskie [...] zapewniają, by te węzły lub sekcje zostały zgłoszone w rejestrze** infrastruktury, o którym mowa w art. 49 dyrektywy (UE) 2016/797, **jako intensywnie wykorzystywane lub przepełnione.**

8. [...]
9. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 71 w celu zmiany [...] **progów wykorzystania zdolności przepustowej oraz okresów odniesienia określonych w załączniku II, w przypadku gdy elementy te okazały się nieskuteczne lub doprowadziły do znacznych trudności we wdrażaniu, 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.
- 10. Komisja może przyjmować akty wykonawcze określające kluczowe zasady metodyki, która ma zostać opracowana przez ENIM na mocy ust. 1a w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3.**

Artykuł 22

Analiza zdolności przepustowej w przypadku infrastruktury intensywnie wykorzystywanej lub przepełnionej

1. Zarządca infrastruktury przeprowadza analizę zdolności przepustowej w ciągu sześciu miesięcy od zgłoszenia infrastruktury jako intensywnie wykorzystywanej lub przepełnionej, **chyba że już trwa wdrażanie planu powiększenia zdolności przepustowej lub został on zrealizowany w ciągu pięciu lat poprzedzających zgłoszenie infrastruktury jako intensywnie wykorzystywanej lub przepełnionej.**

Analiza zdolności przepustowej określa ograniczenia zdolności przepustowej infrastruktury, które uniemożliwiają uwzględnienie potrzeb w zakresie zdolności przepustowej zgłoszonych przez wnioskodawców w modelu zdolności przepustowej lub w planie zapewnienia zdolności przepustowej lub które uniemożliwiają odpowiednie zrealizowanie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej infrastruktury.

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.

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.

3. Zarządcy infrastruktury konsultują się z wnioskodawcami w sprawie projektu analizy zdolności przepustowej zgodnie z art. 7e dyrektywy 2012/34/UE, a jeżeli dany odcinek infrastruktury jest częścią europejskiego korytarza transportowego – zgodnie z art. 54 **niniejszego rozporządzenia**.

Zarządca infrastruktury podaje wyniki analizy zdolności przepustowej do wiadomości publicznej.

4. Zarządcy infrastruktury, **w stosownych przypadkach**, 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 zdolności przepustowej.

Wyniki analizy zdolności przepustowej przedkłada się organom państw członkowskich odpowiedzialnym za przygotowanie orientacyjnej strategii rozwoju infrastruktury kolejowej, o której mowa w art. 8 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE, oraz koordynatorowi europejskiemu odpowiedzialnemu za dany europejski korytarz transportowy.

Artykuł 23

Plan powiększenia zdolności przepustowej

1. W ciągu sześciu miesięcy od zakończenia analizy zdolności przepustowej zgodnie z art. 22 zarządca infrastruktury opracowuje plan powiększenia zdolności przepustowej **dla sekcji lub węzłów uznanych za przepełnione**.

W planie powiększenia zdolności przepustowej określa się:

a) przyczyny powstania przepełnienia;

- b) prawdopodobny przyszły rozwój ruchu;
- c) ograniczenia w rozwoju infrastruktury;
- d) opcje i koszty powiększenia zdolności przepustowej, w tym **środki organizacyjne** i prawdopodobne zmiany opłat za dostęp.

Na podstawie analizy kosztów i korzyści możliwych środków w planie powiększenia zdolności przepustowej określa się także działania, które należy podjąć, aby powiększyć zdolność przepustową infrastruktury, w tym harmonogram wdrożenia tych środków.

- 2. Plan powiększenia zdolności przepustowej zostaje opracowany po konsultacjach z użytkownikami odnośnej przepełnionej infrastruktury zgodnie z art. 13.

[...] **Państwo członkowskie** może **podjąć decyzję, że plan ten** podlega uprzedniemu zatwierdzeniu **przez to państwo członkowskie** [...].

- 3. Zainteresowane państwo członkowskie uwzględnia plany powiększenia zdolności przepustowej do celów odnowienia orientacyjnej strategii rozwoju infrastruktury kolejowej, o której mowa w art. 8 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE.

[...]

- 4. Bez uszczerbku dla art. 40 niniejszego rozporządzenia zarządca infrastruktury zaprzestaje pobierania wszelkich opłat za odnośną infrastrukturę na mocy art. 31 ust. 4 dyrektywy 2012/34/UE w jednym z następujących przypadków:

- a) zarządca infrastruktury nie przedstawił planu powiększenia zdolności przepustowej;
- b) zarządca infrastruktury nie dokonuje postępów w realizacji działań określonych w planie powiększenia zdolności przepustowej.

- 5. Niezależnie od ust. 4, zarządca infrastruktury może, z zastrzeżeniem zatwierdzenia przez organ regulacyjny, kontynuować pobieranie opłat w jednym z następujących przypadków:

- a) jeżeli plan powiększenia zdolności przepustowej nie może być zrealizowany z przyczyn pozostających poza jego kontrolą;
- b) jeżeli dostępne opcje nie są możliwe do wykonania z przyczyn ekonomicznych lub finansowych.

Infrastruktura specjalna

1. Bez uszczerbku dla ust. 2 zdolność przepustowa infrastruktury jest uważana za dostępną dla wszystkich rodzajów ruchu, które są zgodne z trasą przeznaczoną do eksploatacji zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/797 i specyfikacjami określonymi w aktach wykonawczych przyjętych **na jej podstawie**.
2. W przypadku gdy istnieją odpowiednie trasy alternatywne i gdy zgodnie z procedurą określoną w art. 25 można wykazać, że jest to uzasadnione z perspektywy społecznej, gospodarczej i środowiskowej, zarządca infrastruktury może po konsultacji z zainteresowanymi stronami przeznaczyć daną infrastrukturę do użytkowania przez określone rodzaje ruchu. W takim przypadku zarządca infrastruktury wskazuje takie przeznaczenie w dokumentach dotyczących planowania, o których mowa w art. 11 ust. 2, **oraz w regulaminie sieci** i rezerwuje zdolność przepustową dla określonych rodzajów ruchu w planie zapewnienia zdolności przepustowej.

Takie przeznaczenie nie uniemożliwia wykorzystania tej infrastruktury przez inne rodzaje ruchu, gdy dostępna jest zdolność przepustowa.

3. [...] **Państwa członkowskie zapewniają, by infrastruktura** o przeznaczeniu nadanym zgodnie z ust. 2 [...] została wskazana w [...] rejestrze infrastruktury, o którym mowa w art. 49 [...] dyrektywy (UE) 2016/797.

[...] Podział zdolności przepustowej infrastruktury [...] zgłoszonej jako intensywnie wykorzystywana lub przepełniona

1. Jeżeli element infrastruktury został zgłoszony [...] **jako** intensywnie wykorzystywany lub przepełniony w przyszłym okresie ważności obowiązującego rozkładu jazdy, zarządca infrastruktury [...] **może podzielić** zdolność przepustową tego elementu infrastruktury w modelu zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 17, i w planie zapewnienia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 18, które odnoszą się do danego okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy.

2. Przy podziale zdolności przepustowej infrastruktury zgodnie z ust. 1 zarządca infrastruktury postępuje zgodnie z wytocznymi strategicznymi, o których mowa w art. [...] [...] 11 ust. 3, o ile państwa członkowskie zapewniły takie wytyczne i uznały, że będą one wiążące, oraz uwzględnia zapotrzebowanie na zdolność przepustową ze strony przewozów kolejowych wykonywanych w ramach wielu sieci.

2a. W celu podziału zdolności przepustowej infrastruktury zgodnie z ust. 1 zarządcy infrastruktury oceniają alternatywne opcje podziału na podstawie między innymi następujących kryteriów socjoekonomicznych, operacyjnych i środowiskowych, z zastrzeżeniem dostępności danych:

- a) koszt operacyjny dla operatorów i parametry techniczne kolejowych usług przewozowych oraz wynikający z nich wpływ na ceny dla klientów kolejowych usług przewozowych;
- b) koszt czasowy dla klientów kolejowych usług przewozowych;
- c) konektywność i dostępność dla osób i regionów korzystających z kolejowych usług przewozowych, w tym jakość połączeń i czasy transferu w przypadku kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych;
- d) wpływ na środowisko, taki jak emisje gazów cieplarnianych i hałas;
- e) ilość przewożonych osób i ładunków;
- f) wykorzystanie sieci infrastruktury.

Przystępując do oceny alternatywnych opcji podziału, zarządcy infrastruktury uwzględniają procedury opracowane przez ENIM, o których mowa w ust. 2b.

2b. ENIM przygotowuje i przyjmuje sprawiedliwą, przejrzystą i niedyskryminacyjną procedurę oceny alternatywnych opcji podziału i włącza ją do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6. Procedury te obejmują następujące etapy:

- a) określenie przedziałów wartości standardowych dla przewozów kolejowych jako wstępnej podstawy oceny;

- b) opracowanie alternatywnych scenariuszy podziału zdolności przepustowej dostępnej dla różnych rodzajów kolejowych usług przewozowych;**
- c) ocena i klasyfikacja scenariuszy na podstawie obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych metod, z uwzględnieniem kryteriów socjoekonomicznych, operacyjnych i środowiskowych określonych w ust. 2a, oraz tak aby możliwe było uwzględnienie warunków lokalnych lub krajowych w oparciu o przyjęte podejścia i dowody empiryczne;**
- d) wybór scenariusza znajdującego się najwyżej w klasyfikacji na podstawie oceny, o której mowa w lit. c), oraz odpowiednia zmiana planu zapewnienia zdolności przepustowej.**

SEKCJA 3

Układanie rozkładu jazdy i alokacja zdolności przepustowej

Artykuł 26

Uprawnienia do zdolności przepustowej

1. Wnioskodawcy mogą występować, na podstawie prawa publicznego lub prywatnego, do zarządcy infrastruktury o zawarcie umowy przydzielającej im uprawnienia [...] do zdolności przepustowej na infrastrukturze kolejowej za opłatą, zgodnie z przepisami rozdziału IV sekcja 2 dyrektywy 2012/34/UE.

Zarządcy infrastruktury dokonują alokacji [...] uprawnień do **zdolności przepustowej na infrastrukturze kolejowej** [...] na rzecz wnioskodawców w jednej z poniższych form:

- a) specyfikacje zdolności przepustowej;
- b) trasy pociągów.

ENIM określa charakterystyki specyfikacji zdolności przepustowej i włącza te charakterystyki do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6. **Zarządcy infrastruktury w jak największym stopniu uwzględniają te charakterystyki.**

2. Zarządcy infrastruktury dokonują konwersji uprawnień do zdolności przepustowej przydzielonych w formie specyfikacji zdolności przepustowej na uprawnienia do zdolności przepustowej w formie trasy pociągu przed faktycznym uruchomieniem pociągu zgodnie z terminami określonymi w sekcjach 4, 5 i 6 załącznika I.

3. Uprawnienia do zdolności przepustowej w formie trasy pociągu mogą zostać przydzielone wnioskodawcom maksymalnie na okres ważności jednego obowiązującego rozkładu jazdy. Uprawnienia do zdolności przepustowej w formie specyfikacji zdolności przepustowej mogą zostać przydzielone na okres przekraczający okres ważności jednego obowiązującego rozkładu jazdy zgodnie z art. 31 i 33.
4. O ile niniejsze rozporządzenie nie przewiduje inaczej, odpowiednie prawa i obowiązki zarządców infrastruktury i wnioskodawców w odniesieniu do każdej alokacji zdolności przepustowej ustala się w umowach lub w [...] prawodawstwie **krajowym**.

5[...] **6. Po dokonaniu alokacji na rzecz wnioskodawcy uprawnienie do zdolności przepustowej nie może być przekazywane przez otrzymującego na rzecz innego przedsiębiorstwa lub innego rodzaju przewozów.**

Każda forma przekazania prowadzi do wykluczenia z dalszej alokacji zdolności przepustowej w bieżącym okresie obowiązywania rozkładu jazdy i w okresie następnym.

Wykorzystywanie zdolności przepustowej przez przedsiębiorstwo kolejowe przy wykonywaniu działalności gospodarczej wnioskodawcy, który nie jest przedsiębiorstwem kolejowym, nie jest uważane za przekazanie. Wnioskodawca niebędący przedsiębiorstwem kolejowym informuje zarządcę infrastruktury, co najmniej 10 dni przed wykorzystaniem zdolności przepustowej, które przedsiębiorstwo kolejowe wykorzysta tę zdolność przepustową. Informacje te obejmują dowody przyjęcia przez przedsiębiorstwo kolejowe.

7. W przypadku gdy wnioskodawca zamierza wystąpić o przydzielenie zdolności przepustowej infrastruktury w celu wykonywania przewozów pasażerskich w państwie członkowskim, w którym prawo dostępu do infrastruktury kolejowej jest ograniczone zgodnie z art. 11 dyrektywy 2012/34/UE, informuje o tym zarządców infrastruktury i zainteresowane organy regulacyjne nie później niż 18 miesięcy przed wejściem w życie obowiązującego rozkładu jazdy, do którego odnosi się wniosek o przyznanie zdolności przepustowej. Aby umożliwić zainteresowanym organom regulacyjnym ocenę potencjalnego wpływu ekonomicznego na obowiązujące umowy o świadczenie usług publicznych, organy regulacyjne zapewniają, aby każdy właściwy organ, który udzielił zamówienia publicznego na kolejowe przewozy pasażerskie na danej trasie określone w umowie o świadczenie usług publicznych, każdy inny zainteresowany właściwy organ mający prawo ograniczania dostępu na podstawie art. 11 dyrektywy 2012/34/UE oraz każde przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych na trasie tych przewozów pasażerskich zostały odpowiednio poinformowane bez zbędnej zwłoki i najpóźniej w ciągu 10 dni.

Artykuł 27

Metody alokacji zdolności przepustowej

1. Zarządcy infrastruktury przydzielają uprawnienia do zdolności przepustowej wnioskodawcom w ramach procesów alokacji, o których mowa w art. 31–34.

Za alokację zdolności przepustowej uznaje się również każdą zmianę przydzielonej zdolności przepustowej.

- 4. Zarządcy infrastruktury przydzielają zdolność przepustową infrastruktury za pomocą narzędzi cyfrowych i usług cyfrowych zgodnie z art. 62, na cały przejazd w obie strony, o ile zwrócono się z takim wnioskiem.**

- 5. Przy składaniu wniosków o alokację zdolności przepustowej lub dokonywaniu zmian przydzielonej zdolności przepustowej wnioskodawcy i zarządcy infrastruktury przestrzegają przepisów art. 39.**

- 6. Zarządca infrastruktury anuluje uprawnienie do zdolności przepustowej, które w okresie co najmniej jednego miesiąca było wykorzystywane poniżej progowej wielkości określonej w regulaminie sieci, chyba że nastąpiło to z powodu działania siły wyższej. ENIM określa zakresy tej wielkości progowej i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6. Zarządcy infrastruktury w jak największym stopniu uwzględniają przedziały dla wielkości progowej określonej przez ENIM.**

Organ regulacyjny monitoruje sprawiedliwe, przejrzyste i niedyskryminacyjne stosowanie niniejszego ustępu i bada wszelkie otrzymane skargi.

- 6a. Zgodnie z kryteriami i procedurami, o których mowa w art. 20 ust. 1, w stosownych przypadkach zarządca infrastruktury może odmówić alokacji zdolności przepustowej, jeżeli wnioski są niezgodne z jego strategicznym planowaniem zdolności przepustowej. W takim przypadku zarządca infrastruktury dokłada wszelkich starań, aby zapewnić wnioskodawcy alternatywną zdolność przepustową. Wnioskodawca jest niezwłocznie informowany o odmowie. Wnioskodawcy przysługuje prawo wniesienia skargi do organu regulacyjnego zgodnie z art. 63 ust. 2.**

- 6b. Zarządcy infrastruktury co najmniej raz w roku informują organ regulacyjny o wszystkich otrzymanych wnioskach o przydzielenie 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 może wydać opinię, w której może zalecić zarządcy infrastruktury zmianę modelu zdolności przepustowej.

Artykuł 28

Alokacja uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci

2[...]**0**. Wnioskodawcy mają prawo ubiegać się o uprawnienia do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci w **ramach procesów alokacji, o których mowa w art. 31–34, w tym na cały przejazd w obie strony**, oraz otrzymywać odpowiedzi na takie wnioski w jednym miejscu i w ramach jednej operacji [...] **zgodnie z art. 62 ust. 5**.

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.

[...]

3. [...]

4. [...]

5. [...]
6. [...]
7. [...]

Artykuł 28

[...]

1. W przypadku gdy zarządca infrastruktury otrzyma wniosek o przydzielenie uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci [...], koordynuje on swoje działania z pozostałymi zainteresowanymi zarządcami infrastruktury zgodnie z art. 53.
2. Koordynacja, o **której mowa w ust. 1**, obejmuje w szczególności:
 - a) wyznaczenie pojedynczego punktu kontaktowego odpowiedzialnego za komunikację z wnioskodawcą w związku z wnioskiem o przydzielenie uprawnienia do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci, o czym wnioskodawca jest powiadamiany niezwłocznie po złożeniu wniosku;
 - b) zapewnienie zgodności uprawnienia do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci z minimalnymi kryteriami dotyczącymi jakości pod względem spójności między sieciami oraz w odniesieniu do aspektów takich jak: trasa, czas, dostępność w różnych dniach kursowania i status alokacji;
 - c) zapewnienie spójnego przebiegu procesu alokacji uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci, w tym w szczególności mechanizmu rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu, o którym mowa w art. 36, oraz mechanizmu formalnego rozwiązywania konfliktów, o którym mowa w art. 37;
 - d) koordynację wszelkich zmian w przydzielonych uprawnieniach do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci zgodnie z sekcją [...] **4** w celu stałego zapewnienia prawidłowego funkcjonowania systemu uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci.

Jeśli zarządcy infrastruktury nie wyznaczają pojedynczego punktu kontaktowego, **wnioskodawca wybiera zarządcę** [...] infrastruktury, **który** [...] ma obowiązek pełnić rolę

pojedynczego punktu kontaktowego w przypadku zapytań dotyczących danego wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej.

- 3.[...][...] **2a. Zarządca infrastruktury nie [...] anuluje uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci na mocy art. 27 ust. 6 bez wcześniejszej koordynacji z pozostałymi zainteresowanymi zarządcami infrastruktury.**

Jeżeli zarządca infrastruktury **anuluje zgodnie z art. 27 ust. 6** uprawnienia do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci [...], **informuje o tym organ regulacyjny. Jeżeli anulowane uprawnienie do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci wiąże się z ruchem transgranicznym, organ regulacyjny informuje o tym właściwe organy regulacyjne i ENRRB.**

4. [...]

5. ENIM określa szczegółowe procedury i metody służące [...] **propagowaniu jednolitego stosowania** 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.

Zarządcy infrastruktury w jak największym stopniu uwzględniają te procedury i metody.

Artykuł 29

Współpraca w zakresie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i obiektów infrastruktury usługowej

1. [...] ²²[...]

²² [...]

1. **Zarządcy infrastruktury i operatorzy obiektów infrastruktury usługowej, którzy oferują usługi niezbędne do świadczenia kolejowych usług przewozowych i których obiekty infrastruktury usługowej stanowią część transeuropejskiej sieci transportowej, jak określono w załączniku II do [nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T], w tym zlokalizowanych w węzłach miejskich zdefiniowanych w art. 3 lit. f) tego rozporządzenia, współpracują w celu zapewnienia, w razie potrzeby, spójności alokacji zdolności przepustowej infrastruktury i zdolności przepustowej obiektów infrastruktury usługowej.**
2. Zarządcy infrastruktury zamieszczają wykaz obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w ust. 1, w regulaminie sieci.
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.
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.
5. Operatorzy obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w ust. 1, udostępniają zarządcy infrastruktury informacje [...] o dostępnej zdolności przepustowej w formacie cyfrowym zgodnie z art. 62 **ust. 5 i zgodnie z harmonogramami zawartymi w załączniku I.**

6. [...]

7. [...]

6. Niniejszy artykuł nie ma zastosowania do operatorów obiektów infrastruktury usługowej korzystających ze zwolnienia na mocy art. 2 rozporządzenia wykonawczego 2017/2177.

