

Bruksela, 13 lipca 2023 r.
(OR. en)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2023/0271(COD)

11718/23
ADD 1

TRANS 305
CODEC 1346

WNIOSEK

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	13 lipca 2023 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	Annexes to COM(2023) 443 final
Dotyczy:	ZAŁĄCZNIKI do wniosku dotyczącego ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w jednolitym europejskim obszarze kolejowym, zmieniającego dyrektywę 2012/34/UE i uchylającego rozporządzenie (UE) nr 913/2010

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument Annexes to COM(2023) 443 final.

Zał.: Annexes to COM(2023) 443 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Strasburg, dnia 11.7.2023 r.
COM(2023) 443 final

ANNEXES 1 to 10

ZAŁĄCZNIKI

do

wniosku dotyczącego

ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

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

{SEC(2023) 443 final} - {SWD(2023) 443 final} - {SWD(2023) 444 final}

ZAŁĄCZNIK I
DOKUMENTY I HARMONOGRAM ZARZĄDZANIA ZDOLNOŚCIA
PRZEPUSTOWA,
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)	– Planowany rozwój infrastruktury fizycznej, w tym budowa nowych obiektów, modernizacja, odnowienie oraz obiekty zamykane/wycofywanie z eksploatacji – Prognozowane zmiany popytu na kolejowe usługi przewozowe – Strategiczne wytyczne dotyczące wykorzystania zdolności przepustowej przez państwa członkowskie, w tym prognozy dotyczące zmian w zakresie obowiązków świadczenia usług publicznych – Zdolność przepustowa przyznawana na podstawie umów ramowych i zdolność przepustowa wymagana do świadczenia usług transportowych w ramach umów o świadczenie usług publicznych – Infrastruktura zgłoszona jako intensywnie wykorzystywana lub przepełniona – Poważne ograniczenia zdolności przepustowej wynikające z prac infrastrukturalnych
Model zdolności przepustowej (art. 17)	– Wszystkie informacje zawarte w strategii zdolności przepustowej, w razie potrzeby zaktualizowane i uszczegółowione – Wielkość zdolności przepustowej dostępnej dla wnioskodawców w podziale na segmenty rynku transportu kolejowego lub procesy alokacji – Wielkość zdolności przepustowej niezbędna do prowadzenia prac infrastrukturalnych w podziale na kategorie wpływu na ruch – Zakres geograficzny: co najmniej linie objęte siecią bazową i rozszerzoną siecią bazową TEN-T – Szczegółowe dane o zakresie geograficznym: podział na odpowiednie sekcje planowania odzwierciedlające charakterystykę infrastruktury i popytu – Zakres czasowy: okres ważności jednego obowiązującego

	rozkładu jazdy – Szczegółowe dane o zakresie czasowym: co najmniej roczny przegląd (ograniczenia zdolności przepustowej) i jeden reprezentatywny dzień lub większa liczba takich dni (zdolność przepustowa dostępna do alokacji dla wnioskodawców)
Plan zapewnienia zdolności przepustowej (art. 18)	– Wszystkie informacje zawarte w modelu zdolności przepustowej, w razie potrzeby zaktualizowane i uszczegółowione – Wstępnie zaplanowana zdolność przepustowa dostępna do alokacji dla wnioskodawców, określona w postaci obiektów zdolności przepustowej – Ograniczenia zdolności przepustowej, określone w postaci obiektów zdolności przepustowej – Alternatywna zdolność przepustowa dostępna podczas ograniczeń zdolności przepustowej – Alternatywna zdolność przepustowa dostępna w przypadku zakłóceń w funkcjonowaniu sieci

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 terminy muszą być zharmonizowane na szczeblu UE i włączone do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Konsultacje z zainteresowanymi podmiotami są prowadzone zgodnie z art. 54 i obejmują co najmniej przedsiębiorstwa kolejowe i innych wnioskodawców, podmioty zaangażowane w działalność operacyjną i organy publiczne. Zarządcy infrastruktury w sposób ciągły koordynują przygotowanie przedmiotowych dokumentów w ramach koordynacji prowadzonej zgodnie z art. 53.

