



Rada  
Unii Europejskiej

Bruksela, 7 kwietnia 2026 r.  
(OR. en)

16833/25

---

---

Międzyinstytucjonalny numer  
referencyjny:  
2023/0271(COD)

---

---

TRANS 650  
CODEC 2139

#### AKTY USTAWODAWCZE I INNE INSTRUMENTY

---

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

---

**ROZPORZĄDZENIE**  
**PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2026/...**

z dnia ...

**w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej  
w jednolitym europejskim obszarze kolejowym, zmiany dyrektywy 2012/34/UE  
oraz uchylecia rozporządzenia (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-Społecznego<sup>1</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów<sup>2</sup>,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> Dz.U. C, C/2024/891, 6.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/891/oj>.

<sup>2</sup> Dz.U. C, C/2024/1982 z 18.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1982/oj>.

<sup>3</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 12 marca 2024 r. (Dz.U. C, C/2025/1020, 27.2.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/1020/oj>) oraz stanowisko Rady w pierwszym czytaniu z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym). Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W komunikacie Komisji z 11 grudnia 2019 r. zatytułowanym „Europejski Zielony Ład” wyznaczono 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 50 %, dążąc docelowo do 55 %, do 2030 r. w porównaniu z poziomami z 1990 r. Obydwa te cele ujęto w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119<sup>4</sup>. W Europejskim Zielonym Ładzie wezwano do zmniejszenia o 90 % emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu, przy jednoczesnym dążeniu do osiągnięcia zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń, w celu ograniczenia do 2030 r. wpływu emisji zanieczyszczeń powietrza na zdrowie o ponad 55 % i odsetka osób długotrwale narażonych na hałas komunikacyjny o 30 %. 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.

---

<sup>4</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

- (2) W komunikacie Komisji z dnia 9 grudnia 2020 r. zatytułowanym „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości” określono kamienie milowe wskazujące unijną drogę systemu transportu do osiągnięcia celów zrównoważonej, inteligentnej i odpornej mobilności. Przewidziano w nim, że kolejowy ruch towarowy wzrośnie do 2030 r. o 50 %, a do 2050 r. – dwukrotnie; do 2030 r. ruch kolejowy w ramach kolei dużych prędkości wzrośnie dwukrotnie, a do 2050 r. – trzykrotnie, zaś do 2030 r. regularny transport zbiorowy w Unii na dystansie do 500 km powinien być neutralny pod względem emisji dwutlenku węgla. Aby osiągnąć te cele, transport kolejowy powinien stać się bardziej atrakcyjny pod względem przystępności cenowej, niezawodności i dostępności. Kolejowe usługi przewozowe powinny być również lepiej dostosowane do potrzeb pasażerów i spedytorów.
- (3) Podstawowym celem niniejszego rozporządzenia jest zwiększenie wykorzystania infrastruktury kolejowej poprzez bardziej efektywne wykorzystanie tej infrastruktury dzięki lepszym procesom planowania i alokacji oraz dzięki lepszej koordynacji transgranicznej, a tym samym przyczynienie się do zwiększenia przewozów kolejowych zgodnie z celami Unii w zakresie obniżenia emisyjności. Konieczne będą jednak – na wszystkich poziomach – dodatkowe środki wykraczające poza zakres stosowania niniejszego rozporządzenia w celu dalszego zwiększenia zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, aby zaspokoić zwiększony popyt na zdolność przepustową kolei, zarówno w usługach pasażerskich, jak i towarowych, oraz w celu zwiększenia ogólnej konkurencyjności kolei.

- (4) W przepisach dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE<sup>5</sup> określono przepisy mające zastosowanie do zarządzania infrastrukturą kolejową i jej eksploatacji oraz zasady i procedury mające zastosowanie do alokacji zdolności przepustowej w kolejowych przewozach krajowych i międzynarodowych.
- (5) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010<sup>6</sup> 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.
- (6) Zarządzanie zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej oraz ruchem kolejowym mają kluczowe znaczenie dla prawidłowego funkcjonowania sektora kolejowego. Aby umożliwić pociągom o całkowicie odmiennych parametrach, takich jak prędkość i droga hamowania, bezpieczne poruszanie się na tych samych torach, należy starannie planować i koordynować świadczenie kolejowych usług przewozowych, w szczególności usług transgranicznych. Optymalne i zharmonizowane zarządzanie zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej stwarza więcej możliwości dla przewozów kolejowych oraz zwiększa ich niezawodność. Niniejsze rozporządzenie powinno zapewnić zarządcom infrastruktury wystarczającą elastyczność niezbędną do skutecznego zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej, a jednocześnie traktowanie wszystkich wnioskodawców w sposób sprawiedliwy, przejrzysty i niedyskryminacyjny, zapewniający uczciwą konkurencję, pod względem dostępu do sieci kolejowej.

---

<sup>5</sup> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj>).

<sup>6</sup> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/913/oj>).

- (7) W dyrektywie 2012/34/UE uznano prawo państw członkowskich do niestosowania przepisów dotyczących alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej do określonych części sieci kolejowej lub do określonych przewozów kolejowych, w przypadku gdy takie wyłączenie z zakresu prawa Unii nie wpłynie na funkcjonowanie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. Takie wyłączenia w dalszym ciągu powinny mieć zastosowanie w ściśle ograniczonych i należycie uzasadnionych przypadkach, a państwa członkowskie powinny zachować prawo do składania wniosków o takie wyłączenia w przyszłości także w odniesieniu do niniejszego rozporządzenia.
- (8) Eksploatacja stałego połączenia przez kanał La Manche została uregulowana w szczególności w Traktacie między Francją a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej dotyczącym budowy i eksploatacji stałego połączenia przez kanał La Manche przez prywatnych koncesjonariuszy, podpisanym w Canterbury w dniu 12 lutego 1986 r. (zwanym dalej „traktatem z Canterbury”) oraz w umowie koncesji między Secretary of State for Transport, Le Ministre de l'Urbanisme du Logement et des Transports, The Channel Tunnel Group Limited and France-Manche S.A., podpisanej w dniu 14 marca 1986 r. i od tego czasu wielokrotnie zmienianej (zwanej dalej „umową koncesji”). Zgodnie z traktatem z Canterbury i umową koncesji koncesjonariusze zarządzają infrastrukturą kolejową oraz świadczą usługi przewozów wahadłowych dla pojazdów drogowych. Dyrektywa 2012/34/UE, z wyjątkiem niektórych przepisów, nie ma zastosowania do przedsiębiorstw, których działalność ogranicza się do świadczenia wyłącznie przewozów wahadłowych dla pojazdów drogowych przez stałe połączenie przez kanał La Manche, ani do operacji transportowych w formie przewozów wahadłowych dla pojazdów drogowych przez to stałe połączenie. Podobnie nie jest właściwe stosowanie niniejszego rozporządzenia do zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej w celu świadczenia takich usług. O ile nie postanowiono inaczej, niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej w celu świadczenia innych usług, takich jak przewozy pociągami pasażerskimi i towarowymi.

- (9) Przy wykonywaniu niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do części unijnej sieci kolejowej, która jest geograficznie odizolowana przez morze od pozostałej części unijnej sieci kolejowej, w przypadku której nie ma konkretnej potrzeby koordynacji z innymi państwami członkowskimi lub zarządcami infrastruktury zarządzającymi infrastrukturą kolejową znajdującą się w innych państwach członkowskich oraz w przypadku której zdolność przepustowa jest stale dostępna i nie przewiduje się żadnej istotnej zmiany w perspektywie krótko- lub średnioterminowej, państwa członkowskie i zarządcy infrastruktury powinni mieć możliwość stosowania pragmatycznego i proporcjonalnego podejścia, aby uniknąć nieproporcjonalnych kosztów i obciążeń administracyjnych, przy jednoczesnym przestrzeganiu obowiązków określonych w niniejszym rozporządzeniu.
- (10) Niniejsze rozporządzenie nie powinno uniemożliwiać państwom członkowskim przyjmowania środków niezbędnych do ochrony podstawowych interesów w zakresie bezpieczeństwa lub obrony lub przyjmowania środków niezbędnych do zapewnienia wojsku wystarczającego dostępu do infrastruktury kolejowej.

- (11) Infrastruktura transportowa to podstawa gospodarki i społeczeństwa jako całości. Część infrastruktury kolejowej ma kluczowe znaczenie dla zapewnienia prawidłowego funkcjonowania niezbędnych funkcji społecznych oraz ma strategiczne znaczenie dla bezpieczeństwa narodowego. W niektórych przypadkach przydzielenie wnioskodawcy uprawnienia do zdolności przepustowej mogłoby zagrozić bezpieczeństwu publicznemu lub porządkowi publicznemu w Unii, w tym na poziomie państw członkowskich, na przykład w przypadku gdy przedsiębiorstwo kolejowe zamierza przewozić towary niebezpieczne lub broń nielegalnie wwożone do Unii, wykorzystując infrastrukturę kolejową państwa członkowskiego. W celu zagwarantowania płynnego, bezpiecznego i pewnego ruchu kolejowego oraz zapewnienia ochrony swojej infrastruktury kolejowej państwa członkowskie powinny mieć możliwość wymagania od zarządców infrastruktury odmowy przydzielania uprawnień do zdolności przepustowej lub cofnięcia tych uprawnień wnioskodawcy, w przypadku gdy dostęp do infrastruktury kolejowej stanowi zagrożenie dla porządku publicznego lub bezpieczeństwa publicznego, w tym dla bezpieczeństwa narodowego i obrony narodowej. Każda taka decyzja powinna być należycie uzasadniona, bezwzględnie konieczna oraz proporcjonalna do zamierzonego celu, z uwzględnieniem również wpływu tej decyzji na konkurencję i ciągłość łańcuchów dostaw, w szczególności w odniesieniu do dostaw kluczowych czynników produkcji, oraz w przypadku gdy będące przedmiotem wniosku uprawnienie do zdolności przepustowej jest uprawnieniem do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci. Przy ocenie ryzyka dla bezpieczeństwa publicznego lub porządku publicznego zainteresowane państwo członkowskie powinno mieć możliwość wzięcia pod uwagę, oprócz innych czynników, że wnioskodawca podlega środkom ograniczającym przyjętym przez Unię oraz powody przyjęcia takich środków, że wnioskodawca jest własnością lub pozostaje pod faktyczną kontrolą osoby lub podmiotu objętego środkami ograniczającymi przyjętymi przez Unię lub działa w ich imieniu lub pod ich kierownictwem, lub że wnioskodawca lub ta osoba lub podmiot są zaangażowani w nielegalną działalność lub działania ułatwiające rozwój zdolności wojskowych państwa trzeciego, które stanowią zagrożenie dla bezpieczeństwa narodowego zainteresowanego państwa członkowskiego. Decyzja taka powinna być regularnie poddawana przeglądowi przez zainteresowane państwo członkowskie, w szczególności poprzez ocenę, czy jest nadal uzasadniona i proporcjonalna. Państwo członkowskie powinno poinformować Komisję, organ regulacyjny oraz – w przypadku uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci – pozostałe zainteresowane państwa członkowskie o przyjętej decyzji i jej uzasadnieniu oraz powinno koordynować działania z tymi innymi państwami członkowskimi w przypadku, gdy państwa te zgłoszą zastrzeżenia do przyjętej decyzji. W przypadku gdy zastrzeżenia zgłoszone przez państwo członkowskie nie zostaną rozstrzygnięte w drodze koordynacji, zainteresowane państwo członkowskie powinno mieć możliwość zwrócenia się do Komisji o zalecenie w sprawie decyzji przyjętej przez inne państwo członkowskie.

- (12) Państwa członkowskie powinny mieć prawo do przekazywania zarządcy infrastruktury wytycznych strategicznych w celu zapewnienia, aby planowanie i wykorzystywanie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, było spójne z ich ogólnymi celami i kierunkami polityki. W szczególności państwa członkowskie powinny mieć możliwość wymagania od zarządców infrastruktury wdrażania konkretnych projektów rozkładów jazdy, takich jak zintegrowane cykliczne rozkłady jazdy, rezerwowanie minimalnych wielkości zdolności przepustowej dla niektórych rodzajów ruchu oraz odzwierciedlenie krajowych uwarunkowań i priorytetów politycznych w parametrach metodyki podziału zdolności przepustowej i rozwiązywania konfliktów. Państwa członkowskie powinny przy tym przestrzegać obowiązków operacyjnych zarządców infrastruktury oraz zapewniać, aby zachowali oni wystarczający margines operacyjny do wypełniania wszystkich swoich zadań i obowiązków.
- (13) Ponieważ zarządcy infrastruktury mogą być zobowiązani do stosowania konkretnego projektu rozkładu jazdy, połączenie kolejowe realizowane w ramach wielu sieci może podlegać różnym projektom rozkładu jazdy. W świetle tego, ale również innych czynników, państwa członkowskie odpowiedzialne za zarządców infrastruktury przydzielających uprawnienia do zdolności przepustowej na potrzeby przewozów pociągami w ramach wielu sieci, podlegających różnym projektom rozkładów jazdy, powinny koordynować swoje działania w celu zapewnienia spójności między swoimi wytycznymi strategicznymi a wymogami krajowymi. Ponadto, ponieważ w państwach członkowskich stosuje się różne praktyki w zakresie planowania rozkładów jazdy, praktyki te wymagają zwiększonej koordynacji również między zarządcami infrastruktury w wymiarze transgranicznym, w szczególności gdy zarządcy infrastruktury są zobowiązani do wstępnego planowania zdolności przepustowej z wykorzystaniem cyklicznych rozkładów jazdy.

- (14) Zasady i procedury zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej powinny uwzględniać i zaspokajać potrzeby wszystkich segmentów rynku kolejowego w niedyskryminacyjny sposób. Należy w nich uwzględnić w szczególności potrzebę długoterminowej stabilności dostępnej zdolności przepustowej do obsługi przewozów pasażerskich, w tym przewozów obsługiwanych na podstawie obowiązków świadczenia usługi publicznej, oraz krótkoterminowej elastyczności w odniesieniu do ruchu towarowego, aby móc odpowiadać 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, które nie jest łatwo zaplanować z góry lub których organizacja ma charakter bardziej złożony, takie jak przewozy pociągami towarowymi lub międzynarodowymi pociągami pasażerskimi, w tym pociągami nocnymi.
- (15) 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<sup>7</sup>, w szczególności europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS), spowodują wzrost dostępnej zdolności przepustowej w perspektywie średnio- i długoterminowej. Jest jednak mało prawdopodobne, aby zarządcy infrastruktury byli w stanie zrealizować wszystkie wnioski o alokację zdolności przepustowej dotyczące wykorzystania intensywnie wykorzystywanej lub przepełnionej infrastruktury kolejowej i powinni opierać się na rzetelnym planowaniu, aby przewidywać potrzeby, zapewniać wczesne wskazania wnioskodawcom oraz ułatwiać alokację zdolności przepustowej.

---

<sup>7</sup> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

- (16) Aby zapewnić optymalne wykorzystanie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, w procesie planowania i alokacji należy uwzględnić kryteria społeczno-gospodarcze, operacyjne i środowiskowe, w szczególności podczas oceny alternatywnych opcji podziału zdolności, w przypadku gdy element infrastruktury kolejowej jest intensywnie wykorzystywany lub przepełniony, oraz do celów rozwiązywania konfliktów. Szczególnie w przypadku wnioskodawców składających wnioski o zdolność przepustową w różnych państwach członkowskich korzystne byłoby stosowanie przez zarządców infrastruktury wspólnej metody oraz przejrzystego zestawu kryteriów, które wyjaśniałyby, w jaki sposób kryteria te zostały uwzględnione i w jaki sposób wpłynęły one na podjęte decyzje.
- (17) Europejska sieć zarządców infrastruktury (ENIM) powinna zapewnić wytyczne dotyczące sposobu ustanowienia wspólnej obiektywnej, przejrzystej i niedyskryminacyjnej metodyki, która opierałaby się na kryteriach społeczno-gospodarczych, operacyjnych i środowiskowych dotyczących podziału i alokacji zdolności przepustowej. Ponieważ jest to nowa metodyka podejmowania decyzji o podziale zdolności przepustowej lub rozwiązywaniu konfliktów i ważne będzie ustalenie wartości parametrów na właściwym poziomie, stosowanie kryteriów operacyjnych, społeczno-gospodarczych i środowiskowych powinno zostać przed ich zastosowaniem przetestowane i skalibrowane przez ENIM.
- (18) Zarządcy infrastruktury powinni, w stosownych przypadkach, dostosować standardowe wartości parametrów w celu uwzględnienia uwarunkowań lokalnych lub krajowych w oparciu o przyjęte podejścia i dowody empiryczne.

- (19) Planowanie strategiczne zdolności przepustowej przez zarządców infrastruktury powinno przyczynić się do poprawy wykorzystania infrastruktury kolejowej dzięki przewidywaniu popytu na przewozy kolejowe, w tym za pomocą analizy spodziewanego rozwoju rynku transportowego, oraz uwzględnianiu planowanego rozwoju, odnowienia i utrzymania infrastruktury kolejowej. Ponadto planowanie strategiczne powinno zapewnić alokację zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w sposób, który maksymalizuje wartość przewozów kolejowych dla społeczeństwa. Zarządcy infrastruktury powinni zapewniać, aby w planowaniu strategicznym zdolności przepustowej przewidziano stopniowe zwiększanie stopnia szczegółowości informacji na temat dostępnej zdolności przepustowej, z uwzględnieniem informacji zwrotnych od podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną oraz aby planowanie to stanowiło podstawę alokacji zdolności przepustowej.
- (20) 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 przepelnionej lub intensywnie wykorzystywanej infrastruktury kolejowej oraz rozszerzenia takiego planowania na inne odcinki sieci, jeżeli zostanie to uznane za niezbędne. W takim wstępnym planowaniu zdolności przepustowej należy uwzględnić poszczególne metody alokacji zdolności przepustowej oraz charakterystykę poszczególnych segmentów rynku kolejowego. Powinno to umożliwić lepsze wykorzystanie infrastruktury kolejowej poprzez grupowanie pociągów o podobnych parametrach eksploatacyjnych na danym etapie alokacji zdolności przepustowej.

- (21) Przy przydzielaniu zdolności przepustowej zarządcy infrastruktury powinni przestrzegać swoich planów strategicznych z zakresu podaży zdolności przepustowej przy jednoczesnym zapewnieniu, aby alokacja zdolności przepustowej odbywała się zgodnie z popytem rynkowym oraz w sposób sprawiedliwy i niedyskryminacyjny. W tym celu niektóre wnioski o alokację zdolności przepustowej niezgodne z planem zapewnienia zdolności przepustowej mogłyby zostać odrzucone lub uzyskać niższy priorytet na etapie alokacji. Plan zapewnienia zdolności przepustowej powinien być ciągle aktualizowany, aby odzwierciedlał dostępną zdolność przepustową.
- (22) Przedsiębiorstwa z poszczególnych segmentów 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 tych potrzeb 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 nie zbiega się w czasie z okresem ważności obowiązującego rozkładu jazdy. W tym celu powinna istnieć możliwość rezerwowania zdolności przepustowej dla tras pociągów, które mogą być następnie przydzielane w krótkim czasie.

- (23) Wnioskodawcy ubiegający się o zdolność przepustową infrastruktury kolejowej powinni móc planować zdolność przepustową infrastruktury i składać wnioski o nią co roku w ramach obowiązującego rozkładu jazdy. Wnioskodawcy powinni również móc składać wnioski o zdolność przepustową infrastruktury kolejowej z większym wyprzedzeniem w celu zapewnienia stabilnych, wieloletnich przewozów kolejowych na podstawie umów ramowych. Ponadto wnioskodawcy powinni móc składać wnioski o uzyskanie zdolności przepustowej krótko przed rozpoczęciem przejazdów poszczególnych pociągów w drodze wniosków *ad hoc* o alokację zdolności przepustowej lub w drodze wniosków składanych w ramach planowania kroczącego w przypadku stałych usług przewozów kolejowych. Ponieważ planowanie kroczące jest szczególnie dogodne w przypadku kolejowych przewozów towarowych ze względu na ich charakterystykę, alokacja zdolności przepustowej w ramach procesu planowania kroczącego powinna dotyczyć co najmniej usług kolejowego transportu towarowego.

- (24) Znacząca część kolejowego transportu towarowego ma charakter dalekobieżny i wymaga transgranicznej koordynacji między zarządcami 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 większa spójność i harmonizacja zasad i procedur w zakresie zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej, przy czym ich określenie opiera się na doświadczeniu i wiedzy fachowej sektora. W związku z tym należy wzmocnić rolę ENIM poprzez powierzenie jej opracowania wytycznych, aby umożliwić jednolite wykonywanie niniejszego rozporządzenia w zakresie procedur i metodyk zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej przy zapewnieniu aktywnej koordynacji transgranicznej zdolności przepustowej i ruchu. W szczególności ENIM powinna opracować europejskie ramy w odniesieniu do zarządzania zdolnością przepustową, koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym oraz weryfikacji skuteczności działania. Podczas opracowywania tych europejskich ram należy konsultować się z przedsiębiorstwami kolejowymi, wnioskodawcami i innymi podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną.

(25) Opracowane przez ENIM europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową, europejskie ramy koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym oraz europejskie ramy weryfikacji skuteczności działania powinny zawierać wytyczne określające wspólne narzędzia, metodyki i ustalenia proceduralne, które umożliwiają zarządcom infrastruktury jednolite wykonywanie niniejszego rozporządzenia w całym jednolitym europejskim obszarze kolejowym, w odniesieniu do zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej, koordynacji ruchu transgranicznego, zarządzania zakłóceniami ruchu i sytuacjami kryzysowymi, a także weryfikacji skuteczności działania. Choć te ramy i zawarte w nich elementy nie powinny mieć wiążącego charakteru, a zarządcy infrastruktury powinni ponosić odpowiedzialność za swoje decyzje operacyjne, od zarządców infrastruktury oczekuje się jednak przestrzegania tych ram, chyba że szczególne okoliczności uzasadniają odstępstwo od nich. W takich przypadkach zarządcy infrastruktury powinni działać zgodnie z podejściem „przestrzegaj lub wyjaśnij” oraz powinni uzasadniać powody wszelkich odstępstw od tych ram. Podejście to umożliwia zapewnienie równowagi między potrzebą koordynacji i stosowania jednolitych podejść w jednolitym europejskim obszarze kolejowym a potrzebą dostosowania procedur i metodyk do szczególnych okoliczności danych obszarów geograficznych. W przypadku gdy ENIM nie osiągnie porozumienia w sprawie wspólnych narzędzi, metodyk i ustaleń proceduralnych i w związku z tym nie jest w stanie opracować ram europejskich lub jeżeli w przypadku takiego porozumienia ramy te są niewystarczające do osiągnięcia zamierzonych celów lub jeżeli występują znaczne odstępstwa od stosowania tych ram, które utrudniają jednolite wykonywanie niniejszego rozporządzenia, Komisja powinna przyjąć akty wykonawcze określające wiążące przepisy dotyczące wspólnych narzędzi, metodyk i ustaleń proceduralnych niezbędnych do jednolitego wdrażania tych ram europejskich lub ich elementów.

- (26) ENIM powinna wyznaczyć koordynatora sieci do wykonywania zadań wspierających i operacyjnych. Przy wyznaczaniu koordynatora sieci ENIM powinna rozważyć organizację niekomercyjną mającą doświadczenie w poprawie zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej i zaangażowaną w takie działania.
- (27) 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.
- (28) 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 konsultacji między zarządcami infrastruktury a innymi zainteresowanymi podmiotami. Europejska Platforma Kolejowa (ERP) powinna stanowić platformę do prowadzenia tych ustrukturyzowanych konsultacji, ponieważ oczekuje się, że w jej skład wejdą przedstawiciele wszystkich zainteresowanych stron zaangażowanych w kolejowe usługi przewozowe, w tym między innymi przedsiębiorstw kolejowych, operatorów obiektów infrastruktury usługowej lub operatorów multimodalnych terminali transportowych. ERP powinna być w stanie przekazywać ENIM swoje opinie podczas opracowywania europejskich ram oraz dzielić się konkretnymi doświadczeniami i praktycznymi sugestiami dotyczącymi konkretnych wyzwań, a także przyczyniać się do dalszej poprawy funkcjonowania europejskich kolejowych usług przewozowych.

- (29) Niezawodność przewozów kolejowych oraz wiedza z odpowiednim wyprzedzeniem na temat tego, kiedy przewozy mogą być wykonywane, to niektóre z aspektów, do których klienci kolei i wnioskodawcy przywiązują największą wagę. Niezawodność rozkładów jazdy jest również aspektem kluczowym 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 oraz należy wprowadzić system odpowiednich zachęt mających na celu promowanie wywiązywania się ze zobowiązań przez zarządców infrastruktury, przedsiębiorstwa kolejowe i inne odpowiednie zainteresowane podmioty.

- (30) W niniejszym rozporządzeniu należy ustanowić system kar płaconych w przypadku, gdy zarządca infrastruktury lub wnioskodawca nie wywiązuje się ze swoich zobowiązań w odniesieniu do przydzielonego uprawnienia do zdolności przepustowej. Wysokość należnej kary powinna być skuteczna, proporcjonalna, odstraszająca i niedyskryminacyjna, aby zapewnić przestrzeganie planowanego wykorzystania zdolności przepustowej. Wysokość kary powinna być również zatwierdzana przez organ regulacyjny. Zarządca infrastruktury mógłby wykorzystać opłaty za dostęp do infrastruktury uiszczane w sieci kolejowej jako podstawę do zaproponowania wysokości kar. Ustalanie wysokości kary powinno uwzględniać wiele czynników, w tym termin powiadomienia o zmianie, jakość alternatywnej zdolności przepustowej pod względem dodatkowej odległości lub terminu, charakterystykę techniczną oraz inne istotne aspekty, lub to, czy zdolność przepustowa może zostać ponownie przydzielona i wykorzystana przez innego wnioskodawcę. Ustalony poziom kary powinien być niski, gdy jakość rozwiązania alternatywnego jest wysoka lub gdy zdolność przepustowa może zostać ponownie przydzielona. Ustalony poziom kary powinien być wyższy, gdy wniosek o zmianę złożono na krótko przed terminem wykorzystania uprawnienia do zdolności przepustowej lub gdy jakość jest zbyt niska w porównaniu z pierwotnie przyznanym uprawnieniem do zdolności przepustowej. Zarządcy infrastruktury w państwach członkowskich, których walutą nie jest euro, powinni przewidzieć w swojej walucie poziomy kar odpowiadające poziomom określonym w niniejszym rozporządzeniu w euro w dniu jego wejścia w życie. Zarządców infrastruktury wzywa się do regularnego przeglądu wysokości kar również w odniesieniu do zmian kursu wymiany. Ten system kar powinien mieć na celu przyspieszenie rozstrzygnięcia sporów i ograniczenie liczby sporów sądowych związanych z nieprzestrzeganiem przydzielonych uprawnień do zdolności przepustowej oraz zapewnienie pewności, pewności prawa, przewidywalności i przejrzystości zarówno zarządcom infrastruktury, jak i wnioskodawcom w odniesieniu do ich zobowiązań dotyczących przydzielonych uprawnień do zdolności przepustowej.

- (31) Ciągłe monitorowanie jakości usług infrastruktury kolejowej i kolejowych usług przewozowych jest warunkiem wstępnym poprawy wyników w zakresie tych usług. Chociaż zarządcy infrastruktury powinni monitorować i porównywać wyniki w zakresie usług związanych z infrastrukturą kolejową i kolejowych usług przewozowych na poziomie krajowym, ENIM powinna monitorować wyniki na poziomie Unii. Niezbędne jest zatem ustanowienie 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 koncentrować się na monitorowaniu wypełniania 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 ustanowienia takiego systemu oraz analizy rezultatów jego działania ENIM i Komisja powinny mieć możliwość polegania na niezależnych ekspertach tworzących Panel Doradczy ds. Skuteczności Działania. Panel Doradczy ds. Skuteczności Działania powinien być w stanie udzielać niezależnych porad ENIM i Komisji, a także podmiotom zaangażowanym w działalność operacyjną i koordynatorom europejskim we wszystkich obszarach, które mają wpływ na wyniki w zakresie przewozów kolejowych i zarządzanie infrastrukturą kolejową. Powinien również wносить wkład w sprawozdanie z weryfikacji skuteczności działania.

- (32) W celu poprawy wyników w zakresie usług z zakresu infrastruktury kolejowej w jednolitym europejskim obszarze kolejowym ENIM powinna opracować europejskie ramy weryfikacji skuteczności działania. Ich celem powinno być zapewnienie, aby wszyscy zarządcy infrastruktury w Unii stosowali wspólne narzędzia, metodyki oraz ustalenia proceduralne z zakresu pomiaru skuteczności działania, wykorzystując uzgodnione wskaźniki. Ramy te powinny również umożliwić identyfikację uchybień w skuteczności działania unijnej sieci kolejowej. Powinny mieć na celu zapewnienie, aby zarządcy infrastruktury wyznaczyli cele z zakresu skuteczności działania w sposób uwzględniający specyfikę sieci, którą zarządzają, a jednocześnie zapewniający spójność w wykrywaniu najbardziej istotnych uchybień w skuteczności działania. Ramy te powinny umożliwić zarządcom infrastruktury współpracę na poziomie Unii w zakresie identyfikacji środków służących usunięciu uchybień w skuteczności działania oraz śledzenia ich skutków. ENIM powinna poddawać te ramy regularnemu przeglądowi, zapewniając, aby były one odpowiednie do celu.
- (33) W celu zapewnienia skutecznej koordynacji zarządców infrastruktury kolejowej na poziomie Unii należy przyznać ENIM więcej uprawnień operacyjnych. Powinny one obejmować mechanizmy decyzyjne, które umożliwią zarządcom infrastruktury kolejowej skuteczną koordynację strategicznego planowania zdolności przepustowej.

- (34) Wszyscy zarządcy infrastruktury państw członkowskich odpowiedzialni za linie wchodzące w skład sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) powinni być członkami ENIM. Inni zarządcy infrastruktury z państw członkowskich, którzy są objęci strategicznym zarządzaniem zdolnością przepustową w odniesieniu do linii poza siecią bazową i rozszerzoną siecią bazową TEN-T również powinni mieć możliwość uczestniczenia w obradach ENIM. Inni zarządcy infrastruktury mogą zostać zaproszeni do udziału w pracach ENIM w charakterze obserwatorów, ale bez prawa głosu. Ponadto w interesie Unii leży umożliwienie udziału w ENIM zarządcom infrastruktury odpowiedzialnym za linie w sieci bazowej lub rozszerzonej sieci bazowej TEN-T państw będących członkami Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu oraz państw z Europy Południowo-Wschodniej będących stronami Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Transportową podpisanego przez Unię zgodnie z decyzją Rady (UE) 2017/1937<sup>8</sup>, pod warunkiem że te państwa lub strony stosują niniejsze rozporządzenie na podstawie umowy międzynarodowej zawartej z Unią. Warunki ich uczestnictwa w ENIM powinny zostać określone w umowie zawartej między tymi państwami i stronami a Unią. Te państwa i strony są ściśle powiązane z Unią w sektorze transportu. Ponadto ze względu na swoje położenie geograficzne większość z nich posiada ważne połączenia kolejowe z państwami członkowskimi lub prowadzi ruch tranzytowy między co najmniej dwoma państwami członkowskimi. W związku z tym ich wkład w prace ENIM jest istotny.

---

<sup>8</sup> Decyzja Rady (UE) 2017/1937 z dnia 11 lipca 2017 r. w sprawie podpisania, w imieniu Unii Europejskiej, i tymczasowego stosowania Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Transportową (Dz.U. L 278 z 27.10.2017, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2017/1937/oj>).

- (35) Kolejowe organy regulacyjne powinny współpracować na poziomie Unii w celu zapewnienia spójnego stosowania ram regulacyjnych oraz spójnego traktowania wnioskodawców w całym jednolitym europejskim obszarze kolejowym. Współpraca ta powinna odbywać się w ramach europejskiej sieci kolejowych organów regulacyjnych (ENRRB) z myślą o opracowaniu wspólnych praktyk dotyczących podejmowania decyzji, do których organy te są uprawnione na podstawie niniejszego rozporządzenia. W tym celu ENRRB powinna realizować zadania z zakresu koordynacji oraz może przyjmować niewiążące zalecenia, opinie lub sprawozdania dotyczące transgranicznych przewozów kolejowych oraz wyników w zakresie usług infrastruktury kolejowej i kolejowych usług przewozowych. Zalecenia i opinie przyjęte przez ENRRB powinny promować krajowe decyzje wspierające zharmonizowane procedury opisane w ramach europejskich oraz nie powinny wpływać na kompetencje kolejowych organów regulacyjnych ani na kompetencje zarządców infrastruktury.

- (36) Skuteczne zarządzanie zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej oraz zarządzanie 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 efektywna 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 przewidzianymi w niniejszym rozporządzeniu. Jako europejski organ systemowy ds. aplikacji telematycznych Agencja Kolejowa Unii Europejskiej (ERA) powinna być zaangażowana w opracowywanie i wdrażanie narzędzi cyfrowych, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, w celu zapewnienia ich zgodności z TSI dla aplikacji telematycznych zdefiniowanych w dyrektywie (UE) 2016/797 oraz zgodnie z art. 23 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796<sup>9</sup>.
- (37) Zarządcy infrastruktury powinni zapewniać dostosowanie, w szczególności w zakresie cyfryzacji, do prac Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego, ustanowionego na podstawie tytułu IV rozporządzenia Rady (UE) 2021/2085<sup>10</sup>, poprzez Grupę Sterującą ds. Filara Systemowego i Grupę ds. Wdrażania, o których mowa odpowiednio w art. 96 i 97 tego rozporządzenia.

---

<sup>9</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004 (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/796/oj>).

