

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

11718/23

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2023/0271(COD)

TRANS 305
CODEC 1346

WNIOSEK

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	12 lipca 2023 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2023) 443 final
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

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

Załącznik: COM(2023) 443 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

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

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)

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

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Kolej jest przyjaznym środowisku rodzajem transportu. W 2020 r. 5,1 % przewozów osób między państwami UE oraz 11,5 % przewozów towarowych między państwami UE zrealizowano transportem kolejowym, przy czym odpowiadał on za zaledwie 0,4 % emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu w UE. Wynika to z tego, że transport kolejowy jest bardzo efektywny energetycznie – odpowiada za zaledwie 1,9 % zużycia energii w sektorze transportu – oraz że większość ruchu kolejowego odbywa się na liniach zelektryfikowanych. Transport kolejowy jest tak przyjazny środowisku i oferuje tak dużo innych korzyści, jak np. wysoki poziom bezpieczeństwa, że jest nieustannie propagowany w ramach polityki UE.

Niniejszy wniosek jest kluczowym działaniem w ramach Europejskiego Zielonego Ładu oraz strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności. Jego głównym celem jest określenie ram umożliwiających efektywniejsze zarządzanie zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej i ruchem, co przyczyni się do poprawy jakości usług i obsługi większej ilości ruchu w sieci kolejowej. Osiągnięcie tego celu ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia, by sektor transportowy wniósł wkład w obniżenie emisyjności.

Aby zagwarantować wysoki poziom koordynacji niezbędny do bezpiecznej eksploatacji i efektywnego wykorzystywania sieci, zarządcy infrastruktury muszą efektywnie zarządzać ruchem kolejowym i zdolnością przepustową. Zarządzanie odbywa się głównie na poziomie sieci krajowych. Jednocześnie transgraniczne przewozy kolejowe wymagają lepszej koordynacji między sieciami, co obecnie często stanowi problem. Aby rozwiązać ten problem, we wniosku przedstawione zostaną mechanizmy koordynacji między krajowymi zarządcami infrastruktury a innymi podmiotami zaangażowanymi w świadczenie transgranicznych przewozów pociągami. We wniosku przewidziana zostanie możliwość efektywniejszej alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej przez zwiększenie elastyczności tego procesu oraz przyznanie zarządcom infrastruktury większej roli w określaniu potrzeb transportowych. Zarządcy infrastruktury będą na przykład mogli odłożyć pewną część zdolności przepustowej w celu jej późniejszej alokacji. Przyniesie to korzyści w odniesieniu do kolejowych przewozów towarowych, które nie zawsze można zaplanować odpowiednio wcześniej zgodnie z zaplanowanym rocznym rozkładem jazdy. We wniosku przedstawione zostaną zachęty zarówno dla zarządców infrastruktury, jak i dla przedsiębiorstw kolejowych do wypełnienia zobowiązań związanych ze zdolnością przepustową oraz unikania dokonywania zmian w ostatniej chwili, co w przeciwnym razie może mieć negatywne konsekwencje dla innych użytkowników sieci. Cyfryzacja procesów związanych ze zdolnością przepustową pomoże w zwiększeniu efektywności usług i poprawie ich jakości. Oprócz tego zapewni zarządcom infrastruktury narzędzia radzenia sobie z nieoczekiwanymi zdarzeniami. Celem wniosku jest zapewnienie spójności procesu cyfryzacji we wszystkich państwach członkowskich oraz poprawa koordynacji przewozów kolejowych w UE.

• Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki

We wniosku przewidziano zmiany przepisów dotyczących zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej i ruchem, monitorowania funkcjonowania transportu kolejowego, koordynacji między zainteresowanymi stronami oraz alokacji zdolności

przepustowej na rzecz ruchu kolejowego w ramach łańcucha transportu intermodalnego. W związku z tym wniosek koncentruje się na rynku kolejowym i na operacjach kolejowych uregulowanych dyrektywą 2012/34/UE. We wniosku uwzględniono kluczowy aspekt operacji kolejowych: planowanie i alokację zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, które to działania są obecnie objęte dwoma aktami prawnymi, a mianowicie dyrektywą 2012/34/UE i rozporządzeniem (UE) nr 913/2010. We wniosku przewidziano również poprawę koordynacji przewozów kolejowych w UE oraz zapewnienie prawidłowego nadzoru regulacyjnego. Jest to zgodne z ważnymi zasadami określonymi w dyrektywie 2012/34/UE, takimi jak niezależność zarządców infrastruktury kolejowej, oddzielenie zarządzania infrastrukturą od świadczenia kolejowych usług przewozowych, ułatwienie niedyskryminującego dostępu do infrastruktury kolejowej i obiektów kolejowej infrastruktury usługowej, pobieranie opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej i monitorowanie rynku kolejowego. Celem wniosku jest uchylene i zastąpienie rozporządzenia (UE) nr 913/2010 oraz przeniesienie istotnych przepisów dotyczących zarządzania zdolnością przepustową z dyrektywy 2012/34/UE do nowego rozporządzenia.

Aspekty planowania infrastruktury transportowej, objęte rozporządzeniem (UE) nr 913/2010, włączono do wniosku Komisji dotyczącego rozporządzenia w sprawie TEN-T, który opublikowano w 2021 r.

Wniosek uzupełnia szereg aspektów unijnej polityki kolejowej i transportowej. Obejmują one politykę rynku kolejowego określoną w dyrektywie 2012/34/UE oraz wytyczne wspólnotowe dotyczące pomocy państwa dla przedsiębiorstw kolejowych, politykę infrastruktury kolejowej opartą na rozporządzeniu w sprawie TEN-T, interoperacyjność kolejową określoną w dyrektywie w sprawie interoperacyjności oraz odpowiednie specyfikacje techniczne dotyczące interoperacyjności kolei, a także politykę transportu intermodalnego wdrożoną za pośrednictwem dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego i innych instrumentów.

- Spójność z innymi politykami Unii

W komunikacie dotyczącym Europejskiego Zielonego Ładu potwierdzono cel UE dotyczący osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r. oraz potrzebę zmniejszenia emisji pochodzących z transportu o 90 % do 2050 r. W komunikacie tym zaapelowano o podjęcie bardziej zdecydowanych działań w celu zachęcania do korzystania z transportu multimodalnego oraz o zwiększenie roli kolei i śródlądowych dróg wodnych w śródlądowym transporcie towarów, którego 75 % stanowi dziś transport drogowy, uznając, że „[b]ędzie to wymagało środków umożliwiających lepsze zarządzanie koleją i śródlądowymi drogami wodnymi oraz zwiększenie ich możliwości przewozowych [...]”. Cele pośrednie strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności obejmowały zwiększenie o 50 % kolejowego ruchu towarowego do 2030 r. i o 100 % do 2050 r., a także podwojenie ruchu pasażerskiego dużych prędkości do 2030 r. i jego potrojenie do 2050 r. W strategii tej uwzględniono potrzebę zwiększenia koordynacji i współpracy transgranicznej między zarządcami infrastruktury kolejowej, poprawy zarządzania całą siecią kolejową oraz wykorzystywania nowych technologii do pobudzenia rozwoju kolejowych przewozów towarowych. W ramach tej strategii Komisja ogłosiła, że zaproponuje rewizję przepisów dotyczących alokacji zdolności przepustowej kolei zgodnie z inicjatywami realizowanymi w sektorze kolejowym. W planie działania mającym na celu rozwijanie długodystansowych i międzynarodowych usług kolejowego przewozu pasażerów Komisja przedstawiła bardziej szczegółowo swoje zamiary i ogłosiła, że zajmie się inicjatywą na rzecz usprawnienia procesów alokacji zdolności przepustowej i zarządzania ruchem w celu poprawy koordynacji alokacji zdolności

przepustowej w całym systemie kolejowym obejmującym usługi przewozu zarówno pasażerskiego, jak i towarowego.

Przedmiotowa inicjatywa przyczynia się również do osiągnięcia celu zrównoważonego rozwoju numer 13 („Podjąć pilne działania w celu przeciwdziałania zmianom klimatu i ich skutkom”), ponieważ lepsze zarządzanie zdolnością przepustową przyspieszy rozwój przewozów kolejowych i umożliwi ich lepsze dostosowanie do potrzeb klientów. Dzięki temu wzrośnie dostępność i wykorzystanie kolei jako przyjaznego środowiska rodzaju transportu.

Niniejszy wniosek ustawodawczy jest częścią pakietu dotyczącego ekologizacji transportu towarowego, zawierającego wnioski dotyczące szeregu rodzajów transportu. Pakiet ten jest istotnym osiągnięciem strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności oraz częścią programu prac Komisji na rok 2023. Jego celem jest przyspieszenie obniżenia emisyjności transportu towarowego, propagowanie transportu intermodalnego i urzeczywistnienie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. Oprócz niniejszego wniosku pakiet ten obejmuje:

- rewizję dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego (dyrektywa Rady 92/106/EWG),
- rewizję dyrektywy w sprawie obciążeń i wymiarów (dyrektywa Rady 96/53/WE),
- wniosek dotyczący inicjatywy „CountEmission EU” na rzecz harmonizacji emisji pochodzących z transportu.

Środki wprowadzone niniejszym wnioskiem ustawodawczym uzupełnią działania służące zwiększeniu zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej przewidziane w proponowanej rewizji rozporządzenia w sprawie TEN-T. Rewizja ta obejmuje uzupełnienie brakujących połączeń w sieci kolejowej TEN-T, przyspieszone wdrożenie europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym oraz dodanie wymogów dotyczących infrastruktury kolejowej w zakresie transportu intermodalnego. W ramach technicznego filaru jednolitego europejskiego obszaru kolejowego równocześnie będą nadal wdrażane działania mające na celu usunięcie przeszkód w zakresie interoperacyjności.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

• Podstawa prawna

Podstawę prawną niniejszego wniosku stanowi art. 91 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE). Polityka transportowa jest polityką realizowaną w ramach kompetencji dzielonych. Oznacza to, że UE i jej państwa członkowskie mogą stanowić prawo oraz przyjmować prawnie wiążące akty dotyczące transportu. Państwa członkowskie wykonują swoje kompetencje w zakresie, w jakim UE nie wykonuje lub postanowiła o niewykonaniu swoich kompetencji.

• Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewylącznych)

UE przyjęła już przepisy dotyczące zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej i zarządzania ruchem kolejowym – dyrektywę 2012/34/UE w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (w szczególności rozdział IV) oraz rozporządzenie (UE) nr 913/2010 dotyczące kolejowych korytarzy towarowych (w szczególności rozdział IV). Odzwierciedla to cel polityki, jakim jest utworzenie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, w którym przedsiębiorstwa kolejowe będą mogły świadczyć usługi transportowe, w tym usługi transgraniczne, w coraz silniej zintegrowanej i interoperacyjnej sieci.

Działania UE są niezbędne do zlikwidowania przeszkód istniejących w przepisach UE, które to przeszkody uniemożliwiają realizację inicjatyw sektorowych mających na celu modernizację zarządzania zdolnością przepustową. Systemy zachęt i plany wykonania można by zasadniczo przeformułować na szczeblu krajowym, jednak nie uwzględniono by przy tym zakresu niezbędnego do rozwiązania problemów transgranicznych. Nie można osiągnąć skuteczniejszej koordynacji międzynarodowej bez jasnych praw i obowiązków, które należy zharmonizować – przynajmniej w pewnym zakresie – w całej UE. Ponadto, jeśli kwestia ta nie zostanie uwzględniona na szczeblu UE, brak harmonizacji/interoperacyjności narzędzi cyfrowych może doprowadzić do stosowania rozbieżnych, niekompatybilnych systemów w różnych państwach członkowskich.

Działania UE umożliwią wdrożenie skutecznych i wydajnych instrumentów służących do koordynacji strategicznego planowania zdolności przepustowej infrastruktury, wyeliminowanie ewentualnych luk w uprawnieniach organów regulacyjnych w odniesieniu do transgranicznego ruchu kolejowego oraz wprowadzenie zharmonizowanych przepisów zachęcających do rzadszego anulowania i modyfikowania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej.

- **Proporcjonalność**

Celem przedmiotowej interwencji jest wyeliminowanie niedociągnięć w przepisach UE dotyczących zarządzania zdolnością przepustową, zidentyfikowanych w ocenie rozporządzenia (UE) nr 913/2010 dotyczącego kolejowych korytarzy towarowych (rozporządzenie dotyczące kolejowych korytarzy towarowych). Niedociągnięcia te można wyeliminować wyłącznie na szczeblu UE. W wariantach strategicznych uwzględniono kwestie dotyczące transgranicznej koordynacji zarządzania zdolnością przepustową i ruchem, prac infrastrukturalnych oraz planów wykonania, które to kwestie wpływają na ruch transgraniczny i tym samym nie można podjąć ich na szczeblu krajowym ani dwustronnie, a także nadzór regulacyjny nad tymi kwestiami. Proponowane rozporządzenie przyczyni się do poprawy koordynacji transgranicznej zarówno w przypadku zarządców infrastruktury, jak i kolejowych organów regulacyjnych, jednak odpowiedzialność za alokację zdolności przepustowej będzie nadal spoczywać na krajowych zarządcach infrastruktury. W ocenie skutków odrzucono bardziej radykalne warianty, które obejmowałyby centralizację części procesów zarządzania zdolnością przepustową.

- **Wybór instrumentu**

Celem wniosku ustawodawczego jest poprawa istniejących ram alokacji zdolności przepustowej i wprowadzenie nowych przepisów i procedur dotyczących zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej i ruchem kolejowym w odniesieniu do krajowych i międzynarodowych przewozów kolejowych, w tym dotyczących zarządzania kryzysowego i zarządzania wynikami. W tym celu niniejszym wnioskiem ustawodawczym uchylone zostaną rozporządzenie dotyczące kolejowych korytarzy towarowych oraz przepisy dyrektywy 2012/34/UE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej¹. Zmienione przepisy i procedury regulujące zarządzanie zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej i ruchem kolejowym zostaną wprowadzone w formie rozporządzenia.

Rozporządzenie jest lepszym sposobem na osiągnięcie celów przedmiotowej inicjatywy niż dyrektywa, ponieważ określa zharmonizowane, bezpośrednio stosowane ramy zarządzania

¹ W szczególności sekcja 3 rozdziału IV dyrektywy 2012/34/UE.

zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej i ruchem kolejowym. Rozporządzenie pozwoli wyeliminować różnice w przepisach i praktykach krajowych, które obecnie utrudniają efektywne użytkowanie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, w szczególności na liniach transgranicznych. Zapewni ono również jednolite wdrożenie w jednolitym europejskim obszarze kolejowym nowych środków przewidzianych we wniosku. Jest to szczególnie ważne i istotne, ponieważ transgraniczne przewozy kolejowe (w szczególności towarowe) są niedostatecznie niezawodne, punktualne i przewidywalne.

3. WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

• Oceny *ex post*/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa

W 2018 r. Komisja sporządziła sprawozdanie na temat stosowania rozporządzenia dotyczącego kolejowych korytarzy towarowych², a następnie, w 2021 r., przeprowadziła jego ocenę³.

Ogólne wnioski płynące z oceny są takie, że struktury korytarzy były wykorzystywane w ograniczonym zakresie oraz że oddzielne zarządzanie zdolnością przepustową kolejowych korytarzy towarowych oraz zdolnością przepustową reszty sieci jest nieefektywne. Ogólnie w ocenie stwierdzono, że zasadniczo cele rozporządzenia dotyczącego kolejowych korytarzy towarowych nie zostały osiągnięte.

W ocenie zidentyfikowano cztery główne słabości rozporządzenia dotyczącego kolejowych korytarzy towarowych i jego stosowania.

Po pierwsze, punkty kompleksowej obsługi i wstępnie ustalone trasy pociągów wykorzystywano w mniejszym stopniu niż zakładano. Nie osiągnięto celu podejścia opartego na punktach kompleksowej obsługi, ponieważ stosując je, ukierunkowano koordynację na poszczególne korytarze zamiast na całą sieć kolejowej. Oznacza to, że operatorzy przewozów towarowych musieli w dalszym ciągu kontaktować się z poszczególnymi zarządcami infrastruktury, jeśli chcieli zabezpieczyć trasę pociągu przebiegającą przez odcinki znajdujące się poza liniami korytarza. W rezultacie punkty kompleksowej obsługi zamiast uprościć proces, stworzyły dodatkową warstwę administracyjną.

Po drugie, w rozporządzeniu dotyczącym kolejowych korytarzy towarowych nie uwzględniono potrzeby harmonizacji narzędzi i procedur wykorzystywanych na szczeblu krajowym do zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej. Pomogłoby to w poprawie zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury w odniesieniu do transgranicznych kolejowych przewozów towarowych. W rozporządzeniu dotyczącym kolejowych korytarzy towarowych nie nałożono obowiązku wykorzystywania konkretnych narzędzi cyfrowych, a stosowanie systemu koordynacji tras, opracowanego przez zainteresowane podmioty sektora kolejowego i wdrożonego w celu wsparcia koordynacji między wnioskodawcami składającymi wnioski o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i punktami kompleksowej obsługi, okazało się niekompletnym rozwiązaniem.

² COM(2018) 189 final z dnia 16 kwietnia 2018 r. Sprawozdanie to poprzedziło sprawozdanie Europejskiego Trybunału Obrachunkowego (Europejski Trybunał Obrachunkowy, „Kolejowy transport towarowy w UE: wciąż nie na właściwym torze”, sprawozdanie specjalne nr 8, Luksemburg, Urząd Publikacji Unii Europejskiej, 2016 r.).

³ SWD(2021) 134 final z dnia 2 czerwca 2021 r.

Po trzecie, zainteresowane strony nie monitorowały dokładnie funkcjonowania usług kolejowego transportu towarowego w celu opracowania i wdrożenia skutecznych planów poprawy funkcjonowania tych usług. W rozporządzeniu dotyczącym kolejowych korytarzy towarowych wyraźnie wprowadzono monitorowanie funkcjonowania jako zadanie rad zarządzających korytarzy towarowych, lecz z przeprowadzonej oceny wynika, że podczas monitorowania funkcjonowania nie uwzględniono szeregu ważnych aspektów, takich jak punktualność „od drzwi do drzwi”.

Ponadto poczyniono jedynie niewielkie postępy w poprawie zarządzania ruchem i koordynacji w terminalach towarowych. W celu załadunku i rozładunku ładunków pociągi towarowe muszą posiadać zdolność przepustową w wyznaczonych miejscach nazywanych terminalami. Jednym z głównych problemów jest brak koordynacji i dostosowania między zdolnością przepustową dostępną w sieci kolejowej a dostępnością zdolności przepustowej w terminalach. Aby rozwiązać ten problem, w rozporządzeniu dotyczącym kolejowych korytarzy towarowych przewidziano ustanowienie grupy doradczej rad zarządzających korytarzy składającej się z operatorów terminali i wprowadzono obowiązek opracowania i wdrożenia procedur koordynacji zdolności przepustowej między terminalami i siecią kolejową. Wygląda jednak na to, że operatorzy terminali mieli tylko ograniczony wpływ na decyzje podejmowane przez rady zarządzające korytarzy. W rezultacie koordynacja z terminalami jest nieoptymalna, co prowadzi do niskiego poziomu punktualności i niezawodności pociągów towarowych.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Komisja aktywnie współpracowała z zainteresowanymi stronami i prowadziła wszechstronne konsultacje przez cały czas trwania procesu oceny skutków.

Konsultacje miały miejsce w 2022 r. Obejmowały one:

- konsultacje w sprawie zaproszenia do składania uwag⁴,
- otwarte konsultacje publiczne⁵,
- dwa spotkania grupy dyskusyjnej przy wsparciu wykonawców zewnętrznych,
- ankiety i wywiady przy wsparciu wykonawców zewnętrznych,
- dwa wydarzenia z udziałem zainteresowanych stron: jedno z udziałem zarządców infrastruktury (zorganizowane przez Komisję za pośrednictwem PRIME⁶) i drugie z udziałem przedsiębiorstw kolejowych (zorganizowane przez Komisję za pośrednictwem platformy dialogu z przedsiębiorstwami kolejowymi⁷).

Wśród zainteresowanych stron, które wzięły udział w konsultacjach, znaleźli się zarządcy infrastruktury kolejowej, przedsiębiorstwa kolejowe (świadczące przewozy zarówno pasażerskie, jak i towarowe), członkowie rad wykonawczych i zarządzających kolejowych korytarzy towarowych, operatorzy terminali, spedytorzy towarów oraz przedstawiciele

⁴ [Międzynarodowy transport towarowy i pasażerski – zwiększenie udziału przewozów kolejowych \(europa.eu\)](https://europea.eu)

⁵ [Międzynarodowy transport towarowy i pasażerski – zwiększenie udziału przewozów kolejowych \(europa.eu\)](https://europea.eu)

⁶ Platforma Europejskich Zarządców Infrastruktury Kolejowej (PRIME) ds. współpracy między zarządcami infrastruktury i służbami Komisji.

⁷ Forum stworzone dla przedsiębiorstw kolejowych, w którym udział biorą służby Komisji i Agencja Kolejowa Unii Europejskiej.

ministerstw kolejnictwa państw członkowskich, krajowych kolejowych organów regulacyjnych, organizacji pozarządowych, środowiska akademickiego i obywateli.

Wyniki konsultacji wykorzystano do oceny ogólnego poziomu wsparcia inicjatywy oraz wagi zidentyfikowanych problemów, które wniosek ustawodawczy ma rozwiązać, a także do oceny istotności i poziomu wsparcia przewidzianych środków z zakresu polityki oraz przekazania dodatkowego wkładu eksperckiego służącego do oceny gospodarczych, społecznych i środowiskowych skutków przedmiotowych środków.

Z odpowiedzi udzielonych na zaproszenie do zgłaszania uwag i z otwartych konsultacji publicznych wynika, że respondenci potwierdzają zidentyfikowane problemy oraz że przedmiotowa inicjatywa znalazła ogólnie szerokie poparcie wśród zainteresowanych stron.

Ogółem zainteresowane strony, które wzięły udział w konsultacjach, również pozytywnie oceniły środki zaproponowane w ramach przedmiotowej inicjatywy. Na przykład zainteresowane strony, które wzięły udział w konsultacjach, zdecydowanie popierają wprowadzenie elastyczniejszych i bardziej niezawodnych procedur alokacji zdolności przepustowej zgodnie z potrzebami rynkowymi (inspirowane projektem dotyczącym przeprojektowania rozkładów jazdy na rzecz inteligentnego zarządzania zdolnością przepustową (ang. „Timetable Redesign for Smart Capacity Management”) powszechnie nazywanym projektem TTR). Popierają one również wdrożenie środków mających na celu zachęcanie do rozwoju i stosowania narzędzi cyfrowych służących do zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej i ruchem.