Dokument	Kamień milowy	Termin (najpóźniej do)
Strategia zdolności przepustowej (art. 16)	Opublikowanie pierwszych elementów strategii zdolności przepustowej	X-60
	Pierwsze konsultacje z zainteresowanymi podmiotami	X-58
	Opublikowanie projektu strategii i drugie konsultacje z zainteresowanymi podmiotami	X-38

	Opublikowanie ostatecznej wersji strategii zdolności przepustowej po końcowej koordynacji między zarządcami infrastruktury	X-36
Model zdolności przepustowej (art. 17)	Rozpoczęcie przygotowań	X-36
	Konsultacje z wnioskodawcami i podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną	X-24
	Opublikowanie projektu modelu zdolności przepustowej	X-21
	Koordynacja z wnioskodawcami i podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną	X-19
	Opublikowanie ostatecznej wersji modelu zdolności przepustowej po końcowej koordynacji między zarządcami infrastruktury	X-18
Plan zapewnienia zdolności przepustowej (art. 18)	Rozpoczęcie przygotowań	X-18
	Konsultacje z wnioskodawcami i podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną	X-14
	Opublikowanie ograniczeń zdolności przepustowej, o których mowa w sekcji 3 pkt 1 niniejszego załącznika	X-12
	Opublikowanie ostatecznej wersji planu 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 przyznanej zdolności przepustowej	Do X+12 niezwłocznie
Uwaga: (1) „X-m” oznacza „m” miesięcy przed datą wejścia w życie obowiązującego		

rozkładu jazdy („X”) zgodnie z sekcją 4.

2. W drodze odstępstwa od pkt 1, do dokumentu „Strategia zdolności przepustowej” w odniesieniu do okresów ważności obowiązujących rozkładów jazdy rozpoczynających się w grudniu 2029 r. i grudniu 2030 r. stosuje się następujący uproszczony i skrócony harmonogram:

Strategia zdolności przepustowej (art. 16)	Opublikowanie projektu strategii i konsultacje z zainteresowanymi podmiotami	X-38
	Opublikowanie ostatecznej wersji strategii zdolności przepustowej po końcowej koordynacji między zarządcami infrastruktury	X-36

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

1. Jeśli chodzi o tymczasowe ograniczenia zdolności przepustowej linii kolejowych, z powodów takich jak prace infrastrukturalne, w tym powiązane ograniczenia prędkości, nacisku osi, długości pociągu, trakcji lub skrajni („ograniczenia zdolności przepustowej”), które trwają ponad siedem kolejnych dni i przez które ponad 30 % szacowanej dziennej wielkości ruchu na linii kolejowej zostaje anulowane, przekierowane lub zastąpione przez inne rodzaje transportu, zainteresowani zarządcy infrastruktury publikują wszystkie ograniczenia zdolności przepustowej oraz wstępne wyniki konsultacji z wnioskodawcami po raz pierwszy na co najmniej 24 miesiące oraz po raz drugi, w zaktualizowanej formie, na co najmniej 12 miesięcy przed zmianą danego obowiązującego rozkładu jazdy. Te ograniczenia wynikające z uwarunkowań infrastrukturalnych uwzględnia się w planie zapewnienia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 18.
2. W ramach koordynacji między zarządcami infrastruktury prowadzonej zgodnie z art. 53 podmioty wyznaczone w ust. 5 tego artykułu omawiają również 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, podmioty wyznaczone zgodnie z art. 53 ust. 5 prowadzą konsultacje z wnioskodawcami i odpowiednimi 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, podmioty wyznaczone zgodnie z art. 53 ust. 5, 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.

Koordinację przed drugim okresem publikacji należy zakończyć:

- a) nie później niż na 18 miesięcy przed zmianą obowiązującego rozkładu jazdy, jeżeli ponad 50 % szacowanej dziennej wielkości ruchu na linii kolejowej zostaje anulowane, przekierowane lub zastąpione przez inne rodzaje transportu w okresie ponad 30 kolejnych dni;
- b) nie później niż na 13 miesięcy i 15 dni przed zmianą obowiązującego rozkładu jazdy, jeżeli ponad 30 % szacowanej dziennej wielkości ruchu na linii kolejowej zostaje anulowane, przekierowane lub zastąpione przez inne rodzaje transportu w okresie ponad siedmiu kolejnych dni;
- c) nie później niż na 13 miesięcy i 15 dni przed zmianą obowiązującego rozkładu jazdy, jeżeli ponad 50 % szacowanej dziennej wielkości ruchu na linii kolejowej zostaje anulowane, przekierowane lub zastąpione przez inne rodzaje transportu w okresie siedmiu kolejnych dni lub krótszym.