<sup>10</sup> Rozporządzenie Rady (UE) 2021/2085 z dnia 19 listopada 2021 r. ustanawiające wspólne przedsięwzięcia w ramach programu Horyzont Europa oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 219/2007, (UE) nr 557/2014, (UE) nr 558/2014, (UE) nr 559/2014, (UE) nr 560/2014, (UE) nr 561/2014 i (UE) nr 642/2014 (Dz.U. L 427 z 30.11.2021, s. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/2085/oj>).

(38) W celu zapewnienia płynnego procesu zarządzania zdolnością przepustową i ruchem w odniesieniu do międzynarodowych przewozów kolejowych, zmniejszenia do minimum odwołań przydzielonej zdolności przepustowej i przerw w operacjach kolejowych spowodowanych zakłóceniami w sieci kolejowej, a także w celu uwzględnienia zmian w praktykach zarządców infrastruktury oraz wykorzystywania nowych metod alokacji zdolności przepustowej oraz technologii informacyjno-komunikacyjnych, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) w odniesieniu do niektórych elementów dokumentów będących wynikiem planowania strategicznego zdolności przepustowej; harmonogramu strategicznego planowania zdolności przepustowej oraz procesu alokacji zdolności przepustowej; czasu trwania dokonywania zmian przydzielonej zdolności przepustowej oraz opracowania alternatywnych rozwiązań dla wnioskodawców; niektórych elementów związanych z harmonogramem koordynacji ograniczeń zdolności przepustowej, wynikających z prac związanych z infrastrukturą kolejową, konsultacji w sprawie tych ograniczeń oraz podania ich do wiadomości publicznej; progów wykorzystania zdolności przepustowych, po przekroczeniu których daną infrastrukturę kolejową zgłasza się jako intensywnie wykorzystywaną i przepełnioną; dostosowania wysokości kar do inflacji oraz informacji, które mają być przekazywane podmiotom zaangażowanym w działalność operacyjną. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa<sup>11</sup>. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują 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.

---

<sup>11</sup> Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/agree\\_interinstit/2016/512/oj](http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj).

- (39) 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, wymogów technicznych i operacyjnych dotyczących planowania ewentualnościowego, szczegółowych zasad dotyczących procedury zawierania umów ramowych, formy i treści takich umów ramowych, oraz szczegółowych przepisów dotyczących procesu planowania krocącego i związanych z ramami europejskimi. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011<sup>12</sup>. W przypadku gdy komitet ustanowiony na podstawie dyrektywy 2012/34/UE nie wyda opinii w ramach procedury sprawdzającej, Komisja nie powinna przyjmować projektu aktu wykonawczego.
- (40) Komisja wyraziła zamiar, aby w związku z planowanym przeglądem rozporządzenia (UE) 2016/796 ocenić wykonalność i ewentualne korzyści rozszerzenia kompetencji ERA na zdolność przepustową infrastruktury kolejowej. Ocena ta mogłaby obejmować rozważenie wykorzystania istniejących kompetencji ERA w procesach konsultacji sektorowych, w szczególności przy ustanawianiu prawa wtórnego, a także rolę wspierającą w ułatwianiu niezależnego monitorowania wyników i oceny wpływu na budżet.

---

<sup>12</sup> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (41) 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. Niniejsze rozporządzenie nie powinno mieć wpływu na zasady współpracy i koordynacji oraz elementy regulaminu sieci niezwiązane z zarządzaniem zdolnością przepustową.
- (42) W ocenie *ex post* rozporządzenia (UE) nr 913/2010 stwierdzono, że wpływ tego rozporządzenia był zbyt ograniczony, aby przyczyniło się ono do przesunięcia międzygałęziowego z dróg na koleje. Ponadto współpraca pomiędzy państwami członkowskimi a zarządcami infrastruktury w zakresie zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej była nadal nieskuteczna z perspektywy transgranicznej. Ocena wykazała również, że oddzielne zarządzanie zdolnością przepustową kolejowych korytarzy towarowych oraz zdolnością przepustową reszty sieci jest nieefektywne. Do eksploatacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej należy stosować jednolite ramy regulacyjne, konsolidujące powiązane przepisy dyrektywy 2012/34/UE i rozporządzenia (UE) nr 913/2010. Rozporządzenie (UE) nr 913/2010 należy zatem uchylić, z zachowaniem wystarczającego okresu przejściowego, a przepisy dyrektywy 2012/34/UE dotyczące alokacji zdolności przepustowej należy zastąpić niniejszym rozporządzeniem.

- (43) Opracowanie obowiązującego rozkładu jazdy wymaga działań przygotowawczych w latach poprzedzających wejście w życie tego rozkładu. Przejście z ram regulacyjnych, ustanowionych dyrektywą 2012/34/UE i rozporządzeniem (UE) nr 913/2010, na jednolite ramy ustanowione niniejszym rozporządzeniem oznacza zatem, że opracowywanie obowiązujących rozkładów jazdy na podstawie nowych ram regulacyjnych należy rozpocząć równoległe ze stosowaniem przepisów przewidzianych w obecnych ramach. W związku z tym w fazie przejściowej powinien obowiązywać podwójny system, zgodnie z którym niezbędne działania przygotowawcze dotyczące obowiązującego rozkładu jazdy powinny być zgodne z ramami regulacyjnymi stosowanymi do tego konkretnego obowiązującego rozkładu jazdy. Należy pozostawić możliwość dalszego obowiązywania umów ramowych, zawartych na podstawie aktualnych ram, do czasu wygaśnięcia danych umów.

- (44) Zgodnie z nowymi ramami regulacyjnymi działania przygotowawcze dotyczące obowiązującego rozkładu jazdy należy rozpocząć wraz z początkiem etapu strategii zdolności przepustowej pięć lat przed wejściem w życie tego obowiązującego rozkładu jazdy. Te ramy czasowe są spójne z ramami określonymi w umowach zawartych między państwem członkowskim a zarządcą infrastruktury, które obejmują strukturę płatności uzgodnionych w celu zapewnienia finansowania zarządcy infrastruktury i obejmują okres nie krótszy niż pięć lat, jak przewidziano w dyrektywie 2012/34/UE. Mając na uwadze 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 uproszczony 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 w dniu 14 grudnia 2030 r. Aby zapewnić zgodność z nowymi ramami regulacyjnymi, wszystkie zainteresowane strony powinny niezwłocznie rozpocząć niezbędne przygotowania.

- (45) W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2557<sup>13</sup> ustanowiono środki mające na celu osiągnięcie wysokiego poziomu odporności podmiotów krytycznych świadczących usługi kluczowe w Unii. Zarządcy infrastruktury objęci zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia są co do zasady również objęci zakresem stosowania tej dyrektywy. W dyrektywie (UE) 2022/2557 zobowiązano podmioty krytyczne do wprowadzenia środków zwiększających odporność. Niniejsze rozporządzenie zawiera również wymóg, aby zarządcy infrastruktury wprowadzili środki zwiększające odporność w przypadku zakłóceń w funkcjonowaniu sieci i sytuacji kryzysowych mających wpływ na ruch kolejowy. Środki w zakresie odporności na podstawie niniejszego rozporządzenia powinny mieć zastosowanie bez uszczerbku dla dyrektywy (UE) 2022/2557 i w uzupełnieniu do niej. Zarządcy infrastruktury mają zapewniać wywiązywanie się również z obowiązków wynikających z dyrektywy (UE) 2022/2557. W przypadku gdy zarządcy infrastruktury wprowadzili już środki i sporządzili dokumenty na podstawie niniejszego rozporządzenia, które są istotne dla środków zwiększających odporność na podstawie dyrektywy (UE) 2022/2557, powinni mieć możliwość wykorzystania tych środków i dokumentów do spełnienia wymogów dotyczących środków w zakresie odporności na podstawie tej dyrektywy.

---

<sup>13</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2557 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie odporności podmiotów krytycznych i uchylająca dyrektywę Rady 2008/114/WE (Dz.U. L 333 z 27.12.2022, s. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj>).

- (46) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie efektywniejsze zarządzanie zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej i ruchem, co ma przyczynić się do poprawy jakości usług i obsługi większej ilości ruchu w sieci kolejowej, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na transgraniczne skutki działania możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

# Rozdział I

## Przepisy ogólne

### *Artykuł 1*

#### *Przedmiot i zakres stosowania*

1. W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się zasady, przepisy i procedury mające zastosowanie do zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej, zarządzania ruchem, zarządzania kryzysowego i zarządzania wynikami w odniesieniu do krajowych i międzynarodowych przewozów kolejowych oraz do koordynacji między zarządcami infrastruktury a innymi podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną, a także zasady, przepisy i procedury mające zastosowanie do wdrażania narzędzi cyfrowych wspierających procesy zarządzania zdolnością przepustową i ruchem w niniejszym rozporządzeniu. W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się również przepisy dotyczące europejskiej sieci koordynacji między zarządcami infrastruktury oraz z innymi właściwymi zainteresowanymi podmiotami, a także przepisy dotyczące nadzoru nad zarządzaniem zdolnością przepustową i ruchem.
2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do wykorzystywania infrastruktury kolejowej w kolejowych przewozach krajowych i międzynarodowych, o których mowa w art. 1 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE, w tym obiektów infrastruktury usługowej zdefiniowanych w art. 3 pkt 11 tej dyrektywy.
3. Rozdział I art. 2 i 3 oraz rozdziały II–V niniejszego rozporządzenia nie mają zastosowania do infrastruktury kolejowej ani przewozów kolejowych wyłączonych przez państwo członkowskie z zakresu stosowania rozdziału IV dyrektywy 2012/34/UE, zgodnie z art. 2 ust. 3, 3a, 4, 8 i 8a tej dyrektywy w okresie ważności odpowiednich wyłączeń.

4. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do przewozów kolejowych, które państwo członkowskie wyłączyło z zakresu stosowania rozdziału IV dyrektywy 2012/34/UE zgodnie z art. 2 ust. 10 tej dyrektywy.
5. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do przedsiębiorstw ani do operacji transportowych, o których mowa w art. 2 ust. 9 dyrektywy 2012/34/UE.
6. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do Cypru ani Malty, dopóki na ich terytoriach nie powstanie system kolei.
7. Niniejsze rozporządzenie nie uniemożliwia państwom członkowskim przyjmowania środków niezbędnych do ochrony podstawowych interesów bezpieczeństwa lub obrony ani środków zapewniających wojsku wystarczający dostęp do infrastruktury kolejowej, w szczególności na potrzeby operacji wojskowych i szkoleń wojskowych, w tym rodzajów środków określonych w art. 49 ust. 1 lit. a)–e).

*Artykuł 2*  
*Ogólne obowiązki i zasady*

1. Niniejsze rozporządzenie pozostaje bez uszczerbku dla niezależności zarządzania zarządców infrastruktury określonej w art. 4 dyrektywy 2012/34/UE.
2. Bez uszczerbku dla art. 7c dyrektywy 2012/34/UE zarządcy infrastruktury odpowiadają 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 traktuje się jako odniesienia do organu alokującego, o którym mowa w art. 7a ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE.

3. Z myślą o ułatwieniu zapewnienia wydajnej i skutecznej zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej oraz efektywnego i skutecznego zarządzania ruchem w Unii zarządcy infrastruktury, o których mowa w art. 58 ust. 3, 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.

4. Wypełniając swoje zadania i obowiązki zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, zarządcy infrastruktury muszą:
- a) osiągać optymalną efektywność wykorzystania dostępnej infrastruktury kolejowej poprzez skuteczne planowanie i koordynację w celu zwiększenia udziału transportu kolejowego w porównaniu z innymi rodzajami transportu, zarówno w odniesieniu do przewozów pasażerskich, jak i towarowych, zgodnie z celami klimatycznymi Unii;
  - b) maksymalizować wartość kolejowych usług przewozowych dla społeczeństwa pod względem społecznym, ekonomicznym i środowiskowym dzięki infrastrukturze kolejowej;
  - c) zapewniać niedyskryminacyjne zarządzanie zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej oraz sprawiedliwy i przejrzysty dostęp do tej zdolności, w tym podczas prac związanych z infrastrukturą kolejową, względnie myśłą o umożliwieniu uczciwej konkurencji oraz w celu zapewnienia optymalnej konkurencyjności przewozów kolejowych;
  - d) zapewniać płynny ruch kolejowy w ramach więcej niż jednej sieci i transgranicznie poprzez dążenie do wyeliminowania wąskich gardeł i przeszkód operacyjnych;

- e) zapewniać przejrzystość w zakresie stanu oraz dostępności zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej;
- f) weryfikować i poprawiać skuteczność działania infrastruktury kolejowej w ścisłej współpracy z podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną;
- g) wnosić wkład we wdrażanie i rozwój jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, w szczególności poprzez wspólne europejskie zasady i normy techniczne i operacyjne.

### *Artykuł 3*

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

1. Zarządcy infrastruktury wykonują funkcje zarządzania zdolnością przepustową i ruchem, w tym planowania utrzymania, w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny. Osoby odpowiedzialne za podejmowanie decyzji w odniesieniu do tych funkcji nie mogą znajdować się w sytuacji konfliktu interesów.
2. Zarządcy infrastruktury przestrzegają tajemnicy handlowej przekazywanych im informacji zgodnie z prawem unijnym i krajowym, w tym, w stosownych przypadkach, poprzez anonimizację informacji udostępnianych innym stronom.

3. W odniesieniu do zarządzania ruchem zarządcy infrastruktury zapewniają, aby podmioty zaangażowane w działalność operacyjną – w przypadku zakłóceń, które ich dotyczą – miały pełny i terminowy dostęp do odpowiednich informacji. W przypadku gdy zarządca infrastruktury przyznaje dostęp do procesu zarządzania ruchem, dokonuje tego w odniesieniu do zainteresowanych podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną w sposób sprawiedliwy, przejrzysty i niedyskryminacyjny.
4. 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, oraz w jak największym stopniu uwzględnia zastrzeżenia zgłoszone przez tych wnioskodawców.

#### *Artykuł 4*

##### *Wytyczne strategiczne i wymogi krajowe*

1. 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. Te wytyczne strategiczne, które muszą być zgodne z niniejszym rozporządzeniem, muszą przestrzegać obowiązków operacyjnych zarządcy infrastruktury, umożliwiając im optymalizację wykorzystania sieci oraz skuteczną koordynację alokacji zdolności przepustowej dla ruchu transgranicznego. Wytyczne te przekazuje się terminowo, aby zarządcy infrastruktury mogli przestrzegać terminów określonych w załączniku I do niniejszego rozporządzenia, i mogą obejmować lub zawierać w szczególności:
  - a) ogólne cele krajowej polityki kolejowej istotne dla strategicznego planowania zdolności przepustowej w zakresie stosowania niniejszego rozporządzenia;

- b) perspektywy rozwoju infrastruktury kolejowej, z uwzględnieniem odpowiednich planów i strategii na poziomie krajowym i regionalnym oraz planów prac dotyczących europejskich korytarzy transportowych;
  - c) ogólne wymogi i wytyczne dotyczące wykorzystywania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, które zarządca infrastruktury musi uwzględnić w strategicznym planowaniu zdolności przepustowej, w szczególności w odniesieniu do intensywnie wykorzystywanej i przepełnionej infrastruktury kolejowej, o której mowa w art. 23 niniejszego rozporządzenia;
  - d) perspektywy planowanego rozwoju przewozów kolejowych obsługiwanych na podstawie obowiązków świadczenia usługi publicznej, w razie potrzeby z uwzględnieniem opinii zaangażowanych władz regionalnych lub lokalnych.
2. Państwa członkowskie mogą postanowić, że co najmniej jeden z elementów wytycznych, o których mowa w niniejszym ustępie, jest wiążący, wymagając od zarządców infrastruktury:
- a) wdrożenia konkretnych projektów rozkładów jazdy, takich jak zintegrowane cykliczne rozkłady jazdy, zarówno w odniesieniu do przewozów towarowych, jak i pasażerskich;

- b) rezerwowania minimalnych wielkości zdolności przepustowej dla rodzajów kolejowych usług przewozowych, o których mowa w art. 14, w celu odzwierciedlenia priorytetów ich polityki transportowej;
- c) wstępnego planowania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej na niektórych odcinkach i węzłach, zgodnie z art. 20 ust. 5;
- d) odzwierciedlenia priorytetów krajowej polityki transportowej za pomocą parametrów krajowych w metodyce podziału zdolności przepustowej zgodnie z art. 27 oraz za pomocą parametrów krajowych w metodyce formalnego rozwiązywania konfliktów zgodnie z art. 39.

Takie wymogi nie mogą wiązać dostępnej zdolności przepustowej dla jakiegokolwiek elementu infrastruktury kolejowej w stopniu pozbawiającym zarządcę infrastruktury wystarczającego marginesu operacyjnego do wypełnienia wszystkich zadań i obowiązków określonych w art. 2 ust. 4.

Świadczenie kolejowych usług przewozowych na podstawie konkretnych projektów rozkładów jazdy, takich jak zintegrowane cykliczne rozkłady jazdy, konsultacje w sprawie strategicznego planowania zdolności przepustowej oraz alokacja uprawnień do zdolności przepustowej wymaganych w odniesieniu do takich usług muszą pozostawać otwarte dla wszystkich wnioskodawców i przedsiębiorstw kolejowych na sprawiedliwych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych warunkach.

3. W przypadku gdy państwa członkowskie przyjęły strategiczne wytyczne i wymogi na podstawie ust. 1 i 2, określają je w jednym dokumencie i podają taki dokument do wiadomości publicznej na swojej stronie internetowej. ENIM udostępnia linki do tych dokumentów na swojej stronie internetowej.
4. W celu wspierania rozwoju międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych państwa członkowskie koordynują swoje działania zgodnie z art. 56, aby zapewnić spójność między odpowiednimi wytycznymi strategicznymi i wymogami, które zapewniają na podstawie niniejszego artykułu.
5. Bez uszczerbku dla zasad pomocy państwa, państwa członkowskie mogą, w stosownych przypadkach, przyznać zarządcy infrastruktury rekompensatę odpowiadającą stratom przychodów związanym wyłącznie z przestrzeganiem strategicznych wytycznych i wymogów dotyczących wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej.

## *Artykuł 5*

### *Definicje*

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

Zastosowanie mają również następujące definicje:

- 1) „siła wyższa” oznacza wszelkie nieprzewidywalne, nieuniknione lub wyjątkowe zdarzenia lub sytuacje pozostające poza kontrolą podmiotu zaangażowanego w działalność operacyjną, których nie można przewyżczyć przy racjonalnym przewidywaniu i dochowaniu staranności, których nie można rozwiązać przy użyciu środków, które z technicznego, finansowego lub ekonomicznego punktu widzenia są racjonalnie możliwe dla podmiotu zaangażowanego w działalność operacyjną, które faktycznie miały miejsce i są możliwe do obiektywnego zweryfikowania oraz które uniemożliwiają podmiotowi zaangażowanemu w działalność operacyjną, okresowo lub na stałe, wypełnienie jego obowiązków zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, dyrektywą 2012/34/UE lub wypełnienie jego zobowiązań umownych;
- 2) „interoperacyjność” oznacza interoperacyjność zdefiniowaną w art. 2 pkt 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797<sup>14</sup>;

---

<sup>14</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (przekształcenie) (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

- 3) „podmioty zaangażowane w działalność operacyjną” oznaczają wnioskodawcę, przedsiębiorstwo kolejowe, zarządcę infrastruktury, właściwy organ, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>15</sup>, operatora obiektów infrastruktury usługowej lub każdy inny podmiot bezpośrednio zaangażowany w świadczenie kolejowej usługi przewozowej;
- 4) „koordynator europejski” oznacza koordynatora wyznaczonego zgodnie z art. 52 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679<sup>16</sup>;
- 5) „europejskie korytarze transportowe” oznaczają korytarze, o których mowa w art. 7 i 11 rozporządzenia (UE) 2024/1679 oraz w załączniku III do tego rozporządzenia;
- 6) „umowa ramowa” oznacza prawnie wiążącą umowę ogólną prawa publicznego lub prywatnego ustalającą prawa i obowiązki wnioskodawcy i zarządcy infrastruktury w odniesieniu do zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, która ma zostać przydzielona, oraz opłat, które mają zostać pobrane w czasie dłuższym niż okres ważności jednego obowiązującego rozkładu jazdy;

---

<sup>15</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz.U. L 315, 3.12.2007, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/oj>).

<sup>16</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 (Dz.U. L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

- 7) „jednoczesna alokacja zdolności przepustowej” oznacza proces, w którym zarządcy infrastruktury przydzielają zdolność przepustową infrastruktury kolejowej w odpowiedzi na zestaw wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej otrzymanych przed określoną datą graniczną, a poprzez koordynację tych wniosków zapewniają najlepsze możliwe wykorzystanie infrastruktury kolejowej i jak najdokładniejsze dopasowanie wniosków;
- 8) „zasada 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 alokację zdolności przepustowej;
- 9) „trasa pociągu” oznacza zdolność przepustową infrastruktury kolejowej potrzebną do prowadzenia pociągu między dwoma punktami w określonym przedziale czasowym, którą opisuje się jako dokładną trasę wraz z rozkładem jazdy tego pociągu obejmującym stację początkową i końcową, godzinę i datę przyjazdu oraz godzinę i datę wyjazdu, w tym każdy przystanek oraz powiązane godziny odjazdu;
- 10) „specyfikacja zdolności przepustowej” oznacza uprawnienie do zdolności przepustowej, które określa charakterystykę handlową i operacyjną zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej istotne dla zainteresowanego wnioskodawcy i które zapewnia zarządcy infrastruktury informacje wystarczające do opracowania konkretnych tras pociągu z uwzględnieniem tej charakterystyki;

- 11) „przewozy kolejowe wykonywane w ramach wielu sieci” oznaczają kolejową usługę przewozową, w zakresie przewozu towarowego lub pasażerskiego, 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;
- 12) „uprawnienie do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci” oznacza całość uprawnień do zdolności przepustowej umożliwiających zapewnienie przewozów kolejowych wykonywanych w ramach wielu sieci;
- 13) „podział zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej” oznacza przydzielenie części całkowitej dostępnej zdolności przepustowej elementu infrastruktury kolejowej różnym rodzajom kolejowych usług przewozowych oraz na potrzeby ograniczeń zdolności przepustowej wynikających z prac związanych z infrastrukturą kolejową;
- 14) „obowiązujący rozkład jazdy” oznacza stale aktualizowane dane określające wszelki planowy ruch pociągów i taboru, który będzie miał miejsce na danej infrastrukturze kolejowej, określony przez przydzielone uprawnienia do zdolności przepustowej, w okresie ważności obowiązującego rozkładu jazdy;
- 15) „okres ważności obowiązującego rozkładu jazdy” oznacza okres, w trakcie którego dany obowiązujący rozkład jazdy jest ważny;
- 16) „praca związana z infrastrukturą kolejową” oznacza interwencję w infrastrukturze kolejowej podjętą w celu rozwoju, utrzymania, odnowienia lub modernizacji infrastruktury kolejowej zdefiniowanymi odpowiednio w art. 3 pkt 2a, 2c, 2d i 2e dyrektywy 2012/34/UE;

- 17) „organ regulacyjny” oznacza organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55 dyrektywy 2012/34/UE;
- 18) „incydent” oznacza każde zdarzenie lub szereg zdarzeń o tej samej przyczynie, powodujące zakłócenia ruchu kolejowego;
- 19) „odcinki i węzły” oznaczają odwzorowanie sieci kolejowej w formie wykresu składającego się z węzłów połączonych odcinkami, które są zorganizowane w sposób umożliwiający uwzględnienie odpowiedniej charakterystyki podaży zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i popytu na nią, w szczególności do celów strategicznego planowania zdolności przepustowej;
- 20) „konkretny projekt rozkładu jazdy” oznacza szczególny sposób układania tras pociągów w rozkładzie jazdy, w tym w ruchu wielosieciowym, z myślą o realizacji określonych celów polityki;
- 21) „transport nadzwyczajny” oznacza transport nadzwyczajny zdefiniowany w dodatku J do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/773<sup>17</sup>;
- 22) „cykliczny rozkład jazdy” oznacza konkretny projekt rozkładu jazdy, który ma na celu powielanie przewozów kolejowych w regularnych i spójnych odstępach czasu oraz połączenie tras na odcinkach i węzłach sieci lub części sieci, z uwzględnieniem, w stosownych przypadkach, połączeń i czasu transferu między przewozami;

---

<sup>17</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/773 z dnia 16 maja 2019 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające decyzję 2012/757/UE (Dz.U. L 139 I z 27.5.2019, s. 5, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2019/773/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/773/oj)).

- 23) „element infrastruktury kolejowej” oznacza część torów sieci wskazaną przez zarządcę infrastruktury do celów stosowania przepisów szczególnych niniejszego rozporządzenia;
- 24) „ograniczenie zdolności przepustowej” oznacza zmniejszenie zdolności przepustowej lub wyników w zakresie infrastruktury kolejowej poniżej jej wartości projektowych, z przyczyn pozostających pod kontrolą zarządcy infrastruktury lub pozostających poza jego kontrolą, takich jak prace związane z infrastrukturą kolejową, utrata wartości aktywów lub ekstremalne zdarzenia pogodowe.

## **Rozdział II**

### **Zarządzanie zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej**

#### **SEKCJA 1**

##### **ZASADY OGÓLNE ZARZĄDZANIA ZDOLNOŚCIĄ PRZEPUSTOWĄ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ**

###### *Artykuł 6*

###### *Zarządzanie zdolnością przepustową*

1. Zarządcy infrastruktury zarządzają zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej 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 infrastruktury kolejowej, o których mowa w sekcji 3;
  - c) dostosowanie i zmiana rozkładu jazdy w ramach przydzielonej zdolności przepustowej, o których mowa w sekcji 4.
2. Oprócz treści określonej w załączniku IV do dyrektywy 2012/34/UE zarządcy infrastruktury uwzględniają w regulaminie sieci, o którym mowa w art. 27 tej dyrektywy:
- a) sekcję dotyczącą infrastruktury kolejowej udostępnionej przedsiębiorstwom kolejowym;
  - b) sekcję dotyczącą zarządzania zdolnością przepustową;
  - c) sekcję dotyczącą operacji, w tym zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego; oraz
  - d) sekcję dotyczącą zarządzania wynikami zgodnie z załącznikiem V do niniejszego rozporządzenia.
3. Podejmowanie decyzji dotyczących zarządzania zdolnością przepustową, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, obejmujące zarówno określenie i ocenę dostępności, jak i przydzielanie uprawnień do zdolności przepustowej, stanowi funkcję podstawową zarządcy infrastruktury w rozumieniu art. 3 pkt 2f dyrektywy 2012/34/UE. Do podejmowania decyzji dotyczących zarządzania przepustowością stosuje się przepisy o funkcjach podstawowych określone w tej dyrektywie.

## *Artykuł 7*

### *Europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową*

1. Do dnia ... [18 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] ENIM opracuje i przyjmie zgodnie z przepisami art. 4 oraz rozdziału II „europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową”, określające wspólne narzędzia, metodyki i ustalenia proceduralne do celów zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej oraz koordynacji między zarządcami infrastruktury i innymi podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną. Zarządzając zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej, zarządcy infrastruktury w jak największym stopniu uwzględniają te wspólne narzędzia, metodyki i ustalenia proceduralne.
2. Przy sporządzaniu regulaminu sieci, o którym mowa w art. 27 dyrektywy 2012/34/UE oraz w art. 6 ust. 2 niniejszego rozporządzenia, zarządcy infrastruktury w jak największym stopniu uwzględniają europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową. W regulaminie sieci wyjaśniają oni przyczyny wszelkich odstępstw od wspólnych narzędzi, metodyk i ustaleń proceduralnych ustanowionych w europejskich ramach zarządzania zdolnością przepustową.

3. ENIM publikuje projekt europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową w celu przeprowadzenia konsultacji z Europejską Platformą Kolejową (ERP) oraz podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną. ERP oraz podmioty zaangażowane w działalność operacyjną mogą przedłożyć swoje odpowiedzi w ramach konsultacji w terminie trzech miesięcy po publikacji tego projektu.
4. ENIM przedkłada ostateczny projekt europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową europejskiej sieci kolejowych organów regulacyjnych (ENRRB) do dnia ... [12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]. ENRRB przedkłada ENIM zalecenie w sprawie europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową w terminie trzech miesięcy od otrzymania projektu przygotowanego przez ENIM. ENIM w jak największym stopniu uwzględnia to zalecenie przy przyjmowaniu europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową.
5. Europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową obejmują co najmniej elementy wymienione w załączniku III, a w razie potrzeby są aktualizowane w celu uwzględnienia doświadczeń podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną, a także działalności ENIM. Przy aktualizacji europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową ENIM konsultuje się z ERP i podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną oraz przedkłada ENRRB ostateczny projekt, aby wydała ona zalecenie, zgodnie z ust. 3 i 4 niniejszego artykułu.

6. Przy wykonywaniu swoich uprawnień w odniesieniu do regulaminu sieci zgodnie z art. 56 ust. 1 i 2 dyrektywy 2012/34/UE organ regulacyjny uwzględnia przyjęte przez ENRRB zalecenie w sprawie europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, zgodnie z ust. 4 niniejszego artykułu oraz bez uszczerbku dla zasady niezależności organów regulacyjnych.
7. Komisja jest uprawniona, zgodnie z art. 74, do przyjmowania aktów wykonawczych ustanawiających europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 76 ust. 2.

### *Artykuł 8*

#### *Wnioskodawcy*

1. Wnioskodawcy składają wnioski o wykorzystanie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej. Aby wykorzystać tę zdolność przepustową infrastruktury kolejowej, wnioskodawcy niebędący przedsiębiorstwami kolejowymi wyznaczają przedsiębiorstwo kolejowe. To przedsiębiorstwo kolejowe zawiera umowę z zarządcą infrastruktury zgodnie z art. 28 dyrektywy 2012/34/UE. Zawarcie takiej umowy przez przedsiębiorstwo kolejowe pozostaje bez uszczerbku dla prawa wnioskodawców do zawierania umów ramowych z zarządcami infrastruktury na podstawie art. 33 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 kolejowej. Takie wymogi muszą być odpowiednie, przejrzyste i niedyskryminacyjne. Mogą one zawierać tylko postanowienie o gwarancji finansowej, która nie przewyższa odpowiedniej wielkości i która jest proporcjonalna do spodziewanej wielkości działalności wnioskodawcy, a także o zapewnieniu zdolności do opracowania zgodnych z wymogami ofert nabycia zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej. Takie wymogi określa się w regulaminie sieci zgodnie z pkt 2 lit. c) załącznika V.
3. Komisja może przyjmować akty wykonawcze określające szczegółowo kryteria, które mają być przestrzegane do celów stosowania ust. 2 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 76 ust. 2.

### *Artykuł 9*

#### *Zarządzanie zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej*

1. Zarządcy infrastruktury zapewniają, aby na wszystkich etapach procesu zarządzania zdolnością przepustową, o którym mowa w art. 6 niniejszego rozporządzenia, zarządzanie zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej odbywało się zgodnie z zasadami określonymi w art. 26 dyrektywy 2012/34/UE oraz w art. 2 niniejszego rozporządzenia.

2. Przy podejmowaniu decyzji w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej zarządcy infrastruktury uwzględniają strategiczne wytyczne i krajowe wymogi w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej opracowane przez państwa członkowskie zgodnie z art. 4, w przypadku gdy państwa członkowskie przekazały takie wytyczne i wymogi. Planowanie zdolności przepustowej i przydzielanie uprawnień do niej musi odbywać się w drodze sprawiedliwych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych procedur.
3. Zarządcy infrastruktury planują i przydzielają zdolności przepustowe, w największym możliwym zakresie angażując zainteresowanych wnioskodawców, poszukując rozwiązań odpowiadających ich potrzebom w zakresie zdolności przepustowych oraz wnioskom o przydzielenie uprawnień do zdolności przepustowej, zapewniając jednocześnie ogólne optymalne wykorzystanie infrastruktury kolejowej w danej sieci.

#### *Artykuł 10*

##### *Informacje dotyczące zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej*

1. Zarządcy infrastruktury przekazują wnioskodawcom oraz organom regulacyjnym, a także, w stosownych przypadkach, innym podmiotom zaangażowanym w działalność operacyjną, dokładne i aktualne informacje na temat zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w trakcie całego procesu zarządzania zdolnością przepustową, w tym na etapie planowania strategicznego, o którym mowa w sekcji 2, w trakcie procesów układania rozkładu jazdy oraz alokacji przewidzianych w sekcji 3, oraz za każdym razem, gdy nastąpią zmiany w przydzielonej zdolności przepustowej, o których mowa w sekcji 4.

Zarządcy infrastruktury niezwłocznie publikują wszelkie aktualizacje planu zapewnienia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 20, oraz obowiązującego rozkładu jazdy, o którym mowa w art. 32.

2. Zarządcy infrastruktury publikują informacje, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, zgodnie z art. 66 ust. 5.
3. Na wniosek wnioskodawców zarządcy infrastruktury przekazują informacje, o których mowa w ust. 1, na podstawie konkretnych specyfikacji dotyczących potrzeb handlowych i operacyjnych (zwanymi dalej „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 11*

#### *Ograniczenia zdolności przepustowej wynikające z pracy związanej z infrastrukturą kolejową oraz degradacji infrastruktury kolejowej*

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

2. Przy planowaniu prac związanych z infrastrukturą kolejową zarządca infrastruktury postępuje zgodnie z art. 2 ust. 4 i art. 3.

W szczególności zarządca infrastruktury w zrównoważony sposób uwzględnia wpływ prac związanych z infrastrukturą kolejową na zarządzanie jego własnymi aktywami oraz na sytuację finansową, a także szacunkowy wpływ operacyjny i finansowy na wszystkich zainteresowanych wnioskodawców.

