

# DYREKTYWY

## DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2012/34/UE

z dnia 21 listopada 2012 r.

w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego

(wersja przekształcona)

(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>,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Dyrektywa Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych <sup>(4)</sup>, dyrektywa Rady 95/18/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym <sup>(5)</sup> i dyrektywa 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej <sup>(6)</sup> zostały znacząco zmienione. Ze względu na konieczność dalszych zmian wymienione dyrektywy powinny zostać przekształcone i połączone w jeden akt prawny dla zachowania przejrzystości.

(2) Większa integracja sektora transportu w Unii jest podstawowym elementem urzeczywistnienia rynku wewnętrznego, a koleje stanowią istotną część sektora transportu Unii, zmierzającego w kierunku mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 132 z 3.5.2011, s. 99.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 104 z 2.4.2011, s. 53.

<sup>(3)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 16 listopada 2011 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz stanowisko Rady w pierwszym czytaniu z dnia 8 marca 2012 r. (Dz.U. C 108 E z 14.4.2012, s. 8). Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 3 lipca 2012 r. oraz decyzja Rady z dnia 29 października 2012 r.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 237 z 24.8.1991, s. 25.

<sup>(5)</sup> Dz.U. L 143 z 27.6.1995, s. 70.

<sup>(6)</sup> Dz.U. L 75 z 15.3.2001, s. 29.

(3) Efektywność systemu kolei powinna zostać poprawiona w celu zintegrowania go z konkurencyjnym rynkiem, z uwzględnieniem szczególnych cech kolejnictwa.

(4) Państwa członkowskie, których ruch kolejowy odbywa się w dużej mierze z państwami trzecimi wykorzystującymi tę samą szerokość torów, która jest inna niż na głównej sieci kolejowej w Unii, powinny mieć możliwość posiadania szczególnych przepisów operacyjnych zapewniających zarówno koordynację między ich zarządcami infrastruktury a zarządcami infrastruktury z tych państw trzecich, jak i uczciwą konkurencję między przedsiębiorstwami kolejowymi.

(5) W celu uczynienia transportu kolejowego efektywnym i konkurencyjnym wobec innych rodzajów transportu państwa członkowskie powinny zapewnić, aby przedsiębiorstwa kolejowe miały status niezależnych podmiotów działających na zasadach komercyjnych i dostosowujących się do potrzeb rynku.

(6) W celu zapewnienia przyszłego rozwoju i efektywnego działania systemu kolei należy dokonać rozróżnienia między świadczeniem usług przewozowych oraz zarządzaniem infrastrukturą. W tej sytuacji niezbędne jest, aby te dwie działalności były zarządzane odrębnie oraz aby miały one odrębną rachunkowość. O ile powyższe wymogi dotyczące odrębności są spełnione i nie występuje żaden konflikt interesów oraz zagwarantowana jest poufność informacji wrażliwych z handlowego punktu widzenia, zarządcy infrastruktury powinni mieć możliwość zlecania określonych zadań administracyjnych, takich jak pobieranie opłat, podmiotom innym niż podmioty działające na rynkach przewozów kolejowych.

(7) Zasada swobody świadczenia usług powinna mieć zastosowanie w sektorze kolejowym z uwzględnieniem jego specyficznych cech.

(8) W celu zwiększenia konkurencji w zarządzaniu usługami kolejowymi pod względem podwyższenia komfortu i poprawy jakości usług świadczonych użytkownikom, państwa członkowskie powinny zachować ogólną odpowiedzialność za rozwój odpowiedniej infrastruktury kolejowej.

- (9) Wobec braku wspólnych zasad alokacji kosztów infrastruktury państwa członkowskie, po konsultacji z zarządcą infrastruktury, powinny ustalać zasady dotyczące płatności przez przedsiębiorstwa kolejowe za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Takie zasady nie powinny wprowadzać dyskryminacji pomiędzy przedsiębiorstwami kolejowymi.
- (10) Państwa członkowskie powinny zapewnić, z należyтым uwzględnieniem unijnych przepisów dotyczących pomocy państwa, aby zarządcy infrastruktury i istniejące kolejowe przedsiębiorstwa transportowe będące przedsiębiorstwami publicznymi lub kontrolowanymi przez władze publiczne miały stabilną strukturę finansową. Nie narusza to kompetencji państw członkowskich w zakresie planowania i finansowania infrastruktury.
- (11) Wnioskodawcy powinni mieć możliwość wyrażenia swoich opinii na temat treści planu biznesowego, w zakresie użytkowania, udostępnienia i rozwoju infrastruktury. Nie musi to pociągać za sobą pełnego ujawnienia planu biznesowego opracowanego przez zarządcę infrastruktury.
- (12) Z uwagi na to, że prywatne linie i bocznicę, odgałęziające się od torów stacyjnych i szlakowych, takie jak bocznicę i linie zakładowe, nie są częścią infrastruktury kolejowej w definicji niniejszej dyrektywy, zarządcy takich infrastruktur nie powinni podlegać obowiązkom nałożonym na zarządców infrastruktury kolejowej na mocy niniejszej dyrektywy. Należy jednak zagwarantować niedyskryminacyjny dostęp do takich linii i bocznic, niezależnie od tego, czyją są własnością, w przypadku gdy stanowią one tory dojazdowe do obiektów infrastruktury usługowej, które są niezbędne do świadczenia usług przewozowych oraz w przypadku gdy służą one lub mogą służyć więcej niż jednemu klientowi końcowemu.
- (13) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość decydowania o pokryciu wydatków na infrastrukturę ze środków innych niż bezpośrednie finansowanie przez państwo, takich jak partnerstwo publiczno-prywatne i finansowanie przez sektor prywatny.
- (14) Rachunek zysków i strat zarządcy infrastruktury powinien być zbilansowany w rozsądnym okresie, który, gdy zostanie ustalony, może zostać przekroczony w wyjątkowych okolicznościach, takich jak poważne i nagłe pogorszenie sytuacji gospodarczej w państwie członkowskim, mające znaczny wpływ na poziom ruchu na jego infrastrukturze lub na poziom dostępnego finansowania publicznego. Zgodnie z międzynarodowymi zasadami rachunkowości kwota pożyczek potrzebnych do sfinansowania projektów infrastrukturalnych nie figuruje w rachunkach zysków i strat.
- (15) Efektywny sektor towarowy, zwłaszcza przewozów transgranicznych, wymaga działań zmierzających do otwarcia rynku.
- (16) Aby zapewnić stosowanie praw dostępu do infrastruktury kolejowej na całym terytorium Unii w sposób jednolity i niedyskryminacyjny, właściwe jest wprowadzenie licencji dla przedsiębiorstw kolejowych.
- (17) W przypadku przejazdów ze stacjami pośrednimi należy zezwolić nowym podmiotom wchodzącym na rynek na oferowanie pasażerom możliwości wsiadania i wysiadania na trasie przejazdu tak, aby zapewnić rentowność ekonomiczną takich przewozów i uniknąć stawiania potencjalnych konkurentów w niekorzystnej sytuacji w porównaniu z istniejącymi przewoźnikami.
- (18) Wprowadzenie nowych, powszechnie dostępnych, międzynarodowych przewozów pasażerskich ze stacjami pośrednimi nie powinno być wykorzystywane do otwarcia rynku krajowych przewozów pasażerskich, lecz powinno odnosić się jedynie do tych stacji, które na danej trasie międzynarodowej spełniają funkcję pomocniczą. Głównym celem nowych przewozów powinien być przewóz osób na trasie międzynarodowej. Przy ustalaniu, czy taki jest główny cel danego przewozu, powinno brać się pod uwagę kryteria takie, jak stosunek wartości i wielkości przewozów pasażerskich na trasach krajowych do wartości i wielkości przewozów pasażerskich na trasach międzynarodowych oraz długość trasy. Ustalenie to powinno być dokonywane przez odpowiedni krajowy organ regulacyjny na wniosek zainteresowanej strony.
- (19) 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<sup>(1)</sup> zezwala państwom członkowskim i władzom lokalnym na zawieranie umów o świadczenie usług publicznych, które mogą obejmować wyłączne prawa świadczenia określonych usług. Dlatego też konieczne jest zapewnienie spójności przepisów tego rozporządzenia z zasadą otwarcia międzynarodowych przewozów pasażerskich na konkurencję.
- (20) Otwarcie międzynarodowych przewozów pasażerskich na konkurencję może mieć wpływ na organizację i finansowanie kolejowych przewozów pasażerskich, świadczonych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość ograniczenia prawa dostępu do rynku, w przypadkach gdy prawo to zagroziłoby równowadze ekonomicznej wspomnianych umów o świadczenie usług publicznych oraz gdy właściwy organ regulacyjny wydał na to zgodę na podstawie obiektywnej analizy ekonomicznej, na wniosek właściwych organów, które zawarły umowę o świadczenie usług publicznych.
- (21) Ocena tego, czy równowaga ekonomiczna umów o świadczenie usług publicznych jest zagrożona, powinna uwzględniać wcześniej ustalone kryteria, takie jak wpływ na rentowność jakiegokolwiek usługi objętej daną umową o świadczenie usług publicznych, w tym wynikający z tego wpływ na koszt netto ponoszony przez właściwy organ publiczny, który zawarł umowę,

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 1.