W stosownych przypadkach podmioty prowadzące koordynację między zarządcami infrastruktury zgodnie z art. 53 ust. 5 zapraszają wnioskodawców działających na przedmiotowych liniach oraz odpowiednich głównych operatorów obiektów infrastruktury usługowej do zaangażowania się w tę koordynację.

5. Jeśli chodzi o ograniczenia zdolności przepustowej trwające przez siedem kolejnych dni lub krócej, niewymagające publikacji zgodnie z pkt 1 i przez które ponad 10 % szacowanej dziennej wielkości ruchu na linii kolejowej zostaje anulowane, przekierowane lub zastąpione przez inne rodzaje transportu, które mają miejsce w kolejnym okresie obowiązywania rozkładu jazdy i o których zarządca infrastruktury dowiaduje się nie później niż na 6 miesięcy i 15 dni przed zmianą obowiązującego rozkładu jazdy, zarządca infrastruktury prowadzi z zainteresowanymi wnioskodawcami konsultacje dotyczące przewidywanych ograniczeń zdolności przepustowej oraz informuje o uaktualnionych ograniczeniach zdolności przepustowej na 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 odpowiedni 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 3 załącznika IV do dyrektywy 2012/34/UE.

7. Bez uszczerbku dla art. 40 zarządca infrastruktury może postanowić o niestosowaniu terminów określonych w pkt 1–5, jeżeli ograniczenie zdolności przepustowej jest niezbędne do przywrócenia warunków bezpiecznej eksploatacji pociągu, ramy czasowe ograniczenia znajdują się poza kontrolą zarządcy infrastruktury, zastosowanie tych terminów byłoby nieefektywne pod względem kosztów lub niepotrzebnie szkodliwe z punktu widzenia okresu eksploatacji lub stanu aktywów albo jeżeli wyrażą na to zgodę wszyscy odpowiedni wnioskodawcy. W takich przypadkach oraz w przypadku wszelkich innych ograniczeń zdolności przepustowej, które nie podlegają konsultacjom zgodnie z innymi przepisami niniejszego załącznika, zarządca infrastruktury prowadzi konsultacje z zainteresowanymi wnioskodawcami i głównymi operatorami obiektów infrastruktury usługowej w trybie natychmiastowym.
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 3 załącznika IV do dyrektywy 2012/34/UE. 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 trwające co najmniej 30 kolejnych dni i mające wpływ na ponad 50 % szacowanej wielkości ruchu na linii kolejowej, 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 trwające dłużej niż 30 kolejnych dni i mające wpływ na ponad 50 % szacowanej wielkości ruchu na linii kolejowej, 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. Komisja dokonuje przeglądu wdrożenia sekcji 3 niniejszego załącznika do dnia 31 grudnia 2024 r. i w razie potrzeby przedstawia wniosek ustawodawczy.

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:

Kamień milowy lub okres	Termin lub czas trwania⁽¹⁾
Okres ważności obowiązującego rozkładu jazdy	Jeden rok
Wejście w życie obowiązującego rozkładu jazdy	Północ w drugą sobotę grudnia
Opublikowanie planu zapewnienia zdolności przepustowej	Zgodnie z sekcją 2 niniejszego załącznika
Opublikowanie ograniczeń zdolności przepustowej wynikających z prac infrastrukturalnych	Zgodnie z sekcjami 2 i 3 niniejszego załącznika
Termin składania przez wnioskodawców wniosków o przyznanie uprawnień do zdolności przepustowej	X–8.5
Przygotowanie projektu obowiązującego rozkładu jazdy Termin przedstawienia wnioskodawcom projektu oferty zdolności przepustowej przez zarządców infrastruktury	X–6.5
Zakończenie koordynacji z wnioskodawcami	X–6
Termin przedstawienia wnioskodawcom ostatecznej oferty zdolności przepustowej przez zarządców infrastruktury	X–5.5