3. Zarządcy infrastruktury konsultują się z wnioskodawcami w sprawie prac związanych z infrastrukturą kolejową w kontekście mechanizmów koordynacji, o których mowa w art. 7e dyrektywy 2012/34/UE, oraz – w odniesieniu do transgranicznych przewozów kolejowych – zgodnie z art. 57 niniejszego rozporządzenia.
4. Zarządca infrastruktury z odpowiednim wyprzedzeniem planuje ograniczenia zdolności przepustowej wynikające z prac związanych z infrastrukturą kolejową, uwzględniając szacowany wpływ na przedsiębiorstwa kolejowe, oraz informuje wnioskodawców i konsultuje się z nimi w sprawie tych ograniczeń. W tym celu zarządcy infrastruktury przestrzegają harmonogramu i wymogów określonych w sekcji 3 załącznika I.

5. W odniesieniu do ograniczeń zdolności przepustowej, które wywierają istotny wpływ w rozumieniu załącznika I sekcja 3 pkt 1, 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 przekazuje tym wnioskodawcom orientacyjny harmonogram alternatywnej zdolności przepustowej dostępnej w trakcie ograniczeń zdolności przepustowej.

Orientacyjny harmonogram obejmuje zarówno trasę dotkniętą ograniczeniem, jak i trasy alternatywne, o ile istnieją, w tym w innych sieciach, oraz jest uwzględniany w modelu zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 19, oraz w planie zapewnienia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 20.

6. Zarządcy infrastruktury uwzględniają i łagodzą wpływ prac związanych z infrastrukturą kolejową na ruch transgraniczny. Zarządcy infrastruktury koordynują, zgodnie z art. 55, co najmniej wszystkie prace związane z infrastrukturą kolejową przeprowadzane na liniach kolejowych stanowiących część europejskich korytarzy transportowych oraz wszelkie inne prace związane z infrastrukturą kolejową o znaczącym wpływie transgranicznym.

Koordynacja ma na celu w szczególności optymalizację harmonogramu prac związanych z infrastrukturą kolejową oraz zapewnienie alternatywnej zdolności przepustowej trasy dotkniętej ograniczeniem oraz tras alternatywnych, o których mowa w ust. 5 akapit drugi, z uwzględnieniem operacyjnych i handlowych potrzeb wnioskodawców.

7. Ograniczenia w zdolności przepustowej lub zmniejszenie wyników w zakresie infrastruktury kolejowej poniżej jej wartości projektowych, wynikające z utraty wartości aktywów, takiej jak ograniczenia dopuszczalnej prędkości lub nacisku osi, również uznaje się za ograniczenia zdolności przepustowej. Takie ograniczenia zdolności przepustowej nie podlegają karom na podstawie art. 42, chyba że powoduje to zmianę charakterystyki przydzielonego uprawnienia do zdolności przepustowej nieznaną wnioskodawcy w momencie alokacji, a zmiana ta jest sklasyfikowana jako znacząca zgodnie z art. 41 ust. 6. Do takich ograniczeń zdolności przepustowej stosuje się obowiązki informacyjne określone w art. 10.
8. Zarządcy infrastruktury jak najwcześniej publikują informacje na temat planowanych tymczasowych ograniczeń zdolności przepustowej, ich wpływu na zdolność przepustową dostępną w celach handlowych i alternatywnej zdolności przepustowej oraz konsultują się z wnioskodawcami w sprawie tych informacji.
9. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 75 w celu zmiany załącznika I sekcja 3, w przypadku gdy elementy w nim określone okazały się nieskuteczne lub doprowadziły do poważnych trudności we wdrażaniu lub w przypadku gdy sektor opracował nowe i powszechnie akceptowane najlepsze praktyki, z myślą o dalszym zmniejszeniu wpływu ograniczeń zdolności przepustowej wynikających z prac związanych z infrastrukturą kolejową na ruch kolejowy oraz obciążenia administracyjnego dla zarządców infrastruktury, przy jednoczesnym uwzględnieniu uwarunkowań planistycznych, operacyjnych, technicznych i handlowych odpowiednich zainteresowanych stron oraz doświadczeń i opinii ENIM.

## *Artykuł 12*

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

1. Państwo członkowskie może wymagać od zarządcy infrastruktury odmowy przydzielenia wnioskodawcy lub cofnięcia mu uprawnień do zdolności przepustowej, jeżeli właściwe organy tego państwa członkowskiego ustalą, że przydzielenie takich uprawnień temu wnioskodawcy wiąże się z poważnym i znaczącym zagrożeniem dla porządku publicznego lub bezpieczeństwa publicznego, w tym dla bezpieczeństwa narodowego i obronności tego państwa członkowskiego. Każda taka decyzja musi być należycie uzasadniona, bezwzględnie konieczna i proporcjonalna do zamierzonego celu.
2. Bez uszczerbku dla poufności informacji niejawnych państwa członkowskie, w terminie dziesięciu dni od przyjęcia decyzji na podstawie ust. 1, informują Komisję, organ regulacyjny oraz, w przypadku uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci, inne zainteresowane państwa członkowskie o przyjęciu takiej decyzji i jej powodach. Państwa członkowskie regularnie dokonują przeglądu wszelkich takich decyzji.
3. W przypadku gdy państwo członkowskie wyraża zastrzeżenia co do decyzji przyjętej przez inne państwo członkowskie na podstawie ust. 1 niniejszego artykułu, zainteresowane państwa członkowskie koordynują swoje działania zgodnie z art. 56.
4. W przypadku uprawnień do zdolności przepustowej obejmujących wiele sieci zainteresowane państwo członkowskie może zwrócić się do Komisji o zalecenie w sprawie decyzji przyjętej przez inne państwo członkowskie na podstawie ust. 1.

## SEKCJA 2

### STRATEGICZNE PLANOWANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ

#### *Artykuł 13*

#### *Strategiczne planowanie zdolności przepustowej*

1. Strategiczne planowanie zdolności przepustowej obejmuje całą działalność określoną w art. 14–27.
2. W wyniku strategicznego planowania zdolności przepustowej opracowuje się następującą serię dokumentów dotyczących planowania, z których każdy kolejny charakteryzuje coraz wyższymi poziomami szczegółowości dostępnej zdolności przepustowej:
  - a) strategia zdolności przepustowej, o której mowa w art. 18;
  - b) model zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 19;
  - c) plan zapewnienia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 20.

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

Dokumenty przygotowane zgodnie z lit. a), b) i c) akapitu pierwszego udostępniane są przez zarządcę infrastruktury w co najmniej dwóch językach urzędowych instytucji Unii.

3. Zarządcy infrastruktury przyjmują dokumenty dotyczące planowania jako podstawę następnego etapu w procesie planowania.
4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 75 w celu zmiany:
  - (i) części szczegółowej treści strategii zdolności przepustowej, modelu zdolności przepustowej i planu zapewnienia zdolności przepustowej określonych w sekcji 1 załącznika I; oraz
  - (ii) terminów określonych w sekcji 2 załącznika I,w przypadku gdy elementy te okazały się nieskuteczne lub doprowadziły do poważnych trudności we wdrażaniu, lub gdy sektor kolejowy opracował nowe i powszechnie akceptowane najlepsze praktyki, aby zapewnić efektywny proces planowania strategicznego oraz uwzględnić zastrzeżenia zarządców infrastruktury i wnioskodawców dotyczące eksploatacji, z uwzględnieniem doświadczeń i opinii ENIM, wnioskodawców, organów regulacyjnych i ENRRB w związku z wykonywaniem przepisów sekcji 1 i 2 załącznika II.
5. Strategiczne planowanie zdolności przepustowej nie obejmuje przydzielania uprawnień do zdolności przepustowej poszczególnym wnioskodawcom zgodnie z art. 28.

## *Artykuł 14*

### *Wymogi ogólne w zakresie planowania strategicznej zdolności przepustowej*

1. Zarządcy infrastruktury uwzględniają w sposób sprawiedliwy, przejrzysty i niedyskryminacyjny wszystkie rodzaje kolejowych usług przewozowych, w odniesieniu do których odpowiadają za przyjmowanie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej, bez względu na ich wielkość, rozmiar 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. 19, oraz w planie zapewnienia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 20, 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 ramach wykonywania niniejszego rozporządzenia oraz mając na uwadze wspieranie transgranicznej spójności procesu planowania strategicznego, ENIM – w porozumieniu z podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną i z ERP – może sporządzić bardziej szczegółowy zharmonizowany wykaz, wprowadzając dalsze rozróżnienia rodzajów kolejowych usług przewozowych. Wykaz włącza się do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową.

3. W strategicznym planowaniu zdolności przepustowej, w szczególności w modelu zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 19, oraz w planie zapewnienia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 20, zarządcy infrastruktury wskazują wstępnie zaplanowaną zdolność przepustową odpowiednią dla świadczenia usług przewozów kolejowych wykonywanych w ramach wielu sieci.
4. W strategicznym planowaniu zdolności przepustowej uwzględnia się również:
  - a) zaobserwowaną strukturę i zmiany popytu na zdolność przepustową infrastruktury kolejowej, 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 kolejowej, określone w drodze analizy, o której mowa w art. 17 niniejszego rozporządzenia;
  - c) potrzeby w zakresie zdolności przepustowej zgłoszone przez wnioskodawców oraz informacje uzyskane w drodze konsultacji z podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną zgodnie z art. 15 niniejszego rozporządzenia;
  - d) oczekiwany lub planowany rozwój zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, 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 związane z infrastrukturą kolejową, w przypadku których oczekuje się, że wpłyną na sieć;
  - f) charakterystyka poszczególnych rynków kolejowych usług przewozowych, w szczególności:
    - (i) prędkość;
    - (ii) częstotliwość;
    - (iii) tolerancja odchylenia od przydzielonej trasy pociągu;
    - (iv) możliwość przekierowania, zmiany lub zastąpienia usług innymi rodzajami transportu w przypadku zakłóceń w funkcjonowaniu sieci;
    - (v) zmienność popytu na transport kolejowy oraz wynikająca z niej konieczność planowania przewozów kolejowych w innym horyzoncie czasowym.
5. Strategiczne planowanie zdolności przepustowej powinno odzwierciedlać przydzieloną zdolność przepustową w umowach ramowych oraz planowaniu krocącym.
6. Strategiczne planowanie zdolności przepustowej obejmuje odcinki i węzły będące częścią sieci bazowej TEN-T oraz rozszerzonej sieci bazowej, jak określono w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2024/1679. Zarządcy infrastruktury mogą zdecydować o włączeniu do strategicznego planowania zdolności przepustowej innych odcinków i węzłów sieci, którą zarządzają. Państwa członkowskie mogą postanowić, zgodnie ze strategicznymi wytycznymi, o których mowa w art. 4, że zarządcy infrastruktury przeprowadzają strategiczne planowanie zdolności przepustowej na innych odcinkach i węzłach sieci zarządzanych przez tych zarządców infrastruktury.

Strategiczne planowanie zdolności przepustowej przeprowadza się na poziomie wystarczająco szczegółowym, aby umożliwić planowanie zdolności przepustowej dla sieci. W tym celu sieć przedstawia się w formie odcinków i węzłów, które umożliwią uwzględnienie istotnej charakterystyki popytu i podaży w zakresie zdolności przepustowej.

Państwa członkowskie polecają zarządcom infrastruktury wskazanie tych odcinków i węzłów w rejestrze infrastruktury, o którym mowa w art. 49 dyrektywy (UE) 2016/797.

7. Do celów strategicznego planowania zdolności przepustowej zarządcy infrastruktury sporządzają mapę tras strategicznych odwzorowującą odcinki i węzły, która określa następujące elementy:
- a) zasięg geograficzny strategii zdolności przepustowej, o której mowa w art. 18, model zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 19, oraz plan zapewnienia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 20;
  - b) linie alternatywne brane pod uwagę w przypadku ograniczeń zdolności przepustowej, o których mowa w art. 11, oraz w kontekście planowania ewentualnościowego, o którym mowa w art. 21.

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

8. Strategiczne planowanie zdolności przepustowej obejmuje okres zaczynający się pięć lat przed zmianą obowiązującego rozkładu jazdy, do którego się odnosi. Zarządcy infrastruktury mogą przedłużyć ten okres do ponad pięciu 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.
9. Zarządcy infrastruktury 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 kolejowej, w tym poprzez zgłoszenia potrzeb w zakresie zdolności przepustowej;
  - c) wyniki procesów alokacji, określonych w sekcjach 3 i 4 niniejszego rozdziału, w poprzednich okresach ważności obowiązującego rozkładu jazdy, w tym stopień wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej 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.

10. ENIM opracowuje i włącza do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową wytyczne określające wspólne narzędzia, metodyki i ustalenia proceduralne strategicznego planowania zdolności przepustowej.
11. Zarządcy infrastruktury uwzględniają te wytyczne w regulaminie sieci, o którym mowa w art. 27 dyrektywy 2012/34/UE. Zarządcy infrastruktury wyjaśniają w regulaminie sieci powody wszelkich odstępstw od wspólnych narzędzi, metodyk i ustaleń proceduralnych ustanowionych w wytycznych.

### *Artykuł 15*

#### *Konsultacje z zainteresowanymi podmiotami w dziedzinie strategicznego planowania zdolności przepustowej*

1. Zarządcy infrastruktury, zgodnie z art. 7e dyrektywy 2012/34/UE, konsultują się ze wszystkimi podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną, w tym obsługującymi przewozy kolejowe wykonywane w ramach wielu sieci, w dziedzinie strategicznego planowania zdolności przepustowej, w tym dokumentów dotyczących strategicznego planowania, o których mowa w art. 13 ust. 2 niniejszego rozporządzenia, zgodnie z harmonogramem określonym w sekcji 2 załącznika I do niego.
2. Do celów konsultacji z podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną, obsługującymi przewozy kolejowe wykonywane w ramach wielu sieci, zarządcy infrastruktury koordynują swoje działania zgodnie z art. 55 oraz – w kwestiach europejskich i transgranicznych – art. 57.

## *Artykuł 16*

### *Koordinacja strategicznego planowania zdolności przepustowej między zarządcami infrastruktury*

1. Zarządcy infrastruktury w stosownych przypadkach koordynują swoją działalność związaną ze strategicznym planowaniem zdolności przepustowej zgodnie z art. 55.

Koordinacja zapewnia 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 związanych z infrastrukturą kolejową oraz planowania ewentualnościowego;
- b) odpowiednie 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 oraz, w stosownych przypadkach ERP, organów regulacyjnych i ENRRB, koordynatorów europejskich i organów państw członkowskich, a także, w razie potrzeby, innych zainteresowanych podmiotów.

2. Wnioskodawcy mają prawo zgłosić ENIM swoje zastrzeżenia do dokumentów dotyczących planowania, o których mowa w art. 13 ust. 2. ENIM może przyjąć opinię lub zalecenie w sprawie tych zastrzeżeń oraz informuje o tym ENRRB.
3. Zarządcy infrastruktury uwzględniają wszelkie zalecenia przyjęte przez ENIM zgodnie z ust. 2. W przypadku gdy zarządcy infrastruktury nie stosują się do zalecenia, muszą oni wyjaśnić powody w dokumentach dotyczących planowania.
4. ENRRB monitoruje proces koordynacji i jego realizację. ENRRB informuje Komisję o swoich opiniach na temat potrzeby zaradzenia wszelkim niedociągnięciom procesu koordynacji.

### *Artykuł 17*

#### *Analiza oczekiwanych zmian na rynku transportowym*

1. Zarządcy infrastruktury regularnie monitorują i analizują rynki transportowe w celu pozyskania danych na potrzeby swojej ogólnej strategii biznesowej, zarządzania zdolnością przepustową i zarządzania ewentualnościowego oraz decyzji inwestycyjnych.
2. Koordynator sieci regularnie przeprowadza badanie rynku transportowego dotyczące rozwoju sieci i rynku kolejowych przewozów transgranicznych. Koordynator sieci przeprowadza przegląd i aktualizację badania rynku transportowego w stosownych przypadkach, a w każdym razie co najmniej raz na pięć lat. Wyniki badania rynku podaje się do wiadomości publicznej.

3. Badanie rynku transportowego w rozumieniu ust. 1 niniejszego artykułu oraz badanie rynku, o którym mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, wnosi w szczególności wkład w strategiczne planowanie zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 4, w podział zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, o którym mowa w art. 27, oraz w alokację zdolności przepustowej na podstawie mechanizmu formalnego rozwiązywania konfliktów, o którym mowa w art. 39.

Zarządcy infrastruktury uwzględniają analizę rynku transportowego w rozumieniu ust. 1 oraz badanie rynku, o którym mowa w ust. 2, na potrzeby swojej ogólnej strategii biznesowej, zarządzania zdolnością przepustową i zarządzania ewentualnościowego oraz decyzji inwestycyjnych.

### *Artykuł 18*

#### *Strategia zdolności przepustowej*

1. Zarządca infrastruktury przyjmuje strategię zdolności przepustowej, w której określa oczekiwania w zakresie przyszłych zmian popytu i podaży w zakresie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej oraz swoją wizję sposobu uwzględnienia tych zmian.

Strategia zdolności przepustowej służy jako podstawa komunikacji, konsultacji i koordynacji pomiędzy podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną.

2. Strategia zdolności przepustowej zawiera informacje wymienione w sekcji 1 załącznika I.
3. Zarządca infrastruktury przygotowuje, publikuje i w razie potrzeby aktualizuje strategię zdolności przepustowej zgodnie z harmonogramem i treścią określonymi w sekcji 2 załącznika I.

### *Artykuł 19*

#### *Model zdolności przepustowej*

1. Zarządca infrastruktury opracowuje model zdolności przepustowej, który stanowi doprecyzowanie strategii zdolności przepustowej, na podstawie konsultacji z podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną, o których mowa w art. 15, oraz wyników działań konsultacyjnych i koordynacyjnych, o których mowa w art. 16, w tym w formie potrzeb w zakresie zdolności przepustowej, o których mowa w art. 14 ust. 4 lit. c).

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 infrastruktury kolejowej, w tym modernizacji istniejącej i budowy nowej infrastruktury kolejowej. Model zdolności przepustowej służy jako podstawa komunikacji, konsultacji i koordynacji strategicznego planowania zdolności przepustowej między podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną.

2. Model zdolności przepustowej zawiera informacje wymienione w sekcji 1 załącznika I. Zarządcy infrastruktury przygotowują i publikują model zdolności przepustowej w odniesieniu do każdego okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy oraz w razie potrzeby aktualizują model zdolności przepustowej zgodnie z harmonogramem określonym w sekcji 2 załącznika I. Obowiązek aktualizacji modelu zdolności przepustowej nie ma zastosowania, jeżeli opublikowano plan zapewnienia zdolności przepustowej dla tego samego okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy.
3. Zarządca infrastruktury ma prawo, w rozsądnych granicach, zaproponować model zdolności przepustowej, który różni się od wkładu otrzymanego w ramach konsultacji z wnioskodawcami. Zarządca infrastruktury określa mające zastosowanie limity w regulaminie sieci. ENIM opracowuje wytyczne dotyczące tych limitów oraz włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową.
4. W przypadku gdy zarządca infrastruktury nie może przygotować modelu zdolności przepustowej w ramach limitów, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, dzieli zdolność przepustową na tym elemencie infrastruktury kolejowej zgodnie z art. 27.
5. W stosownych przypadkach zarządcy infrastruktury koordynują swoje działania zgodnie z art. 16 w celu zapewnienia, aby wyniki podziału zdolności przepustowej były spójne oraz w celu zapewnienia sprawnych przewozów wykonywanych w ramach wielu sieci.

6. Zarządcy infrastruktury dokumentują oraz, w stosownych przypadkach, uzasadniają wszelkie znaczące rozbieżności między modelem zdolności przepustowej a strategią zdolności przepustowej dotyczącymi tego samego okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy.

#### *Artykuł 20*

##### *Plan zapewnienia zdolności przepustowej*

1. Zarządca infrastruktury opracowuje plan zapewnienia zdolności przepustowej, który stanowi doprecyzowanie modelu zdolności przepustowej, na podstawie konsultacji z wnioskodawcami, o których mowa w art. 15, w tym w formie potrzeb w zakresie zdolności przepustowej, o których mowa w art. 14 ust. 4 lit. c), oraz koordynacji między zarządcami infrastruktury, o której mowa w art. 16.

Plan zapewnienia zdolności przepustowej stanowi podstawę alokacji zdolności przepustowej. Zgodnie z wymogami określonymi w sekcjach 1 i 2 załącznika I plan ten zawiera wyczerpujące informacje na temat:

- a) zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej dostępnej do alokacji dla wnioskodawców;
- b) zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej niedostępnej do alokacji.

Plan zapewnienia zdolności przepustowej zawiera informacje wymienione w sekcji 1 załącznika I.

2. Zarządcy infrastruktury przygotowują plan zapewnienia zdolności przepustowej zgodnie z wynikami procesu strategicznego planowania zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 13–19, oraz zgodnie z harmonogramem określonym w sekcji 2 załącznika I.
3. Zarządcy infrastruktury publikują plan zapewnienia zdolności przepustowej w odniesieniu do każdego terminu ważności obowiązującego rozkładu jazdy najpóźniej w terminie określonym w sekcji 2 załącznika I oraz stale go aktualizują do końca okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy, którego dotyczy ten plan. Plan zapewnienia zdolności przepustowej opracowuje się dla każdego dnia odnośnego okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy.
4. Zarządcy infrastruktury dokumentują oraz, w stosownych przypadkach, uzasadniają wszelkie znaczące rozbieżności między planem zapewnienia zdolności przepustowej a modelem zdolności przepustowej dotyczącymi tego samego okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy.
5. Zarządcy infrastruktury mogą oznaczyć zdolność przepustową infrastruktury kolejowej w planie zapewnienia zdolności przepustowej jako wstępnie zaplanowaną. Wstępnie zaplanowana zdolność przepustowa oznacza zdolność przepustową, w odniesieniu do której zarządca infrastruktury określa charakterystykę i wielkość zdolności przepustowej dostępnej na potrzeby wniosków, z którymi występują wnioskodawcy, ustala zasady alokacji takiej zdolności przepustowej oraz określa proces, w ramach którego można występować składać wnioski o przydzielenie takiej zdolności przepustowej, zgodnie z art. 22. Określone charakterystyki, zasady i procesy alokacji uwzględnia się przy alokacji wstępnie zaplanowanej zdolności przepustowej.

6. Wstępnie zaplanowaną zdolność przepustową przedstawia się w planie zapewnienia zdolności przepustowej w formie obiektów planowania zdolności przepustowej, o których mowa w art. 22, określających wielkość i charakterystykę zdolności przepustowej, oraz powiązanych z zasadami i procesami alokacji służącymi jako podstawa udostępniania zdolności przepustowej.
7. Zarządca infrastruktury ma prawo, w rozsądnych granicach, zaproponować plan zapewnienia zdolności przepustowej, który różni się od wkładu otrzymanego w ramach konsultacji z wnioskodawcami. Zarządca infrastruktury określa mające zastosowanie limity w regulaminie sieci. ENIM opracowuje wytyczne dotyczące tych limitów oraz włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową.
8. W przypadku gdy zarządca infrastruktury nie może przygotować planu zapewnienia zdolności przepustowej w ramach limitów, o których mowa w ust. 7 niniejszego artykułu, dzieli zdolność przepustową na tym elemencie infrastruktury kolejowej zgodnie z art. 27.
9. W stosownych przypadkach zarządcy infrastruktury koordynują swoje działania zgodnie z art. 16 w celu zapewnienia, aby wyniki podziału zdolności przepustowej były spójne oraz zapewniały sprawne przewozy wykonywane w ramach wielu sieci.
10. Zarządca infrastruktury przedkłada projekt planu zapewnienia zdolności przepustowej organowi regulacyjnemu do kontroli, po czym organ regulacyjny analizuje ten plan i może podjąć decyzję zobowiązującą zarządcę infrastruktury do zmiany planu zapewnienia zdolności przepustowej w przypadku, gdy w wyniku analizy stwierdzono, że plan ten nie jest zgodny z niniejszym rozporządzeniem, dyrektywą 2012/34/UE lub z zasadami przejrzystości i niedyskryminacji, zgodnie z terminami, o których mowa w sekcji 2 załącznika I do niniejszego rozporządzenia.

W stosownych przypadkach organy regulacyjne koordynują swoje działania z innymi organami regulacyjnymi.

11. ENIM opracowuje wytyczne oraz włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, 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 21*

#### *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. 44, z myślą o umożliwieniu szybkiej reakcji w takich sytuacjach oraz zminimalizowaniu ich wpływu na ruch kolejowy.

Zarządcy infrastruktury dokumentują wyniki swojego planowania ewentualnościowego w planie ewentualnościowym.

2. Planowanie ewentualnościowe obejmuje w szczególności:
- a) wyznaczenie alternatywnych tras, o ile takie trasy istnieją, w tym w innych sieciach, umożliwiając przekierowanie ruchu w przypadku niedostępności elementów infrastruktury kolejowej wchodzących w skład sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej TEN-T, oraz innych odcinków i węzłów ujętych w dokumentach dotyczących strategicznego planowania zdolności przepustowej;
  - b) orientacyjne planowanie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, dostępnej na trasach alternatywnych wyznaczonych zgodnie z lit. a), zapewniające przejrzystość w zakresie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej dostępnej na takich trasach, którą można wykorzystać w przypadku incydentów, a w szczególności zakłóceń w funkcjonowaniu sieci zgodnie z art. 48;
  - c) określenie zasad i procedur zarządzania ruchem i zarządzania kryzysowego, w tym wymiany informacji między zarządcami infrastruktury, innymi podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną oraz innymi 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. 44 oraz z europejskimi ramami koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym, o których mowa w art. 46.

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 związanych z infrastrukturą kolejową, o których mowa w art. 11.
4. Wyniki planowania ewentualnościowego, w szczególności wyznaczenie tras alternatywnych zgodnie z ust. 2 lit. a) oraz orientacyjne planowanie zdolności przepustowej na trasach alternatywnych zgodnie z ust. 2 lit. b), uwzględnia się w modelu zdolności przepustowej oraz w planie zapewnienia zdolności przepustowej.
5. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające szczegółowo procedurę i kryteria, których należy przestrzegać do celów stosowania ust. 2 niniejszego artykułu, 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. 76 ust. 2.

## *Artykuł 22*

### *Kryteria i procedury alokacji wstępnie zaplanowanej zdolności przepustowej oraz 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. 20, stosując sprawiedliwe, przejrzyste i niedyskryminacyjne kryteria i procedury.

Zarządcy infrastruktury uwzględniają te kryteria i procedury w regulaminie sieci, biorąc pod uwagę wspólne ramy, o których mowa w ust. 4.

2. Zarządcy infrastruktury mogą grupować obiekty planowania zdolności przepustowej, takie jak wstępnie zaplanowane trasy pociągów, przy wstępnym planowaniu zdolności przepustowej w celu zapewnienia konkretnego projektu rozkładu jazdy, zgodnie ze strategicznymi wytycznymi, o których mowa w art. 4, w przypadku gdy takie wytyczne są zapewniane, oraz z uwzględnieniem potrzeb rynkowych wyrażonych przez wnioskodawców.
3. Obiekty planowania zdolności przepustowej określają charakterystykę i właściwości różnych rodzajów wstępnie zaplanowanej zdolności przepustowej, w tym zdolności przepustowej dostępnej na potrzeby wniosków, z którymi występują wnioskodawcy, zdolności przepustowej zarezerwowanej na potrzeby prac związanych z infrastrukturą kolejową oraz zdolności przepustowej, która już została przydzielona. Ta charakterystyka i te właściwości obejmują wszystkie aspekty istotne dla określonych rodzajów wstępnie zaplanowanej zdolności przepustowej, takie jak trasa, czas, gwarantowana lub wymagana prędkość minimalna, maksymalna długość, parametry techniczne oraz liczba tras uwzględnionych zarówno dla przewozów towarowych, jak i pasażerskich.
4. ENIM opracowuje wspólne ramy kryteriów i procedur, o których mowa w ust. 1, oraz włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową. Wspólne ramy zapewniają zrównoważenie 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 przyjmowania wniosków o przydzielenie uprawnień do zdolności przepustowej odbiegających od planu zapewnienia zdolności przepustowej oraz uwzględnienia potrzeby odpowiedniego dostosowania planu zapewnienia zdolności przepustowej.

5. ENIM opracowuje 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. Na podstawie swoich 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. 66 ust. 3 niniejszego rozporządzenia.

### *Artykuł 23*

#### *Infrastruktura kolejowa intensywnie wykorzystywana oraz infrastruktura kolejowa przepełniona*

1. Zarządcy infrastruktury niezwłocznie zgłaszają, że element infrastruktury kolejowej jest intensywnie wykorzystywany albo przepełniony, jeżeli spełniony jest co najmniej jeden z poniższych warunków:
- a) wykorzystanie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej przekroczyło progi infrastruktury kolejowej intensywnie wykorzystywanej lub infrastruktury kolejowej przepełnionej w okresach odniesienia określonych w załączniku II w poprzednim lub bieżącym okresie ważności obowiązującego rozkładu jazdy;
  - b) zarządcy infrastruktury są zobowiązani podzielić zdolność przepustową w strategicznym planowaniu zdolności przepustowej zgodnie z art. 19 ust. 4 lub art. 20 ust. 8;

- c) duże prace związane z infrastrukturą kolejową powodujące ograniczenia zdolności przepustowej, zaplanowane zgodnie z art. 11, skutkują intensywnie wykorzystywaną lub przepełnioną zdolnością przepustową.

Zarządcy infrastruktury dokonują oceny wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej na podstawie obiektywnych, przejrzystych i odpowiednich procedur i metod.

2. ENIM opracowuje wspólną metodę wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej. Metodę tę włącza się do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową.
3. W zgłoszeniu, o którym mowa w ust. 1, określa się okres ważności obowiązującego rozkładu jazdy i element infrastruktury kolejowej oraz konkretne okresy, do których odnosi się zgłoszenie.
4. Złożenie w okresie ważności obowiązującego rozkładu jazdy wzajemnie wykluczających się wniosków o alokację zdolności przepustowej nie stanowi podstawy do zgłoszenia danego elementu infrastruktury kolejowej jako intensywnie wykorzystywanego lub przepełnionego, chyba że spełniony jest co najmniej jeden z warunków określonych w ust. 1.
5. W przypadku gdy dany element infrastruktury kolejowej zgłoszono jako intensywnie wykorzystywany lub przepełniony, zarządca infrastruktury przeprowadza analizę zdolności przepustowej zgodnie z art. 24, chyba że już trwa wdrażanie planu powiększenia zdolności przepustowej, jak przewidziano w art. 25 i który uwzględnia wszystkie istotne czynniki, lub został on zrealizowany w ciągu pięciu lat poprzedzających zgłoszenie tego elementu infrastruktury kolejowej jako intensywnie wykorzystywanego lub przepełnionego.

6. W odniesieniu do elementów infrastruktury kolejowej zgłoszonych jako intensywnie wykorzystywane lub przepełnione zarządcy infrastruktury rezerwują zdolność przepustową w planie zapewnienia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 20, biorąc pod uwagę wyniki analizy zdolności przepustowej, o której mowa w art. 24.
7. Państwa członkowskie polecają zarządcom infrastruktury wskazywanie elementów infrastruktury kolejowej zgłoszonych jako intensywnie wykorzystywane lub przepełnione w rejestrze infrastruktury, o którym mowa w art. 49 dyrektywy (UE) 2016/797.
8. Procedury, których należy przestrzegać, oraz kryteria, które należy stosować, w przypadku gdy infrastruktura kolejowa jest przepełniona, określa się w regulaminie sieci oraz uwzględnia się w nich wszelkie środki i kryteria przyjęte zgodnie z art. 27.
9. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 75 w celu zmiany progów wykorzystania zdolności przepustowej oraz okresów odniesienia określonych w załączniku II – w przypadku gdy elementy te okazały się nieskuteczne lub doprowadziły do poważnych trudności we wdrażaniu, lub w przypadku gdy sektor opracował nowe i powszechnie akceptowane najlepsze praktyki – aby zapewnić efektywne zarządzanie zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej intensywnie wykorzystywanej i przepełnionej infrastruktury kolejowej oraz uwzględnić zastrzeżenia zarządców infrastruktury i wnioskodawców dotyczące eksploatacji, uwzględniając doświadczenia zdobyte przez ENIM, zarządców infrastruktury, wnioskodawców i inne podmioty zaangażowane w działalność operacyjną, organy regulacyjne oraz ENRRB w związku z wykonywaniem niniejszego artykułu.

## *Artykuł 24*

### *Analiza zdolności przepustowej w przypadku infrastruktury kolejowej intensywnie wykorzystywanej lub przepełnionej*

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

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

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

2. Analiza zdolności przepustowej uwzględnia charakterystykę infrastruktury kolejowej pod względem zdolności przepustowej, parametrów i interoperacyjności infrastruktury kolejowej, procedury operacyjne, charakter różnych świadczonych usług oraz skutki oddziaływania wszystkich tych czynników na zdolność przepustową infrastruktury kolejowej. Środki, jakie należy uwzględnić, obejmują w szczególności usługi zmiany trasy, w tym w stosownych przypadkach za pośrednictwem różnych sieci, usługi zmiany czasu, zmiany prędkości, harmonizację procedur operacyjnych oraz przedsięwzięcia zapewniające poprawę infrastruktury kolejowej.
3. Zarządcy infrastruktury konsultują się z wnioskodawcami w sprawie projektu analizy zdolności przepustowej zgodnie z art. 7e dyrektywy 2012/34/UE, a jeżeli dany element infrastruktury kolejowej jest częścią europejskiego korytarza transportowego – zgodnie z art. 57 niniejszego rozporządzenia.