Opinie zainteresowanych stron na temat wariantów strategicznych, które zbadano w ramach oceny skutków, były jednak bardziej zróżnicowane – jak wynika z tych opinii, większość zarządców infrastruktury preferuje koncepcję wariantu strategicznego, który przewiduje osiąganie celów określonych we wniosku w drodze współpracy między poszczególnymi zarządcami infrastruktury, natomiast wiele przedsiębiorstw kolejowych preferuje koncepcję wariantu strategicznego, w którym za koordynację zarządzania zdolnością przepustową i ruchem odpowiada jednostka centralna.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

W celu potwierdzenia oceny skutków stanowiącej podstawę wniosku wykonawca zewnętrzny przeprowadził badanie. Badanie to rozpoczęto w grudniu 2021 r. i zakończono w lutym 2023 r. Zapewniło ono Komisji cenne informacje, szczególnie na temat tego, jak najlepiej opracować warianty strategiczne i ocenić ich spodziewany wpływ oraz w jaki sposób poznać opinie zainteresowanych stron, których kwestie te bezpośrednio dotyczą.

- **Ocena skutków**

Środki z zakresu polityki zawarte w niniejszym wniosku opierają się na wynikach oceny skutków. Sprawozdanie z oceny skutków⁸ otrzymało pozytywną opinię Rady ds. Kontroli Regulacyjnej Komisji⁹. W swojej opinii Rada przedstawiła kilka zaleceń dotyczących sposobu przedstawienia argumentów w sprawozdaniu z oceny skutków. Zalecenia te zostały uwzględnione; w załączniku 1 do sprawozdania z oceny skutków przedstawiono w skrócie, w jaki sposób tego dokonano.

⁸ SWD(2023) 443.

⁹ SEC(2023) 443.

W kontekście oceny skutków rozważono cztery warianty strategiczne.

W wariantcie strategicznym nr 1 przewidziano ewolucyjne przeformułowanie obecnych ram prawnych z zachowaniem podejścia „korytarzowego” do transgranicznej koordynacji zarządzania zdolnością przepustową i ruchem, określonego w rozporządzeniu dotyczącym kolejowych korytarzy towarowych.

Z kolei w wariantach strategicznych nr 2, 3 i 4 przyjęto podejście „sieciowe”, w ramach którego zakres środków na rzecz zarządzania zdolnością przepustową i ruchem wykracza poza linie korytarzy¹⁰, oraz wprowadzono bardziej kompleksową harmonizację i modernizację przepisów i procedur dotyczących zarządzania zdolnością przepustową i ruchem. Główne różnice między tymi wariantami strategicznymi to restrykcyjność i poziom ambicji wymogów oraz stopień centralizacji procesu decyzyjnego.

Wariant strategiczny nr 2 opiera się na dobrowolnej współpracy między zarządcami infrastruktury bez scentralizowanych struktur koordynacji na szczeblu UE lub z ich niewielką liczbą.

W wariantcie strategicznym nr 3 rozszerza się wariant strategiczny nr 2, z którego przejęto większość środków, przez powierzenie dodatkowych obowiązków w zakresie harmonizacji organom koordynacyjnym na szczeblu UE, wykorzystując przy tym – w możliwie szerokim zakresie – już istniejące jednostki.

Wariant strategiczny nr 4 rozszerza zakres kompetencji organu koordynacyjnego wprowadzonego w wariantcie strategicznym nr 3 przez dodanie zadań operacyjnych i decyzyjnych, takich jak kompetencje do podejmowania ostatecznych decyzji w przypadku niezgody/niedostosowania między zarządcami infrastruktury, oraz ustanowienie europejskiej funkcji zarządzania ruchem, odpowiedzialnej za zarządzanie poważnymi incydentami („komórka kryzysowa”).

W wyniku przeprowadzonej oceny za preferowany uznano wariant strategiczny nr 3, ponieważ w najlepszy sposób równoważy on cele do osiągnięcia, poziom proporcjonalności interwencji, jej koszty i korzyści oraz wiarygodność oceny skutków.

Wprowadzając zharmonizowane, bezpośrednio stosowane ramy zarządzania infrastrukturą kolejową i ruchem, wniosek ustawodawczy przyczyni się do osiągnięcia ogólnego celu obsługi większej ilości ruchu w sieci kolejowej, co przyniesie korzyści zarówno pasażerom, jak i klientom kolejowych przewozów towarowych. Oczekuje się, że dodatkowa zdolność przepustowa wynikająca z wniosku przyczyni się do zwiększenia ruchu kolejowego (wyrażonego w pociągokilometrach) o 4 %, co stanowi niemal 250 mln pociągokilometrów dodatkowej zdolności przepustowej. W ujęciu pieniężnym szacuje się, że ta dodatkowa zdolność przepustowa wygeneruje wartość ekonomiczną w wysokości 2 500 mln EUR dla przedsiębiorstw kolejowych. Dla konsumentów końcowych dodatkowa zdolność przepustowa wynikająca z niniejszego wniosku ustawodawczego oznacza, że pasażerowie będą mogli korzystać z większej liczby połączeń i większej częstotliwości przewozów w ramach już istniejących połączeń. Również w segmencie towarowym nadawcy będą mieli większy wybór. Wniosek przyczyni się również do zwiększenia skuteczności procesu alokacji zdolności przepustowej przez wprowadzenie środków mających na celu poprawę stabilności

¹⁰ Ukierunkowanie na najbardziej strategiczne linie zostanie jednak zachowane, aby uniknąć nadmiernej regulacji linii mających znaczenie regionalne lub słabego natężenia ruchu.

przyznanych tras pociągów, co przyniesie oszczędności kosztów na poziomie około 420 mln EUR dla przedsiębiorstw kolejowych i w podobnej wysokości dla zarządców infrastruktury. Wniosek umożliwi również poprawę transgranicznej koordynacji tymczasowych ograniczeń zdolności przepustowej, co zwiększy niezawodność transportu kolejowego. Oczekuje się również, że różne środki przewidziane we wniosku przyczynią się do poprawy punktualności, co doprowadzi do wygenerowania zysku gospodarczego dla przedsiębiorstw kolejowych w szacowanej wysokości 658 mln EUR. Większa niezawodność i punktualność zwiększy atrakcyjność usług kolejowego transportu towarowego dla spedytorów towarów, co pomoże w zwiększeniu konkurencyjności kolejowych przewozów towarowych względem transportu drogowego. Również pasażerowie odniosą korzyści, takie jak rzadsze odwołania i większa punktualność. Korzyści te – w połączeniu ze spodziewanym zwiększeniem liczby dostępnych połączeń – pomogą w zwiększeniu konkurencyjności transportu kolejowego względem transportu lotniczego w segmencie pasażerskim, w szczególności na trasach transgranicznych, na których wprowadzenie zharmonizowanych ram zarządzania zdolnością przepustową i ruchem powinno wnieść znaczną wartość dodaną. Ponadto oczekuje się, że wniosek przyczyni się do zaoszczędzenia kosztów administracyjnych ponoszonych przez krajowe organy publiczne dzięki wdrożeniu zharmonizowanych ram prawnych dotyczących zarządzania zdolnością przepustową kolei i ruchem oraz stopniowemu wycofaniu kolejowych korytarzy towarowych. Oszczędności te szacuje się na 2,6 mln EUR wyrażone według wartości bieżącej w latach 2025–2050.

Oczekuje się również, że wniosek ustawodawczy wywrze pozytywny wpływ na zatrudnienie w sektorze kolejowym (szacuje się tworzenie średnio 42 000 dodatkowych miejsc pracy rocznie w stosunku do scenariusza bazowego), a także przewiduje się, że proponowane środki spowodują zwiększenie dostępnej zdolności przepustowej infrastruktury oraz powiązane zwiększenie ruchu kolejowego.

Ponadto oczekuje się, że wniosek ustawodawczy wywrze umiarkowany, lecz pozytywny wpływ na klimat i środowisko (zgodnie z szacunkami przewiduje się, że preferowany wariant przyczyni się do zmniejszenia emisji CO₂ o około 26 mln ton w latach 2025–2050 w stosunku do scenariusza bazowego).

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Niniejszy wniosek ustawodawczy obejmuje istotny aspekt sprawności regulacyjnej, ponieważ jego celem jest uproszczenie i uaktualnienie przepisów dotyczących zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej w celu lepszego zaspokajania potrzeb różnych segmentów rynku kolejowego, w szczególności transgranicznego transportu towarowego. Niniejszy wniosek zastąpi istniejące ramy prawne dotyczące zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej i ruchem kolejowym zawarte w rozporządzeniu dotyczącym kolejowych korytarzy towarowych i we fragmentach dyrektywy 2012/34/UE jednolitymi, bezpośrednio stosowanymi ramami mającymi zastosowanie do całej sieci unijnej.

Oczekuje się, że dzięki wdrożeniu zharmonizowanych ram prawnych dotyczących zarządzania zdolnością przepustową kolei i ruchem oraz zniesieniu kolejowych korytarzy towarowych preferowany wariant strategiczny przyczyni się do zaoszczędzenia kosztów administracyjnych ponoszonych przez organy publiczne, szacowanych na kwotę 2,6 mln EUR w stosunku do scenariusza bazowego i wyrażoną według wartości bieżącej w latach 2025–2050. Dzięki zwiększeniu skuteczności alokacji zdolności przepustowej przedmiotowa inicjatywa przyczyni się do uproszczenia procedur dla wnioskodawców składających wnioski o przyznanie zdolności przepustowej, zaangażowanych w świadczenie transgranicznych przewozów kolejowych. Oprócz tego umożliwi zmniejszenie kosztów administracyjnych dla

zarządców infrastruktury o szacowaną kwotę 8,2 mln EUR w stosunku do scenariusza bazowego i wyrażoną według wartości bieżącej w latach 2025–2050.

- **Prawa podstawowe**

Wniosek nie ma wpływu na ochronę praw podstawowych.

4. WPLYW NA BUDŻET

Preferowany wariant będzie miał wpływ na budżet Komisji.

Proponowanemu rozporządzeniu w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w jednolitym europejskim obszarze kolejowym towarzyszą trzy uzupełniające działania koordynacyjne, na które Komisja zapewni współfinansowanie.

Po pierwsze, udzielone zostanie współfinansowanie UE na wsparcie koordynacji zarządców infrastruktury przez koordynatora sieci. Zgodnie z niniejszym wnioskiem ustawodawczym poszczególni zarządcy infrastruktury również muszą zapewnić wsparcie w postaci współfinansowania działań koordynatora sieci.

Po drugie, Komisja zapewni wsparcie w postaci współfinansowania, aby pomóc w utworzeniu sekretariatu ds. współpracy krajowych organów regulacyjnych, które również są zobowiązane do zapewnienia współfinansowania na rzecz sekretariatu.

Po trzecie, niniejszy wniosek ustawodawczy obejmuje utworzenie niezależnej grupy ekspertów ds. kolei, która będzie doradzać Komisji Europejskiej, organowi weryfikującemu skuteczność działania, którego zadaniem będzie przegląd skuteczności infrastruktury kolejowej, oraz służbom transportowym. Komisja zapewni środki finansowe na pokrycie wszystkich kosztów udziału członków organu weryfikującego skuteczność działania w jego działalności.

Na te trzy działania koordynacyjne przeznaczany jest budżet w wysokości 5,5 mln EUR rocznie.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Służby Komisji będą monitorować wdrażanie i skuteczność niniejszego wniosku za pomocą szeregu działań i wskaźników służących do pomiaru postępów w osiąganiu celów operacyjnych. Te wskaźniki i cele operacyjne zostaną opracowane z uwzględnieniem doradztwa ze strony organu weryfikującego skuteczność działania. Dane dostarczy europejska sieć zarządców infrastruktury, w szczególności organ operacyjny wspierający pracę sieci (koordynator sieci), który będzie również uczestniczyć w definiowaniu celów operacyjnych.

Komisja oczekuje również, że otrzyma dane i analizę dotyczące rozwoju i wdrażania rynku kolejowego od europejskiej sieci kolejowych organów regulacyjnych.

Wspomniane wskaźniki skuteczności działania zostaną opracowane w celu monitorowania wpływu środków zawartych w niniejszym wniosku. Oczekuje się jednak, że mogą one odzwierciedlać również określone synergie z innymi unijnymi wnioskami i strategiami politycznymi dotyczącymi transportu, takimi jak wniosek dotyczący rewizji rozporządzenia w sprawie TEN-T.

Niniejszy wniosek zapewni podstawę prawną opracowania bardziej szczegółowych przepisów, procedur i wzorów, które należy ustanowić w aktach o charakterze nieustawodawczym. W związku z tym okres wdrażania musi obejmować również wejście w życie aktów o charakterze nieustawodawczym wynikających z niniejszego wniosku. Pięć lat po upływie okresu wdrażania Komisja przeprowadzi ocenę w celu sprawdzenia, w jakim stopniu osiągnięto cele inicjatywy.

- **Dokumenty wyjaśniające (w przypadku dyrektyw)**

Nie dotyczy.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Rozdział I zawiera przepisy ogólne. Opisano w nim przedmiot proponowanego rozporządzenia, w którym określono przepisy umożliwiające zarządzanie zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej i ruchem kolejowym w sposób optymalizujący eksploatację sieci, co przyczyni się do poprawy jakości usług i umożliwi obsługiwanie większej ilości ruchu. W rozdziale tym określono również zakres proponowanego rozporządzenia. Oprócz tego ustanowiono ogólne obowiązki zarządców infrastruktury kolejowej oraz zasady, których muszą oni przestrzegać podczas pełnienia swoich funkcji, a także przedstawiono definicje, które odgrywają ważną rolę w proponowanym rozporządzeniu.

W rozdziale II zawarto ogólne przepisy dotyczące zarządzania zdolnością przepustową. W sekcji 1, która dotyczy zasad ogólnych, przedstawiono trzy etapy procesu planowania i alokacji zdolności przepustowej: strategiczne planowanie zdolności przepustowej (opisane bardziej szczegółowo w sekcji 2 rozdziału II), układanie rozkładu jazdy i alokacja zdolności przepustowej (sekcja 3) oraz dostosowanie i zmiana rozkładu jazdy (sekcja 4). W rozdziale tym określono obowiązki zarządców infrastruktury w zakresie wspólnego opracowania europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową. W przepisach szczegółowych uwzględniono zarządzanie niedostateczną zdolnością przepustową infrastruktury i ograniczeniami zdolności przepustowej, które wynikają z prac prowadzonych w infrastrukturze oraz z degradacji infrastruktury.

W rozdziale III określono obowiązki dotyczące zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego oraz wprowadzono wymóg, by zarządcy infrastruktury wspólnie opracowali europejskie ramy transgranicznej koordynacji tych kwestii. Opierając się na przepisach szczegółowych, w przypadku kryzysu państwa członkowskie mogą zastosować środki nadzwyczajne dotyczące zarządzania zdolnością przepustową kolei i ruchem.

W rozdziale IV wprowadzono ramy weryfikacji skuteczności działania. Aby poprawić wyniki w zakresie usług związanych z infrastrukturą kolejową w UE, europejskiej sieci zarządców infrastruktury (ENIM) powierzono zadanie monitorowania różnych aspektów funkcjonowania tych usług i sporządzania rocznych sprawozdań publicznych z ich funkcjonowania. Nowo utworzony organ weryfikujący skuteczność działania będzie doradzał i wydawał zalecenia dotyczące kwestii związanych z funkcjonowaniem wspomnianych usług.

W rozdziale V zawarto przepisy dotyczące struktury organizacyjnej na potrzeby koordynacji między zarządcami infrastruktury. Przewidziano w nim również umocnienie ustanowionej na podstawie dyrektywy 2012/34/UE sieci ENIM, którą będą wspierać koordynator sieci

i wyznaczone centralne punkty kontaktowe dla zarządców infrastruktury. W rozdziale tym zawarto również przepisy dotyczące cyfryzacji zarządzania zdolnością przepustową.

W rozdziale VI zawarto przepisy dotyczące nadzoru regulacyjnego nad zarządzaniem zdolnością przepustową i ruchem, które rozszerzają zadania i obowiązki europejskiej sieci kolejowych organów regulacyjnych (ENRRB) w odniesieniu do kwestii unijnych i transgranicznych. W tym celu w ramach ENRRB będzie funkcjonować rada organów regulacyjnych pełniąca funkcję organu decyzyjnego oraz sekretariat wspierający radę.

W rozdziale VII zawarto przepisy końcowe dotyczące aktów delegowanych i przyszłej oceny rozporządzenia. Przedstawiono w nim również zmiany dyrektywy 2012/34/UE oraz uchylono rozporządzenie dotyczące kolejowych korytarzy towarowych i konkretne przepisy dyrektywy 2012/34/UE, którą to nowe rozporządzenie zastępuje. Przewiduje się, że środki przejściowe zapewnią płynne przejście do nowych ram prawnych.

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-Społecznego¹,
uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,
stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,
a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W komunikacie Komisji „Europejski Zielony Ład”³ 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. Zaapelowano w nim o zmniejszenie o 90 % emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu, dążąc jednocześnie do osiągnięcia zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń⁴, 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.

¹ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

² Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

³ 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.

⁴ 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.

- (2) W komunikacie w sprawie strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności⁵ określono cele pośrednie, aby wyznaczyć drogę dla unijnego systemu transportu do osiągnięcia celów w zakresie zrównoważonej, inteligentnej i odpornej mobilności. Przewidziano w niej, że kolejowy ruch towarowy powinien wzrosnąć do 2030 r. o 50 %, a do 2050 r. – dwukrotnie; do 2030 r. ruch kolejowy w ramach kolei dużych prędkości powinien wzrosnąć dwukrotnie, a do 2050 r. – trzykrotnie, zaś do 2030 r. regularny transport zbiorowy w UE na dystansie do 500 km powinien być neutralny pod względem emisji dwutlenku węgla. Aby możliwe było osiągnięcie tych celów, transport kolejowy musi stać się bardziej atrakcyjny pod względem przystępności cenowej i niezawodności, a usługi – lepiej dostosowane do potrzeb pasażerów i nadawców towarów.
- (3) W przepisach dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE⁶ 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 913/2010⁷ 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. Optymalne zarządzanie zdolnością przepustową stwarza więcej możliwości dla przewozów kolejowych i zwiększa ich niezawodność. Rozporządzenie powinno zapewnić zarządcom infrastruktury wystarczającą elastyczność niezbędną do skutecznego zarządzania zdolnością przepustową, a jednocześnie traktowanie wszystkich przedsiębiorstw kolejowych w sposób niedyskryminujący 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.

⁵ 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.

⁶ 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).

⁷ 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).

- (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 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 będą jednak zobowiązani do określenia priorytetów w zakresie wykorzystywania przepełnionych odcinków. Bez uszczerbku dla zasad ogólnych dotyczących priorytetów, wyznaczonych przez państwa członkowskie w ramach alokacji zdolności przepustowej infrastruktury, zarządcy infrastruktury powinni podejmować decyzje w sprawie priorytetów, przy użyciu przejrzystych i zharmonizowanych metod objaśniających, w jaki sposób uwzględniono czynniki społeczne, ekonomiczne i środowiskowe oraz w jaki sposób wpłynęły one na decyzję zarządców.
- (9) Planowanie strategiczne zdolności przepustowej powinno przyczynić się do poprawy wykorzystania infrastruktury kolejowej dzięki przewidywaniu popytu na przewozy kolejowe oraz uwzględnianiu planowanego rozwoju, odnowienia i utrzymania infrastruktury. Ponadto planowanie strategiczne powinno zapewnić alokację zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w sposób, który maksymalizuje wartość przewozów kolejowych dla społeczeństwa. Zarządcy infrastruktury powinni zapewnić, aby w planowaniu strategicznym przewidziano stopniowe zwiększanie stopnia szczegółowości informacji na temat 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 przepełnionych 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) Przyznając zdolność przepustową, zarządcy infrastruktury powinni przestrzegać planów strategicznych z zakresu podaży zdolności przepustowej przy jednoczesnym zapewnieniu, aby alokacja zdolności przepustowej odbywała się zgodnie z popytem rynkowym oraz w sposób sprawiedliwy i niedyskryminacyjny. Z tego powodu niektóre wnioski o przyznanie zdolności przepustowej mogą zostać odrzucone, a plan dotyczący podaży zdolności przepustowej należy regularnie aktualizować, aby odzwierciedlał faktyczny popyt.
- (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.
- (14) Znaczna część kolejowego transportu towarowego ma charakter dalekobieżny i wymaga transgranicznej koordynacji zarządców infrastruktury. Cel polityczny polegający na zwiększeniu ruchu kolejowego zależy także od wzrostu transgranicznych przewozów pasażerskich. W celu ułatwienia i promowania zwiększenia ruchu transgranicznego w jednolitym europejskim obszarze kolejowym niezbędna jest poprawa spójności i harmonizacji zasad i procedur w zakresie zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej. W związku z tym należy wzmocnić rolę europejskiej sieci zarządców infrastruktury z myślą o powierzeniu jej opracowania wytycznych dotyczących zharmonizowanego wdrażania niniejszego rozporządzenia w zakresie procedur i metod zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej przy zapewnieniu aktywnej koordynacji transgranicznej zdolności przepustowej i ruchu. W szczególności europejska sieć zarządców infrastruktury powinna opracować europejskie ramy odnośnie do zarządzania zdolnością przepustową, odnośnie do koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym oraz odnośnie do weryfikacji skuteczności działania.

- (15) W europejskich ramach opracowanych przez europejską sieć zarządców infrastruktury należy zawrzeć wytyczne, a zarządca infrastruktury powinien dołożyć wszelkich starań w celu ich przestrzegania, jednocześnie nadal ponosząc odpowiedzialność za swoje decyzje operacyjne. Zarządca infrastruktury powinien uzasadnić każde odstępstwo od ram opracowanych przez europejską sieć zarządców infrastruktury. Uznaje się, że takie podejście zapewnia równowagę między potrzebą koordynacji i stosowania zharmonizowanych podejść w jednolitym europejskim obszarze kolejowym a potrzebą dostosowania procedur i metod do szczególnych okoliczności danych obszarów geograficznych. Po pięciu latach stosowania niniejszego rozporządzenia Komisja powinna ocenić, czy stan konwergencji procedur i metod oraz skuteczność procesu koordynacji między zarządcami infrastruktury, jak również ogólne postępy w kierunku utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego uzasadniają wprowadzenie prawa wtórnego mającego na celu zastąpienie elementów ram europejskich opracowanych przez europejską sieć zarządców infrastruktury.
- (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.
- (19) Ciągłe monitorowanie jakości infrastruktury kolejowej i usług transportowych jest warunkiem wstępnym poprawy świadczenia tych usług. Niezbędne jest zatem utworzenie przejrzystego i obiektywnego systemu wskaźników, który dostarcza informacji zwrotnych na temat tych aspektów świadczenia usług, które są istotne dla poszczególnych podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną oraz dla klientów końcowych kolejowych usług przewozowych. Główna funkcja tego systemu powinna dotyczyć monitorowania realizacji zobowiązań podjętych przez podmioty zaangażowane w działalność operacyjną oraz postępów w wynikach w miarę upływu czasu, przy jednoczesnym uwzględnieniu różnych okoliczności i parametrów w ramach sektora kolejowego. W celu utworzenia takiego systemu oraz analizy jego produktu Komisja powinna mieć możliwość polegania na niezależnych ekspertach tworzących organ weryfikujący skuteczność działania. Organ ten powinien mieć możliwość udzielania Komisji niezależnych porad we wszystkich dziedzinach, które wpływają na skuteczność działania przewozów kolejowych i zarządzanie infrastrukturą.