- popyt wśród pasażerów, ustalanie ceny biletów, uzgodnienia w zakresie wystawiania biletów, lokalizacja i liczba stacji po obu stronach granicy oraz terminy i częstotliwość proponowanej nowej usługi. Zgodnie z taką oceną i decyzją właściwego organu regulacyjnego państwa członkowskie powinny mieć możliwość przyznawania lub zmieniania prawa dostępu do pożądaných międzynarodowych przewozów pasażerskich lub odmowy przyznania tego prawa, w tym również do pobierania opłat od podmiotu obsługującego nowe międzynarodowe przewozy pasażerskie, zgodnie z analizą ekonomiczną i prawem Unii oraz zasadami równości i niedyskryminacji.
- (22) Aby wnieść wkład w świadczenie przewozów pasażerskich na liniach objętych obowiązkiem świadczenia usługi publicznej, państwa członkowskie powinny mieć możliwość zezwolenia organom odpowiedzialnym za te przewozy na nałożenie opłat za przewozy pasażerskie objęte ich właściwością. Opłaty te powinny przyczynić się do finansowania obowiązków świadczenia usługi publicznej określonych w umowach o świadczenie usług publicznych.
- (23) Organ regulacyjny powinien działać w sposób pozwalający uniknąć jakichkolwiek konfliktów interesów oraz jakiegokolwiek ewentualnego zaangażowania w zawieranie rozpatrywanych umów o świadczenie usług publicznych. Należy rozszerzyć uprawnienia organu regulacyjnego tak, aby umożliwić mu ocenę celu przewozu międzynarodowego oraz, w stosownych przypadkach, potencjalnego wpływu ekonomicznego na obowiązujące umowy o świadczenie usług publicznych.
- (24) Aby inwestować w usługi wykorzystujące wyspecjalizowaną infrastrukturę, taką jak linie kolei dużych prędkości, wnioskodawcy powinni mieć pewność prawną, biorąc pod uwagę wiążące się z tym znaczne inwestycje długoterminowe.
- (25) Organy regulacyjne powinny wymieniać się informacjami oraz, o ile w poszczególnych przypadkach zaistnieje taka potrzeba, koordynować zasady i praktykę oceniania, czy zagrożona jest równowaga ekonomiczna umów o świadczenie usług publicznych. W oparciu o zdobyte doświadczenia powinny one stopniowo opracowywać wytyczne w tym zakresie.
- (26) W celu zapewnienia uczciwej konkurencji pomiędzy przedsiębiorstwami kolejowymi i zagwarantowania pełnej przejrzystości i niedyskryminacyjnego dostępu do usług oraz ich świadczenia należy dokonać rozróżnienia między świadczeniem usług przewozowych a eksploatacją obiektów infrastruktury usługowej. W związku z tym konieczne jest, aby te dwa rodzaje działalności były zarządzane niezależnie w przypadku, gdy operator obiektu infrastruktury usługowej należy do podmiotu lub przedsiębiorstwa, które jest również aktywne i zajmuje dominującą pozycję na szczeblu krajowym na co najmniej jednym z rynków transportu kolejowego w odniesieniu do przewozu towarów lub pasażerów, do którego obiekt ten jest używany. Niezależność taka nie powinna wiązać się z utworzeniem odrębnego podmiotu prawnego dla obiektów infrastruktury usługowej.
- (27) Niedyskryminacyjny dostęp do obiektów infrastruktury usługowej i świadczenie usług związanych z sektorem kolei w tych obiektach powinny umożliwić przedsiębiorstwom kolejowym poprawę jakości usług świadczonych pasażerom i użytkownikom przewozów towarowych.
- (28) Podczas gdy dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/72/WE z dnia 13 lipca 2009 r. dotycząca wspólnych zasad rynku wewnętrznego energii elektrycznej<sup>(1)</sup> przewiduje otwarcie europejskiego rynku energii elektrycznej, prąd trakcyjny powinien być dostarczany przedsiębiorstwom kolejowym na żądanie na niedyskryminacyjnych zasadach. W przypadku gdy dostępny jest tylko jeden dostawca, opłata za świadczenie takiej usługi powinna być ustalana zgodnie z jednolitymi zasadami pobierania opłat.
- (29) W odniesieniu do stosunków z państwami trzecimi należy zwrócić szczególną uwagę na zapewnienie unijnym przedsiębiorstwom kolejowym wzajemności w dostępie do rynku kolejowego tych państw trzecich, co należy ułatwić za pomocą umów transgranicznych.
- (30) W celu zapewnienia świadczenia niezawodnych i adekwatnych usług konieczne jest zapewnienie, aby przedsiębiorstwa kolejowe zawsze spełniały określone wymogi dotyczące dobrej reputacji, zdolności finansowej oraz kwalifikacji zawodowych.
- (31) Dla ochrony klientów oraz stron trzecich podstawowe znaczenie ma zapewnienie, aby przedsiębiorstwa kolejowe były dostatecznie ubezpieczone od odpowiedzialności cywilnej. Należy także zezwolić na ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej w razie wypadków, polegające na gwarancji udzielonej przez banki lub inne przedsiębiorstwa, pod warunkiem że takie ubezpieczenie jest oferowane na warunkach rynkowych, nie oznacza pomocy państwa i nie zawiera elementów dyskryminacji względem innych przedsiębiorstw kolejowych.
- (32) Przedsiębiorstwo kolejowe powinno być również zobowiązane do przestrzegania przepisów krajowych i unijnych w zakresie świadczenia usług kolejowych, stosowanych w sposób niedyskryminacyjny, mających zapewnić prowadzenie przez nie działalności w warunkach pełnego bezpieczeństwa i z należyтым uwzględnieniem ochrony zdrowia, warunków socjalnych oraz praw pracowników i konsumentów.
- (33) Procedura przyznawania, utrzymania i zmiany licencji dla przedsiębiorstw kolejowych powinna być przejrzysta i zgodna z zasadą niedyskryminacji.

(<sup>1</sup>) Dz.U. L 211 z 14.8.2009, s. 55.

- (34) Aby zapewnić wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym przejrzystość i niedyskryminacyjny dostęp do infrastruktury kolejowej i usług w obiektach infrastruktury usługowej, wszystkie informacje wymagane przy wykorzystywaniu uprawnień do dostępu powinny zostać opublikowane w regulaminie sieci. Regulamin sieci należy publikować w co najmniej dwóch językach urzędowych Unii zgodnie z obowiązującą praktyką międzynarodową.
- (35) Wynikiem funkcjonowania właściwego systemu alokacji zdolności przepustowej, w połączeniu z działalnością konkurencyjnych przewoźników, będzie lepsza równowaga między środkami transportu.
- (36) Zarządcom infrastruktury należy stworzyć zachęty, na przykład w formie premii dla dyrektorów zarządzających, do zmniejszania poziomu opłat za dostęp do infrastruktury oraz kosztów udostępnienia infrastruktury.
- (37) Obowiązek państw członkowskich polegający na zapewnieniu, aby cele działalności zarządcy infrastruktury oraz jego dochody w średniej i długiej perspektywie były realizowane w drodze umowy pomiędzy właściwym organem a zarządcą infrastruktury, nie powinien naruszać kompetencji państw członkowskich w zakresie planowania i finansowania infrastruktury kolejowej.
- (38) Zachęcanie do optymalnego wykorzystania infrastruktury kolejowej doprowadzi do zmniejszenia kosztów transportu dla społeczeństwa.
- (39) Metody przydzielania kosztów ustalonych przez zarządców infrastruktury powinny być oparte na najlepszym dostępnym rozumieniu źródeł kosztów i powinny służyć przydzielaniu kosztów do poszczególnych usług oferowanych przedsiębiorstwom kolejowym oraz, w stosownych przypadkach, do rodzajów pojazdów kolejowych.
- (40) W rezultacie funkcjonowania odpowiednich systemów pobierania opłat za infrastrukturę kolejową w połączeniu z odpowiednimi systemami pobierania opłat za pozostałe rodzaje infrastruktury transportowej i przy działalności konkurencyjnych przewoźników, powinna zostać uzyskana w trwały sposób optymalna równowaga między różnymi środkami transportu.
- (41) Przy nakładaniu marży zarządca infrastruktury powinien zdefiniować odrębne segmenty rynku, w przypadku gdy znacznie różnią się one pod względem kosztów świadczenia usług przewozowych, cen rynkowych lub nałożonych na nie wymogów dotyczących jakości usługi.
- (42) Systemy pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej powinny pozwalać na równy i niedyskryminacyjny dostęp dla wszystkich przedsiębiorstw i mieć na celu możliwie jak najpełniejsze zaspokojenie potrzeb wszystkich użytkowników i rodzajów przewozów w sposób sprawiedliwy i niedyskryminacyjny. Takie systemy powinny pozwalać na uczciwą konkurencję przy wykonywaniu przewozów kolejowych.
- (43) W zakresie ram ustanowionych przez państwa członkowskie systemy pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej powinny zachęcać zarządców infrastruktury kolejowej do optymalizacji wykorzystania infrastruktury.
- (44) Przedsiębiorstwa kolejowe powinny otrzymywać jasne i spójne sygnały ekonomiczne przesyłane z systemów alokacji zdolności przepustowej i systemów pobierania opłat, które doprowadzą do podejmowania przez nie racjonalnych decyzji.
- (45) Hałas powodowany przez żeliwne klocki hamulcowe, używane w wagonach towarowych, jest jedną z przyczyn emisji hałasu, która mogłaby zostać zmniejszona poprzez zastosowanie odpowiednich rozwiązań technicznych. Opłaty za dostęp do infrastruktury zróżnicowane w zależności od emitowanego hałasu powinny głównie dotyczyć wagonów towarowych, które nie spełniają wymogów decyzji Komisji 2006/66/WE z dnia 23 grudnia 2005 r. dotyczącej technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu tabor kolejowy – hałas transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych<sup>(1)</sup>. W przypadku gdy takie zróżnicowanie skutkuje utratą dochodów zarządcy infrastruktury, nie powinno to naruszać unijnych zasad pomocy państwa.
- (46) Opłaty za dostęp do infrastruktury zróżnicowane w zależności od emitowanego hałasu powinny stanowić uzupełnienie innych środków mających na celu zmniejszenie emisji hałasu powodowanego ruchem kolejowym, takich jak przyjęcie technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI) określających maksymalne poziomy hałasu powodowanego przez pojazdy szynowe, mapy hałasu i plany działania na rzecz zmniejszenia emisji hałasu na mocy dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku<sup>(2)</sup>, a także finansowanie ze środków unijnych i krajowych środków publicznych modernizacji pojazdów kolejowych oraz infrastruktury zmniejszającej emisję hałasu.
- (47) W odniesieniu do pozostałych środków transportu powinno się rozważyć środki zmniejszania emisji hałasu równoważne z tymi, które zostały przyjęte w sektorze kolejowym.
- (48) W celu przyspieszenia instalacji w lokomotywach europejskiego systemu sterowania pociągiem (ETCS) zarządcy infrastruktury powinni modyfikować system pobierania opłat poprzez wprowadzenie tymczasowego zróżnicowania dla pociągów wyposażonych w ETCS. Zróżnicowanie takie powinno stworzyć odpowiednie zachęty do wyposażania pociągów w ETCS.
- (49) Aby uwzględnić potrzebę planowania działalności gospodarczej przez istniejących lub potencjalnych użytkowników zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej oraz potrzeby klientów i podmiotów finansujących, ważne jest, aby zarządcy infrastruktury zapewniali alokację zdolności przepustowej infrastruktury w sposób, który odzwierciedla potrzebę utrzymania i poprawy poziomu niezawodności przewozów.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 37 z 8.2.2006, s. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 189 z 18.7.2002, s. 12.