Zarządca infrastruktury podaje wyniki analizy zdolności przepustowej do wiadomości publicznej na swojej stronie internetowej. ENIM udostępnia linki do wyników analizy zdolności przepustowej na swojej stronie internetowej.

4. Zarządcy infrastruktury, w stosownych przypadkach, uwzględniają wyniki wszelkich analiz zdolności przepustowej przeprowadzonych, w tym w innych odnośnych sieciach, zgodnie z niniejszym artykułem w strategicznym planowaniu zdolności przepustowej, w szczególności w strategii zdolności przepustowej, w modelu zdolności przepustowej oraz 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 odpowiedniemu koordynatorowi europejskiemu.

## *Artykuł 25*

### *Plan powiększenia zdolności przepustowej*

1. W ciągu sześciu miesięcy od zakończenia analizy zdolności przepustowej zgodnie z art. 24 zarządca infrastruktury opracowuje plan powiększenia zdolności przepustowej dla elementów infrastruktury kolejowej zgłoszonych jako przepełnione, zgodnie z art. 23.

W planie powiększenia zdolności przepustowej określa się:

- a) przyczyny powstania przepełnienia;
- b) prawdopodobny przyszły rozwój ruchu;
- c) ograniczenia w rozwoju infrastruktury kolejowej;
- d) opcje i koszty powiększenia zdolności przepustowej, w tym środki, o których mowa w art. 24 ust. 2, oraz prawdopodobne zmiany opłat za dostęp.

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

2. Plan powiększenia zdolności przepustowej zostaje opracowany po konsultacjach z użytkownikami odnośnej przepełnionej infrastruktury kolejowej zgodnie z art. 15.

Państwo członkowskie może zdecydować, że plan ten podlega uprzedniemu zatwierdzeniu przez to państwo członkowskie.

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

Zainteresowany koordynator europejski uwzględnia plan powiększenia zdolności przepustowej w swoim planie prac, o którym mowa w art. 53 rozporządzenia (UE) 2024/1679.

4. Bez uszczerbku dla art. 42 niniejszego rozporządzenia zarządca infrastruktury zaprzestaje pobierania wszelkich opłat za odnośną infrastrukturę kolejową na podstawie art. 31 ust. 4 dyrektywy 2012/34/UE w jednym z następujących przypadków:

- a) zarządca infrastruktury nie opracował planu powiększenia zdolności przepustowej;
- b) zarządca infrastruktury nie dokonuje postępów we wdrażaniu środków 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 26*

### *Infrastruktura kolejowa specjalna*

1. Bez uszczerbku dla ust. 2 niniejszego artykułu zdolność przepustowa infrastruktury kolejowej uważa się 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 oraz w przypadku gdy zgodnie z procedurą określoną w art. 27 można wykazać, że jest to uzasadnione z perspektywy społecznej, gospodarczej i środowiskowej, zarządca infrastruktury może – po konsultacji z zainteresowanymi stronami – przeznaczyć elementy infrastruktury kolejowej do użytkowania przez określone rodzaje ruchu. W takim przypadku zarządca infrastruktury wskazuje takie przeznaczenie w dokumentach dotyczących planowania, o których mowa w art. 13 ust. 2, i w regulaminie sieci oraz rezerwuje zdolność przepustową dla określonych rodzajów ruchu w planie zapewnienia zdolności przepustowej.

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

3. Państwa członkowskie zapewniają, aby infrastruktura kolejowa o przeznaczeniu nadanym zgodnie z ust. 2 niniejszego artykułu została wskazana w rejestrze infrastruktury, o którym mowa w art. 49 dyrektywy (UE) 2016/797.

## *Artykuł 27*

### *Podział zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej zgłoszonej jako intensywnie wykorzystywana lub przepełniona*

1. Zarządca infrastruktury dzieli zdolność przepustową w odniesieniu do elementów infrastruktury kolejowej zgłoszonej jako intensywnie wykorzystywana lub przepełniona, stosując sprawiedliwą, przejrzystą i niedyskryminacyjną metodykę.

Zarządca infrastruktury szczegółowo określa w regulaminie sieci metodykę, w tym wszystkie mające zastosowanie wartości parametrów, z uwzględnieniem europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową. Wartości parametrów określone przez zarządcę infrastruktury podlegają koordynacji zgodnie z art. 7e lit. d) dyrektywy 2012/34/UE.

Zarządca infrastruktury uwzględnia zapotrzebowanie na zdolność przepustową na przewozy kolejowe wykonywane w ramach wielu sieci.

2. Metodyka, o której mowa w ust. 1, obejmuje następujące etapy:
  - a) opracowanie 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;

- b) ocena i klasyfikacja scenariuszy, o których mowa w lit. a) niniejszego ustępu, z uwzględnieniem kryteriów operacyjnych, społeczno-gospodarczych i środowiskowych określonych w ust. 3 niniejszego artykułu;
- c) wybór scenariusza znajdującego się najwyżej w klasyfikacji na podstawie oceny, o której mowa w lit. b) niniejszego ustępu, a także odpowiednia zmiana modelu zdolności przepustowej oraz planu zapewnienia zdolności przepustowej.

Metodyka ta musi umożliwiać potrzebę całościowego uwzględnienia przewozów kolejowych wykonywanych w ramach wielu sieci.

3. Ocena, o której mowa w ust. 2 lit. b), opiera się między innymi na następujących kryteriach operacyjnych, społeczno-gospodarczych i środowiskowych, z zastrzeżeniem dostępności danych oraz z uwzględnieniem technicznych i operacyjnych uwarunkowań i wykorzystania infrastruktury kolejowej:
- a) koszty operacyjne dla operatorów świadczących kolejowe usługi przewozowe oraz wynikający z nich wpływ na ceny dla klientów kolejowych usług przewozowych;
  - b) koszty czasowe dla klientów kolejowych usług przewozowych;
  - c) konektywność i dostępność dla osób i regionów korzystających z kolejowych usług przewozowych, w tym jakość połączeń w szczególności pod względem czasu transferu i częstotliwości w przypadku kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych;

- d) wpływ na koszty zewnętrzne transportu, takie jak wypadki, emisje zanieczyszczeń powietrza, gazów cieplarnianych i hałasu generowane przez kolejowe usługi przewozowe i ich prawdopodobne alternatywy;
  - e) wolumen przewożonych osób i ładunków.
4. ENIM określa sprawiedliwą, przejrzystą i niedyskryminacyjną metodykę oraz sporządza wykaz parametrów dotyczących kolejowych usług przewozowych oraz kryteriów operacyjnych, społeczno-gospodarczych i środowiskowych niezbędnych do oceny, o której mowa w ust. 3. W stosownych przypadkach ENIM określa wartości standardowe parametrów lub przedziały wartości standardowych. ENIM zapewnia, aby wartości parametrów zostały w wystarczającym stopniu przetestowane i skalibrowane w warunkach eksploatacji.

ENIM włącza do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową metodykę oraz wykaz parametrów i wartości standardowe parametrów.

Zarządca infrastruktury, w stosownych przypadkach, dostosowuje wartości standardowe parametrów w celu uwzględnienia lokalnych lub krajowych uwarunkowań w oparciu o przyjęte podejścia i dowody empiryczne oraz, w stosownych przypadkach, z zastosowaniem wymogów państwa członkowskiego zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. d).

## SEKCJA 3

### UKŁADANIE ROZKŁADU JAZDY ORAZ ALOKACJA ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ

#### *Artykuł 28*

#### *Uprawnienia do zdolności przepustowej*

1. Wnioskodawcy mogą występować, na podstawie prawa publicznego lub prywatnego, do zarządcy infrastruktury, z wnioskiem o zawarcie umowy przydzielającej uprawnienia do zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej za opłatą, jak przewidziano w rozdziale IV sekcja 2 dyrektywy 2012/34/UE.

Zarządcy infrastruktury dokonują alokacji uprawnień do zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej na rzecz wnioskodawców w jednej z poniższych form:

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

ENIM określa charakterystykę specyfikacji zdolności przepustowej oraz włącza ją do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową.

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

3. Uprawnienia do zdolności przepustowej w formie trasy pociągu mogą zostać przydzielone wnioskodawcom maksymalnie na okres ważności jednego obowiązującego rozkładu jazdy. Uprawnienia do zdolności przepustowej w formie specyfikacji zdolności przepustowej mogą zostać przydzielone na okres przekraczający okres ważności jednego obowiązującego rozkładu jazdy zgodnie z art. 33 i 35.
4. O ile niniejsze rozporządzenie nie stanowi inaczej, odpowiednie prawa i obowiązki zarządców infrastruktury i wnioskodawców w odniesieniu do każdej alokacji zdolności przepustowej ustala się w umowach lub w prawie krajowym.
5. Po dokonaniu alokacji na rzecz wnioskodawcy uprawnienie do zdolności przepustowej nie może być przekazywane przez otrzymującego na rzecz innego przedsiębiorstwa lub innego rodzaju przewozów.

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

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

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

#### *Artykuł 29*

##### *Metody alokacji zdolności przepustowej*

1. Zarządcy infrastruktury przydzielają uprawnienia do zdolności przepustowej wnioskodawcom w ramach procesów alokacji, o których mowa w art. 33–36.  
  
Za alokację zdolności przepustowej uznaje się również każdą zmianę przydzielonej zdolności przepustowej.
2. Zarządcy infrastruktury dokonują alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej za pomocą narzędzi cyfrowych i usług cyfrowych zgodnie z art. 66.

3. Zarządca infrastruktury anuluje uprawnienie do zdolności przepustowej, które w okresie co najmniej jednego miesiąca było wykorzystywane poniżej progu, chyba że nastąpiło to z przyczyn pozaekonomicznych, pozostających poza kontrolą wnioskodawcy. W takim przypadku zarządca infrastruktury informuje organ regulacyjny.

ENIM określa zakresy tej wielkości progowej oraz włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową.

Zarządcy infrastruktury określają wielkość progową w regulaminie sieci, z uwzględnieniem zakresów wielkości progowej określonych przez ENIM.

Organ regulacyjny monitoruje sprawiedliwe, przejrzyste i niedyskryminacyjne zastosowanie obowiązków wynikających z niniejszego ustępu oraz rozpatruje wszelkie otrzymane skargi.

4. W przypadku gdy zarządca infrastruktury anuluje, zgodnie z ust. 3, uprawnienia do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci, organ regulacyjny odpowiedzialny za tego zarządcę infrastruktury informuje odpowiednie organy regulacyjne oraz ENRRB.

### *Artykuł 30*

#### *Alokacja i koordynacja uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci*

1. Wnioskodawcy mają prawo składać wnioski o uprawnienia do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci w ramach procesów alokacji, o których mowa w art. 33–36, w tym na cały przejazd w obie strony, oraz otrzymywać odpowiedzi na takie wnioski w ramach punktu kompleksowej obsługi ustanowionego zgodnie z art. 66 ust. 5.

Zarządcy infrastruktury koordynują swoje działania w zakresie alokacji zdolności przepustowej na potrzeby przewozów kolejowych wykonywanych w ramach wielu sieci zgodnie z art. 55, w szczególności transgranicznych kolejowych przewozów towarowych i transgranicznych kolejowych przewozów pasażerskich.

2. Koordynacja, o której mowa w ust. 1, obejmuje w szczególności:
  - a) wyznaczenie pojedynczego punktu kontaktowego odpowiedzialnego za komunikację z wnioskodawcą w związku z wnioskiem o przydzielenie uprawnienia do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci, o czym wnioskodawca jest powiadamiany niezwłocznie po złożeniu wniosku;
  - b) zapewnienie zgodności uprawnienia do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci z minimalnymi kryteriami dotyczącymi jakości pod względem spójności między sieciami oraz w odniesieniu do aspektów takich jak trasa, czas, dostępność w różnych dniach kursowania i status alokacji;

- c) zapewnienie spójnej realizacji procesu alokacji uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci, w tym w szczególności mechanizmu rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu, o którym mowa w art. 38, oraz mechanizmu formalnego rozwiązywania konfliktów, o którym mowa w art. 39;
- d) koordynację wszelkich zmian w przydzielonych uprawnieniach do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci zgodnie z sekcją 4 z myślą o stałym zapewnieniu prawidłowego funkcjonowania systemu uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci;
- e) bez uszczerbku dla art. 1. ust. 7 szybkie i skuteczne kontrole zgodności z trasą w przypadku transportu nadzwyczajnego wykorzystywanego do celów wojskowych i obronnych, który przebiega przez więcej niż jedną sieć.

Jeżeli zarządcy infrastruktury nie wyznaczą pojedynczego punktu kontaktowego, wnioskodawca wybiera zarządcę infrastruktury, który jest odpowiedzialny za pełnienie roli pojedynczego punktu kontaktowego w przypadku zapytań dotyczących konkretnego wniosku o alokację zdolności przepustowej.

3. Zarządca infrastruktury nie może anulować uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci na podstawie art. 29. ust. 3 bez wcześniejszej koordynacji z pozostałymi zainteresowanymi zarządcami infrastruktury, zgodnie z art. 55.

Jeżeli zarządca infrastruktury anuluje zgodnie z art. 29 ust. 3 uprawnienia do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci, informuje o tym organ regulacyjny. Organ regulacyjny informuje odpowiednie organy regulacyjne i ENRRB.

4. Wnioski o przydzielenie uprawnienia do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci traktuje się na równi i w sposób niedyskryminacyjny w porównaniu do wniosków o przydzielenie uprawnienia do zdolności przepustowej obejmującej jedną sieć.
5. ENIM określa szczegółowe procedury i metody służące propagowaniu jednolitego stosowania niniejszego artykułu oraz minimalne wymagania dotyczące jakości, o których mowa w ust. 2 lit. b), oraz włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową.

### *Artykuł 31*

#### *Współpraca w zakresie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej oraz zdolności przepustowej obiektów infrastruktury usługowej*

1. Zarządcy infrastruktury i operatorzy obiektów infrastruktury usługowej, którzy oferują usługi niezbędne do świadczenia kolejowych usług przewozowych i których obiekty infrastruktury usługowej stanowią część transeuropejskiej sieci transportowej, jak określono w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2024/1679, w tym zlokalizowanych w węzłach miejskich zdefiniowanych w art. 3 ust. 6 tego rozporządzenia, współpracują w celu zapewnienia spójności alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej oraz zdolności przepustowej obiektów infrastruktury usługowej.

2. Zarządcy infrastruktury zamieszczają wykaz obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w ust. 1, w regulaminie sieci.
3. Zarządcy infrastruktury zapewniają wnioskodawcom możliwość składania wniosku, w jednym miejscu i w ramach jednej operacji, o uprawnienia do zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej oraz zdolności przepustowej obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi ustanowionego na podstawie art. 66 ust. 5.
4. Zarządcy infrastruktury mogą zawierać umowy z operatorami innych obiektów infrastruktury usługowej w celu wspólnego zapewnienia zdolności przepustowej.
5. Do celów ust. 3 zarządcy infrastruktury i operatorzy obiektów infrastruktury usługowej koordynują zdolność przepustową oraz zapewniają uprawnienia do zdolności przepustowej, w tym zdolności przepustowej obiektu infrastruktury usługowej, który spełnia wymogi wnioskodawcy, lub podejmują starania w celu zapewnienia możliwej alternatywy dla będącej przedmiotem wniosku zdolności przepustowej.
6. Operatorzy obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, udostępniają zarządcy infrastruktury informacje o dostępnej zdolności przepustowej w formacie cyfrowym zgodnie z art. 66 ust. 5. Informacje w czasie rzeczywistym przekazuje się za każdym razem, gdy umożliwiają to narzędzia cyfrowe, o których mowa w art. 66 ust. 5.
7. Niniejszy artykuł nie ma zastosowania do operatorów obiektów infrastruktury usługowej korzystających ze zwolnienia na podstawie art. 2 rozporządzenia wykonawczego Komisji 2017/2177<sup>18</sup>.

---

<sup>18</sup> 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, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2017/2177/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2177/oj)).

## *Artykuł 32*

### *Obowiązujący rozkład jazdy*

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

Zarządcy infrastruktury rozpoczynają przygotowywanie obowiązującego rozkładu jazdy podczas alokacji zdolności przepustowej w ramach procesu alokacji rocznej, o którym mowa w art. 34, uwzględniając uprawnienia do zdolności przepustowej przydzielone na podstawie umów ramowych zgodnie z art. 33 oraz w ramach procesu planowania kroczącego, o którym mowa w art. 35.

2. Zarządcy infrastruktury zapewniają aktualizację obowiązującego rozkładu jazdy do końca okresu jego ważności, uwzględniając zdolność przepustową przydzieloną w ramach procesu planowania kroczącego, o którym mowa w art. 35, zdolność przepustową przydzieloną w ramach procesu *ad hoc*, o którym mowa w art. 36, zmiany uprawnień do zdolności przepustowej zgodnie z art. 41 oraz zmiany rozkładu jazdy w kontekście zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego zgodnie z art. 43.

## *Artykuł 33*

### *Alokacja zdolności przepustowej na podstawie umów ramowych*

1. Wnioskodawcy mają prawo złożyć wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej na okres przekraczający okres ważności jednego obowiązującego rozkładu jazdy na podstawie umów ramowych.

W umowach ramowych przydzielone uprawnienia do zdolności przepustowej określa się w formie specyfikacji zdolności przepustowej, o której mowa w art. 28 ust. 1 lit. a). Mogą one nie obejmować uprawnień do zdolności przepustowej w formie trasy pociągu.

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

2. Zarządcy infrastruktury wskazują w dokumentach dotyczących strategicznego planowania zdolności przepustowej zdolność przepustową, którą planują zarezerwować na potrzeby alokacji na podstawie umów ramowych. Bez uszczerbku dla art. 101, 102 i 106 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) zdolność przepustową zarezerwowaną w tych dokumentach dotyczących planowania na potrzeby alokacji na podstawie umów ramowych zarządca infrastruktury przydziela wnioskodawcom na podstawie takich umów, z zastrzeżeniem ust. 5 i 6 niniejszego artykułu. Nie uniemożliwia to zarządcy infrastruktury alokacji będącej przedmiotem wniosku zdolności przepustowej na podstawie umów ramowych w przypadkach, gdy taka zdolność przepustowa nie jest zarezerwowana w dokumentach dotyczących planowania, z zastrzeżeniem ust. 6 niniejszego artykułu.
3. Umowy ramowe mogą być zawierane między wieloma zarządcami infrastruktury a wnioskodawcą, jeżeli obejmują one więcej niż jedną sieć.

4. Wnioskodawca, który jest stroną umowy ramowej, zwraca się do zarządcy infrastruktury o konwersję specyfikacji zdolności przepustowej zawartej w umowie ramowej na odpowiednią trasę pociągu zgodnie z tą umową. Konwersja ta przeprowadzana jest zgodnie z art. 28 ust. 2.

5. Zarządcy infrastruktury zapewniają zgodność umów ramowych z:

- a) dokumentami dotyczącymi strategicznego planowania zdolności przepustowej, o których mowa w art. 13 ust. 2;
- b) wytycznymi strategicznymi, w tym ich ewentualnymi elementami wiążącymi, w przypadku gdy państwa członkowskie przedstawiły takie wytyczne zgodnie z art. 4.

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

6. Umowy ramowe nie mogą uniemożliwiać korzystania z danej infrastruktury przez innych wnioskodawców lub dla innych rodzajów przewozów. W tym celu zarządcy infrastruktury ustalają maksymalne udziały w całkowitej zdolności przepustowej, które mogą być przydzielone na podstawie umów ramowych, oraz podają te udziały w regulaminie sieci.

7. Umowy ramowe muszą pozwalać na zmiany ich warunków, aby umożliwić lepsze wykorzystanie infrastruktury kolejowej, bez uszczerbku dla art. 41 i 42. Inne zmiany uprawnień do zdolności przepustowej przydzielonych na podstawie umów ramowych podlegają karze zgodnie z art. 42.
8. 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. Każdy okres dłuższy niż okres wskazany w sekcji 5 załącznika I musi być uzasadniany wymogiem dokonania specjalnych inwestycji przez nowe podmioty wchodzące na rynek lub istotną nowością usługi, przynoszących znaczącą poprawą jakości usług.
9. W przypadku usług świadczonych z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej specjalnej, o której mowa w art. 26 i która wymaga znacznych i długoterminowych inwestycji, należycie uzasadnionych przez wnioskodawcę, umowy ramowe mogą być zawierane na okres do 15 lat. Wyrażenie zgody na zawarcie umowy na jakikolwiek okres dłuższy niż 15 lat może mieć miejsce jedynie w wyjątkowych przypadkach, w szczególności w przypadku gdy realizowane są długoterminowe inwestycje na dużą skalę oraz w przypadku gdy inwestycje takie objęte są zobowiązaniami umownymi zawierającymi wieloletni plan amortyzacji.
10. Zarządcy infrastruktury uwzględniają zdolność przepustową przydzieloną na podstawie umów ramowych w modelu zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 19, oraz w planie zapewnienia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 20.
11. Ogólne postanowienia każdej umowy ramowej udostępnia się wszystkim zainteresowanym stronom, przy jednoczesnym poszanowaniu wymogów poufności handlowej.

12. W oparciu o doświadczenia organów regulacyjnych, właściwych organów, przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury oraz ENRRB, Komisja może przyjmować akty wykonawcze określające szczegółowe zasady dotyczące procedury i kryteriów zawierania umów ramowych, formy i treści takich umów, aby zapewnić jednolite stosowanie niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 76 ust. 2.

#### *Artykuł 34*

##### *Alokacja zdolności przepustowej w ramach procesu alokacji rocznej*

1. Zarządca infrastruktury dokonuje alokacji zdolności przepustowej w drodze jednoczesnej alokacji zdolności przepustowej, mając na względzie zrealizowanie, w możliwym zakresie, wszystkich wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 32 ust. 1, z zastrzeżeniem ust. 2, 3 i 4 niniejszego artykułu. Zarządca infrastruktury w miarę możliwości uwzględnia wszystkie ograniczenia dotyczące wnioskodawców, w tym skutki ekonomiczne dla ich działalności gospodarczej.
2. Zgodnie z art. 20 i 22 zarządca infrastruktury może zaakceptować lub odrzucić wnioski o przydzielenie uprawnień do zdolności przepustowej, które nie są zgodne z planem zapewnienia zdolności przepustowej.

W przypadku gdy wniosek nie jest zgodny z planem zapewnienia zdolności przepustowej zarządca infrastruktury ma prawo, w rozsądnych granicach, zaproponować zdolność przepustową infrastruktury kolejowej, która różni się od tej, w odniesieniu do której wystąpiono z wnioskiem, zmienić plan zapewnienia zdolności przepustowej lub zastosować oba te rozwiązania. W takich przypadkach zarządca infrastruktury stosuje kryteria i procedury, o których mowa w art. 22 ust. 1.

W przypadku gdy zarządca infrastruktury akceptuje wnioski niezgodne z planem zapewnienia zdolności przepustowej, dąży on do utrzymania ogólnej równowagi między elementami planu zapewnienia zdolności przepustowej wymienionymi w art. 20 ust. 6 oraz, w przypadku konfliktu z innymi wnioskami, traktuje priorytetowo wnioski zgodne z planem zapewnienia zdolności przepustowej, w szczególności z wstępnie zaplanowaną zdolnością przepustową.

W przypadku gdy zarządca infrastruktury odrzuca wnioski niezgodne z planem zapewnienia zdolności przepustowej, niezwłocznie informuje on zainteresowanego wnioskodawcę o swoim zamiarze odrzucenia wniosku. Zainteresowanemu wnioskodawcy przysługuje prawo wniesienia skargi do organu regulacyjnego.

Co najmniej raz w roku zarządcy infrastruktury informują organ regulacyjny o wszystkich otrzymanych wnioskach o alokację zdolności przepustowej, które nie są zgodne z parametrami dostępnej zdolności przepustowej określonymi w planie zapewnienia zdolności przepustowej, niezależnie od tego, czy zostały one zaakceptowane, czy odrzucone. Na podstawie tych informacji organ regulacyjny może wydać opinię, w której może zalecić zarządcy infrastruktury zmianę modelu zdolności przepustowej.

3. W przypadku konfliktu dwóch lub większej liczby wniosków o alokację zdolności przepustowej zarządca infrastruktury w pierwszej kolejności podejmuje próbę rozwiązania konfliktu za pomocą mechanizmu rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu, o którym mowa w art. 38. Jeżeli ten mechanizm rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu nie doprowadził do rozwiązania konfliktu dotyczącego alokacji zdolności przepustowej, zarządca infrastruktury stosuje mechanizm formalnego rozwiązywania konfliktów, o którym mowa w art. 39.

4. Uprawnienia do zdolności przepustowej przydzielone w ramach procesu alokacji rocznej mogą obejmować:

a) specyfikacje zdolności przepustowej;

b) trasy pociągów.

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

5. Zarządca infrastruktury przestrzega harmonogramu procesu alokacji określonego w sekcji 4 załącznika I.

6. Zarządca infrastruktury rozpatruje wnioski złożone po upływie terminu określonego w sekcji 4 załącznika I oraz dokonuje alokacji zdolności przepustowej zgodnie z zasadą „kto pierwszy, ten lepszy”.

7. W przypadku wniosków złożonych po upływie 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.

8. Zarządca infrastruktury konsultuje się z zainteresowanymi stronami w sprawie projektu obowiązującego rozkładu jazdy. Zainteresowanymi stronami są wszyscy, którzy złożyli wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, 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.

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

### *Artykuł 35*

#### *Alokacja zdolności przepustowej w ramach procesu planowania kroczącego*

1. Zarządcy infrastruktury dokonują alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w ramach procesu planowania kroczącego przynajmniej na potrzeby kolejowych przewozów towarowych zgodnie z terminami określonymi w sekcji 6 załącznika I. Zarządcy infrastruktury rezerwują w tym celu zdolność przepustową w planie zapewnienia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 20.

Bez uszczerbku dla art. 101, 102 i 106 TFUE zdolność przepustową zarezerwowaną w dokumentach dotyczących planowania na potrzeby planowania kroczącego zarządca infrastruktury przydziela wnioskodawcom w ramach procesu planowania kroczącego. Nie uniemożliwia to zarządcom infrastruktury alokacji będącej przedmiotem wniosku zdolności przepustowej w ramach procesu planowania kroczącego w przypadkach, gdy taka zdolność przepustowa nie została zarezerwowana w dokumentach dotyczących planowania. Proces planowania kroczącego nie może uniemożliwiać korzystania z danej infrastruktury kolejowej przez innych wnioskodawców lub dla innych rodzajów przewozów.

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

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

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

- 3. Zarządcy infrastruktury i wnioskodawcy mogą wspólnie zdecydować o zmianie specyfikacji zdolności przepustowej przydzielonych w ramach procesu planowania kroczącego, aby umożliwić lepsze wykorzystanie infrastruktury kolejowej. Zmian tych nie uznaje się za zmiany uprawnień do zdolności przepustowej podlegające karze do celów art. 42. Inne zmiany w uprawnieniach do zdolności przepustowej przydzielonych w ramach procesu planowania kroczącego podlegają karze zgodnie z art. 42.
- 4. Bez uszczerbku dla art. 20 zarządcy infrastruktury dokonują alokacji zdolności przepustowej zarezerwowanej na potrzeby procesu planowania kroczącego zgodnie z zasadą „kto pierwszy, ten lepszy”.
- 5. Zgodnie z zasadami i procedurami określonymi w art. 22 zarządcy infrastruktury podejmują wszelkie starania, aby zaoferować alternatywną zdolność przepustową w odniesieniu do wniosków złożonych w ramach planowania kroczącego, jeżeli wnioski te są niezgodne z planem zapewnienia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 20. Jeżeli zaoferowanie alternatywnego rozwiązania nie jest możliwe, zarządca infrastruktury może odmówić alokacji zdolności przepustowej w odniesieniu do takich niezgodnych wniosków. Wnioskodawcy przysługuje prawo wniesienia skargi do organu regulacyjnego.

6. Zarządca infrastruktury, po powiadomieniu organu regulacyjnego, odrzuca wnioski złożone w ramach planowania kroczącego, jeżeli wnioski te odpowiadają charakterystyce zdolności przepustowej, którą przydziela się zwykle na podstawie umów ramowych zgodnie z art. 33. Organ regulacyjny informuje ENRRB o takich odmowach oraz zapewnia spójne stosowanie niniejszego ustępu.
7. W oparciu o doświadczenia organów regulacyjnych, właściwych organów, przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury oraz ENRRB, Komisja może przyjmować akty wykonawcze określające szczegółowe zasady dotyczące procesu planowania kroczącego, aby zapewnić jednolite stosowanie niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 76 ust. 2.

### *Artykuł 36*

#### *Alokacja zdolności przepustowej w ramach procesu ad hoc*

1. Zarządca infrastruktury odpowiada bez zbędnej zwłoki, a w każdym razie w terminach określonych w sekcji 7 załącznika I, na wnioski *ad hoc* o alokację zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej złożone w dowolnym czasie w okresie ważności obowiązującego rozkładu jazdy. Informacje o dostępnej wolnej zdolności przepustowej udostępnia się zgodnie z art. 10 wszystkim wnioskodawcom, którzy mogą chcieć z niej skorzystać.

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

2. Alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w ramach wniosków *ad hoc* dokonuje się zgodnie z zasadą „kto pierwszy, ten lepszy”.

### *Artykuł 37*

#### *Układanie harmonogramu ograniczeń zdolności przepustowej wynikających z prac związanych z infrastrukturą kolejową*

1. Przy układaniu harmonogramu prac związanych z infrastrukturą kolejową zgodnie z niniejszym artykułem zarządcy infrastruktury muszą przestrzegać harmonogramu i wymogów określonych w sekcjach 3 i 8 załącznika I.
2. Przy układaniu harmonogramu prac związanych z infrastrukturą kolejową 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 związanych z infrastrukturą kolejową wymaga zmiany przydzielonego uprawnienia do zdolności przepustowej w rozumieniu art. 41, zarządca infrastruktury dokłada wszelkich starań, aby zapewnić zainteresowanym wnioskodawcom alternatywną zdolność przepustową umożliwiającą przedsiębiorstwu kolejowemu świadczenie danych usług.

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

4. Zarządcy infrastruktury uwzględniają ograniczenia zdolności przepustowej wynikające z prac związanych z infrastrukturą kolejową zaraz po wprowadzeniu harmonogramu tych ograniczeń do modelu zdolności przepustowej lub do planu zapewnienia zdolności przepustowej, niezależnie od tego, kiedy ograniczenia te zostały zaplanowane.

5. Zarządca infrastruktury może odstąpić od terminów określonych w tabeli 1 sekcji 3 załącznika I oraz od wymogu uwzględnienia ograniczeń zdolności przepustowej o dużym lub istotnym wpływie w modelu zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 19, w następujących przypadkach:

- a) istnieją dowody na to, że w przypadku nieprzewidzianych zdarzeń ograniczenie zdolności przepustowej jest niezbędne do przywrócenia warunków bezpiecznej eksploatacji pociągu;
- b) ramy czasowe ograniczeń znajdują się poza kontrolą zarządcy infrastruktury, jego wykonawców lub innych operatorów działających w jego imieniu; lub
- c) jeżeli wyrażą na to zgodę wszystkie odpowiednie podmioty zaangażowane w działalność operacyjną.

W takich przypadkach zarządca infrastruktury niezwłocznie konsultuje się z zainteresowanymi wnioskodawcami i operatorami obiektów infrastruktury usługowej oraz regularnie informuje ich o postępach w przywracaniu normalnego funkcjonowania.

Ograniczenia zdolności przepustowej, które pociągają za sobą zmiany uprawnień do zdolności przepustowej wprowadzane po alokacji, muszą spełniać wymogi określone w art. 41 oraz w sekcji 8 załącznika I.

### *Artykuł 38*

#### *Mechanizm rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu oraz koordynacja wniosków*

1. W przypadku gdy w kontekście jednoczesnej alokacji zdolności przepustowej występują kolidujące ze sobą wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, zarządca infrastruktury próbuje zapewnić możliwie najlepsze dopasowanie wszystkich zgłoszonych potrzeb w drodze koordynacji tych wniosków.

2. W przypadku gdy zachodzi sytuacja wymagająca koordynacji, zarządca infrastruktury próbuje uzgodnić wszystkie wnioski o alokację zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w drodze koordynacji oraz ma prawo, w rozsądnych granicach, proponować zdolność przepustową infrastruktury kolejowej, która różni się od tej, w odniesieniu do której wystąpiono z wnioskiem. Zarządca infrastruktury określa mające zastosowanie limity w regulaminie sieci. ENIM opracowuje wytyczne dotyczące tych limitów oraz włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową.
3. Zarządca infrastruktury próbuje rozwiązać wszelkie konflikty w drodze konsultacji z zainteresowanymi wnioskodawcami. Konsultacje te są oparte na ujawnieniu następujących informacji w rozsądnym czasie, nieodpłatnie i w formie elektronicznej:
  - a) uprawnienia do zdolności przepustowej będące przedmiotem wniosku wszystkich pozostałych wnioskodawców na tych samych trasach;
  - b) uprawnienia do zdolności przepustowej przydzielone tymczasowo wszystkim pozostałym wnioskodawcom na tych samych trasach;
  - c) alternatywne uprawnienia do zdolności przepustowej proponowane na odpowiednich trasach zgodnie z ust. 2;
  - d) wszystkie dane szczegółowe na temat kryteriów wykorzystywanych w ramach procesu alokacji zdolności przepustowej.

Bez uszczerbku dla art. 3 ust. 2 oraz z zastrzeżeniem zgody wszystkich wnioskodawców, zarządca infrastruktury może umożliwić kontakt między wszystkimi wnioskodawcami potencjalnie zaangażowanymi w rozwiązanie konfliktu, aby ułatwić koordynację wniosków o alokację zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej.

