



Bruksela, 8 kwietnia 2026 r.
(OR. en)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2023/0271(COD)

16833/25
ADD 1

TRANS 650
CODEC 2139

PROJEKT UZASADNIENIA RADY

Dotyczy: Stanowisko Rady w pierwszym czytaniu w sprawie przyjęcia
ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej
w jednolitym europejskim obszarze kolejowym, zmiany dyrektywy
2012/34/UE oraz uchylecia rozporządzenia (UE) nr 913/2010
– Projekt uzasadnienia Rady

I. WPROWADZENIE

1. 11 lipca 2023 r. Komisja przedłożyła Radzie i Parlamentowi Europejskiemu wniosek¹ dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w jednolitym europejskim obszarze kolejowym, zmiany dyrektywy 2012/34/UE oraz uchylecia rozporządzenia (UE) nr 913/2010. Podstawą prawną wniosku jest art. 91 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE). Jest on negocjowany w ramach zwykłej procedury ustawodawczej.
2. Rada przyjęła podejście ogólne na posiedzeniu Rady ds. TTE (transport) 18 czerwca 2024 r.
3. Parlament Europejski przyjął swój mandat negocjacyjny na sesji plenarnej 12 marca 2024 r.
4. Pierwsze rozmowy trójstronne zorganizowano 19 listopada 2024 r., udzielając ogólnego mandatu do prowadzenia negocjacji na szczeblu technicznym. Kolejne dwie rundy rozmów trójstronnych odbyły się 3 marca 2025 r. i 10 czerwca 2025 r. Podczas czwartej i ostatniej rundy rozmów trójstronnych 18 listopada 2025 r. Rada i Parlament osiągnęły wstępne porozumienie.
5. 19 grudnia 2025 r. Komitet Stałych Przedstawicieli przeanalizował ostateczny tekst kompromisowy z myślą o osiągnięciu porozumienia i potwierdził je.
6. 27 stycznia 2026 r. przewodnicząca komisji TRAN przesłała do przewodniczącego Komitetu Stałych Przedstawicieli pismo potwierdzające, że jeżeli Rada zatwierdzi uzgodniony tekst w pierwszym czytaniu po ostatecznej redakcji prawno-językowej, Parlament zatwierdzi stanowisko Rady w swoim drugim czytaniu.

¹ Dok. ST 11718/23 + ADD 1–4.

II. CEL

7. Rozporządzenie ma na celu zastosowanie jednolitych ram regulacyjnych do wykorzystania zdolności przepustowej sieci kolejowej. Zasady alokacji zdolności przepustowej określone w dyrektywie 2012/34/UE zastępuje się zasadami określonymi w niniejszym rozporządzeniu. Wniosek opiera się na prowadzonym przez sektor projekcie przeprojektowania rozkładów jazdy (TTR), którego celem jest zapewnienie zarządcom infrastruktury większej elastyczności zarówno w zakresie długoterminowego planowania strategicznego, jak i krótkoterminowej alokacji zdolności przepustowej w drodze nowego procesu planowania i alokacji. Rozpoczęcie planowania z dłuższym wyprzedzeniem pozwoli na bardziej optymalne wykorzystanie infrastruktury. Przyczyni się również do bardziej zrównoważonego podziału zdolności przepustowej kolei między różne rodzaje użytkowników, czy to pasażerów, czy też towarów, zwłaszcza z korzyścią dla transportu towarowego, który powinien stać się bardziej niezawodny.
8. Jeśli chodzi o organizację, wniosek Komisji wzmocnił centralizację na szczeblu UE dzięki wzmocnieniu europejskiej sieci zarządców infrastruktury (ENIM) i utworzeniu nowego podmiotu: koordynatora sieci. Pierwotnie zaproponowany organ weryfikujący skuteczność działania został przekształcony w doradczy panel weryfikujący skuteczność działania. Na wniosek Parlamentu Europejskiego zainteresowane strony będą miały możliwość utworzenia Europejskiej Platformy Kolejowej (ERP).

III. ANALIZA STANOWISKA RADY W PIERWSZYM CZYTANIU

9. Opierając się na wniosku Komisji, Parlament i Rada prowadziły negocjacje w celu osiągnięcia wczesnego porozumienia w drugim czytaniu na podstawie stanowiska Rady w pierwszym czytaniu. Stanowisko Rady w pierwszym czytaniu zawiera następujące główne elementy, co do których współprawodawcy osiągnęli porozumienie.