- (50) Pożądane jest, aby przedsiębiorstwom kolejowym i zarządcom infrastruktury stwarzać zachęty do minimalizowania zakłóceń i poprawy funkcjonowania sieci.
- (51) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość zezwalania nabywcom usług kolejowych na bezpośrednie uczestnictwo w procesie alokacji zdolności przepustowej.
- (52) Istotne jest, aby uwzględnić wymogi działalności gospodarczej zarówno wnioskodawców, jak i zarządcy infrastruktury.
- (53) Ważne jest, aby zaoferować zarządcom infrastruktury jak największą elastyczność w odniesieniu do alokacji zdolności przepustowej infrastruktury, ale powinno to iść w parze z zaspokajaniem uzasadnionych wymogów stawianych przez wnioskodawcę.
- (54) Proces alokacji zdolności przepustowej powinien zapobiegać nakładaniu nadmiernych ograniczeń na dążenie pozostałych przedsiębiorstw, posiadających lub zamierających uzyskać prawo do użytkowania infrastruktury, do rozwijania swojej działalności gospodarczej.
- (55) Systemy alokacji zdolności przepustowej i pobierania opłat mogą wymagać uwzględnienia faktu, że różne elementy sieci kolejowej mogły być zaprojektowane pod kątem różnych głównych użytkowników.
- (56) Ponieważ różni użytkownicy i kategorie użytkowników będą mieli często różny wpływ na zdolność przepustową infrastruktury, należy odpowiednio wyważyć potrzeby różnych przewoźników.
- (57) Przewozy wykonywane w ramach umowy z organem publicznym mogą wymagać specjalnych zasad w celu zapewnienia ich atrakcyjności dla użytkowników.
- (58) Systemy pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej infrastruktury powinny uwzględnić skutki coraz pełniejszego wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury i w końcu powstania niedoboru tej zdolności.
- (59) Różne ramy czasowe planowania rodzajów ruchu powinny zapewnić realizację wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury, które zostały złożone po zakończeniu procesu opracowania rocznego rozkładu jazdy.
- (60) Aby zapewnić przedsiębiorstwom kolejowym optymalne wyniki, należy stworzyć wymóg sprawdzania wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury w sytuacjach, gdy w celu zaspokojenia potrzeb użytkowników konieczna jest koordynacja wniosków o przyznanie zdolności przepustowej.
- (61) Mając na uwadze monopolistyczną pozycję zarządców infrastruktury należy od nich wymagać analizy dostępnej zdolności przepustowej infrastruktury oraz metody jej poprawy w sytuacji, gdy proces alokacji zdolności przepustowej nie jest w stanie zaspokoić potrzeb użytkowników.
- (62) Brak informacji na temat wniosków o przyznanie zdolności przepustowej złożonych przez inne przedsiębiorstwa kolejowe oraz na temat ograniczeń w ramach systemu może utrudnić przedsiębiorstwom kolejowym dążenie do optymalizacji składanych przez nie wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury.
- (63) Duże znaczenie ma zapewnienie lepszej koordynacji systemów alokacji, aby poprawić atrakcyjność kolei dla przewoźników korzystających z sieci więcej niż jednego zarządcy infrastruktury, w szczególności w ruchu międzynarodowym.
- (64) Istotne jest, aby zmniejszać zakłócenia konkurencji, które mogą powstać między infrastrukturami kolejowymi albo między różnymi rodzajami transportu z powodu znaczących różnic w zasadach pobierania opłat.
- (65) Należy zdefiniować te części składowe usług dotyczących infrastruktury, które mają zasadnicze znaczenie dla zapewnienia przewoźnikowi świadczenia danej usługi i które powinny być zapewnione w zamian za minimalne opłaty za dostęp.
- (66) Inwestowanie w infrastrukturę kolejową jest konieczne, a systemy pobierania opłat za infrastrukturę powinny stwarzać zarządcom infrastruktury zachęty do tego, aby prowadzenie odpowiednich inwestycji było atrakcyjne ekonomicznie.
- (67) Aby umożliwić ustanowienie adekwatnych i sprawiedliwych poziomów opłat za dostęp do infrastruktury, zarządcy infrastruktury muszą rejestrować i ustalać wartość swoich aktywów oraz osiągnąć pełne zrozumienie czynników wpływających na koszty eksploatacji infrastruktury.
- (68) Pożądane jest zapewnienie, aby przy podejmowaniu decyzji mających wpływ na funkcjonowanie transportu uwzględniane były koszty zewnętrzne oraz aby pobieranie opłat za infrastrukturę kolejową przyczyniło się do internalizacji kosztów zewnętrznych w spójny i zrównoważony sposób w ramach wszystkich rodzajów transportu.
- (69) Ważne jest zapewnienie, aby poziom opłat za przewozy krajowe i międzynarodowe pozwalał kolejom na zaspokojenie potrzeb rynku. W rezultacie pobieranie opłat za infrastrukturę powinno być ustalone na poziomie kosztu, który jest ponoszony bezpośrednio jako rezultat wykonywania przewozu pociągami.
- (70) Ogólny poziom pokrycia poniesionych kosztów w drodze opłat za dostęp do infrastruktury ma wpływ na niezbędny poziom wsparcia ze strony państwa. Państwa członkowskie mogą wymagać różnych poziomów ogólnego pokrycia poniesionych kosztów. Jednak każdy system pobierania opłat za infrastrukturę powinien umożliwiać wykonywanie przewozów na takim poziomie, dzięki któremu można co najmniej pokryć dodatkowe koszty narzucone przez ten system jako efekt korzystania z sieci kolejowej.
- (71) Infrastruktura kolejowa stanowi naturalny monopol, dlatego też konieczne jest stwarzanie zarządcom infrastruktury zachęt do zmniejszenia kosztów i efektywnego zarządzania infrastrukturą.
- (72) Rozwój transportu kolejowego należy realizować przez zastosowanie, między innymi, dostępnych instrumentów Unii, bez uszczerbku dla już ustalonych priorytetów.

- (73) Ulgi, które są przyznawane przedsiębiorstwom kolejowym, powinny odnosić się do faktycznie osiągniętych oszczędności kosztów administracyjnych, a zwłaszcza oszczędności z tytułu transakcji. Ulgi mogą być także przyznawane po to, aby promować efektywne wykorzystanie infrastruktury.
- (74) Pożądane jest, aby przedsiębiorstwom kolejowym i zarządcy infrastruktury stwarzano zachęty do minimalizacji występowania zakłóceń na sieci.
- (75) Alokacja zdolności przepustowej jest związana z kosztem dla zarządcy infrastruktury, za który powinien on otrzymać zapłatę.
- (76) Efektywne zarządzanie oraz sprawiedliwe i niedyskryminacyjne wykorzystanie infrastruktury kolejowej wymagają powołania organu regulacyjnego, który nadzoruje stosowanie przepisów określonych w niniejszej dyrektywie i który działa jako organ odwoławczy, bez uszczerbku dla możliwości kontroli sądowej. Taki organ regulacyjny powinien mieć możliwość egzekwowania swoich wezwań do przedstawienia informacji oraz decyzji za pomocą odpowiednich sankcji.
- (77) Finansowanie organu regulacyjnego powinno gwarantować jego niezależność i powinno pochodzić z budżetu państwa albo z wkładów sektora, które są nakładane jako opłaty obowiązkowe, przy jednoczesnym poszanowaniu zasad sprawiedliwości, przejrzystości, niedyskryminacji i proporcjonalności.
- (78) Odpowiednie procedury mianowania personelu powinny przyczynić się do zagwarantowania niezależności organu regulacyjnego, a zwłaszcza zapewnić mianowanie osób odpowiedzialnych za podejmowanie decyzji przez organ publiczny, który nie wykonuje bezpośrednio praw właścicielskich w stosunku do przedsiębiorstw podlegających regulacji. Jeżeli ten warunek jest spełniony, takim organem może być na przykład parlament, prezydent lub premier.
- (79) W celu uwzględnienia szczególnego położenia geopolitycznego i geograficznego niektórych państw członkowskich oraz indywidualnej organizacji sektora kolejowego w różnych państwach członkowskich wymagane są specyficzne środki, przy jednoczesnym zapewnieniu integralności rynku wewnętrznego.
- (80) W celu uwzględnienia rozwoju rynku kolejowego należy przekazać Komisji uprawnienie do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) w odniesieniu do zmian technicznych w informacjach przekazywanych przez przedsiębiorstwo składające wniosek o licencję, w wykazie klas opóźnień, harmonogramu procesu alokacji oraz w informacjach na temat rachunkowości, które mają być przekazywane organom regulacyjnym. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednocześnie, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (81) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszej dyrektywy należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję<sup>(1)</sup>.
- (82) W przypadku gdy komitet ustanowiony na mocy niniejszej dyrektywy nie wyda opinii w sprawie projektu aktu wykonawczego przedstawionego przez Komisję, Komisja nie powinna przyjmować aktów wykonawczych związanych z głównym celem usług kolejowych, z oceną skutków uruchomienia nowych przewozów międzynarodowych dla równowagi ekonomicznej umów o świadczenie usług publicznych, z opłatami nakładanymi na przedsiębiorstwa kolejowe wykonujące przewozy pasażerskie, z dostępem do usług, które mają być świadczone w obiektach usług podstawowych, ze szczegółami procedury uzyskiwania licencji, z zasadami obliczania kosztów bezpośrednich, którymi należy się kierować przy pobieraniu opłat za koszty skutków emisji hałasu, i z zasadami różnicowania opłat za dostęp do infrastruktury w celu zachęcania do wyposażania pociągów w system ETCS oraz ze wspólnymi zasadami i praktykami dotyczącymi podejmowania decyzji przez organy regulacyjne.
- (83) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy, a mianowicie wspomaganie rozwoju kolei w Unii, określenie szerokich zasad dotyczących wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym oraz koordynowanie ustaleń regulujących alokację zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobieranie opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej w państwach członkowskich, nie mogą być osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie ze względu na oczywisty międzynarodowy wymiar wydawania takich licencji oraz działania istotnych elementów sieci kolejowych, a także ze względu na konieczność zapewnienia uczciwych i niedyskryminacyjnych warunków dostępu do infrastruktury, natomiast ze względu na ich ponadnarodowe skutki możliwe jest lepsze osiągnięcie tych celów na poziomie Unii, Unia może podjąć działania zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (84) Obowiązek transpozycji niniejszej dyrektywy do prawa krajowego należy ograniczyć do tych przepisów, które stanowią merytoryczną zmianę w porównaniu z wcześniejszymi dyrektywami. Obowiązek transpozycji przepisów niniejszej dyrektywy, których treść nie została zmieniona w porównaniu z wcześniejszymi dyrektywami, wynika z tych wcześniejszych dyrektyw.