Artykuł 30

Obowiązujący rozkład jazdy

1. Przed rozpoczęciem każdego okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy zarządcy infrastruktury [...] **publikują** nowy obowiązujący rozkład jazdy.

Zarządcy infrastruktury rozpoczynają przygotowywanie obowiązującego rozkładu jazdy podczas alokacji zdolności przepustowej w ramach procesu alokacji rocznej, o którym mowa w art. 32, uwzględniając uprawnienia do zdolności przepustowej przydzielone na podstawie umów ramowych zgodnie z art. 31 oraz w ramach procesu planowania kroczącego, o którym mowa w art. 33.

2. Zarządcy infrastruktury [...] **zapewniają aktualizację obowiązującego rozkładu** jazdy do końca okresu **jego** ważności [...], uwzględniając zdolność przepustową przydzieloną w ramach procesu planowania kroczącego, o którym mowa w art. 33, zdolność przepustową przydzieloną 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.

Artykuł 31

Alokacja zdolności przepustowej na podstawie umów ramowych

1. Wnioskodawca ma prawo złożyć wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej infrastruktury na okres przekraczający okres ważności jednego obowiązującego rozkładu jazdy.

1a. Zarządcy infrastruktury wskazują w dokumentach dotyczących strategicznego planowania zdolności przepustowej zdolność przepustową, którą planują zarezerwować na potrzeby alokacji na podstawie umów ramowych. Bez uszczerbku dla art. 101, 102 i 106 TFUE zdolność przepustową zarezerwowaną w tych dokumentach dotyczących planowania na potrzeby alokacji na podstawie umów ramowych zarządca infrastruktury przydziela wnioskodawcom [...] na podstawie takich umów [...], z zastrzeżeniem ust. 3 i 4. **Nie uniemożliwia to zarządcy infrastruktury alokacji wnioskowanej zdolności przepustowej na podstawie umów ramowych w przypadkach, gdy taka zdolność przepustowa nie jest zarezerwowana w dokumentach dotyczących planowania, z zastrzeżeniem ust. 4.**

1b. Umowy ramowe mogą być zawierane między kilkoma zarządcami infrastruktury a wnioskodawcą, jeżeli obejmują one więcej niż jedną sieć.

W umowach ramowych przydzielone uprawnienia do zdolności przepustowej określa się w formie specyfikacji zdolności przepustowej, o której mowa w art. 26 ust. 1 lit. a). Mogą one nie obejmować uprawnień do zdolności przepustowej w formie trasy pociągu.

Państwa członkowskie mogą wymagać uprzedniego zatwierdzenia umów ramowych przez organ regulacyjny. **W przypadku umów ramowych dotyczących ruchu transgranicznego właściwe organy regulacyjne koordynują swoje działania.**

2. Wnioskodawca, który jest stroną umowy ramowej, składa wniosek o konwersję specyfikacji zdolności przepustowej zawartej w umowie ramowej na odpowiednią trasę pociągu zgodnie z tą umową. **Ta konwersja przeprowadzana jest zgodnie z art. 26 ust. 2.**

3. Zarządcy infrastruktury [...] **zapewniają, aby** umowy ramowe [...] **były** zgodne z dokumentami dotyczącymi strategicznego planowania zdolności przepustowej, o których mowa w art. 11 ust. 2 [...], o **ile są one dostępne, i z wytycznymi strategicznymi, o których mowa w art. 11 ust. 3, o ile państwa członkowskie zapewniły takie wytyczne i uznały, że będą one wiążące.**

Sąsiedni zarządcy infrastruktury koordynują swoje strategiczne planowanie zdolności przepustowej dotyczące części zdolności przepustowej **dostępnej** dla [...] **transgranicznych** umów ramowych [...].

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 przydzielone na podstawie umów ramowych, i podają je w regulaminie sieci.
5. Umowy ramowe pozwalają na zmiany [...] ich warunków, aby umożliwić uzyskanie lepszego wykorzystania infrastruktury kolejowej. **Zmian tych nie uznaje się za zmiany uprawnień do zdolności przepustowej podlegające karze zgodnie z art. 40. Inne zmiany uprawnień do zdolności przepustowej przydzielonych na podstawie umów ramowych podlegają karze zgodnie z art. 40.**
6. [...]
7. Umowy ramowe obejmują co do zasady okres wskazany w załączniku I sekcja 5. 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 [...], **w tym znaczną poprawą jakości usług.**
8. W przypadku usług świadczonych z wykorzystaniem infrastruktury specjalnej, o której mowa w art. 24 i która wymaga znacznych i długoterminowych inwestycji, należycie uzasadnionych przez wnioskodawcę, umowy ramowe mogą być zawierane na okres 15 lat. Wyrażenie zgody na zawarcie umowy na jakikolwiek okres dłuższy niż 15 lat może mieć miejsce jedynie w wyjątkowych przypadkach, zwłaszcza gdy realizowane są długoterminowe inwestycje na dużą skalę i gdy inwestycje takie objęte są zobowiązaniami umownymi zawierającymi wieloletni plan amortyzacji.
9. Zarządcy infrastruktury uwzględniają zdolność przepustową przydzieloną na podstawie umów ramowych w modelu zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 17, i w planie zapewnienia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 18.
10. Ogólne postanowienia każdej umowy ramowej udostępnia się wszystkim zainteresowanym stronom, jednak przy uwzględnieniu poufności handlowej.
11. W oparciu o doświadczenia organów regulacyjnych, właściwych organów[...], przedsiębiorstw kolejowych, **zarządców infrastruktury** oraz [...] ENRRB, Komisja może przyjąć akty **wykonawcze określające [...] szczegółowe zasady dotyczące procedury zawierania umów ramowych, formy i treści takich umów [...], aby zapewnić jednolite stosowanie** niniejszego artykułu [...]. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3.

Alokacja zdolności przepustowej w ramach procesu alokacji rocznej

1. Zarządca infrastruktury ustala [...] **obowiązujący rozkład jazdy, o którym mowa w art. 30,** dla danego okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy i uwzględnia przy tym następujące elementy:
 - a) wnioski o przydzielenie uprawnień do zdolności przepustowej otrzymane w procesie alokacji rocznej;
 - b) uprawnienia do zdolności przepustowej odnoszące się do danego okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy i przydzielone na podstawie umów ramowych zgodnie z art. 31;
 - c) uprawnienia do zdolności przepustowej odnoszące się do danego okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy i przydzielone w ramach procesu planowania kroczącego zgodnie z art. 33.
2. Zarządca infrastruktury dokonuje alokacji zdolności przepustowej w drodze jednoczesnej alokacji zdolności przepustowej, mając na względzie zrealizowanie, w możliwym zakresie, wszystkich wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej infrastruktury, o których mowa w ust. 1, z zastrzeżeniem [...] **ust. 6** i [...] **art. 27 ust. 6a.** Zarządca infrastruktury w miarę możliwości uwzględnia wszystkie ograniczenia dotyczące wnioskodawców, w tym skutki ekonomiczne dla ich działalności gospodarczej.
3. [...]
4. [...]

5. [...]
6. Uprawnienia do zdolności przepustowej przydzielone w ramach procesu alokacji rocznej mogą obejmować:
 - a) trasy pociągów;
 - b) specyfikacje zdolności przepustowej.

Zarządcy infrastruktury dokonują konwersji uprawnień do zdolności przepustowej przydzielonych w formie specyfikacji zdolności przepustowej na trasy pociągów zgodnie z sekcją 4 załącznika I.

7. Zarządca infrastruktury przestrzega harmonogramu procesu alokacji określonego w sekcji 4 załącznika I.
8. [...]
9. [...]
10. Zarządca infrastruktury konsultuje się z zainteresowanymi stronami w sprawie projektu obowiązującego rozkładu jazdy. Zainteresowanymi stronami są wszyscy, którzy złożyli wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej infrastruktury, oraz inne strony, które chcą mieć możliwość przekazania uwag na temat tego, jak obowiązujący rozkład jazdy może wpłynąć na ich zdolność do zapewniania przewozów kolejowych w trakcie okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy.

11. Zarządca infrastruktury podejmuje odpowiednie środki w celu uwzględnienia wszelkich zgłoszonych zastrzeżeń.

Artykuł 33

Alokacja zdolności przepustowej w ramach procesu planowania kroczącego

1. Zarządcy infrastruktury dokonują alokacji zdolności przepustowej w ramach procesu planowania kroczącego **przynajmniej na potrzeby kolejowych przewozów towarowych** 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.

Bez uszczerbku dla art. 101, 102 i 106 TFUE zdolność przepustowa zarezerwowana w dokumentach dotyczących planowania na potrzeby planowania kroczącego zarządca infrastruktury przydziela wnioskodawcom w ramach procesu planowania kroczącego. Nie uniemożliwia to zarządcy infrastruktury alokacji wnioskowanej zdolności przepustowej w drodze planowania kroczącego w przypadkach, gdy taka zdolność przepustowa nie została zarezerwowana w dokumentach dotyczących planowania. Proces planowania kroczącego nie może uniemożliwiać użytkowania danej infrastruktury przez innych wnioskodawców lub dla innych rodzajów przewozów.

2. Uprawnienia do zdolności przepustowej przydzielone w ramach procesu planowania kroczącego mogą obejmować:
- a) trasy pociągów lub specyfikacje zdolności przepustowej dla wszystkich dni kursowania w okresie ważności obowiązującego rozkładu jazdy obejmującym pierwszy dzień kursowania uwzględniony we wniosku;
 - 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.

Zarządcy infrastruktury dokonują konwersji uprawnień do zdolności przepustowej przydzielonych w formie specyfikacji zdolności przepustowej na trasy pociągów zgodnie z sekcją 6 załącznika I.

- 2a. Zarządcy infrastruktury i wnioskodawcy mogą wspólnie podjąć decyzję o zmianie specyfikacji zdolności przepustowej przydzielonych w ramach procesu planowania**

kroczącego, aby umożliwić lepsze wykorzystanie infrastruktury kolejowej. Zmian tych nie uznaje się za zmiany uprawnień do zdolności przepustowej podlegające karze zgodnie z art. 40. Inne zmiany w uprawnieniach do zdolności przepustowej przydzielonych w ramach procesu planowania kroczącego podlegają karze zgodnie z art. 40.

3. Bez uszczerbku dla art. 18 zarządcy infrastruktury dokonują alokacji zdolności przepustowej zarezerwowanej na potrzeby procesu [...] planowania kroczącego na podstawie zasady „**kto pierwszy, ten lepszy**” [...].
4. [...]
5. [...]
6. Zarządca infrastruktury, po powiadomieniu organu regulacyjnego [...], odrzuca wnioski złożone w ramach procesu planowania kroczącego, jeżeli [...] odpowiadają charakterystyce zdolności przepustowej, którą przydziela się zwykle na podstawie umów ramowych zgodnie z art. 31. Organ regulacyjny informuje ENRRB o takich [...] **odmowach** i zapewnia spójne stosowanie niniejszego ustępu.

Artykuł 34

Alokacja zdolności przepustowej w ramach procesu ad hoc

1. Zarządca infrastruktury odpowiada niezwłocznie, a w każdym razie w terminach określonych w sekcji 7 załącznika I, na wnioski *ad hoc* o przydzielenie zdolności przepustowej infrastruktury złożone w dowolnym czasie w okresie ważności obowiązującego rozkładu jazdy. Informacje o dostępnej wolnej zdolności przepustowej zostają udostępnione zgodnie z art. 9 wszystkim wnioskodawcom, którzy mogą chcieć z niej skorzystać.

Uprawnienia do zdolności przepustowej przydzielane w ramach procesu *ad hoc* mają formę tras pociągów.

2. Alokacji zdolności przepustowej infrastruktury w ramach wniosków *ad hoc* dokonuje się na zasadzie „kto pierwszy, ten lepszy”.

Układanie harmonogramu ograniczeń zdolności przepustowej wynikających z prac infrastrukturalnych

1. [...] **0a. Przy układaniu harmonogramu** prac infrastrukturalnych [...] **zgodnie z niniejszym** artykułem [...] **zarządcy infrastruktury przestrzegają harmonogramu i wymogów określonych w załączniku I sekcja 3.**

- 2[...]**0.** Podczas układania harmonogramu prac infrastrukturalnych zarządcy infrastruktury ograniczają w możliwym zakresie wpływ na wstępnie zaplanowaną zdolność przepustową uwzględnioną w modelu zdolności przepustowej lub w planie zapewnienia zdolności przepustowej.

- 3[...]**1. Zarządcy infrastruktury jak najszybciej układają harmonogram** ograniczeń zdolności przepustowej wynikających z prac infrastrukturalnych [...] **niewwzględnionych w planie zapewnienia** zdolności przepustowej, o którym mowa w art. [...] **18.**

4. Jeżeli ułożenie harmonogramu ograniczenia zdolności przepustowej wynikającego z prac infrastrukturalnych wymaga zmiany przydzielonego uprawnienia do zdolności przepustowej w rozumieniu art. 39, zarządca infrastruktury dokłada wszelkich starań, aby zapewnić zainteresowanym wnioskodawcom alternatywną zdolność przepustową [...] **umożliwiająca przedsiębiorstwu kolejowemu świadczenie danych usług.**

W tym celu zarządca infrastruktury informuje wszystkich zainteresowanych wnioskodawców o planowanej zmianie odnośnych uprawnień do zdolności przepustowej. Oferuje zainteresowanym wnioskodawcom alternatywne uprawnienia do zdolności przepustowej lub rozpoczyna koordynację z zainteresowanymi wnioskodawcami w celu uzgodnienia alternatywnych uprawnień do zdolności przepustowej.

5. [...]

6. Zarządcy infrastruktury uwzględniają [...] ograniczenia zdolności przepustowej wynikające z prac infrastrukturalnych, **zaraz po wprowadzeniu harmonogramu tych prac do** [...] modelu zdolności przepustowej [...] **lub planu** zapewnienia zdolności przepustowej, **niezależnie** od tego, kiedy zostały one zaplanowane.

Artykuł 36

Mechanizm rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu i koordynacja wniosków

1. Jeżeli w kontekście jednoczesnej alokacji zdolności przepustowej zarządca infrastruktury napotyka konflikty między różnymi wnioskami o przydzielenie zdolności przepustowej infrastruktury, próbuje zapewnić możliwie najlepsze dopasowanie wszystkich zgłoszonych potrzeb w drodze koordynacji różnych wniosków.
2. W przypadku gdy zachodzi sytuacja wymagająca koordynacji, zarządca infrastruktury **próbuje uzgodnić wszystkie wnioski za pomocą koordynacji** i ma prawo, w rozsądnych granicach, proponować zdolność przepustową infrastruktury, która różni się od tej, na jaką złożono wniosek. Zarządca infrastruktury określa obowiązujące limity w regulaminie sieci. ENIM przedstawia wytyczne dotyczące określania takich limitów i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.
3. Zarządca infrastruktury próbuje rozwiązać wszelkie konflikty w drodze konsultacji z odpowiednimi wnioskodawcami. Konsultacje te są oparte na ujawnieniu następujących informacji w rozsądnym czasie, nieodpłatnie i w formie elektronicznej:
 - a) trasy pociągów, odnośnie do których złożyli wnioski wszyscy pozostali wnioskodawcy na tych samych drogach przebiegu;
 - b) trasy pociągów alokowane tymczasowo dla wszystkich pozostałych wnioskodawców na tych samych drogach przebiegu;
 - c) alternatywne trasy pociągów proponowane na odpowiednich drogach przebiegu zgodnie z ust. [...] 2;
 - d) wszystkie dane szczegółowe na temat kryteriów wykorzystywanych w ramach procesu alokacji zdolności przepustowej.

Bez uszczerbku dla art. [...] 3 ust. **1a** i z zastrzeżeniem zgody wszystkich wnioskodawców, zarządca infrastruktury może umożliwić kontakt między wszystkimi wnioskodawcami potencjalnie zaangażowanymi w rozwiązanie konfliktu, aby ułatwić koordynację wniosków.

4. Zasady regulujące koordynację **konfliktu** wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej w odniesieniu do krajowych przewozów kolejowych ustanawia się w regulaminie sieci.
5. [...]
6. [...]
7. W przypadku **konfliktu obejmującego co najmniej jeden wniosek** [...] o przydzielenie zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci mechanizm rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu określony w ust. 1, 2 i 3 jest realizowany zgodnie z art. 53 i uczestniczy w nim koordynator sieci.
8. ENIM opracowuje wytyczne dotyczące mechanizmu rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu w odniesieniu do [...] **konfliktów obejmujących co najmniej jeden wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6. Zarządcy infrastruktury w jak największym stopniu uwzględniają te wytyczne.**

Artykuł 37

Mechanizm formalnego rozwiązywania konfliktów [...]

1. W przypadku gdy mechanizm rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu, o którym mowa w art. 36, nie doprowadził do rozwiązania konfliktu dotyczącego przydzielenia zdolności przepustowej, [...] **zarządca infrastruktury traktuje priorytetowo wnioski zgodne z wstępnie zaplanowaną zdolnością przepustową określoną w planie zapewnienia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 18. W rezultacie zarządca infrastruktury może zaakceptować albo odrzucić wnioski, które nie są zgodne z planem zapewnienia zdolności przepustowej.**

Jeśli zarządca infrastruktury akceptuje wnioski niezgodne z planem zapewnienia zdolności przepustowej, dąży do utrzymania ogólnej równowagi między elementami planu zapewnienia zdolności przepustowej wymienionymi w załączniku I sekcja 1.

Jeśli zarządca infrastruktury odrzuca wnioski niezgodne z planem zapewnienia zdolności przepustowej, niezwłocznie informuje zainteresowanego wnioskodawcę o zamiarze odrzucenia wniosku. W takim przypadku zarządca infrastruktury

dokłada wszelkich starań, aby zapewnić wnioskodawcy alternatywną zdolność przepustową. Wnioskodawcy przysługuje prawo wniesienia skargi do organu regulacyjnego zgodnie z art. 56 ust. 9 dyrektywy 2012/34/UE.

1a. Zarządcy infrastruktury rozwiązują konflikty, które nie zostały rozwiązane zgodnie z ust. 1, w drodze sprawiedliwej, przejrzystej i niedyskryminacyjnej procedury, zgodnie ze strategicznymi wytycznymi, o których mowa w art. 11 ust. 3, w przypadku gdy państwa członkowskie przedstawiły takie wytyczne i przewidziały, że są one wiążące.

Jeżeli zastosowanie tych wytycznych nie pozwala na rozwiązanie konfliktu, zarządcy infrastruktury rozwiązują konflikty w drodze sprawiedliwej, przejrzystej i niedyskryminacyjnej procedury, z uwzględnieniem procedury ustanowionej przez ENIM na mocy ust. 1b.

1b. ENIM opracowuje i przyjmuje procedury, o których mowa w ust. 1a, oraz włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6. Procedury te obejmują następujące etapy:

0) określenie przedziałów wartości standardowych dla przewozów kolejowych jako wstępnej podstawy oceny;

a) zaprojektowanie alternatywnych scenariuszy alokacji 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;

b) ocena i klasyfikacja scenariuszy, o których mowa w lit. a), na podstawie obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych metod, z uwzględnieniem kryteriów socjoekonomicznych, operacyjnych i środowiskowych określonych w ust. 1c, oraz umożliwiające uwzględnienie warunków lokalnych lub krajowych w oparciu o przyjęte podejścia i dowody empiryczne;

c) wybór scenariusza znajdującego się najwyżej w klasyfikacji na podstawie oceny, o której mowa w lit. b), oraz odpowiednia zmiana planu zapewnienia zdolności przepustowej.

1c. W ramach procedur ustanowionych przez ENIM na mocy ust. 1b ocenia się alternatywne warianty wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury w oparciu między innymi o następujące kryteria socjoekonomiczne, operacyjne i środowiskowe, z zastrzeżeniem dostępności danych, o których mowa w ust. 1b lit. 0):

a) koszt operacyjny dla operatorów i parametry techniczne kolejowych usług przewozowych oraz wynikający z nich wpływ na ceny dla klientów kolejowych usług przewozowych;

b) koszt czasowy dla klientów kolejowych usług przewozowych;

c) konektywność i dostępność dla osób i regionów korzystających z kolejowych usług przewozowych, w tym jakość połączeń i czasy transferu w przypadku kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych;

d) wpływ na środowisko, taki jak emisje gazów cieplarnianych i hałas;

e) ilość przewożonych osób i ładunków;

f) parametry techniczne efektywnego wykorzystania infrastruktury, takie jak jednorodność ruchu, długość pociągu lub częstotliwość ruchu.