4. Zarządca infrastruktury określa w regulaminie sieci zasady regulujące koordynację wniosków o alokację zdolności przepustowej w odniesieniu do przewozów kolejowych.
5. W przypadku gdy wnioski o alokację zdolności przepustowej nie mogą być zrealizowane bez koordynacji, zarządca infrastruktury próbuje uzgodnić wszystkie wnioski w drodze koordynacji.
6. W przypadku wniosków o alokację zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci mechanizm rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu określony w ust. 1, 2 i 3 niniejszego artykułu realizowany jest zgodnie z art. 55 oraz uczestniczy w nim koordynator sieci.
7. ENIM opracowuje wytyczne dotyczące mechanizmu rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu w odniesieniu do wniosków o alokację zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci oraz włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową.

### *Artykuł 39*

#### *Mechanizm formalnego rozwiązywania konfliktów*

1. W przypadku gdy mechanizm rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu, o którym mowa w art. 38, nie doprowadził do rozwiązania konfliktu, zarządcy infrastruktury dokonują alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej stosując sprawiedliwą, przejrzystą i niedyskryminacyjną metodykę.

Zarządca infrastruktury szczegółowo określa w regulaminie sieci metodykę, w tym wszystkie mające zastosowanie wartości parametrów, z uwzględnieniem europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową. Wartości parametrów określone przez zarządcę infrastruktury podlegają koordynacji zgodnie z art. 7e lit. c) dyrektywy 2012/34/UE.

2. Metodyka, o której mowa w ust. 1, obejmuje następujące etapy:
  - a) opracowanie 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;
  - b) ocena i klasyfikacja scenariuszy, o których mowa w lit. a) niniejszego ustępu, z uwzględnieniem kryteriów operacyjnych, społeczno-gospodarczych i środowiskowych określonych w ust. 3;
  - c) wybór scenariusza znajdującego się najwyżej w klasyfikacji na podstawie oceny, o której mowa w lit. b) niniejszego ustępu, oraz odpowiednia zmiana modelu zdolności przepustowej oraz planu zapewnienia zdolności przepustowej.
  
3. Ocena, o której mowa w ust. 2 lit. b), opiera się między innymi na następujących kryteriach operacyjnych, społeczno-gospodarczych i środowiskowych, z zastrzeżeniem dostępności danych oraz z uwzględnieniem technicznych i operacyjnych uwarunkowań i wykorzystania infrastruktury kolejowej:
  - a) koszty operacyjne dla operatorów świadczących kolejowe usługi przewozowe oraz wynikający z nich wpływ na ceny dla klientów kolejowych usług przewozowych;
  - b) koszty czasowe dla klientów kolejowych usług przewozowych;

- c) konektywność i dostępność dla osób i regionów korzystających z kolejowych usług przewozowych, w tym jakość połączeń w szczególności pod względem czasu transferu i częstotliwości w przypadku kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych;
  - d) wpływ na koszty zewnętrzne transportu, takie jak wypadki, emisje zanieczyszczeń powietrza, gazów cieplarnianych i hałasu generowane przez kolejowe usługi przewozowe i ich prawdopodobne alternatywy;
  - e) wolumen przewożonych osób i ładunków.
4. ENIM określa sprawiedliwą, przejrzystą i niedyskryminacyjną metodykę oraz sporządza wykaz parametrów dotyczących kolejowych usług przewozowych oraz społeczno-gospodarczych kryteriów niezbędnych do oceny, o której mowa w ust. 3. W stosownych przypadkach ENIM określa wartości standardowe parametrów lub przedziały wartości standardowych. ENIM zapewnia, aby te wartości parametrów zostały w wystarczającym stopniu przetestowane i skalibrowane w warunkach eksploatacji.

ENIM włącza do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową metodykę, wykaz parametrów oraz wartości standardowe parametrów.

Zarządca infrastruktury, w stosownych przypadkach, dostosowuje wartości standardowe parametrów w celu uwzględnienia lokalnych lub krajowych uwarunkowań w oparciu o przyjęte podejścia i dowody empiryczne oraz, w stosownych przypadkach, z zastosowaniem wymogów państwa członkowskiego zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. d).

5. W kontekście mechanizmu formalnego rozwiązywania konfliktów wnioski o przydzielenie uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci rozpatruje się w całości. Jeżeli, zgodnie z ust. 4, zastosowanie mają różne parametry krajowe, parametry te stosuje się do odpowiednich odcinków.
6. W przypadku konfliktu wniosków o alokację zdolności przepustowej w odniesieniu do przewozów kolejowych o podobnej charakterystyce i profilu społeczno-gospodarczym zarządca infrastruktury przydziela zdolność przepustową infrastruktury kolejowej w drodze aukcji lub w sposób zapewniający dostęp największej liczbie wnioskodawców. Ta ostatnia metoda jest stosowana pod warunkiem zatwierdzenia przez organ regulacyjny.

#### *Artykuł 40*

##### *Harmonogram procesów alokacji zdolności przepustowej*

1. Do celów wykonywania art. 33–36 zarządca infrastruktury i wnioskodawcy przestrzegają harmonogramu procesów alokacji zdolności przepustowej określonego w sekcjach 4–7 załącznika I.

2. Zarządcy infrastruktury mogą decydować o okresach i terminach w odniesieniu do harmonogramu alokacji zdolności przepustowej na potrzeby uprawnień do zdolności przepustowej w przypadku międzynarodowych przewozów kolejowych, które różnią się od tych, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu oraz w pkt 2 lit. b) załącznika VI do dyrektywy 2012/34/UE, jeżeli:
- a) ustalenie międzynarodowych tras pociągów we współpracy z zarządcami infrastruktury z państw trzecich na sieci o szerokości torów innej niż na głównej sieci kolejowej w Unii ma ogólnie znaczący wpływ na harmonogram alokacji zdolności przepustowej; lub
  - b) ustalenie międzynarodowych tras pociągów we współpracy z zarządcami infrastruktury z innych państw trzecich ma znaczący wpływ na harmonogram alokacji zdolności przepustowej, pod warunkiem że nie ma to wpływu na procesy alokacji zdolności przepustowej innych unijnych zarządców infrastruktury.
3. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 75 w celu zmiany terminów i czasu trwania określonych w sekcjach 4–7 załącznika I oraz w celu dostosowania, w granicach ram określonych w art. 33–36, etapów i okresów w nich określonych, w przypadku gdy elementy te okazały się nieskuteczne lub doprowadziły do poważnych trudności we wdrażaniu, z uwzględnieniem doświadczeń zarządców infrastruktury i wnioskodawców, mając na uwadze racjonalizację procesów alokacji zdolności przepustowej, w celu zapewnienia skutecznego procesu alokacji oraz w celu uwzględnienia interesów planowania, interesów operacyjnych, technicznych i handlowych odpowiednich zainteresowanych podmiotów związanych z planowaniem i alokacją zdolności przepustowej.

## SEKCJA 4

### DOSTOSOWANIE I ZMIANA ROZKŁADU JAZDY

#### *Artykuł 41*

##### *Zmiany uprawnień do zdolności przepustowej po alokacji*

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

W przypadku zmian przydzielonych uprawnień do zdolności przepustowej zastosowanie ma art. 42, a zarządcy infrastruktury niezwłocznie aktualizują obowiązujący rozkład jazdy, o którym mowa w art. 32.

2. Po przydzieleniu uprawnień do zdolności przepustowej zarządcy infrastruktury w największym możliwym zakresie ograniczają zmiany uprawnień do zdolności przepustowej, zgodnie z zasadami określonymi w art. 2 ust. 4. Również wnioskodawcy ograniczają w największym możliwym zakresie swoje wnioski o zmianę takich uprawnień do zdolności przepustowej.
3. Zmiany uprawnień do zdolności przepustowej obejmują przypadki, w których zarządca infrastruktury nie może zezwolić na jazdę pociągu zgodnie z przydzielonym uprawnieniem do zdolności przepustowej i ma wystarczająco dużo czasu, aby po poinformowaniu wnioskodawcy o konieczności dokonania zmiany zaoferować mu alternatywne uprawnienie do zdolności przepustowej.
4. Anulowanie uprawnień do zdolności przepustowej również uznaje się za szczególny rodzaj zmiany.

5. W przypadku zmian uprawnień do zdolności przepustowej zarządcy infrastruktury mogą zastosować krótsze terminy alokacji takich uprawnień w porównaniu do terminów wskazanych w sekcji 8 załącznika I. Zarządcy infrastruktury podają w regulaminie sieci informację na temat czasu potrzebnego na wytyczenie trasy pociągu.
6. W zasadach i procedurach stosowanych w przypadku zmiany uprawnienia do zdolności przepustowej uwzględnia się wpływ zmiany uprawnienia do zdolności przepustowej na działalność operacyjną i handlową. W tym celu zarządcy infrastruktury klasyfikują zmiany na podstawie wywieranego przez nie wpływu oraz określają kategorię zmian mających znaczący wpływ, z uwzględnieniem procedur przyjętych przez ENIM na podstawie ust. 10.
7. W przypadku zmiany uprawnienia do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci zainteresowani zarządcy infrastruktury dokładają wszelkich uzasadnionych starań, aby zapewnić spójność uprawnień do zdolności przepustowej na całej trasie przejazdu pociągu.

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.

Zarządca infrastruktury dokonujący zmiany uprawnienia do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci koordynuje i odpowiada za proces alokacji alternatywnego uprawnienia do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci z innymi zainteresowanymi zarządcami infrastruktury oraz informuje wnioskodawcę i wszystkie zainteresowane strony o wyniku koordynacji. Wynikiem tym jest 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.

8. Do celów niniejszego rozporządzenia niewykorzystanie przydzielonego uprawnienia do zdolności przepustowej przez przedsiębiorstwa kolejowe uznaje się za równoznaczne z odwołaniem przejazdu danego pociągu w danym dniu.
9. W przypadku gdy zarządca infrastruktury zmienia przydzielone uprawnienie do zdolności przepustowej, bezzwłocznie informuje o tym wnioskodawcę i przedsiębiorstwo kolejowe, których to dotyczy.

Zarządca infrastruktury oferuje wnioskodawcy alternatywne uprawnienia do zdolności przepustowej w terminach określonych w sekcji 8 załącznika I. W przypadku gdy nie jest to możliwe, zarządca infrastruktury przekazuje wnioskodawcy odpowiednie informacje umożliwiające wnioskodawcy złożenie nowego wniosku o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej. W stosownych przypadkach informacje te zawierają odesłanie do planu zapewnienia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 20, oraz do planowania ewentualnościowego, o którym mowa w art. 21.

10. ENIM przygotowuje i przyjmuje jednolite procedury zarządzania zmianami uprawnień do zdolności przepustowej wprowadzanymi po alokacji oraz włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową.

W tych procedurach ustanawia się kryteria rozróżniania zmian w zależności od ich wpływu na działalność handlową i operacyjną, w tym kryteria klasyfikacji zmian jako mających znaczący wpływ.

Aby sklasyfikować zmianę jako mającą znaczący wpływ ENIM uwzględnia między innymi zdolność przedsiębiorstwa kolejowego do świadczenia usługi zgodnie z jego 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.

11. Do dnia... [18 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przyjmie akty delegowane zgodnie z art. 75 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 odpowiednich zainteresowanych podmiotów. Komisja rozważa przy tym wprowadzenie zmian okien czasowych dla mniejszych robót niesklasyfikowanych jako mające istotny, wysoki lub średni wpływ oraz bierze pod uwagę doświadczenia zarządców infrastruktury i wnioskodawców.

#### *Artykuł 42*

##### *Kara za zmiany uprawnień do zdolności przepustowej*

1. W przypadku gdy zarządca infrastruktury lub wnioskodawca nie wywiązuje się ze swoich zobowiązań w odniesieniu do przydzielonego uprawnienia do zdolności przepustowej oraz w przypadku gdy skutkuje to zmianą sklasyfikowaną jako znacząca zgodnie z art. 41 ust. 6, ten zarządca infrastruktury lub ten wnioskodawca wypłaca drugiej stronie karę. Kara ta musi być skuteczna, proporcjonalna, odstraszająca oraz niedyskryminująca.

2. Kara, o której mowa w ust. 1, nie przysługuje w następujących okolicznościach:
  - a) siła wyższa;
  - b) w przypadku gdy zarządca infrastruktury cofa uprawnienia do zdolności przepustowej zgodnie ze środkami podjętymi przez państwa członkowskie na podstawie art. 12;
  - c) w przypadku anulowania uprawnienia do zdolności przepustowej zgodnie z art. 29 ust. 3;
  - d) w przypadku zmiany umów ramowych zgodnie z art. 33 ust. 7;
  - e) w przypadku zastosowania odstępstw zgodnie z art. 37 ust. 5.
3. Wysokość kary ustala się między wysokością minimalną a maksymalną, jak określono w załączniku IV. Zarządcy infrastruktury określają w regulaminie sieci wysokość kary, które mają być zapłacone przez zarządcę infrastruktury i wnioskodawcę, z zastrzeżeniem zatwierdzenia przez organ regulacyjny.
4. Kara należna od zarządcy infrastruktury nie może być różnicowana w zależności od segmentu rynku przewozów kolejowych. Kara należna od wnioskodawcy jest zróżnicowana w zależności od segmentu rynku przewozów kolejowych.

5. Wysokość kary może być ustalana przy zastosowaniu współczynnika o wartości od 0, 1 do 2, w zależności od wpływu, jaki wywiera dana zmiana oraz zgodnie z następującymi kryteriami:
- a) termin powiadomienia o zmianie;
  - b) w przypadku gdy zmiana jest spowodowana przez zarządcę infrastruktury i istnieje alternatywna zdolność przepustowa – jakoś alternatywnej zdolności przepustowej;  
lub
  - c) w przypadku gdy zmiana jest spowodowana przez wnioskodawcę, czy zdolność przepustowa może zostać ponownie przydzielona i wykorzystana przez innego wnioskodawcę.

Maksymalną wysokość kary można stosować wyłącznie w przypadku anulowania uprawnienia do zdolności przepustowej.

6. W oparciu o kryteria określone w ust. 5 ENIM opracowuje wytyczne dotyczące ustalania wysokości kar oraz włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową.

Zarządca infrastruktury ustala wysokości kar na podstawie tych wytycznych.

7. Zarządca infrastruktury określa w regulaminie sieci wysokości kar, które mają być stosowane do kary należnej od zarządcy sieci lub wnioskodawcy, z zastrzeżeniem zatwierdzenia przez organ regulacyjny.

8. W przypadku uprawnienia do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci łączną wysokość kary oblicza się poprzez sumowanie kar, obejmujące ustalenie ich wysokości, w każdej z sieci, biorąc pod uwagę, że:
- a) obowiązek wypłaty kary na rzecz wnioskodawcy ma zastosowanie do zarządcy infrastruktury, który jest odpowiedzialny za zmianę uprawnienia do zdolności przepustowej, uwzględniając uprawnienie do zdolności przepustowej jako całość; kara należna od zarządcy infrastruktury wynosi trzykrotność wysokości kary należnej w jego własnej sieci, przy czym nie może ona przekraczać sumy kar za uprawnienie do zdolności przepustowej jako całość;
  - b) obowiązek wypłaty kary na rzecz zarządców infrastruktury ma zastosowanie do wnioskodawcy, który zwrócił się o zmianę, uwzględniając uprawnienie do zdolności przepustowej jako całość; kara jest wypłacana zainteresowanym zarządcom infrastruktury zgodnie z odpowiadającym im udziałem w uprawnieniu do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci.
9. Zarządca infrastruktury lub wnioskodawca ma prawo wszcząć spór z odpowiedzialnym organem regulacyjnym w odniesieniu do zmiany uprawnienia do zdolności przepustowej lub zapłaty kary. Organ regulacyjny podejmuje decyzję niezwłocznie, a najpóźniej w ciągu jednego miesiąca od zebrania wszystkich informacji niezbędnych do oceny przyczyny zmiany.

10. W przypadku uprawnienia do zdolności przepustowej obejmującej jedną sieć decyzję podejmuje organ regulacyjny państwa członkowskiego odpowiedzialnego za uprawnienie do zdolności przepustowej.

W przypadku uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci decyzję podejmuje organ regulacyjny odpowiedzialny za zarządcę infrastruktury działającego jako pojedynczy punkt kontaktowy zgodnie z art. 30.

Organy regulacyjne informują ENRRB o takich decyzjach oraz mogą konsultować się z ENRRB przy ich podejmowaniu. W przypadku konsultacji ENRRB doradza organom regulacyjnym w celu zapewnienia, aby takie decyzje były spójne i wydawane na podstawie powszechnie uznanych zasad.

11. Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 75 w celu zmiany załącznika IV, aby dostosować minimalne i maksymalne wysokości kary do stopy inflacji. Przeglądu wysokości kar dokonuje się co dwa lata w oparciu o stopę inflacji mierzoną za pomocą europejskiego wskaźnika cen konsumpcyjnych publikowanego przez Eurostat. Pierwszy przegląd wysokości kar zostanie przeprowadzony w 2033 r.

### *Artykuł 43*

#### *Zmiana rozkładu jazdy w kontekście zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego*

1. W przypadku zakłócenia w funkcjonowaniu sieci, o którym mowa w art. 48, lub sytuacji kryzysowej, o której mowa w art. 49, zainteresowany zarządca infrastruktury lub zarządcy infrastruktury dokładają wszelkich możliwych starań, aby dokonać zmiany rozkładu jazdy pociągów, których dotyczy to zakłócenie. W tym celu zarządcy infrastruktury dokonują alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, z uwzględnieniem wytycznych, o których mowa w ust. 2, na podstawie planów ewentualnościowych przygotowanych zgodnie z art. 21, a także w ścisłej koordynacji z podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną oraz, w stosownych przypadkach, z innymi odpowiednimi zainteresowanymi podmiotami.
2. ENIM opracowuje i przyjmuje wytyczne dotyczące zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej i jej alokacji w przypadku zakłóceń w funkcjonowaniu sieci, o których mowa w art. 48, oraz włącza je do europejskich ram koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym. W szczególności ENIM opracowuje wytyczne dotyczące stosowania zarządzania zakłóceniami i zasady „kto pierwszy, ten lepszy”.

W przypadku zastosowania zarządzania zakłóceniami ENIM opracowuje wytyczne dotyczące procedur, jakie należy stosować, obejmujące w stosownych przypadkach zastosowanie mechanizmu rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu, o którym mowa w art. 38, oraz mechanizmu formalnego rozwiązywania konfliktów, o którym mowa w art. 39. ENIM włącza te wytyczne do europejskich ram koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym, o których mowa w art. 46.

3. Zarządcy infrastruktury i wnioskodawcy mogą zawierać, na zasadzie dobrowolności, porozumienia przewidujące wymianę niektórych uprawnień do zdolności przepustowej na inne w przypadku zakłóceń w funkcjonowaniu sieci, o których mowa w art. 48,.  
Te porozumienia wyszczególnia się w planie ewentualnościowym, o którym mowa w art. 21.
4. W przypadku gdy zakłócenie w funkcjonowaniu sieci, o którym mowa w art. 48, ma wpływ na ruch w więcej niż jednej sieci, zainteresowani zarządcy infrastruktury koordynują alokację alternatywnej zdolności przepustowej zgodnie z art. 55 oraz z uwzględnieniem europejskich ram koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym, o których mowa w art. 46.

### **Rozdział III**

## **Zarządzanie ruchem, zarządzanie zakłóceniami i zarządzanie kryzysowe**

#### *Artykuł 44*

#### *Zarządzanie ruchem, zarządzanie zakłóceniami i zarządzanie kryzysowe*

1. Zarządcy infrastruktury zarządzają ruchem zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, 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. 48;
- c) zarządzają ruchem w sytuacjach kryzysowych, o których mowa w art. 49.

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

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

- a) zapewniają szybką i skoordynowaną reakcję na zakłócenia, w szczególności w przypadku zakłóceń w funkcjonowaniu sieci i sytuacji kryzysowych;
- b) stabilizują i optymalizują ruch kolejowy przez cały czas trwania zakłóceń w funkcjonowaniu sieci i sytuacji kryzysowych;
- c) przekazują odpowiednie, prawidłowe i aktualne informacje podmiotom zaangażowanym w działalność operacyjną i innym zainteresowanym stronom, w szczególności organom odpowiedzialnym za zarządzanie sytuacjami kryzysowymi poza sektorem kolejowym; informacje te przekazuje się za pomocą odpowiednich środków, w tym środków, o których mowa w art. 66.

## *Artykuł 45*

### *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. 44 ust. 1 lit. a), b) i c) niniejszego rozporządzenia.
2. Zasady i procedury, o których mowa w ust. 1, mają na celu zminimalizowanie ogólnego wpływu odchyłeń od rozkładu jazdy na wszystkie rodzaje ruchu kolejowego, z uwzględnieniem potrzeb wszystkich rodzajów transportu. Te zasady i procedury mogą obejmować reguły nadawania priorytetów różnym rodzajom zarządzanego ruchu oraz konkretne procedury, kryteria i cele, które należy stosować w podejściu wykorzystującym optymalizację, polegającym na optymalizacji funkcji docelowej, takiej jak minimalizacja liczby minut opóźnienia lub czasu przywrócenia normalnego funkcjonowania, zamiast jednoznacznie zdefiniowane reguły nadawania priorytetów.
3. W przypadku zakłócenia w ruchu pociągów spowodowanego przez awarię techniczną lub wypadek zarządca infrastruktury podejmuje wszystkie konieczne kroki, aby przywrócić normalną sytuację. W tym celu zarządca infrastruktury wdraża plan ewentualnościowy opracowany zgodnie z art. 21. Jeżeli zakłócenie ma potencjalny wpływ na ruch transgraniczny, zainteresowani zarządcy infrastruktury współpracują ze sobą w celu przywrócenia normalnego ruchu transgranicznego zgodnie z europejskimi ramami koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym, o których mowa w art. 46.

4. Przy ustanawianiu zasad i procedur, o których mowa w ust. 1, zarządcy infrastruktury uwzględniają europejskie ramy koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym, o których mowa w art. 46. Zarządcy infrastruktury wyjaśniają w regulaminie sieci powody wszelkich odstępstw od wspólnych zasad i procedur ustanowionych w europejskich ramach koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym.
5. W przypadkach siły wyższej oraz w przypadku gdy jest to bezwzględnie konieczne z powodu incydentu powodującego czasową niemożność korzystania z infrastruktury kolejowej, przyznane uprawnienia do zdolności przepustowej mogą być cofnięte bez uprzedzenia na tak długo, jak to jest konieczne do naprawy systemu, przy jednoczesnym dołożeniu wszelkich starań w celu zapewnienia możliwych rozwiązań alternatywnych.  
  
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. W przypadku anulowania uprawnienia do zdolności przepustowej zarządcy infrastruktury informują przedsiębiorstwa kolejowe o kwestiach dotyczących ich zarządzania czasem, postępach w naprawach i możliwych rozwiązaniach alternatywnych względem przyznanych im uprawnień do zdolności przepustowej.
7. Państwa członkowskie mogą wymagać od przedsiębiorstw kolejowych zaangażowania się w zapewnienie w ich własnym zakresie egzekwowania i monitorowania przestrzegania norm i zasad bezpieczeństwa.

## *Artykuł 46*

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

1. Do dnia ... [22 miesiące od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] ENIM opracuje i przyjmie zgodnie z zasadami, o których mowa w art. 44, europejskie ramy koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym określające wspólne narzędzia, metodyki i ustalenia proceduralne do celów koordynacji między zarządcami infrastruktury, przedsiębiorstwami kolejowymi i innymi podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną, oraz z uwzględnieniem prac Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego ustanowionego na podstawie art. 3 ust. 1 lit. d) rozporządzenia (UE) 2021/2085. Zarządcy infrastruktury w jak największym stopniu uwzględniają te wspólne narzędzia, metodyki i ustalenia proceduralne do celów koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym.
  
2. Przy sporządzaniu regulaminu sieci, o którym mowa w art. 27 dyrektywy 2012/34/UE oraz w art. 6 ust. 2 niniejszego rozporządzenia, zarządcy infrastruktury w jak największym stopniu uwzględniają europejskie ramy koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym. W regulaminie sieci zarządcy infrastruktury wyjaśniają przyczyny wszelkich odstępstw od wytycznych dotyczących koordynacji ustanowionych w tych ramach.

3. ENIM publikuje projekt europejskich ram na rzecz transgranicznej koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym w celu przeprowadzenia konsultacji z ERP i podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną. ERP i podmioty zaangażowane w działalność operacyjną mogą przedłożyć swoje odpowiedzi w ramach konsultacji w terminie trzech miesięcy od publikacji tego projektu.
4. ENIM przedłoży ENRRB ostateczną wersję projektu europejskich ram koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym do dnia ... [16 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]. ENRRB przedkłada ENIM zalecenie w sprawie europejskich ram koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym w terminie trzech miesięcy od otrzymania projektu od ENIM. ENIM w jak największym stopniu uwzględnia to zalecenie przy przyjmowaniu europejskich ram koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym.
5. Europejskie ramy koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym obejmują co najmniej elementy wymienione w załączniku VI, a w razie potrzeby są aktualizowane w celu uwzględnienia doświadczeń podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną oraz na podstawie działalności ENIM. Przy aktualizacji europejskich ram koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym ENIM konsultuje się z ERP i podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną oraz przedkłada projekt ENRRB, aby wydała ona zalecenie, zgodnie z ust. 3 i 4.

6. Przy wykonywaniu swoich uprawnień w odniesieniu do regulaminu sieci zgodnie z art. 56 ust. 1 i 2 dyrektywy 2012/34/UE organ regulacyjny uwzględnia przyjęte przez ENRRB zalecenie w sprawie europejskich ram koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym, zgodnie z ust. 2 niniejszego artykułu oraz bez uszczerbku dla zasady niezależności organów regulacyjnych.
7. Komisja jest uprawniona, zgodnie z art. 74, do przyjmowania aktów wykonawczych ustanawiających europejskie ramy koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym, jak określono w ust. 5 niniejszego artykułu.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 76 ust. 2.

#### *Artykuł 47*

##### *Koordinacja zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym*

Zarządcy infrastruktury koordynują zarządzanie ruchem zgodnie z art. 55 oraz na podstawie europejskich ram koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym, o których mowa w art. 46.

Koordinacja zapewnia w szczególności:

- a) wykonywanie międzynarodowych przewozów kolejowych z możliwie najmniejszymi zakłóceniami, zarówno w ramach normalnego funkcjonowania, jak i w sytuacjach zakłóceń;
- b) odpowiednie uwzględnienie szczególnych wyzwań związanych z odcinkami transgranicznymi, wynikających między innymi z ograniczonej interoperacyjności w zakresie infrastruktury, wyposażenia technicznego i przewozów, wymogów językowych i szkoleniowych związanych z personelem, formalnościami administracyjnymi lub granicznymi;
- c) skuteczną wymianę aktualnych i odpowiednich informacji między zarządcami infrastruktury, wnioskodawcami i innymi podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną, a także wszelkimi odpowiednimi strukturami zarządzania kryzysowego na poziomie Unii, w tym zgodnie z art. 66.

#### *Artykuł 48*

##### *Zakłócenie funkcjonowania sieci*

1. W przypadku gdy 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, zarządcy infrastruktury dotknięci ograniczeniem oceniają prawdopodobny czas trwania i wpływ incydentu na podstawie wszystkich dostępnych informacji i wcześniejszych doświadczeń, uwzględniając metodę, o której mowa w ust. 7.

Jeżeli szacowany prawdopodobny czas trwania i wpływ incydentu spełniają kryteria zgłaszania zakłóceń w funkcjonowaniu sieci określone w załączniku VII, zainteresowani zarządcy infrastruktury zgłaszają zakłócenie w funkcjonowaniu sieci oraz wdrażają środki określone w art. 45.

2. W przypadku gdy zakłócenie w funkcjonowaniu sieci ma lub może mieć wpływ na więcej niż jedną sieć, zarządca infrastruktury kolejowej, w której miało miejsce to zakłócenie, zgłasza zakłócenie obejmujące wiele sieci oraz koordynuje działania zgodnie z art. 47, uwzględniając europejskie ramy koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym, o których mowa w art. 46.
3. W przypadku gdy zakłócenie funkcjonowania sieci ma wpływ transgraniczny i skutkuje częściową lub całkowitą przerwą w świadczeniu usług przez okres dłuższy niż 15 dni, zarządca infrastruktury przekazuje koordynatorowi sieci sprawozdanie dotyczące incydentu jak najszybciej po zgłoszeniu zakłócenia zgodnie z ust. 1 lub 2 oraz przekazuje aktualizację co 30 dni przez cały okres trwania zakłócenia.

Sprawozdanie na temat incydentu zawiera informacje na temat wszystkich środków operacyjnych podjętych w celu zapewnienia tras alternatywnych oraz przywrócenia regularnych przewozów.

Koordinatorem sieci przedkłada sprawozdanie na temat incydentu ENIM i odpowiednim koordynatorom europejskim oraz, na wniosek, zainteresowanym wnioskodawcom.

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

Państwa członkowskie mogą wymagać od zarządcy infrastruktury udostępnienia takich informacji właściwemu organowi, o którym mowa w art. 9 ust. 1 dyrektywy (UE) 2022/2557.

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

5. Koordynator sieci zbiera informacje na temat zakłóceń w funkcjonowaniu sieci, analizuje reakcję, wyciąga wnioski na temat skuteczności zarządzania takimi incydentami, konsultuje się z podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną, uwzględniając wytyczne opracowane przez ENIM zgodnie z art. 57 ust. 2, oraz składa sprawozdania ENIM i Panelowi Doradczemu ds. Skuteczności Działania.
6. ENIM uwzględnia wnioski koordynatora sieci dotyczące zakłóceń funkcjonowania sieci przy aktualizacji europejskich ram koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym, o których mowa w art. 46.

7. ENIM określa metodę szacowania prawdopodobnego czasu trwania i wpływu zakłóceń funkcjonowania sieci na ruch, określa minimalną treść sprawozdania dotyczącego incydentu oraz zapewnia wzór tego sprawozdania. ENIM uwzględnia tę metodę, minimalną treść i wzór sprawozdania w europejskich ramach koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym, o których mowa w art. 46. Zarządcy infrastruktury uwzględniają tę metodę, minimalną treść i wzór sprawozdania.

#### *Artykuł 49*

##### *Sytuacje kryzysowe*

1. W sytuacjach kryzysowych lub w przypadkach bezpośredniego ryzyka wystąpienia sytuacji kryzysowej w odniesieniu do bezpieczeństwa publicznego, epidemii, klęsk żywiołowych lub środowiska, które mają lub należy się spodziewać, że będą miały krytyczny wpływ na podaż kolejowych usług przewozowych lub popyt na nie, państwa członkowskie mogą stosować środki nadzwyczajne, które obejmują, na zasadzie odstępstwa od przepisów niniejszego rozporządzenia oraz przepisów dotyczących alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej określonych w dyrektywie 2012/34/UE rozdział IV sekcja 3:
- a) anulowanie uprawnień do zdolności przepustowej bez kary zgodnie z art. 42;
  - b) alternatywne zasady, przepisy i procedury dotyczące zarządzania zdolnością przepustową;
  - c) alternatywne procedury zarządzania ruchem;

- d) korzystanie z tras alternatywnych;
- e) zmianę planów zapewnienia zdolności przepustowej.

Zainteresowane państwo członkowskie zapewnia, aby środki nadzwyczajne były w możliwym zakresie zgodne z zasadami zarządzania zdolnością przepustową i zarządzania ruchem określonymi w niniejszym rozporządzeniu oraz aby w ramach tych środków wykorzystywane były istniejące plany ewentualnościowe opracowane zgodnie z art. 21. Zainteresowane państwo członkowskie koordynuje takie środki nadzwyczajne z innymi państwami członkowskimi zgodnie z art. 56.

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

2. Zainteresowane państwo członkowskie niezwłocznie informuje Komisję oraz ENIM o swojej decyzji o zastosowaniu środków nadzwyczajnych i o ich uchyleniu oraz przekazuje uzasadnienie i opis tych środków oraz przewidywany czas ich stosowania. W przypadkach, w których ma zastosowanie rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/2747<sup>19</sup>, zainteresowane państwo członkowskie powiadamia o środkach przyjętych na podstawie niniejszego artykułu również centralne biuro łącznikowe wyznaczone przez to państwo członkowskie zgodnie z art. 8 tego rozporządzenia.

---

<sup>19</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/2747 z dnia 9 października 2024 r. w sprawie ustanowienia ram środków dotyczących sytuacji nadzwyczajnej na rynku wewnętrznym i odporności rynku wewnętrznego oraz w sprawie zmiany rozporządzenia Rady (WE) nr 2679/98 (Dz.U. L, 2024/2747, 8.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2747/oj>).

3. Punkty kontaktowe wyznaczone zgodnie z art. 64 niniejszego rozporządzenia przekazują Komisji, ENIM, innym zarządom infrastruktury, właściwemu organowi, o którym mowa w art. 9 ust. 1 dyrektywy (UE) 2022/2557, oraz innym zainteresowanym stronom informacje o środkach nadzwyczajnych, a także udzielają pomocy 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. 55, uwzględniając jednocześnie wytyczne opracowane przez ENIM zgodnie z art. 57 ust. 2. W koordynacji prowadzonej za pośrednictwem specjalnych struktur koordynacyjnych zgodnie z art. 55 ust. 2 lit. a) uczestniczą Komisja i zainteresowane państwa członkowskie.
5. Na wniosek Komisji, w przypadku gdy środki nadzwyczajne mają znaczący wpływ na ruch transgraniczny organy regulacyjne oraz ENRRB przekazują Komisji w wyznaczonym przez nią terminie opinię na temat środków nadzwyczajnych. Komisja może przyjmować decyzje zobowiązujące państwo członkowskie do uchylenia środków nadzwyczajnych, jeżeli nie zostaną one uznane za niezbędne.
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 stosowania niniejszego artykułu. W takich przypadkach zarządca infrastruktury przydziela zdolność przepustową stosownie do potrzeb, w tym w razie konieczności anuluje przydzielone uprawnienia do zdolności przepustowej. Te organy publiczne podlegają karom za zmiany uprawnień do zdolności przepustowej zgodnie z zasadami, o których mowa w art. 42.