(1) Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

- (85) Państwa członkowskie, które nie posiadają systemu kolei i które w bliskiej przyszłości nie będą posiadać takiego systemu, byłyby obciążone nieproporcjonalnym i bezcelowym obowiązkiem, jeżeli miałyby transponować i wprowadzić w życie rozdział II i IV niniejszej dyrektywy. Dlatego też te państwa członkowskie powinny być zwolnione z tego obowiązku.
- (86) Zgodnie ze wspólną deklaracją polityczną z dnia 28 września 2011 r. państw członkowskich i Komisji dotyczącą dokumentów wyjaśniających<sup>(1)</sup> państwa członkowskie zobowiązały się do dołączania, w uzasadnionych przypadkach, do powiadomienia o środkach transpozycji jednego lub większej liczby dokumentów wyjaśniających związku między elementami dyrektywy a odpowiadającymi im częściami krajowych instrumentów służących transpozycji. W odniesieniu do niniejszej dyrektywy ustawodawca uznaje, że przekazanie takich dokumentów jest uzasadnione.
- (87) Niniejsza dyrektywa nie powinna naruszać obowiązków państw członkowskich dotyczących określonych w załączniku IX część B terminów transpozycji do prawa krajowego wcześniejszych dyrektyw,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

## ROZDZIAŁ I

### PRZEPISY OGÓLNE

#### Artykuł 1

#### **Przedmiot i zakres stosowania**

1. Przepisy niniejszej dyrektywy określają:
  - a) zasady mające zastosowanie do zarządzania infrastrukturą kolejową oraz przewozów kolejowych wykonywanych przez istniejące przedsiębiorstwa kolejowe lub przedsiębiorstwa kolejowe, które zostaną założone w państwach członkowskich, jak określono w rozdziale II;
  - b) kryteria mające zastosowanie do wydawania, odnawiania lub zmiany przez państwo członkowskie licencji przeznaczonych dla istniejących przedsiębiorstw kolejowych lub przedsiębiorstw kolejowych, które zostaną założone w Unii, jak określono w rozdziale III;
  - c) zasady i procedury mające zastosowanie do ustalania i pobierania opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej i do alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, jak określono w rozdziale IV.
2. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do użytkowania infrastruktury kolejowej w kolejowych przewozach krajowych i międzynarodowych.

#### Artykuł 2

#### **Wyłączenia z zakresu stosowania**

1. Rozdział II nie ma zastosowania do przedsiębiorstw kolejowych, które wykonują wyłącznie przewozy miejskie, podmiejskie lub regionalne na wydzielonych sieciach lokalnych i regionalnych przeznaczonych do świadczenia usług przewozowych przy wykorzystaniu infrastruktury kolejowej, lub na sieciach

przeznaczonych wyłącznie do wykonywania miejskich lub podmiejskich przewozów kolejowych.

Niezależnie od akapitu pierwszego, w przypadku gdy takie przedsiębiorstwo kolejowe znajduje się pod bezpośrednią lub pośrednią kontrolą przedsiębiorstwa lub innego podmiotu wykonującego lub integrującego usługi transportu kolejowego inne niż przewozy miejskie, podmiejskie lub regionalne, zastosowanie mają art. 4 i 5. Art. 6 również ma zastosowanie do takiego przedsiębiorstwa kolejowego w odniesieniu do stosunków między tym przedsiębiorstwem kolejowym a przedsiębiorstwem lub podmiotem sprawującym nad nim bezpośrednią lub pośrednią kontrolę.

2. Państwa członkowskie mogą wyłączyć następujące przedsiębiorstwa z zakresu stosowania rozdziału III:

- a) przedsiębiorstwa, które wykonują kolejowe przewozy pasażerskie wyłącznie na wydzielonej lokalnej i regionalnej infrastrukturze kolejowej;
- b) przedsiębiorstwa, które wykonują wyłącznie miejskie lub podmiejskie kolejowe przewozy pasażerskie;
- c) przedsiębiorstwa, które wykonują wyłącznie kolejowe przewozy towarowe o zasięgu regionalnym;
- d) przedsiębiorstwa, które wykonują wyłącznie przewozy towarowe na infrastrukturze kolejowej będącej własnością prywatną, która jest przeznaczona do wyłącznego użytku właściciela tej infrastruktury w celu wykonywania jego własnych przewozów towarowych.

3. Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania art. 7, 8, 13 i rozdziału IV:

- a) wydzielone sieci lokalne i regionalne przeznaczone do wykonywania przewozów pasażerskich na infrastrukturze kolejowej;
- b) sieci przeznaczone wyłącznie do prowadzenia miejskich lub podmiejskich kolejowych przewozów pasażerskich;
- c) sieci regionalne, które są użytkowane do regionalnych przewozów towarowych wyłącznie przez przedsiębiorstwo kolejowe, które nie jest objęte zakresem ust. 1, do czasu, gdy o zdolność przepustową na tej sieci nie wystąpi inny wnioskodawca;
- d) infrastrukturę kolejową będącą własnością prywatną, która jest przeznaczona do wyłącznego użytku właściciela tej infrastruktury w celu wykonywania jego własnych przewozów towarowych.

4. Bez uszczerbku dla ust. 3 państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania art. 8 ust. 3 lokalne i regionalne infrastruktury kolejowe, które nie mają żadnego strategicznego znaczenia dla funkcjonowania rynku kolejowego, a także lokalne infrastruktury kolejowe, które nie mają żadnego strategicznego znaczenia dla funkcjonowania rynku kolejowego – z zakresu stosowania rozdziału IV. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o swoim zamiarze wyłączenia takich infrastruktur kolejowych. Zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 62 ust. 2, Komisja decyduje o tym, czy taka infrastruktura kolejowa może być uznana za niemającą żadnego strategicznego znaczenia, uwzględniając długość danych linii kolejowych, ich poziom wykorzystania oraz wielkość przewozów, na które może to mieć wpływ.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 369 z 17.12.2011, s. 14.

5. Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania art. 31 ust. 5 pojazdy, które się eksploatuje lub planuje eksploatować w ruchu z państwami trzecimi, korzystające z sieci o szerokości torów innej niż główna sieć kolejowa w Unii.

6. Państwa członkowskie mogą decydować o okresach i terminach w odniesieniu do harmonogramu alokacji zdolności przepustowej, który różni się od tego, o którym mowa w art. 43 ust. 2, załączniku VI pkt 2 lit. b) i załączniku VII pkt 3, 4 i 5, jeżeli ustalenie międzynarodowych tras pociągów we współpracy z zarządcami infrastruktury z państw trzecich na sieci o szerokości torów innej niż na głównej sieci kolejowej w Unii będzie miało ogólnie znaczący wpływ na harmonogram alokacji zdolności przepustowej.

7. Państwa członkowskie mogą decydować o opublikowaniu ram i zasad pobierania opłat mających w szczególności zastosowanie do międzynarodowych przewozów towarowych z i do państw trzecich prowadzonych na sieci, której szerokość torów jest inna niż główna sieć kolejowa w Unii przy użyciu innych instrumentów i w innych terminach niż te przewidziane w art. 29 ust. 1, w przypadku gdy jest to wymagane w celu zapewnienia uczciwej konkurencji.

8. Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania rozdziału IV infrastrukturę kolejową o szerokości torów innej niż główna sieć kolejowa w Unii, łączącą stacje będące przejściami granicznymi między danym państwem członkowskim a państwem trzecim.

9. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do przedsiębiorstw, których działalność ograniczona jest do świadczenia przewozów wahadłowych dla pojazdów drogowych przez tunele podmorskie, lub do działalności transportowej polegającej na wykonywaniu przewozów wahadłowych dla pojazdów drogowych przez takie tunele, z wyjątkiem art. 6 ust. 1, art. 6 ust. 4, art. 10, 11, 12 i 28.

10. Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania rozdziału II, z wyjątkiem art. 14, oraz rozdziału IV wszelkie tranzytowe usługi kolejowe prowadzone przez terytorium Unii.

11. Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania art. 32 ust. 4 pociągi niewyposażone w europejski system bezpiecznej kontroli jazdy pociągu (European Train Control System – ETCS), które są wykorzystywane do regionalnych przewozów pasażerskich i które zostały po raz pierwszy oddane do użytku przed 1985 r.

### Artykuł 3

#### Definicje

Na użytek niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

1) „przedsiębiorstwo kolejowe” oznacza każde przedsiębiorstwo publiczne lub prywatne, posiadające licencję zgodnie z niniejszą dyrektywą, którego działalność podstawowa polega na świadczeniu usług w transporcie towarowym lub pasażerskim koleją, z zastrzeżeniem, że przedsiębiorstwo to zapewnia pojazdy trakcyjne; obejmuje to także przedsiębiorstwa, które tylko dostarczają pojazdy trakcyjne;

2) „zarządca infrastruktury” oznacza każdy podmiot lub przedsiębiorstwo, które są odpowiedzialne w szczególności za założenie infrastruktury kolejowej, zarządzanie nią i jej utrzymanie, w tym za prowadzenie ruchu pociągów, urządzenia bezpiecznej kontroli jazdy i urządzenia sterowania ruchem kolejowym (srk); funkcje zarządcy infrastruktury na sieci lub części sieci mogą być przydzielane różnym podmiotom lub przedsiębiorstwom;

3) „infrastruktura kolejowa” oznacza elementy wymienione w załączniku I;

4) „międzynarodowe przewozy towarowe” oznaczają usługi przewozowe, w przypadku których pociąg przekracza co najmniej jedną granicę państwa członkowskiego; pociąg ten może być łączony lub dzielony, a różne jego części mogą mieć różne stacje nadania i przeznaczenia, pod warunkiem że wszystkie wagony przekraczają co najmniej jedną granicę;

5) „międzynarodowe przewozy pasażerskie” oznaczają przewozy pasażerskie, w przypadku których pociąg przekracza co najmniej jedną granicę państwa członkowskiego i których głównym celem jest przewóz pasażerów pomiędzy stacjami znajdującymi się w różnych państwach członkowskich; pociąg może być łączony lub rozłączany, a jego różne części mogą mieć różne stacje początkowe i końcowe, pod warunkiem że wszystkie wagony przekraczają co najmniej jedną granicę;

6) „przewozy miejskie i podmiejskie” oznaczają usługi przewozowe, których głównym celem jest zaspokojenie potrzeb transportowych ośrodka miejskiego lub konurbacji, w tym konurbacji transgranicznej, a także potrzeb transportowych na trasie między ośrodkiem miejskim lub konurbacją a otaczającymi je obszarami;

7) „przewozy regionalne” oznaczają usługi przewozowe, których głównym celem jest zaspokojenie potrzeb transportowych regionu, w tym regionu transgranicznego;