2. W kontekście **mechanizmu** [...] formalnego rozwiązywania konfliktów wnioski o przydzielenie uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci rozpatruje się w całości. Jeżeli, zgodnie z [...] **ust. 1b lit. b)**, zastosowanie mają różne parametry krajowe, parametry te stosuje się do odpowiednich odcinków.

3. W przypadku konfliktu wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej w odniesieniu do przewozów kolejowych o podobnej charakterystyce i profilu socjoekonomicznym zarządca infrastruktury przydziela zdolność przepustową [...] w sposób zapewniający dostęp największej liczbie wnioskodawców. [...] **Zarządcy infrastruktury mogą w tym celu przydzielić zdolność przepustową na podstawie aukcji.** [...] **Metoda przydzielania zdolności przepustowej na mocy niniejszego ustępu** jest stosowana pod warunkiem **uprzedniego** zatwierdzenia przez organ regulacyjny.

Harmonogram procesów alokacji zdolności przepustowej

1. **Do celów wdrożenia art. 31-34 z[...]** zarządca infrastruktury i wnioskodawcy przestrzegają harmonogramu procesów alokacji zdolności przepustowej określonego **odpowiednio** w załączniku I sekcje 4, 5, 6 i 7.
2. Zarządcy infrastruktury mogą decydować o okresach i terminach w odniesieniu do harmonogramu alokacji zdolności przepustowej, które różnią się od tych, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu i w pkt 2 lit. b) załącznika VI do dyrektywy 2012/34/UE, jeżeli [...]:
 - ustalenie międzynarodowych tras pociągów we współpracy z zarządcami infrastruktury z państw trzecich na sieci o szerokości torów innej niż na głównej sieci kolejowej w Unii ma ogólnie znaczący wpływ na harmonogram alokacji zdolności przepustowej [...]; **lub**
 - **ustalenie międzynarodowych tras pociągów we współpracy z zarządcami infrastruktury z innych państw trzecich ma znaczący wpływ na ogólny harmonogram alokacji zdolności przepustowej, pod warunkiem że nie ma to wpływu na procesy alokacji zdolności przepustowej innych unijnych zarządców infrastruktury, którzy nie są zaangażowani w te międzynarodowe trasy pociągów.**
3. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 71 w celu zmiany **terminów i czasu trwania określonych w sekcjach 4, 5, 6 i 7 załącznika I [...]** i **w celu dostosowania, w granicach ram określonych w art. 31–34, etapów i okresów w nich określonych, w przypadku gdy elementy te okazały się nieskuteczne lub doprowadziły do poważnych trudności we wdrażaniu, z uwzględnieniem doświadczeń zarządców infrastruktury i wnioskodawców, mając na uwadze racjonalizację procesów alokacji zdolności przepustowej,** w celu zapewnienia skutecznego procesu alokacji oraz w celu uwzględnienia interesów planowania, operacyjnych, technicznych i handlowych zainteresowanych podmiotów związanych z planowaniem i alokacją zdolności przepustowej.

SEKCJA 4

Dostosowanie i zmiana rozkładu jazdy

Artykuł 39

Zmiany uprawnień do zdolności przepustowej wprowadzane po alokacji

1. Zarządcy infrastruktury mogą zmieniać z własnej inicjatywy uprawnienia do zdolności przepustowej przydzielone wnioskodawcy wyłącznie zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Wnioskodawcy mogą w każdej chwili wnioskować o zmianę przydzielonej zdolności przepustowej. [...]

W przypadku zmian przydzielonych uprawnień do zdolności przepustowej zastosowanie ma art. 40. Zarządcy infrastruktury niezwłocznie aktualizują obowiązujący rozkład jazdy, o którym mowa w art. 30.

2. Zarządcy infrastruktury [...] w największym możliwym zakresie ograniczają zmiany uprawnień do zdolności przepustowej wprowadzane po alokacji, zgodnie z [...] **zasadami** określonymi w art. 2 ust. 3. **Wnioskodawcy ograniczają również w jak największym stopniu swój wniosek o zmianę takich uprawnień po ich przydziale.**
3. Zmiany uprawnień do zdolności przepustowej obejmują przypadki, w których zarządca infrastruktury nie może zezwolić na jazdę pociągu zgodnie z przydzielonym uprawnieniem do zdolności przepustowej i ma wystarczająco dużo czasu, aby po poinformowaniu wnioskodawcy o konieczności dokonania zmiany zaoferować mu alternatywne uprawnienie do zdolności przepustowej.

3aa. Anulowanie uprawnień do zdolności przepustowej także uznaje się za szczególny rodzaj zmiany.

- 3a. W przypadku zmian uprawnień do zdolności przepustowej z[...]arządcy infrastruktury mogą [...] zastosować krótsze** terminy alokacji **takich** uprawnień [...] [...] w **porównaniu do terminów wskazanych w załączniku I sekcja 8.** Zarządcy infrastruktury podają w regulaminie sieci informację na temat czasu potrzebnego na wytyczenie trasy pociągu. [...]

4. W zasadach i procedurach stosowanych **przez zarządcę infrastruktury** w przypadku zmiany uprawnień do zdolności przepustowej uwzględnia się wpływ zmiany uprawnień do zdolności przepustowej na działalność operacyjną i handlową wnioskodawcy. W tym celu **zarządcy infrastruktury klasyfikują** zmiany [...] na podstawie dotkliwości wywieranego

przez nie wpływu [...] **oraz określają kategorie zmian mających istotny wpływ, z uwzględnieniem procedur przyjętych przez ENIM zgodnie z ust. 8 [...].**

5. W przypadku zmiany uprawnienia do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci zainteresowani zarządcy infrastruktury dokładają wszelkich uzasadnionych starań, aby zapewnić spójność uprawnień do zdolności przepustowej na całej trasie przejazdu pociągu.

Zarządca infrastruktury dokonujący zmiany uprawnienia do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci [...] koordynuje alokację alternatywnego uprawnienia do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci z innymi zainteresowanymi zarządcami infrastruktury oraz informuje wnioskodawcę i wszystkie odpowiednie strony o wyniku koordynacji. Wynikiem tym może być albo alokacja alternatywnego uprawnienia do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci, albo powiadomienie o tym, że alternatywne uprawnienie do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci nie jest dostępne.

6. [...]

7. W przypadku gdy zarządca infrastruktury zmienia przydzielone uprawnienie do zdolności przepustowej, bezzwłocznie informuje o tym wnioskodawcę i przedsiębiorstwo kolejowe, których to dotyczy.

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 przydzielenie 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.

8. ENIM przygotowuje i przyjmuje [...] **jednolite** 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.

W **tych** [...] procedurach **ustanawia się kryteria rozróżniania zmian** [...] w **zależności od ich wpływu** na działalność handlową i operacyjną wnioskodawców i przedsiębiorstw

kolejowych, w tym kryteria [...] klasyfikacji [...] **zmian jako mających istotny wpływ** [...].

9. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 71 w celu zmiany **czasu trwania określonego w** sekcji 8 załącznika I [...], aby zapewnić sprawny przebieg procesu dostosowania i zmiany rozkładu jazdy z uwzględnieniem uwarunkowań planistycznych, operacyjnych, technicznych i handlowych zainteresowanych podmiotów. **Komisja bierze przy tym pod uwagę doświadczenia zarządców infrastruktury i wnioskodawców.**

Artykuł 40

[...] Kara za zmiany uprawnień do zdolności przepustowej

1. Jeżeli zarządca infrastruktury lub wnioskodawca nie wywiązuje [...] się ze swoich zobowiązań w odniesieniu do przydzielonego uprawnienia do zdolności przepustowej i jeżeli skutkuje to zmianą zakwalifikowaną jako istotna zgodnie z art. 39 ust. 4, ten zarządca infrastruktury lub wnioskodawca [...] wypłaca drugiej stronie karę [...].

Do celów niniejszego artykułu niewykorzystanie przydzielonego uprawnienia do zdolności przepustowej przez przedsiębiorstwa kolejowe uznaje się za równoznaczne z odwołaniem przejazdu danego pociągu po jego czasie wyjazdu.

2. [...] **Kara**, o której mowa w ust. 1, nie przysługuje w przypadkach siły wyższej. **W przypadku uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci anulowanie uprawnienia z powodu siły wyższej w jednej sieci uważa się za anulowanie uprawnienia do zdolności przepustowej z powodu siły wyższej na całej trasie objętej tą siecią.**

- 2a. W przypadku gdy zarządca infrastruktury, zgodnie z art. 10 i 35, planuje wprowadza do harmonogramu ograniczenie zdolności przepustowej wchodzące w zakres załącznika I sekcja 3 oraz przestrzega harmonogramu i wymogów w nim określonych, kara, o której mowa w ust. 1, nie jest należna.**

2b. W przypadku gdy zarządca infrastruktury cofa uprawnienia do zdolności przepustowej zgodnie ze środkami podjętymi przez państwa członkowskie na podstawie art. 10a, kara, o której mowa w ust. 1, nie jest należna.

3. Zarządcy infrastruktury uwzględniają w swoim regulaminie sieci warunki powodujące nałożenie kary, uwzględniając przy tym wytyczne przyjęte przez ENIM zgodnie z akapitem drugim niniejszego ustępu.

3. Po przeprowadzeniu konsultacji z **wnioskodawcami oraz z ENRRB**, ENIM **może przyjąć wytyczne dotyczące ustalania jednolitych warunków uprawniających do kary, uwzględniając** [...] zasady i **procedury** ustanowione **na mocy** [...] art. 39 ust. 4 i 8. ENIM włącza te wytyczne do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6. ENRRB publikuje opinię dotyczącą **wytycznych** [...] określonych przez ENIM.

4. Po zatwierdzeniu przez organ regulacyjny poziomów wysokości [...] **kar**, które mają być wypłacane przez wnioskodawców, zarządcy infrastruktury określają je w regulaminie sieci.

Na podstawie propozycji zarządcy infrastruktury i po konsultacji z wnioskodawcami [...] organ regulacyjny ustala poziomy wysokości [...] **kar**, które mają być wypłacane przez zarządcę infrastruktury. Zarządca infrastruktury publikuje tę informację w regulaminie sieci.

Poziomy wysokości [...] **kar** ustala się w taki sposób, aby stanowiły one skuteczną zachętę dla zarządcy infrastruktury i wnioskodawców do przestrzegania zgodnego z planem wykorzystania zdolności przepustowej i minimalizowania zakłóceń. Poziomy te muszą być proporcjonalne i niedyskryminacyjne.

W [...] **poziomach** tych uwzględnia się zasady i **procedury ustanowione na mocy** [...] art. 39 ust. 4 i 8.

Wysokość kar różnicuje się do dwukrotności wysokości opłat za dostęp do infrastruktury na podstawie co najmniej następujących kryteriów:

a) wpływ zmiany w uprawnieniach do zdolności przepustowej,

b) termin powiadomienia o zmianie przekazanego drugiej stronie przez stronę inicjującą zmianę,

c) w przypadku gdy zmiana jest spowodowana przez zarządcę infrastruktury – jakość alternatywnej zdolności przepustowej pod względem tras, harmonogramu, parametrów technicznych i innych istotnych aspektów, jeżeli istnieje alternatywna zdolność przepustowa, lub

d) w przypadku gdy zmiana jest spowodowana przez wnioskodawcę, czy zdolność przepustowa może zostać ponownie przydzielona i wykorzystana przez innego wnioskodawcę.

Do celów stosowania akapitu piątego niniejszego ustępu państwo członkowskie może określić skalę modulacji. Skala ta musi spełniać warunki określone w akapicie trzecim niniejszego ustępu. Państwa członkowskie starają się koordynować swoje działania zgodnie z art. 53a.

5. [...] **Uprawnienie** do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci [...] **uznaje się za jedno uprawnienie do zdolności przepustowej.** [...] Obowiązek wypłaty [...] **kary** na rzecz wnioskodawcy ma zastosowanie do zarządcy lub zarządców infrastruktury, którzy są odpowiedzialni za zmianę uprawnienia do zdolności przepustowej, przy czym bierze się pod uwagę uprawnienie do zdolności przepustowej jako całość, a w przypadku gdy za zdolność przepustową objętą uprawnieniem odpowiada więcej niż jeden zarządca infrastruktury – stosunek długości ich sieci przypadających na uprawnienie do zdolności przepustowej. [...] **Kara** za całość uprawnienia do zdolności przepustowej nie może przekraczać [...] **dwu**krotności [...] **kary** należnej za uprawnienie do zdolności przepustowej przydzielone przez zarządcę infrastruktury.
6. **Zainteresowane o**[...]rgany regulacyjne rozstrzygają spory związane z przyczyną zmiany uprawnienia do zdolności przepustowej lub [...] **związane z opóźnieniami w wypłacie** [...] **kary** i podejmują decyzję niezwłocznie i w ciągu [...] **sześciu tygodni** 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. W **przypadku konsultacji** ENRRB **doradza organom regulacyjnym**

w celu zapewnienia [...], aby takie decyzje były konsekwentne i wydawane na podstawie powszechnie uznanych zasad.

W przypadku uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci wnioskodawca ma prawo odwołać się do organu regulacyjnego odpowiedzialnego za zarządę infrastruktury działającego jako pojedynczy punkt kontaktowy zgodnie z art. 28. Odpowiedzialny organ regulacyjny informuje odpowiednie organy regulacyjne i ENRRB.

7. Bez uszczerbku dla Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami z dnia 9 maja 1980 r., zmienionej protokołem wileńskim z dnia 3 czerwca 1999 r. (zwanej dalej „COTIF”), w szczególności załącznika E do tej konwencji, w stosownych przypadkach, oraz dla prawa do odwołania się na mocy prawa krajowego i prawa UE od wszelkich decyzji podjętych na podstawie niniejszego artykułu, zapłata kary przez stronę inicjującą zmianę praw do zdolności przepustowej zgodnie z niniejszym artykułem wyczerpuje dla drugiej strony inne roszczenia finansowe związane z tą samą zmianą.

Artykuł 40a

Akty wykonawcze dotyczące zmian praw do zdolności przepustowej i kar

Jeżeli ENIM nie przyjmie procedur, o których mowa w art. 39 ust. 8, lub warunków, o których mowa w art. 40 ust. 3, [w terminie 24 miesięcy od daty rozpoczęcia stosowania, o której mowa w części wprowadzającej art. 77 ust. 2] lub jeżeli te procedury i warunki nie pozwalają na jednolite wdrażanie art. 39 lub art. 40 z powodów związanych z treścią tych procedur i warunków albo z przyczyn wynikających z braku wdrożenia przez zarządców infrastruktury, Komisja może przyjąć akty wykonawcze określające [...] klasyfikację zmian uprawnień do zdolności przepustowej oraz [...] warunki powodujące naliczenie [...] kar. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3.

Zmiana rozkładu jazdy w kontekście zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego

1. W przypadku zakłócenia w funkcjonowaniu sieci, o którym mowa w art. 46, lub sytuacji kryzysowej, o której mowa w art. 47, odpowiedni zarządca lub zarządcy infrastruktury dokładają wszelkich możliwych starań, aby dokonać zmiany rozkładu jazdy pociągów objętych tym zakłóceniem. W tym celu zarządcy infrastruktury dokonują alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej [...] z **uwzględnieniem wytycznych, o których mowa w ust. 2**, na podstawie planów ewentualnościowych przygotowanych zgodnie z art. 19 i w ścisłej koordynacji z podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną oraz, w stosownych przypadkach, z innymi zainteresowanymi podmiotami.
2. 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 [...] **zarządzania zakłóceniami** i zasady „kto pierwszy, ten lepszy”.

W przypadku zastosowania [...] zarządzania zakłóceniami ENIM przedstawia wytyczne dotyczące procedur, jakie należy stosować, obejmujące w odpowiednich 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 przepustowości **na rzecz transgranicznej koordynacji** [...] zarządzania ruchem, **zarządzania zakłóceniami** i **zarządzania kryzysowego**, o których mowa w art. [...] 44.

3. Dokonując zmiany rozkładu jazdy, zarządcy infrastruktury **dokładają wszelkich wysiłków, by** [...] jednostronnie **nie** zmieniać ani nie anulować przydzielonych uprawnień do zdolności przepustowej w celu zarządzania zakłóceniami. [...]
4. **Zarządcy infrastruktury i wnioskodawcy mogą określać środki przewidujące w przypadku zakłócenia w funkcjonowaniu sieci wymianę niektórych uprawnień do zdolności przepustowej na inne. Te środki należy wyszczególnić w planie ewentualnościowym, o którym mowa w art. 19.**

- 5. W przypadku zakłócenia w funkcjonowaniu sieci, które ma wpływ na ruch w więcej niż jednej sieci, zainteresowani zarządcy infrastruktury koordynują alokację alternatywnej zdolności przepustowej zgodnie z art. 53 i z uwzględnieniem europejskich ram koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym, o których mowa w art. 44.**
- 6. Jeżeli ENIM nie przyjmie wytycznych dotyczących zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury i jej alokacji w przypadku zakłócenia sieci /w terminie 24 miesięcy od daty rozpoczęcia stosowania, o której mowa w części wprowadzającej art. 77 ust. 2/ lub jeżeli wytyczne te nie pozwalają na jednolite wdrażanie niniejszego artykułu z powodów związanych z treścią tych wytycznych i warunków albo z powodu braku wdrożenia przez zarządców infrastruktury, Komisja może przyjąć akt wykonawczy określający kryteria i procedury dotyczące zmiany rozkładu jazdy, w tym jednostronnych zmian przydzielonych uprawnień do zdolności przepustowej 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.**
4. [...]
5. [...]

[...] ROZDZIAŁ III ZARZĄDZANIE RUCHEM, ZARZĄDZANIE ZAKŁÓCENIAMI I ZARZĄDZANIE KRYZYSOWE

Artykuł 42

Zarządzanie ruchem, zarządzanie zakłóceniami i zarządzanie kryzysowe

1. Zarządcy infrastruktury zarządzają ruchem zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i dyrektywą (UE) 2016/797 oraz specyfikacjami określonymi w aktach wykonawczych przyjętych na podstawie tej dyrektywy.

W tym celu zarządcy infrastruktury:

- a) zarządzają ruchem w normalnych warunkach operacyjnych, co obejmuje zarządzanie incydentami skutkującymi niewielkimi odchyleniami od obowiązującego rozkładu jazdy;
- b) zarządzają zakłóceniami w celu reagowania na znaczące zakłócenia w funkcjonowaniu sieci wymagające prowadzenia skoordynowanych działań zgodnie z art. 46;
- c) zarządzają ruchem w sytuacjach kryzysowych zgodnie z art. 47.

2. [...]

3. Przy zarządzaniu ruchem zarządcy infrastruktury przestrzegają zasad określonych w art. 2.

W szczególności zarządcy infrastruktury minimalizują zakłócenia i ich wpływ na ruch kolejowy przez:

- a) zapewnienie szybkiej i skoordynowanej reakcji na zakłócenia, w szczególności w przypadku zakłóceń w funkcjonowaniu sieci i sytuacji kryzysowych;
- b) stabilizowanie i optymalizację ruchu kolejowego przez cały czas trwania zakłóceń w funkcjonowaniu sieci i sytuacji kryzysowych;

- c) przekazywanie odpowiednich, prawidłowych i aktualnych informacji podmiotom zaangażowanym w działalność operacyjną i innym zainteresowanym stronom, w szczególności organom odpowiedzialnym za zarządzanie sytuacjami kryzysowymi poza sektorem kolejowym. Informacje te przekazuje się za pomocą odpowiednich środków, w tym środków, o których mowa w art. 62.