#### *Artykuł 50*

##### *Wymiana informacji na temat zarządzania ruchem*

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

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

2. Zarządca infrastruktury udostępnia te informacje zgodnie z art. 66.

3. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 75 niniejszego rozporządzenia w celu zmiany załącznika IX do niniejszego rozporządzenia w celu zapewnienia, aby 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 51*

##### *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 przekazanych przez zarządców infrastruktury, z uwzględnieniem zasad ogólnych określonych w art. 2 niniejszego rozporządzenia. W stosownych przypadkach ENIM współpracuje w tym celu z koordynatorami europejskimi, Panelem Doradczym ds. Skuteczności Działania oraz ENRRB.

2. Zarządcy infrastruktury określają w planie biznesowym, o którym mowa w art. 8 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE, swoje własne wartości docelowe w zakresie wyników zgodnie z kryteriami i procedurami, o których mowa w art. 52 ust. 5 lit. c) niniejszego rozporządzenia, z uwzględnieniem wszelkich celów określonych w umowach, o których mowa w art. 30 ust. 2 tej dyrektywy. Cele te obejmują wartości docelowe określone w art. 19 ust. 1 lit. a) i b) rozporządzenia (UE) 2024/1679.
3. Zarządcy infrastruktury wprowadzają i wykonują procedury monitorowania i zgłaszania postępów w osiąganiu wartości docelowych w zakresie wyników, identyfikowania – wraz z podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną – przyczyn uchybień w skuteczności działania oraz opracowywania i wdrażania środków zaradczych służących poprawie wyników. W procedurach tych uwzględnia się europejskie ramy weryfikacji skuteczności działania, o których mowa w art. 52 niniejszego rozporządzenia.
4. Zarządcy infrastruktury monitorują również wyniki w zakresie kolejowych usług przewozowych, w przypadku gdy są one związane z ich własnymi wartościami docelowymi w zakresie wyników.

## *Artykuł 52*

### *Europejskie ramy weryfikacji skuteczności działania*

1. Do dnia... [26 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] ENIM opracuje i przyjmie „europejskie ramy weryfikacji skuteczności działania” określające wspólne narzędzia, metodyki i ustalenia proceduralne, z uwzględnieniem zasad określonych w art. 2 ust. 4 i art. 44 ust. 2 niniejszego rozporządzenia oraz priorytetów operacyjnych określonych w art. 19 rozporządzenia (UE) 2024/1679, a także aktów wykonawczych przyjętych na podstawie art. 15 ust. 6 dyrektywy 2012/34/UE. Przy przeprowadzaniu weryfikacji skuteczności działania zarządcy infrastruktury w jak największym stopniu uwzględniają te wspólne narzędzia, metodyki i ustalenia proceduralne.
2. Przy sporządzaniu regulaminu sieci, o którym mowa w art. 27 dyrektywy 2012/34/UE oraz w art. 6 ust. 2 niniejszego rozporządzenia, zarządcy infrastruktury w jak największym stopniu uwzględniają europejskie ramy weryfikacji skuteczności działania. W regulaminie sieci zarządcy infrastruktury wyjaśniają przyczyny wszelkich odstępstw od wspólnych narzędzi, metodyk i ustaleń proceduralnych ustanowionych w tych ramach.
3. ENIM publikuje projekt europejskich ram weryfikacji skuteczności działania w celu przeprowadzenia konsultacji z ERP i podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną. ERP i podmioty zaangażowane w działalność operacyjną mogą przedłożyć swoje odpowiedzi w ramach konsultacji w terminie trzech miesięcy od publikacji projektu europejskich ram weryfikacji skuteczności działania.

4. ENIM przedłoży ENRRB projekt europejskich ram weryfikacji skuteczności działania do dnia ... [20 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]. ENRRB przedłoży ENIM zalecenie w sprawie europejskich ram weryfikacji skuteczności działania w terminie trzech miesięcy od otrzymania projektu od ENIM. ENIM w jak największym stopniu uwzględni to zalecenie przy przyjmowaniu europejskich ram weryfikacji skuteczności działania.
5. Europejskie ramy weryfikacji skuteczności działania obejmują co najmniej obszary wyników określone w załączniku VII. Europejskie ramy weryfikacji skuteczności działania obejmują w szczególności:
  - a) wykaz priorytetowych kwestii dotyczących wyników, którymi należy się zająć w obszarach wyników określonych w tym załączniku;
  - b) wskaźniki skuteczności działania umożliwiające monitorowanie postępu w zakresie kwestii dotyczących wyników, w tym metodyka i wymogi dotyczące danych do obliczania takich wskaźników;
  - c) kryteria i procedury definiowania wartości docelowych w zakresie wyników na poziomie zarządców infrastruktury;
  - d) procedury monitorowania i przeglądu elementów wymienionych w lit. a), b) i c), a także wdrażania środków naprawczych i osiągnięcia wartości docelowych w zakresie wyników.

6. Europejskie ramy weryfikacji skuteczności działania w razie potrzeby aktualizuje się w celu uwzględnienia doświadczeń podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną, a także działań ENIM. Przy aktualizacji europejskich ram weryfikacji skuteczności działania ENIM konsultuje się z ERP i podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną oraz przedkłada ENRRB projekt, aby wydała ona zalecenie, zgodnie z ust. 3 i 4.
7. Przy wykonywaniu swoich uprawnień w odniesieniu do regulaminu sieci zgodnie z art. 56 ust. 1 i 2 dyrektywy 2012/34/UE organ regulacyjny uwzględnia przyjęte przez ENRRB zalecenie w sprawie europejskich ram weryfikacji skuteczności działania, zgodnie z ust. 4 oraz bez uszczerbku dla zasady niezależności organów regulacyjnych.
8. Komisja jest uprawniona, zgodnie z art. 74, do przyjmowania aktów wykonawczych ustanawiających europejskie ramy weryfikacji skuteczności działania. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 76 ust. 2.

### *Artykuł 53*

#### *Europejskie sprawozdanie z weryfikacji skuteczności działania*

1. Bez uszczerbku dla art. 15 dyrektywy 2012/34/UE oraz aktów wykonawczych przyjętych na jej podstawie ENIM przygotowuje i opublikuje do dnia ... [38 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] europejskie sprawozdanie z weryfikacji skuteczności działania na podstawie europejskich ram weryfikacji skuteczności działania, o których mowa w art. 52 niniejszego rozporządzenia. ENIM opracowuje i publikuje co roku aktualizację sprawozdania.
2. Panel Doradczy ds. Skuteczności Działania przygotowuje odrębną sekcję europejskiego sprawozdania z weryfikacji skuteczności działania zawierającą ocenę wyników w zakresie usług związanych z infrastrukturą kolejową i kolejowych usług przewozowych, zalecenia w kwestiach dotyczących wyników, którymi należy się zająć w pierwszej kolejności, oraz zalecenia w sprawie środków służących poprawie wyników. ENIM włącza tę sekcję do sprawozdania, o którym mowa w ust. 1.
3. Europejskie sprawozdanie z weryfikacji skuteczności działania obejmuje co najmniej linie wchodzące w skład europejskich korytarzy transportowych oraz zawiera informacje, o których mowa w art. 54 ust. 3 lit. g) rozporządzenia (UE) 2024/1679. Przedstawione informacje muszą być wystarczająco szczegółowe pod względem zakresu geograficznego i obejmować na tyle długi okres, aby możliwa była ich wiarygodna interpretacja.
4. Europejskie sprawozdanie z weryfikacji skuteczności działania zawiera specjalną sekcję dotyczącą wyników koordynacji między zarządcami infrastruktury zgodnie z art. 55 oraz mechanizmu konsultacji, o którym mowa w art. 57.

## *Artykuł 54*

### *Panel Doradczy ds. Skuteczności Działania*

1. Zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 76 ust. 2, Komisja może ustanowić lub wyznaczyć bezstronny i kompetentny organ, który ma pełnić funkcję Panelu Doradczego ds. Skuteczności Działania. Panel Doradczy ds. Skuteczności Działania ustanawia się jako niezależny i bezstronny panel ekspertów. Jego członków powołuje się na podstawie osiągnięć, a także w celu zapewnienia kombinacji umiejętności i doświadczenia istotnych z punktu widzenia zarządzania zdolnością przepustową kolei, zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego. W skład Panelu Doradczego ds. Skuteczności Działania wchodzi nie więcej niż dziewięciu członków. Członkowie są powoływani przez Komisję. Jego posiedzenia odbywają się co najmniej cztery razy w roku. Prace Panelu Doradczego ds. Skuteczności Działania są finansowane przez Komisję.

Członkowie Panelu Doradczego ds. Skuteczności Działania są powoływani na czteroletnią kadencję, a ich mandat może zostać dwukrotnie odnowiony.

2. Panel Doradczy ds. Skuteczności Działania wykonuje następujące zadania:
  - a) przedstawianie ENIM zaleceń dotyczących ustanowienia i przeglądu europejskich ram weryfikacji skuteczności działania przewidzianych w art. 52, w tym w zakresie obszarów wyników, kwestii dotyczących wyników, którymi należy się zająć w poszczególnych obszarach wyników, oraz harmonizacji metodyk, procesów, kryteriów i definicji na potrzeby zbierania i analizy danych dotyczących wyników i wskaźników skuteczności działania;

- b) przekazywanie ENIM, ENRRB, zarządcom 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. 53 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 dyrektywy 2012/34/UE, planu biznesowego, o którym mowa w art. 8 ust. 3 tej dyrektywy, umów, o których mowa w art. 30 ust. 2 tej dyrektywy, oraz planu wykonania, o którym mowa w art. 35 dyrektywy tej dyrektywy;
  - e) zapewnianie koordynatorom europejskim doradztwa w kwestiach dotyczących wyników w zakresie usług związanych z infrastrukturą kolejową i kolejowych usług przewozowych.
3. ENIM, koordynator sieci, zarządcy infrastruktury, organy regulacyjne, ENRRB oraz, w stosownych przypadkach, inne zainteresowane podmioty współpracują z Panelem Doradczym ds. Skuteczności Działania, w szczególności poprzez przekazywanie z ich własnej inicjatywy lub na wniosek Panelu Doradczego ds. Skuteczności Działania informacji dotyczących wyników, oraz dokładają wszelkich starań, aby uwzględnić jego zalecenia w swoich pracach związanych z zarządzaniem wynikami w zakresie funkcjonowania kolei.

4. Panel Doradczy ds. Skuteczności Działania przestrzega poufności tajemnic handlowych przy przetwarzaniu informacji przekazanych przez odpowiednie zainteresowane podmioty lub Komisję.

## **Rozdział V**

### **Europejska sieć koordynacji**

#### *Artykuł 55*

#### *Koordinacja między zarządcami infrastruktury*

1. Zarządcy infrastruktury koordynują swoje działania między sobą oraz z innymi zainteresowanymi podmiotami w odniesieniu do obowiązków i zadań powierzonych im na podstawie niniejszego rozporządzenia.
2. Zarządcy infrastruktury w szczególności:
  - a) ustanawiają struktury organizacyjne, procedury i narzędzia, w stosownych przypadkach, w tym narzędzia cyfrowe, o których mowa w art. 66;
  - b) prowadzą koordynację na najbardziej odpowiednim poziomie geograficznym, w tym na poziomie europejskich korytarzy transportowych, włączając w ten proces podmioty, które najlepiej nadają się 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. 64;

- d) w stosownych przypadkach, w kwestiach mających znaczenie dla Unii, angażują ENIM lub koordynatora sieci;
  - e) każdorazowo gdy działania koordynacyjne obejmują wiele podmiotów, wyznaczają podmiot wiodący, który składa sprawozdania ENIM oraz odpowiada za organizację konsultacji zgodnie z art. 57;
  - f) kierują do ENIM sprawy, w których nie można osiągnąć uzgodnionych rezultatów;
  - g) dokonują weryfikacji skuteczności działań koordynacyjnych zgodnie z rozdziałem IV.
3. Koordynacja może być prowadzona na więcej niż jednym poziomie, w szczególności w kwestiach, w których wymagana jest koordynacja zarówno na poziomie Unii, jak i w bardziej ograniczonym zakresie geograficznym.
4. W przypadku gdy ENIM lub koordynator sieci są zaangażowani w koordynację, zapewniają oni właściwe uwzględnienie aspektów transgranicznych.

5. Koordynacja obejmuje wszystkie odcinki i węzły wchodzące w skład europejskich korytarzy transportowych.

Zarządcy infrastruktury mogą rozszerzyć koordynację na dodatkowe linie, wszyscy zastrzeżeniem osiągnięcia porozumienia między wszystkimi zainteresowanymi zarządcami infrastruktury.

6. Koordynacja dotycząca alokacji uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci zgodnie z art. 30 obejmuje całe sieci zarządców infrastruktury, którzy są członkami ENIM.

#### *Artykuł 56*

##### *Koordynacja między państwami członkowskimi*

1. W celu promowania międzynarodowego ruchu pasażerskiego i towarowego państwa członkowskie koordynują swoje działania, aby zapewnić spójność między swoimi odpowiednimi wytycznymi strategicznymi i wymogami krajowymi przyjętymi zgodnie z art. 4. W szczególności państwa członkowskie określają i publikują procedury i rozkłady jazdy, aby umożliwić ich koordynację.

2. Do celów ust. 1 państwa członkowskie w szczególności:
- a) koordynują działania na najbardziej odpowiednim poziomie geograficznym oraz, w miarę możliwości, w kontekście istniejących forów, w celu skutecznego i sprawnego osiągnięcia wyników, w szczególności na poziomie europejskich korytarzy transportowych;
  - b) angażują koordynatorów europejskich, w stosownych przypadkach, a w szczególności przy osiąganiu postępów w realizacji priorytetów operacyjnych określonych w art. 19 rozporządzenia (UE) 2024/1679;
  - c) zwracają się do Komisji o zajęcie się kwestiami, w przypadku których wymagana jest koordynacja na poziomie Unii lub w innych stosownych przypadkach.

*Artykuł 57*

*Mechanizm konsultacji w kwestiach europejskich i transgranicznych*

1. Zarządcy infrastruktury zapewniają odpowiednie i regularne konsultacje z zainteresowanymi stronami w odniesieniu do kwestii europejskich i transgranicznych. W tym celu zarządcy infrastruktury uwzględniają wytyczne opracowane przez ENIM, o których mowa w ust. 2.

2. ENIM opracowuje, przyjmuje i wdraża wytyczne służące zapewnieniu odpowiednich i regularnych konsultacji z zainteresowanymi stronami w odniesieniu do kwestii europejskich i transgranicznych oraz włącza je do europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, europejskich ram koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym, o których mowa w art. 46, oraz europejskich ram weryfikacji skuteczności działania, o których mowa w art. 52. Wytyczne te opracowywane są po konsultacji z ERP i wdrażane przy wsparciu koordynatora sieci oraz z udziałem punktów kontaktowych wyznaczonych przez zarządców infrastruktury na podstawie art. 64.
  
3. W przypadku gdy ENIM przygotowuje i przyjmuje opinię lub zalecenie niezwiązane z europejskimi ramami zarządzania zdolnością przepustową, europejskimi ramami koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami lub zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym lub europejskimi ramami weryfikacji skuteczności działania, które mogą mieć istotny wpływ na wnioskodawców, inne podmioty zaangażowane w działalność operacyjną lub zainteresowane strony, ENIM publikuje projekt w celu konsultacji z zainteresowanymi stronami, w tym z ERP. Zainteresowanym stronom zapewnia się sześć tygodni na przekazanie informacji zwrotnych na temat projektu opinii lub zalecenia. W razie potrzeby w proces ten włącza się organy państw członkowskich.

4. Przy opracowywaniu wytycznych, o których mowa w ust. 2, oraz przy przyjmowaniu ostatecznej opinii lub zalecenia, o których mowa w ust. 3, ENIM uwzględnia informacje zwrotne przekazane przez zainteresowane strony. W przypadku gdy ENIM zadecyduje o nieuwzględnieniu istotnych elementów przekazanych informacji zwrotnych, przedstawia uzasadnienie takiego nieuwzględnienia.

#### *Artykuł 58*

#### *Organizacja ENIM*

1. Do celów niniejszego rozporządzenia, europejska sieć zarządców infrastruktury (ENIM), o której mowa w dyrektywie 2012/34/UE, zorganizowana jest zgodnie z niniejszym artykułem.
2. Członkowie ENIM zapewniają ENIM zasoby niezbędne do wykonywania jej zadań.
3. Wszyscy zarządcy infrastruktury, którzy są odpowiedzialni za linie wchodzące w skład sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej TEN-T są członkami ENIM. Inni zarządcy infrastruktury uczestniczący w strategicznym zarządzaniu zdolnością przepustową zgodnie z art. 14 mogą być członkami ENIM. Każdy członek wyznacza swojego przedstawiciela i zastępcę.
4. Zarządcy infrastruktury, którzy nie są odpowiedzialni za linie, o których mowa w ust. 3, i którzy w związku z tym nie są członkami ENIM, mogą uczestniczyć w obradach ENIM jako obserwatorzy bez prawa głosu. Mogą oni składać oświadczenia do rozpatrzenia przez ENIM.

5. Zarządcy infrastruktury odpowiedzialni za linie, które stanowią część bazowej i rozszerzonej sieci bazowej TEN-T państw będących członkami Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu (EFTA) i państw z Europy Południowo-Wschodniej będących stronami Traktatu ustanawiającego Wspólną Transportową podpisanego przez Unię zgodnie z decyzją Rady (UE) 2017/1937, mają prawo stać się członkami ENIM, pod warunkiem że te państwa lub strony stosują niniejsze rozporządzenie zgodnie z umową międzynarodową zawartą z Unią oraz zgodnie z warunkami uczestnictwa określonymi w takiej umowie.
6. ENIM może zapraszać na zasadzie *ad hoc* zarządców infrastruktury z państw trzecich nieobjętych ust. 5, którzy zarządzają liniami kolejowymi sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej TEN-T, w charakterze obserwatorów.
7. ENIM przyjmuje i podaje do wiadomości publicznej swój regulamin wewnętrzny, z zastrzeżeniem jego zatwierdzenia przez Komisję. ENIM organizuje swoje działania zgodnie z tym regulaminem wewnętrznym.
8. ENIM podejmuje decyzje zwykłą większością dwóch trzecich głosów. W przypadkach określonych w regulaminie wewnętrznym ENIM może podejmować niektóre decyzje zwykłą większością głosów. Wszyscy członkowie z jednego państwa mają jeden wspólny głos. W przypadku nieobecności przedstawiciela będącego członkiem, do wykonywania jego prawa głosu uprawniony jest zastępca.
9. ENIM odbywa posiedzenia w regularnych odstępach czasu. ENIM wybiera przewodniczącego spośród swoich członków.

10. Komisja jest członkiem ENIM bez prawa głosu. Komisja wspiera działalność ENIM oraz ułatwia koordynację.
11. ENIM określa swój program prac. Program prac obejmuje okres od dwóch do pięciu lat. ENIM konsultuje się z ERP, wnioskodawcami oraz innymi podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną, zgodnie z wytycznymi, o których mowa w art. 57, w sprawie projektu programu prac, a także konsultuje się z Komisją, Agencją Kolejową Unii Europejskiej (ERA), Wspólnym Europejskim Przedsięwzięciem Kolejowym oraz, w stosownych przypadkach, z innymi zainteresowanymi podmiotami. Zainteresowanym stronom zapewnia się cztery tygodnie na przekazywanie informacji zwrotnych na temat projektu programu prac.

#### *Artykuł 59*

#### *Obowiązki ENIM*

1. Oprócz zadań określonych w art. 7f dyrektywy 2012/34/UE ENIM odpowiada za wykonywanie wszystkich zadań powierzonych jej na podstawie niniejszego rozporządzenia. W szczególności:
  - a) przyjmuje europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową;
  - b) przyjmuje europejskie ramy koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym, o których mowa w art. 46 niniejszego rozporządzenia;

- c) przyjmuje europejskie ramy weryfikacji skuteczności działania, o których mowa w art. 52 niniejszego rozporządzenia;
  - d) przyjmuje wspólną strukturę regulaminu sieci oraz wspólny harmonogram konsultacji, o których mowa w art. 65 niniejszego rozporządzenia;
  - e) przyjmuje opinie i zalecenia przeznaczone dla zarządców infrastruktury zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia oraz z własnej inicjatywy;
  - f) przyjmuje opinie i zalecenia przeznaczone dla zarządców infrastruktury w przypadkach, o których mowa w art. 55 ust. 2 lit. f) niniejszego rozporządzenia;
  - g) organizuje, z udziałem koordynatora sieci, koordynację działań między zarządcami infrastruktury zgodnie z art. 55 i art. 64 niniejszego rozporządzenia.
2. ENIM nie posiada uprawnień w zakresie kształtowania polityki ani uprawnień regulacyjnych.
3. ENIM może ustanawiać grupy robocze.

*Artykuł 60*  
*Przejrzystość ENIM*

1. ENIM zapewnia, aby informacje o jej członkostwie, metodach działania oraz wszystkie istotne informacje na temat jej prac były podane do wiadomości publicznej na jej stronie internetowej. Strona ta musi zawierać dane kontaktowe specjalnych grup koordynacyjnych ustanowionych przez zarządców infrastruktury oraz odniesienia do narzędzi i procedur koordynacji zgodnie z art. 55.
2. ENIM zaprasza koordynatorów europejskich oraz, w stosownych przypadkach, przedstawicieli państw członkowskich w ERP i ERA oraz innych organach, na swoje posiedzenia w celu przedyskutowania kwestii związanych z rozwojem infrastruktury kolejowej oraz zapewnienia współpracy z koordynatorami europejskimi, jak określono w rozporządzeniu (UE) 2024/1679.

*Artykuł 61*  
*Koordinator sieci*

1. Do dnia ... [sześć miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] ENIM wyznaczy bezstronny i kompetentny podmiot, który ma pełnić funkcje, o których mowa w art. 62. Taki podmiot zostaje wyznaczony jako koordinator sieci.

Członkowie ENIM zapewniają koordinatorowi sieci zasoby niezbędne do wykonywania jego zadań.

Regulamin wewnętrzny ENIM, o którym mowa w art. 58 ust. 7, określa:

- a) warunki wyznaczenia koordynatora sieci oraz cofnięcia tego wyznaczenia;
- b) procedurę przydzielania mu wszelkich dodatkowych obowiązków i zadań; oraz
- c) uzgodnienia dotyczące monitorowania i oceny jego pracy.

2. Koordynator sieci musi wykonywać swoje zadania w sposób bezstronny, przejrzysty i racjonalny pod względem kosztów. W tym celu przedkłada ENIM roczny program prac w odniesieniu do zadań określonych w niniejszym rozporządzeniu oraz roczne sprawozdanie z wykonania programu prac. Przed ich przyjęciem przez koordynatora sieci roczny program prac i sprawozdanie roczne zatwierdza ENIM.

### *Artykuł 62*

#### *Zadania koordynatora sieci*

Koordynator sieci wykonuje następujące zadania wspierające ENIM:

- a) pełni funkcję sekretariatu oraz przygotowuje posiedzenia, dokumenty, decyzje i opinie ENIM;
- b) wnosi wkład w przygotowanie europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, europejskich ram koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym, o których mowa w art. 46, oraz europejskich ram weryfikacji skuteczności działania, o których mowa w art. 52;

- c) wnosi wkład w koordynację operacyjną między zarządcami infrastruktury zgodnie z art. 55;
- d) identyfikuje zasady, procedury i narzędzia objęte zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia i przyjęte na poziomie krajowym lub na poziomie zarządcy infrastruktury, które stwarzają przeszkody w wykonywaniu przewozów kolejowych w ramach wielu sieci, jak określono w niniejszym rozporządzeniu, oraz proponuje ENIM metody ułatwiania transgranicznych przewozów kolejowych;
- e) przyczynia się do koordynacji między zarządcami infrastruktury w zakresie strategicznego planowania zdolności przepustowej zgodnie z art. 16 poprzez opracowywanie konkretnych projektów rozkładów jazdy ułatwiających konkurencyjne trasy pociągów dalekobieżnych obejmujące wiele sieci;
- f) pełni funkcję punktu kontaktowego działającego w imieniu zarządców infrastruktury w przypadku zapytań dotyczących planowania i alokacji zdolności przepustowej, w szczególności w odniesieniu do potencjalnych wniosków o przyznanie zdolności przepustowej, lub wniosków o udzielenie informacji lub wskazanie punktów kontaktowych w związku z incydentami kolejowymi i tymczasowymi ograniczeniami zdolności przepustowej;
- g) pełni funkcję pierwszego punktu kontaktowego dla podmiotów wyrażających zainteresowanie korzystaniem z przewozów kolejowych, zapewniając im kontakt z odpowiednimi podmiotami, takimi jak zarządcy infrastruktury i inne podmioty zaangażowane w działalność operacyjną;

- h) pełni funkcję punktu kontaktowego działającego w imieniu ENIM dla wnioskodawców i innych podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną w przypadku kwestii nieobjętych wyraźnie niniejszym rozporządzeniem, 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. 49;
- i) na wniosek oferuje usługi – w szczególności w zakresie narzędzi cyfrowych i informatycznych – w celu poprawy usług kolejowych oraz pobudzenia transeuropejskiego ruchu kolejowego.

### *Artykuł 63*

#### *Organizacja ERP*

1. Do dnia ... [sześć miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] podmioty zaangażowane w działalność operacyjną inne niż zarządcy infrastruktury mogą przedłożyć Komisji wniosek w sprawie ustanowienia ERP w celu ułatwienia ich wymiany informacji i konsultacji z ENIM. Celem ERP jest zapewnienie skutecznych konsultacji sektora kolejowego w odniesieniu do ENIM.

Wniosek taki zawiera regulamin wewnętrzny ERP określający ustalenia robocze oraz kryteria wyboru członków i odnawiania jej składu.

2. ERP umożliwia zrównoważoną reprezentację interesów wszystkich podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną innych niż zarządcy infrastruktury.  
  
ERP jest otwarta na uczestnictwo w oparciu o sprawiedliwe, przejrzyste i niedyskryminacyjne kryteria.
3. W terminie dwóch miesięcy od otrzymania wniosku, o którym mowa w ust. 1, Komisja, po wysłuchaniu opinii ENRRB, ocenia, czy wniosek jest zgodny z wymogami określonymi w ust. 2, w tym czy w stosownych przypadkach wymaga zmian.
4. Po dokonaniu oceny zgodnie z ust. 3 i przyjęciu wszelkich wymaganych zmian do wniosku Komisja informuje o swojej zgodzie na ustanowienie ERP.  
  
ERP podaje następnie swój regulamin wewnętrzny do wiadomości publicznej na swojej stronie internetowej.
5. Ustanowienie ERP pozostaje bez uszczerbku dla prawa podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną, innych niż zarządcy infrastruktury, do indywidualnego odpowiadania na wnioski o konsultacje prowadzone przez ENIM i zarządców infrastruktury.
6. ERP może wydawać opinie z własnej inicjatywy.
7. ERP przedkłada Komisji roczne sprawozdanie ze swojej działalności. Sprawozdanie to jest publikowane.

#### *Artykuł 64*

##### *Centralne punkty kontaktowe na potrzeby koordynacji zarządców infrastruktury*

1. Aby zapewnić koordynację między zarządcami infrastruktury zgodnie z art. 55, 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. 60 ust. 1.

#### *Artykuł 65*

##### *Wspólna struktura, treść regulaminu sieci i harmonogram jego sporządzenia*

1. Do dnia ... [12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] ENIM przygotowuje i przyjmuje wspólną strukturę regulaminu sieci, o którym mowa w art. 27 dyrektywy 2012/34/UE, uwzględniającą informacje wymienione w załączniku IV do tej dyrektywy oraz w załączniku V do niniejszego rozporządzenia, a także 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. ENIM przedłoży ENRRB projekt wspólnej struktury regulaminu sieci, o której mowa w ust. 1, do dnia ... [sześć miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]. W terminie trzech miesięcy od otrzymania projektu przygotowanego przez ENIM, ENRRB przedłoży ENIM zalecenie dotyczące tej wspólnej struktury. ENIM uwzględnia to zalecenie.
3. Przy sporządzaniu regulaminu sieci, o którym mowa w art. 27 dyrektywy 2012/34/UE, zarządca infrastruktury w jak największym stopniu uwzględnia europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 7 niniejszego rozporządzenia, europejskie ramy koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym, o których mowa w art. 46 niniejszego rozporządzenia, oraz europejskie ramy weryfikacji skuteczności działania, o których mowa w art. 52 niniejszego rozporządzenia.
4. Zarządcy infrastruktury wyjaśniają w regulaminie sieci powody odstąpienia od struktury i harmonogramu, o których mowa w ust. 1, oraz od ram europejskich, o których mowa w ust. 3, oraz informują o tych powodach właściwy organ regulacyjny oraz ENIM.

## *Artykuł 66*

### *Cyfryzacja zarządzania zdolnością przepustową i zarządzania ruchem*

1. Zarządcy infrastruktury zapewniają, aby procesy zarządzania zdolnością przepustową i zarządzania ruchem objęte zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia były realizowane za pomocą narzędzi cyfrowych i usług cyfrowych.

Narzędzia zarządzania zdolnością przepustową stosowane przez zarządców infrastruktury muszą być zgodne z wymogami dotyczącymi procesu planowania i alokacji zdolności przepustowej określonymi w rozdziale II niniejszego rozporządzenia. Narzędzia cyfrowe muszą być zgodne z wymogami określonymi w dyrektywie (UE) 2016/797 oraz w aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na jej podstawie w celu zapewnienia interoperacyjności systemów i dostosowania danych do rejestru infrastruktury, o którym mowa w art. 49 dyrektywy (UE) 2016/797. Zarządcy infrastruktury mogą nadal korzystać z narzędzi zarządzania zdolnością przepustową istniejących przed dniem rozpoczęcia stosowania, o której mowa w art. 81 ust. 2 lit. d) niniejszego rozporządzenia, pod warunkiem że narzędzia te umożliwiają zarządcom infrastruktury spełnienie wymogów określonych w niniejszym ustępie.

2. Wdrożone narzędzia cyfrowe i świadczone usługi cyfrowe muszą:
  - a) zapewniać skuteczność i jakość, w tym pełną interoperacyjność, usług świadczonych na rzecz wnioskodawców przez zarządców infrastruktury;

- b) zapewniać przejrzystość zarządzania zdolnością przepustową kolei i zarządzania ruchem kolejowym na wszystkich etapach tych procesów, w tym w drodze rozwiązań w czasie rzeczywistym, które opracowuje się z odpowiednimi zainteresowanymi stronami i wdraża zgodnie z wymogami określonymi w dyrektywie (UE) 2016/797;
  - c) zmniejszać obciążenia administracyjne dla wnioskodawców poprzez wymaganie każdej informacji tylko raz oraz poprzez 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 jej podstawie, ENIM i zarządcy infrastruktury wnoszą wkład w opracowanie i aktualizację takich specyfikacji we współpracy z ERA i ze Wspólnym Europejskim Przedsięwzięciem Kolejowym oraz w ramach procesu, o którym mowa w art. 5 dyrektywy (UE) 2016/797.
4. Zarządcy infrastruktury wnoszą wkład w prace Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego dotyczące kwestii objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia. W tym celu ENIM i zarządcy infrastruktury zapewniają odpowiednią reprezentację w Grupie Sterującej ds. Filara Systemowego i Grupie ds. Wdrażania, o których mowa odpowiednio w art. 96 i 97 rozporządzenia (UE) 2021/2085.

5. Zarządcy infrastruktury, podmioty zaangażowane w działalność operacyjną oraz, w stosownych przypadkach, operatorzy obiektów infrastruktury usługowej prowadzą wymianę informacji cyfrowych związanych z zarządzaniem zdolnością przepustową i zarządzaniem ruchem za pomocą narzędzi cyfrowych i usług cyfrowych wykorzystujących zharmonizowaną architekturę oraz znormalizowane interfejsy lub wspólne systemy zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/797 i specyfikacjami przyjętymi na jej podstawie.

W przypadku przewozów kolejowych wykonywanych w ramach wielu sieci lub przewozów transgranicznych zarządcy infrastruktury świadczą usługi cyfrowe oraz przekazują informacje cyfrowe za pośrednictwem jednego interfejsu lub wspólnych systemów, opracowanych i wdrożonych w ramach koordynacji prowadzonej przez ENIM.

ENIM ustanawia punkt kompleksowej obsługi, aby umożliwić wnioskodawcom składanie wniosków o uprawnienia do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci w jednym miejscu i w ramach jednej operacji.

6. Zarządcy infrastruktury zapewniają, aby narzędzia cyfrowe i usługi cyfrowe, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, były w pełni operacyjne w terminach określonych w art. 81 niniejszego rozporządzenia. Koordynator sieci zapewnia wspólne europejskie narzędzia cyfrowe i usługi cyfrowe na potrzeby zarządzania zdolnością przepustową i ruchem opracowane i wdrożone zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu. Zgodnie z art. 23 rozporządzenia (UE) 2016/796 ERA monitoruje wdrażanie i zgodność systemów cyfrowych z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności, koordynuje opracowywanie i aktualizację tych specyfikacji oraz wspiera Komisję w tym procesie.