8) „tranzyt” oznacza przejazd przez terytorium Unii bez ładowania lub wyładowywania towarów lub bez zapewniania pasażerom możliwości wsiadania lub wysiadania na terytorium Unii;

9) „trasa alternatywna” oznacza inną trasę pomiędzy tą samą stacją początkową i końcową w przypadku gdy istnieje zastępowalność obu tras w związku ze świadczeniem danych usług przewozu towarowego lub pasażerskiego przez przedsiębiorstwo kolejowe;

10) „realna alternatywa” oznacza dostęp do innego obiektu infrastruktury usługowej, który przedsiębiorstwo kolejowe może zaakceptować z punktu widzenia ekonomicznego i który umożliwia mu świadczenie odpowiednich usług przewozu towarowego lub pasażerskiego;

11) „obiekt infrastruktury usługowej” oznacza instalację, w tym grunt, budynek i sprzęt, które zostały specjalnie przygotowane, w całości lub w części, aby umożliwić świadczenie jednej lub większej liczby usług, o których mowa w załączniku II pkt 2–4;



- 12) „operator obiektu infrastruktury usługowej” oznacza każdy podmiot publiczny lub prywatny odpowiedzialny za zarządzanie co najmniej jednym obiektem infrastruktury usługowej lub świadczący przedsiębiorstwom kolejowym jedną lub więcej usług, o których mowa w załączniku II pkt 2–4;
- 13) „umowa transgraniczna” oznacza każdą umowę między co najmniej dwoma państwami członkowskimi lub między państwami członkowskimi i państwami trzecimi służącą ułatwieniu świadczenia transgranicznych przewozów kolejowych;
- 14) „licencja” oznacza licencję wydaną przedsiębiorstwu przez organ wydający licencje, poprzez którą zostaje uznana jego zdolność do wykonywania przewozów kolejowych jako przedsiębiorstwo kolejowe; zdolność ta może być ograniczona do świadczenia określonych rodzajów przewozów;
- 15) „organ wydający licencje” oznacza organ odpowiedzialny za udzielanie licencji w państwie członkowskim;
- 16) „umowa” oznacza umowę lub, odpowiednio, porozumienie w ramach środków administracyjnych;
- 17) „rozsądny zysk” oznacza stopę zwrotu z własnego kapitału, która uwzględnia ryzyko, w tym związane z przychodami – lub brak takiego ryzyka – ponoszone przez operatora obiektu infrastruktury usługowej i uwzględnia średnią stopę dla danego sektora w ostatnich latach;
- 18) „alokacja” oznacza alokację zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej przez zarządcę infrastruktury;
- 19) „wnioskodawca” oznacza przedsiębiorstwo kolejowe lub międzynarodowe ugrupowanie przedsiębiorstw kolejowych lub inne osoby lub podmioty prawne, takie jak właściwe organy w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 oraz spedytorzy, nadawcy towarów i operatorzy transportu kombinowanego, którzy ze względu na świadczenie usługi publicznej lub ze względów handlowych są zainteresowani uzyskaniem zdolności przepustowej infrastruktury;
- 20) „przepełniona infrastruktura” oznacza odcinek infrastruktury, dla którego popyt na zdolność przepustową infrastruktury nie może być w pełni zaspokojony w pewnych okresach, nawet po koordynacji różnych wniosków o przyznanie zdolności przepustowej;
- 21) „plan powiększenia zdolności przepustowej” oznacza środek lub serię środków wraz z terminarzem ich wdrożenia, mających na celu złagodzenie ograniczeń, które prowadziły do zgłaszania danego odcinka infrastruktury jako „przepełnionej infrastruktury”;
- 22) „koordynacja” oznacza proces, za pomocą którego zarządca infrastruktury i wnioskodawcy będą próbowali rozwiązać sytuacje, w których występują kolidujące ze sobą wnioski o przyznanie zdolności przepustowej;
- 23) „umowa ramowa” oznacza prawnie wiążącą umowę ogólną prawa publicznego lub prywatnego, ustalającą prawa i obowiązki wnioskodawcy i zarządcy infrastruktury w stosunku do zdolności przepustowej infrastruktury, która to zdolność ma zostać alokowana, oraz opłat, które mają zostać pobrane w czasie dłuższym niż jeden okres obejmujący obowiązujący rozkład jazdy;
- 24) „zdolność przepustowa infrastruktury” oznacza potencjał do układania rozkładu jazdy zamówionych tras pociągów dla danego odcinka infrastruktury w określonym przedziale czasowym;
- 25) „sieć” oznacza całość infrastruktury kolejowej zarządzanej przez zarządcę infrastruktury;
- 26) „regulamin sieci” oznacza regulamin, który ustala szczegółowo ogólne zasady, terminy, procedury i kryteria dotyczące systemów pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej, w tym inne informacje, jakie są wymagane, aby umożliwić złożenie wniosku w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury;
- 27) „trasa pociągu” oznacza zdolność przepustową infrastruktury potrzebną do prowadzenia pociągu między dwoma punktami w określonym przedziale czasowym;
- 28) „obowiązujący rozkład jazdy” oznacza dane określające wszelki planowy ruch pociągów i taboru, który będzie miał miejsce na danej infrastrukturze w ciągu okresu, w którym on obowiązuje;
- 29) „tory postojowe” oznaczają tory specjalnie przeznaczone do tymczasowego postoju pojazdów kolejowych między dwoma okresami eksploatacji;
- 30) „utrzymanie naprawcze” oznacza prace, których nie wykonuje się rutynowo w ramach codziennych operacji i które wymagają wycofania pojazdu z eksploatacji.

## ROZDZIAŁ II

### ROZWÓJ KOLEI W UNII

#### SEKCJA 1

#### **Niezależność zarządzania**

##### Artykuł 4

#### **Niezależność przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury**

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby w zakresie zarządzania, administracji i kontroli wewnętrznej nad sprawami administracyjnymi, ekonomicznymi i rachunkowością przedsiębiorstwa kolejowe będące bezpośrednio lub pośrednio własnością państw członkowskich lub przez nie bezpośrednio lub pośrednio kontrolowane miały niezależny status, zgodnie z którym w szczególności będą posiadać aktywa, budżety i rachunkowość oddzielne od państwowych.

2. Zarządca infrastruktury odpowiada za zarządzanie, administrację i kontrolę wewnętrzną, przy jednoczesnym przestrzeganiu ram oraz szczególnych zasad pobierania opłat i dokonywania alokacji, ustalonych przez państwa członkowskie.

#### Artykuł 5

### Zarządzanie przedsiębiorstwami kolejowymi zgodnie z zasadami rynkowymi

1. Państwa członkowskie umożliwiają przedsiębiorstwom kolejowym dostosowanie ich działalności do rynku oraz kierowanie tą działalnością w ramach odpowiedzialności ich własnych organów zarządzających, w interesie skutecznego świadczenia odpowiednich usług po najniższych możliwych kosztach w stosunku do jakości świadczonej usługi.

Przedsiębiorstwa kolejowe zarządzane są zgodnie z zasadami mającymi zastosowanie do spółek handlowych, niezależnie od stosunków własnościowych. Ma to również zastosowanie do obowiązku świadczenia usługi publicznej nałożonego na te przedsiębiorstwa przez państwa członkowskie oraz umów o świadczenie usług publicznych, które przedsiębiorstwa te zawierają z właściwymi organami danego państwa.

2. Przedsiębiorstwa kolejowe przygotowują swoje plany biznesowe wraz z programami inwestycyjnymi i finansowymi. Plany takie służą osiągnięciu równowagi finansowej przez przedsiębiorstwo oraz innych celów technicznych, handlowych i związanych z zarządzaniem finansowym; w planach tych wskazuje się również środki służące realizacji tych celów.

3. W odniesieniu do ogólnych wytycznych wydanych przez każde z państw członkowskich oraz z uwzględnieniem planów i umów krajowych (które mogą mieć charakter wieloletni), w tym również programów inwestycyjnych i finansowych, przedsiębiorstwa kolejowe mają w szczególności swobodę:

- a) tworzenia własnej organizacji wewnętrznej bez uszczerbku dla przepisów art. 7, 29 i 39;
- b) kontrolowania podaży i wprowadzania na rynek usług oraz ustalania ich cen;
- c) podejmowania decyzji w sprawie pracowników, aktywów i własnych zamówień;
- d) rozszerzania udziału w rynku, opracowania nowych technologii i nowych usług oraz przyjmowania wszelkich innowacyjnych technik zarządzania;
- e) podejmowania nowej działalności w dziedzinach związanych z koleją.

Niniejszy ustęp nie narusza rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

4. Niezależnie od ust. 3 udziałowcy przedsiębiorstw kolejowych będących przedsiębiorstwami publicznymi lub kontrolowanymi przez władze publiczne mają możliwość wymagania uprzedniego zatwierdzenia przez nich ważnych decyzji w zakresie zarządzania przedsiębiorstwem na mocy przepisów prawa spółek państw członkowskich, podobnie jak w przypadku udziałowców prywatnych spółek akcyjnych. Przepisy

niniejszego artykułu pozostają bez uszczerbku dla uprawnień organów nadzorczych na mocy prawa spółek państw członkowskich w odniesieniu do mianowania członków zarządu.

#### SEKCJA 2

### Oddzielenie zarządzania infrastrukturą od transportu oraz oddzielenie różnych rodzajów transportu

#### Artykuł 6

### Rozdział rachunkowości

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby oddzielne rachunki zysków i strat oraz bilanse były prowadzone i publikowane, z jednej strony, dla działalności gospodarczej w zakresie świadczenia usług przewozowych przez przedsiębiorstwa kolejowe, a z drugiej strony, dla działalności gospodarczej związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową. Fundusze publiczne wypłacane na jeden z tych dwóch obszarów działalności nie mogą być przenoszone na drugi z nich.

2. Państwa członkowskie mogą postanowić, że rozdział ten wymaga organizacji odrębnych działów w ramach jednego przedsiębiorstwa lub że infrastruktura i usługi przewozowe są zarządzane przez osobne podmioty.

3. Państwa członkowskie zapewniają prowadzenie i publikowanie oddzielnych rachunków zysków i strat oraz bilansów, z jednej strony, związanych z przewozami towarowymi, z drugiej zaś z działalnością związaną z zapewnieniem przewozu pasażerów. Fundusze publiczne wypłacone na działalność związaną z zapewnianiem transportu jako usługi publicznej wykazuje się osobno zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 w odpowiednich zestawieniach rachunkowych i nie są one przenoszone do obszaru działalności związanego ze świadczeniem innych usług przewozowych lub jakiegokolwiek innego rodzaju działalności gospodarczej.