- (20) W celu poprawy świadczenia usług z zakresu infrastruktury kolejowej w jednolitym europejskim obszarze kolejowym zarządcy infrastruktury, w ścisłej współpracy z Komisją, organem weryfikującym skuteczność działania i właściwymi zainteresowanymi podmiotami, powinni opracować i wdrożyć wspólne ramy weryfikacji skuteczności działania. Ich celem powinno być zapewnienie, aby wszyscy zarządcy infrastruktury w UE stosowali wspólne zasady i metody z zakresu pomiaru skuteczności działania, wykorzystując uzgodnione wskaźniki. Ramy te powinny również umożliwić identyfikację uchybień w skuteczności działania unijnej sieci kolejowej. Powinny zapewnić, aby zarządcy infrastruktury wyznaczyli cele z zakresu skuteczności działania w sposób uwzględniający specyfikę sieci, którą zarządzają, a jednocześnie zapewniający spójność w identyfikacji najbardziej istotnych uchybień w skuteczności działania. Ramy powinny umożliwić zarządcom infrastruktury współpracę na szczeblu UE w zakresie identyfikacji środków służących usunięciu uchybień w skuteczności działania oraz śledzenia ich skutków. Zarządcy infrastruktury, współpracując w ramach europejskiej sieci zarządców infrastruktury oraz uwzględniając opinię organu weryfikującego skuteczność działania oraz Komisji, powinni poddawać te ramy regularnemu przeglądowi w celu zapewnienia, aby były one odpowiednie do celu.
- (21) W celu zapewnienia skutecznych unijnych ram koordynacji zarządców infrastruktury kolejowej należy przyznać więcej uprawnień operacyjnych europejskiej sieci zarządców infrastruktury, ustanowionej na mocy dyrektywy 2012/34/UE. Ramy te powinny obejmować mechanizmy decyzyjne, które umożliwią unijnym zarządcom infrastruktury kolejowej skuteczną koordynację strategicznego planowania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej.
- (22) Kolejowe organy regulacyjne powinny współpracować na szczeblu unijnym w celu zapewnienia spójnego stosowania ram regulacyjnych oraz jednakowego traktowania wnioskodawców w całym jednolitym europejskim obszarze kolejowym. Współpraca ta powinna odbywać się w ramach europejskiej sieci kolejowych organów regulacyjnych z myślą o opracowaniu wspólnych praktyk dotyczących podejmowania decyzji, do których organy te są uprawnione na mocy niniejszego rozporządzenia. W tym celu europejska sieć kolejowych organów regulacyjnych powinna realizować zadania z zakresu koordynacji oraz przyjmować niewiążące zalecenia i opinie, które nie powinny wpływać na kompetencje kolejowych organów regulacyjnych ani kompetencje zarządców infrastruktury.
- (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, w odniesieniu do planu centralnego, o którym mowa w art. 86 ust. 5, i Filara Systemowego, o którym mowa w art. 85 ust. 2 lit. c), oraz za pośrednictwem Grupy ds. Wdrażania, o której mowa w art. 97 rozporządzenia (UE) 2021/2085.

- (25) Z myślą o zarządcach infrastruktury oraz w dziedzinie nadzoru regulacyjnego należy zapewnić mechanizm określania kryteriów, zasad i procedur dotyczących zarządzania zdolnością przepustową, współpracy między zainteresowanymi podmiotami w zakresie przewozów kolejowych oraz koordynacji na szczeblu UE. Mechanizm ten wymaga, aby zarządcy infrastruktury oraz kolejowe organy regulacyjne, we współpracy z właściwymi zainteresowanymi podmiotami, opracowali i wdrożyli europejskie ramy i wytyczne. Po dokonaniu oceny opracowania i wdrożenia ram europejskich oraz w przypadku, gdy w wyniku dobrowolnego stosowania wytycznych sektorowych nie osiągnięto wymaganego poziomu spójności regulacyjnej, Komisja powinna dysponować środkami, które umożliwią wyeliminowanie takich nieadekwatności regulacyjnych, w razie potrzeby w drodze aktów wykonawczych lub delegowanych.
- (26) W celu zapewnienia płynnego procesu zarządzania zdolnością przepustową i ruchem w odniesieniu do międzynarodowych przewozów kolejowych, zmniejszenia do minimum odwołań przyznanej 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: dokumentów będących wynikiem planowania strategicznego zdolności przepustowej infrastruktury; harmonogramu strategicznego planowania zdolności przepustowej oraz procesu alokacji zdolności przepustowej; terminów dokonania zmian przyznanej zdolności przepustowej oraz opracowania alternatywnych rozwiązań dla wnioskodawców; harmonogramu koordynacji ograniczeń zdolności przepustowej, wynikających z prac infrastrukturalnych, konsultacji w sprawie tych ograniczeń oraz podania ich do wiadomości publicznej; zdefiniowania intensywnie wykorzystywanej i przepełnionej infrastruktury oraz określenia procedur i metod obliczania stopnia wykorzystania zdolności przepustowej; kryteriów identyfikacji i zgłaszania zakłóceń w funkcjonowaniu sieci; informacji, jakich należy udzielać podmiotom zaangażowanym w działalność operacyjną; oraz dziedzin, które zarządcy infrastruktury powinni koordynować, i szczegółowych ustaleń dotyczących takiej koordynacji. 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 prawa⁸. 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 wnioskodawców; wspólnych procedur, kryteriów i metod zarządzania niedostateczną

⁸

Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

zdolnością przepustową, planowania ewentualnościowego oraz alokacji zdolności przepustowej poza okresem objętym obowiązującym rozkładem jazdy; wspólnego podejścia do odszkodowań wypłacanych za zmiany w przyznanej zdolności przepustowej; wspólnych kryteriów i procedur zmiany rozkładu jazdy; definicji technicznych elementów systemu monitorowania skuteczności działania przewozów kolejowych i usług związanych z koleją, w tym wymogów dotyczących metod i danych oraz ich przeglądu. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁹.

- (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 913/2010¹⁰ stwierdzono, że wpływ rozporządzenia był zbyt ograniczony, aby przyczyniło się ono do przesunięcia międzygałęziowego z dróg na koleje. Co więcej, współpraca pomiędzy państwami członkowskimi a zarządcami infrastruktury w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową z perspektywy transgranicznej była nadal nieskuteczna. Ocena wykazała również, że oddzielne zarządzanie zdolnością przepustową kolejowych korytarzy towarowych oraz zdolnością przepustową reszty sieci jest nieefektywne. Do eksploatacji zdolności przepustowej sieci kolejowej należy stosować jednolite ramy regulacyjne, konsolidujące powiązane przepisy dyrektywy 2012/34/UE i rozporządzenia (UE) nr 913/2010. Rozporządzenie (UE) nr 913/2010 i przepisy dyrektywy 2012/34/UE dotyczące alokacji zdolności przepustowej należy zatem uchylić i zastąpić niniejszym rozporządzeniem.
- (30) Opracowanie obowiązującego rozkładu jazdy wymaga działań przygotowawczych w latach poprzedzających wejście w życie tego rozkładu. Przejście z ram regulacyjnych, ustanowionych w drodze dyrektywy 2013/34/UE i rozporządzenia (UE) nr 913/2010, na jednolite ramy ustanowione w drodze niniejszego rozporządzenia oznacza zatem, że opracowywanie obowiązujących rozkładów jazdy na podstawie nowych ram należy rozpocząć równolegle ze stosowaniem przepisów przewidzianych w aktualnych ramach. W związku z tym w fazie przejściowej musi obowiązywać podwójny system, zgodnie z którym niezbędne działania przygotowawcze dotyczące danego rozkładu jazdy powinny być zgodne z ramami prawnymi stosowanymi do tego konkretnego obowiązującego rozkładu jazdy. Należy pozostawić możliwość dalszego obowiązywania umów ramowych, zawartych na podstawie aktualnych ram, w okresie przejściowym zgodnie z nowym systemem.

⁹ 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).

¹⁰ SWD(2021) 134 final z dnia 2 czerwca 2021 r.

- (31) Zgodnie z nowymi ramami działania przygotowawcze dotyczące obowiązującego rozkładu jazdy należy rozpocząć od publikacji strategii zdolności przepustowej pięć lat przed wejściem w życie danego obowiązującego rozkładu jazdy. W trosce o zapewnienie wczesnego stosowania nowych ram regulacyjnych oraz uwzględnienie pracy przygotowawczej podjętej już przez sektor, harmonogram działań zmierzających do ustanowienia pierwszych dwóch obowiązujących rozkładów jazdy mógłby zostać skrócony do 38 miesięcy poprzez skrócenie etapu strategii zdolności przepustowej. W związku z tym pierwszym obowiązującym rozkładem jazdy wchodzącym w zakres nowych ram regulacyjnych powinien być obowiązujący rozkład jazdy rozpoczynający się z dniem [9 grudnia 2029 r.]. Wszystkie zainteresowane podmioty powinny niezwłocznie rozpocząć niezbędne przygotowania w celu zapewnienia zgodności z nowymi ramami,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot i zakres

1. W niniejszym rozporządzeniu określono zasady, przepisy i procedury mające zastosowanie do zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej oraz koordynacji z obiektami 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. Rozdziały II–V niniejszego rozporządzenia nie mają zastosowania do infrastruktury kolejowej ani usług kolejowych wyłączonych z zakresu zastosowania rozdziału IV dyrektywy 2012/34/UE, zgodnie z art. 2 ust. 3, 3a, 4, 8, 8a i 10 tej dyrektywy w okresie ważności odpowiednich wyłączeń.
4. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do Cypru ani Malty, dopóki na ich terytoriach nie powstanie system kolei.

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 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 obowiązki zgodnie z ust. 1 i 2, zarządcy infrastruktury:
 - a) osiągają optymalną efektywność wykorzystania dostępnej zdolności przepustowej infrastruktury zgodnie z wymogami art. 26 dyrektywy 2012/34/UE;
 - 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 dostęp do tej zdolności, w tym podczas prac, w celu wspierania uczciwej konkurencji;
 - d) zapewniają płynny ruch kolejowy w ramach więcej niż jednej sieci;
 - e) zapewniają przejrzystość w zakresie stanu oraz dostępności zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej;
 - f) weryfikują i podnoszą skuteczność działania infrastruktury kolejowej oraz usług transportowych w ścisłej współpracy z operatorami sektora kolejowego;
 - 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.
2. W odniesieniu do zarządzania ruchem zarządcy infrastruktury zapewniają, aby przedsiębiorstwa kolejowe – 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 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 jak największym stopniu 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 lub wyjątkowe 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) 2016/797¹¹;
- 3) „podmiot zaangażowany w działalność operacyjną” oznacza wnioskodawcę, przedsiębiorstwo kolejowe, zarządcę infrastruktury, operatora obiektu kolejowej infrastruktury usługowej, dostawcę usług związanych z koleją oraz każdy inny podmiot bezpośrednio zaangażowany w świadczenie usług transportu kolejowego;
- 4) „koordynator europejski” oznacza koordynatora, o którym mowa w art. 51 rozporządzenia [... 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;
- 6) „jednoczesna alokacja zdolności przepustowej” oznacza proces, w którym zarządcy infrastruktury przyznają zdolność przepustową infrastruktury w odpowiedzi na zestaw wniosków o przyznanie 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

¹¹ 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).

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, które określa cechy handlowe i operacyjne zdolności przepustowej infrastruktury istotne dla danego wnioskodawcy oraz które zapewnia zarządcy infrastruktury informacje wystarczające do opracowania konkretnych tras pociągu z uwzględnieniem tych cech;
- 10) „przewozy kolejowe wykonywane w ramach wielu sieci” oznaczają usługę towarowego lub pasażerskiego transportu 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, pod warunkiem że wszystkie wagony wjeżdżają do co najmniej jednej sieci obsługiwanej przez innego zarządcę infrastruktury;
- 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 przyznane 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;
- 15) „praca infrastrukturalna” oznacza interwencje w infrastrukturze kolejowej podjęte w celu rozwoju, utrzymania, odnowienia i modernizacji infrastruktury kolejowej zgodnie z definicjami zawartymi 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.

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 przyznanej 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 przyznawanie 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.

Artykuł 6

Europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową

1. Zarządcy infrastruktury dokładają wszelkich starań w celu przestrzegania wspólnych zasad i procedur zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury. W tym celu ENIM opracuje i przyjmie „europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową” zgodnie z przepisami rozdziału II do dnia [12 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].
2. W europejskich ramach zarządzania zdolnością przepustową określa się wspólne zasady i procedury zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury oraz koordynacji między zarządcami infrastruktury, przedsiębiorstwami kolejowymi i innymi wnioskodawcami, operatorami obiektów infrastruktury usługowej i innymi podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną.

3. 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.
4. Zarządcy infrastruktury w najwyższym stopniu uwzględniają europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową przy sporządzaniu regulaminu sieci, o którym mowa w art. 27 dyrektywy 2012/34/UE, w szczególności treść określoną w załączniku IV do niniejszego rozporządzenia. W regulaminie sieci wyjaśniają oni przyczyny wszelkich odstępstw od wspólnych zasad i procedur ustanowionych w europejskich ramach zarządzania zdolnością przepustową.

Artykuł 7

Wnioskodawcy

1. Wnioskodawcy składają wnioski o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury. Aby wykorzystać tę zdolność przepustową infrastruktury, wnioskodawcy wyznaczają przedsiębiorstwo kolejowe, które zawrze umowę z zarządcą infrastruktury zgodnie z art. 28 dyrektywy 2012/34/UE. Nie narusza to prawa wnioskodawców do zawierania umów ramowych z zarządcami infrastruktury na podstawie art. 31 niniejszego rozporządzenia.
2. Zarządca infrastruktury może ustalić wymogi odnoszące się do wnioskodawców w celu zapewnienia osiągnięcia jego uzasadnionych oczekiwań dotyczących przyszłych przychodów i przyszłego wykorzystania infrastruktury. Tego rodzaju wymogi muszą być odpowiednie, przejrzyste i niedyskryminacyjne. Określa się je w regulaminie sieci, o którym mowa w pkt 1 lit. b) załącznika IV. Mogą one zawierać tylko postanowienie o gwarancji finansowej, która nie może przewyższać odpowiedniej wielkości i która jest proporcjonalna do rozważanej wielkości działalności wnioskodawcy, jak również o zagwarantowaniu zdolności do opracowania stosownych ofert nabycia zdolności przepustowej infrastruktury.
3. Komisja może przyjąć akty wykonawcze określające szczegółowo kryteria, których należy przestrzegać na użytek ust. 2. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3.

Artykuł 8

Zarządzanie niedostateczną zdolnością przepustową infrastruktury

1. Zarządcy infrastruktury zapewniają, aby na wszystkich etapach procesu zarządzania zdolnością przepustową, o którym mowa w art. 5, niedostateczną zdolnością przepustową infrastruktury zarządzano zgodnie z zasadami określonymi w art. 26 dyrektywy 2012/34/UE oraz w art. 2 niniejszego rozporządzenia.
2. Podejmując decyzje dotyczące niedostatecznej zdolności przepustowej, zarządcy infrastruktury uwzględniają strategiczne wytyczne w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury opracowane przez państwa członkowskie zgodnie z art. 11 ust. 3.

Bez uszczerbku dla zasad pomocy państwa, państwa członkowskie mogą, w stosownych przypadkach, przyznać zarządcy infrastruktury rekompensatę odpowiadającą stratom przychodów związanym wyłącznie z potrzebą przestrzegania

strategicznych wytycznych dotyczących wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury.

3. Zarządcy infrastruktury planują i przyznają niedostateczną zdolność przepustową 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 zarządzają niedostateczną zdolnością przepustową lub rozwiązują konflikty w drodze obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych procedur.

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

- a) koszt operacyjny dla operatorów świadczących kolejowe usługi przewozowe oraz wynikający z niego wpływ na ceny dla klientów kolejowych usług przewozowych;
 - b) koszt czasowy dla klientów kolejowych usług przewozowych;
 - c) łączalność i dostępność dla osób i regionów, dla których i w których świadczone są kolejowe usługi przewozowe;
 - d) koszty emisji gazów cieplarnianych, lokalnych zanieczyszczeń powietrza i hałasu oraz inne koszty zewnętrzne kolejowych usług przewozowych lub ich prawdopodobnych alternatyw;
 - e) skutki kolejowych usług przewozowych i ich prawdopodobnych alternatyw dla bezpieczeństwa i zdrowia publicznego.
5. ENIM opracowuje i przyjmuje procedury, o których mowa w ust. 4, oraz włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6. Procedury te obejmują następujące etapy:
 - a) zaprojektowanie alternatywnych scenariuszy podziału zdolności przepustowej dostępnej dla różnych rodzajów kolejowych usług przewozowych, w miarę możliwości obejmujących zapewnienie alternatywnej zdolności przepustowej na innych trasach lub alternatywnego rozkładu jazdy o porównywalnych parametrach;
 - b) ocena i klasyfikacja scenariuszy na podstawie obiektywnych i przejrzystych metod, z uwzględnieniem kryteriów społeczno-ekonomicznych i środowiskowych określonych w ust. 4;
 - c) wybór scenariusza znajdującego się najwyżej w klasyfikacji na podstawie oceny, o której mowa w lit. b), oraz odpowiednia zmiana definicji modelu zdolności przepustowej oraz planu zapewnienia zdolności przepustowej.
 6. ENIM opracowuje metody, o których mowa w ust. 5 lit. b). Parametry tych metod powinny umożliwiać uwzględnienie uwarunkowań lokalnych lub krajowych na podstawie przyjętych podejść i dowodów empirycznych. ENIM włącza te metody do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

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

Artykuł 9

Informacje dotyczące zdolności przepustowej infrastruktury

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

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 oraz wnoszą wkład w opracowanie odpowiednich specyfikacji zgodnie z art. 62 ust. 3.
3. Na wniosek wnioskodawców zarządcy infrastruktury udzielają informacji, o których mowa w ust. 1, na podstawie konkretnych specyfikacji dotyczących potrzeb handlowych i operacyjnych (zwanymi „ocenami wykonalności”). W odniesieniu do usług transgranicznych zarządcy infrastruktury otrzymują takie wnioski i udzielają na nie odpowiedzi w jednym miejscu i w ramach jednej operacji lub za pośrednictwem jednego interfejsu.

Artykuł 10

Ograniczenia zdolności przepustowej wynikające z pracy infrastrukturalnej oraz degradacji infrastruktury

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

W odniesieniu do ograniczeń zdolności przepustowej, które wywierają istotny wpływ na zdolność przepustową dostępną dla wnioskodawców, 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 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, wszystkie prace infrastrukturalne przeprowadzane na liniach, o których mowa w art. 53 ust. 3, 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, 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. Do takich ograniczeń 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 sekcji 3 załącznika I, aby zmniejszyć wpływ ograniczeń zdolności przepustowej, wynikających z prac infrastrukturalnych w ruchu kolejowym, z uwzględnieniem uwarunkowań planistycznych, operacyjnych, technicznych i handlowych zainteresowanych podmiotów.

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

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 mogą w szczególności obejmować/zawierać:
 - a) ogólne cele krajowej polityki kolejowej istotne dla strategicznego planowania zdolności przepustowej w zakresie niniejszego rozporządzenia;
 - b) perspektywy rozwoju infrastruktury kolejowej z uwzględnieniem odpowiednich planów i strategii na szczeblu krajowym i regionalnym oraz planów prac dotyczących europejskich korytarzy transportowych, o których mowa w art. 53 [nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T];
 - c) ogólne wymogi i wytyczne dotyczące wykorzystywania zdolności przepustowej infrastruktury, które zarządca infrastruktury musi uwzględnić w strategicznym planowaniu zdolności przepustowej, w szczególności w odniesieniu do intensywnie wykorzystywanej i przepełnionej infrastruktury, o której mowa w art. 21;

- 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 w celu zapewnienia spójności między poszczególnymi wytycznymi strategicznymi, które wydają zgodnie z niniejszym ustępem w celu wsparcia rozwoju międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych.

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

Artykuł 12

Wymogi ogólne w zakresie zarządzania strategiczną zdolnością przepustową

- 1. Zarządcy infrastruktury uwzględniają – w sposób zrównoważony, sprawiedliwy i niedyskryminacyjny – wszystkie rodzaje kolejowych usług przewozowych, w odniesieniu do których odpowiadają za przyjmowanie wniosków o przyznanie 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, ENIM może sporządzić bardziej szczegółowy wykaz, wprowadzając dalsze rozróżnienia rodzajów kolejowych usług przewozowych. W celu wspierania transgranicznej spójności procesu planowania strategicznego do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6, włącza się zharmonizowany 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.
- 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) informacje uzyskane w drodze konsultacji z obecnymi i potencjalnymi wnioskodawcami 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 transportu kolejowego, w szczególności:
 - (i) prędkość;
 - (ii) częstotliwość;
 - (iii) tolerancja odchylenia od przyznanej 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 przyznaną zdolność przepustową w umowach ramowych oraz planowaniu kroczącym.
6. Strategiczne planowanie zdolności przepustowej obejmuje linie będące częścią sieci bazowej TEN-T oraz rozszerzonej sieci bazowej, o których mowa w art. 6 i załączniku I do [nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T]. Zarządcy infrastruktury mogą uwzględnić inne linie i węzły wchodzące w skład sieci, którą zarządzają.
- 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.
- Węzły i odcinki wskazuje się w rejestrze infrastruktury, o którym mowa w art. 49 dyrektywy (UE) 2016/797.
7. Strategiczne planowanie zdolności przepustowej obejmuje okres co najmniej pięciu lat naprzód. 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 regularnie 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;
 - c) wyniki procesów alokacji, określonych w sekcjach 3 i 4, 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 wytyczne określające wspólne zasady, procedury i metody strategicznego planowania zdolności przepustowej. Włącza ona te wytyczne do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6 niniejszego rozporządzenia. Wytyczne te powinny zawierać przynajmniej elementy wymienione w załączniku III do niniejszego rozporządzenia. Zarządcy infrastruktury w najwyższym stopniu uwzględniają te wytyczne w regulaminie sieci, o którym mowa w art. 27 dyrektywy 2012/34/UE. W regulaminie sieci wyjaśniają przyczyny wszelkich odstępstw od wspólnych zasad, procedur i metod ustanowionych w wytycznych.