Artykuł 43

Zasady i procedury zarządzania ruchem i zarządzania zakłóceniami

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 rozporządzenia.
2. Zasady i procedury, o których mowa w ust. 1, mają na celu zminimalizowanie ogólnego wpływu odchyłeń od rozkładu jazdy na **wszystkie rodzaje ruchu kolejowego**, 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.
3. W przypadku wystąpienia zakłócenia w ruchu pociągów spowodowanego przez awarię techniczną lub wypadek zarządca infrastruktury podejmuje wszystkie konieczne kroki, aby przywrócić normalną sytuację. W tym celu wdraża on plan ewentualnościowy **opracowany** zgodnie z art. 19. W przypadku zakłócenia, które ma potencjalny wpływ na ruch transgraniczny, zainteresowani 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.

4. Przy ustanawianiu zasad i procedur, o których mowa w ust. 1, zarządcy infrastruktury w jak największym stopniu uwzględniają europejskie ramy koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego, o których mowa w art. 44. [...]

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

Zarządca infrastruktury może, jeśli uzna to za konieczne, wymagać od przedsiębiorstw kolejowych udostępnienia mu zasobów, które uważa za najbardziej odpowiednie do przywrócenia możliwie jak najszybciej normalnej sytuacji.

6. [...]

Artykuł 44

Europejskie ramy koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym

1. **Do dnia [24 miesiące od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] ENIM opracuje i przyjmie zgodnie z zasadami, o których mowa w art. 42, „europejskie ramy koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym” [...] określające wytyczne dotyczące koordynacji między zarządcami infrastruktury, przedsiębiorstwami kolejowymi i innymi podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną. Zarządcy infrastruktury dokładają starań, by realizować te wytyczne dotyczące koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym. W regulaminie sieci wyjaśniają powody wszelkich odstępstw od tych wytycznych.**

1a. 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 [...] **na mocy art. 3 ust. 1 lit. d)** rozporządzenia (UE) [...] **2021/2085**.

2. [...] **1b. ENIM przedkłada ENRRB projekt** europejskich ram koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym **w terminie 18 miesięcy od wejścia niniejszego rozporządzenia w życie. ENRRB przedkłada ENIM zalecenie w sprawie europejskich ram koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym w terminie czterech miesięcy od otrzymania projektu opracowanego przez ENIM. ENIM w jak największym stopniu uwzględnia to zalecenie przy przyjmowaniu europejskich ram koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym.**
3. [...] Europejskie ramy koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym obejmują **co najmniej** elementy wymienione w załączniku V, **przy czym w razie potrzeby są aktualizowane w celu uwzględnienia doświadczeń zarządców infrastruktury, przedsiębiorstw kolejowych i innych wnioskodawców oraz na podstawie działalności ENIM. Aktualizując europejskie ramy koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym, ENIM przedkłada ENRRB projekt, by ENRRB mógł wydać zalecenie.**

Artykuł 45

Koordynacja zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym

Zarządcy infrastruktury koordynują zarządzanie ruchem zgodnie z art. 53 [...]. **Podczas tej koordynacji w najwyższym stopniu [...] uwzględniają** europejskie ramy koordynacji [...] zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego **na poziomie transgranicznym**, o których mowa w art. 44.

Koordynacja powinna zapewniać w szczególności:

- a) wykonywanie międzynarodowych przewozów kolejowych z możliwie najmniejszymi zakłóceniami, zarówno w ramach normalnego funkcjonowania, jak i w sytuacjach zakłóceń;
- b) odpowiednie uwzględnienie szczególnych wyzwań związanych z odcinkami transgranicznymi, wynikających między innymi z ograniczonej interoperacyjności

w zakresie infrastruktury, wyposażenia technicznego i przewozów, wymogów językowych i szkoleniowych związanych z personelem, formalnościami administracyjnymi lub granicznymi;

- c) skuteczną wymianę aktualnych i odpowiednich informacji między zarządcami infrastruktury, wnioskodawcami [...] i innymi podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną, a także wszelkimi odpowiednimi strukturami zarządzania kryzysowego na szczeblu UE, w tym zgodnie z art. 62.

Artykuł 46

Zakłócenia w funkcjonowaniu sieci

1. Jeżeli incydent skutkuje lub może skutkować ograniczeniami w funkcjonowaniu sieci, które wymagają prowadzenia skoordynowanych działań przez podmioty zaangażowane w działalność operacyjną w celu zapewnienia jak najlepszego zarządzania ruchem w trakcie ograniczeń, odpowiedni zarządcy infrastruktury oceniają prawdopodobny czas trwania i wpływ incydentu na podstawie wszystkich dostępnych informacji i wcześniejszych doświadczeń, w najwyższym stopniu uwzględniając wspólną metodykę, o której mowa w ust. 5a.

Jeżeli szacowany czas trwania i wpływ spełniają kryteria zgłaszania zakłóceń w funkcjonowaniu sieci określone w załączniku VI, zainteresowani zarządcy infrastruktury zgłaszają zakłócenie w funkcjonowaniu sieci i wdrażają środki określone w art. 43.

2. Jeżeli [...] **zakłócenie w funkcjonowaniu sieci** ma lub może mieć wpływ na więcej niż jedną sieć, zarządca infrastruktury, w której miało miejsce [...] **to zakłócenie**, zgłasza zakłócenie obejmujące wiele sieci i koordynuje działania zgodnie z art. [...] **45 i 53, w najwyższym stopniu uwzględniając europejskie ramy koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym, o których mowa w art. 44.**

3. [...]

- 2a. W przypadku gdy zakłócenie funkcjonowania sieci ma wpływ na linie będąca częścią europejskiego korytarza transportowego i skutkuje częściową lub całkowitą przerwą w świadczeniu usług przez okres dłuższy niż 15 dni, zarządca infrastruktury**

przekazuje koordynatorowi sieci sprawozdanie dotyczące incydentu jak najszybciej po ogłoszeniu zakłócenia zgodnie z ust. 1 lub 2 oraz przekazuje aktualizację co 30 dni przez cały okres trwania zakłócenia.

Koordynator sieci przedkłada to sprawozdanie ENIM i odpowiednim koordynatorom europejskim oraz, na żądanie, zainteresowanym wnioskodawcom.

4. Zarządca infrastruktury jak najszybciej informuje zainteresowane strony o braku dostępności zdolności przepustowej infrastruktury [...].

Organ regulacyjny, jeśli uzna to za konieczne, może zobowiązać zarządcę infrastruktury do udostępnienia mu tej informacji.

5. Koordynator sieci gromadzi informacje na temat zakłóceń w funkcjonowaniu sieci, analizuje reakcję, wyciąga wnioski na temat skuteczności zarządzania takimi incydentami [...], konsultuje się z podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną, **uwzględniając wytyczne przyjęte przez ENIM** zgodnie z art. 54 **ust. 1** oraz składa sprawozdania ENIM [...].

6. [...]

ENIM uwzględnia dotyczące zakłóceń funkcjonowania sieci wnioski koordynatora sieci podczas aktualizacji europejskich ram koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym, o których mowa w art. 44.

- 5a. ENIM określa wspólną metodykę szacowania prawdopodobnego czasu trwania i wpływu zakłóceń funkcjonowania sieci na ruch, określa minimalną treść sprawozdania dotyczącego incydentu i dostarcza wzór tego sprawozdania. ENIM uwzględnia tę metodykę, minimalną treść i wzór sprawozdania w europejskich ramach koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym, o których mowa w art. 44. Zarządcy infrastruktury w jak największym stopniu uwzględniają tę wspólną metodykę, minimalną zawartość i wzór sprawozdania.**

Sytuacje kryzysowe

1. **Bez uszczerbku dla art. 1 ust. 5, w[...]** przypadkach sytuacji kryzysowych **lub bezpośredniego ryzyka wystąpienia kryzysu** w odniesieniu do bezpieczeństwa publicznego, epidemii zdrowotnych, klęsk żywiołowych, **środowiska**, obronności [...] **lub** bezpieczeństwa, które mają lub oczekuje się, że będą miały krytyczny wpływ na podaż kolejowych usług przewozowych lub popyt na nie, państwa członkowskie mogą stosować środki nadzwyczajne, które obejmują, w drodze odstępstwa od przepisów niniejszego rozporządzenia:
- a) anulowanie uprawnień do zdolności przepustowej bez [...] **kary zgodnie z art. 40;**
 - b) alternatywne zasady, przepisy i procedury dotyczące zarządzania zdolnością przepustową [...];
 - c) alternatywne procedury zarządzania ruchem;
 - d) korzystanie z tras alternatywnych;
 - e) zmianę planów zapewnienia zdolności przepustowej.

Zainteresowane 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 **ewentualnościowe** przygotowane zgodnie z art. 19. [...] Koordynuje ono takie środki nadzwyczajne z innymi państwami członkowskimi **zgodnie z art. 53a.**

Zakres i okres obowiązywania środków nadzwyczajnych ogranicza się do tego, co jest absolutnie niezbędne do zaradzenia danej sytuacji kryzysowej.

2. Zainteresowane państwo członkowskie niezwłocznie informuje Komisję i ENIM o podjęciu decyzji o zastosowaniu środków nadzwyczajnych i **ich uchyleniu** oraz przedstawia uzasadnienie i opis tych środków i przewidywany czas ich stosowania. [...] W **przypadkach, w których ma zastosowanie [rozporządzenie ustanawiające ramy środków dotyczących sytuacji nadzwyczajnej i odporności rynku wewnętrznego],**

zainteresowane państwo [...] członkowskie powiadamia również [...] centralne [...] **biuro** łącznikowe **wyznaczone przez to państwo członkowskie zgodnie z art. [...]5] tego** rozporządzenia [...] **o środkach przyjętych na podstawie niniejszego artykułu.**

3. [...] **Punkty kontaktowe wyznaczone zgodnie z** [...] art. 60, [...] **przekazują** Komisji, ENIM, innym zarządcom infrastruktury i innym zainteresowanym stronom [...] **informacje** o środkach nadzwyczajnych i [...] **udzielają** wsparcia w koordynowaniu takich środków.
4. W przypadku gdy środki nadzwyczajne mają znaczący wpływ na ruch transgraniczny, zarządcy infrastruktury koordynują między sobą działania zgodnie z art. [...] **53,** **uwzględniając wytyczne przyjęte przez ENIM zgodnie z art. 54 ust. 1.** W koordynacji prowadzonej za pośrednictwem specjalnych struktur koordynacyjnych zgodnie z art. 53 ust. 2 lit. a) uczestniczą Komisja i zainteresowane państwa członkowskie.
5. **W przypadku gdy środki nadzwyczajne mają znaczący wpływ na ruch transgraniczny i w odpowiedzi n** [...] a wniosek Komisji organy regulacyjne i ENRRB przedstawiają Komisji w wyznaczonym przez nią terminie opinię na temat środków nadzwyczajnych. [...]
6. Państwa członkowskie przekazują zaktualizowane informacje w razie potrzeby lub na wniosek Komisji. Państwa członkowskie przekazują w terminach określonych przez Komisję wszystkie wymagane przez nią informacje na temat środków nadzwyczajnych.
7. Organy publiczne odpowiedzialne za zarządzanie sytuacjami kryzysowymi, w tym wojsko, agencje ochrony ludności i inne, mogą organizować ćwiczenia symulujące sytuacje kryzysowe objęte zakresem niniejszego artykułu. W takich przypadkach zarządca infrastruktury przydziela zdolność przepustową stosownie do potrzeb, w tym w razie konieczności anuluje przydzielone uprawnienia do zdolności przepustowej. Te organy publiczne podlegają [...] **karom za zmiany uprawnień do zdolności przepustowej.** **Zasady określone** w [...] art. 40 **stosuje się odpowiednio do takiej kary.**

Artykuł 48

Wymiana informacji na temat zarządzania ruchem

1. Wszystkie podmioty zaangażowane w działalność operacyjną bezpośrednio związaną ze świadczeniem kolejowej usługi przewozowej mają prawo dostępu do informacji dotyczących tej usługi, określonych w załączniku VIII.

Zainteresowane strony mogą wykorzystywać te informacje wyłącznie do celów niniejszego rozporządzenia oraz do celów dyrektywy (UE) 2016/797 i aktów wykonawczych przyjętych na podstawie tej dyrektywy, chyba że określono inaczej w umowach.

2. Informacje te udostępnia się zgodnie z art. 62.
3. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 71 w celu zmiany załącznika VIII, aby zapewnić, by odzwierciedlał on wszelkie zmiany w technicznych specyfikacjach interoperacyjności określonych w odpowiednich aktach wykonawczych przyjmowanych zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/797 oraz z uwzględnieniem uwarunkowań planistycznych, operacyjnych, technicznych i handlowych odpowiednich zainteresowanych podmiotów.

ROZDZIAŁ IV WERYFIKACJA SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA

Artykuł 49

Ogólne zasady weryfikacji skuteczności działania

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 **przedstawionych przez zarządców infrastruktury**, z uwzględnieniem [...] **zasad** ogólnych określonych w art. 2 niniejszego rozporządzenia. [...] W **tym celu ENIM współpracuje z koordynatorami europejskimi i ENRRB.**

2. [...] Zarządcy infrastruktury określają własne wartości docelowe w zakresie wyników [...] określone zgodnie z art. 50 ust. 2 lit. c) w planie biznesowym, o którym mowa w art. 8 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE, z uwzględnieniem [...] wartości docelowych określonych w umowach, o których mowa w art. 30 ust. 2 tej dyrektywy. [...] **Wartości te obejmują wartości docelowe określone w [art. 19 ust. 1 lit. a) i b) nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T].**

Zarządcy infrastruktury wprowadzają i wykonują [...] procedury monitorowania i zgłaszania postępów w osiągnięciu 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. [...]

3. [...]

- 3. Zarządcy infrastruktury monitorują również wyniki kolejowych usług przewozowych, jeżeli są one związane z ich własnymi wartościami docelowymi w zakresie wyników.**

Artykuł 50

Europejskie ramy weryfikacji skuteczności działania

1. [...] **Do dnia [24] miesiące od** daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] [...] **ENIM po konsultacjach z podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną opracuje i przyjmie „europejskie ramy weryfikacji skuteczności działania” [...] określające wspólne zasady i procedury.** W ramach tych uwzględnia się w szczególności zasady określone w art. 2 ust. 3 [...] i art. 42 ust. 3 oraz [...] priorytety operacyjne [...] określone w [art. [...] 19 nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T], a także akty wykonawcze przyjęte na mocy art. 15 ust. 6 dyrektywy 2012/34/UE. **Zarządcy infrastruktury dążą do przestrzegania tych wspólnych zasad i procedur. W regulaminie sieci wyjaśniają oni przyczyny wszelkich odstępstw od wspólnych zasad i procedur ustanowionych w europejskich ramach weryfikacji skuteczności działania.**

- 1a. ENIM przedkłada ENRRB projekt europejskich ram weryfikacji skuteczności działania w terminie 18 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia. ENRRB przedkłada ENIM zalecenie w sprawie europejskich ram weryfikacji skuteczności działania w terminie czterech miesięcy od otrzymania projektu przygotowanego przez ENIM. ENIM w jak największym stopniu uwzględnia to zalecenie podczas przyjmowania europejskich ram weryfikacji skuteczności działania.**
2. Europejskie ramy obejmują **co najmniej** obszary wyników określone w załączniku VII. W skład ram wchodzi w szczególności:
- a) wykaz priorytetowych kwestii dotyczących wyników, którymi należy się zająć w obszarach wyników określonych w załączniku VII;
 - b) wskaźniki skuteczności działania umożliwiające monitorowanie postępu w zakresie kwestii dotyczących wyników, w tym metody i wymagania dotyczące danych do obliczania takich wskaźników;
 - c) kryteria i procedury definiowania [...] **wartości docelowych** w zakresie wyników na poziomie zarządców infrastruktury;
 - d) procedury monitorowania i przeglądu elementów wymienionych w lit. a)–c), a także wdrażania środków naprawczych i osiągnięcia [...] wartości docelowych w zakresie wyników [...].
3. Na podstawie ust. 2 lit. d) ENIM dokonuje regularnego przeglądu europejskich ram weryfikacji skuteczności działania oraz [...] ich wdrażania **przez zarządców infrastruktury**, a także [...], w **stosownych przypadkach, aktualizuje te ramy. Aktualizując europejskie ramy weryfikacji skuteczności działania, ENIM przedkłada ich projekt ENRRB, by mogła wydać zalecenie.**
4. [...]

5. Komisja może przyjmować akty wykonawcze określające szczegółowe przepisy dotyczące elementów, o których mowa w ust. 2 lit. b)–d), zgodnie z procedurą [...] **sprawdzająca**, o której mowa w art. 72 ust. [...] **3. Podczas opracowywania projektów aktów wykonawczych** Komisja uwzględnia [...] prace wykonane przez ENIM zgodnie z ust. 3 oraz **odrębną sekcję europejskiego sprawozdania z weryfikacji skuteczności** [...] działania.

Artykuł 51

Europejskie sprawozdanie z weryfikacji skuteczności działania

1. Bez uszczerbku dla art. 15 dyrektywy 2012/34/UE i [...] ²³**aktów wykonawczych przyjętych na jej podstawie** ENIM przygotowuje i publikuje do dnia [...] **30 miesięcy** po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] europejskie sprawozdanie z weryfikacji skuteczności działania na podstawie europejskich ram weryfikacji skuteczności działania, o których mowa w art. 50 niniejszego rozporządzenia. **ENIM opracowuje** oraz publikuje i **aktualizuje sprawozdanie** [...] co roku.
2. [...] **ENRRB** przygotowuje odrębną sekcję 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. **ENIM włącza tę sekcję do sprawozdania, o którym mowa w ust. 1.**
3. **Europejskie s**[...]prawozdanie z weryfikacji skuteczności działania obejmuje co najmniej linie wchodzące w skład europejskich korytarzy transportowych [...] i zawiera informacje [...], **o których mowa w** [art. [...] **54** ust. 3 lit. g)] [...] **inowego rozporządzenia w sprawie TEN-T**]. Przedstawione informacje muszą być wystarczająco szczegółowe pod względem zakresu geograficznego i [...] obejmować na tyle długi okres, aby możliwa była ich wiarygodna interpretacja.

²³ [...]

4. **Europejskie s**[...]prawozdanie 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.

Art. 52 [...]

[...]

ROZDZIAŁ V

EUROPEJSKA SIEĆ KOORDYNACJI

Artykuł 53

Koordinacja między zarządcami infrastruktury

1. W przypadku odesłania do niniejszego artykułu zarządcy infrastruktury koordynują działania między sobą nawzajem oraz z innymi zainteresowanymi podmiotami **co najmniej** w odniesieniu do obowiązków i zadań powierzonych im na mocy niniejszego rozporządzenia.
 2. [...]
- 2.** _____ Zarządcy infrastruktury w szczególności:
- a) ustanawiają odpowiednio struktury organizacyjne, procedury i narzędzia, w tym narzędzia cyfrowe, o których mowa w art. 62;
 - b) prowadzą koordynację na najbardziej odpowiednim poziomie geograficznym, w **tym na poziomie europejskich korytarzy transportowych**, włączając w ten proces podmioty, które mają najlepsze podstawy do skutecznego i efektywnego osiągnięcia rezultatów, zgodnie z zasadą pomocniczości;
 - c) współpracują z innymi zarządcami infrastruktury za pośrednictwem wyznaczonych centralnych punktów kontaktowych, o których mowa w art. 60;
 - d) w stosownych przypadkach, w sprawach mających znaczenie dla Unii, włączają w powyższe procesy ENIM lub koordynatora sieci [...];
 - e) w każdym przypadku, gdy działania koordynacyjne obejmują wiele jednostek, wyznaczają podmiot wiodący, który podlega ENIM i odpowiada za organizację konsultacji [...];

- f) kierują do ENIM sprawy, w których nie można osiągnąć uzgodnionych rezultatów;
- g) dokonują przeglądu wyników działań koordynacyjnych zgodnie z rozdziałem IV.

Koordinacja między zarządcami infrastruktury może być prowadzona na więcej niż jednym szczeblu, w szczególności w sprawach, w których wymagana jest koordynacja zarówno na szczeblu Unii, jak i w bardziej ograniczonym zakresie geograficznym.

W przypadku gdy ENIM lub koordynator sieci są zaangażowani w koordynację między zarządcami infrastruktury, zapewniają oni należyte uwzględnienie aspektów transgranicznych.