4. Rachunkowość dla poszczególnych obszarów działalności, o których mowa w ust. 1 i 3, prowadzi się w sposób, który umożliwia monitorowanie zakazu przenoszenia funduszy publicznych wypłacanych na jeden z obszarów działalności na drugi z nich oraz monitorowanie wykorzystania dochodu z opłat za dostęp do infrastruktury i nadwyżek z innych rodzajów działalności gospodarczej.

#### Artykuł 7

### Niezależność podstawowych funkcji zarządcy infrastruktury

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby podstawowe funkcje dotyczące wyznaczania sprawiedliwego i niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury były powierzane podmiotom lub przedsiębiorstwom, które same nie świadczą kolejowych usług przewozowych. Niezależnie od struktur organizacyjnych istnieje obowiązek wykazania, że cel ten został osiągnięty.

Podstawowe funkcje to:

- a) podejmowanie decyzji dotyczących alokacji tras pociągów, w tym zarówno określanie, jak i ocena dostępności, a także alokacja poszczególnych tras pociągów; oraz

- b) podejmowanie decyzji dotyczących pobierania opłat za infrastrukturę, w tym ustalanie i pobieranie opłat, bez uszczerbku dla art. 29 ust. 1.

Państwa członkowskie mogą jednakże powierzyć przedsiębiorstwom kolejowym lub jakimkolwiek innemu podmiotowi odpowiedzialność za przyczynianie się do rozwoju infrastruktury kolejowej, na przykład poprzez inwestycje, utrzymanie oraz finansowanie.

2. W przypadku gdy zarządca infrastruktury pod względem prawnym, organizacyjnym lub w zakresie podejmowania decyzji nie jest niezależny od któregośkolwiek przedsiębiorstwa kolejowego, funkcje, o których mowa w sekcjach 2 i 3 rozdziału IV, są wykonywane odpowiednio przez organ pobierający opłaty i przez organ alokujący, które są niezależne w swojej formie prawnej, organizacyjnej i w zakresie podejmowania decyzji od któregośkolwiek przedsiębiorstwa kolejowego.

3. W przypadku gdy w przepisach sekcji 2 i 3 rozdziału IV jest mowa o podstawowych funkcjach zarządcy infrastruktury, są one rozumiane jako funkcje dotyczące organu pobierającego opłaty lub organu alokującego w ramach ich odpowiednich uprawnień.

### SEKCJA 3

#### **Poprawa sytuacji finansowej**

##### Artykuł 8

#### **Finansowanie zarządcy infrastruktury**

1. Państwa członkowskie rozwijają krajową infrastrukturę kolejową, uwzględniając w miarę konieczności ogólne potrzeby Unii, w tym potrzebę współpracy z sąsiadującymi państwami trzecimi. W tym celu ogłaszają w terminie do dnia 16 grudnia 2014 r., po konsultacjach z zainteresowanymi stronami, orientacyjną strategię rozwoju infrastruktury kolejowej, mając na uwadze zaspokojenie przyszłych potrzeb w zakresie mobilności w związku z utrzymaniem, modernizacją i rozwojem infrastruktury w oparciu o stabilne finansowanie systemu kolei. Strategia ta obejmuje okres co najmniej pięciu lat i podlega przedłużeniu na dalsze okresy.

2. Z należyтым uwzględnieniem przepisów art. 93, 107 i 108 TFUE, państwa członkowskie mogą także zapewnić zarządcy infrastruktury finansowanie zgodnie z jego funkcjami, o których mowa w art. 3 pkt 2, wielkością infrastruktury i wymogami finansowymi, w szczególności na pokrycie kosztów nowych inwestycji. Państwa członkowskie mogą zdecydować o finansowaniu tych inwestycji ze środków innych niż pochodzące z bezpośredniego finansowania przez państwo. W każdym przypadku państwa członkowskie przestrzegają wymogów, o których mowa w ust. 4 niniejszego artykułu.

3. W ramach ogólnej polityki ustalonej przez zainteresowane państwo członkowskie oraz z uwzględnieniem strategii, o której mowa w ust. 1, i finansowania zapewnianego przez państwa członkowskie, o którym mowa w ust. 2, zarządca infrastruktury przyjmuje plan biznesowy zawierający programy inwestycyjne i finansowe. Plan ten opracowany jest tak, aby zapewnić optymalne i efektywne wykorzystanie, udostępnianie i rozwój infrastruktury, przy jednoczesnym zapewnieniu równowagi finansowej i środków na osiągnięcie tych celów. Zarządca

infrastruktury zapewnia, aby znani wnioskodawcy oraz – na ich żądanie – potencjalni wnioskodawcy mieli dostęp do odpowiednich informacji oraz mieli możliwość wyrażenia swoich poglądów dotyczących treści planu biznesowego, w odniesieniu do warunków dostępu do infrastruktury, korzystania z niej i jej charakteru, udostępniania i rozwoju infrastruktury, przed jego zatwierdzeniem przez zarządcę infrastruktury.

4. Państwa członkowskie zapewniają, aby w zwyczajnych warunkach działalności gospodarczej i w rozsądnym okresie, który nie przekracza pięciu lat, rachunek zysków i strat zarządcy infrastruktury przynajmniej bilansował dochody z opłat za dostęp do infrastruktury, nadwyżki z innych rodzajów działalności handlowej, bezzwrotne przychody ze źródeł prywatnych oraz finansowanie przez państwo z jednej strony, w tym w razie potrzeby płatności zaliczkowe ze strony państwa, oraz wydatki na infrastrukturę z drugiej strony.

Bez uszczerbku dla realizacji ewentualnego długofalowego celu, jakim jest pokrycie przez użytkownika kosztów infrastruktury we wszystkich gałęziach transportu na podstawie uczciwej, niedyskryminacyjnej konkurencji między różnymi gałęziami, jeżeli transport kolejowy jest w stanie konkurować z pozostałymi gałęziami transportu, w zakresie ram pobierania opłat zgodnie z art. 31 i 32, państwo członkowskie może wymagać od zarządcy infrastruktury zbilansowania zestawienia rachunkowego bez finansowania ze strony państwa.

##### Artykuł 9

#### **Przejrzysty mechanizm umarzania długów**

1. Bez uszczerbku dla przepisów Unii dotyczących pomocy państwa oraz zgodnie z art. 93, 107 i 108 TFUE, państwa członkowskie wprowadzają odpowiednie mechanizmy, które pomogą zmniejszyć zadłużenie przedsiębiorstw kolejowych będących przedsiębiorstwami publicznymi lub kontrolowanymi przez władze publiczne do poziomu, który nie będzie utrudniał stabilnego zarządzania finansowego oraz umożliwi poprawę ich sytuacji finansowej.

2. Do celów, o których mowa w ust. 1, państwa członkowskie mogą nakazać wydzielenie odrębnej jednostki umarzania długu w działach księgowych takich przedsiębiorstw kolejowych.

Bilans jednostki może zostać obciążony wszystkimi kredytami, do czasu ich wygaśnięcia, zaciągniętymi przez przedsiębiorstwo kolejowe na finansowanie inwestycji i pokrycie nadwyżki wydatków bieżących wynikających z działalności w sektorze transportu kolejowego lub zarządzania infrastrukturą kolejową. Długów wynikających z działalności jednostek zależnych nie uwzględnia się.

3. Ust. 1 i 2 mają zastosowanie wyłącznie do długów lub odsetek od długów zaciągniętych przez przedsiębiorstwa kolejowe będące przedsiębiorstwami publicznymi lub kontrolowanymi przez władze publiczne do dnia otwarcia rynku dla wszystkich lub części kolejowych usług przewozowych w danym państwie członkowskim, a w każdym przypadku do dnia 15 marca 2001 r. lub do daty przystąpienia do Unii w przypadku państw członkowskich, które przystąpiły do Unii po tym dniu.

## SEKCJA 4

**Dostęp do infrastruktury kolejowej I usług**

## Artykuł 10

**Warunki dostępu do infrastruktury kolejowej**

1. Przedsiębiorstwom kolejowym przyznaje się na sprawiedliwych, niedyskryminacyjnych i przejrzystych warunkach prawo dostępu do infrastruktury kolejowej we wszystkich państwach członkowskich w celu wykonywania wszystkich rodzajów kolejowych przewozów towarowych. Prawo to obejmuje dostęp do infrastruktury łączącej porty morskie i śródlądowe z innymi obiektami infrastruktury usługowej, o których mowa w załączniku II pkt 2, i infrastruktury służącej lub mogącej służyć więcej niż jednemu klientowi końcowemu.

2. Przedsiębiorstwom kolejowym przyznaje się prawo dostępu do infrastruktury kolejowej we wszystkich państwach członkowskich do celów świadczenia międzynarodowych przewozów pasażerskich. Wykonując międzynarodowe przewozy pasażerskie, przedsiębiorstwa kolejowe mają prawo do zapewnienia pasażerom możliwości wsiadania na każdej stacji znajdującej się na trasie międzynarodowej i wysiadania na innej stacji na tej trasie, w tym na stacjach znajdujących się w tym samym państwie członkowskim. Prawo to obejmuje dostęp do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej, o których mowa w załączniku II pkt 2.

3. Właściwy organ regulacyjny lub właściwe organy regulacyjne, o których mowa w art. 55, określają – na wniosek odpowiednich właściwych organów lub zainteresowanych przedsiębiorstw kolejowych – czy głównym celem usługi jest przewóz pasażerów między stacjami znajdującymi się w różnych państwach członkowskich.

4. W oparciu o doświadczenia organów regulacyjnych, właściwych organów i przedsiębiorstw kolejowych oraz w oparciu o działalność sieci, o której mowa w art. 57 ust. 1, Komisja przyjmuje, do dnia 16 grudnia 2016 r., środki określające szczegółowo procedurę i kryteria, których należy przestrzegać do celów stosowania ust. 3 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.

## Artykuł 11

**Ograniczenie prawa dostępu i prawa do zapewnienia pasażerom możliwości wsiadania i wysiadania**

1. Państwa członkowskie mogą ograniczyć prawo dostępu, przewidziane w art. 10, w połączeniach pomiędzy stacją początkową a stacją końcową, które są objęte co najmniej jedną umową o świadczenie usług publicznych zgodną z prawem unijnym. Ograniczenie takie nie skutkuje ograniczeniem prawa do zapewnienia pasażerom możliwości wsiadania na stacji znajdującej się na trasie międzynarodowej i wysiadania na innej stacji na tej trasie, w tym na stacjach znajdujących się w tym samym państwie członkowskim, z wyjątkiem przypadków, gdy korzystanie z tego prawa zagrażałoby równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych.