Artykuł 13

Konsultacje z zainteresowanymi podmiotami w dziedzinie strategicznego planowania zdolności przepustowej

1. Zarządcy infrastruktury konsultują się ze wszystkimi podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną w dziedzinie strategicznego planowania zdolności przepustowej zgodnie z art. 7e dyrektywy 2012/34/UE.
2. Zarządcy infrastruktury konsultują się ze wszystkimi podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną, obsługującymi przewozy kolejowe wykonywane w ramach wielu sieci, w dziedzinie strategicznego planowania zdolności przepustowej zgodnie z art. 53 i art. 54.

Artykuł 14

Koordynacja strategicznego planowania zdolności przepustowej między zarządcami infrastruktury

1. Zarządcy infrastruktury 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 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 europejskiej sieci kolejowych organów regulacyjnych („ENRRB”), koordynatorów europejskich oraz, w stosownych przypadkach, organów państw członkowskich i innych zainteresowanych podmiotów.
2. ENIM uwzględnia wszelkie istotne skargi złożone przez wnioskodawców lub potencjalnych wnioskodawców w odniesieniu do dokumentów dotyczących planowania, o których mowa w art. 11 ust. 2, oraz zwraca się o dodatkowe informacje od podmiotów uczestniczących w koordynacji zgodnie z art. 53 oraz od podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną zgodnie z art. 54, przed przyjęciem opinii lub zalecenia mających na celu poprawę spójności tych dokumentów dotyczących planowania. ENIM udostępnia ENRRB swoją opinię w projektach dokumentów dotyczących planowania lub informuje ENRRB o nieprzyjęciu opinii. ENRRB postępuje zgodnie z art. 65 ust. 3.
3. Zarządcy infrastruktury uwzględniają wszelkie zalecenia przyjęte przez ENIM zgodnie z ust. 2. Jeżeli zarządcy infrastruktury nie stosują się do zalecenia, mają obowiązek wyjaśnić przyczyny w dokumentach dotyczących planowania. 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. Zarządcy infrastruktury oraz ENIM regularnie monitorują i analizują rynki transportowe w celu pozyskania danych na potrzeby ogólnej strategii biznesowej, zarządzania zdolnością przepustową i zarządzania ewentualnościowego oraz decyzji inwestycyjnych. Zarządcy infrastruktury informują o wynikach tej analizy inne zainteresowane podmioty w zakresie podobnych celów, w tym koordynatorów europejskich.
2. Do celów niniejszego rozporządzenia analiza rynków transportowych, o której mowa w ust. 1, powinna 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. ENIM przeprowadza badanie europejskiego rynku transportowego, obejmujące transport pasażerski i towarowy w kontekście multimodalnym, najpóźniej do [31 grudnia 2028 r.]. Badanie obejmuje w szczególności:
- a) prognozy popytu na transport pasażerski i towarowy we wszystkich gałęziach w Unii;
 - b) oszacowanie potencjału wzrostu wielkości transportu kolejowego, zarówno pasażerskiego, jak i towarowego, oraz warunków niezbędnych do osiągnięcia takiego wzrostu;
 - c) w miarę możliwości podział geograficzny projektowanych przepływów transportowych jako wkład w strategiczne planowanie zdolności przepustowej.

4. ENIM konsultuje się z wnioskodawcami, klientami kolejowych usług przewozowych i ich stowarzyszeniami oraz krajowymi i unijnymi organami publicznymi co do zakresu badania, w szczególności w odniesieniu do celu badania oraz procesu zaangażowania zainteresowanych podmiotów.
5. ENIM przeprowadza przegląd i aktualizację badania w stosownych przypadkach, a w każdym razie co najmniej raz na pięć lat.

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 narzędzie komunikacji, konsultacji i koordynacji pomiędzy podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną.
2. Strategia zdolności przepustowej zawiera informacje o przyszłym rozwoju infrastruktury kolejowej, prognozę zmian popytu na poszczególne kolejowe usługi przewozowe oraz wszelkie inne istotne informacje dotyczące dostępności i wykorzystywania infrastruktury kolejowej.
3. Strategia zdolności przepustowej obejmuje mapę tras strategicznych, która określa:
 - 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.Mapa tras strategicznych zostaje włączona do rejestru infrastruktury, o którym mowa w art. 49 dyrektywy (UE) 2016/797.
4. Zarządca infrastruktury przygotowuje, publikuje i regularnie aktualizuje strategię zdolności przepustowej zgodnie z harmonogramem i treścią określonymi w sekcji 2 załącznika I.
5. Zarządcy infrastruktury konsultują się z wnioskodawcami w sprawie strategii zdolności przepustowej zgodnie z art. 13 i koordynują strategię zdolności przepustowej z innymi zarządcami infrastruktury zgodnie z art. 14.

Artykuł 17

Model zdolności przepustowej

1. Zarządca infrastruktury opracowuje model zdolności przepustowej, który stanowi doprecyzowanie strategii zdolności przepustowej, na podstawie 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 narzędzie komunikacji, konsultacji i koordynacji

strategicznego planowania zdolności przepustowej między podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną.

2. Model zdolności przepustowej dostarcza co najmniej informacji na temat całkowitej wielkości zdolności przepustowej dostępnej na poszczególnych odcinkach sieci, części zdolności przepustowej zarezerwowanych dla różnych segmentów kolejowych usług przewozowych oraz z uwzględnieniem ograniczeń zdolności przepustowej wynikających z prac infrastrukturalnych. Zarządcy infrastruktury przygotowują i publikują model zdolności przepustowej w odniesieniu do każdego okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy oraz regularnie aktualizują model zdolności przepustowej zgodnie z zakresem i harmonogramem określonymi w sekcjach 1 i 2 załącznika I.
3. Zarządcy infrastruktury dokumentują i, w stosownych przypadkach, uzasadniają wszelkie rozbieżności między modelem zdolności przepustowej a strategią zdolności przepustowej dotyczącymi tego samego okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy. W razie potrzeby strategia zdolności przepustowej podlega przeglądowi w świetle rozwoju sytuacji od czasu przyjęcia lub ostatniej aktualizacji strategii zdolności przepustowej.
4. Zarządcy infrastruktury konsultują się z wnioskodawcami w sprawie modelu zdolności przepustowej zgodnie z art. 13 i koordynują strategię zdolności przepustowej z innymi zarządcami infrastruktury zgodnie z art. 14.

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.
2. Zarządcy infrastruktury publikują plan zapewnienia zdolności przepustowej w odniesieniu do każdego okresu 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 przygotowują plan zapewnienia zdolności przepustowej na podstawie wyników procesu strategicznego planowania zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 11–17 oraz w sekcjach 1 i 2 załącznika I.

Zarządcy infrastruktury dokumentują i, w stosownych przypadkach, uzasadniają wszelkie 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 przyznanie której mogą występować wnioskodawcy, ustala zasady alokacji takiej zdolności przepustowej i określa proces, w ramach którego można występować o przyznanie takiej zdolności przepustowej, zgodnie z art. 20. Określone charakterystyki, zasady i procesy alokacji uwzględnia się przy alokacji wstępnie zaplanowanej zdolności przepustowej.

5. Wstępnie zaplanowaną zdolność przepustową przedstawia się w planie zapewnienia zdolności przepustowej w formie obiektów 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. Z zastrzeżeniem ust. 7, plan zapewnienia zdolności przepustowej obejmuje następujące elementy:
 - a) zdolność przepustową dostępną do alokacji dla wnioskodawców w odniesieniu do okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy, którego dotyczy dany plan zapewnienia zdolności przepustowej:
 - (i) zdolność przepustową, która nie została wcześniej wstępnie zaplanowana przez zarządcę infrastruktury;
 - (ii) zdolność przepustową, która została wcześniej zaplanowana przez zarządcę infrastruktury;
 - b) zdolność przepustową infrastruktury niedostępną do alokacji dla wnioskodawców:
 - (i) zdolność przepustową zarezerwowaną do celów prac infrastrukturalnych wywierających znaczny wpływ na działalność handlową i operacyjną wnioskodawców i przedsiębiorstw kolejowych, o których mowa w sekcji 3 załącznika I;
 - (ii) zdolność przepustową zarezerwowaną na regularne okna czasowe umożliwiające zaplanowanie prac infrastrukturalnych o ograniczonym wpływie na późniejszym etapie;
 - (iii) zdolność przepustową już przyznaną na podstawie umów ramowych zgodnie z art. 31 lub w ramach wieloletniego procesu planowania kroczącego zgodnie z art. 33;
 - (iv) zdolność przepustową zarezerwowaną do celów innych niż określone w pkt (i), (ii) i (iii), wyraźnie wskazanych przez zarządcę infrastruktury.

W planie zapewnienia zdolności przepustowej określa się ograniczenia mające zastosowanie do użytkowania infrastruktury specjalnej, o której mowa w art. 24.

7. Zarządcy infrastruktury uwzględniają w planie zapewnienia zdolności przepustowej elementy wymienione w ust. 6 lit. b) w odniesieniu do infrastruktury kolejowej, którą zarządzają.

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

Zarządcy infrastruktury mogą uwzględnić w planie zapewnienia zdolności przepustowej elementy, o których mowa w ust. 6, w odniesieniu do innych linii i węzłów wchodzących w skład sieci, którą zarządzają.

8. Przy wstępnym planowaniu zdolności przepustowej zgodnie z ust. 6 lit. a) ppkt (ii) zarządcy infrastruktury przestrzegają zasad określonych w art. 8 ust. 4.

Wstępne planowanie zdolności przepustowej przez zarządców infrastruktury odbywa się z uwzględnieniem strategicznych wytycznych państw członkowskich zgodnie z art. 11 ust. 3, wyników 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 podjąć decyzję o zobowiązaniu zarządcy infrastruktury do zmiany planu zapewnienia zdolności przepustowej. Organ regulacyjny podejmuje decyzję z uwzględnieniem wszelkich opinii lub zaleceń ENIM, o ile zostały one wydane.

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 tras alternatywnych umożliwiających przekierowanie ruchu w przypadku niedostępności linii wchodzących w skład sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej TEN-T, jak określono w art. 6 i załączniku I do [nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T];
- b) orientacyjne planowanie zdolności przepustowej infrastruktury dostępnej na trasach alternatywnych wyznaczonych zgodnie z lit. a) zapewniające przejrzystość w zakresie zdolności przepustowej infrastruktury dostępnej na takich liniach, którą 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 zgodnie z ust. 2 lit. a) oraz orientacyjne planowanie zdolności przepustowej na liniach alternatywnych zgodnie z ust. 2 lit. b), uwzględnia się w modelu zdolności przepustowej i w planie zapewnienia zdolności przepustowej.
 - 5. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające szczegółowo procedurę i kryteria, których należy przestrzegać do celów stosowania ust. 2, w szczególności w sytuacjach, które mają potencjalny wpływ na ruch transgraniczny. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3.

Artykuł 20

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 przejrzyste i niedyskryminacyjne kryteria i procedury.
- 2. Obiekty planowania zdolności przepustowej określają charakterystykę i właściwości różnych rodzajów wstępnie zaplanowanej zdolności przepustowej, w tym dostępnej zdolności przepustowej, o przyznanie której mogą występować wnioskodawcy, zdolności przepustowej zarezerwowanej na potrzeby prac infrastrukturalnych oraz zdolności przepustowej, która już została przyznana. Te charakterystyki i właściwości obejmują wszystkie aspekty istotne dla określonych rodzajów wstępnie zaplanowanej zdolności przepustowej, takie jak trasa, czas, gwarantowana lub wymagana prędkość minimalna, kompatybilność techniczna taboru z infrastrukturą, parametry i liczba uwzględnionych slotów.
- 3. ENIM opracowuje wspólne ramy kryteriów i procedur, o których mowa w ust. 1, i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6. Te wspólne ramy mają przyczyniać się do zrównoważenia korzyści wynikających z rezerwowania zdolności przepustowej na potrzeby określonych rodzajów przewozów kolejowych lub procesów alokacji z koniecznością

zapewnienia elastyczności w celu uwzględnienia potrzeb rynku w zakresie alokacji zdolności przepustowej. W tym celu wspólne ramy przewidują możliwość uwzględnienia wniosków o przyznanie uprawnień do zdolności przepustowej odbiegających od wstępnie zaplanowanej zdolności przepustowej w kontekście mechanizmu rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu, o którym mowa w art. 36.

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

Artykuł 21

Infrastruktura intensywnie wykorzystywana i infrastruktura przepełniona

1. Zarządcy infrastruktury niezwłocznie zgłaszają, że element infrastruktury jest intensywnie wykorzystywany albo przepełniony, jeżeli spełniony jest co najmniej jeden z poniższych warunków:
 - a) wykorzystanie zdolności przepustowej przekroczyło wartości progowe infrastruktury intensywnie wykorzystywanej lub infrastruktury przepełnionej w okresach odniesienia określonych w pkt 1 załącznika 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;
 - c) prace infrastrukturalne powodujące ograniczenia zdolności przepustowej, zaplanowane zgodnie z art. 10, skutkują niedoborem zdolności przepustowej.
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.
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.

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 niedostatecznej zdolności przepustowej infrastruktury na podstawie przejrzystych i obiektywnych kryteriów. Procedurę tę wdraża się zgodnie z art. 8 niniejszego rozporządzenia i określa, wraz z odpowiednimi kryteriami, w regulaminie sieci.
7. Zarządcy infrastruktury wskazują infrastrukturę zgłoszoną jako intensywnie wykorzystywana lub przepełniona w rejestrze infrastruktury, o którym mowa w art. 49 dyrektywy (UE) 2016/797.
8. Procedury, których należy przestrzegać, i kryteria, których należy użyć, w przypadku gdy infrastruktura jest przepełniona, zostają określone w regulaminie sieci i uwzględnia się w nich wszelkie środki i kryteria przyjęte zgodnie z ust. 7.
9. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 71 w celu zmiany załącznika II, aby zapewnić efektywne zarządzanie zdolnością przepustową infrastruktury zgłoszonej jako intensywnie wykorzystywana i przepełniona oraz uwzględnić uwarunkowania eksploatacyjne zarządców infrastruktury i wnioskodawców, biorąc pod uwagę doświadczenia zdobyte przez ENIM, zarządców infrastruktury, wnioskodawców i inne podmioty zaangażowane w działalność operacyjną, organy regulacyjne i ENRRB w związku z wykonywaniem przepisów niniejszego artykułu.

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.

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 przyznanie 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.

Zarządca infrastruktury podaje wyniki analizy zdolności przepustowej do wiadomości publicznej. ENIM zapewnia łatwy dostęp do tych publikacji.

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

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 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.

Może on podlegać uprzedniemu zatwierdzeniu przez państwo członkowskie.

3. Dane 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.

Koordynator europejski danego europejskiego korytarza transportowego uwzględnia plan powiększenia zdolności przepustowej w swoim planie prac, o którym mowa w art. 53 [nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T].

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.

Artykuł 24

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, 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. Infrastrukturę o przeznaczeniu nadanym zgodnie z ust. 2 oznacza się jako taką w regulaminie sieci, w rejestrze infrastruktury, o którym mowa w art. 49 dyrektywy (UE) 2016/797, w strategii zdolności przepustowej, w modelu zdolności przepustowej i w planie zapewnienia zdolności przepustowej.

Artykuł 25

Podział zdolności przepustowej infrastruktury na podstawie kryteriów społeczno-ekonomicznych i środowiskowych

1. Jeżeli element infrastruktury został zgłoszony jako intensywnie wykorzystywany lub przepełniony w przyszłym okresie ważności obowiązującego rozkładu jazdy, zarządca infrastruktury dzieli 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 art. 8.

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

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 przyznającej im uprawnienia do użytkowania infrastruktury kolejowej za opłatą, zgodnie z przepisami rozdziału IV sekcja 2 dyrektywy 2012/34/UE.

Zarządcy infrastruktury dokonują alokacji uprawnień do korzystania ze zdolności przepustowej infrastruktury 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.

2. Zarządcy infrastruktury dokonują konwersji uprawnień do zdolności przepustowej przyznanych 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 przyznane wnioskodawcom maksymalnie na okres ważności jednego obowiązującego rozkładu jazdy. Uprawnienia do zdolności przepustowej w formie specyfikacji zdolności przepustowej mogą zostać przyznane 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 państw członkowskich.
5. W przypadku gdy wnioskodawca zamierza wystąpić o przyznanie 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 odpowiednie 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 odpowiednim 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.

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.

Wszelkie formy przekazywania prowadzą do wykluczenia z dalszej alokacji zdolności przepustowej.

Wykorzystywanie zdolności przepustowej przez przedsiębiorstwo kolejowe przy wykonywaniu działalności gospodarczej wnioskodawcy, który nie jest przedsiębiorstwem kolejowym, nie jest uważane za przekazanie.

Artykuł 27

Metody alokacji zdolności przepustowej

1. Zarządcy infrastruktury przyznają 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 przyznanej zdolności przepustowej.

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

Zarządcy infrastruktury przyznają uprawnienia do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci i zarządzają nimi zgodnie z art. 28.

3. Zarządcy infrastruktury przestrzegają poufności handlowej informacji, które są im dostarczane.
4. Zarządcy infrastruktury przyznają zdolność przepustową infrastruktury za pomocą narzędzi cyfrowych i usług cyfrowych zgodnie z art. 62.

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

5. Przy składaniu wniosków o alokację zdolności przepustowej lub dokonywaniu zmian przyznanej 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 ustalonej w regulaminie sieci, chyba że nastąpiło to z przyczyn pozaekonomicznych, pozostających poza kontrolą wnioskodawcy. ENIM określa

zakresy tej wielkości progowej i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

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

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

Artykuł 28

Koordinacja alokacji uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci

1. W przypadku gdy zarządca infrastruktury otrzyma wniosek o przyznanie uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci zgodnie z art. 27 ust. 2, koordynuje on swoje działania z odpowiednimi innymi zarządcami infrastruktury zgodnie z art. 53.
2. Koordinacja ta ma w szczególności umożliwić:
 - a) wyznaczenie pojedynczego punktu kontaktowego odpowiedzialnego za komunikację z wnioskodawcą w związku z wnioskiem o przyznanie uprawnienia do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci, o czym wnioskodawca jest powiadamiany niezwłocznie po złożeniu wniosku;
 - 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 przyznanych 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, zarządca infrastruktury, w którego sieci znajduje się pierwsze miejsce odjazdu, ma obowiązek pełnić rolę pojedynczego punktu kontaktowego w przypadku zapytań dotyczących danego wniosku o przyznanie zdolności przepustowej.

3. W przypadku wniosków o przyznanie uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci zarządcy infrastruktury nie mogą przyznawać uprawnień do zdolności przepustowej gorszej jakości niż w przypadku wniosków o przyznanie uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej jedną sieć.
4. W kontekście rekompensat za zmiany uprawnień do zdolności przepustowej, o których mowa w art. 40, uprawnienie do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci uznaje się za jedno uprawnienie do zdolności przepustowej. W szczególności 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.

5. ENIM określa szczegółowe procedury i metody służące wykonaniu niniejszego artykułu oraz minimalne wymagania 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.

Artykuł 29

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

1. Operatorzy obiektów infrastruktury usługowej, którzy dostarczają orientacyjne informacje na temat dostępnej zdolności przepustowej obiektów infrastruktury usługowej zgodnie z art. 6 ust. 3 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/2177¹², współpracują z zarządcami infrastruktury do celów oferowania przez tych ostatnich tras pociągów obejmujących zdolność przepustową obiektów kolejowych. Inni operatorzy obiektów infrastruktury usługowej mogą zawrzeć umowę z zarządcami infrastruktury w celu wspólnego zapewnienia zdolności przepustowej.
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 kolejowego, który spełnia wymagania wnioskodawcy, lub podejmują starania w celu zapewnienia możliwej alternatywy.
5. Operatorzy obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w ust. 1, udostępniają zarządcy infrastruktury, na wniosek lub w razie potrzeby w czasie rzeczywistym, informacje o dostępnej zdolności przepustowej w formacie cyfrowym zgodnie z art. 62.
6. Do celów niniejszego artykułu i zgodnie z art. 62 ENIM zapewnia wytyczne dotyczące wymogów funkcjonalnych i technicznych w zakresie wymiany informacji między operatorami obiektów kolejowych a zarządcami infrastruktury. Bez uszczerbku dla art. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/2177 operatorzy obiektów infrastruktury usługowej mogą wnioskować o wyłączenie ich ze stosowania niniejszego artykułu. Takie wnioski składa się do organu regulacyjnego i muszą one być należycie uzasadnione. W należycie uzasadnionych przypadkach organy regulacyjne mogą podjąć decyzję o przedłużeniu wyłączenia.
7. ENRRB monitoruje stosowanie ust. 7 i przedstawia zalecenia dotyczące kryteriów, które należy stosować przy ocenie wniosków o wyłączenie.

¹² Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/2177 z dnia 22 listopada 2017 r. w sprawie dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i usług związanych z koleją (Dz.U. L 307 z 23.11.2017, s. 1).

Artykuł 30

Obowiązujący rozkład jazdy

1. Przed rozpoczęciem każdego okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy zarządcy infrastruktury ustanawiają nowy obowiązujący rozkład jazdy. Okres ważności obowiązującego rozkładu jazdy wynosi jeden rok.

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 przyznane na podstawie umów ramowych zgodnie z art. 31 oraz w ramach procesu planowania kroczącego, o którym mowa w art. 33.

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

Artykuł 31

Alokacja zdolności przepustowej na podstawie umów ramowych

1. Wnioskodawca ma prawo złożyć wniosek o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury na okres przekraczający okres ważności jednego obowiązującego rozkładu jazdy. Bez uszczerbku dla art. 101, 102 i 106 TFUE zarządca infrastruktury przyznaje taką zdolność przepustową na podstawie umów ramowych zawartych z danym wnioskodawcą, z zastrzeżeniem ust. 3 i 4.

W umowach ramowych przyznane 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.

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.
3. Zarządcy infrastruktury zawierają umowy ramowe tylko wtedy, gdy wnioskowane uprawnienie do zdolności przepustowej jest zgodne z dokumentami dotyczącymi strategicznego planowania zdolności przepustowej, o których mowa w art. 11 ust. 2. Zarządcy infrastruktury wskazują w tych dokumentach dotyczących planowania zdolność przepustową, którą planują zarezerwować na potrzeby alokacji na podstawie umów ramowych.
4. Umowy ramowe nie mogą uniemożliwiać użytkowania danej infrastruktury przez innych wnioskodawców lub dla innych rodzajów przewozów. W tym celu zarządcy infrastruktury ustalają maksymalne udziały w całkowitej zdolności przepustowej, które mogą być przyznane na podstawie umów ramowych, i podają je w regulaminie sieci.