- 3. [...]
- 4. [...]
- 5. [...]

Artykuł 53a

Koordinacja między państwami członkowskimi

- 1. W przypadku odesłania do niniejszego artykułu lub w celu wspierania ruchu transgranicznego poprzez rozwiązywanie problemów dotyczących zdolności przepustowej państwa członkowskie koordynują swoje działania. W szczególności określają one, w razie potrzeby, procedury i terminy ich koordynacji.**

2. Do celów ust. 1 państwa członkowskie w szczególności:

- a) koordynują działania na najbardziej odpowiednim poziomie geograficznym oraz, w miarę możliwości, w kontekście istniejących forów, w celu skutecznego i sprawnego osiągnięcia wyników, zgodnie z zasadą pomocniczości, w szczególności na poziomie europejskich korytarzy transportowych;**
- b) angażują koordynatorów europejskich w odpowiednich przypadkach, a w szczególności w osiąganie postępów w realizacji priorytetów operacyjnych określonych w art. 19 [nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T];**
- c) zwracają się do Komisji Europejskiej o zajęcie się sprawami, w przypadku których wymagana jest koordynacja na szczeblu Unii lub w innych stosownych przypadkach.**

Artykuł 54

Mechanizm konsultacji w sprawach na szczeblu europejskim i transgranicznym

0. Zarządcy infrastruktury zapewniają odpowiednie i regularne konsultacje [...]
z zainteresowanymi stronami w **odniesieniu do kwestii europejskich i transgranicznych.**
W tym celu uwzględniają wytyczne opracowane przez ENIM, o których mowa w ust.
1.

1. ENIM przygotowuje, przyjmuje i wdraża wytyczne służące zapewnieniu odpowiednich i regularnych konsultacji z zainteresowanymi stronami w odniesieniu do kwestii europejskich i transgranicznych 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. [...] **Wytyczne te są opracowywane i wdrażane** przy wsparciu koordynatora sieci i z udziałem [...] punktów kontaktowych [...] **wyznaczonych przez** zarządców infrastruktury [...] **na mocy** art. 60.

2. W przypadku gdy ENIM przyjmuje opinię lub zalecenie, które mogą mieć znaczący wpływ na [...] wnioskodawców, inne podmioty zaangażowane w działalność operacyjną i zainteresowane strony, publikuje projekt w celu przeprowadzenia konsultacji

z zainteresowanymi stronami. Zainteresowanym stronom zapewnia się [...] **co najmniej dwa tygodnie** na przekazanie informacji zwrotnych na temat projektu [...] **opinii lub zalecenia**. W razie potrzeby w proces ten włącza się organy państw członkowskich.

3. **Podczas opracowywania wytycznych, o których mowa w ust. 1, oraz przy przyjmowaniu ostatecznej opinii lub zalecenia, o których mowa w ust. 2**, ENIM uwzględnia informacje zwrotne przekazane przez zainteresowane strony [...]. Jeżeli ENIM nie uwzględni istotnych elementów przekazanych informacji zwrotnych, przedstawia uzasadnienie takiego działania.

Artykuł 55

Organizacja europejskiej sieci zarządców infrastruktury

1. Do celów niniejszego rozporządzenia sposób organizacji europejskiej sieci zarządców infrastruktury (**ENIM**), o której mowa w art. 7f dyrektywy 2012/34/UE, musi być zgodny z przepisami niniejszego [...] **artykułu**.
 2. Wszyscy zarządcy infrastruktury [...] odpowiedzialni za linie wchodzące w skład sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej TEN-T, [...] są członkami ENIM. Wyznaczają oni swojego przedstawiciela i zastępcę.
 3. [...] Zarządcy infrastruktury [...], którzy nie **są odpowiedzialni za linie, o których mowa** [...] w ust. 2, a **co za tym idzie, nie są członkami ENIM**, mogą [...] **uczestniczyć** w rozmowach ENIM [...] **bez prawa głosu. Mogą oni składać oświadczenia do rozpatrzenia przez ENIM.**
- 3a. Zarządcy infrastruktury odpowiedzialni za linie, które stanowią część bazowej i rozszerzonej sieci bazowej TEN-T państw będących członkami Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu (EFTA) i stron z Europy Południowo-Wschodniej Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Transportową podpisanego przez Unię zgodnie z decyzją Rady (UE) 2017/1937, mają prawo stać się członkami ENIM bez prawa głosu, pod warunkiem że te państwa lub strony stosują niniejsze rozporządzenie zgodnie z umową międzynarodową zawartą z Unią i zgodnie z warunkami określonymi w takiej umowie.**

ENIM zawiera porozumienia robocze określające szczegóły uczestnictwa zainteresowanych zarządców infrastruktury.

3b. Bez uszczerbku dla ust. 3a ENIM może, na zasadzie *ad hoc*, zapraszać zarządców infrastruktury z państw trzecich do udziału w swoich posiedzeniach w charakterze obserwatorów, bez prawa głosu.

3c. Członkowie ENIM zapewniają ENIM zasoby niezbędne do wykonywania jej zadań.

4. ENIM przyjmuje i publikuje regulamin wewnętrzny po skonsultowaniu jego treści z Komisją [...]. ENIM organizuje swoje działania zgodnie z [...] **tym** regulaminem wewnętrznym.
5. ENIM podejmuje decyzje [...] większością **dwóch trzecich** głosów jego członków, o ile regulamin wewnętrzny nie przewiduje inaczej. Wszyscy członkowie z jednego państwa członkowskiego mają jeden wspólny głos. W przypadku nieobecności **przedstawiciela** członka do wykonania jego prawa głosu uprawniony jest zastępca.
6. ENIM odbywa posiedzenia w regularnych odstępach czasu. Wybiera przewodniczącego spośród swoich członków [...] **zgodnie z procedurą głosowania, o której mowa w ust. 5.**
7. Komisja jest członkiem ENIM bez prawa głosu. Wspiera działalność ENIM i ułatwia koordynację **pomiędzy członkami ENIM.**
8. ENIM określa swój program prac. Program prac obejmuje okres co najmniej dwóch [...], **a maksymalnie pięciu lat.** ENIM konsultuje się z wnioskodawcami i innymi podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną [...], **zgodnie z [...] wytycznymi, o których** mowa w art. 54₂, w sprawie projektu programu prac [...], a **ponadto** z Komisją Europejską, Agencją Kolejową Unii Europejskiej [...], Wspólnym Europejskim Przedsięwzięciem Kolejowym oraz, w stosownych przypadkach, z innymi zainteresowanymi podmiotami.

Artykuł 56

Obowiązki ENIM

1. Oprócz zadań określonych w art. 7f dyrektywy 2012/34/UE ENIM odpowiada za wykonywanie wszystkich zadań powierzonych jej na mocy niniejszego rozporządzenia.

Zadania te nie mogą być delegowane. W szczególności:

- a) przyjmuje europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6;
- b) przyjmuje europejskie ramy koordynacji zarządzania ruchem, **zarządzania zakłóceniami** i zarządzania kryzysowego **na poziomie transgranicznym**, o których mowa w art. 44;
- c) przyjmuje europejskie ramy weryfikacji skuteczności działania, o których mowa w art. 50;
- ca) przyjmuje wspólną strukturę regulaminu sieci oraz wspólny harmonogram konsultacji, o których mowa w art. 61;**
- d) przyjmuje opinie i zalecenia przeznaczone dla zarządców infrastruktury zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia i z własnej inicjatywy;
- e)[...][...]
- f) [...] **organizuje, z udziałem koordynatora sieci, koordynację działań** między zarządcami infrastruktury zgodnie z art. 53.

2. [...]

ENIM nie posiada uprawnień w zakresie kształtowania polityki ani uprawnień regulacyjnych.

- 1a. ENIM ustanawia grupy robocze w celu zapewnienia koordynacji między zarządcami infrastruktury i innymi podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną, w tym przedsiębiorstwami kolejowymi, operatorami obiektów infrastruktury usługowej i operatorami przewozów intermodalnych, a także konsultacji z tymi podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną. Członkowie grup roboczych mogą wydawać opinie w sprawie każdego wniosku ENIM, który ma wpływ na podmioty zaangażowane w działalność operacyjną. Mogą oni również wydawać opinie z własnej inicjatywy przeznaczone dla ENIM.**

Artykuł 57

Przejrzystość

1. ENIM zapewnia, aby informacje o jej składzie, [...] **funkcjonowaniu** i wszystkie istotne informacje na temat jej pracy były podane do wiadomości publicznej na jej stronie internetowej. Strona ta zawiera dane kontaktowe specjalnych grup koordynacyjnych ustanowionych przez zarządców infrastruktury oraz odniesienia do narzędzi i procedur koordynacji zgodnie z art. 53.
2. ENIM zaprasza [...] 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].

Artykuł 58

Koordynator sieci

1. [...] **ENIM wyznacza** 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.

Członkowie ENIM zapewniają koordynatorowi sieci zasoby niezbędne do wykonywania jego zadań. Przed wyznaczeniem koordynatora sieci [...] **członkowie ENIM konsultują się z Komisją w sprawie** wyznaczonego podmiotu i następujących aspektów:

- a) warunków wyznaczenia koordynatora sieci;
- b) warunków cofnięcia mianowania i **mianowania nowego koordynatora**;
- c) procedury regularnego monitorowania jego pracy i oceny, czy skutecznie wykonuje powierzone mu zadania;

- d) wszelkich dodatkowych obowiązków i zadań operacyjnych powierzonych koordynatorowi sieci.

Aspekty objęte lit. a)–c) niniejszego ustępu reguluje regulamin wewnętrzny ENIM przyjęty na podstawie art. 55. Obowiązki i zadania operacyjne koordynatora sieci, o których mowa w lit. d) niniejszego ustępu, określa się w akcie, na mocy którego ENIM wyznacza koordynatora sieci.

2. Koordynator sieci wykonuje swoje zadania w sposób bezstronny, **przejrzysty** i racjonalny pod względem kosztów [...]. 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. **ENIM zatwierdza roczny program prac i sprawozdanie roczne przed ich przyjęciem.**

Artykuł 59

Zadania i obowiązki koordynatora sieci

Koordynator sieci wykonuje następujące zadania wspierające działalność ENIM:

- a) pełni funkcję sekretariatu oraz przygotowuje posiedzenia, dokumenty, decyzje i opinie ENIM [...] [...], **zwłaszcza wnosząc** wkład w przygotowanie 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;
- c) wnosi wkład w koordynację operacyjną między zarządcami infrastruktury zgodnie z art. 53;
- d) określa zasady, procedury i narzędzia objęte zakresem niniejszego rozporządzenia i przyjęte na poziomie krajowym lub na poziomie zarządcy infrastruktury, które stoją na przeszkodzie wykonywaniu przewozów kolejowych w ramach wielu sieci zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, **i proponuje ENIM metody ułatwiania transgranicznych przewozów kolejowych;**

- da) przyczynia się do koordynacji między zarządcami infrastruktury w zakresie strategicznego planowania zdolności przepustowej zgodnie z art. 14 poprzez opracowanie konkretnych projektów rozkładów jazdy ułatwiających konkurencyjne trasy pociągów dalekobieżnych obejmujące wiele sieci;**
- e) pełni funkcję punktu kontaktowego działającego w imieniu zarządców infrastruktury w przypadku [...] **udzielania informacji**, w szczególności [...] w związku z incydentami kolejowymi i tymczasowymi ograniczeniami zdolności przepustowej;
- f) pełni funkcję pierwszego punktu kontaktowego [...], zapewniając kontakt z odpowiednimi jednostkami po stronie zarządców infrastruktury i innych podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną [...];
- g) [...]

Artykuł 60

Centralne punkty kontaktowe na potrzeby koordynacji zarządców infrastruktury

1. Aby zapewnić koordynację między zarządcami infrastruktury zgodnie z art. 53, zarządcy infrastruktury wyznaczają centralne punkty kontaktowe. Centralny punkt kontaktowy pełni funkcję centralnego interfejsu między organizacją zarządcy infrastruktury a innymi podmiotami uczestniczącymi w działaniach koordynacyjnych.
- 1a. W odniesieniu do każdego europejskiego korytarza transportowego zarządcy infrastruktury zarządzający częścią infrastruktury takiego europejskiego korytarza transportowego mogą wyznaczyć pojedynczy punkt kontaktowy, który będzie pełnił funkcję centralnego interfejsu między nimi a innymi podmiotami zaangażowanymi w działania koordynacyjne, zgodnie z art. 53 ust. 2 lit. a).**
- 1b. Wyznaczony pojedynczy punkt kontaktowy, o którym mowa w ust. 1a, pełni funkcje punktu kontaktowego dla wnioskodawców i innych podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną w zakresie uruchamiania lub zmiany transgranicznych kolejowych usług przewozowych lub organizowania wsparcia dla działań *ad hoc*, w szczególności w celu reagowania na sytuacje kryzysowe, o których mowa w art. 47.**

1c. Wyznaczony pojedynczy punkt kontaktowy, o którym mowa w ust. 1a, monitoruje przydział wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci na liniach kolejowych stanowiących części europejskich korytarzy transportowych do końca obowiązywania rozkładu jazdy w danym roku.

2. Zarządcy infrastruktury niezwłocznie informują ENIM o wszelkich zmianach centralnych punktów kontaktowych, aby zmiany te mogły zostać uwzględnione w publikacjach, o których mowa w art. 57 ust. 1 [...].

Artykuł 61

Wspólna struktura, treść regulaminu sieci i harmonogram jego sporządzenia

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 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.
2. Przy sporządzaniu regulaminu sieci, o którym mowa w art. 27 dyrektywy 2012/34/UE, zarządca infrastruktury w jak największym stopniu uwzględnia europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową, o **których mowa w art. 6 niniejszego rozporządzenia**, europejskie ramy koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym, o **których mowa w art. 44 niniejszego rozporządzenia**, oraz europejskie ramy weryfikacji skuteczności działania, przewidziane [...] w **art. [...] 50** niniejszego rozporządzenia.
3. [...] **Zarządcy** infrastruktury [...] **wyjaśniają** w regulaminie sieci **powody odstąpienia od struktury i harmonogramu, o których mowa w ust. 1, oraz od ram europejskich, o których mowa w ust. 2,** oraz **informują o tych powodach** właściwy organ regulacyjny i ENIM.

Artykuł 62

Cyfryzacja zarządzania zdolnością przepustową i zarządzania ruchem

1. Zarządcy infrastruktury zapewniają, aby procesy zarządzania zdolnością przepustową i zarządzania ruchem w zakresie objętym niniejszym rozporządzeniem były realizowane za pomocą narzędzi cyfrowych i usług cyfrowych.

Narzędzia zarządzania zdolnością przepustową są zgodne z wymogami dotyczącymi procesu planowania i alokacji zdolności przepustowej określonymi w rozdziale II niniejszego rozporządzenia i z wymogami określonymi w dyrektywie (UE) 2016/797 oraz aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na jej podstawie. Zarządcy infrastruktury mogą nadal korzystać z narzędzi zarządzania zdolnością przepustową istniejących przed datą rozpoczęcia stosowania, o której mowa w art. 77 ust. 2 lit. d), pod warunkiem że narzędzia te umożliwiają zarządcom infrastruktury spełnienie wyżej wymienionych wymogów.

2. Wdrożone narzędzia cyfrowe i świadczone usługi cyfrowe:
 - a) [...] **zapewniają skuteczność** [...] i [...] **jakość**, w tym [...] pełną interoperacyjność, usług świadczonych na rzecz wnioskodawców przez zarządców infrastruktury;
 - b) [...] zapewniają przejrzystość zarządzania zdolnością przepustową kolei i zarządzania ruchem kolejowym na wszystkich etapach tych procesów, z **uwzględnieniem rozwiązań w czasie rzeczywistym, które należy wprowadzać stopniowo**;
 - c) [...] **zmniejszają obciążenia administracyjne** wnioskodawców, umożliwiając składanie wszelkich zapytań o informacje w ramach jednej operacji oraz przekazywanie informacji lub danych w jednym miejscu, w tym w odniesieniu do usług transgranicznych [...];
 - d) zapewniają dostosowanie danych do rejestru infrastruktury, o którym mowa w art. 49 dyrektywy (UE) 2016/797.**
3. [...]

4. Zarządcy infrastruktury wnoszą wkład w prace Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego nad kwestiami wchodzącymi w zakres niniejszego rozporządzenia. W tym celu ENIM i zarządcy infrastruktury [...] **zapewniają odpowiednią reprezentację** w Grupie Sterującej ds. Filara Systemowego i Grupie ds. Wdrażania, o których mowa odpowiednio w art. 96 i 97 rozporządzenia (UE) 2021/2085.
5. Zarządcy infrastruktury, [...] wnioskodawcy oraz, w stosownych przypadkach, operatorzy obiektów [...] infrastruktury usługowej prowadzą wymianę informacji cyfrowych związanych z zarządzaniem zdolnością przepustową i zarządzaniem ruchem za pomocą narzędzi cyfrowych i usług cyfrowych wykorzystujących zharmonizowaną architekturę oraz znormalizowane interfejsy lub wspólne systemy zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/797 i specyfikacje [...] **przyjęte** na **jej** podstawie [...].

W przypadku **przewozów** kolejowych wykonywanych w ramach wielu sieci **lub przewozów transgranicznych** zarządcy infrastruktury świadczą usługi cyfrowe i przekazują informacje cyfrowe za pośrednictwem jednego interfejsu lub wspólnych systemów, opracowanych i wdrożonych w ramach koordynacji prowadzonej przez ENIM [...], **w szczególności w celu zarządzania alokacją zdolności przepustowej**.

- 5a. Do dnia [6 miesięcy od daty rozpoczęcia stosowania, o której mowa w art. 77 ust. 2 lit. d)] ENIM przedstawia wytyczne dotyczące funkcjonalnych i technicznych wymogów dotyczących wymiany informacji, na podstawie ust. 5, między zarządcami infrastruktury, wnioskodawcami oraz, w stosownych przypadkach, operatorami obiektów infrastruktury usługowej, z uwzględnieniem prac Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego.**

ROZDZIAŁ VI NADZÓR REGULACYJNY NAD ZARZĄDZANIEM ZDOLNOŚCIĄ PRZEPUSTOWĄ I ZARZĄDZANIEM RUCHEM

SEKCJA 1

Organy regulacyjne

Artykuł 63

Zakresy obowiązków organów regulacyjnych

1. **Państwa członkowskie zapewniają, by f**[...]unkcje i uprawnienia określone w art. 56 dyrektywy 2012/34/UE [...] **były wykonywane** również w odniesieniu do kwestii objętych niniejszym rozporządzeniem. W szczególności organ regulacyjny monitoruje działania zarządców infrastruktury określone w rozdziałach II–V **niniejszego rozporządzenia** i weryfikuje zgodność z niniejszym rozporządzeniem z własnej inicjatywy w celu zapobiegania dyskryminacyjnemu traktowaniu wnioskodawców.
2. [...] Wnioskodawca i krajowy, regionalny lub lokalny organ odpowiedzialny za **kolejowe usługi przewozowe** mają prawo do odwołania się do organu regulacyjnego [...] w **ramach procedury określonej w** 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.

SEKCJA 2

Europejska sieć kolejowych organów regulacyjnych

Artykuł 64

Współpraca organów regulacyjnych w ramach europejskiej sieci kolejowych organów regulacyjnych (ENRRB)

1. W celu wypełniania swoich obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia organy regulacyjne współpracują w ramach sieci ENRRB [...] ustanowionej na mocy 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 **zgodnie z ust. 6**.