Streszczenie głównych zagadnień

10. Rozporządzenie wprowadza nowe zasady alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, umożliwiając długoterminowe planowanie przewozów kolejowych, a tym samym dąży do lepszego wykorzystania infrastruktury i umożliwienia większej liczby przewozów kolejowych, zarówno pasażerskich, jak i towarowych. Nowy system opiera się na kompleksowym systemie konsultacji, aby umożliwić zarządcom infrastruktury lepsze zrozumienie potrzeb różnych wnioskodawców. Po etapie konsultacji zdolność przepustowa zostanie przydzielona. Po przydziale zastosowanie będą miały również szczegółowe zasady umożliwiające zmiany w planowaniu. Nowy system ma również umożliwić lepszą koordynację ponad granicami i świadczenie lepszych przewozów wykonywanych w ramach wielu sieci. Stworzono również system kar, który ma być odstraszający i pomagać unikać zbyt wielu zmian.
11. Państwa członkowskie mogą wydawać wytyczne strategiczne dla zarządcy infrastruktury, opierając się na orientacyjnej strategii rozwoju infrastruktury kolejowej, przy poszanowaniu obowiązków operacyjnych zarządcy infrastruktury. Te wytyczne strategiczne mogą umożliwić uwzględnienie szczególnych cech i wymogów krajowych w ogólnym kontekście bardziej europejskiego podejścia do planowania i alokacji zdolności przepustowej kolei. Ważne jest, aby państwa członkowskie mogły decydować o szczególnym charakterze projektów rozkładów jazdy, ustalać minimalne wielkości dla określonych rodzajów kolejowych usług przewozowych oraz mieć możliwość odzwierciedlenia priorytetów krajowych w parametrach podziału zdolności przepustowej lub rozwiązywaniu konfliktów.
12. Zarządzanie zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej będzie oparte na planowaniu długoterminowym. Każdy rozkład jazdy, który wejdzie w życie od grudnia 2030 r. i będzie miał zastosowanie w następnym roku, zostanie przygotowany i wdrożony w trzech następujących po sobie etapach: planowanie, alokacja i dostosowanie. Na każdym etapie prowadzi się konsultacje, by wysłuchać potrzeb wnioskodawców. Aby wesprzeć zarządców infrastruktury i strony zaangażowane w działalność operacyjną w procesie planowania, alokacji i dostosowania, ENIM przygotowuje ramy zarządzania zdolnością przepustową. Ramy te zapewnią narzędzia, metody i ustalenia proceduralne dotyczące zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury oraz koordynacji między zarządcami infrastruktury a innymi podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną.

1. Planowanie: zarządcy infrastruktury rozpoczną strategiczne planowanie zdolności przepustowej i zapewnią koordynację tych planów między zarządcami infrastruktury. Ułatwi to wnioskodawcom organizowanie przewozów transgranicznych. Wychodząc od planu strategicznego, zarządca infrastruktury przejdzie do bardziej szczegółowego planowania, obejmującego najpierw strategię zdolności przepustowej, a następnie model zdolności przepustowej, po czym przygotowuje plan zapewnienia zdolności przepustowej. Opracowano specjalne procedury zarządzania infrastrukturą intensywnie wykorzystywaną lub przepełnioną.
 2. Alokacja: po zakończeniu etapu planowania prawa do użytkowania infrastruktury będą musiały zostać przydzielone wnioskodawcom, zarówno w odniesieniu do uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej jedną sieć, jak i do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci. W odniesieniu do tych ostatnich w rozporządzeniu określono również przepisy szczegółowe. Alokacja zostanie dokonana z wykorzystaniem narzędzi cyfrowych i usług cyfrowych. Zarządcy infrastruktury będą dysponowali różnymi sposobami przydzielania uprawnień do zdolności przepustowej i będą musieli uwzględniać kwestie związane ze zdolnością przepustową obiektów infrastruktury usługowej. Zarządcy infrastruktury są również zobowiązani do włączenia prac związanych z infrastrukturą do planowania. Jeżeli na koniec procesu alokacji nadal istnieje konflikt między wnioskami wnioskodawców a dostępną zdolnością przepustową, dostępny jest proces rozwiązywania konfliktów. Jeżeli nie uda się znaleźć kompromisowego rozwiązania, rozwiązanie konfliktu może prowadzić do zastosowania sprawiedliwej, przejrzystej i niedyskryminacyjnej metodyki opartej na zestawie kryteriów operacyjnych, społeczno-gospodarczych i środowiskowych.
 3. Dostosowanie: przed wejściem w życie rozkładu jazdy zarówno zarządcy infrastruktury, jak i wnioskodawcy mogą wnioskować o wprowadzenie zmian. Wniosek o wprowadzenie zmian powinien być jednak w jak największym stopniu ograniczony. Aby uniknąć zbyt wielu zmian, ustanowiono system kar zniechęcający zarządcę infrastruktury lub wnioskodawcę do wnioskowania o zmianę.
13. Wynikiem planowania i przydziału jest rozkład jazdy, który wchodzi w życie na początku grudnia każdego roku. Prowadzi to do zarządzania ruchem w oparciu o rozkład jazdy. W ramach nowego systemu nadal może się zdarzyć, że wystąpią nieoczekiwane zdarzenia, które będą wymagały zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego. Ważne jest, aby wszyscy zaangażowani w zarządzanie ruchem, zakłóceniami i kryzysami informowali się nawzajem. ENIM przygotowuje ramy wspierające zarządców infrastruktury i zainteresowane strony zaangażowane w działalność operacyjną w koordynowaniu zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego za pomocą wspólnych narzędzi, metodyk i ustaleń proceduralnych.