5. Umowy ramowe pozwalają na zmiany ich warunków, aby umożliwić uzyskanie lepszego wykorzystania infrastruktury kolejowej, bez uszczerbku dla art. 39 i 40.
6. Zmiany uprawnień do zdolności przepustowej przyznanych na podstawie umów ramowych podlegają rekompensacie zgodnie z art. 40, z wyjątkiem sytuacji, o której mowa w ust. 5.
7. Umowy ramowe obejmują co do zasady okres wskazany w sekcji 5 załącznika I. W określonych przypadkach zarządca infrastruktury może zgodzić się na krótszy lub dłuższy okres. Jakikolwiek okres dłuższy niż okres wskazany w pkt 5 załącznika I musi być uzasadniony wymogiem dokonania specjalnych inwestycji przez nowe podmioty wchodzące na rynek lub istotną nowością usługi.
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 przyznaną 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 i przedsiębiorstw kolejowych oraz w oparciu o działalność ENRRB, Komisja może przyjąć akt wykonawczy określający szczegółowo procedurę i kryteria, których należy przestrzegać do celów jednolitego stosowania niniejszego artykułu i art. 33. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3.

Artykuł 32

Alokacja zdolności przepustowej w ramach procesu alokacji rocznej

1. Zarządca infrastruktury ustala pierwszą operacyjną wersję obowiązującego rozkładu jazdy dla danego okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy i uwzględnia przy tym następujące elementy:
 - a) wnioski o przyznanie uprawnień do zdolności przepustowej otrzymane w procesie alokacji rocznej;
 - b) uprawnienia do zdolności przepustowej odnoszące się do danego okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy i przyznane na podstawie umów ramowych zgodnie z art. 31;
 - c) uprawnienia do zdolności przepustowej odnoszące się do danego okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy i przyznane 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 przyznanie zdolności przepustowej

infrastruktury, o których mowa w ust. 1, z zastrzeżeniem ust. 5 i 6. Zarządca infrastruktury w miarę możliwości uwzględnia wszystkie ograniczenia dotyczące wnioskodawców, w tym skutki ekonomiczne dla ich działalności gospodarczej.

3. W przypadku konfliktu dwóch lub większej liczby wniosków o przyznanie zdolności przepustowej zarządcy infrastruktury w pierwszej kolejności podejmują próbę rozwiązania sytuacji za pomocą mechanizmu konsultacji w drodze konsensusu, o którym mowa w art. 36.
4. Jeżeli mechanizm rozwiązywania sporów w drodze konsensusu, o którym mowa w ust. 3, nie doprowadził do rozwiązania konfliktu dotyczącego zdolności przepustowej, zarządcy infrastruktury stosują mechanizm formalnego rozwiązywania konfliktów, o którym mowa w art. 37.
5. Zgodnie z art. 18 i art. 20 zarządca infrastruktury nadaje priorytet wnioskowi, które są zgodne ze wstępnie zaplanowaną zdolnością przepustową określoną w planie zapewnienia zdolności przepustowej. W rezultacie zarządca infrastruktury może zaakceptować albo odrzucić wnioski, które nie są zgodne z planem zapewnienia zdolności przepustowej.

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

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

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

Zarządcy infrastruktury dokonują konwersji uprawnień do zdolności przepustowej przyznanych 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. Zarządca infrastruktury rozpatruje wnioski złożone po upływie terminu pierwotnego i przed upływem terminu ostatecznego określonych w pkt 4 załącznika I. W takich przypadkach zarządcy infrastruktury dokonują alokacji uprawnień do zdolności przepustowej zgodnie z sekcją 4 pkt 2 załącznika I.
9. W przypadku wniosków dotyczących obowiązującego rozkładu jazdy otrzymanych po upływie pierwotnego terminu, które nie mogą zostać uwzględnione ani w ramach pozostałej zdolności przepustowej zarezerwowanej dla obowiązującego rozkładu jazdy, ani w ramach dostępnej nierozplanowanej zdolności przepustowej, zarządca infrastruktury stara się zaoferować alternatywy z wykorzystaniem innej trasy.
10. Zarządca infrastruktury konsultuje się z zainteresowanymi stronami w sprawie projektu obowiązującego rozkładu jazdy. Zainteresowanymi stronami są wszyscy, którzy złożyli wnioski o przyznanie 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 zgodnie z terminami określonymi w pkt 6 załącznika I. Zarządcy infrastruktury rezerwują w tym celu zdolność przepustową w planie zapewnienia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 18.
2. Uprawnienia do zdolności przepustowej przyznane 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 pkt 6 załącznika I.

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

3. Bez uszczerbku dla art. 18 zarządcy infrastruktury dokonują alokacji zdolności przepustowej zarezerwowanej na potrzeby procesu alokacji według planowania kroczącego na podstawie zasady alokacji określonej w sekcji 5 pkt 2 załącznika I.
4. Zgodnie z zasadami i procedurami określonymi w art. 20 zarządcy infrastruktury mogą odmówić alokacji zdolności przepustowej w odniesieniu do wniosków o przyznanie zdolności przepustowej w ramach planowania kroczącego, jeżeli wnioski te są niezgodne z planem zapewnienia zdolności przepustowej przyjętym zgodnie z art. 18. Wnioskodawca jest niezwłocznie informowany o odmowie. Wnioskodawcy przysługuje prawo wniesienia skargi do organu regulacyjnego.
5. Zarządcy infrastruktury informują organ regulacyjny o wszystkich otrzymanych wnioskach o przyznanie zdolności przepustowej, które nie są zgodne z parametrami dostępnej zdolności przepustowej określonymi w planie zapewnienia zdolności przepustowej, niezależnie od tego, czy zostały one zaakceptowane, czy odrzucone. Na podstawie tych informacji organ regulacyjny co najmniej raz na dwa lata wydaje opinię, w której może zalecić zarządcy infrastruktury zmianę modelu zdolności przepustowej.
6. Zarządca infrastruktury, po powiadomieniu organu regulacyjnego lub w następstwie zalecenia wydanego przez organ regulacyjny, odrzuca wnioski złożone w ramach procesu planowania kroczącego, jeżeli mają one charakter powtarzalny i odpowiadają charakterystyce zdolności przepustowej, którą przyznaje się zwykle na podstawie umów ramowych zgodnie z art. 31. Organ regulacyjny informuje ENRRB

o takich decyzjach i zaleceniach, a ENRRB 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 przyznanie 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 przyznawane 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”.

Artykuł 35

Układanie harmonogramu ograniczeń zdolności przepustowej wynikających z prac infrastrukturalnych

1. Zarządcy infrastruktury jak najszybciej ustalają harmonogram ograniczeń zdolności przepustowej wynikających z prac infrastrukturalnych nieuwzględnionych w planie zapewnienia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 18.
2. 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. Jeżeli ułożenie harmonogramu ograniczenia zdolności przepustowej wynikającego z prac infrastrukturalnych wymaga zmiany przyznanego uprawnienia do zdolności przepustowej w rozumieniu art. 39, zainteresowany wnioskodawca lub zainteresowani wnioskodawcy są uprawnieni do rekompensaty, o której mowa w art. 40.
4. Jeżeli ułożenie harmonogramu ograniczenia zdolności przepustowej wynikającego z prac infrastrukturalnych wymaga zmiany przyznanego uprawnienia do zdolności przepustowej w rozumieniu art. 39, zarządca infrastruktury dokłada wszelkich starań, aby zapewnić zainteresowanym wnioskodawcom alternatywną zdolność przepustową.

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. Przy układaniu harmonogramu prac infrastrukturalnych zgodnie z niniejszym artykułem zarządcy infrastruktury przestrzegają harmonogramu określonego w sekcji 3 załącznika I.

6. Zarządcy infrastruktury uwzględniają wszystkie ograniczenia zdolności przepustowej wynikające z prac infrastrukturalnych w modelu zdolności przepustowej i w planie 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 przyznanie 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 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. 27 ust. 3 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 wniosków o przyznanie zdolności przepustowej w odniesieniu do krajowych przewozów kolejowych ustanawia się w regulaminie sieci.
5. W przypadku gdy wnioski o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury nie mogą być uwzględnione bez koordynacji, zarządca infrastruktury próbuje uzgodnić wszystkie wnioski za pomocą koordynacji.
6. Bez uszczerbku dla istniejących procedur odwoławczych i dla art. 56 dyrektywy 2012/34/UE, w przypadku sporów dotyczących alokacji zdolności przepustowej infrastruktury państwa członkowskie zapewniają udostępnienie systemu rozwiązywania sporów w celu szybkiego rozwiązywania tego rodzaju sporów. System ten – do celów wniosków o przyznanie zdolności przepustowej w odniesieniu do krajowych przewozów kolejowych – ustanawia się w regulaminie

sieci. W przypadku zastosowania tego systemu decyzja zostaje podjęta w terminie 10 dni roboczych.

7. W przypadku wniosków o przyznanie 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 wniosków o przyznanie zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

Artykuł 37

Mechanizm formalnego rozwiązywania konfliktów na podstawie kryteriów społeczno-ekonomicznych i środowiskowych

1. W przypadku gdy mechanizm rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu, o którym mowa w art. 36, nie doprowadził do rozwiązania konfliktu dotyczącego przyznania zdolności przepustowej, zarządcy infrastruktury dokonują alokacji zdolności przepustowej infrastruktury zgodnie z art. 8.
2. W kontekście procesu formalnego rozwiązywania konfliktów wnioski o przyznanie uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci rozpatruje się w całości. Jeżeli, zgodnie z art. 8 ust. 6, zastosowanie mają różne parametry krajowe, parametry te stosuje się do odpowiednich odcinków.
3. W przypadku konfliktu wniosków o przyznanie zdolności przepustowej w odniesieniu do przewozów kolejowych o podobnej charakterystyce i profilu społeczno-gospodarczym zarządca infrastruktury przydziela zdolność przepustową w drodze aukcji lub w sposób zapewniający dostęp największej liczbie wnioskodawców. Ta ostatnia metoda jest stosowana pod warunkiem zatwierdzenia przez organ regulacyjny.

Artykuł 38

Harmonogram procesów alokacji zdolności przepustowej

1. Zarządca infrastruktury i wnioskodawcy przestrzegają harmonogramu procesów alokacji zdolności przepustowej określonego w sekcjach 4, 5, 6 i 7 załącznika I.
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 będzie miało ogólnie znaczący wpływ na harmonogram alokacji zdolności przepustowej.
3. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 71 w celu zmiany sekcji 4, 5, 6 i 7 załącznika I, aby zapewnić sprawny przebieg procesu alokacji i uwzględnić interesy planistyczne, operacyjne, techniczne i handlowe zainteresowanych podmiotów związane z układaniem rozkładu jazdy 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 przyznane wnioskodawcy wyłącznie zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Wnioskodawcy mogą w każdej chwili wnioskować o zmianę przyznanej zdolności przepustowej. Anulowanie uznaje się za szczególny rodzaj zmiany.

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

2. Zarządcy infrastruktury i wnioskodawcy w największym możliwym zakresie ograniczają zmiany uprawnień do zdolności przepustowej wprowadzane po alokacji, zgodnie z celami określonymi w art. 2 ust. 3.
3. Zmiany uprawnień do zdolności przepustowej obejmują przypadki, w których zarządca infrastruktury nie może zezwolić na jazdę pociągu zgodnie z przyznanym uprawnieniem do zdolności przepustowej i ma wystarczająco dużo czasu, aby po poinformowaniu wnioskodawcy o konieczności dokonania zmiany zaoferować mu alternatywne uprawnienie do zdolności przepustowej.

Zarządcy infrastruktury mogą wskazać różne terminy alokacji uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej jedną sieć i alokacji uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci. Zarządcy infrastruktury podają w regulaminie sieci informację na temat czasu potrzebnego na wytyczenie trasy pociągu. Czas ten nie może przekraczać terminów wskazanych w sekcji 8 załącznika I.

4. W zasadach i procedurach stosowanych w przypadku zmiany uprawnień do zdolności przepustowej uwzględnia się wpływ zmiany uprawnień do zdolności przepustowej na działalność operacyjną i handlową wnioskodawcy. W tym celu zmiany klasyfikuje się na podstawie dotkliwości wywieranego przez nie wpływu zgodnie z ust. 8 niniejszego artykułu, przy czym uprawniają one do rekompensaty, o której mowa w art. 40, przysługującej w zróżnicowanej wysokości.
5. W przypadku zmiany uprawnienia do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci odpowiedni zarządca 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 odpowiada za proces koordynacji alokacji alternatywnego uprawnienia do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci z innymi odpowiednimi 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. Do celów niniejszego rozporządzenia niewykorzystanie przyznanego uprawnienia do zdolności przepustowej przez przedsiębiorstwa kolejowe uznaje się za równoznaczne z odwołaniem przejazdu danego pociągu w danym dniu.
7. W przypadku gdy zarządca infrastruktury zmienia przyznane 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 przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury. W stosownych przypadkach informacje te zawierają odesłanie do planu zapewnienia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 18, i do planowania ewentualnościowego, o którym mowa w art. 19.
8. ENIM przygotowuje i przyjmuje zharmonizowane procedury zarządzania zmianami uprawnień do zdolności przepustowej wprowadzanymi po alokacji i włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6.

W tych zharmonizowanych procedurach rozróżnia się zmiany, które mają istotny wpływ na działalność handlową i operacyjną wnioskodawców i przedsiębiorstw kolejowych, oraz zmiany o niewielkim wpływie. W kryteriach służących do sklasyfikowania zmiany jako istotnej uwzględnia się między innymi zdolność przedsiębiorstwa kolejowego do świadczenia usługi zgodnie z zobowiązaniami umownymi, opóźnienia odjazdu lub zmiany trasy, które skutkują zwiększeniem odległości, wydłużeniem czasu przejazdu, koniecznością poniesienia wyższych opłat za dostęp do infrastruktury lub innych powiązanych kosztów, a także wartości progowe dotyczące tych zmian. W przypadku zmian o istotnym wpływie zastosowanie mają bardziej rygorystyczne kryteria.
9. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 71 w celu zmiany sekcji 8 załącznika I, aby zapewnić sprawny przebieg procesu dostosowania i zmiany rozkładu jazdy z uwzględnieniem uwarunkowań planistycznych, operacyjnych, technicznych i handlowych zainteresowanych podmiotów.

Artykuł 40

Rekompensata za zmiany uprawnień do zdolności przepustowej

1. Jeżeli zarządca infrastruktury lub wnioskodawca nie wywiązują się ze swoich zobowiązań w odniesieniu do przyznanego uprawnienia do zdolności przepustowej i jeżeli skutkuje to zmianą zakwalifikowaną jako istotna zgodnie z art. 39, strona, która jest inicjatorem zmiany, wypłaca drugiej stronie rekompensatę.
2. Rekompensata, o której mowa w ust. 1, nie przysługuje w przypadkach siły wyższej.
3. Po przeprowadzeniu konsultacji z ENRRB ENIM określa zharmonizowane warunki uprawniające do rekompensaty. W warunkach tych uwzględnia się zasady ustanowione w art. 39 ust. 4 i 8. ENIM włącza te warunki do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6. ENRRB publikuje opinię dotyczącą warunków określonych przez ENIM.

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

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

Poziomy wysokości rekompensat 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.

Zarządcy infrastruktury i organy regulacyjne mogą ustalać różne poziomy wysokości rekompensat w zależności od wpływu, jaki wywiera dana zmiana, i tego, czy można dokonać ponownej alokacji zdolności przepustowej i czy może ona zostać wykorzystana przez innego wnioskodawcę. W poziomach tych uwzględnia się w szczególności zasady określone w art. 39 ust. 4 i 8, czas pozostały od złożenia wniosku o zmianę lub jej wprowadzenia do czasu przejazdu pociągu oraz stopień wykorzystania infrastruktury kolejowej objętej uprawnieniem do zdolności przepustowej.

5. W przypadku uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci obowiązek wypłaty rekompensaty 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. Rekompensata za całość uprawnienia do zdolności przepustowej nie może przekraczać trzykrotności rekompensaty należnej za uprawnienie do zdolności przepustowej przyznane przez zarządcę infrastruktury.
6. Organy regulacyjne rozstrzygają spory związane z przyczyną zmiany uprawnienia do zdolności przepustowej lub opóźnienia w wypłacie rekompensaty i podejmują decyzję niezwłocznie i w ciągu jednego miesiąca od zebrania wszystkich informacji niezbędnych do oceny przyczyny zmiany. Organy regulacyjne informują ENRRB o takich decyzjach i mogą konsultować się z ENRRB przy ich podejmowaniu. ENRRB zapewnia, aby takie decyzje były konsekwentne i wydawane na podstawie powszechnie uznanych zasad.
7. Komisja może przyjmować akty wykonawcze określające warunki uprawniające do wypłaty rekompensat, klasyfikację zmian uprawnień do zdolności przepustowej oraz metody ustalania poziomów wysokości rekompensat. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 72 ust. 3.

Artykuł 41

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 zgodnie z europejskimi ramami koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym, o których mowa w art. 44, 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 procesu jednoczesnej alokacji zdolności przepustowej i zasady „kto pierwszy, ten lepszy”.

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

3. Dokonując zmiany rozkładu jazdy, zarządcy infrastruktury nie mogą jednostronnie zmieniać ani anulować przyznanych uprawnień do zdolności przepustowej w celu zarządzania zakłóceniami. Opierając się na doświadczeniach organów regulacyjnych, zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych oraz biorąc pod uwagę działalność ENIM i ENRRB, Komisja może jednak przyjąć akt wykonawczy określający kryteria i procedury dotyczące zmiany rozkładu jazdy, w tym jednostronnych zmian przyznanych uprawnień do zdolności przepustowej 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. Zarządcy infrastruktury i wnioskodawcy mogą zawierać, na zasadzie dobrowolności, porozumienia przewidujące w przypadku zakłócenia w funkcjonowaniu sieci wymianę niektórych uprawnień do zdolności przepustowej na inne. Te porozumienia 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, odpowiedni zarządcy infrastruktury koordynują alokację alternatywnej zdolności przepustowej zgodnie z art. 53 i z europejskimi ramami koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym, o których mowa w art. 44.

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. W przypadku poważnych sytuacji kryzysowych, zarówno w sektorze transportowym, jak i poza nim, państwa członkowskie mogą wdrożyć środki odbiegające od zasad mających zastosowanie w zwykłych sytuacjach zgodnie z art. 47. W takich przypadkach i tam, gdzie jest to właściwe, zarządcy infrastruktury przyjmują i stosują specjalne zasady i procedury, z zastrzeżeniem warunków określonych w art. 47.
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 odpowiednim 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 odchylenia od rozkładu jazdy na ruch kolejowy, z uwzględnieniem potrzeb wszystkich rodzajów transportu. Zasady te mogą obejmować reguły nadawania priorytetów różnym rodzajom zarządzanego ruchu oraz konkretne procedury, kryteria i cele, które należy stosować w podejściu wykorzystującym optymalizację, polegającym na optymalizacji funkcji docelowej, takiej jak minimalizacja liczby minut opóźnienia lub czasu przywrócenia normalnego funkcjonowania, raczej niż jednoznacznie zdefiniowane reguły nadawania priorytetów.

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 zgodnie z art. 19. W przypadku zakłócenia, które ma potencjalny wpływ na ruch transgraniczny, odpowiedni zarządcy infrastruktury współpracują ze sobą w celu przywrócenia normalnego ruchu transgranicznego zgodnie z europejskimi ramami koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego, o których mowa w art. 44.
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. W regulaminie sieci wyjaśniają oni przyczyny wszelkich odstępstw od wspólnych zasad i procedur ustanowionych w europejskich ramach koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego.
5. W przypadkach siły wyższej i jeżeli jest to bezwzględnie konieczne z powodu incydentu powodującego czasową niemożność korzystania z infrastruktury, przyznane uprawnienia do zdolności przepustowej mogą być cofnięte bez uprzedzenia na tak długo, jak to jest konieczne do naprawy systemu.

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. Państwa członkowskie mogą wymagać od przedsiębiorstw kolejowych zaangażowania się w zapewnienie we własnym zakresie egzekwowania i monitorowania przestrzegania norm i zasad bezpieczeństwa.

Artykuł 44

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

1. ENIM opracowuje i przyjmuje europejskie ramy koordynacji zarządzania ruchem transgranicznym, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego zgodnie z art. 42 najpóźniej do dnia [12 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia].

ENIM opracowuje europejskie ramy koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym we współpracy z podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną i zainteresowanymi stronami w drodze procesu konsultacji, o którym mowa w art. 54, z uwzględnieniem prac Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego ustanowionego w tytule IV rozporządzenia (UE) 2012/2085.
2. Europejskie ramy koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym zawierają wytyczne dotyczące koordynacji między zarządcami infrastruktury, przedsiębiorstwami kolejowymi i innymi podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną.
3. Europejskie ramy koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym obejmują w szczególności elementy wymienione w załączniku V.

Koordinacja zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego

Zarządcy infrastruktury koordynują zarządzanie ruchem zgodnie z art. 53 i na podstawie europejskich ram koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym, o których mowa w art. 44.

Koordinacja 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, przedsiębiorstwami kolejowymi i innymi podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną, a także wszelkimi odpowiednimi strukturami zarządzania kryzysowego na szczeblu UE, w tym zgodnie z art. 62.

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.

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

2. Jeżeli incydent ma lub może mieć wpływ na więcej niż jedną sieć, zarządca infrastruktury, w której miał miejsce incydent, zgłasza zakłócenie obejmujące wiele sieci i koordynuje działania zgodnie z art. 44, 45 i 53.
3. ENIM określa zharmonizowaną metodę szacowania prawdopodobnego czasu trwania i wpływu zakłóceń w funkcjonowaniu sieci oraz włącza ją do europejskich ram koordynacji zarządzania ruchem i zarządzania kryzysowego, o których mowa w art. 44.
4. Zarządca infrastruktury jak najszybciej informuje zainteresowane strony o braku dostępności zdolności przepustowej infrastruktury, w szczególności w wyniku incydentu.

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 i konsultuje się z podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną zgodnie z art. 54 oraz składa sprawozdania ENIM i organowi weryfikującemu skuteczność działania.
6. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 71 w celu zmiany załącznika VI, aby zapewnić skuteczne i efektywne zarządzanie zakłóceniami w funkcjonowaniu sieci z uwzględnieniem uwarunkowań planistycznych, operacyjnych, technicznych i handlowych zainteresowanych podmiotów.