# **Rozdział VI**

## **Nadzór regulacyjny nad zarządzaniem zdolnością przepustową i zarządzaniem ruchem**

### **SEKCJA 1**

#### **ORGANY REGULACYJNE**

##### *Artykuł 67*

##### *Obowiązki organów regulacyjnych*

1. Funkcje i uprawnienia organu regulacyjnego określone w art. 56 dyrektywy 2012/34/UE wykonywane są w odniesieniu do kwestii objętych niniejszym rozporządzeniem. W szczególności organ regulacyjny monitoruje działania zarządców infrastruktury określone w rozdziałach II–V niniejszego rozporządzenia oraz weryfikuje zgodność z niniejszym rozporządzeniem z własnej inicjatywy oraz w celu zapobiegania dyskryminacyjnemu traktowaniu wnioskodawców.
2. Wnioskodawca, w tym krajowy, regionalny lub lokalny organ odpowiedzialny za kolejowe usługi przewozowe, ma prawo do odwołania się do organu regulacyjnego w ramach procedury określonej w art. 56 dyrektywy 2012/34/UE, jeżeli uważa, że został potraktowany niesprawiedliwie, w sposób dyskryminacyjny lub że został w jakikolwiek inny sposób pokrzywdzony przez zarządcę infrastruktury w ramach prowadzenia przez niego działań określonych w rozdziałach II – V niniejszego rozporządzenia.

## SEKCJA 2

### EUROPEJSKA SIEĆ KOLEJOWYCH ORGANÓW REGULACYJNYCH

#### *Artykuł 68*

#### *Współpraca organów regulacyjnych w ramach ENRRB*

1. W celu wypełniania swoich obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia organy regulacyjne współpracują w ramach ENRRB ustanowionej na podstawie art. 57 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE, w tym prowadząc wspólne konsultacje i postępowania, przyjmując opinie lub zalecenia lub poprzez inne odpowiednie działania. Organy regulacyjne przekazują ENRRB wszystkie wymagane informacje zgodnie z ust. 6 niniejszego artykułu.

Przy prowadzeniu działań objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia ENRRB wykonuje zadania i obowiązki oraz organizuje swoją pracę w sposób określony w niniejszej sekcji.

2. W przypadku skargi lub wszczętego z własnej inicjatywy postępowania w kwestii objętej zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia i mającej wpływ na dostęp do sieci kolejowych lub korzystanie z nich w więcej niż jednym państwie członkowskim, zainteresowany organ regulacyjny informuje ENRRB oraz Komisję o tej skardze lub tym postępowaniu.

3. Organ regulacyjny może przekazać ENRRB każdą istotną kwestię, skargę lub postępowanie w celu wymiany poglądów lub przyjęcia opinii lub zalecenia.
4. Przy podejmowaniu decyzji w kwestiach objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia i mających wpływ na dostęp do sieci kolejowych lub korzystanie z nich w więcej niż jednym państwie członkowskim zainteresowane organy regulacyjne współpracują ze sobą, a współpraca ta jest koordynowana przez ENRRB w celu zapewnienia spójności ich odpowiednich decyzji. W tym celu zainteresowane organy regulacyjne wykonują swoje funkcje zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu oraz art. 56 dyrektywy 2012/34/UE. Uwzględniają one wszelkie odpowiednie opinie i zalecenia przyjęte przez ENRRB oraz przekazują ENRRB podjęte decyzje.
5. W przypadku gdy organ regulacyjny przyjmuje decyzję, która odbiega od jakiegokolwiek odpowiedniej lub odpowiedniego zalecenia ENRRB, lub w przypadku gdy odmawia przyjęcia decyzji, przekazuje ENRRB wyjaśnienie, w którym określa różnice oraz swoje uzasadnienie niezastosowania się do opinii lub zaleceń ENRRB, oraz włącza odnośne wyjaśnienie do swojej decyzji.
6. Organy regulacyjne, z którymi konsultuje się ENRRB, udzielają odpowiedzi w terminach wyznaczonych przez ENRRB oraz, na wniosek ENRRB, przekazują wszystkie informacje, o które mają prawo zwracać się na podstawie swojego prawa krajowego. Te informacje można wykorzystywać wyłącznie do celów działań prowadzonych przez organy regulacyjne zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

7. Zarządcy infrastruktury niezwłocznie przekazują wszystkie informacje niezbędne w celu rozpatrzenia skargi lub przeprowadzenia postępowania, o których mowa w niniejszym artykule, na wniosek organu regulacyjnego państwa członkowskiego, w którym znajduje się zarządca infrastruktury. Organy regulacyjne mają prawo zwracać się do ENIM o informacje dotyczące postępowań wchodzących w zakres ich kompetencji. Organy regulacyjne są uprawnione do przekazywania takich informacji ENRRB.
8. Kolejowe organy regulacyjne zapewniają zasoby niezbędne do funkcjonowania ENRRB.

### *Artykuł 69*

#### *Organizacja i struktura ENRRB*

Do celów niniejszego rozporządzenia organizacja ENRRB uwzględnia:

- a) Radę Organów Regulacyjnych (zwaną dalej „radą”);
- b) sekretariat.

Funkcjonowanie sekretariatu zapewniają organy regulacyjne.

## *Artykuł 70*

### *Zadania i obowiązki ENRRB*

1. Oprócz swoich zadań wynikających z dyrektywy 2012/34/UE ENRRB ma również zadania i obowiązki określone w niniejszym rozporządzeniu. ENRRB podaje do wiadomości publicznej wszelkie opinie lub zalecenia, które przyjęła. ENRRB nie ma uprawnień w zakresie kształtowania polityki ani uprawnień regulacyjnych.
2. ENRRB koordynuje w stosownych przypadkach wszelkie działania kolejowych organów regulacyjnych związane ze współpracą, określone w art. 68, oraz promuje dostosowywanie decyzji organów regulacyjnych związanych z transgranicznymi przewozami kolejowymi.
3. Podmioty zaangażowane w działalność operacyjną mogą informować ENRRB o kwestiach objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia mogących mieć wpływ na dostęp do infrastruktury kolejowej lub na korzystanie z niej w więcej niż jednym państwie członkowskim. informacji przypadku gdy ENRRB otrzymuje takie informacje, niezwłocznie przekazuje je właściwemu organowi regulacyjnemu lub właściwym organom regulacyjnym.

ENRRB może zdecydować o przyjęciu opinii lub zalecenia w takich kwestiach. W takich przypadkach ENRRB natychmiast informuje zainteresowane organy regulacyjne o swoim zamiarze w tym zakresie.

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

5. ENRRB, na wniosek wnioskodawców lub z własnej inicjatywy, może przyjmować opinie i zalecenia dotyczące decyzji podjętych przez ENIM lub koordynatora sieci. Przy przyjmowaniu opinii lub zalecenia na podstawie niniejszego ustępu informuje o tym zainteresowane organy regulacyjne.
6. ENRRB opracowuje wspólne zasady i praktyki dotyczące przyjmowania przez organy regulacyjne decyzji, do których te organy są uprawnione na podstawie niniejszego rozporządzenia.
7. ENRRB przekazuje Komisji swoje opinie lub zalecenia dotyczące wszelkich niedociągnięć w procesie koordynacji, o którym mowa w art. 16, oraz, na wniosek Komisji, dotyczące przyjętych przez państwa członkowskie środków nadzwyczajnych mających znaczący wpływ na ruch transgraniczny, o których mowa w art. 49 ust. 5.
8. ENRRB przedkłada ENIM swoją opinię lub zalecenie w sprawie wytycznych opracowanych przez ENIM dotyczących okoliczności powodujących nałożenie kary, o których mowa w art. 42 ust. 6.
9. ENRRB może wydawać opinie z własnej inicjatywy w kwestiach wchodzących w zakres jej kompetencji.

## *Artykuł 71*

### *Skład i organizacja rady*

1. Członkami rady są organy regulacyjne każdego z państw członkowskich, w którym funkcjonuje sieć kolejowa. Wyznaczają one swojego przedstawiciela w radzie oraz jego zastępcę.

Komisja jest członkiem rady bez prawa głosu oraz wyznacza do rady przedstawiciela i jego zastępcę.

2. Członkowie rady i ich zastępcy muszą działać bezstronnie i obiektywnie w interesie Unii, niezależnie od jakichkolwiek szczególnych interesów krajowych lub osobistych. Nie mogą zwracać się o instrukcje ani przyjmować instrukcji od jakiegokolwiek rządu, instytucji, osoby lub organu.
3. Sekretariat ENRRB podaje do wiadomości publicznej aktualną listę członków rady i ich zastępców, wraz ze złożonymi przez nich oświadczeniami o braku konfliktu interesów i danymi kontaktowymi.
4. Rada przyjmuje i podaje do wiadomości publicznej swój regulamin wewnętrzny, z zastrzeżeniem jego zatwierdzenia przez Komisję. W regulaminie wewnętrznym można określić bardziej szczegółową procedurę głosowania, a w szczególności procedurę głosowania w sprawach pilnych.
5. Rada podejmuje decyzje większością dwóch trzecich głosów swoich członków, o ile regulamin wewnętrzny nie przewiduje inaczej. Każdy członek ma jeden głos. W przypadku nieobecności przedstawiciela będącego członkiem do wykonania jego prawa głosu uprawniony jest zastępca.

6. Radzie współprzewodniczą Komisja i jeden członek rady wybrany przez radę spośród jej członków. Komisja jest stałym współprzewodniczącym rady, a drugi współprzewodniczący jest wybierany na okres dwóch lat.
7. Obsługę organizacyjną posiedzeń i prac rady zapewnia sekretariat.
8. Zgodnie ze swoim regulaminem wewnętrznym rada może zdecydować o powołaniu grup roboczych w celu organizowania prac ENRRB w konkretnych kwestiach związanych z wykonywaniem niniejszego rozporządzenia, w szczególności w kwestiach związanych z wynikami w zakresie usług związanych z infrastrukturą kolejową.

W pracach grup roboczych mogą uczestniczyć eksperci z kolejowych organów regulacyjnych oraz Komisji. Eksperci podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną oraz innych podmiotów publicznych lub prywatnych mogą być zapraszani do udziału w pracach tych grup roboczych na zasadzie *ad hoc*.

#### *Artykuł 72*

##### *Rola i zadania rady*

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

2. Rada w szczególności:

- a) przyjmuje, zgodnie z przepisami proceduralnymi, które ustanowiono – lub o których mowa – w art. 71 ust. 5 lub o których mowa w art. 71 ust. 4, opinie lub zalecenia ENRRB dotyczące skarg lub postępowań przekazanych jej przez organ lub organy regulacyjne zgodnie z art. 68 ust. 3;
- b) przyjmuje opinie i zalecenia dotyczące decyzji podjętych przez ENIM we współpracy z koordynatorem sieci w zakresie stosowania niniejszego rozporządzenia;
- c) w następstwie skarg przedsiębiorstw kolejowych, operatorów obiektów infrastruktury usługowej lub innych zainteresowanych stron przyjmuje zalecenia i opinie ENRRB w odniesieniu do konsultacji, o których mowa w art. 63;
- d) sporządza i przyjmuje roczne sprawozdanie z działalności ENRRB;
- e) tworzy grupy robocze i powołuje ich przewodniczących;
- f) zapewnia, aby informacje o metodach działania ENRRB oraz wszystkie istotne informacje o jej pracach, w tym jej opinie i zalecenia, były dostępne publicznie na jej stronie internetowej; obejmuje to dane kontaktowe do celów składania skarg, dane kontaktowe specjalnych grup roboczych oraz informacje o procedurach.

## **Rozdział VII**

### **Przepisy końcowe**

#### *Artykuł 73*

#### *Monitorowanie ram europejskich*

1. Panel Doradczy ds. Skuteczności Działania monitoruje przyjmowanie i stosowanie europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową i ich elementów, o których mowa w art. 7, europejskich ram koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym i ich elementów, o których mowa w art. 46, oraz europejskich ram weryfikacji skuteczności działania i ich elementów, o których mowa w art. 52.
2. W ciągu dwóch lat od przyjęcia przez ENIM ram, o których mowa w ust. 1, Panel Doradczy ds. Skuteczności Działania przedstawi ENIM i Komisji sprawozdanie ze stosowania tych ram, oceniając ich skuteczność. Sprawozdanie może również zawierać zalecenia dotyczące sposobu zaradzenia konkretnym niedociągnięciem. W przypadku gdy Panel Doradczy ds. Skuteczności Działania stwierdził istotne niedociągnięcia w tych ramach, zwraca się do ENIM o ich usunięcie – wraz z odpowiednią aktualizacją ram – w terminie trzech miesięcy.

Sprawozdanie podaje się do wiadomości publicznej.

Panel Doradczy ds. Skuteczności Działania wydaje sprawozdanie co najmniej raz na trzy lata.

3. Przy monitorowaniu ram i przygotowywaniu sprawozdania Panel Doradczy ds. Skuteczności Działania ściśle współpracuje z krajowymi organami regulacyjnymi oraz ENRRB. W stosownych przypadkach Panel Doradczy ds. Skuteczności Działania może konsultować się z ERP oraz innymi podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną.

#### *Artykuł 74*

##### *Akty wykonawcze odnoszące się do monitorowania ram europejskich*

1. Nie później niż 18 miesięcy od dnia, w którym ENIM ma przyjąć odpowiednie ramy, Komisja przyjmie akt wykonawczy określający ramy europejskie, o których mowa w art. 7, 46 i 52, lub ich elementy, w następujących przypadkach:
  - a) w przypadku gdy ENIM nie przyjmie europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, lub ich elementów, o których mowa w art. 7, do dnia... [18 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia];
  - b) w przypadku gdy ENIM nie przyjmie europejskich ram koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym, lub ich elementów, o których mowa w art. 46, do dnia... [22 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia];

- c) w przypadku gdy ENIM nie przyjmie europejskich ram weryfikacji skuteczności działania, lub ich elementów, o których mowa w art. 52, do dnia... [26 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].
2. Komisja przyjmie akt wykonawczy określający ramy europejskie, lub ich elementy, o których mowa w art. 7, 46 i 52, nie później niż 12 miesięcy po publikacji sprawozdania Panelu Doradczego ds. Skuteczności Działania, w przypadku gdy Komisja stwierdzi – uwzględniając sprawozdanie Panelu Doradczego ds. Skuteczności Działania, o którym mowa w art. 73 – że:
- a) wspólne narzędzia, metodyki i ustalenia proceduralne określone w europejskich ramach zarządzania zdolnością przepustową są nieodpowiednie do osiągnięcia zamierzonych celów oraz zapewnienia zarządzania zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej lub koordynacji między zarządcami infrastruktury oraz innymi podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną;
  - b) wspólne narzędzia, metodyki i ustalenia proceduralne określone w europejskich ramach koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym są nieodpowiednie do osiągnięcia zamierzonych celów i zapewnienia zarządzania ruchem na poziomie transgranicznym między zarządcami infrastruktury, przedsiębiorstwami kolejowymi oraz innymi podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną;

- c) wspólne narzędzia, metodyki i ustalenia proceduralne określone w europejskich ramach weryfikacji skuteczności działania są nieodpowiednie do osiągnięcia zamierzonych celów i zapewnienia weryfikacji skuteczności działania zarządców infrastruktury objętych niniejszym rozporządzeniem;
  - d) europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową nie są wystarczające, aby zapewnić jednolite warunki wykonywania niniejszego rozporządzenia; lub europejskie ramy koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym nie są wystarczające, aby zapewnić jednolite warunki wykonywania niniejszego rozporządzenia; lub europejskie ramy weryfikacji skuteczności działania nie są wystarczające, aby zapewnić jednolite warunki wykonywania niniejszego rozporządzenia; lub
  - e) ENIM nie zaradził w wystarczającym stopniu niedociągnięciom stwierdzonym przez Panel Doradczy ds. Skuteczności Działania w sprawozdaniu, o którym mowa w art. 73 ust. 2, w terminie trzech miesięcy.
3. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 76 ust. 2.
4. Przygotowując projekty aktów wykonawczych, Komisja uwzględnia prace ENIM oraz sprawozdanie Panelu Doradczego ds. Skuteczności Działania, jeżeli jest ono dostępne.

## Artykuł 75

### 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. 11 ust. 9, art. 13 ust. 4, art. 23 ust. 9, art. 40 ust. 3, art. 41 ust. 11, art. 42 ust. 11 i art. 50 ust. 3, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia ... [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.
3. Przekazanie uprawnień, o których mowa w art. 11 ust. 9, art. 13 ust. 4, art. 23 ust. 9, art. 40 ust. 3, art. 41 ust. 11, art. 42 ust. 11 i art. 50 ust. 3, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 11 ust. 9, art. 13 ust. 4, art. 23 ust. 9, art. 40 ust. 3, art. 41 ust. 11, art. 42 ust. 11 lub art. 50 ust. 3 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

#### *Artykuł 76*

##### *Procedura komitetowa*

1. Komisję wspomaga komitet ustanowiony na mocy 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. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

W przypadku, gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

#### *Artykuł 77*

#### *Sprawozdanie i przegląd*

Do dnia 31 grudnia 2033 r. Komisja dokona oceny skutków niniejszego rozporządzenia dla sektora kolejowego oraz przedstawi Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu i Komitetowi Regionów sprawozdanie dotyczące jego wykonywania.

W sprawozdaniu ocenia się w szczególności:

- a) wpływ niniejszego rozporządzenia na wyniki w zakresie usług związanych z infrastrukturą kolejową;
- b) wpływ niniejszego rozporządzenia na rozwój kolejowych usług przewozowych, w szczególności przewozów międzynarodowych, dalekobieżnych i towarowych;
- c) prace ENIM, koordynatora sieci oraz ENRRB w ujęciu ogólnym oraz w odniesieniu do rozwoju, przyjmowania i wdrażania wspólnych kryteriów, metodyk i procedur;

- d) skuteczność mechanizmów koordynacji w europejskich ramach zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 7, europejskich ram koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym, o których mowa w art. 46, oraz europejskich ram weryfikacji skuteczności działania, o których mowa w art. 52;
- e) skuteczność nadzoru regulacyjnego na poziomie krajowym i europejskim;
- f) funkcjonowanie kryteriów społeczno-gospodarczych, operacyjnych i środowiskowych.

### *Artykuł 78*

#### *Zmiany w dyrektywie 2012/34/UE*

1. W dyrektywie 2012/34/UE wprowadza się następujące zmiany:
  - a) w art. 1 ust. 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 ust. 6;
  - c) w art. 3 uchyla się pkt 20, 22, 23, 27 i 28;
  - d) uchyla się art. 7b;

e) art. 27 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

f) uchyla się art. 36;

g) uchyla się art. 38–54;

h) w załączniku IV uchyla się pkt 1 i 3;

i) 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 79*  
*Przepisy przejściowe*

1. Umowy ramowe zawarte zgodnie z art. 42 dyrektywy 2012/34/UE nadal mają zastosowanie do dnia ich wygaśnięcia.
2. Art. 3 pkt 20, 22, 23, 27 i 28, art. 7b, art. 36 i art. 38–54 dyrektywy 2012/34/UE oraz załącznik IV pkt 3 i załącznik VII do tej dyrektywy nie mają zastosowania do działań i zadań wykonywanych w związku z obowiązującymi rozkładami jazdy, które wejdą w życie w dniu 14 grudnia 2030 r. lub po tym dniu.

*Artykuł 80*  
*Uchylenie*

1. Rozporządzenie (UE) nr 913/2010 traci moc ze skutkiem od dnia 14 grudnia 2030 r.
2. Odesłania do uchylonego rozporządzenia odczytuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia, zgodnie z tabelą korelacji znajdującą się w sekcji 2 załącznika X.

## *Artykuł 81*

### *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 ... [jeden dzień po dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]. Jednakże:
  - a) art. 29 ust. 2, art. 30 ust. 1, art. 50 oraz art. 66 stosuje się od dnia 31 grudnia 2027 r.;
  - b) art. 10 ust. 1 i 2 stosuje się od dnia 1 stycznia 2029 r.;
  - c) art. 2 i 3, rozdział II, z wyjątkiem art. 7, art. 10 ust. 1 i 2, art. 29 ust. 2 i art. 30 ust. 1 oraz rozdział III, z wyjątkiem art. 46, 49 i 50 stosuje się wyłącznie do działań i zadań wykonywanych w związku z obowiązującymi rozkładami jazdy, które wejdą w życie w dniu 14 grudnia 2030 r. lub po tym dniu;
  - d) art. 78 stosuje się od dnia 14 grudnia 2030 r.

3. Niezależnie od ust. 2 niniejszego artykułu, art. 7 ust. 7, art. 8 ust. 3, art. 21 ust. 5, art. 33 ust. 12, art. 35 ust. 7, art. 46 ust. 7 i art. 52 ust. 8 oraz art. 11 ust. 9, art. 13 ust. 4, art. 23 ust. 9, art. 40 ust. 3, art. 41 ust. 11, art. 42 ust. 11 i art. 50 ust. 3 stosuje się od dnia ... [jeden dzień po dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

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

Sporządzono w ...

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*

*Przewodnicząca*

*W imieniu Rady*

*Przewodniczący/Przewodnicząca*

---

## ZAŁĄCZNIK I

Dokumenty i harmonogram zarządzania zdolnością przepustową,

### Sekcja 1

Dokumenty do przygotowania przez zarządców infrastruktury w ramach strategicznego planowania zdolności przepustowej, o których mowa w art. 13, 18, 19 i 20

Dokument	Treść
Strategia zdolności przepustowej (art. 18)	<ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="491 633 1425 741">– Zakres geograficzny strategii zdolności przepustowej: linie objęte strategicznym planowaniem zdolności przepustowej zgodnie z art. 14 ust. 6</li><li data-bbox="491 763 1425 904">– Planowany rozwój fizycznej infrastruktury kolejowej, w tym budowa nowych obiektów, modernizacja, odnowienie oraz obiekty zamykane/wycofywanie z eksploatacji, wraz ze szczegółową charakterystyką tej infrastruktury kolejowej</li><li data-bbox="491 927 1425 958">– Prognozowane zmiany popytu na kolejowe usługi przewozowe</li><li data-bbox="491 981 1425 1088">– Strategiczne wytyczne przez państwa członkowskie dotyczące wykorzystania zdolności przepustowej, w przypadku gdy państwa członkowskie przekazały takie wytyczne</li><li data-bbox="491 1111 1425 1252">– Zdolność przepustowa przydzielana na podstawie umów ramowych oraz zdolność przepustowa, która może być wymagana do świadczenia usług transportowych w ramach umów o świadczenie usług publicznych</li><li data-bbox="491 1274 1425 1382">– Informacje na temat dostępności i wykorzystania infrastruktury kolejowej, w tym infrastruktury kolejowej zgłoszonej jako intensywnie wykorzystywana lub przepełniona</li><li data-bbox="491 1404 1425 1512">– Planowane prace związane z infrastrukturą kolejową powodujące ograniczenia zdolności przepustowej o istotnym wpływie.</li></ul>

Dokument	Treść
Model zdolności przepustowej (art. 19)	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="491 230 1420 338">– Wszystkie informacje zawarte w strategii zdolności przepustowej, w stosownych przypadkach zaktualizowane i uszczegółowione</li> <li data-bbox="491 353 1420 685">– Całkowita wielkość zdolności przepustowej, w tym zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci, dostępnej wnioskodawcom na poszczególnych odcinkach sieci, w tym wielkość dostępnej zdolności przepustowej w podziale na segmenty rynku kolejowych usług przewozowych dla różnych segmentów kolejowych usług przewozowych lub na procesy alokacji, łącznie ze zdolnością przepustową zabezpieczoną na potrzeby późniejszych wniosków oraz zdolnością przydzieloną na mocy umów ramowych</li> <li data-bbox="491 701 1420 887">– Wielkość zdolności przepustowej zarezerwowanej na wypadek ograniczeń zdolności przepustowej wynikających z prac związanych z infrastrukturą kolejową w podziale na wpływ na szacowaną wielkość ruchu, jak określono w sekcji 3 niniejszego załącznika</li> <li data-bbox="491 902 1420 1010">– Szczegółowe dane o zakresie geograficznym: podział na odpowiednie sekcje planowania odzwierciedlające charakterystykę infrastruktury kolejowej i popytu</li> <li data-bbox="491 1025 1420 1099">– Zakres czasowy: okres ważności jednego obowiązującego rozkładu jazdy</li> <li data-bbox="491 1115 1420 1261">– Szczegółowe dane o zakresie czasowym: przegląd co najmniej raz do roku (ograniczenia zdolności przepustowej) i jeden reprezentatywny dzień lub większa liczba takich dni (zdolność przepustowa dostępna na potrzeby wniosków).</li> </ul>

Dokument	Treść
Plan zapewnienia zdolności przepustowej (art. 20)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wszystkie informacje zawarte w modelu zdolności przepustowej, w stosownych przypadkach zaktualizowane i uszczegółowione</li> <li>– Zdolność przepustowa dostępna na potrzeby alokacji dla wnioskodawców w odniesieniu do okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy, którego dotyczy dany plan zapewnienia zdolności przepustowej: <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) w przypadku gdy ma to zastosowanie na podstawie art. 20 ust. 5 i zgodnie z art. 20 ust. 5 i 6, wstępnie zaplanowana zdolność przepustowa dostępna na potrzeby wniosków, w tym zdolność przepustowa obejmująca wiele sieci, określona w postaci obiektów zdolności przepustowej zgodnie z art. 20 ust. 6;</li> <li>(ii) zdolność przepustowa, która nie została wstępnie zaplanowana przez zarządcę infrastruktury;</li> <li>(iii) zdolność przepustowa dostępna w obiektach infrastruktury usługowej, o których mowa w art. 31 ust. 1</li> </ul> </li> <li>– Zdolność przepustowa niedostępna na potrzeby alokacji dla wnioskodawców: <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) ograniczenia zdolności przepustowej, określone w postaci obiektów zdolności przepustowej, w tym ograniczenia zdolności przepustowej, o których mowa w pkt 2 sekcji 3 niniejszego załącznika;</li> <li>(ii) zdolność przepustowa już przydzielona na podstawie umów ramowych zgodnie z art. 33 lub w ramach wieloletniego procesu planowania kroczącego zgodnie z art. 35;</li> <li>(iii) zdolność przepustowa zarezerwowana do celów innych niż określone w pkt (i) i (ii), wyraźnie wskazanych przez zarządcę infrastruktury;</li> <li>(iv) inna zdolność przepustowa już przydzielona, przy aktualizacji planu zapewnienia zdolności przepustowej w trakcie obowiązującego rozkładu jazdy, którego dotyczy dany plan zapewnienia zdolności przepustowej</li> </ul> </li> <li>– Alternatywna zdolność przepustowa dostępna podczas ograniczeń zdolności przepustowej</li> <li>– Alternatywna zdolność przepustowa dostępna w przypadku zakłóceń funkcjonowania sieci kolejowej</li> <li>– Ograniczenia mające zastosowanie do wykorzystywania infrastruktury kolejowej specjalnej, o której mowa w art. 26.</li> </ul>

## Sekcja 2

Harmonogram zarządzania zdolnością przepustową, o którym mowa w art. 13, 18, 19 i 20

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

Zgodnie z art. 57 przeprowadza się konsultacje z zainteresowanymi podmiotami w odniesieniu do kwestii europejskich i transgranicznych oraz angażuje się wszystkie podmioty zaangażowane w działalność operacyjną. Zarządcy infrastruktury na bieżąco koordynują przygotowanie dokumentów w ramach procesu koordynacji przewidzianego w art. 55.

Dokument	Etap	Termin (najpóźniej do)
Strategia zdolności przepustowej (art. 18)	Rozpoczęcie etapu strategii zdolności przepustowej	X-60
	Pierwsze konsultacje z podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną	X-58
	Publikacja projektu strategii oraz drugie konsultacje z podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną w sprawie projektu strategii	X-39
	Opublikowanie ostatecznej wersji strategii zdolności przepustowej po końcowej koordynacji między zarządcami infrastruktury i z uwzględnieniem wszelkich uwag, które ERP mogła przedstawić po publikacji projektu strategii zdolności przepustowej	X-36

Dokument	Etap	Termin (najpóźniej do)
Model zdolności przepustowej (art. 19)	Rozpoczęcie przygotowań	X-36
	Zgłoszenie przez wnioskodawców i przez potencjalnych wnioskodawców potrzeb w zakresie zdolności przepustowej oraz konsultacje z podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną	X-24
	Opublikowanie projektu modelu zdolności przepustowej oraz rozpoczęcie drugich konsultacji z wnioskodawcami i podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną	X-21
	Zakończenie konsultacji z wnioskodawcami i podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną oraz uwzględnienie wszelkich uwag, które organ regulacyjny mógł wydać po publikacji projektu modelu zdolności przepustowej	X-19
	Opublikowanie ostatecznej wersji modelu zdolności przepustowej po końcowej koordynacji między zarządcami infrastruktury	X-18
Plan zapewnienia zdolności przepustowej (art. 20)	Rozpoczęcie przygotowań	X-18
	Konsultacje z wnioskodawcami i podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną	X-14
	Organ regulacyjny analizuje projekt planu zapewnienia zdolności przepustowej i może podjąć decyzję o zobowiązaniu zarządcy infrastruktury do zmiany planu zapewnienia zdolności przepustowej	Od X-14 do X-13
	Opublikowanie ograniczeń zdolności przepustowej, o których mowa w pkt 2 sekcji 3 niniejszego załącznika	X-12
	Opublikowanie ostatecznej wersji planu zapewnienia zdolności przepustowej po końcowej koordynacji między zarządcami infrastruktury	X-11
	Aktualizacja planu zapewnienia zdolności przepustowej o późniejsze wnioski	X-6,5
	Opublikowanie ograniczeń zdolności przepustowej, o których mowa w pkt 5 sekcji 3 niniejszego załącznika	X-4
	Przesunięcie zdolności przepustowej zarezerwowanej do alokacji za pośrednictwem obowiązującego rozkładu jazdy do innych procesów alokacji	X-2
	Aktualizacja planu zapewnienia zdolności przepustowej w celu odzwierciedlenia wszelkich zmian wstępnie zaplanowanej lub przydzielonej zdolności przepustowej	Do X+12 niezwłocznie
<i>Uwaga: „X-m” oznacza „m” miesięcy przed dniem wejścia w życie obowiązującego rozkładu jazdy („X”), zgodnie z sekcją 4.</i>		

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

Strategia zdolności przepustowej (art. 18)	Opublikowanie projektu strategii i konsultacje z podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną	X-38
	Opublikowanie ostatecznej wersji strategii zdolności przepustowej po końcowej koordynacji między zarządcami infrastruktury z uwzględnieniem wszelkich uwag, które ERP mogła wydać po publikacji projektu strategii zdolności przepustowej	X-36

### Sekcja 3

Harmonogram i wymogi dotyczące koordynacji ograniczeń zdolności przepustowej wynikających z prac związanych z infrastrukturą kolejową, o których mowa w art. 11 i 37, konsultacji w sprawie tych ograniczeń oraz ich publikacji

- Ograniczenia zdolności przepustowej klasyfikuje się w zależności od ich czasu trwania oraz od ich wpływu na ruch (szacunkowy wolumen zakłóconego ruchu na danej linii kolejowej dziennie) zgodnie z poniższą tabelą.

Tabela 1. Klasyfikacja ograniczeń zdolności przepustowej

	Czas trwania	Wpływ na ruch	Zakończenie pierwszej koordynacji i konsultacji oraz publikacja projektów ograniczeń zdolności przepustowej	Zakończenie drugiej koordynacji i konsultacji w sprawie ograniczeń zdolności przepustowej mających wpływ na więcej niż jedną sieć	Publikacja ostatecznych ograniczeń zdolności przepustowej	Przekazanie szczegółowych informacji na temat oferowanych alternatywnych tras pociągów
Istotny wpływ	Ponad 30 dni	Ponad 50 %	X-24	X-18	X-12	
Wysoki wpływ	Ponad 7 dni	Ponad 30 %	X-24	X-13,5	X-12	
Średni wpływ	7 dni lub mniej	Ponad 50 %		X-13,5	X-12	
Nieznaczny wpływ	7 dni lub mniej	Ponad 10 %			X-4	T-4 Pasażerski T-1 Towarowy
<i>„X-m” oznacza „m” miesięcy przed dniem wejścia w życie obowiązującego rozkładu jazdy („X”), zgodnie z sekcją 4</i>						
<i>„T-m” oznacza „m” miesięcy przed rozpoczęciem danego przejazdu pociągu</i>						

2. W odniesieniu do ograniczeń zdolności przepustowej, które mają istotny lub wysoki wpływ, zainteresowani zarządcy infrastruktury publikują wszystkie ograniczenia zdolności przepustowej oraz wstępne wyniki konsultacji z wnioskodawcami po raz pierwszy na co najmniej 24 miesiące oraz po raz drugi, w zaktualizowanej formie, na co najmniej 12 miesięcy przed zmianą danego obowiązującego rozkładu jazdy. Te ograniczenia dotyczące infrastruktury kolejowej uwzględnia się w planie zapewnienia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 20.
3. Przy publikowaniu po raz pierwszy ograniczenia zdolności przepustowej zgodnie z pkt 2 zarządca infrastruktury prowadzi konsultacje z wnioskodawcami i zainteresowanymi operatorami obiektów infrastruktury usługowej w odniesieniu do ograniczeń zdolności przepustowej. W przypadku gdy w okresie między pierwszą a drugą publikacją ograniczeń zdolności przepustowej wymagana jest koordynacja zgodnie z pkt 4, zarządcy infrastruktury prowadzą konsultacje z wnioskodawcami i zainteresowanymi operatorami obiektów infrastruktury usługowej po raz drugi w okresie od zakończenia koordynacji do drugiej publikacji ograniczeń zdolności przepustowej.
4. Przed opublikowaniem ograniczeń zdolności przepustowej zgodnie z pkt 1, jeżeli wpływ ograniczeń zdolności przepustowej nie ogranicza się do jednej sieci, zarządcy infrastruktury koordynują swoje działania między sobą oraz, w razie potrzeby, z zainteresowanymi wnioskodawcami i operatorami obiektów infrastruktury usługowej.