Opublikowanie ostatecznej wersji obowiązującego rozkładu jazdy Termin przyznania wnioskodawcom uprawnień do zdolności przepustowej przez zarządców infrastruktury	X-5.25
Konwersja specyfikacji zdolności przepustowej na trasy pociągów	Do określenia w europejskich ramach zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6
Uwaga: (1) „X-m” oznacza „m” miesięcy przed datą wejścia w życie obowiązującego rozkładu jazdy („X”)	

2. Zarządcy infrastruktury przyznają zdolność przepustową na potrzeby wniosków otrzymanych zgodnie z art. 32 ust. 8 na zasadzie „kto pierwszy, ten lepszy”.
3. Termin składania przez wnioskodawców wniosków o przyznanie uprawnień do zdolności przepustowej określony w tabeli pod pkt 1 jest terminem składania wniosków o przyznanie 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

1. 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

1. W przypadku procesu planowania kroczącego zarządca infrastruktury i wnioskodawcy przestrzegają następującego harmonogramu:

Kamień milowy lub okres	Termin lub czas trwania ⁽¹⁾
-------------------------	--

Najwcześniejszy termin, w którym wnioskodawcy mogą składać wnioski o przyznanie zdolności przepustowej w ramach procesu alokacji według planowania kroczącego	4 miesiące przed pierwszym przejazdem pociągu
Najpóźniejszy termin, w którym wnioskodawcy mogą składać wnioski o przyznanie zdolności przepustowej w ramach procesu alokacji według planowania kroczącego	1 miesiąc przed pierwszym przejazdem pociągu
Maksymalny okres obowiązywania uprawnień do zdolności przepustowej przyznanych 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 przyznanych 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 przyznanych 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
Uwaga: (1) „X-m” oznacza „m” miesięcy przed datą wejścia w życie obowiązującego rozkładu jazdy („X”) zgodnie z sekcją 4	

2. Zarządcy infrastruktury przyznają zdolność przepustową w ramach procesu planowania kroczącego na zasadzie „kto pierwszy, ten lepszy”.

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

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

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

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

ZAŁĄCZNIK II

Infrastruktura intensywnie wykorzystywana i infrastruktura przepełniona, o której mowa w art. 20

1. PROGI, PO PRZEKROCZENIU KTÓRYCH DANĄ INFRASTRUKTURĘ ZGŁASZA SIĘ JAKO INFRASTRUKTURĘ INTENSYWNIE WYKORZYSTYWANĄ I INFRASTRUKTURĘ PRZEPEŁNIONĄ

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

Wykorzystanie zdolności przepustowej oznacza stosunek przyznanej zdolności przepustowej lub – w przypadku okresów ważności poprzednich obowiązujących rozkładów jazdy – rzeczywistej liczby kursujących pociągów do teoretycznej zdolności przepustowej dostępnej w danym elemencie infrastruktury, określonej na podstawie metodyki, o której mowa w sekcji 2.

„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. PROCEDURY I METODY OBLICZANIA STOPNIA WYKORZYSTANIA ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ

Zarządcy infrastruktury określają stopień wykorzystania zdolności przepustowej na podstawie obiektywnych, przejrzystych i odpowiednich procedur i metod.

Zarządcy infrastruktury mogą nadal korzystać z istniejących procedur i metod, które spełniają te kryteria. Najpóźniej trzy lata od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia ENIM przygotuje zalecenie w sprawie stosowania zharmonizowanej unijnej procedury i metody określania wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej.

Stopień wykorzystania zdolności przepustowej można też określić jako stosunek popytu na zdolność przepustową (zaobserwowanego/w przeszłości lub szacowanego/w przyszłości) do zdolności przepustowej dostępnej w planie zapewnienia zdolności przepustowej zgodnie z art. 18.