2. To, czy równowaga ekonomiczna umowy o świadczenie usług publicznych byłaby zagrożona, określane jest przez właściwy organ regulacyjny lub właściwe organy regulacyjne, o których mowa w art. 55, na podstawie obiektywnej analizy

ekonomicznej i wcześniej ustalonych kryteriów, na wniosek któregośkolwiek z poniższych podmiotów:

- a) właściwego organu lub właściwych organów, które zawarły umowę o świadczenie usług publicznych;
- b) każdego innego zainteresowanego właściwego organu mającego prawo ograniczania dostępu na mocy niniejszego artykułu;
- c) zarządcy infrastruktury;
- d) przedsiębiorstwa kolejowego realizującego umowę o świadczenie usług publicznych.

Właściwe organy i przedsiębiorstwa kolejowe świadczące usługi publiczne przekazują właściwemu organowi regulacyjnemu lub właściwym organom regulacyjnym informacje wymagane – w stopniu uzasadnionym – do podjęcia decyzji. Organ regulacyjny analizuje informacje otrzymane od tych stron i w stosownych przypadkach występuje o udzielenie odpowiednich informacji oraz rozpoczyna konsultacje ze wszystkimi właściwymi stronami w ciągu jednego miesiąca od otrzymania wniosku. Organ regulacyjny konsultuje się w stosownych przypadkach ze wszystkimi odpowiednimi stronami, oraz przekazuje odpowiednim stronom swoją decyzję wraz z uzasadnieniem – w rozsądnym, wcześniej ustalonym terminie, a w każdym razie nie później niż w terminie sześciu tygodni od otrzymania wszystkich odpowiednich informacji.

3. Organ regulacyjny uzasadnia swoją decyzję oraz określa termin i warunki, przy zachowaniu których którykolwiek z wymienionych poniżej podmiotów może wystąpić z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie decyzji:

- a) odpowiedni właściwy organ lub odpowiednie właściwe organy;
- b) zarządca infrastruktury;
- c) przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych;
- d) przedsiębiorstwo kolejowe wnoszące o uzyskanie dostępu.

4. W oparciu o doświadczenia organów regulacyjnych, właściwych organów i przedsiębiorstw kolejowych oraz w oparciu o działalność sieci, o której mowa w art. 57 ust. 1, Komisja przyjmuje, do dnia 16 grudnia 2016 r., środki określające szczegółowo procedurę i kryteria, których należy przestrzegać do celów stosowania ust. 1, 2 i 3 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.

5. Państwa członkowskie mogą także ograniczyć prawo do zapewnienia pasażerom możliwości wsiadania i wysiadania na stacjach znajdujących się w tym samym państwie członkowskim na trasie międzynarodowych przewozów pasażerskich, w przypadku gdy prawo wyłączne przewozu osób między tymi stacjami zostało przyznane na mocy umowy koncesyjnej zawartej przed dniem 4 grudnia 2007 r., przy zastosowaniu uczciwej konkurencyjnej procedury przetargowej i zgodnie z odpowiednimi zasadami prawa Unii. Ograniczenie takie może być stosowane przez cały pierwotny okres trwania umowy lub przez 15 lat, w zależności od tego, który z tych okresów jest krótszy.

6. Państwa członkowskie zapewniają, aby decyzje, o których mowa w ust. 1, 2, 3 i 5, podlegały kontroli sądowej.

#### Artykuł 12

##### **Opłata nakładana na przedsiębiorstwa kolejowe wykonujące przewozy pasażerskie**

1. Bez uszczerbku dla art. 11 ust. 2 państwa członkowskie mogą, na warunkach określonych w niniejszym artykule, upoważnić organ odpowiedzialny za kolejowe przewozy pasażerskie do nałożenia opłaty na przedsiębiorstwa kolejowe wykonujące przewozy pasażerskie na trasach objętych właściwością tego organu, na których wykonywane są połączenia pomiędzy dwiema stacjami w tym państwie członkowskim.

W takim przypadku przedsiębiorstwa kolejowe świadczące krajowe lub międzynarodowe przewozy pasażerskie są objęte tą samą opłatą za świadczenie usług na trasach wchodzących w zakres właściwości tego organu.

2. Opłata ma stanowić rekompensatę dla organu za obowiązki świadczenia usługi publicznej określone w umowach o świadczenie usług publicznych zawartych zgodnie z prawem unijnym. Przychód osiągnięty z takiej opłaty i wypłacony jako rekompensata nie może przekraczać poziomu pozwalającego pokryć całość lub część kosztów poniesionych w związku z odpowiednimi obowiązkami świadczenia usługi publicznej przy uwzględnieniu odpowiednich przychodów i rozsądnego zysku z tytułu wypełniania tych obowiązków.

3. Opłata musi być zgodna z prawem unijnym, a zwłaszcza musi być zgodna z zasadami sprawiedliwości, przejrzystości, niedyskryminacji i proporcjonalności, w szczególności pomiędzy średnią ceną usługi dla pasażera a wysokością opłaty. Całość opłat nałożonych zgodnie z niniejszym ustępem nie może zagrażać rentowności usługi kolejowego przewozu pasażerskiego objętej tymi opłatami.

4. Odpowiednie organy przechowują informacje niezbędne do zapewnienia przesłedzenia pochodzenia i przeznaczenia opłat. Informacje o tym państwa członkowskie przekazują Komisji.

5. W oparciu o doświadczenia organów regulacyjnych, właściwych organów i przedsiębiorstw kolejowych oraz w oparciu o działalność sieci, o której mowa w art. 57 ust. 1, Komisja przyjmuje środki określające szczegółowo procedurę i kryteria, których należy przestrzegać do celów stosowania niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.

#### Artykuł 13

##### **Warunki dostępu do usług**

1. Zarządcy infrastruktury zapewniają wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym, w niedyskryminacyjny sposób, minimalny pakiet dostępu określony w załączniku II pkt 1.

2. Operatorzy obiektów infrastruktury usługowej zapewniają wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym, na niedyskryminacyjnych zasadach, dostęp, w tym również dostęp do torów, do obiektów, o których mowa w załączniku II pkt 2, oraz do usług świadczonych w tych obiektach.

3. Aby zagwarantować pełną przejrzystość i niedyskryminacyjny dostęp do obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w załączniku II pkt 2 lit. a), b), c), d), g) i i), oraz świadczenie usług w tych obiektach, w przypadku gdy operator takiego obiektu infrastruktury usługowej jest bezpośrednio lub pośrednio kontrolowany przez organ lub przedsiębiorstwo, które również działają i mają dominującą pozycję na krajowych rynkach usług transportu kolejowego, dla których wykorzystuje się dany obiekt, operatorzy takich obiektów infrastruktury usługowej muszą mieć strukturę organizacyjną zapewniającą niezależność tego organu lub przedsiębiorstwa w zakresie organizacyjnym i decyzyjnym. Taka niezależność nie oznacza wymogu stworzenia odrębnego podmiotu prawnego dla obiektów infrastruktury usługowej i może być zapewniona przez zorganizowanie osobnych działów w ramach jednego podmiotu prawnego.

W przypadku wszystkich obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w załączniku II pkt 2, operator oraz organ lub przedsiębiorstwo prowadzą odrębną rachunkowość, w tym oddzielne bilanse i rachunki zysków i strat.

W przypadku gdy zarządca infrastruktury zapewnia działanie obiektu infrastruktury usługowej lub operator obiektu infrastruktury usługowej jest bezpośrednio lub pośrednio kontrolowany przez zarządcę infrastruktury, musi zostać wykazana zgodność z wymogami zawartymi w niniejszym ustępie przez spełnienie wymogów określonych w art. 7.

4. Wnioski o dostęp do obiektu infrastruktury usługowej i świadczenie w nim usług, o których mowa w załączniku II pkt 2, składane przez przedsiębiorstwa kolejowe, rozpatrywane są w rozsądnych ramach czasowych ustalonych przez organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55. Wnioski takie mogą zostać oddalone, tylko jeśli istnieją realne alternatywy pozwalające tym przedsiębiorstwom kolejowym na prowadzenie przewozów towarowych lub przewozów pasażerskich na tej samej trasie lub na trasach alternatywnych na warunkach akceptowalnych pod względem ekonomicznym. Nie zobowiązuje to operatora obiektu infrastruktury usługowej do inwestowania w zasoby lub obiekty, aby spełnić wszystkie żądania przedsiębiorstw kolejowych.

W przypadku gdy wnioski składane przez przedsiębiorstwa kolejowe dotyczą dostępu do obiektu infrastruktury usługowej – i świadczenie w nim usług – zarządzanego przez operatora obiektu infrastruktury usługowej, o którym mowa w ust. 3, operator infrastruktury usługowej uzasadnia w formie pisemnej każdą decyzję odmowną i wskazuje realne alternatywy w innych obiektach.

5. W przypadku wystąpienia konfliktu pomiędzy różnymi wnioskami operator obiektu infrastruktury usługowej, o którym mowa w załączniku II pkt 2, dokłada starań, aby uwzględnić wszystkie wnioski w jak najszerszym zakresie. W przypadku braku realnej alternatywy oraz braku możliwości uwzględnienia wszystkich wniosków o przyznanie zdolności przepustowej danego obiektu w oparciu o wykazane potrzeby wnioskodawca może wnieść skargę do organu regulacyjnego, o którym mowa w art. 55, który rozpatruje sprawę i w stosownym przypadku podejmuje działania w celu zapewnienia przyznania odpowiedniej części zdolności przepustowej temu wnioskodawcy.

6. W przypadku gdy obiekt infrastruktury usługowej, o którym mowa w załączniku II pkt 2, nie był używany przez okres co najmniej dwóch kolejnych lat i na podstawie wykazanych potrzeb przedsiębiorstwa kolejowe zgłosiły operatorowi tego obiektu infrastruktury usługowej zainteresowanie dostępem do tego obiektu, jego właściciel podaje do publicznej wiadomości, że obiekt i jego obsługa przeznaczone są do wynajęcia lub dzierżawy jako obiekt kolejowej infrastruktury usługowej, w całości lub w części, chyba że operator tego obiektu infrastruktury usługowej wykaże, że toczący się proces restrukturyzacji uniemożliwia jego użycie przez jakiekolwiek przedsiębiorstwo kolejowe.

7. W przypadku gdy operator obiektu infrastruktury usługowej świadczy jakiekolwiek usługi, o których mowa w załączniku II pkt 3, jako usługi dodatkowe, świadczy takie usługi na żądanie przedsiębiorstw kolejowych w sposób niedyskryminacyjny.