Artykuł 47

Sytuacje kryzysowe

1. W przypadkach sytuacji kryzysowych związanych z bezpieczeństwem publicznym, epidemiami zdrowotnymi, klęskami żywiołowych, środowiskiem, obronnością i bezpieczeństwem, 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 rekompensaty;
 - b) alternatywne zasady, przepisy i procedury dotyczące zarządzania zdolnością przepustową, w szczególności w odniesieniu do alokacji niedostatecznej zdolności przepustowej infrastruktury;
 - c) alternatywne procedury zarządzania ruchem;
 - d) korzystanie z tras alternatywnych;
 - e) zmianę planów zapewnienia zdolności przepustowej.

Dane państwo członkowskie zapewnia, aby środki nadzwyczajne były w możliwym zakresie zgodne z zasadami zarządzania zdolnością przepustową i zarządzania ruchem określonymi w niniejszym rozporządzeniu oraz aby w ramach tych środków wykorzystywane były istniejące plany przygotowane zgodnie z art. 19. Koordynuje ono takie środki nadzwyczajne z innymi państwami członkowskimi.
2. Dane państwo członkowskie niezwłocznie informuje Komisję i ENIM o podjęciu decyzji o zastosowaniu środków nadzwyczajnych oraz przedstawia uzasadnienie i opis tych środków i przewidywany czas ich stosowania. W stosownych przypadkach państwa członkowskie powiadamiają również Komisję i centralne biura łącznikowe przewidziane w art. 8 [rozporządzenia w sprawie nadzwyczajnego instrumentu jednolitego rynku].
3. Zarządca infrastruktury wyznacza centralny punkt kontaktowy w rozumieniu art. 60, odpowiedzialny za przekazywanie Komisji, ENIM, innym zarządcom infrastruktury i innym zainteresowanym stronom informacji o środkach nadzwyczajnych i za udzielanie 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 i 54. W koordynacji prowadzonej za pośrednictwem specjalnych struktur

koordynacyjnych zgodnie z art. 53 ust. 2 lit. a) uczestniczą Komisja i zainteresowane państwa członkowskie.

5. Na wniosek Komisji organy regulacyjne i ENRRB przedstawiają Komisji w wyznaczonym przez nią terminie opinię na temat środków nadzwyczajnych. Komisja może przyjmować decyzje zobowiązujące państwo członkowskie do uchylecia środków nadzwyczajnych, jeżeli nie zostaną one uznane za potrzebne.
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 przyznaje zdolność przepustową stosownie do potrzeb, w tym w razie konieczności anuluje przyznane uprawnienia do zdolności przepustowej. Odpowiednie organy publiczne wypłacają odpowiednim wnioskodawcom rekompensatę zgodnie z art. 40.

Artykuł 48

Wymiana informacji na temat zarządzania ruchem

1. Wszystkie podmioty zaangażowane w działalność operacyjną bezpośrednio związaną ze świadczeniem usługi transportu kolejowego mają prawo dostępu do informacji dotyczących tej usługi, określonych w załączniku VIII.
Odpowiednie 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 z uwzględnieniem celów ogólnych określonych w art. 2 niniejszego

rozporządzenia. Zarządcy infrastruktury kolejowej prowadzą również monitorowanie wyników w zakresie kolejowych usług przewozowych.

2. W tym celu zarządcy infrastruktury określają własne wartości docelowe w zakresie wyników w planie, o którym mowa w art. 8 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE, z uwzględnieniem celów określonych w umowach, o których mowa w art. 30 tej dyrektywy. Wprowadzają i wykonują oni procedury monitorowania i zgłaszania postępów w osiąganiu wartości docelowych, identyfikowania – wraz z podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną – przyczyn słabych wyników oraz opracowywania i wdrażania środków zaradczych służących poprawie wyników. W procedurach tych uwzględnia się europejskie ramy weryfikacji skuteczności działania, o których to ramach mowa w art. 50 niniejszego rozporządzenia. Zarządcy infrastruktury wyjaśniają w regulaminie sieci przyczyny wszelkich odstępstw od wspólnych procedur ustanowionych w europejskich ramach weryfikacji skuteczności działania.
3. ENIM współpracuje z koordynatorami europejskimi w zakresie weryfikacji skuteczności działania zgodnie z wymogami operacyjnymi dotyczącymi europejskich korytarzy transportowych określonymi w art. 18 [nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T].

Artykuł 50

Europejskie ramy weryfikacji skuteczności działania

1. ENIM ustanawia i wdraża europejskie ramy weryfikacji skuteczności działania do dnia [12 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia]. W ramach tych uwzględnia się w szczególności zasady określone w art. 2 ust. 3, art. 8 ust. 4, art. 42 ust. 3 oraz wymogi operacyjne, cele w zakresie wyników i wartości docelowe określone w [art. 18 nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T].
2. Europejskie ramy obejmują 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 celów w zakresie wyników na poziomie zarządców infrastruktury;
 - d) procedury monitorowania i przeglądu elementów wymienionych w lit. a)–c), a także wdrażania środków naprawczych i osiągania celów w zakresie wyników, o których mowa w ust. 4.
3. Na podstawie ust. 2 lit. d) ENIM dokonuje regularnego przeglądu europejskich ram weryfikacji skuteczności działania oraz rezultatów ich wdrażania, a także proponuje odpowiednie zmiany tych ram.
4. Przy wypełnianiu swoich funkcji zarządcy infrastruktury w jak największym stopniu uwzględniają europejskie ramy weryfikacji skuteczności działania. W szczególności zarządcy infrastruktury uwzględniają cele określone zgodnie z ust. 2 lit. c) niniejszego artykułu w planie biznesowym, o którym mowa w art. 8 ust. 3 dyrektywy

2012/34/UE. Cele te obejmują wartości docelowe określone w [art. 18 ust. 1 lit. a) i b) nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T].

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

Artykuł 51

Europejskie sprawozdanie z weryfikacji skuteczności działania

1. Bez uszczerbku dla art. 15 dyrektywy 2012/34/UE i art. 3 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1100¹³ ENIM przygotowuje i publikuje do dnia [24 miesiące 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, oraz publikuje je co roku.
2. Organ weryfikujący skuteczność działania przygotowuje odrębną część sprawozdania zawierającą ocenę wyników w zakresie usług związanych z infrastrukturą kolejową i kolejowych usług przewozowych, zalecenia w sprawie kwestii dotyczących wyników, którymi należy się zająć w pierwszej kolejności, oraz zalecenia w sprawie środków służących poprawie wyników.
3. Sprawozdanie z weryfikacji skuteczności działania obejmuje co najmniej linie wchodzące w skład europejskich korytarzy transportowych, o których mowa w rozporządzeniu [nowe rozporządzenie w sprawie TEN-T], i zawiera informacje wymagane na podstawie [art. 53 ust. 3 lit. g)] tego rozporządzenia. Przedstawione informacje muszą być wystarczająco szczegółowe pod względem zakresu geograficznego i powinny obejmować na tyle długi okres, aby możliwa była ich wiarygodna interpretacja.
4. Sprawozdanie z weryfikacji skuteczności działania zawiera sekcję poświęconą wynikom koordynacji między zarządcami infrastruktury zgodnie z art. 53 oraz mechanizmowi konsultacji, o którym mowa w art. 54 niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 52

Organ weryfikujący skuteczność działania

1. Zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 73 ust. 3, Komisja może ustanowić lub wyznaczyć bezstronny i kompetentny organ, który ma pełnić funkcję organu weryfikującego skuteczność działania.
2. Na wniosek Komisji lub koordynatorów europejskich organ weryfikujący skuteczność działania zapewnia Komisji i koordynatorom europejskim doradztwo w kwestiach dotyczących wyników w zakresie usług związanych z infrastrukturą kolejową i kolejowych usług przewozowych.

¹³ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1100 z dnia 7 lipca 2015 r. w sprawie obowiązków sprawozdawczych państw członkowskich w ramach monitorowania rynku kolejowego (Dz.U. L 181 z 9.7.2015, s. 1).

3. Organ weryfikujący skuteczność działania wykonuje następujące zadania:
- a) przedstawianie ENIM zaleceń dotyczących ustanowienia i przeglądu europejskich ram weryfikacji skuteczności działania przewidzianych w art. 50, w tym w zakresie obszarów wyników, kwestii dotyczących wyników, którymi należy się zająć w poszczególnych obszarach wyników, harmonizacji metod, procesów, kryteriów i definicji na potrzeby gromadzenia i analizy danych dotyczących wyników i wskaźników skuteczności działania;
 - b) przedstawianie ENIM, ENRRB, zarządom infrastruktury, wnioskodawcom, organom regulacyjnym, organom państw członkowskich oraz, w stosownych przypadkach, innym zainteresowanym podmiotom zaleceń dotyczących środków naprawczych w zakresie zarządzania zdolnością przepustową, zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego;
 - c) przegląd rezultatów zawartych w projekcie europejskiego sprawozdania z weryfikacji skuteczności działania oraz przygotowanie odrębnej sekcji, o której mowa w art. 51 ust. 2;
 - d) wydawanie opinii i zaleceń dotyczących wyników w zakresie usług związanych z infrastrukturą kolejową w odniesieniu do orientacyjnej strategii rozwoju infrastruktury kolejowej, o której mowa w art. 8 ust. 1, planu biznesowego, o którym mowa w art. 8 ust. 3, umów, o których mowa w art. 30 ust. 2, oraz planu wykonania, o którym mowa w art. 35 dyrektywy 2012/34/UE;
 - e) zapewnianie koordynatorom europejskim doradztwa w kwestiach dotyczących wyników w zakresie usług związanych z infrastrukturą kolejową i kolejowych usług przewozowych.
4. Adresaci opinii i zaleceń, o których mowa w ust. 3, udzielają odpowiedzi organowi weryfikującemu skuteczność działania w terminach określonych przez ten organ.
5. ENIM, koordynator sieci, zarządcy infrastruktury, organy regulacyjne, ENRRB oraz, w stosownych przypadkach, inne zainteresowane podmioty współpracują z organem weryfikującym skuteczność działania, w szczególności poprzez dostarczanie z własnej inicjatywy lub na wniosek tego organu informacji dotyczących wyników, oraz dokładają wszelkich starań, aby uwzględnić jego zalecenia w swoich pracach związanych z zarządzaniem wynikami w zakresie funkcjonowania kolei.
6. Podczas przetwarzania informacji przekazanych przez odpowiednie zainteresowane podmioty lub Komisję organ weryfikujący skuteczność działania przestrzega poufności tajemnic handlowych.

ROZDZIAŁ V

EUROPEJSKA SIEĆ KOORDYNACJI

Artykuł 53

Koordynacja między zarządcami infrastruktury

1. W przypadku odesłania do niniejszego artykułu zarządcy infrastruktury koordynują działania między sobą nawzajem oraz z innymi zainteresowanymi podmiotami

w odniesieniu do obowiązków i zadań powierzonych im na mocy niniejszego rozporządzenia.

2. Zarządcy infrastruktury koordynują co najmniej kwestie określone w załączniku IX i przestrzegają szczególnych wymogów w zakresie koordynacji określonych w artykułach, o których mowa w tym załączniku.

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, 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. Koordynacja 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;
 - e) w każdym przypadku, gdy działania koordynacyjne obejmują wiele jednostek, wyznaczają podmiot wiodący, który podlega ENIM i odpowiada za organizację konsultacji zgodnie z art. 54;
 - f) kierują do ENIM sprawy, w których nie można osiągnąć uzgodnionych rezultatów w pierwszej instancji;
 - g) dokonują przeglądu wyników działań koordynacyjnych zgodnie z rozdziałem IV.
3. Koordynacja obejmuje wszystkie linie i węzły wchodzące w skład europejskich korytarzy transportowych określonych w art. 7 i załączniku III do [nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T].
- Zarządcy infrastruktury mogą rozszerzyć koordynację na dodatkowe linie, pod warunkiem że wszyscy zainteresowani zarządcy infrastruktury osiągną porozumienie w tej sprawie.
4. Koordynacja między zarządcami infrastruktury dotycząca alokacji uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci zgodnie z art. 29 obejmuje całe sieci zarządców infrastruktury, którzy są członkami ENIM.
5. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 71 w celu zmiany załącznika IX, aby zapewnić skuteczną koordynację między zarządcami infrastruktury z uwzględnieniem uwarunkowań planistycznych, operacyjnych i handlowych wszystkich zainteresowanych podmiotów oraz w świetle doświadczeń zdobytych w związku ze wdrażaniem niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 54

Mechanizm konsultacji w sprawach na szczeblu europejskim i transgranicznym

1. ENIM przygotowuje, przyjmuje i wdraża wytyczne służące zapewnieniu odpowiednich i regularnych konsultacji z zainteresowanymi stronami oraz włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6, europejskich ram koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym, o których mowa w art. 44, oraz europejskich ram weryfikacji skuteczności działania, o których mowa w art. 50. Proces ten jest opracowywany i wdrażany przy wsparciu koordynatora sieci i z udziałem centralnych punktów kontaktowych wyznaczonych przez zarządców infrastruktury, o których mowa w art. 60.
2. W przypadku gdy ENIM przyjmuje opinię lub zalecenie, które mogą mieć wpływ na przedsiębiorstwa kolejowe, innych wnioskodawców, inne podmioty zaangażowane w działalność operacyjną i zainteresowane strony, publikuje projekt w celu przeprowadzenia konsultacji z odpowiednimi stronami. Odpowiednim stronom zapewnia się wystarczającą ilość czasu na przekazanie informacji zwrotnych na temat projektu decyzji. W razie potrzeby w proces ten włącza się organy państw członkowskich.
3. ENIM uwzględnia informacje zwrotne przekazane przez odpowiednie strony zgodnie z ust. 2 przy przyjmowaniu ostatecznej opinii lub zalecenia. Jeżeli ENIM nie uwzględni istotnych elementów przekazanych informacji zwrotnych, przedstawia uzasadnienie takiego działania.

Artykuł 55

Organizacja europejskiej sieci zarządców infrastruktury

1. Do celów niniejszego rozporządzenia sposób organizacji europejskiej sieci zarządców infrastruktury, o której mowa w art. 7f dyrektywy 2012/34/UE, musi być zgodny z przepisami niniejszego artykułu.
2. Wszyscy zarządcy infrastruktury kolejowej odpowiedzialni za linie wchodzące w skład sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej TEN-T, o której mowa w [art. 6 i załączniku I do nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T], są członkami ENIM. Wyznaczają oni swojego przedstawiciela i zastępcę.
3. Zarządcy infrastruktury kolejowej, którzy nie spełniają kryterium określonego w ust. 2, mogą wyznaczyć do udziału w rozmowach ENIM przedstawiciela niebędącego członkiem ENIM.
4. ENIM przyjmuje i publikuje regulamin wewnętrzny po skonsultowaniu jego treści z Komisją i zatwierdzeniu go przez Komisję. ENIM organizuje swoje działania zgodnie z regulaminem wewnętrznym.
5. ENIM podejmuje decyzje zwykłą większością głosów, o ile regulamin wewnętrzny nie przewiduje inaczej. Wszyscy członkowie z jednego państwa członkowskiego mają jeden wspólny głos. W przypadku nieobecności członka do wykonania jego prawa głosu uprawniony jest zastępca.
6. ENIM odbywa posiedzenia w regularnych odstępach czasu. Wybiera przewodniczącego spośród swoich członków większością dwóch trzecich głosów.
7. Komisja jest członkiem ENIM bez prawa głosu. Wspiera działalność ENIM i ułatwia koordynację.

8. ENIM określa swój program prac. Program prac obejmuje co najmniej okres dwóch lat. ENIM konsultuje się z wnioskodawcami i innymi podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną w sprawie projektu programu prac za pośrednictwem mechanizmu konsultacji, o którym mowa w art. 54. Ponadto konsultuje się z Komisją Europejską, Agencją Kolejową Unii Europejskiej i Wspólnym Europejskim Przedsięwzięciem Kolejowym oraz, w stosownych przypadkach, z innymi zainteresowanymi podmiotami.

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. W szczególności:
 - a) przyjmuje europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 6;
 - b) przyjmuje europejskie ramy koordynacji zarządzania ruchem i zarządzania kryzysowego, o których mowa w art. 44;
 - c) przyjmuje europejskie ramy weryfikacji skuteczności działania, o których mowa w art. 50;
 - d) przyjmuje opinie i zalecenia przeznaczone dla zarządców infrastruktury zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia i z własnej inicjatywy;
 - e) przyjmuje opinie i zalecenia przeznaczone dla zarządców infrastruktury w przypadkach, o których mowa w art. 53 ust. 2 lit. f);
 - f) organizuje koordynację między zarządcami infrastruktury zgodnie z art. 53.
2. W przypadku koordynacji prowadzonej za pośrednictwem specjalnych grup koordynacyjnych zarządcy infrastruktury wyznaczają podmioty uczestniczące w danej grupie, do których należą do nich centralne punkty kontaktowe wyznaczone przez zarządców infrastruktury zgodnie z art. 60, koordynator sieci lub zarówno punkty kontaktowe, jak i koordynator sieci.

Artykuł 57

Przejrzystość

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

Artykuł 58

Koordinator sieci

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

Przed wyznaczeniem koordynatora sieci zarządcy infrastruktury zwracają się do Komisji o zatwierdzenie wyznaczonego podmiotu i następujących aspektów:

- a) warunków wyznaczenia koordynatora sieci;
 - b) warunków odwołania wyznaczonego podmiotu z pełnionej funkcji;
 - c) procedury regularnego monitorowania jego pracy i oceny, czy skutecznie wykonuje powierzone mu zadania;
 - d) wszelkich dodatkowych obowiązków i zadań operacyjnych powierzonych koordynatorowi sieci.
2. Koordinator sieci wykonuje swoje zadania w sposób bezstronny i racjonalny pod względem kosztów oraz działa w imieniu ENIM. W tym celu przedkłada ENIM roczny program prac w odniesieniu do zadań określonych w niniejszym rozporządzeniu, a także roczne sprawozdanie z wykonania tego programu prac.

Artykuł 59

Zadania i obowiązki koordynatora sieci

Koordinator sieci wykonuje następujące zadania wspierające działalność ENIM:

- a) pełni funkcję sekretariatu oraz przygotowuje posiedzenia, dokumenty, decyzje i opinie ENIM;
- b) wnosi 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;
- e) pełni funkcję punktu kontaktowego działającego w imieniu zarządców infrastruktury w przypadku zapytań dotyczących planowania i alokacji zdolności przepustowej, w szczególności odnośnie do potencjalnych wniosków o przyznanie zdolności przepustowej, udzielenia informacji lub wskazania punktów kontaktowych w związku z incydentami kolejowymi i tymczasowymi ograniczeniami zdolności przepustowej;

- f) pełni funkcję pierwszego punktu kontaktowego dla zainteresowanych podmiotów spoza sektora kolejowego wyrażających zainteresowanie korzystaniem z przewozów kolejowych, zapewniając im kontakt z odpowiednimi jednostkami po stronie zarządców infrastruktury i innych podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną;
- g) pełni funkcję punktu kontaktowego działającego w imieniu ENIM dla wnioskodawców i innych podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną w przypadku kwestii nieobjętych wyraźnie zakresem niniejszego rozporządzenia, w szczególności 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.

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.
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 („Przejrzystość”).

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, europejskie ramy koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym oraz europejskie ramy weryfikacji skuteczności działania, przewidziane odpowiednio w art. 6, 44 i 50 niniejszego rozporządzenia.
3. Jeżeli zarządca infrastruktury nie stosuje się do ust. 1 lub 2, przedstawia uzasadnienie w regulaminie sieci oraz informuje 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.
2. Wdrożone narzędzia cyfrowe i świadczone usługi cyfrowe muszą przyczyniać się do:
 - a) poprawy wydajności i jakości, w tym zapewniają pełną interoperacyjność, usług świadczonych na rzecz wnioskodawców przez zarządców infrastruktury;
 - b) poprawy przejrzystości zarządzania zdolnością przepustową kolei i zarządzania ruchem kolejowym na wszystkich etapach tych procesów;
 - c) zmniejszenia obciążeń administracyjnych 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.
3. W przypadku gdy narzędzia cyfrowe lub usługi cyfrowe niezbędne do obsługi procesów zarządzania zdolnością przepustową lub zarządzania ruchem muszą zostać objęte technicznymi specyfikacjami interoperacyjności lub w przypadku gdy konieczna jest zmiana istniejących specyfikacji obejmujących te narzędzia w całości lub w części, zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/797 i aktami wykonawczymi przyjętymi na podstawie tej dyrektywy, ENIM i zarządcy infrastruktury wnoszą wkład w opracowanie i aktualizację takich specyfikacji we współpracy ze Wspólnym Europejskim Przedsięwzięciem Kolejowym oraz w ramach procesu, o którym mowa w art. 5 dyrektywy (UE) 2016/797.
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 dążą do zapewnienia odpowiedniej reprezentacji 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, przedsiębiorstwa kolejowe, inni wnioskodawcy oraz, w stosownych przypadkach, operatorzy obiektów kolejowej 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 określone w aktach wykonawczych przyjętych na podstawie tej dyrektywy.

W przypadku przewozów kolejowych wykonywanych w ramach wielu sieci 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 zgodnie z ust. 3.

ROZDZIAŁ VI

NADZÓR REGULACYJNY NAD ZARZĄDZANIEM ZDOLNOŚCIĄ PRZEPUSTOWĄ I ZARZĄDZANIEM RUCHEM

SEKCJA 1

Organy regulacyjne

Artykuł 63

Zakresy obowiązków organów regulacyjnych

1. Funkcje i uprawnienia określone w art. 56 dyrektywy 2012/34/UE wykonuje się również w odniesieniu do kwestii objętych niniejszym rozporządzeniem. W szczególności organ regulacyjny monitoruje działania zarządców infrastruktury określone w rozdziałach II–V i weryfikuje zgodność z niniejszym rozporządzeniem z własnej inicjatywy w celu zapobiegania dyskryminacyjnemu traktowaniu wnioskodawców.
2. Przedsiębiorstwo kolejowe, wnioskodawca, potencjalny wnioskodawca, krajowy, regionalny lub lokalny organ odpowiedzialny za transport mają prawo do odwołania się do organu regulacyjnego zgodnie z art. 56 dyrektywy 2012/34/UE, jeżeli uważają, że zostali potraktowani niesprawiedliwie, w sposób dyskryminujący lub że zostali w jakikolwiek inny sposób pokrzywdzeni przez zarządcę infrastruktury w wyniku prowadzenia przez niego działań określonych w rozdziałach II, III, IV i V niniejszego rozporządzenia (zarządzanie zdolnością przepustową infrastruktury; zarządzanie ruchem, zarządzanie zakłóceniami i zarządzanie kryzysowe; weryfikacja skuteczności działania; europejska sieć koordynacji).

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, o której mowa w art. 57 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE, w tym prowadząc wspólne konsultacje i postępowania, przyjmując opinie lub zalecenia lub podejmując inne stosowne działania. Organy regulacyjne przekazują ENRRB wszystkie wymagane informacje.
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, dany 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 dotyczących więcej niż jednego państwa członkowskiego, 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.
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.