ZALĄCZNIK 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:

Element	Odniesienie (odniesienia)
Procedury i metody zarządzania niedostateczną zdolnością przepustową infrastruktury oraz jej alokacji na podstawie kryteriów społeczno-ekonomicznych i środowiskowych.	art. 8 ust. 5, art. 8 ust. 6
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.	art. 12 ust. 9, art. 13, art. 14
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
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 dopuszczalnych różnic między wnioskami o przyznanie zdolności przepustowej składanymi przez wnioskodawców a zdolnością przepustową infrastruktury proponowaną przez zarządców infrastruktury w procesie rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu.	art. 36 ust. 2
Procedury zarządzania zmianami uprawnień do zdolności przepustowej wprowadzanymi po alokacji.	art. 39 ust. 8

Warunki uprawniające do rekompensaty za zmiany uprawnień do zdolności przepustowej.	art. 40 ust. 3
Zasady, przepisy i procedury dotyczące zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury i jej alokacji w przypadku zakłócenia w funkcjonowaniu sieci.	art. 41 ust. 2

ZALĄCZNIK IV

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

Regulamin sieci, o którym mowa w art. 27 dyrektywy 2012/34/UE, 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;
 - 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 remontów planowych i nieplanowych;
 - 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 rekompensat 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 korzystaniu z 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, wskazanych 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. 2 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:

Element	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. 45, art. 46, art. 47, art. 48
Wspólne przepisy i procedury dotyczące zarządzania zdolnością przepustową i jej alokacji w przypadku zakłóceń w funkcjonowaniu sieci i sytuacji kryzysowych.	art. 41 ust. 1
Określenie obowiązków podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną w zakresie ruchu transgranicznego, na podstawie zestawu uzgodnionych procedur, kamieni milowych 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. 48 i art. 62
Zasady powoływania specjalnych grup koordynacyjnych do spraw związanych z zarządzaniem ruchem, zarządzaniem zakłóceniami i zarządzaniem kryzysowym.	art. 53 ust. 2
Ustalenia dotyczące symulacji i szkoleń, w szczególności w odniesieniu do zakłóceń w funkcjonowaniu sieci i sytuacji kryzysowych.	art. 42, art. 46 i art. 47
Ustalenia dotyczące przeglądu wyników w zakresie zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego, w tym koordynacji między podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną.	art. 50, art. 51

ZAŁĄCZNIK VI
Zakłócenia w funkcjonowaniu 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

Obszary wyników objęte weryfikacją skuteczności działania, o której mowa w art. 50

Obszar wyników	Oдноśne kwestie (orientacyjne)
Infrastruktura i sprzęt	– Zdolność przepustowa i potencjał infrastruktury fizycznej i jej wyposażenia, w tym wdrożenie standardów TEN-T – Zmniejszenie zdolności przepustowej lub potencjału infrastruktury ze względu na przesunięcia terminów odnowienia, konserwacji lub napraw infrastruktury
Zdolność przepustowa infrastruktury	– Wielkość i jakość oferowanej zdolności przepustowej – Wykorzystanie zdolności przepustowej, rezerwowa zdolność przepustowa zapewniająca obsługę zwiększonego ruchu – Zgodność między dostępną zdolnością przepustową (rozplanowaną lub nierozplanowaną) a potrzebami rynku – Stabilność oferowanej zdolności przepustowej, w szczególności w związku z pracami infrastrukturalnymi – Przepelniona infrastruktura – Planowane czasy przebywania pociągów na stacjach granicznych
Zarządzanie ruchem	– Punktualność/opóźnienia różnych rodzajów przewozów kolejowych na stacjach początkowych, pośrednich i docelowych oraz w lokalizacjach o dużym znaczeniu operacyjnym – Odwoływanie pociągów – Rzeczywiste czasy przebywania pociągów na stacjach granicznych
Zarządzanie zakłóceniami i zarządzanie kryzysowe	– Część ruchu, która może zostać przekierowana lub przełożona na inny termin podczas zakłócenia lub sytuacji kryzysowej – Wpływ zakłóceń na ruch kolejowy pod względem opóźnionych i odwołanych pociągów – Wpływ zakłóceń na operatorów przewozów kolejowych i ich klientów – Szczególne napotkane problemy (o charakterze jakościowym)
Wdrażanie i wydajność usług, narzędzi	– Wsparcie procesów związanych z zarządzaniem zdolnością przepustową, zarządzaniem ruchem

i interfejsów cyfrowych	i zarządzaniem zakłóceniami – Kompletność i jakość dostarczanych informacji i danych – Zgodność z europejską architekturą opracowaną w ramach Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego oraz z odpowiednimi specyfikacjami technicznymi zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/797
Zgodność z regulacjami; nadzór regulacyjny	– Wskaźniki procesu służące do monitorowania zgodności z przepisami i procedurami – Skargi złożone do organów regulacyjnych i ENRRB