Działając w zakresie niniejszego rozporządzenia, ENRRB wykonuje zadania i obowiązki oraz organizuje swoją pracę w sposób określony w sekcji 2 niniejszego rozdziału.
2. W przypadku skargi lub wszczętego z własnej inicjatywy postępowania w sprawie objętej zakresem niniejszego rozporządzenia i mającej wpływ na dostęp do sieci kolejowych lub korzystanie z nich w więcej niż jednym państwie członkowskim, zainteresowany organ regulacyjny informuje ENRRB i Komisję o tej skardze lub tym postępowaniu.
3. Organ regulacyjny może przekazać ENRRB każdą istotną sprawę, skargę lub postępowanie w celu wymiany poglądów lub przyjęcia opinii lub zalecenia.
4. Przy podejmowaniu decyzji w sprawach [...] **mających wpływ na transgraniczne przewozy kolejowe**, odnośne organy regulacyjne współpracują przy przygotowywaniu swoich odpowiednich decyzji w celu rozstrzygnięcia danej kwestii i współpraca ta jest koordynowana przez ENRRB. W tym celu odnośne organy regulacyjne wykonują swoje funkcje zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu i art. 56 dyrektywy 2012/34/UE. Uwzględniają one wszelkie odnośne opinie i zalecenia przyjęte przez ENRRB i przekazują ENRRB podjęte decyzje.

4a. W przypadku gdy współpraca, o której mowa w ust. 4, prowadzi do rozbieżnych decyzji zainteresowanych organów regulacyjnych, przekazują one ENRRB wyjaśnienie różnic.

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.
6. Organy regulacyjne, z którymi konsultuje się ENRRB, udzielają odpowiedzi w terminach wyznaczonych przez ENRRB i, na wniosek ENRRB, przekazują wszystkie informacje, o które mają prawo się zwracać na mocy swojego prawa krajowego. Informacje takie można wykorzystywać wyłącznie w celu prowadzenia działań przez organy regulacyjne zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.
7. Zarządcy infrastruktury niezwłocznie przekazują wszystkie informacje niezbędne do rozpatrzenia skargi lub przeprowadzenia postępowania, o których mowa w niniejszym artykule, na wniosek organu regulacyjnego państwa członkowskiego, w którym ma siedzibę zarządca infrastruktury. Organy regulacyjne mają prawo zwracać się do ENIM o informacje dotyczące postępowań wchodzących w zakres ich kompetencji. Organy regulacyjne są uprawnione do przekazywania takich informacji ENRRB.
8. Kolejowe organy regulacyjne zapewniają zasoby niezbędne do funkcjonowania ENRRB.

Artykuł 64a

Organizacja i struktura europejskiej sieci kolejowych organów regulacyjnych (ENRRB)

Do celów niniejszego rozporządzenia sposób organizacji ENRBB musi uwzględniać:

a) Radę Organów Regulacyjnych (zwaną dalej „rada”);

b) sekretariat.

Organy regulacyjne zapewniają funkcjonowanie sekretariatu.

SEKCJA 2 [...]

[...]

Artykuł 65

Zadania i obowiązki ENRRB

1. Oprócz zadań wynikających z dyrektywy 2012/34/UE na ENRRB spoczywają również zadania i obowiązki określone w niniejszym rozporządzeniu. **ENRRB podaje do wiadomości publicznej wszelkie opinie i zalecenia, które przyjęła. ENRRB nie posiada uprawnień w zakresie kształtowania polityki ani uprawnień regulacyjnych.**
2. ENRRB koordynuje w **stosownych przypadkach** wszelkie działania kolejowych organów regulacyjnych związane ze współpracą, określone w art. 64, i wspiera dostosowanie decyzji organów regulacyjnych związanych z [...] **transgranicznymi** przewozami kolejowymi.
3. [...] **4.Wnioskodawcy mogą informować** ENRRB [...]

4. [...] **o sprawach objętych** zakresem niniejszego rozporządzenia [...], **mogących mieć wpływ** **na** dostęp do infrastruktury kolejowej lub na korzystanie z niej w więcej niż jednym państwie członkowskim. Po otrzymaniu takiej [...] **informacji** ENRRB niezwłocznie przekazuje ją właściwemu organowi regulacyjnemu lub właściwym organom regulacyjnym.

ENRRB może podjąć decyzję o przyjęciu opinii lub zalecenia w takich kwestiach.

W takich przypadkach ENRRB niezwłocznie informuje [...] zainteresowane organy regulacyjne o swoim zamiarze [...] w **tym zakresie**.

5. ENRRB przedkłada swoją opinię lub zalecenie zainteresowanym [...] organom regulacyjnym w terminie [...] **czterech tygodni** od otrzymania wszystkich istotnych informacji dotyczących [...] **danej kwestii**. W przypadku szczególnie złożonych spraw ENRRB może przedłużyć ten termin.

6. ENRRB opracowuje wspólne zasady i praktyki dotyczące [...] **przyjmowania przez organy regulacyjne** decyzji, do których [...] **te** organy są uprawnione na mocy niniejszego rozporządzenia.

7. ENRRB przedstawia zalecenie dotyczące europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6, europejskich ram transgranicznej 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, zanim zostaną one przyjęte przez ENIM.

8. ENRRB przygotowuje odrębną część europejskiego sprawozdania z weryfikacji skuteczności działania, o którym mowa w art. 51, która to część zawierać będzie ocenę i zalecenia dotyczące realizacji usług związanych z infrastrukturą kolejową i kolejowych usług przewozowych. Zapewnia Komisji i koordynatorom europejskim doradztwo w kwestiach dotyczących realizacji usług związanych z infrastrukturą kolejową i kolejowych usług przewozowych.

9. ENRRB przedstawia Komisji swoje opinie lub zalecenia dotyczące wszelkich niedociągnięć w procesie koordynacji, o którym mowa w art. 14, oraz, na wniosek

Komisji, w sprawie przyjętych przez państwa członkowskie środków nadzwyczajnych mających istotny wpływ na ruch transgraniczny, o których mowa w art. 47 ust. 5.

10. ENRRB przedkłada ENIM swoją opinię lub zalecenie w sprawie wytycznych opracowanych przez ENIM dotyczących definicji warunków powodujących nałożenie kary, o których mowa w art. 40 ust. 3.

Art. 66 [...]

[...]

Art. 67

Skład i organizacja rady [...]

1. Członkami **rad** są [...] organy regulacyjne każdego z państw członkowskich, w którym funkcjonuje sieć kolejowa, 2. [...] [...].

Wyznaczają one swojego przedstawiciela w radzie i jego zastępcę.

Przedstawicielami są kierownik lub zastępca kierownika organu regulacyjnego, o którym mowa w art. 55 dyrektywy 2012/34/UE. [...] Zastępcę wyznacza się [...] spośród członków zarządu lub kierownictwa organu regulacyjnego lub, jeżeli nie jest to możliwe, spośród jego pracowników.

3. Członkowie rady [...] działają bezstronnie i obiektywnie w interesie Unii, niezależnie od jakichkolwiek interesów poszczególnych krajów lub interesów osobistych. Nie zwracają się oni o instrukcje ani nie przyjmują instrukcji od żadnego rządu, żadnej instytucji, żadnej osoby ani żadnego organu.

4. Sekretariat ENRRB podaje do wiadomości publicznej aktualną listę **przedstawicieli** członków rady i ich zastępców wraz ze złożonymi przez nich deklaracjami interesów.
- 5. Rada przyjmuje i publikuje swój regulamin wewnętrzny po skonsultowaniu jego treści z Komisją. W regulaminie wewnętrznym można określić bardziej szczegółowa procedurę głosowania, a w szczególności procedurę głosowania w sprawach pilnych.**
- 6. Rada podejmuje decyzje większością dwóch trzecich głosów swoich członków, o ile regulamin wewnętrzny nie przewiduje inaczej. Każdy członek ma jeden głos. W przypadku nieobecności przedstawiciela członka do wykonania jego prawa głosu uprawniony jest zastępca.**
- 7. Komisja jest członkiem rady bez prawa głosu. Komisja koordynuje i wspiera działalność rady, a w razie potrzeby przedstawia jej zalecenia.**
- 8. Sekretariat zapewnia obsługę organizacyjną posiedzeń i prac rady.**
- 9. Zgodnie ze swoim regulaminem wewnętrznym rada może podjąć decyzję o powołaniu grup roboczych w celu organizowania prac ENRRB w konkretnych kwestiach związanych z wdrażaniem niniejszego rozporządzenia, w szczególności w kwestiach związanych z realizacją usług związanych z infrastrukturą kolejową.**
W pracach grup roboczych mogą uczestniczyć eksperci z kolejowych organów regulacyjnych i Komisji. Eksperti podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną oraz innych podmiotów publicznych lub prywatnych mogą być zapraszani do udziału w pracach tych grup roboczych na zasadzie *ad hoc*.

Artykuł 68

Rola i zadania rady

1. Rada wykonuje wszystkie zadania ENRRB określone w niniejszym rozporządzeniu.
2. Rada w szczególności:

- a) przyjmuje, **zgodnie z procedurami operacyjnymi, które ustanowiono lub o których mowa w art. 67**, opinie lub zalecenia **ENRRB** dotyczące skarg lub postępowań [...] **przekazanych** jej przez [...] organ lub organy regulacyjne [...] **zgodnie z art. [...] 64 ust. 3**;
- b) sporządza i przyjmuje roczne sprawozdanie z działalności ENRRB;
- c) tworzy grupy robocze i powołuje ich przewodniczących.

Art. 69 [...]

[...]

Art. 70 [...]

[...]

[...]

ROZDZIAŁ VII PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 71

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
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, [...] i art. [...] **48 ust. 3** powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia [1 stycznia [...] **2029 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.
3. **Parlament Europejski lub Rada mogą w dowolnym momencie odwołać przekazanie uprawnień, o których mowa w art. 10 ust. 8, art. 11 ust. 2, art. 21 ust. 9, art. 38 ust. 3, art. 39 ust. 9 i art. 48 ust. 3. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.**

- 4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.**
- 5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.**
- 6. Akt delegowany przyjęty na mocy art. 10 ust. 8, art. 11 ust. 2, art. 21 ust. 9, art. 38 ust. 3, art. 39 ust. 9 oraz art. 48 ust. 3 wchodzi w życie, tylko jeśli Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub jeśli przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.**

Artykuł 72

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga komitet, o którym mowa w art. 62 dyrektywy 2012/34/UE. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
- 2[...]**3**. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. [...] **5** rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
3. [...] [...] Jeżeli **komitet nie wyda opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego** i zastosowanie ma art. 5 ust. **4 akapit trzeci** rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 73

Sprawozdanie i przegląd

[...] **Do dnia [termin przypadający 10 lat od wejścia w życie przedmiotowego rozporządzenia]**

Komisja dokona oceny skutków niniejszego rozporządzenia dla sektora kolejowego oraz przedstawi Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu i Komitetowi Regionów sprawozdanie na temat jego wykonania.

W sprawozdaniu ocenia się w szczególności:

- a) wpływ niniejszego rozporządzenia na wyniki w zakresie usług związanych z infrastrukturą kolejową;
- b) wpływ niniejszego rozporządzenia na rozwój kolejowych usług przewożowych, w szczególności przewozów międzynarodowych, dalekobieżnych i towarowych;
- ba) finansowy i administracyjny wpływ niniejszego rozporządzenia na zarządców infrastruktury i inne podmioty zaangażowane w działalność operacyjną, organy regulacyjne i organy państw członkowskich;**

- c) prace [...] **ENIM**, koordynatora sieci [...] i [...] [...] **ENRRB** w ujęciu ogólnym oraz w odniesieniu do rozwoju, przyjmowania i wdrażania wspólnych kryteriów, metod i procedur [...];
- d) [...] **skuteczność** mechanizmów koordynacji w europejskich [...] **ramach 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**;

[...]

- e) funkcjonowania kryteriów socjoekonomicznych, operacyjnych i środowiskowych oraz potrzeby przedłożenia, w odpowiednich przypadkach, propozycji ewentualnych zmian w art. 25 i 37.**

Artykuł 74

Zmiany w dyrektywie 2012/34/UE

1. W dyrektywie 2012/34/UE wprowadza się następujące zmiany:
 - a) art. 1 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„(c) zasady i procedury mające zastosowanie do ustalania i pobierania opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, jak określono w rozdziale IV.”;
 - b) w art. 2 uchyla się ustęp 6;
 - c) w **art. 3** uchyla się pkt 20, 22, 23, 27 i 28;
 - d) uchyla się art. 7b;
- da) Art. 27 ust. 2 otrzymuje brzmienie:**

„2. Regulamin sieci zawiera informacje określające warunki dostępu do odpowiedniej infrastruktury kolejowej. Regulamin sieci zawiera także informacje dotyczące warunków dostępu do obiektów infrastruktury usługowej podłączonych do sieci zarządcy infrastruktury oraz świadczenia usług w tych obiektach lub wskazuje stronę internetową, na której takie informacje są udostępniane nieodpłatnie w formie elektronicznej. Treść regulaminu sieci określono w załączniku IV.”;

- e) uchyla się art. 36;
- f) uchyla się art. 38–54;
- g) w załączniku IV uchyla się pkt 1 i 3;
- h) uchyla się załącznik VII.

2. Odesłania do uchylonych przepisów dyrektywy 2012/34/UE traktuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia zgodnie z tabelą korelacji znajdującą się w sekcji 1 załącznika X.

Artykuł 75

Przepisy przejściowe

1. Umowy ramowe zawarte zgodnie z art. 42 dyrektywy 2012/34/UE obowiązują do dnia ich wygaśnięcia.
2. Art. 3 pkt 20, 22, 23, 27 i 28, art. 7b, art. 36 i art. 38–54, załącznik IV pkt 3 oraz załącznik VII do dyrektywy 2012/34/UE nie mają zastosowania do działań i zadań wykonywanych w związku z obowiązującymi rozkładami jazdy, które wejdą w życie w lub po dniu **[[13 grudnia [...] 2031 r.]**.
- 3. Do dnia [2 lata od daty, o której mowa w art. 77 ust. 2 akapit pierwszy], Komisja przedłoży Radzie i Parlamentowi Europejskiemu sprawozdanie z monitorowania przepisów przejściowych, o których mowa w art. 75.**

Artykuł 76

Uchylenie


1. Rozporządzenie (UE) nr 913/2010 traci moc ze skutkiem od dnia [...] **8** grudnia 2029 r.].
2. Odesłania do uchylonego rozporządzenia traktuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia i odczytuje zgodnie z tabelą korelacji znajdującą się w sekcji 2 załącznika X.

Artykuł 77

Wejście w życie i stosowanie

1. niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
2. przedmiotowe rozporządzenie stosuje się od [1 stycznia [...] **2029 r.**]. Jednakże:
 - 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 w lub po dniu [...] [13 grudnia [...] 2031 r.];
 - b) art. 9 ust. 1 i 2 stosuje się od dnia [1 stycznia [...] **2030 r.**];
 - (c) [...] [...]
 - d) art. **27 ust. 4, art. 28 ust. 0**, art. 48 i art. 62 stosuje się od dnia [...] **31** grudnia [...] **2029 r.**];
 - e) art. 74 stosuje się od dnia [...] 13 grudnia [...] 2031 r.].

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w [...] 

W imieniu Parlamentu Europejskiego

Przewodniczący/Przewodnicząca

W imieniu Rady

Przewodniczący/Przewodnicząca

ZAŁĄCZNIK I

DOKUMENTY I HARMONOGRAM ZARZĄDZANIA ZDOLNOŚCIĄ PRZEPUSTOWĄ, O KTÓRYCH MOWA W ART. 11, 16, 18 I 38

1. **DOKUMENTY DO PRZYGOTOWANIA PRZEZ ZARZĄDCÓW INFRASTRUKTURY W RAMACH STRATEGICZNEGO PLANOWANIA ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ, O KTÓRYCH MOWA W ART. 11, 16, 17 I 18**

Dokument	Treść
Strategia zdolności przepustowej (art. 16)	<ul style="list-style-type: none">– <u>Zakres geograficzny strategii zdolności przepustowej: linie objęte strategicznym planowaniem zdolności przepustowej zgodnie z art. 12 ust. 6</u>– Planowany rozwój infrastruktury fizycznej, w tym budowa nowych obiektów, modernizacja, odnowienie oraz obiekty zamykane/wycofywanie z eksploatacji, <u>wraz ze szczegółowymi informacjami na temat tej infrastruktury</u>– Prognozowane zmiany popytu na kolejowe usługi przewozowe– [...] <u>Strategiczne</u> wytyczne dotyczące wykorzystania zdolności przepustowej przez państwa członkowskie [...], <u>o ile państwa członkowskie przedstawiły takie wytyczne</u>– Zdolność przepustowa przydzielana na podstawie umów ramowych i zdolność przepustowa, <u>która może być</u> wymagana do świadczenia usług transportowych w ramach umów o świadczenie usług publicznych– [...] <u>Informacje na temat dostępności i wykorzystania infrastruktury kolejowej, w tym infrastruktury</u> zgłoszonej jako intensywnie wykorzystywana lub przepełniona– [...] <u>Planowane prace infrastrukturalne powodujące</u> ograniczenia zdolności przepustowej [...] <u>wywierające istotny wpływ</u>
Model zdolności przepustowej (art. 17)	<ul style="list-style-type: none">– Wszystkie informacje zawarte w strategii zdolności przepustowej, w razie potrzeby zaktualizowane i uszczegółowione– [...] <u>Całkowita wielkość</u> zdolności przepustowej, w <u>tym zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci</u>, dostępnej wnioskodawcom na <u>poszczególnych odcinkach sieci, w tym wielkość dostępnej zdolności przepustowej w podziale na</u> segmenty rynku kolejowych usług przewozowych <u>dla różnych segmentów kolejowych</u>

	<p>usług przewozowych lub na procesy alokacji</p> <ul style="list-style-type: none"> – Wielkość zdolności przepustowej [...] <u>zarezerwowanej na wypadek ograniczeń zdolności przepustowej wynikających z prac infrastrukturalnych</u> w podziale na wpływ na <u>szacowana wielkość</u> [...] [...] ruchu, <u>jak wskazano</u> w [...] <u>załączniku I sekcja 3</u> – – 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: przegląd co najmniej raz do roku (ograniczenia zdolności przepustowej) i jeden reprezentatywny dzień lub większa liczba takich dni (zdolność przepustowa dostępna do alokacji dla wnioskodawców)
<p>Plan zapewnienia zdolności przepustowej (art. 18)</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Wszystkie informacje zawarte w modelu zdolności przepustowej, w razie potrzeby zaktualizowane i dodatkowo uszczegółowione – [...] <u>Zdolność przepustowa dostępna do alokacji dla wnioskodawców w odniesieniu do okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy, którego dotyczy dany plan zapewnienia zdolności przepustowej:</u> <ul style="list-style-type: none"> – <u>(i) jeżeli ma to zastosowanie na mocy art. 18 ust. 4 i zgodnie z art. 18 ust. 4 i 5 i ze wstępnie</u> zaplanowana zdolność przepustowa dostępna na potrzeby wniosków, w <u>tym zdolność przepustowa obejmująca wiele sieci</u>, określona w postaci obiektów zdolności przepustowej <u>zgodnie z art. 18 ust. 5;</u> <u>(ii) zdolność przepustowa, która nie została wcześniej wstępnie zaplanowana przez zarządcę infrastruktury;</u> <u>(iii) zdolność przepustowa dostępna w obiektach infrastruktury usługowej, o których mowa w art. 29 ust. 1.</u> – Zdolność przepustowa <u>niedostępna do alokacji dla wnioskodawców:</u> <ul style="list-style-type: none"> <u>(i) ograniczenia zdolności przepustowej</u>, określone w postaci obiektów zdolności przepustowej, w <u>tym ograniczenia zdolności przepustowej, o których mowa w sekcji 3 pkt 1 niniejszego załącznika;</u> <u>(ii) zdolność przepustowa już przydzielona na</u>

	<p><u>podstawie umów ramowych zgodnie z art. 31 lub w ramach wieloletniego procesu planowania krocącego zgodnie z art. 33;</u></p> <p><u>(iii) zdolność przepustowa zarezerwowaną do celów innych niż określone w pkt (i) i (ii), wyraźnie wskazanych przez zarządcę infrastruktury;</u></p> <p><u>(iv) inne zdolności przesyłowe, które zostały już przydzielone, przy aktualizacji planu zapewnienia zdolności przepustowej w trakcie obowiązującego rozkładu jazdy, którego dotyczy dany plan zapewnienia zdolności przepustowej.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Alternatywna zdolność przepustowa dostępna podczas ograniczeń zdolności przepustowej – Alternatywna zdolność przepustowa dostępna w przypadku zakłóceń funkcjonowania sieci – <u>Ograniczenia mające zastosowanie do wykorzystania infrastruktury specjalnej, o której mowa w art. 24</u>
--	--

2. HARMONOGRAM ZARZĄDZANIA ZDOLNOŚCIĄ PRZEPUSTOWĄ, O KTÓRYM MOWA W ART. 11, 16, 17 I 18

1. Przy przygotowywaniu dokumentów dotyczących strategicznego planowania zdolności przepustowej na dany okres ważności obowiązującego rozkładu jazdy zarządcy infrastruktury przestrzegają harmonogramu określonego w niniejszej sekcji.