SEKCJA 2

Zadania i obowiązki europejskiej sieci kolejowych organów regulacyjnych

Artykuł 65

Zadania i obowiązki

1. Oprócz zadań wynikających z dyrektywy 2012/34/UE na ENRRB spoczywają również zadania i obowiązki określone w niniejszym rozporządzeniu.
2. ENRRB koordynuje wszelkie działania kolejowych organów regulacyjnych związane ze współpracą, określone w art. 64, i wspiera dostosowanie decyzji organów regulacyjnych związanych z międzynarodowymi przewozami kolejowymi.
3. Na podstawie wniosków składanych przez wnioskodawców, zarządców infrastruktury i inne zainteresowane strony ENRRB wydaje opinie lub zalecenia

dotyczące rozpatrywanych lub przyjętych decyzji w sprawie skarg złożonych do kolejowych organów regulacyjnych.

4. Zainteresowane strony mogą złożyć skargę do ENRRB w sprawach objętych zakresem niniejszego rozporządzenia lub mających wpływ na dostęp do infrastruktury kolejowej lub korzystanie z niej w więcej niż jednym państwie członkowskim. Po otrzymaniu takiej skargi ENRRB niezwłocznie przekazuje ją właściwemu organowi regulacyjnemu lub właściwym organom regulacyjnym.

W takich przypadkach ENRRB niezwłocznie informuje odpowiednie kolejowe organy regulacyjne o zamiarze przyjęcia opinii lub zalecenia w danej sprawie.

5. ENRRB przedkłada swoją opinię lub zalecenie odpowiednim kolejowym organom regulacyjnym w terminie jednego miesiąca od otrzymania wszystkich istotnych informacji dotyczących skargi. W przypadku szczególnie złożonych spraw ENRRB może przedłużyć ten termin.
6. ENRRB opracowuje wspólne zasady i praktyki dotyczące podejmowania decyzji, do których organy regulacyjne są uprawnione na mocy niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 66

Organizacja i struktura europejskiej sieci kolejowych organów regulacyjnych (ENRRB)

Do celów niniejszego rozporządzenia sposób organizacji ENRRB musi uwzględniać:

- a) radę organów regulacyjnych;
- b) sekretariat.

Organy regulacyjne zapewniają funkcjonowanie sekretariatu.

Artykuł 67

Skład rady organów regulacyjnych

1. W skład rady organów regulacyjnych wchodzi po jednym członku z prawem głosu z każdego państwa członkowskiego, w którym funkcjonuje sieć kolejowa, oraz jeden członek wyznaczony przez Komisję.
2. Członkami z prawem głosu są kierownik lub zastępca kierownika organu regulacyjnego, o którym mowa w art. 55 dyrektywy 2012/34/UE. Mają oni jednego zastępcę, który reprezentuje członka w przypadku jego nieobecności. Organ regulacyjny wyznacza zastępcę spośród członków zarządu lub kierownictwa organu regulacyjnego lub, jeżeli nie jest to możliwe, spośród jego pracowników.
3. Członkowie rady i ich zastępcy 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 członków rady i ich zastępców wraz ze złożonymi przez nich deklaracjami interesów.

Artykuł 68

Rola i zadania rady

1. Rada wykonuje wszystkie zadania ENRRB określone w niniejszym rozporządzeniu.

2. Rada w szczególności:
 - a) przyjmuje opinie lub zalecenia w sprawie skarg lub postępowań przedstawionych jej przez przewodniczącego lub przez organ regulacyjny lub organy regulacyjne zgodnie z zasadami określonymi w art. 69;
 - b) sporządza i przyjmuje roczne sprawozdanie z działalności ENRRB;
 - c) tworzy grupy robocze i powołuje ich przewodniczących.

Artykuł 69

Organizacja pracy rady

1. Rada przyjmuje regulamin wewnętrzny po zatwierdzeniu go przez Komisję.
2. Posiedzeniom rady przewodniczy Komisja. Nie ma ona prawa głosu.
3. Sekretariat zapewnia obsługę organizacyjną posiedzeń i prac rady.
4. Rada podejmuje decyzje zwykłą większością głosów swoich członków, o ile regulamin wewnętrzny nie przewiduje inaczej.
5. Każdy członek ma jeden głos. W przypadku nieobecności członka do wykonania jego prawa głosu uprawniony jest zastępca.
6. W regulaminie wewnętrznym można określić bardziej szczegółową procedurę głosowania, a w szczególności procedurę głosowania w sprawach pilnych oraz nad zaleceniami dotyczącymi decyzji kolejowych organów regulacyjnych.

Artykuł 70

Grupy robocze ENRBB

1. Rada może – z własnej inicjatywy lub na wniosek Komisji i zgodnie z regulaminem wewnętrznym rady – zwykłą większością głosów ustanawiać grupy robocze w celu organizowania pracy ENRRB nad konkretnymi zagadnieniami związanymi z wdrażaniem niniejszego rozporządzenia.
2. Rada określa mandat grupy roboczej i wyznacza przewodniczących grup roboczych, którzy w miarę możliwości reprezentują różne kolejowe organy regulacyjne.
3. W pracach grup roboczych mogą uczestniczyć eksperci z kolejowych organów regulacyjnych, Komisji, podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną oraz, w stosownych przypadkach, z innych podmiotów publicznych lub prywatnych.
4. Sekretariat zapewnia grupom roboczym wsparcie administracyjne.
5. W razie potrzeby i w indywidualnych przypadkach rada lub przewodniczący grup roboczych mogą zapraszać do udziału w posiedzeniach grup roboczych indywidualnych ekspertów uznawanych za kompetentnych w danej dziedzinie.

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, art. 46 ust. 6, art. 48 ust. 3 i art. 53 ust. 5, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia [1 stycznia 2026 r.]. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

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. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 73

Sprawozdanie i przegląd

Do dnia [31 grudnia 2030 r.] 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 przewozów kolejowych, w szczególności przewozów międzynarodowych, dalekobieżnych i towarowych;
- c) pracę europejskiej sieci zarządców infrastruktury, koordynatora sieci, europejskiej sieci kolejowych organów regulacyjnych i organu weryfikującego skuteczność działania w ujęciu ogólnym oraz w odniesieniu do opracowywania, przyjmowania i wdrażania wspólnych kryteriów, metod i procedur;
- d) potrzebę wzmocnienia mechanizmów koordynacji poprzez zastąpienie elementów europejskich ram, o których mowa w art. 6 i 44, wiążącymi przepisami;

- e) potrzebę wzmocnienia nadzoru regulacyjnego poprzez ustanowienie unijnego kolejowego organu regulacyjnego.

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) uchyla się pkt 20, 22, 23, 27 i 28;
 - d) uchyla się art. 7b;
 - 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 po dniu [8 grudnia 2029 r.].

Artykuł 76

Uchylenie

1. Rozporządzenie (UE) nr 913/2010 traci moc ze skutkiem od dnia [9 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. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia [1 stycznia 2026 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 po dniu [8 grudnia 2029 r.];
 - b) art. 9 ust. 1 i 2 stosuje się od dnia [1 stycznia 2028 r.];
 - c) art. 27 ust. 4 stosuje się od dnia [1 marca 2026 r.];
 - d) art. 48 i 62 stosuje się od dnia [13 grudnia 2026 r.];
 - e) art. 74 stosuje się od dnia [9 grudnia 2029 r.].

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

Sporządzono w Strasburgu dnia r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodnicząca

W imieniu Rady
Przewodniczący

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy

1.2. Obszary polityki, których dotyczy wniosek/inicjatywa

1.3. Wniosek/inicjatywa dotyczy:

1.4. Cel(e)

1.4.1. Cel(e) ogólny(e)

1.4.2. Cel(e) szczegółowy(e)

1.4.3. Oczekiwane wyniki i wpływ

1.4.4. Wskaźniki dotyczące realizacji celów

1.5. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy

1.5.1. Potrzeby, które należy zaspokoić w perspektywie krótko- lub długoterminowej, w tym szczegółowy terminarz przebiegu realizacji inicjatywy

1.5.2. Wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej (może wynikać z różnych czynników, na przykład korzyści koordynacyjnych, pewności prawa, większej efektywności lub komplementarności). Na potrzeby tego punktu „wartość dodaną z tytułu zaangażowania Unii” należy rozumieć jako wartość wynikającą z unijnej interwencji, wykraczającą poza wartość, która zostałaby wytworzona przez same państwa członkowskie.

1.5.3. Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań

1.5.4. Spójność z wieloletnimi ramami finansowymi oraz możliwa synergia z innymi właściwymi instrumentami

1.5.5. Ocena różnych dostępnych możliwości finansowania, w tym zakresu przegrupowania środków

1.6. Czas trwania i wpływ finansowy wniosku/inicjatywy

1.7. Planowane metody wykonania budżetu

2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA

2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości

2.2. System zarządzania i kontroli

2.2.1. Uzasadnienie dla systemu zarządzania, mechanizmów finansowania wykonania, warunków płatności i proponowanej strategii kontroli

2.2.2. Informacje dotyczące zidentyfikowanego ryzyka i systemów kontroli wewnętrznej ustanowionych w celu jego ograniczenia

2.2.3. Oszacowanie i uzasadnienie efektywności kosztowej kontroli (relacja kosztów kontroli do wartości zarządzanych funduszy powiązanych) oraz ocena prawdopodobnego ryzyka błędu (przy płatności i przy zamykaniu)

2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom

- 3. SZACUNKOWY WPŁYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY**
- 3.1. Działy wieloletnich ram finansowych i linie budżetowe po stronie wydatków, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ**
- 3.2. Szacunkowy wpływ finansowy wniosku na środki**
 - 3.2.1. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki operacyjne*
 - 3.2.2. Przewidywany produkt finansowany ze środków operacyjnych*
 - 3.2.3. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki administracyjne*
 - 3.2.3.1. Szacowane zapotrzebowanie na zasoby ludzkie*
 - 3.2.4. Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi*
 - 3.2.5. Udział osób trzecich w finansowaniu*
- 3.3. Szacunkowy wpływ na dochody**

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy

Wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w jednolitym europejskim obszarze kolejowym.

1.2. Obszary polityki, których dotyczy wniosek/inicjatywa

Transport, jednolity europejski obszar kolejowy.

1.3. Wniosek/inicjatywa dotyczy:

☒ nowego działania

☐ nowego działania, będącego następstwem projektu pilotażowego/działania przygotowawczego²⁴

☐ przedłużenia bieżącego działania

☐ połączenia lub przekształcenia co najmniej jednego działania pod kątem innego/nowego działania

1.4. Cel(e)

1.4.1. Cel(e) ogólny(e)

Celem ogólnym niniejszej inicjatywy jest poprawa zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej i zarządzania ruchem kolejowym w celu optymalizacji wykorzystania sieci kolejowej oraz jakości zdolności przepustowej i przewozów, co poprawi wyniki w zakresie kolejowych usług przewozowych i umożliwi obsługę większego ruchu.

1.4.2. Cel(e) szczegółowy(e)

Niniejsza inicjatywa obejmuje następujące cele szczegółowe:

- poprawa skuteczności procedur zarządzania zdolnością przepustową w ramach prawnych,
- zwiększenie zachęt do poprawy wyników w zakresie infrastruktury kolejowej i kolejowych usług przewozowych,
- wdrożenie skuteczniejszych mechanizmów koordynacji między zainteresowanymi podmiotami, w szczególności w wymiarze transgranicznym, oraz
- wsparcie stosowania narzędzi cyfrowych służących poprawie zarządzania zdolnością przepustową i ruchem.

²⁴

O którym mowa w art. 58 ust. 2 lit. a) lub b) rozporządzenia finansowego.

1.4.3. *Oczekiwane wyniki i wpływ*

Należy wskazać, jakie efekty przyniesie wniosek/inicjatywa beneficjentom/grupie docelowej.

Wprowadzając zharmonizowane, bezpośrednio stosowane ramy zarządzania infrastrukturą kolejową i ruchem kolejowym, wniosek przyczyni się do osiągnięcia ogólnego celu obsługi większej ilości ruchu w sieci kolejowej, co przyniesie korzyści klientom korzystającym z przewozów kolejowych zarówno w segmencie pasażerskim, jak i towarowym. Oczekuje się, że dodatkowa zdolność przepustowa wynikająca z wniosku przyczyni się do zwiększenia ruchu kolejowego (wyrażonego w pociągokilometrach) o 4 %, co stanowi niemal 250 mln pociągokilometrów dodatkowej zdolności przepustowej. W ujęciu pieniężnym szacuje się, że ta dodatkowa zdolność przepustowa wygeneruje wartość ekonomiczną na poziomie 2 500 mln EUR dla przedsiębiorstw kolejowych i ich klientów, wyrażoną jako wartość bieżąca netto na podstawie cen z 2021 r. w latach 2025–2050.

Wniosek przyczyni się do zwiększenia skuteczności procesu alokacji zdolności przepustowej przez wprowadzenie środków, które mają na celu poprawę stabilności przyznanych tras pociągów, co wygeneruje oszczędności kosztów na poziomie około 420 mln EUR dla przedsiębiorstw kolejowych i w podobnej wysokości dla zarządców infrastruktury, wyrażone jako wartość bieżąca netto na podstawie cen z 2021 r. w latach 2025–2050.

Wniosek umożliwi ponadto poprawę transgranicznej koordynacji tymczasowych ograniczeń zdolności przepustowej, co zwiększy niezawodność transportu kolejowego. Oczekuje się również, że różne środki przewidziane we wniosku przyczynią się do poprawy punktualności, co przyniesie przedsiębiorstwom kolejowym korzyści ekonomiczne szacowane na 658 mln EUR.

Oczekuje się również, że wniosek przyczyni się do zaoszczędzenia kosztów administracyjnych ponoszonych przez krajowe organy publiczne w wyniku wdrożenia zharmonizowanych ram prawnych dotyczących zarządzania zdolnością przepustową kolei i ruchem oraz likwidacji kolejowych korytarzy towarowych. Oszczędności te szacuje się na 2,6 mln EUR, wyrażone jako wartość bieżąca na podstawie cen z 2021 r. w latach 2025–2050.

1.4.4. *Wskaźniki dotyczące realizacji celów*

Należy wskazać wskaźniki stosowane do monitorowania postępów i osiągnięć.

Służby Komisji będą monitorować wdrażanie i skuteczność niniejszej inicjatywy za pomocą szeregu działań i zestawu podstawowych wskaźników, które posłużą do pomiaru postępów w osiąganiu celów operacyjnych. Wskaźniki te zostaną opracowane z uwzględnieniem porad organu weryfikującego skuteczność działania, w skład którego wejdą niezależni eksperci posiadający doświadczenie w branży kolejowej, pochodzący z różnych grup zainteresowanych podmiotów. Dane zapewni europejska sieć zarządców infrastruktury (ENIM), a w szczególności wspierający organ operacyjny – koordynator sieci. Oczekuje się, że jakość danych wzrośnie po zastosowaniu jednolitych definicji i metod ich gromadzenia i prezentacji, które koordynator sieci kolejowej powinien opracować we współpracy z Komisją. Oczekuje się, że dane i analizy dotyczące rozwoju sytuacji w zakresie konkurencji i wdrażania zapewni europejska sieć kolejowych organów regulacyjnych (ENRRB). Oczekuje się, że dzięki współpracy organów regulacyjnych poprawi się jakość informacji.

Typowe wskaźniki skuteczności działania mogą obejmować wskaźniki ilościowe, takie jak wielkość wnioskowanej i przyznanej zdolności przepustowej, liczba zmian – w tym odwołań – przyznanych tras pociągów, liczba zdarzeń, w których występuje czasowa niedostępność zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, czasy przebywania pociągów i dane dotyczące punktualności, a także wskaźniki finansowe (koszty administracyjne, koszty dostosowania i koszty egzekwowania przepisów wynikające z wdrożenia środków przewidzianych w inicjatywie).

Inicjatywa zapewni ramy prawne do celów opracowania bardziej szczegółowych przepisów, procedur i wzorów, które zostaną ustanowione w aktach o charakterze nieustawodawczym. Dlatego okres wdrożenia powinien odzwierciedlać czas, w jakim akty te będą wchodzić w życie. Pięć lat po upływie terminu wdrożenia wszystkich odpowiednich przepisów (w tym przyjęcia i wejścia w życie wszelkich aktów wykonawczych i delegowanych) służby Komisji powinny przeprowadzić ocenę na potrzeby sprawdzenia, w jakim stopniu osiągnięto cele inicjatywy.

1.5. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy

1.5.1. Potrzeby, które należy zaspokoić w perspektywie krótko- lub długoterminowej, w tym szczegółowy terminarz przebiegu realizacji inicjatywy

Planuje się obecnie, że proponowane rozporządzenie wejdzie w życie w 2025 r.

Finansowanie trzech działań koordynacyjnych, z którymi wiąże się inicjatywa (zob. ramka 1.5.5), jest już zabezpieczone na lata 2025–2027 w formie dotacji na pomoc techniczną w ramach instrumentu „Łącząc Europę”; począwszy od 2028 roku, dalsze finansowanie tych działań ma być nadal zapewniane z instrumentu „Łącząc Europę”.

1.5.2. Wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej (może wynikać z różnych czynników, na przykład korzyści koordynacyjnych, pewności prawa, większej efektywności lub komplementarności). Na potrzeby tego punktu „wartość dodaną z tytułu zaangażowania Unii” należy rozumieć jako wartość wynikającą z unijnej interwencji, wykraczającą poza wartość, która zostałaby wytworzona przez same państwa członkowskie.

Konieczne jest podjęcie działań na szczeblu UE w celu wprowadzenia nowych procesów, narzędzi i zachęt do zarządzania zdolnością przepustową kolei i ruchem kolejowym. Ponadto potrzebne są działania na szczeblu UE, aby przezwyciężyć obecne braki w transgranicznej koordynacji zarządzania zdolnością przepustową i ruchem.

Konieczne jest również podjęcie działań na szczeblu UE w celu rozwiązania problemów związanych ze stosowaniem systemów skuteczności działania w wymiarze transgranicznym.

Ponadto konieczne jest podjęcie działań na szczeblu UE, aby zaradzić problemowi braku harmonizacji i interoperacyjności narzędzi cyfrowych, który nadal stanowi główne niedociągnięcie w zarządzaniu zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej i najprawdopodobniej nie zostanie rozwiązany za pomocą inicjatyw sektorowych lub krajowych ze względu na niewystarczające możliwości egzekwowania przepisów.

Niniejsza inicjatywa jest również konieczna w celu usunięcia przeszkód w obecnym prawodawstwie UE, które utrudniają pełne wdrożenie inicjatyw sektorowych dotyczących alokacji zdolności przepustowej, takich jak projekt dotyczący

przeprojektowania rozkładów jazdy [„Timetable Redesign for Smart Capacity Management” (TTR)] opracowany przez sektor kolejowy UE.

Przyjęcie ram prawnych na szczeblu UE pozwoli wyeliminować różnice między przepisami i praktykami krajowymi, które stoją na przeszkodzie maksymalizacji wykorzystania zdolności przepustowej sieci kolejowej, zmniejszają skuteczność zarządzania ruchem kolejowym, a w efekcie prowadzą do niezadowalających wyników w zakresie transgranicznych przewozów kolejowych. Działania na szczeblu UE umożliwiłyby również wdrożenie skutecznych i wydajnych instrumentów koordynacji strategicznego planowania zdolności przepustowej infrastruktury, wyeliminowanie ewentualnych luk w uprawnieniach organów regulacyjnych w odniesieniu do transgranicznego ruchu kolejowego oraz wprowadzenie zharmonizowanych przepisów stwarzających zachęty do tego, by rządziej dochodziło do anulowania i modyfikowania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej.

1.5.3. *Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań*

W 2018 r. Komisja sporządziła sprawozdanie na temat stosowania rozporządzenia dotyczącego kolejowych korytarzy towarowych, a następnie, w 2021 r., przeprowadziła jego ocenę.

Z oceny tej wynika, że struktury korytarzy były wykorzystywane w ograniczonym stopniu, a cele rozporządzenia nie zostały osiągnięte. Z informacji uzyskanych podczas oceny wynika, że punktualność pociągów towarowych jest stosunkowo niska w punkcie odjazdu i ulega dalszemu pogorszeniu na trasie, a w punkcie docelowym jest jeszcze gorsza. Z tego powodu przewozy kolejowe są mniej atrakcyjne niż inne rodzaje transportu towarowego.

Z drugiej strony, znaczna poprawa punktualności kolejowych przewozów towarowych podczas pandemii COVID-19 – kiedy w wyniku kryzysu transportu pasażerskiego większa zdolność przepustowa stała się dostępna dla transportu towarowego – potwierdziła, że istnieje duży niewykorzystany potencjał transgranicznych kolejowych przewozów towarowych.

Pozytywnym wnioskiem wynikającym z oceny było stwierdzenie, że rozporządzenie dotyczące kolejowych korytarzy towarowych przyczyniło się do osiągnięcia celu polegającego na poprawie współpracy, a także – choć w mniejszym stopniu – do osiągnięcia celu, jakim było zwiększenie konkurencyjności kolejowych przewozów towarowych w systemie transportu multimodalnego. Kolejowe korytarze towarowe wyznaczyły również kierunek rozwoju inicjatyw mających na celu usunięcie wąskich gardeł o charakterze technicznym i operacyjnym, unowocześnienie procesu układania rozkładów jazdy i przewidywanie czasu przyjazdu pociągów.

1.5.4. *Spójność z wieloletnimi ramami finansowymi oraz możliwa synergia z innymi właściwymi instrumentami*

Na potrzeby inicjatywy dotyczącej wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej planuje się wykorzystać środki z programu objętego instrumentem „Łącząc Europę” (drugi dział wieloletnich ram finansowych), co pozwoli współfinansować trzy uzupełniające się działania koordynacyjne, które opisano w pkt 1.5.5 poniżej. Finansowanie tych działań przyczyni się do pokrycia wydatków operacyjnych związanych z opracowaniem procesów przez ekspertów, wspieraniem koordynacji transgranicznej i monitorowaniem wyników.

W przypadku pierwszego wskazanego działania (zob. pkt 1.5.5 poniżej) współfinansowanie UE będzie zasadniczo polegać na kontynuowaniu programów pomocy technicznej, z których obecnie finansowane są kolejowe korytarze towarowe i RailNetEurope, ale zarządzanie nimi zostanie zmienione w sposób przewidziany we wniosku.