ZAŁĄCZNIK VIII

Informacje, jakich należy udzielać podmiotom zaangażowanym w działalność operacyjną zgodnie z art. 48

Zakresem art. 48 objęte są następujące informacje przekazywane zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/797 i odpowiednimi aktami wykonawczymi do tej dyrektywy:

- Numer rozkładowy pociągu
- Raportowanie o położeniu pociągu
- Dane listu przewozowego
- Wniosek o przydzielenie trasy i przydział 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

Wykaz spraw podlegających koordynacji między zarządcami infrastruktury zgodnie z art. 53

Sprawy podlegające koordynacji	Przepisy, które należy uwzględnić w ramach koordynacji
Strategiczne planowanie zdolności przepustowej	rozdział II sekcja 1, w szczególności: – art. 10 rozdział II sekcja 2, w szczególności: – art. 11 – art. 13 – art. 14 – art. 15 – art. 16 – art. 17 – art. 18 – art. 19 – art. 21 – art. 22 – art. 25
Układanie rozkładu jazdy, alokacja zdolności przepustowej i zmiany rozkładu jazdy	rozdział II sekcja 3, w szczególności: – art. 27 – art. 28 – art. 31 – art. 32 – art. 33 – art. 34 – art. 35 – art. 36 – art. 37 rozdział II sekcja 4 – art. 39 – art. 40 – art. 41

Zarządzanie ruchem, zarządzanie zakłóceniami i zarządzanie kryzysowe	rozdział III, w szczególności: – art. 45 – art. 46 – art. 47
Weryfikacja skuteczności działania	rozdział IV, w szczególności: – art. 51
Wdrażanie usług, narzędzi i interfejsów cyfrowych; udział w opracowywaniu specyfikacji technicznych	– art. 9 ust. 2 – art. 20 ust. 4 – art. 27 ust. 4 – art. 29 ust. 5, art. 29 ust. 6 – art. 42 ust. 3 lit. c) – art. 45 lit. c) – art. 48 ust. 2, art. 48 ust. 3 – art. 62

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. 36 ust. 2
Art. 3 pkt 20	Art. 21
Art. 3 pkt 22	Art. 36
Art. 3 pkt 23	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. 5
Art. 39 ust. 1	Art. 11 ust. 3
Art. 39 ust. 2	Art. 27 ust. 3
Art. 40 ust. 1	Art. 14 ust. 2 i 3 oraz art. 28
Art. 40 ust. 2	Art. 55 ust. 7, art. 57 ust. 2, art. 63 ust. 1 i 4, art. 64 ust. 1 i 7
Art. 40 ust. 3	Art. 55 ust. 2, 5 i 7
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 i 6
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 i 8 oraz art. 33 ust. 1 i 2
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	Nie dotyczy
Art. 44 ust. 1	Art. 26 ust. 1
Art. 44 ust. 2	Art. 32 ust. 7 oraz art. 32 ust. 8
Art. 44 ust. 3	Art. 31 ust. 2
Art. 44 ust. 4	Art. 28
Art. 45 ust. 1	Art. 32 ust. 2
Art. 45 ust. 2	Art. 32 ust. 4
Art. 45 ust. 3	Art. 32 ust. 10
Art. 45 ust. 4	Art. 32 ust. 11
Art. 46 ust. 1	Art. 8 ust. 3 Art. 20 ust. 3 Art. 32 ust. 3
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. 5
Art. 46 ust. 6	Art. 36 ust. 6
Art. 47 ust. 1	Art. 21 ust. 1
Art. 47 ust. 2	Art. 21 ust. 4
Art. 47 ust. 3	Art. 21 ust. 5, art. 25 ust. 1
Art. 47 ust. 4	Art. 8 ust. 1, 2 i 4 oraz art. 11 ust. 3
Art. 47 ust. 5	Art. 8 ust. 1 i 4
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 nr 913/2010	(UE)	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. 52
Art. 20–25		