Ostateczna koordynacja i konsultacja przed drugim okresem publikacji musi zostać zakończona:

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

Ostateczna publikacja ograniczeń zdolności przepustowej o istotnym, wysokim i średnim wpływie musi zostać zakończona co najmniej 12 miesięcy przed zmianą danego obowiązującego rozkładu jazdy.

5. W odniesieniu do ograniczeń zdolności przepustowej, które mają nieznaczny wpływ, do których dochodzi w trakcie kolejnego okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy i o których zarządca infrastruktury dowiaduje się nie później niż sześć miesięcy i 15 dni przed zmianą obowiązującego rozkładu jazdy, dany zarządca infrastruktury konsultuje się z zainteresowanymi wnioskodawcami w zakresie planowanych ograniczeń zdolności przepustowej oraz informuje o zaktualizowanych ograniczeniach zdolności przepustowej co najmniej cztery miesiące przed zmianą obowiązującego rozkładu jazdy. Zarządca infrastruktury przekazuje szczegółowe informacje dotyczące oferowanych tras pociągów pasażerskich nie później niż cztery miesiące, a pociągów towarowych – nie później niż jeden miesiąc przed rozpoczęciem ograniczenia zdolności przepustowej, chyba że zarządca infrastruktury i zainteresowani wnioskodawcy uzgodnią krótszy czas powiadamiania.

6. Zarządcy infrastruktury mogą zdecydować o zastosowaniu bardziej rygorystycznych progów w odniesieniu do ograniczeń zdolności przepustowej w oparciu o niższe wartości procentowe szacowanej wielkości ruchu lub krótszy czas trwania niż określone w sekcji 3 niniejszego załącznika lub o zastosowaniu dodatkowych kryteriów oprócz kryteriów wymienionych w niniejszym załączniku, na podstawie konsultacji z wnioskodawcami i operatorami obiektów infrastruktury. Zarządcy infrastruktury publikują te progi i kryteria dotyczące łączenia ograniczeń zdolności przepustowej w regulaminach sieci zgodnie z pkt 2 załącznika V.
7. Informacje, które mają być przekazywane przez zarządcę infrastruktury działającego zgodnie z pkt 1 lub 5 lub z art. 37 ust. 5, obejmują:
- a) planowaną datę;
  - b) porę dnia oraz – gdy tylko możliwe jest jej ustalenie – godzinę rozpoczęcia i zakończenia ograniczenia zdolności przepustowej;
  - c) odcinek linii dotkniętych ograniczeniem;
  - d) w stosownych przypadkach – zdolność przepustową linii objazdu.

Zarządca infrastruktury publikuje te informacje lub hiperłącze do nich w swoim regulaminie sieci, o którym mowa w pkt 2 załącznika V. Zarządca infrastruktury aktualizuje te informacje. Ponadto zarządcy infrastruktury publikują te informacje w formacie cyfrowym zgodnie z art. 10 i 66.

8. W odniesieniu do ograniczeń zdolności przepustowej, które mają istotny wpływ, zarządca infrastruktury przekazuje wnioskodawcom, na ich wniosek, podczas pierwszej rundy konsultacji, porównanie warunków występujących w co najmniej dwóch alternatywnych ograniczeń zdolności przepustowej. Zarządca infrastruktury opracowuje te alternatywy wspólnie z wnioskodawcami, na podstawie informacji przekazanych przez wnioskodawców w momencie składania przez nich wniosków.

W odniesieniu do każdej alternatywy porównanie obejmuje co najmniej:

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

Przed dokonaniem wyboru między alternatywnymi ograniczeniami zdolności przepustowej zarządca infrastruktury przeprowadza konsultacje z zainteresowanymi wnioskodawcami oraz bierze pod uwagę skutki różnych alternatyw dla tych wnioskodawców i użytkowników usług. Jeżeli analiza alternatywnych ograniczeń zdolności przepustowej dotyczy więcej niż jednego zarządcy infrastruktury, zarządcy infrastruktury koordynują swoje działania między sobą.

9. W odniesieniu do ograniczeń zdolności przepustowej, które mają istotny wpływ, zarządca infrastruktury ustanawia kryteria na potrzeby ustalenia, które pociągi dla każdego rodzaju usług należy przekierować, biorąc pod uwagę ograniczenia handlowe i operacyjne wnioskodawcy, chyba że te ograniczenia operacyjne wynikają z decyzji kierowniczych lub organizacyjnych wnioskodawcy, oraz bez uszczerbku dla celu, jakim jest zmniejszenie kosztów zarządcy infrastruktury zgodnie z art. 30 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE. Zarządca infrastruktury publikuje te kryteria w regulaminie sieci.
10. ENIM publikuje informacje wymagane zgodnie z pkt 7 na swojej stronie internetowej.

## Sekcja 4

Harmonogram alokacji zdolności przepustowej w ramach procesu alokacji rocznej, o którym mowa w art. 34 i 40

- Zarządca infrastruktury i wnioskodawcy muszą przestrzegać następującego harmonogramu:

Etap lub okres	Termin lub czas trwania
Okres ważności obowiązującego rozkładu jazdy	Rozpoczynający się o północy w drugą sobotę grudnia i trwający do północy drugiej soboty grudnia następnego roku
Wejście w życie obowiązującego rozkładu jazdy	Północ w drugą sobotę grudnia
Opublikowanie planu zapewnienia zdolności przepustowej	Zgodnie z sekcją 2 niniejszego załącznika
Opublikowanie ograniczeń zdolności przepustowej wynikających z prac związanych z infrastrukturą kolejową	Zgodnie z sekcjami 2 i 3 niniejszego załącznika
Termin składania przez wnioskodawców wniosków o przydzielenie uprawnień do zdolności przepustowej	X-9,5
Przygotowanie projektu obowiązującego rozkładu jazdy Termin przedstawienia wnioskodawcom projektu oferty zdolności przepustowej przez zarządców infrastruktury	X-7,5
Zakończenie konsultacji z wnioskodawcami	X-6,5
Termin przedstawienia wnioskodawcom ostatecznej oferty zdolności przepustowej przez zarządców infrastruktury	X-5,5
Opublikowanie obowiązującego rozkładu jazdy Termin przyznania wnioskodawcom uprawnień do zdolności przepustowej przez zarządców infrastruktury	X-5,25
Konwersja specyfikacji zdolności przepustowej na trasy pociągów	Do określenia przez zarządców infrastruktury w regulaminie sieci, z uwzględnieniem europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 7
<i>Uwaga: „X-m” oznacza „m” miesięcy przed dniem wejścia w życie obowiązującego rozkładu jazdy („X”)</i>	

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

## Sekcja 5

Harmonogram alokacji zdolności przepustowej na podstawie umów ramowych, o których mowa w art. 33 i 40

Zarządca infrastruktury musi przestrzegać następującego harmonogramu:

Okres	Czas trwania
Standardowy okres obowiązywania umów ramowych	Pięć lat
Konwersja specyfikacji zdolności przepustowej na trasy pociągów	Między X-9,5 a X-7,5 (łącznie z koordynacją w ramach procesu alokacji rocznej, o którym mowa w sekcji 4)
<i>Uwaga: „X-m” oznacza „m” miesięcy przed dniem wejścia w życie obowiązującego rozkładu jazdy („X”), zgodnie z sekcją 4</i>	

## Sekcja 6

Harmonogram procesu planowania kroczącego alokacji zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 35 i 40

W trakcie procesu planowania kroczącego zarządcy infrastruktury i wnioskodawcy muszą przestrzegać następującego harmonogramu alokacji zdolności przepustowej:

Etap lub okres	Termin lub czas trwania
Najwcześniejszy termin, w którym wnioskodawcy mogą składać wnioski w ramach procesu alokacji zdolności przepustowej według planowania kroczącego	Cztery miesiące przed pierwszym przejazdem pociągu
Najpóźniejszy termin, w którym wnioskodawcy mogą składać wnioski w ramach procesu alokacji zdolności przepustowej według planowania kroczącego	Jeden miesiąc przed pierwszym przejazdem pociągu
Maksymalny okres obowiązywania uprawnień do zdolności przepustowej przydzielonych w ramach procesu alokacji zdolności przepustowej według planowania kroczącego	36 miesięcy od pierwszego przejazdu pociągu
Konwersja specyfikacji zdolności przepustowej na trasy pociągów w przypadku uprawnień do zdolności przepustowej przydzielonych zgodnie z art. 35 ust. 2 lit. a)	Do określenia przez zarządców infrastruktury, z uwzględnieniem europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 7
Konwersja specyfikacji zdolności przepustowej na trasy pociągów w przypadku uprawnień do zdolności przepustowej przydzielonych zgodnie z art. 35 ust. 2 lit. b)	Do określenia przez zarządców infrastruktury, z uwzględnieniem europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 7
Maksymalny okres, w którym zarządcy infrastruktury muszą przygotować ofertę uprawnień do zdolności przepustowej w ramach procesu alokacji zdolności przepustowej według planowania kroczącego	15 dni
<i>Uwaga: „X-m” oznacza „m” miesięcy przed dniem wejścia w życie obowiązującego rozkładu jazdy („X”), zgodnie z sekcją 4</i>	

## Sekcja 7

Harmonogram alokacji zdolności przepustowej w ramach procesu *ad hoc*, o którym mowa w art. 36 i 40

Przy alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w ramach procesu *ad hoc* zarządca infrastruktury musi przestrzegać następującego harmonogramu:

Okres	Czas trwania
Maksymalny okres, w którym zarządcy infrastruktury muszą przygotować ofertę uprawnień do zdolności przepustowej	Siedem dni kalendarzowych, a w każdym razie 24 godziny przed rozpoczęciem przewozu kolejowego

## Sekcja 8

Harmonogram zmian przydzielonej zdolności przepustowej, o których mowa w art. 41

Przy wprowadzaniu zmian w zakresie uprawnień do zdolności przepustowej infrastruktury zarządca infrastruktury musi przestrzegać następującego harmonogramu:

Etap lub okres	Termin lub czas trwania
Maksymalny okres, w którym zarządca infrastruktury musi zaoferować alternatywne uprawnienie do zdolności przepustowej obejmującej jedną sieć	Cztery dni kalendarzowe, a w każdym razie 24 godziny przed rozpoczęciem przewozu kolejowego
Maksymalny okres, w którym zainteresowani zarządcy infrastruktury muszą zaoferować alternatywne uprawnienie do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci	Osiem dni kalendarzowych, a w każdym razie 24 godziny przed rozpoczęciem przewozu kolejowego

## ZAŁĄCZNIK II

Progi, po przekroczeniu których daną infrastrukturę zgłasza się jako infrastrukturę kolejową intensywnie wykorzystywaną i infrastrukturę kolejową przepełnioną, o których mowa w art. 23

Wykorzystanie	Klasyfikacja	Wykorzystanie zdolności przepustowej	Okres odniesienia
Ruch niejednorodny	Intensywnie wykorzystywana	> 85 % teoretycznej zdolności przepustowej	Ponad cztery godziny przez ponad 200 dni w roku
Ruch niejednorodny	Przepełniona	> 95 % teoretycznej zdolności przepustowej	Ponad cztery godziny przez ponad 250 dni w roku
Ruch jednorodny	Intensywnie wykorzystywana	> 90 % teoretycznej zdolności przepustowej	Ponad cztery godziny przez ponad 200 dni w roku
Ruch jednorodny	Przepełniona	> 95 % teoretycznej zdolności przepustowej	Ponad cztery godziny przez ponad 250 dni w roku

„Wykorzystanie zdolności przepustowej” oznacza stosunek przyznanej zdolności przepustowej lub – w przypadku okresów ważności poprzednich obowiązujących rozkładów jazdy – rzeczywistej liczby kursujących pociągów do teoretycznej zdolności przepustowej dostępnej w danym elemencie infrastruktury kolejowej, określonej na podstawie metodyki, o której mowa w art. 23 ust. 2.

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

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

### ZAŁĄCZNIK III

Treść europejskich ram zarządzania zdolnością przepustową,  
o których mowa w art. 7

Europejskie ramy zarządzania zdolnością przepustową, o których mowa w art. 7, obejmują co najmniej następujące elementy:

Rodzaj informacji	Odniesienie (odniesienia)
Rodzaje i opis kolejowych usług przewozowych, które mają być wykorzystywane do celów strategicznego planowania zdolności przepustowej.	Art. 14 ust. 2
Wspólne narzędzia, metodyki i ustalenia proceduralne do celów strategicznego planowania zdolności przepustowej, w tym koordynacji między zarządcami infrastruktury oraz konsultacji z zainteresowanymi podmiotami, w tym w odniesieniu do zgłaszania potrzeb w zakresie zdolności przepustowej.	Art. 14 ust. 4, art. 14 ust. 10, art. 15, art. 16, art. 19 ust. 1, art. 57
Wytyczne określające procedury i metodyki, które należy stosować na potrzeby analizy rynku transportowego.	Art. 17 ust. 3
Sposoby publikacji planu zapewnienia zdolności przepustowej oraz proces konsultacji z wnioskodawcami.	Art. 20 ust. 11
Wytyczne dotyczące określenia limitów, w ramach których zarządca infrastruktury może zaproponować model zdolności przepustowej lub plan zapewnienia zdolności przepustowej, który różni się od otrzymanych danych wejściowych.	Art. 19 ust. 3, art. 20 ust. 7
Kryteria i procedury dotyczące alokacji wstępnie zaplanowanej zdolności przepustowej określone w planie zapewnienia zdolności przepustowej.	Art. 22 ust. 4

Rodzaj informacji	Odniesienie (odniesienia)
Specyfikacje obiektów planowania zdolności przepustowej w formacie czytelnym dla człowieka i nadającym się do odczytu maszynowego.	Art. 22 ust. 5
Wspólna metoda wykorzystywania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej.	Art. 23 ust. 2
Metodyka oceny oraz wykaz parametrów związanych z kolejowymi usługami przewozowymi oraz kryteriami społeczno-gospodarczymi i środowiskowymi, w tym wykaz parametrów, standardowe wartości parametrów lub zakresy wartości standardowych.	Art. 27 ust. 4, art. 39 ust. 4
Charakterystyka specyfikacji zdolności przepustowej.	Art. 28 ust. 1
Zakresy wielkości progowych, które stanowią podstawę do anulowania niewykorzystanych uprawnień do zdolności przepustowej.	Art. 29 ust. 3
Procedury i metody koordynacji alokacji uprawnień do zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci, w tym minimalne wymogi jakościowe.	Art. 30 ust. 5
Wytyczne dotyczące określania dopuszczalnych różnic między wnioskami o alokację zdolności przepustowej składanymi przez wnioskodawców a zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej proponowaną przez zarządców infrastruktury w procesie rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu.	Art. 38 ust. 2
Wytyczne dotyczące mechanizmu rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu, w tym co najmniej jeden wniosek o alokację zdolności przepustowej obejmującej wiele sieci.	Art. 38 ust. 7
Procedury zarządzania zmianami uprawnień do zdolności przepustowej wprowadzanymi po alokacji.	Art. 41 ust. 10
Wytyczne dotyczące ustalania wysokości kar.	Art. 42 ust. 6
Wytyczne dotyczące odpowiednich i regularnych konsultacji z zainteresowanymi stronami w odniesieniu do kwestii europejskich i transgranicznych.	Art. 57 ust. 2

## ZAŁĄCZNIK IV

Minimalna i maksymalna wysokość kary zgodnie z art. 42

Minimalna wysokość kary przed jej ewentualnym dostosowaniem wynosi 1 EUR/km zakłóconej trasy pociągu.

Maksymalna wysokość kary przed jej ewentualnym dostosowaniem wynosi 8 EUR/km zakłóconej trasy pociągu.

---

## ZAŁĄCZNIK V

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

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

- 1) sekcję przedstawiającą charakterystykę infrastruktury kolejowej, która jest udostępniana przedsiębiorstwom kolejowym, oraz warunki dostępu do niej. Sekcja ta zawiera odniesienia do informacji dostępnych w rejestrze infrastruktury, o którym mowa w art. 49 dyrektywy (UE) 2016/797;
- 2) sekcję dotyczącą zasad i kryteriów zarządzania zdolnością przepustową. Zawiera ona ogólne parametry eksploatacyjne infrastruktury kolejowej, która jest udostępniana przedsiębiorstwom kolejowym, oraz wszelkie ograniczenia związane z jej wykorzystywaniem, w tym planowanych potrzeb w zakresie zdolności przepustowej dla przeprowadzania prac utrzymaniowych. Określa ona także procedury i ostateczne terminy, które dotyczą procesu zarządzania zdolnością przepustową. Zawiera szczególne kryteria, które są wykorzystywane w trakcie tego procesu, w szczególności:
  - a) procedury, zgodnie z którymi przeprowadza się konsultacje z wnioskodawcami w sprawie strategicznego planowania zdolności przepustowej i zgodnie z którymi zgłaszają oni potrzeby w zakresie zdolności przepustowej;

- b) procedury, zgodnie z którymi wnioskodawcy mogą składać wnioski o uzyskanie zdolności przepustowej od zarządcy infrastruktury;
- c) wymogi obowiązujące wnioskodawców;
- d) harmonogram strategicznego planowania zdolności przepustowej, procesów składania wniosków, alokacji, dostosowań i zmian rozkładu jazdy oraz procedury, których należy przestrzegać, zwracając się o informacje na temat harmonogramów, a także procedury układania harmonogramów planowych i nieplanowych prac utrzymaniowych;
- e) zasady regulujące mechanizm rozwiązywania konfliktów w drodze konsensusu, o którym mowa w art. 38, oraz mechanizm formalnego rozwiązywania konfliktów, o którym mowa w art. 39;
- f) strukturę i poziom kar za zmiany uprawnień do zdolności przepustowej;
- g) procedury, których należy przestrzegać, oraz kryteria stosowane w przypadku, gdy infrastruktura kolejowa jest intensywnie wykorzystywana lub przepełniona;
- h) szczegóły ograniczeń w wykorzystaniu infrastruktury kolejowej;
- i) wyjaśnienie wszelkich odstępstw od europejskich ram, o których mowa w art. 7;

- 3) sekcję dotyczącą operacji, w tym zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego. W sekcji tej określa się sposób wdrożenia wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu oraz w dyrektywach (UE) 2016/797, (UE) 2016/798 i 2007/59/WE, w tym:
- a) przepisy operacyjne, w tym przepisy lub zasady dotyczące nadawania priorytetów w zarządzaniu ruchem, wykaz przepisów technicznych, przepisów operacyjnych i przepisów bezpieczeństwa oraz przepisów dotyczących personelu operacyjnego lub odniesienia do tych przepisów;
  - b) środki operacyjne, w tym przepisy i procedury dotyczące zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego, komunikacji operacyjnej i wymiany danych z przedsiębiorstwami kolejowymi oraz innymi podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną;
  - c) wykaz systemów informatycznych wykorzystywanych w działalności operacyjnej i odniesienia do tych systemów;
  - d) wyjaśnienie wszelkich odstępstw od europejskich ram, o których mowa w art. 46 niniejszego rozporządzenia;

- 4) sekcję dotyczącą kluczowych elementów zarządzania wynikami, w tym w szczególności:
- a) odniesienia do celów w zakresie wyników określonych w planie biznesowym, o którym mowa w art. 8 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE, oraz w umowie, o której mowa w art. 30 tej dyrektywy;
  - b) procedury monitorowania i raportowania postępu w osiąganiu wartości docelowych, identyfikowania – wraz z podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną – przyczyn uchybień w skuteczności działania oraz opracowywania i wdrażania środków zaradczych służących poprawie wyników;
  - c) wyjaśnienie wszelkich odstępstw od europejskich ram, o których mowa w art. 52 niniejszego rozporządzenia.
-

## ZAŁĄCZNIK VI

Treść europejskich ram koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym, o których mowa w art. 46

Europejskie ramy koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego na poziomie transgranicznym obejmują co najmniej następujące elementy:

Rodzaj informacji	Odniesienie (odniesienia)
Zasady i procedury zarządzania ruchem i zarządzania zakłóceniami, które mają być brane pod uwagę przez zarządców infrastruktury przy określaniu przepisów i procedur dotyczących zarządzania ruchem.	Art. 45
Wspólne przepisy i procedury dotyczące koordynacji zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego między zarządcami infrastruktury i podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną.	Art. 44, art. 45, art. 46 ust. 1, art. 46 ust. 4, art. 47, art. 48
Wytyczne dotyczące zarządzania zdolnością przepustową i jej alokacji w przypadku zakłóceń funkcjonowania sieci i sytuacji kryzysowych.	Art. 43 ust. 2
Określenie obowiązków podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną w zakresie ruchu transgranicznego, na podstawie zestawu uzgodnionych procedur, etapów i interfejsów operacyjnych.	Art. 47
Procedury, przepisy, narzędzia i interfejsy na potrzeby komunikacji i wymiany informacji między zarządcami infrastruktury, podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną i innymi odpowiednimi zainteresowanymi podmiotami, w szczególności organami publicznymi, w tym zharmonizowane narzędzia i interfejsy cyfrowe.	Art. 47, art. 50 i art. 66

Rodzaj informacji	Odniesienie (odniesienia)
Zasady powoływania specjalnych grup koordynacyjnych do spraw związanych z zarządzaniem ruchem, zarządzaniem zakłóceniami i zarządzaniem kryzysowym.	Art. 55 ust. 2
Ustalenia dotyczące symulacji i szkoleń, w szczególności w odniesieniu do zakłóceń i sytuacji kryzysowych.	Art. 49 ust. 7
Wspólna metoda szacowania warunków dotyczących trwania i prawdopodobnego wpływu na ruch, a także treść sporządzonego przez koordynatora sieci sprawozdania dotyczącego incydentu.	Art. 48 ust. 7
Wytyczne mające na celu zapewnienie odpowiednich i regularnych konsultacji z zainteresowanymi stronami w odniesieniu do kwestii europejskich i transgranicznych.	Art. 57 ust. 2

---

## ZAŁĄCZNIK VII

Zakłócenia funkcjonowania sieci, o których mowa w art. 48

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

## ZAŁĄCZNIK VIII

Treść europejskich ram weryfikacji skuteczności działania, o których mowa w art. 52

Obszar wyników	Odnosne kwestie (orientacyjne)
Infrastruktura kolejowa i wyposażenie	<ul style="list-style-type: none"><li>– Zdolność przepustowa i potencjał infrastruktury fizycznej i jej wyposażenia, w tym wdrożenie standardów TEN-T</li><li>– Zmniejszenie zdolności przepustowej lub potencjału infrastruktury kolejowej ze względu na przesunięcia terminów odnowienia, utrzymania lub napraw infrastruktury</li></ul>
Zdolność przepustowa infrastruktury kolejowej	<ul style="list-style-type: none"><li>– Wielkość i jakość oferowanej zdolności przepustowej</li><li>– Wykorzystanie zdolności przepustowej, rezerwowa zdolność przepustowa zapewniająca obsługę zwiększonego ruchu</li><li>– Spójność między dostępną zdolnością przepustową (planowaną lub nieplanowaną) a potrzebami rynkowymi na poziomie jednej i wielu sieci</li><li>– Stabilność oferowanej zdolności przepustowej, w szczególności w związku z pracami związanymi z infrastrukturą kolejową</li><li>– Przepelniona infrastruktura kolejowa</li><li>– Planowane czasy przebywania pociągów na stacjach granicznych</li></ul>
Zarządzanie ruchem	<ul style="list-style-type: none"><li>– Punktualność/opóźnienia różnych rodzajów przewozów kolejowych na stacjach początkowych, pośrednich i docelowych oraz w lokalizacjach o dużym znaczeniu operacyjnym</li><li>– Odwoływanie pociągów</li><li>– Rzeczywiste czasy przebywania pociągów na stacjach granicznych</li></ul>

Obszar wyników	Odnosne kwestie (orientacyjne)
Zarządzanie zakłóceniami i zarządzanie kryzysowe	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Część ruchu, która może zostać przekierowana lub przełożona na inny termin podczas zakłócenia lub sytuacji kryzysowej</li> <li>– Wpływ zakłóceń na ruch kolejowy pod względem opóźnionych i odwołanych pociągów</li> <li>– Wpływ zakłóceń na operatorów przewozów kolejowych i ich klientów</li> <li>– Szczególne napotkane problemy (o charakterze jakościowym)</li> </ul>
Wdrażanie oraz wyniki w zakresie usług, narzędzi i interfejsów cyfrowych	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wsparcie procesów związanych z zarządzaniem zdolnością przepustową, zarządzaniem ruchem i zarządzaniem zakłóceniami</li> <li>– Kompletność i jakość przekazywanych informacji i danych, a także łatwość dostępu dla podmiotów zaangażowanych w działalność operacyjną</li> <li>– Zgodność z europejską architekturą opracowaną w ramach Wspólnego Europejskiego Przedsięwzięcia Kolejowego oraz z odpowiednimi specyfikacjami technicznymi zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/797</li> </ul>
Zgodność z regulacjami; nadzór regulacyjny	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wskaźniki procesu służące do monitorowania zgodności z przepisami i procedurami</li> <li>– Skargi złożone do organów regulacyjnych oraz ENRRB</li> </ul>
Ustalenia dotyczące weryfikacji skuteczności działania w zakresie zarządzania ruchem, zarządzania zakłóceniami i zarządzania kryzysowego, w tym koordynacji między podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną.	
Wytyczne mające na celu zapewnienie odpowiednich i regularnych konsultacji z zainteresowanymi stronami w odniesieniu do kwestii europejskich i transgranicznych, o których mowa w art. 57 ust. 2.	

## **ZAŁĄCZNIK IX**

Informacje, jakich należy udzielać podmiotom  
zaangażowanym w działalność operacyjną, o których mowa w art. 50

Zgodnie z art. 50 niniejszego rozporządzenia przekazuje się następujące informacje, w stosownych przypadkach zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/797 oraz odpowiednimi aktami wykonawczymi przyjętymi na jej podstawie, oraz z zastrzeżeniem odpowiednich obowiązków zainteresowanych podmiotów, o których mowa w rozporządzeniu Komisji (UE) 2026/253<sup>1</sup>:

Informacje przekazane przez zarządcę infrastruktury:

- Numer pociągu
- Raportowanie o położeniu pociągu
- Przydział trasy
- Informacja o jeździe pociągu i o prognozie jazdy pociągu
- Informacje o zakłóceniu usługi
- Wymiana danych dla poprawy jakości

---

<sup>1</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2026/253 z dnia 6 lutego 2026 r. w sprawie specyfikacji technicznej podsystemu „Telematyka” systemu kolei w Unii Europejskiej w zakresie zapewnienia interoperacyjności udostępniania danych w transporcie kolejowym („TEL TSI”) oraz uchylecia rozporządzeń (UE) nr 454/2011 („TAP TSI”) i (UE) nr 1305/2014 („TAF TSI”) (Dz.U. L, 2026/253, 10.2.2026, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2026/253/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/253/oj)).

Informacje przekazywane przez inne podmioty zaangażowane w działalność operacyjną:

- Dane listu przewozowego
  - Wniosek o trasę
  - Przygotowanie pociągu
  - Informacja o jeździe pociągu i o prognozie jazdy pociągu
  - Informacje o zakłóceniu usługi
  - Przewidywany czas wyjazdu (ETD), przewidywany czas wymiany (ETI), przewidywany czas przyjazdu (ETA) przesyłki
  - Ruch wagonów
  - Wymiana danych dla poprawy jakości
-

## ZAŁĄCZNIK X

### Tabele korelacji

1. Tabela korelacji z uchylonymi przepisami dyrektywy 2012/34/UE

Dyrektywa 2012/34/UE	Niniejsze rozporządzenie
Art. 2 ust. 6	Art. 40 ust. 2
Art. 3 pkt 20	Art. 23 i załącznik II
Art. 3 pkt 22	Art. 38 i 39
Art. 3 pkt 23	Art. 5 pkt 6 oraz art. 33
Art. 3 pkt 27	Art. 5 pkt 9
Art. 3 pkt 28	Art. 5 pkt 14
Art. 7b ust. 1	Art. 3 ust. 1
Art. 7b ust. 2	Art. 3 ust. 3
Art. 7b ust. 3	Art. 3 ust. 4 oraz art. 2 ust. 4 lit. b)
Art. 36	Art. 42
Art. 38 ust. 1	Art. 28 ust. 1 akapit drugi oraz art. 28 ust. 5
Art. 38 ust. 2	Art. 28 ust. 3
Art. 38 ust. 3	Art. 28 ust. 4
Art. 38 ust. 4	Art. 28 ust. 7
Art. 39 ust. 1	Art. 13 ust. 3
Art. 39 ust. 2	Art. 3 ust. 2
Art. 40 ust. 1	Art. 16, 30 i 55
Art. 40 ust. 2	Art. 58 ust. 10, art. 61 ust. 2, art. 67 ust. 1, art. 68 ust. 1 i 7

Dyrektywa 2012/34/UE	Niniejsze rozporządzenie
Art. 40 ust. 3	Art. 58 ust. 3 i 8
Art. 40 ust. 4	Art. 56 ust. 1
Art. 40 ust. 5	–
Art. 41 ust. 1	Art. 8 ust. 1
Art. 41 ust. 2	Art. 8 ust. 2
Art. 41 ust. 3	Art. 8 ust. 3
Art. 42 ust. 1	Art. 33 ust. 1
Art. 42 ust. 2	Art. 33 ust. 6
Art. 42 ust. 3	Art. 33 ust. 7
Art. 42 ust. 4	Art. 33 ust. 7
Art. 42 ust. 5	Art. 33 ust. 8 oraz załącznik I sekcja 5
Art. 42 ust. 6	Art. 33 ust. 9
Art. 42 ust. 7	Art. 33 ust. 11
Art. 42 ust. 8	Art. 33 ust. 12
Art. 43 ust. 1	Art. 40 ust. 1, art. 34 ust. 5, 6, 7, art. 35 ust. 1 i 2 oraz załącznik I sekcje 2, 4, 5, 6 i 7
Art. 43 ust. 2	Art. 11 ust. 9, art. 13 ust. 2, art. 23 ust. 9, art. 40 ust. 3 oraz art. 41 ust. 11
Art. 43 ust. 3	–
Art. 44 ust. 1	Art. 28 ust. 1
Art. 44 ust. 2	Art. 34 ust. 6 i 7
Art. 44 ust. 3	Art. 33 ust. 4
Art. 44 ust. 4	Art. 30 i art. 66 ust. 5

Dyrektywa 2012/34/UE	Niniejsze rozporządzenie
Art. 45 ust. 1	Art. 34 ust. 1
Art. 45 ust. 2	Art. 27
Art. 45 ust. 3	Art. 34 ust. 9
Art. 45 ust. 4	Art. 34 ust. 10
Art. 46 ust. 1	Art. 38 ust. 1
Art. 46 ust. 2	Art. 38 ust. 2
Art. 46 ust. 3	Art. 38 ust. 3
Art. 46 ust. 4	Art. 38 ust. 4
Art. 46 ust. 5	Art. 38 ust. 2
Art. 46 ust. 6	Art. 39
Art. 47 ust. 1	Art. 23 ust. 1 i załącznik II
Art. 47 ust. 2	Art. 23 ust. 5
Art. 47 ust. 3	Art. 27 ust. 1
Art. 47 ust. 4	Art. 9 ust. 1 i 2 oraz art. 13 ust. 3
Art. 47 ust. 5	Artykuł 9 ust. 1 i art. 35
Art. 47 ust. 6	Art. 23 ust. 6
Art. 48 ust. 1	Art. 36 ust. 1
Art. 48 ust. 2	Art. 20 ust. 5
Art. 49 ust. 1	Art. 26 ust. 1
Art. 49 ust. 2	Art. 26 ust. 2
Art. 49 ust. 3	Art. 26 ust. 3
Art. 50 ust. 1	Art. 24 ust. 1
Art. 50 ust. 2	Art. 24 ust. 2

Dyrektywa 2012/34/UE	Niniejsze rozporządzenie
Art. 50 ust. 3	Art. 24 ust. 1
Art. 51 ust. 1	Art. 23 ust. 1
Art. 51 ust. 2	Art. 25 ust. 1 i 2
Art. 51 ust. 3	Art. 25 ust. 4
Art. 51 ust. 4	Art. 25 ust. 5
Art. 52 ust. 1	Art. 14 ust. 9
Art. 52 ust. 2	Art. 29 ust. 3
Art. 53 ust. 1	Art. 37 ust. 1
Art. 53 ust. 2	Art. 11 ust. 2 i 4 oraz art. 37 ust. 3
Art. 53 ust. 3	Art. 10 ust. 1
Art. 54 ust. 1	Art. 45 ust. 3
Art. 54 ust. 2	Art. 45 ust. 5
Art. 54 ust. 3	Art. 45 ust. 7

2. Tabela korelacji z rozporządzeniem (UE) nr 913/2010

Rozporządzenie (UE) nr 913/2010	Niniejsze rozporządzenie
Art. 1–7	–
Art. 8	Art. 58 ust. 1–7, 9, 10 i 11 oraz art. 60 ust. 1 lit. a), b) i c) oraz lit. g) i art. 60 ust. 2
Art. 9 ust. 1	Art. 16 ust. 1, art. 24 ust. 3 i 4, art. 25 ust. 3 i art. 61
Art. 9 ust. 1 lit. a), c), d) i e) oraz ust. 2, ust. 3, ust. 4 i ust. 5	–
Art. 9 ust. 1 lit. b)	Art. 17 oraz art. 24 ust. 3 i 4
Art. 10	–
Art. 11	Art. 58 ust. 1–7, 9, 10 i 11
Art. 12–18	–
Art. 19	Art. 51 oraz art. 70 ust. 7 i 8
Art. 20–25	–