14. ENIM monitoruje i porównuje wyniki w zakresie usług związanych z infrastrukturą kolejową. Na potrzeby przeglądu skuteczności działania przygotowuje ramy wsparcia zarządców infrastruktury za pomocą wspólnych narzędzi, metodyk i ustaleń proceduralnych. Będzie też publikować europejskie sprawozdanie z weryfikacji skuteczności działania i aktualizować je co roku. Komisja może powołać Panel Doradczy ds. Skuteczności Działania jako niezależny i bezstronny panel ekspertów. Panel ekspertów przedstawia zalecenia dotyczące skuteczności działania i dokonuje przeglądu projektu sprawozdania z weryfikacji skuteczności działania oraz przedstawia odrębną sekcję w sprawozdaniu z weryfikacji skuteczności działania.
15. Zarządzanie
 1. W rozporządzeniu powierza się ENIM nowe obowiązki: ustanowienie trzech ram i lepszą koordynację pracy zarządców infrastruktury w odniesieniu do przewozów kolejowych wykonywanych w ramach wielu sieci. ENIM wyznaczy również koordynatora sieci po uzyskaniu zgody Komisji Europejskiej.
 2. W celu wsparcia prac ENIM wyznacza się koordynatora sieci. Koordynator sieci pełni funkcję sekretariatu ENIM, uczestniczy w przygotowaniu ram, przyczynia się do koordynacji między zarządcami infrastruktury, identyfikuje przeszkody dla przewozów kolejowych wykonywanych w ramach wielu sieci, działa jako punkt kontaktowy i wspiera prace nad cyfryzacją.
 3. Na mocy niniejszego rozporządzenia Europejska Sieć Kolejowych Organów Regulacyjnych (ENRRB) otrzyma szczególne funkcje w zakresie monitorowania kwestii regulacyjnych i koordynacji między krajowymi organami regulacyjnymi w przypadku pojawienia się problemów związanych z usługami kolejowymi świadczonymi w ramach wielu sieci.
 4. Podmiot zaangażowany w działalność operacyjną może podjąć decyzję o utworzeniu ERP, by zapewnić skuteczne konsultacje sektora kolejowego z ENIM.
16. W przypadku gdy ENIM nie przedstawi przynajmniej jednych ram lub ich elementów lub jeżeli przynajmniej jedne ramy lub ich elementy są nieadekwatne do osiągnięcia zamierzonych celów, lub przynajmniej jedne ramy nie są wystarczające do zapewnienia jednolitych warunków wykonywania rozporządzenia, Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktu wykonawczego w celu przyjęcia odpowiednich ram lub ich elementów.

17. Pierwszy rozkład jazdy zgodny z nowymi przepisami niniejszego rozporządzenia zostanie opublikowany w 2030 r. i zacznie obowiązywać od 14 grudnia 2030 r.

IV. PODSUMOWANIE

18. Stanowisko Rady zachowuje cel wniosku Komisji i w pełni odzwierciedla kompromis osiągnięty podczas nieformalnych negocjacji między Radą a Parlamentem Europejskim przy wsparciu Komisji.
 19. Po przyjęciu rozporządzenie w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w jednolitym europejskim obszarze kolejowym, zmiany dyrektywy 2012/34/UE oraz uchylecia rozporządzenia (UE) nr 913/2010 będzie stanowić istotny wkład w sektor transportu.
-