1.5.5. Ocena różnych dostępnych możliwości finansowania, w tym zakresu przegrupowania środków

Na potrzeby inicjatywy dotyczącej wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej planuje się zapewnić współfinansowanie przez UE następujących uzupełniających działań koordynacyjnych:

1) Wsparcie koordynacji między zarządcami infrastruktury:

Polegałoby to na kontynuowaniu programów pomocy technicznej, z których obecnie finansowane są kolejowe korytarze towarowe i RNE, ale zarządzanie nimi zostanie zmienione w sposób przewidziany we wniosku, zgodnie z którym na szczeblu UE wyznaczony zostanie „koordynator sieci” należący do europejskiej sieci zarządców infrastruktury (ENIM); zastąpi on obecne 11 organów zarządzających poszczególnymi korytarzami. Obowiązek finansowania działalności ENIM, w tym koordynatora sieci, będzie spoczywał na krajowych zarządcach infrastruktury. Zarządcy infrastruktury otrzymają współfinansowanie z UE.

2) Wsparcie koordynacji między kolejowymi organami regulacyjnymi:

Zgodnie z wnioskiem krajowe kolejowe organy regulacyjne będą zobowiązane do utworzenia sekretariatu wspierającego współpracę na szczeblu UE opartą na istniejącej europejskiej sieci kolejowych organów regulacyjnych, która nie jest agencją zdecentralizowaną ani innym organem ustanowionym na mocy traktatów unijnych w rozumieniu art. 70 rozporządzenia finansowego. Sekretariat ten będzie otrzymywał finansowanie od krajowych organów regulacyjnych, a także współfinansowanie z UE.

3) Organ weryfikujący skuteczność działania:

We wniosku przewidziano również utworzenie niezależnej grupy ekspertów kolejowych zwanej „organem weryfikującym skuteczność działania”, który nie jest agencją zdecentralizowaną ani innym organem ustanowionym na mocy traktatów unijnych w rozumieniu art. 70 rozporządzenia finansowego. Organ ten będzie dokonywał przeglądu wyników w zakresie usług związanych z infrastrukturą kolejową i kolejowych usług przewozowych oraz doradzał sektorowi kolejowemu i Komisji Europejskiej w sprawie możliwej poprawy wyników. Koszty ponoszone przez członków grupy w związku z ich działalnością wykonywaną (w niepełnym wymiarze godzin) na rzecz organu, koszty podróży itp. powinny być pokrywane ze środków UE.

W przypadku każdego z tych działań współfinansowanie UE będzie miało formę pomocy technicznej z instrumentu „Łącząc Europę” na lata 2025–2027. Dotacje z instrumentu „Łącząc Europę” będą przyznawane beneficjentowi bez zaproszenia do składania wniosków (bezpośrednie przyznanie dotacji), ponieważ w odniesieniu do wstępnie określonych odbiorców, o których mowa w powyższych punktach, nie ma konkurencyjnych podmiotów alternatywnych.

Prowadzenie tych działań nie wymaga zwiększenia zasobów ludzkich Komisji Europejskiej.

1.6. Czas trwania i wpływ finansowy wniosku/inicjatywy

☐ Ograniczony czas trwania

- ☐ Okres trwania wniosku/inicjatywy: od [DD/MM]RRRR r. do [DD/MM]RRRR r.
- ☐ Okres trwania wpływu finansowego: od RRRR r. do RRRR r. w odniesieniu do środków na zobowiązania oraz od RRRR r. do RRRR r. w odniesieniu do środków na płatności.

☒ Nieograniczony czas trwania

- Wprowadzenie w życie z okresem rozruchu od RRRR r. do RRRR r.,
- po którym następuje faza operacyjna.

1.7. Planowane metody wykonania budżetu²⁵

☒ Bezpośrednie zarządzanie przez Komisję

- ☒ w ramach jej służb, w tym za pośrednictwem jej pracowników w delegaturach Unii;
- ☒ przez agencje wykonawcze;

☐ Zarządzanie dzielone z państwami członkowskimi

☐ Zarządzanie pośrednie poprzez przekazanie zadań związanych z wykonaniem budżetu:

- ☐ państwom trzecim lub organom przez nie wyznaczonym;
- ☐ organizacjom międzynarodowym i ich agencjom (należy wyszczególnić);
- ☐ EBI oraz Europejskiemu Funduszowi Inwestycyjnemu;
- ☐ organom, o których mowa w art. 70 i 71 rozporządzenia finansowego;
- ☐ organom prawa publicznego;
- ☐ podmiotom podlegającym prawu prywatnemu, które świadczą usługi użyteczności publicznej, o ile są im zapewnione odpowiednie gwarancje finansowe;
- ☐ podmiotom podlegającym prawu prywatnemu państwa członkowskiego, którym powierzono realizację partnerstwa publiczno-prywatnego i zapewniono odpowiednie gwarancje finansowe;
- ☐ podmiotom lub osobom odpowiedzialnym za wykonanie określonych działań w dziedzinie wspólnej polityki zagranicznej i bezpieczeństwa na mocy tytułu V Traktatu o Unii Europejskiej oraz określonym we właściwym podstawowym akcie prawnym.
- *W przypadku wskazania więcej niż jednego trybu należy podać dodatkowe informacje w części „Uwagi”.*

Uwagi

/

²⁵ Szczegóły dotyczące metod wykonania budżetu oraz odniesienia do rozporządzenia finansowego znajdują się na stronie BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA

2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości

Określić częstotliwość i warunki

Zadania realizowane bezpośrednio przez DG MOVE są zgodne z realizowanym przez Komisję i agencje wykonawcze rocznym cyklem planowania i monitorowania, w tym w zakresie sprawozdawczości na temat wyników za pośrednictwem rocznego sprawozdania z działalności DG MOVE.

W ujęciu bardziej szczegółowym, zgodnie z rozporządzeniem będącym przedmiotem wniosku rada zarządców infrastruktury musi zatwierdzić program prac i budżet w odniesieniu do koordynatora sieci (działanie (2) w ramce 1.5.5 powyżej).

2.2. System zarządzania i kontroli

2.2.1. *Uzasadnienie dla systemu zarządzania, mechanizmów finansowania wykonania, warunków płatności i proponowanej strategii kontroli*

Wdrożenie rozporządzenia będącego przedmiotem wniosku będzie monitorowane przez jednostkę „Jednolity europejski obszar kolejowy” w ramach DG MOVE.

Wydatki będą realizowane w ramach zarządzania bezpośredniego, przy pełnym zastosowaniu przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1153 z dnia 7 lipca 2021 r. ustanawiającego instrument „Łącząc Europę” oraz przepisów rozporządzenia finansowego.

Finansowanie będzie zapewniane za pośrednictwem umów o udzielenie dotacji zawieranych ze wcześniej wskazanymi beneficjentami (bezpośrednie przyznanie dotacji), jak wyjaśniono w ramce 1.5.5 powyżej.

Środki z instrumentu „Łącząc Europę” pokryją tylko częściowo koszty działań (1) i (2) opisanych w ramce 1.5.5 powyżej (współfinansowanie), ponieważ w rozporządzeniu, którego dotyczy wniosek, wymaga się od zainteresowanych podmiotów zapewnienia znacznej części finansowania niezbędnego do pokrycia kosztów tych działań.

Strategia kontroli zamówień i dotacji w DG MOVE obejmuje szczegółowe prawne, operacyjne i finansowe kontrole *ex ante* procedur, a także podpisywania umów i porozumień. Ponadto wydatki poniesione na zakup towarów i usług podlegają kontroli *ex ante* oraz, w razie konieczności, kontroli *ex post* i kontroli finansowej.

2.2.2. *Informacje dotyczące zidentyfikowanego ryzyka i systemów kontroli wewnętrznej ustanowionych w celu jego ograniczenia*

Wstępnie wskazanych odbiorców dotacji w ramach pomocy technicznej z instrumentu „Łącząc Europę” (zob. pkt 1.5.5 powyżej) uznaje się za beneficjentów niskiego ryzyka. Potencjalne ryzyko byłoby zatem objęte istniejącymi mechanizmami rozporządzenia finansowego i ograniczone przez zestaw kontroli wewnętrznych DG MOVE (systematyczne prawne i finansowe kontrole *ex ante*, audyty wydatków *ex post* określone w rocznych planach prac w zakresie audytu).

Wdrożone zostaną również odpowiednie mechanizmy kontrolne, które pozwolą ograniczyć potencjalne ryzyko konfliktu interesów, w szczególności jeżeli chodzi o przestrzeganie przez beneficjentów nałożonych na nich obowiązków oraz

w odniesieniu do zasad funkcjonowania organu weryfikującego skuteczność działania.

2.2.3. *Oszacowanie i uzasadnienie efektywności kosztowej kontroli (relacja kosztów kontroli do wartości zarządzanych funduszy powiązanych) oraz ocena prawdopodobnego ryzyka błędu (przy płatności i przy zamykaniu)*

Biorąc pod uwagę ograniczony zakres i kwotę planowanego finansowania ze środków UE, oraz fakt, że beneficjentów tych środków uznaje się za beneficjentów niskiego ryzyka, oczekuje się, że przedmiotowa inicjatywa nie spowoduje wzrostu kosztów kontroli powyżej obecnych kosztów kontroli ponoszonych przez DG MOVE. Przewidywane ryzyko błędu w chwili dokonywania płatności i w chwili zamknięcia wynosi poniżej 2 %.

2.3. **Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom**

Określić istniejące lub przewidywane środki zapobiegania i ochrony, np. ze strategii zwalczania nadużyć finansowych.

Stosowane będą standardowe środki zapobiegania i ochrony Komisji, w szczególności:

– Przed dokonaniem płatności pracownicy Komisji dokonują weryfikacji płatności za usługi, z uwzględnieniem zobowiązań umownych, zasad gospodarczych oraz dobrej praktyki finansowej lub zarządczej. – Postanowienia dotyczące zwalczania nadużyć finansowych (odnoszące się do nadzoru, wymogów sprawozdawczych itp.) będą umieszczane we wszystkich umowach zawieranych przez Komisję z beneficjentami płatności i składanych przez nią u nich zamówieniach.

– W celu zwalczania nadużyć finansowych, korupcji i innych działań bezprawnych stosuje się bez ograniczeń przepisy rozporządzenia nr 883/2013 (UE, Euratom) dotyczącego dochodzeń prowadzonych przez Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF).

W 2020 r. DG MOVE przyjęła zmienioną strategię zwalczania nadużyć finansowych (AFS). Strategia zwalczania nadużyć finansowych DG MOVE opiera się na strategii Komisji w zakresie zwalczania nadużyć finansowych oraz szczegółowej ocenie ryzyka przeprowadzonej wewnętrznie w celu określenia obszarów najbardziej narażonych na nadużycia finansowe, istniejących już kontroli oraz działań niezbędnych do poprawy zdolności DG MOVE do zapobiegania nadużyciom finansowym, ich wykrywania i korygowania.

3. SZACUNKOWY WPLYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

3.1. Działy wieloletnich ram finansowych i linie budżetowe po stronie wydatków, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ

- Istniejące linie budżetowe

Według działów wieloletnich ram finansowych i linii budżetowych

Dział wieloletnich ram finansowych	Linia budżetowa	Rodzaj środków	Wkład			
	Numer	Zrózn. / niezrózn. ²⁶	państw EFTA ²⁷	krajów kandydujących i potencjalnych krajów kandydujących ²⁸	innych państw trzecich	pochodzący z pozostałych dochodów przeznaczonych na określony cel
1	02 03 01 00 - CEF Transport.	Zrózn.	NIE	TAK	NIE	NIE

²⁶ Środki zróżnicowane/środki niezróżnicowane

²⁷ EFTA: Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu

²⁸ Kraje kandydujące oraz w stosownych przypadkach potencjalne kraje kandydujące Bałkanów Zachodnich.

3.2. Szacunkowy wpływ finansowy wniosku na środki

3.2.1. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki operacyjne

- ☐ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych
- ☒ Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych, jak określono poniżej:

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Dział wieloletnich ram finansowych	01	Jednolity rynek, innowacje i gospodarka cyfrowa
---	----	---

Dyrekcja Generalna: MOVE			Rok 2025 ²⁹	Rok 2026	Rok 2027	Rok 2028 ⁺³⁰	OGÓŁEM (2025 – 2027)
Środki operacyjne							
Linia budżetowa ³¹ : 02 03 01 00 (CEF Transport)	Środki na zobowiązania	(1a)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Środki na płatności	(2a)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
OGÓŁEM środki dla DG MOVE	Środki na zobowiązania	=1a	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Środki na płatności	=2a	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

²⁹ Rok 2025 jest rokiem, w którym rozpoczyna się wprowadzanie w życie wniosku/inicjatywy. W latach 2025–2027 wydatki zostaną pokryte ze środków pomocy technicznej w ramach instrumentu „Łącząc Europę” – Transport.

³⁰ Kwoty wskazane na okres po 2028 r. są wyłącznie orientacyjne i będą zależeć od negocjacji i ostatecznego porozumienia w sprawie wieloletnich ram finansowych.

³¹ Zgodnie z oficjalną nomenklaturą budżetową.

OGÓŁEM środki operacyjne	Środki na zobowiązania	(4)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Środki na płatności	(5)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
OGÓŁEM środki na DZIAŁ 1 wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania	=4	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Środki na płatności	=5	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

Dział wieloletnich ram finansowych	7	„Wydatki administracyjne”
---	----------	---------------------------

Niniejszą część uzupełnia się przy użyciu „danych budżetowych o charakterze administracyjnym”, które należy najpierw wprowadzić do załącznika do oceny skutków finansowych regulacji (załącznika 5 do decyzji Komisji w sprawie przepisów wewnętrznych dotyczących wykonania sekcji Komisji budżetu ogólnego Unii Europejskiej), przesyłanego do DECIDE w celu konsultacji między służbami.

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

		Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Rok N+X	OGÓŁEM
Dyrekcja Generalna: <.....>							
• Zasoby ludzkie							
• Pozostałe wydatki administracyjne							
OGÓŁEM Dyrekcja Generalna <....>	Środki						

OGÓŁEM środki na DZIAŁ 7 wieloletnich ram finansowych	(Środki na zobowiązania ogółem = środki na płatności ogółem)								
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

		Rok 2025 ³²	Rok 2026	Rok 2027	Rok 2028+ ³³	OGÓŁEM (2025 – 2027)
OGÓŁEM środki na DZIAŁY od 1 do 7 wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Środki na płatności	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

³² Rok 2025 jest rokiem, w którym rozpoczyna się wprowadzanie w życie wniosku/inicjatywy.

³³ Kwoty wskazane na okres po 2028 r. są wyłącznie orientacyjne i będą zależeć od negocjacji i ostatecznego porozumienia w sprawie wieloletnich ram finansowych.

3.2.2. Przewidywany produkt finansowany ze środków operacyjnych

Środki na zobowiązania w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Określić cele i produkty			Rok 2025		Rok 2026		Rok 2027		Rok 2028+			OGÓŁEM (2025–2027)	
↓			PRODUKT										
	Rodzaj	Średni koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt		Liczba ogółem	Koszt całkowity
Wsparcie koordynacji między zarządcami infrastruktury ³⁴													
Produkt	Liczba przejść granicznych objętych koordynacją	0,013 ³⁵	73	0,941	73	0,941	73	0,941	73	0,941		219	2,823
Działanie nr 1 – suma częściowa			73	0,941	73	0,941	73	0,941	73	0,941		219	2,823
Wsparcie koordynacji między kolejowymi organami regulacyjnymi													
Produkt	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy		Nie dotyczy	Nie dotyczy
Działanie nr 2 – suma częściowa			Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy		Nie dotyczy	Nie dotyczy
Organ weryfikujący skuteczność działania													
Produkt	Liczna członków	0,009 ³⁶	11	0,099	11	0,099	11	0,099	11	0,099		33	0,297

³⁴ Zgodnie z opisem w pkt 1.5.5. „Ocena różnych dostępnych możliwości finansowania (...)”

³⁵ Roczne koszty ponoszone przez ENIM / koordynatora sieci w celu zapewnienia koordynacji między zarządcami infrastruktury na przejściach granicznych (koszty personelu).

³⁶ Roczne koszty pokrycia wydatków poniesionych przez członków organu weryfikującego skuteczność działania (diety).

Działanie nr 3 – suma częściowa	11	0,099	11	0,099	11	0,099	11	0,099		33	0,297
OGÓŁEM³⁷	84	1,040	84	1,040	84	1,040	84	1,040		252	3,120

³⁷ Należy zauważyć, że podane tutaj sumy wskazują sumę kosztów tylko dla produktów przedstawionych w tabeli i nie stanowią całkowitych kosztów działań 1–3 objętych finansowaniem UE.

3.2.3. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki administracyjne

- ☒ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych
- ☐ Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych, jak określono poniżej:

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

	Rok N ³⁸	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)	OGÓŁEM
--	------------------------	------------	------------	------------	---	--------

DZIAŁ 7 wieloletnich ram finansowych								
Zasoby ludzkie								
Pozostałe wydatki administracyjne								
Suma częściowa DZIAŁU 7 wieloletnich ram finansowych								

Poza DZIAŁEM 7³⁹ wieloletnich ram finansowych								
Zasoby ludzkie								
Pozostałe wydatki o charakterze administracyjnym								
Suma częściowa poza DZIAŁEM 7 wieloletnich ram finansowych								

OGÓŁEM								
---------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Potrzeby w zakresie środków na zasoby ludzkie i inne wydatki o charakterze administracyjnym zostaną pokryte z zasobów dyirekcji generalnej już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyirekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyirekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

³⁸ Rok N jest rokiem, w którym rozpoczyna się wprowadzanie w życie wniosku/inicjatywy. „N” należy zastąpić oczekiwanym pierwszym rokiem realizacji (np.: 2021). Tak samo należy postąpić dla kolejnych lat.

³⁹ Wsparcie techniczne lub administracyjne oraz wydatki na wsparcie realizacji programów lub działań UE (dawne linie „BA”), pośrednie badania naukowe, bezpośrednie badania naukowe.

3.2.3.1. Szacowane zapotrzebowanie na zasoby ludzkie

- ☒ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich.
- ☐ Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich, jak określono poniżej:

Wartości szacunkowe należy wyrazić w ekwiwalentach pełnego czasu pracy

	Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)		
Stanowiska przewidziane w planie zatrudnienia (stanowiska urzędników i pracowników zatrudnionych na czas określony)							
20 01 02 01 (w centrali i w biurach przedstawicielstw Komisji)							
20 01 02 03 (w delegaturach)							
01 01 01 01 (pośrednie badania naukowe)							
01 01 01 11 (bezpośrednie badania naukowe)							
Inna linia budżetowa (określić)							
Personel zewnętrzny (w ekwiwalentach pełnego czasu pracy: EPC)⁴⁰							
20 02 01 (CA, SNE, INT z globalnej koperty finansowej)							
20 02 03 (CA, LA, SNE, INT i JPD w delegaturach)							
XX 01 xx yy zz ⁴¹	- w centrali						
	- w delegaturach						
01 01 01 02 (CA, SNE, INT – pośrednie badania naukowe)							
01 01 01 12 (CA, INT, SNE – bezpośrednie badania naukowe)							
Inna linia budżetowa (określić)							
OGÓŁEM							

XX oznacza odpowiedni obszar polityki lub odpowiedni tytuł w budżecie.

Potrzeby w zakresie zasobów ludzkich zostaną pokryte z zasobów dyrekcji generalnej już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

Opis zadań do wykonania:

Urzędnicy i pracownicy zatrudnieni na czas określony	
Personel zewnętrzny	

⁴⁰ CA = personel kontraktowy; LA = personel miejscowy; SNE = oddelegowany ekspert krajowy; INT = personel tymczasowy; JPD = młodszy specjalista w delegaturze.

⁴¹ W ramach podpułapu na personel zewnętrzny ze środków operacyjnych (dawne linie „BA”).

3.2.4. Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi

Wniosek/inicjatywa:

- ☒ może zostać w pełni sfinansowany(a) przez przegrupowanie środków w ramach odpowiedniego działu wieloletnich ram finansowych (WRF).

Do realizacji działań, o których mowa w ramce 1.5.5, wykorzystane zostaną istniejące środki pomocy technicznej CEF (linia budżetowa 02 03 01 00), które są obecnie planowane do alokacji na rzecz zarządców infrastruktury w latach 2025–2027 w ramach przeprowadzanej nowelizacji wieloletniego programu prac CEF.

- ☐ wymaga zastosowania nieprzydzielonego marginesu środków w ramach odpowiedniego działu WRF lub zastosowania specjalnych instrumentów zdefiniowanych w rozporządzeniu w sprawie WRF.
- ☐ wymaga rewizji WRF.

3.2.5. Udział osób trzecich w finansowaniu

Wniosek/inicjatywa:

- ☐ nie przewiduje współfinansowania ze strony osób trzecich
- ☒ przewiduje współfinansowanie ze strony osób trzecich szacowane zgodnie z poniższymi szacunkami⁴²:

środki w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

	Rok 2025 ⁴³	Rok 2026	Rok 2027	Rok 2028+	OGÓŁEM (2025 – 2050)
Zarządcy infrastruktury ⁴⁴	13,667	5,312	5,312	5,312	32,606
Krajowe organy regulacyjne ⁴⁵	3,558	0,180	0,185	0,190	9,401
OGÓŁEM środki objęte współfinansowaniem	17,226	5,492	5,496	5,501	42,007

⁴² Obliczenia dotyczące stron trzecich stanowią różnicę między sumą szacunkowych kosztów związanych ze środkami określonymi we wniosku, poniesionych przez odpowiedniego beneficjenta (zob. ramka 1.5.5 powyżej), a udziałem współfinansowania UE udzielonego temu beneficjentowi. Szacowane koszty wynikają bezpośrednio z obliczeń dokonanych na potrzeby oceny skutków wniosku.

⁴³ Rok 2025 jest rokiem, w którym rozpoczyna się wprowadzanie w życie wniosku/inicjatywy.

⁴⁴ Finansowanie koordynatora sieci, zob. pkt 1 w ramce 1.5.5 powyżej.

⁴⁵ Pokrycie kosztów utworzenia sekretariatu ENRRB, zob. pkt 2 w ramce 1.5.5 powyżej.

3.3. Szacunkowy wpływ na dochody

- ☒ Wniosek/inicjatywa nie ma wpływu finansowego na dochody
- ☐ Wniosek/inicjatywa ma wpływ finansowy określony poniżej:
 - ☐ wpływ na zasoby własne
 - ☐ wpływ na dochody inne
 - Wskazać, czy dochody są przypisane do linii budżetowej po stronie wydatków ☐

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Linia budżetowa po stronie dochodów	Środki zapisane w budżecie na bieżący rok budżetowy	Wpływ wniosku/inicjatywy ⁴⁶						
		Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)		
Artykuł ...								

W przypadku wpływu na dochody przeznaczone na określony cel należy wskazać linie budżetowe po stronie wydatków, które ten wpływ obejmie.

/

Pozostałe uwagi (np. metoda/wzór użyte do obliczenia wpływu na dochody albo inne informacje).

⁴⁶ W przypadku tradycyjnych zasobów własnych (opłaty celne, opłaty wyrównawcze od cukru) należy wskazać kwoty netto, tzn. kwoty brutto po odliczeniu 20 % na poczet kosztów poboru.