Zarządcy infrastruktury mogą wyznaczyć wcześniejsze terminy. Takie wcześniejsze terminy są [...] koordynowane przez ENIM i włączane do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Zgodnie z art. 54 przeprowadza się konsultacje z zainteresowanymi podmiotami w odniesieniu do kwestii europejskich i transgranicznych; w konsultacjach biorą udział [...] wszystkie podmioty zaangażowane w działalność operacyjną [...]. Zarządcy infrastruktury na bieżąco koordynują przygotowanie przedmiotowych dokumentów [...] w ramach procesu koordynacji przewidzianego w art. 53.

Dokument	Etap	Termin (najpóźniej do)
Strategia zdolności przepustowej (art. 16)	[...] <u>Rozpoczęcie etapu</u> strategii zdolności przepustowej	X-60
	Pierwsze konsultacje z podmiotami <u>zaangażowanymi w działalność operacyjną</u>	X-58
	<u>Publikacja projektu strategii</u>	<u>X-39</u>
	[...] <u>Drugie</u> konsultacje w zakresie projektu strategii z podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną	X [...] =38
	Opublikowanie ostatecznej wersji	X-36

	strategii zdolności przepustowej po końcowej koordynacji między zarządcami infrastruktury	
Model zdolności przepustowej (art. 17)	Rozpoczęcie przygotowań	X-36
	[...] Zgłoszenie przez wnioskodawców i przez potencjalnych wnioskodawców potrzeb w zakresie zdolności przepustowej oraz konsultacje z 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 zapewnienia zdolności przepustowej po końcowej koordynacji między zarządcami infrastruktury	X-11
	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 przydzielonej zdolności przepustowej	Do X+12 niezwłocznie
<p>Uwaga: 1) „X-m” oznacza „m” miesięcy przed datą wejścia w życie obowiązującego rozkładu jazdy („X”) zgodnie z sekcją 4.</p>		

2. W drodze odstępstwa od pkt 1, do dokumentu „Strategia zdolności przepustowej” w odniesieniu do okresów ważności obowiązujących rozkładów jazdy rozpoczynających się w grudniu [...] **2030 r.** i grudniu [...] **2031 r.** stosuje się następujący uproszczony i skrócony harmonogram:

Strategia zdolności przepustowej (art. 16)	Publikacja projektu strategii [...]	X-38
	<u>Konsultacje w zakresie projektu strategii z podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną</u>	<u>X-37</u>
	Opublikowanie ostatecznej wersji strategii zdolności przepustowej po końcowej koordynacji między zarządcami infrastruktury	X-36

3. **HARMONOGRAM I WYMOGI DOTYCZĄCE KOORDYNACJI OGRANICZEŃ ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ WYNIKAJĄCYCH Z PRAC INFRASTRUKTURALNYCH, O KTÓRYCH MOWA W ART. 10 I 35, KONSULTACJI W SPRAWIE TYCH OGRANICZEŃ ORAZ ICH PUBLIKACJI**

- 0. Ograniczenia zdolności przepustowej klasyfikuje się w zależności od ich czasu trwania wyrażonego liczbą kolejnych dni oraz od ich wpływu na ruch (szacunkowa wielkość ruchu na danej linii kolejowej dziennie, która zostaje anulowana, przekierowana lub zastąpiona innymi rodzajami transportu) zgodnie z poniższą tabelą.**

	<u>Czas trwania</u>	<u>Wpływ na ruch</u>
<u>Istotny wpływ</u>	<u>Ponad 30 kolejnych dni</u>	<u>Ponad 50 %</u>
<u>Wysoki wpływ</u>	<u>Ponad 7 kolejnych dni</u>	<u>Ponad 30 %</u>
<u>Średni wpływ</u>	<u>7 kolejnych dni lub mniej</u>	<u>Ponad 50 %</u>
<u>Nieznacznym wpływ</u>	<u>Nieokreślone</u>	<u>Ponad 10 %</u>

1. Jeśli chodzi o [...] **ograniczenia zdolności przepustowej** linii kolejowych, z powodów takich jak prace infrastrukturalne, w tym powiązane ograniczenia prędkości, nacisku osi, długości pociągu, trakcji lub skrajni (zwane dalej „ograniczeniami zdolności przepustowej”), [...] **które mają wysoki lub istotny wpływ**, zainteresowani zarządcy infrastruktury publikują wszystkie ograniczenia zdolności przepustowej oraz wstępne wyniki konsultacji z wnioskodawcami po raz pierwszy na co najmniej 24 miesiące (**w zakresie, w jakim są znane**) oraz po raz drugi, w zaktualizowanej formie, na co najmniej 12 miesięcy przed zmianą danego obowiązującego rozkładu jazdy. [...]

2. W ramach koordynacji działań **miedzy** zarządcami infrastruktury [...] [...] wspólnie omawiają te ograniczenia zdolności przepustowej – o ile nie są one ograniczone do jednej sieci – wspólnie z zainteresowanymi wnioskodawcami i odpowiednimi głównymi operatorami obiektów infrastruktury usługowej przed opublikowaniem ich po raz pierwszy.
3. Publikując po raz pierwszy ograniczenia zdolności przepustowej zgodnie z pkt 1, zarządca infrastruktury prowadzi konsultacje z wnioskodawcami i zainteresowanymi głównymi operatorami obiektów infrastruktury usługowej w odniesieniu do ograniczeń zdolności przepustowej. Jeżeli w okresie między pierwszą a drugą publikacją ograniczeń zdolności przepustowej wymagana jest koordynacja zgodnie z pkt 4, [...] **zarządcy infrastruktury podlegający niniejszemu rozporządzeniu** prowadzą konsultacje z wnioskodawcami i zainteresowanymi głównymi operatorami obiektów infrastruktury usługowej po raz drugi w okresie od zakończenia koordynacji do drugiej publikacji ograniczeń zdolności przepustowej.
4. Przed opublikowaniem ograniczeń zdolności przepustowej zgodnie z pkt 1, jeżeli wpływ ograniczeń zdolności przepustowej nie jest ograniczony do jednej sieci, [...] **zarządcy infrastruktury podlegający niniejszemu rozporządzeniu**, w tym zarządcy infrastruktury, na których wpływ może mieć zmiana tras pociągów, koordynują między sobą ograniczenia zdolności przepustowej, które mogłyby obejmować anulowanie, przekierowanie pociągu lub zastąpienie przez inne rodzaje transportu.

Koordynację przed drugim okresem publikacji należy zakończyć:

- (a) nie później niż 18 miesięcy przed zmianą obowiązującego rozkładu jazdy [...] w **przypadku ograniczeń zdolności przepustowej mających istotny wpływ**;
- (b) nie później niż 13 miesięcy i 15 dni przed zmianą okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy [...] w **przypadku ograniczeń zdolności przepustowej mających [...] wysoki wpływ**;
- (c) nie później niż 13 miesięcy i 15 dni przed zmianą okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy [...] w **przypadku ograniczeń zdolności przepustowej mających średni wpływ**.

W stosownych przypadkach podmioty prowadzące koordynację między zarządcami infrastruktury zgodnie z art. 53 [...] **ust. 4** zapraszają wnioskodawców działających na przedmiotowych liniach oraz zainteresowanych głównych operatorów obiektów infrastruktury usługowej do zaangażowania się w tę koordynację.

5. Jeżeli chodzi o ograniczenia zdolności przepustowej [...] **mające nieznacznym wpływ**, do których dochodzi w trakcie kolejnego okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy i o których zarządca infrastruktury dowiaduje się nie później niż 6 miesięcy i 15 dni przed zmianą obowiązującego rozkładu jazdy, ten zarządca konsultuje się z zainteresowanymi wnioskodawcami w zakresie planowanych ograniczeń zdolności przepustowej i informuje o zaktualizowanych ograniczeniach zdolności przepustowej co najmniej cztery miesiące przed zmianą obowiązującego rozkładu jazdy. Zarządca infrastruktury przekazuje szczegółowe informacje dotyczące oferowanych tras pociągów pasażerskich nie później niż na cztery miesiące, a pociągów towarowych – nie później niż na jeden miesiąc przed

rozpoczęciem ograniczenia zdolności przepustowej, chyba że zarządca infrastruktury i zainteresowani wnioskodawcy uzgodnią krótszy czas powiadamiania.

6. Zarządcy infrastruktury mogą podjąć decyzję o zastosowaniu bardziej rygorystycznych progów w odniesieniu do ograniczeń zdolności przepustowej w oparciu o niższe wartości procentowe szacowanej wielkości ruchu lub krótszy czas trwania niż określone w sekcji 3 niniejszego załącznika lub o zastosowaniu dodatkowych kryteriów oprócz kryteriów wymienionych w niniejszym załączniku, na podstawie konsultacji z wnioskodawcami i operatorami obiektów infrastruktury. Zarządcy infrastruktury publikują te progi i kryteria dotyczące łączenia ograniczeń zdolności przepustowej w regulaminach sieci zgodnie z pkt [...] 2 załącznika IV.
7. [...] Zarządca infrastruktury może postanowić o niestosowaniu terminów określonych w pkt 1–5, jeżeli ograniczenie zdolności przepustowej jest niezbędne dla przywrócenia warunków bezpiecznej eksploatacji pociągu, ramiy 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 zainteresowani wnioskodawcy.
8. 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.
8. Informacje, które mają być przekazywane przez zarządcę infrastruktury działającego zgodnie z pkt 1, 5 lub 7, obejmują:
 - (a) planowaną datę;
 - (b) porę dnia oraz – tak szybko, jak możliwe jest jej ustalenie – godzinę rozpoczęcia i zakończenia ograniczenia zdolności przepustowej;
 - (c) odcinek linii, którego dotyczy ograniczenie;
 - (d) w stosownych przypadkach – zdolność przepustową linii objazdu.

Zarządca infrastruktury publikuje te informacje lub hiperłącze do nich w swoim regulaminie sieci, o którym mowa w pkt [...] 2 załącznika IV [...]. Zarządca infrastruktury aktualizuje te informacje. Ponadto zarządcy infrastruktury publikują te informacje w formacie cyfrowym zgodnie z art. 9 i 62.

9. Jeśli chodzi o [...] ograniczenia zdolności przepustowej [...] **mające** [...] **istotny wpływ**, zarządca **infrastruktury** przedstawia wnioskodawcom, na ich wniosek, podczas pierwszej rundy konsultacji, porównanie warunków występujących w co najmniej dwóch alternatywnych scenariuszach ograniczenia zdolności przepustowej. Zarządca infrastruktury opracowuje te [...] **alternatywne scenariusze** wspólnie z wnioskodawcami, na podstawie informacji przekazanych przez wnioskodawców w momencie składania wniosków.

W odniesieniu do każdego alternatywnego scenariusza porównanie obejmuje co najmniej:

- (a) okres trwania ograniczenia zdolności przepustowej;
- (b) spodziewane orientacyjne opłaty za dostęp do infrastruktury;
- (c) zdolność przepustową dostępną na liniach objazdu;
- (d) dostępne trasy alternatywne oraz
- (e) orientacyjny czas podróży.

Przed dokonaniem wyboru między alternatywnymi scenariuszami ograniczenia zdolności przepustowej zarządca infrastruktury przeprowadza konsultacje z zainteresowanymi wnioskodawcami i bierze pod uwagę skutki różnych alternatywnych scenariuszy dla tych wnioskodawców i użytkowników usług.

Analiza alternatywnych scenariuszy ograniczeń zdolności przepustowej obejmuje sytuacje dotyczące więcej niż jednego zarządcy infrastruktury. W takim przypadku zarządcy infrastruktury koordynują planowanie alternatywnego scenariusza ograniczenia zdolności przepustowej zgodnie z art. 53.

10. Jeśli chodzi o [...] ograniczenia zdolności przepustowej [...] **mające** [...] **istotny wpływ**, zarządca infrastruktury ustanawia kryteria na potrzeby ustalenia, które pociągi dla każdego rodzaju usług należy przekierować, biorąc pod uwagę ograniczenia handlowe i operacyjne wnioskodawcy, chyba że te ograniczenia operacyjne wynikają z decyzji kierowniczych lub organizacyjnych wnioskodawcy, oraz bez uszczerbku dla celu, jakim jest zmniejszenie kosztów zarządcy infrastruktury zgodnie z art. 30 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE. Zarządca infrastruktury publikuje te kryteria w regulaminie sieci.

11. ENIM publikuje informacje wymagane zgodnie z pkt 8 na swojej stronie internetowej.

12. [...]

4. **HARMONOGRAM ALOKACJI ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ W RAMACH PROCESU ALOKACJI ROCZNEJ, O KTÓRYM MOWA W ART. 32 I 38**

1. Zarządca infrastruktury i wnioskodawcy przestrzegają następującego harmonogramu:

Etap lub okres	Termin lub czas trwania⁽¹⁾
Okres ważności obowiązującego rozkładu jazdy	[...] <u>Rozpoczynający się o północy w drugą sobotę grudnia i trwający do północy drugiej soboty grudnia następnego roku</u>

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 przydzielenie uprawnień do zdolności przepustowej	X-8,5
Przygotowanie projektu obowiązującego rozkładu jazdy	X-6,5
Termin przedstawienia wnioskodawcom projektu oferty zdolności przepustowej przez zarządców infrastruktury	
Zakończenie koordynacji z wnioskodawcami	X- [...] 5,5
Termin przedstawienia wnioskodawcom ostatecznej oferty zdolności przepustowej przez zarządców infrastruktury	X- [...] 4,5
Opublikowanie [...] obowiązującego rozkładu jazdy	X- [...] 4,25
Termin przydzielenia wnioskodawcom uprawnień do zdolności przepustowej przez zarządców infrastruktury	
Konwersja specyfikacji zdolności przepustowej na trasy pociągów	Do określenia [...] <u>przez zarządców infrastruktury z uwzględnieniem</u> europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6
<p>Uwaga:</p> <p>(1) „X-m” oznacza „m” miesięcy przed datą wejścia w życie obowiązującego rozkładu jazdy („X”)</p>	

[...]

3. Termin składania przez wnioskodawców wniosków o przydzielenie uprawnień do zdolności przepustowej określony w tabeli pod pkt 1 jest terminem składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej infrastruktury, o którym mowa w art. 27 ust. 4 dyrektywy 2012/34/UE.

5. HARMONOGRAM ALOKACJI ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ NA PODSTAWIE UMÓW RAMOWYCH, O KTÓRYCH MOWA W ART. 31 I 38

Zarządca infrastruktury przestrzega następującego harmonogramu:

Okres	Czas trwania⁽¹⁾
Standardowy okres obowiązywania umów ramowych	5 lat
Konwersja specyfikacji zdolności przepustowej na trasy pociągów	Między X–8,5 a X–6,5 (łącznie z koordynacją w ramach procesu alokacji rocznej, o którym mowa w sekcji 4)
Uwaga: (1) „X-m” oznacza „m” miesięcy przed datą wejścia w życie obowiązującego rozkładu jazdy („X”) zgodnie z sekcją 4.	

6. HARMONOGRAM PROCESU PLANOWANIA KROCZĄCEGO ALOKACJI ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ, O KTÓRYM MOWA W ART. 33 I 38

W trakcie procesu planowania kroczącego zarządca infrastruktury i wnioskodawcy przestrzegają następującego harmonogramu [...]:

Etap lub okres	Termin lub czas trwania⁽¹⁾
Najwcześniejszy termin, w którym wnioskodawcy mogą składać wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej w ramach procesu alokacji według planowania kroczącego	4 miesiące przed pierwszym przejazdem pociągu
Najpóźniejszy termin, w którym wnioskodawcy mogą składać wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej w ramach procesu alokacji według planowania kroczącego	1 miesiąc przed pierwszym przejazdem pociągu
Maksymalny okres obowiązywania uprawnień do zdolności przepustowej przydzielonych w ramach procesu alokacji według planowania kroczącego	36 miesięcy od pierwszego przejazdu pociągu
Konwersja specyfikacji zdolności przepustowej na trasy pociągów w przypadku uprawnień do zdolności przepustowej przydzielonych zgodnie z art. 33 ust. 2 lit. a)	Między X–8,5 a X–6,5 (łącznie z koordynacją w ramach procesu alokacji rocznej, o którym mowa w sekcji 4)
Konwersja specyfikacji zdolności przepustowej na trasy pociągów w przypadku uprawnień do zdolności przepustowej przydzielonych zgodnie z art. 33 ust. 2 lit. b)	Do określenia przez zarządców infrastruktury z uwzględnieniem europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6

<u>Maksymalny okres, w którym zarządcy infrastruktury muszą przygotować ofertę uprawnień do zdolności przepustowej w ramach procesu planowania kroczącego</u>	<u>15 dni</u>
<p>Uwaga:</p> <p>(1) „X-m” oznacza „m” miesięcy przed datą wejścia w życie obowiązującego rozkładu jazdy („X”) zgodnie z sekcją 4.</p>	

4. [...]

7. HARMONOGRAM ALOKACJI ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ W RAMACH PROCESU AD HOC, O KTÓRYM MOWA W ART. 34 I 38

Przy alokacji zdolności przepustowej infrastruktury w ramach procesu *ad hoc* zarządca infrastruktury przestrzega następującego harmonogramu:

Okres	Czas trwania
Maksymalny okres, w którym zarządcy infrastruktury muszą przygotować ofertę uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej jedną sieć	[...] <u>5 dni</u>
Maksymalny okres, w którym zarządcy infrastruktury muszą przygotować ofertę uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci	[...] <u>8 dni</u>

8. HARMONOGRAM ZMIAN PRZYDZIELONEJ ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ, O KTÓRYCH MOWA W ART. 39

Wprowadzając zmiany w zakresie uprawnień do zdolności przepustowej infrastruktury, zarządca infrastruktury przestrzega następującego harmonogramu:

Etap lub okres	Termin lub czas trwania
Maksymalny okres, w którym zarządca infrastruktury musi zaoferować alternatywne uprawnienie do zdolności przepustowej obejmującej jedną sieć	[...] <u>5 dni</u>
Maksymalny okres, w którym zainteresowani zarządcy infrastruktury muszą zaoferować alternatywne uprawnienie do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci	[...] <u>8 dni</u>

ZAŁĄCZNIK II

[...]

Progi, po przekroczeniu których daną infrastrukturę zgłasza się jako infrastrukturę intensywnie wykorzystywaną i infrastrukturę przepelnioną, o czym mowa w art. 21

1. [...] [...]

Wykorzystanie	Klasyfikacja	Wykorzystanie zdolności przepustowej	Okres odniesienia
Ruch niejednorodny	Intensywnie wykorzystywana	> [...] 85 % 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	> [...] 90 % 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

[...]

Zarządcy infrastruktury w jak największym stopniu uwzględniają metodykę, o której mowa w art. 21 ust. 1a, w celu określenia wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej.

„Ruch jednorodny” oznacza, że pociągi na danym odcinku mają zasadniczo podobną charakterystykę istotną w kontekście wykorzystania zdolności przepustowej, w szczególności jeśli chodzi o prędkość, rozmieszczenie obsługiwanych stacji i przyspieszenie.

„Ruch niejednorodny” oznacza, że pociągi na danym odcinku mają różną charakterystykę istotną w kontekście wykorzystania zdolności przepustowej, w szczególności jeśli chodzi o prędkość, rozmieszczenie obsługiwanych stacji i przyspieszenie.

2. [...]

[...]

ZAŁĄCZNIK III

TREŚĆ EUROPEJSKICH RAM ZARZĄDZANIA ZDOLNOŚCIĄ PRZEPUSTOWĄ, O KTÓRYCH MOWA W ART. 6

W skład europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6, wchodzi co najmniej następujące elementy:

Rodzaj informacji	Odniesienie (odniesienia)
[...]	[...]
Rodzaje i opis kolejowych usług przewozowych, które mają być wykorzystywane do celów strategicznego planowania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej.	Art. 12 ust. 2
Wspólne zasady, procedury i metody strategicznego planowania zdolności przepustowej, w tym koordynacji między zarządcami infrastruktury i konsultacji z zainteresowanymi podmiotami [...], w <u>tym w odniesieniu do zgłaszania potrzeb w zakresie zdolności przepustowej.</u>	Art. 12 ust. <u>4, art. 12</u> ust. 9, art. 13, art. 14, <u>art. 17 ust. 1, art. 54</u>
<u>Wytyczne określające procedury i metody, które należy stosować na potrzeby analizy rynku transportowego.</u>	<u>Art. 15 ust. 3</u>
Sposoby publikacji planu zapewnienia zdolności przepustowej oraz proces konsultacji z wnioskodawcami.	Art. 18 ust. 10
Przepisy i procedury dotyczące alokacji wstępnie zaplanowanej zdolności przepustowej określone w planie zapewnienia zdolności przepustowej.	Art. 20 ust. 3
<u>Wspólna metodyka wykorzystywania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej.</u>	<u>art. 21 ust. 1a</u>
Charakterystyka specyfikacji zdolności przepustowej.	Art. 26 ust. 1
Zakresy wartości progowych, które stanowią podstawę do anulowania niewykorzystanych uprawnień do zdolności przepustowej.	Art. 27 ust. 6
Procedury i metody koordynacji alokacji uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci, w tym minimalne wymogi jakościowe.	Art. 28 ust. 5
Wytyczne w sprawie <u>określania</u> dopuszczalnych różnic między wnioskami o przydzielenie zdolności przepustowej składanymi przez wnioskodawców a zdolnością przepustową infrastruktury	Art. 36 ust. 2

proponowaną przez zarządców infrastruktury w procesie rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu.	
<u>Wytyczne dotyczące mechanizmu rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu, w tym co najmniej jeden wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci.</u>	<u>Art. 36 ust. 8</u>
<u>Procedury i metody rozwiązywania konfliktów dotyczących zdolności przepustowej infrastruktury na podstawie kryteriów socjoekonomicznych i środowiskowych.</u>	<u>Artykuł 37 ust. 1b</u>
Procedury zarządzania zmianami uprawnień do zdolności przepustowej wprowadzanymi po alokacji.	Art. 39 ust. 8
[...] <u>Wytyczne dotyczące określania warunków powodujących nałożenie</u> [...] <u>kar</u> za zmiany uprawnień do zdolności przepustowej.	Art. 40 ust. 3.
[...]	[...]

ZAŁĄCZNIK IV

Treść regulaminu sieci, o którym mowa w art. 27 dyrektywy 2012/34/UE – sekcja dotycząca zarządzania zdolnością przepustową i zarządzania ruchem

Oprócz elementów, o których mowa w art. 27 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE, [...] regulamin sieci, o którym mowa w **tym** artykule [...] zawiera:

- (1) sekcję przedstawiającą charakterystykę infrastruktury, która jest udostępniana przedsiębiorstwom kolejowym, oraz warunki dostępu do niej. Sekcja ta zawiera odniesienia do informacji dostępnych w rejestrze infrastruktury, o którym mowa w art. 49 dyrektywy (UE) 2016/797;
- (2) sekcję dotyczącą zasad i kryteriów zarządzania zdolnością przepustową. Zawiera ona ogólne parametry eksploatacyjne infrastruktury, która jest udostępniana przedsiębiorstwom kolejowym, oraz wszelkie ograniczenia związane z jej wykorzystywaniem, w tym planowanych potrzeb w zakresie zdolności przepustowej dla przeprowadzania prac utrzymaniowych. Określa ona także procedury i ostateczne terminy, które dotyczą procesu zarządzania zdolnością przepustową. Zawiera określone kryteria, które są wykorzystywane w trakcie tego procesu, w szczególności:
 - (a) procedury, zgodnie z którymi przeprowadza się konsultacje z wnioskodawcami w sprawie strategicznego planowania zdolności przepustowej i **zgodnie z którymi zgłaszają oni potrzeby w zakresie zdolności przepustowej**;
 - (b) procedury, zgodnie z którymi wnioskodawcy mogą występować o uzyskanie zdolności przepustowej od zarządcy infrastruktury;
 - (c) wymogi obowiązujące wnioskodawców;
 - (d) harmonogram strategicznego planowania zdolności przepustowej, procesów składania wniosków, alokacji, dostosowań i zmian rozkładu jazdy oraz procedury, których należy przestrzegać, występując o informacje na temat harmonogramów, a także procedury układania harmonogramów planowych i nieplanowych prac utrzymaniowych;
 - (e) zasady regulujące mechanizm rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu, o którym mowa w art. 36, w tym system rozwiązywania sporów udostępniony w ramach tego procesu, oraz mechanizm formalnego rozwiązywania konfliktów, o którym mowa w art. 37;
 - (f) strukturę i poziom wysokości [...] **kar** za zmiany uprawnień do zdolności przepustowej;
 - (g) procedury, których należy przestrzegać, oraz kryteria stosowane w przypadku, gdy infrastruktura jest intensywnie wykorzystywana lub przepełniona;
 - (h) szczegóły ograniczeń w wykorzystaniu infrastruktury;
 - (i) wyjaśnienie wszelkich odstępstw od europejskich ram, o których mowa w art. 6;

- (3) sekcję na temat operacji, w tym zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego. W sekcji tej określa się sposób wdrożenia wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu oraz w dyrektywie (UE) 2016/797, dyrektywie (UE) 2016/798 i dyrektywie 2007/59/WE, w tym:
- (a) przepisy operacyjne, w tym reguły lub zasady nadawania priorytetów w zarządzaniu ruchem, wykaz przepisów technicznych, przepisów operacyjnych i przepisów bezpieczeństwa oraz przepisów dotyczących personelu operacyjnego lub odniesienia do tych przepisów;
 - (b) środki operacyjne, w tym przepisy i procedury dotyczące zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego, komunikacji operacyjnej i wymiany danych z przedsiębiorstwami kolejowymi i innymi podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną;
 - (c) wykaz systemów informatycznych wykorzystywanych w działalności operacyjnej i odniesienia do tych systemów;
 - (d) wyjaśnienie wszelkich odstępstw od europejskich ram, o których mowa w art. 44;
- (4) sekcję dotyczącą kluczowych elementów zarządzania wynikami, w tym w szczególności:
- (a) odniesienia do celów w zakresie wyników określonych w planie biznesowym, o którym mowa w art. 8 [...] **ust. 3** dyrektywy 2012/34/UE, oraz w umowie, o której mowa w art. 30 tej dyrektywy;
 - (b) procedury monitorowania i raportowania postępu w osiągnięciu wartości docelowych, identyfikowania – wraz z podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną – przyczyn słabych wyników oraz opracowywania i wdrażania środków zaradczych służących poprawie wyników;
 - (c) wyjaśnienie wszelkich odstępstw od europejskich ram, o których mowa w art. 50;

ZAŁĄCZNIK V

TREŚĆ EUROPEJSKICH RAM KOORDYNACJI ZARZĄDZANIA RUCHEM, ZARZĄDZANIA ZAKŁÓCENIAMI I ZARZĄDZANIA KRYZYSOWEGO NA POZIOMIE TRANSGRANICZNYM, O KTÓRYCH MOWA W ART. 44

W skład europejskich ram koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym wchodzi co najmniej następujące elementy:

Rodzaj informacji	Odniesienie (odniesienia)
Wspólne zasady zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego, które powinny być brane pod uwagę przez zarządców infrastruktury przy określaniu przepisów i procedur dotyczących zarządzania ruchem.	Art. 43
Wspólne przepisy i procedury dotyczące koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego między zarządcami infrastruktury i podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną.	Art. 42, art. 43, art. 44 ust. 2, art. 45 , art. 46 [...]
Wspólne przepisy i procedury dotyczące zarządzania zdolnością przepustową i jej alokacji w przypadku zakłóceń funkcjonowania sieci i sytuacji kryzysowych.	Art. 41 ust. 1, art. 41 ust. 2
Określenie obowiązków podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną w zakresie ruchu transgranicznego, na podstawie zestawu uzgodnionych procedur, etapów i interfejsów operacyjnych.	Art. 45
Procedury, przepisy, narzędzia i interfejsy na potrzeby komunikacji i wymiany informacji między zarządcami infrastruktury, podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną i innymi zainteresowanymi podmiotami, w szczególności organami publicznymi, w tym zharmonizowane narzędzia i interfejsy cyfrowe.	Art. 45, art. [...] 62
[...]	[...]
[...] <u>Wspólna metodyka szacowania warunków dotyczących trwania i prawdopodobnego wpływu na ruch, jak również treść sporządzonego przez koordynatora sieci sprawozdania dotyczącego incydentu.</u>	[...] Art. 47 ust. 5a
[...] <u>Wytyczne mające na celu zapewnienie odpowiednich i regularnych konsultacji z zainteresowanymi stronami</u>	Art. [...] 54 ust. 1

<u>w odniesieniu do kwestii europejskich i transgranicznych.</u>	
--	--

ZAŁĄCZNIK VI

Zakłócenia funkcjonowania sieci, o których mowa w art. 46

Rodzaj incydentu	Szacowany prawdopodobny czas trwania	Szacowany prawdopodobny wpływ
Zakłócenie w funkcjonowaniu sieci	Przywrócenie dostępnej zdolności przepustowej do wykorzystania przez pociągi do poziomu sprzed incydentu wymaga co najmniej 3 dni	– 50 % lub więcej pociągów na danym odcinku obsługiwanym w ramach jednej sieci wymaga interwencji operacyjnej – Mniej niż 50 % pociągów na danym odcinku obsługiwanym w ramach więcej niż jednej sieci wymaga interwencji operacyjnej lub można się spodziewać, że będzie wymagać takiej interwencji
Zakłócenie w funkcjonowaniu obejmujące wiele sieci	Przywrócenie dostępnej zdolności przepustowej do wykorzystania przez pociągi do poziomu sprzed incydentu wymaga co najmniej 3 dni	– Co najmniej 50 % pociągów na danym odcinku obsługiwanym w ramach więcej niż jednej sieci wymaga interwencji operacyjnej lub można się spodziewać, że będzie wymagać takiej interwencji

Warunki dotyczące czasu trwania i prawdopodobnego wpływu na ruch mają charakter łączny.

ZAŁĄCZNIK VII

[...]

TREŚĆ EUROPEJSKICH RAM WERYFIKACJI SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA, O KTÓRYCH MOWA W ART. 50

Obszar wyników	Oдноśne kwestie (orientacyjne)
Infrastruktura i sprzęt	<ul style="list-style-type: none">– 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, utrzymania lub napraw infrastruktury
Zdolność przepustowa infrastruktury	<ul style="list-style-type: none">– Wielkość i jakość oferowanej zdolności przepustowej– Wykorzystanie zdolności przepustowej, rezerwowa zdolność przepustowa zapewniająca obsługę zwiększonego ruchu– Spójność między dostępną zdolnością przepustową (planowaną lub nieplanowaną) a potrzebami rynkowymi <u>na poziomie jednej i wielu sieci</u>– Stabilność oferowanej zdolności przepustowej, w szczególności w związku z pracami infrastrukturalnymi– Przepelniona infrastruktura– Planowane czasy przebywania pociągów na stacjach granicznych
Zarządzanie ruchem	<ul style="list-style-type: none">– 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	<ul style="list-style-type: none">– Część ruchu, która może zostać przekierowana lub przełożona na inny termin podczas zakłócenia lub sytuacji kryzysowej– Wpływ zakłóceń na ruch kolejowy pod względem

	<p>opóźnionych i odwołanych pociągów</p> <ul style="list-style-type: none"> – Wpływ zakłóceń na operatorów przewozów kolejowych i ich klientów – Szczególne napotkane problemy (o charakterze jakościowym)
Wdrażanie i wydajność usług, narzędzi i interfejsów cyfrowych	<ul style="list-style-type: none"> – 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	<ul style="list-style-type: none"> – Wskaźniki procesu służące do monitorowania zgodności z przepisami i procedurami – Skargi złożone do organów regulacyjnych i ENRRB

ZAŁĄCZNIK VIII

Informacje, jakich należy udzielać podmiotom zaangażowanym w działalność operacyjną, o których mowa w art. 48

Zgodnie z art. 48 przekazywane będą następujące informacje, w stosownych przypadkach zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/797 oraz odpowiednimi aktami wykonawczymi [...] przyjętymi na jej podstawie oraz z zastrzeżeniem odpowiednich obowiązków zainteresowanych podmiotów, wymienionych w [rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1305/2014 oraz rozporządzeniu Komisji (UE) nr 454/2011 z późniejszymi zmianami]:

Informacje przekazane przez zarządcę infrastruktury

- Numer [...] pociągu
- Raportowanie o położeniu pociągu
- Przydział trasy
- Informacja o jeździe pociągu i prognoza jazdy pociągu
- Informacje o zakłóceniu usługi
- Wymiana danych w celu poprawy jakości

Informacje przekazane przez inne podmioty zaangażowane w działalność operacyjną:

- Dane listu przewozowego
- Wniosek o przydzielenie trasy [...]
- Przygotowanie pociągu
- Informacja o jeździe pociągu i prognoza jazdy pociągu
- Informacje o zakłóceniu usługi
- Przewidywany czas wyjazdu (ETD), przewidywany czas wymiany (ETI), przewidywany czas przyjazdu (ETA) przesyłki
- Ruch wagonów
- Wymiana danych w celu poprawy jakości

ZAŁĄCZNIK IX [...]

[...]

[...]

ZAŁĄCZNIK X

Tabele korelacji

1. TABELA KORELACJI Z UCHYLONYMI PRZEPISAMI DYREKTYWY 2012/34/UE

Dyrektywa 2012/34/UE	Niniejsze rozporządzenie
Art. 2 ust. 6	Art. [...] 38 ust. 2
Art. 3 pkt 20	Art. 21 i załącznik II
Art. 3 pkt 22	[...] art. 36 oraz art. 37
Art. 3 pkt 23	Art. 4 pkt 5 oraz art. 31
Art. 3 pkt 27	Art. 4 pkt 8
Art. 3 pkt 28	Art. 4 pkt 13
Art. 7b ust. 1	Art. 3 ust. 1
Art. 7b ust. 2	Art. 3 ust. 2
Art. 7b ust. 3	Art. 3 ust. 3 oraz art. 2 ust. 3 lit. b)
Art. 36	Art. 40
Art. 38 ust. 1	Art. 26 ust. 1 akapit drugi oraz art. 26 ust. 6
Art. 38 ust. 2	Art. 26 ust. 3
Art. 38 ust. 3	Art. 26 ust. 4
Art. 38 ust. 4	Art. 26 ust. [...] 7
Art. 39 ust. 1	Art. 11 ust. 3
Art. 39 ust. 2	art. [...]3 ust. 1a
Art. 40 ust. 1	Art. 14[...], art. 28 oraz art. [...] 53
Art. 40 ust. 2	Art. 55 ust. 7, art. 57 ust. 2, art. 63 ust. 1 [...], art. 64 ust. 1 i 7
Art. 40 ust. 3	Art. 55 [...] ust. 2 [...] i [...] 5
Art. 40 ust. 4	Art. 57 ust. 1
Art. 40 ust. 5	

Art. 41 ust. 1	Art. 7 ust. 1
Art. 41 ust. 2	Art. 7 ust. 2
Art. 41 ust. 3	Art. 7 ust. 3
Art. 42 ust. 1	Art. 31 ust. 1
Art. 42 ust. 2	Art. 31 ust. 4
Art. 42 ust. 3	Art. 31 ust. 5
Art. 42 ust. 4	Art. 31 ust. 5 [...]
Art. 42 ust. 5	Art. 31 ust. 7 oraz załącznik I sekcja 5
Art. 42 ust. 6	Art. 31 ust. 8
Art. 42 ust. 7	Art. 31 ust. 10
Art. 42 ust. 8	Art. 31 ust. 11
Art. 43 ust. 1	Art. 38 ust. 1, art. 32 ust. 6, 7, 8 [...], art. 33 ust. 1 i 2 <u>oraz załącznik I sekcje 2, 4, 5, 6 i 7</u>
Art. 43 ust. 2	Art. 10 ust. 8, art. 11 ust. 2, art. 21 ust. 9, art. 38 ust. 3 oraz art. 39 ust. 9
Art. 43 ust. 3	[...]
Art. 44 ust. 1	Art. 26 ust. 1
Art. 44 ust. 2	Art. 32 ust. 7 i [...] 8
Art. 44 ust. 3	Art. 31 ust. 2
Art. 44 ust. 4	Art. 28 i <u>art. 62 ust. 5</u>
Art. 45 ust. 1	Art. 32 ust. 2
Art. 45 ust. 2	Art. [...] <u>25</u>
Art. 45 ust. 3	Art. 32 ust. 10
Art. 45 ust. 4	Art. 32 ust. 11
Art. 46 ust. 1	Art. 8 ust. <u>2a i 3</u> [...], art. 20 ust. 3 [...] <u>oraz</u> art. [...] <u>36</u> <u>ust. 1</u>

Art. 46 ust. 2	Art. 36 ust. 2
Art. 46 ust. 3	Art. 36 ust. 3
Art. 46 ust. 4	Art. 36 ust. 4
Art. 46 ust. 5	Art. 36 ust. [...] <u>2</u>
Art. 46 ust. 6	Art. [...] <u>37</u>
Art. 47 ust. 1	Art. 21 ust. 1 i <u>załącznik II</u>
Art. 47 ust. 2	Art. 21 ust. 4
Art. 47 ust. 3	Art. 21 ust. [...] <u>6</u> , art. 25 ust. 1
Art. 47 ust. 4	Art. 8 ust. 1 [...] i 2 [...] oraz art. 11 ust. 3
Art. 47 ust. 5	Art. 8 ust. 1 oraz [...] <u>art. 33</u>
Art. 47 ust. 6	Art. 21 ust. 6
Art. 48 ust. 1	Art. 34 ust. 1
Art. 48 ust. 2	Art. 18 ust. 4
Art. 49 ust. 1	Art. 24 ust. 1
Art. 49 ust. 2	Art. 24 ust. 2
Art. 49 ust. 3	Art. 24 ust. 3
Art. 50 ust. 1	Art. 22 ust. 1
Art. 50 ust. 2	Art. 22 ust. 2
Art. 50 ust. 3	Art. 22 ust. 1
Art. 51 ust. 1	Art. 23 ust. 1
Art. 51 ust. 2	Art. 23 ust. 1 i 2
Art. 51 ust. 3	Art. 23 ust. 4
Art. 51 ust. 4	Art. 23 ust. 5
Art. 52 ust. 1	Art. 12 ust. 8
Art. 52 ust. 2	Art. 27 ust. 6

Art. 53 ust. 1	Art. 35 ust. 1
Art. 53 ust. 2	Art. 10 ust. 2 i 4 oraz art. 35 ust. 4
Art. 53 ust. 3	Art. 9 ust. 1
Art. 54 ust. 1	Art. 43 ust. 3
Art. 54 ust. 2	Art. 43 ust. 5
Art. 54 ust. 3	Art. 43 ust. 6

2. TABELA KORELACJI Z ROZPORZĄDZENIEM (UE) NR 913/2010

Rozporządzenie (UE) nr 913/2010	Niniejsze rozporządzenie
Art. 1–7	
Art. 8	Art. 55 ust. 1–4, 6, 7 i 8 oraz art. 56 ust. 1 lit. a)–c) i f) i ust. 2
Art. 9 ust. 1	Art. 14 ust. 1, art. 22 ust. 3 i 4, art. 23 ust. 3 i art. 57
Art. 9 ust. 1 lit. a), c), d) i e) i ust. 2, 3, 4 i 5	
Art. 9 ust. 1 lit. b)	Art. 15 oraz art. 22 ust. 3 i 4
Art. 10	
Art. 11	Art. 55 ust. 1–4, 6, 7 i 8
Art. 12–18	
Art. 19	Art. 49 oraz art. [...] <u>65 ust. 7 i 8</u>
Art. 20–25	