8. Przedsiębiorstwa kolejowe mogą zażądać dodatkowych usług, świadczonych jako usługi pomocnicze, o których mowa w załączniku II pkt 4, od zarządcy infrastruktury lub od innych operatorów obiektów infrastruktury usługowej. Operator obiektu infrastruktury usługowej nie jest zobowiązany do świadczenia tych usług. W przypadku gdy operator obiektu infrastruktury usługowej zadecyduje o oferowaniu innym jakichkolwiek takich usług, świadczy on je przedsiębiorstwom kolejowym na ich żądanie w sposób niedyskryminacyjny.

9. W oparciu o doświadczenia organów regulacyjnych i operatorów obiektów infrastruktury usługowej oraz w oparciu o działalność sieci, o której mowa w art. 57 ust. 1, Komisja może przyjąć środki określające szczegółowo procedurę i kryteria, których należy przestrzegać w zakresie dostępu do usług, które mają być świadczone w obiektach infrastruktury usługowej, o których mowa w załączniku II pkt 2–4. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.

#### SEKCJA 5

### Umowy transgraniczne

#### Artykuł 14

#### Zasady ogólne dotyczące umów transgranicznych

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby postanowienia umów transgranicznych nie dyskryminowały przedsiębiorstw

kolejowych ani nie ograniczały ich swobody w zakresie wykonywania przewozów transgranicznych.

2. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o wszelkich umowach transgranicznych w terminie do dnia 16 czerwca 2013 r. w odniesieniu do umów zawartych przed tą datą, a w odniesieniu do nowych lub zmienionych umów między państwami członkowskimi – przed ich zawarciem. Komisja zadecyduje, czy takie umowy są zgodne z prawem unijnym w terminie dziewięciu miesięcy od powiadomienia w przypadku umów zawartych przed dniem 15 grudnia 2012 r. i w terminie czterech miesięcy od powiadomienia w przypadku nowych lub zmienionych umów między państwami członkowskimi. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 62 ust. 2.

3. Bez uszczerbku dla podziału kompetencji pomiędzy Unią a państwami członkowskimi, zgodnie z prawem unijnym, państwa członkowskie powiadamiają Komisję o zamiarze rozpoczęcia negocjacji i zawarcia nowych lub zmienionych umów transgranicznych między państwami członkowskimi a państwami trzecimi.

4. Jeżeli w terminie dwóch miesięcy od otrzymania powiadomienia o tym, że dane państwo członkowskie zamierza rozpocząć negocjacje, o których mowa w ust. 2, Komisja stwierdzi, że negocjacje te mogą naruszyć cele negocjacji unijnych toczących się z danymi państwami trzecimi lub doprowadzić do tego, że umowa będzie niezgodna z prawem unijnym, odpowiednio informuje o tym dane państwo członkowskie.

Państwa członkowskie regularnie informują Komisję o wszelkich takich negocjacjach i w stosownym przypadku zwracają się do Komisji, aby uczestniczyła w nich jako obserwator.

5. Państwa członkowskie są upoważnione do tymczasowego stosowania lub zawarcia nowych lub zmienionych umów transgranicznych z państwami trzecimi, pod warunkiem że są one zgodne z prawem unijnym i nie szkodzą przedmiotowi i celowi polityki transportowej Unii. Komisja przyjmuje takie decyzje o upoważnieniu. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 62 ust. 2.

#### SEKCJA 6

### Zadania Komisji w zakresie monitorowania

#### Artykuł 15

#### Zakres monitorowania rynku

1. Komisja przyjmuje ustalenia konieczne do monitorowania warunków technicznych i ekonomicznych oraz rozwoju rynku unijnego transportu kolejowego.

2. W tym kontekście Komisja włącza ściśle do swoich prac przedstawicieli państw członkowskich, w tym przedstawicieli organów regulacyjnych, o których mowa w art. 55, i przedstawicieli zainteresowanych sektorów, w tym, w stosownych przypadkach, partnerów społecznych, użytkowników oraz przedstawicieli władz lokalnych i regionalnych, tak aby byli oni w stanie lepiej monitorować rozwój sektora kolejowego i zmiany rynku, ocenić skutki podjętych środków i przeanalizować wpływ środków planowanych przez Komisję. W stosownych przypadkach Komisja włącza do swoich prac również Europejską Agencję Kolejową, zgodnie z jej zadaniami określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiającym Europejską Agencję Kolejową (rozporządzenie w sprawie Agencji) <sup>(1)</sup>.

3. Komisja monitoruje wykorzystanie sieci i zmiany warunków ramowych w sektorze kolejowym, w szczególności w zakresie pobierania opłat za infrastrukturę, alokacji zdolności przepustowej, inwestycji w infrastrukturę kolejową, rozwoju sytuacji w odniesieniu do cen i jakości kolejowych usług transportowych, kolejowych usług transportowych objętych umowami o świadczenie usług publicznych, wydawania licencji i stopnia otwarcia rynku oraz harmonizacji pomiędzy państwami członkowskimi, zmian w poziomie zatrudnienia oraz związanych z nimi warunków socjalnych w sektorze kolejowym. Te działania monitorujące pozostają bez uszczerbku dla podobnych działań prowadzonych w państwach członkowskich, a także dla roli partnerów społecznych.

4. Komisja składa co dwa lata sprawozdania Parlamentowi Europejskiemu i Radzie w sprawie:

- a) zmian rynku wewnętrznego przewozów kolejowych i usług świadczonych przez przedsiębiorstwa kolejowe, o których mowa w załączniku II;
- b) warunków ramowych, o których mowa w ust. 3, w tym usług publicznych kolejowych przewozów pasażerskich;
- c) stanu unijnej sieci kolejowej;
- d) wykorzystania uprawnień do dostępu;
- e) barier dla bardziej efektywnych przewozów kolejowych;
- f) ograniczeń infrastruktury;
- g) potrzeb w zakresie ustawodawstwa.

5. Na potrzeby monitorowania rynku przez Komisję państwa członkowskie, przy jednoczesnym uwzględnieniu roli partnerów społecznych, co roku przekazują Komisji niezbędne informacje dotyczące korzystania z sieci i rozwoju warunków ramowych w sektorze kolejowym.

6. Komisja może przyjąć środki służące zapewnieniu spójności w zakresie obowiązków dotyczących sprawozdawczości w państwach członkowskich. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.

## ROZDZIAŁ III

### PRYZNAWANIE LICENCJI PRZEDSIĘBIORSTWOM KOLEJOWYM

#### SEKCJA 1

#### **Organ wydający licencje**

#### Artykuł 16

#### **Organ wydający licencje**

Każde z państw członkowskich wyznacza organ wydający licencje, który jest odpowiedzialny za wydawanie licencji oraz wykonywanie obowiązków nałożonych na mocy niniejszego rozdziału.

Organ wydający licencje sam nie może świadczyć kolejowych usług transportowych i musi być niezależny od przedsiębiorstw lub podmiotów świadczących takie usługi.

#### SEKCJA 2

#### **Warunki otrzymania licencji**

#### Artykuł 17

#### **Wymogi ogólne**

1. Przedsiębiorstwo jest upoważnione do ubiegania się o przyznanie licencji w państwie członkowskim, w którym ma siedzibę.
2. Państwa członkowskie nie wydają licencji ani nie przedłużają ich ważności w przypadkach, w których wymogi niniejszego rozdziału nie są spełnione.
3. Przedsiębiorstwo, które spełnia wymogi określone w niniejszym rozdziale, uprawnione jest do uzyskania licencji.
4. Żadne przedsiębiorstwo nie może świadczyć kolejowych usług przewozowych objętych zakresem niniejszego rozdziału, o ile nie została mu przyznana odpowiednia licencja na usługi, jakie mają być świadczone.

Taka licencja sama w sobie nie uprawnia jednakże jej posiadacza do dostępu do infrastruktury kolejowej.

5. Komisja przyjmuje środki określające szczegółowo stosowanie wspólnego wzoru licencji, a jeżeli jest to konieczne do zapewnienia uczciwej i skutecznej konkurencji na rynkach przewozów kolejowych – procedurę, której należy przestrzegać do celów stosowania niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.

#### Artykuł 18

#### **Warunki otrzymania licencji**

Od przedsiębiorstwa składającego wniosek o licencję wymaga się, aby było w stanie udowodnić organom wydającym licencje w danym państwie członkowskim przed rozpoczęciem swojej działalności, że w każdej chwili będzie zdolne spełnić wymogi dotyczące dobrej reputacji, zdolności finansowej i kwalifikacji zawodowych oraz pokrycia zobowiązań z tytułu odpowiedzialności cywilnej, wymienione w art. 19–22.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 1.

Do takich celów każde z przedsiębiorstw składających wnioszek o licencję dostarcza wszelkie użyteczne w tym zakresie informacje.

#### Artykuł 19

##### Wymogi dotyczące dobrej reputacji

Państwa członkowskie określają warunki dotyczące dobrej reputacji w celu zapewnienia, aby przedsiębiorstwo składające wnioszek o licencję lub osoby nim zarządzające spełniały następujące warunki:

- a) nie były skazane za poważne przestępstwa, w tym za przestępstwa o charakterze gospodarczym;
- b) nie ogłoszono ich upadłości;
- c) nie były skazane za poważne naruszenia prawa określone w przepisach szczególnych mających zastosowanie do transportu;
- d) nie były skazane za poważne lub wielokrotne przypadki niewykonania lub nienależytego wykonania obowiązków wynikających z prawa socjalnego lub prawa pracy, w tym obowiązków wynikających z ustawodawstwa w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz obowiązków wynikających z prawa celnego w przypadku przedsiębiorstwa ubiegającego się o wykonywanie transgranicznych przewozów towarowych podlegających postępowaniu celnemu.

#### Artykuł 20

##### Wymogi związane ze zdolnością finansową

1. Wymogi związane ze zdolnością finansową są spełnione wówczas, gdy przedsiębiorstwo składające wnioszek o licencję wykaże, że będzie w stanie wypełniać rzeczywiste i potencjalne zobowiązania, oparte na realistycznych założeniach, przez okres dwunastu miesięcy.

2. Organ wydający licencję weryfikuje zdolność finansową zwłaszcza przez sprawdzenie rocznych sprawozdań finansowych danego przedsiębiorstwa kolejowego lub – w przypadku przedsiębiorstw składających wnioszek o licencję, które nie mogą przedstawić rocznego sprawozdania finansowego – poprzez sprawdzenie bilansu. Każde z przedsiębiorstw składających wnioszek o licencję przekazuje co najmniej informacje wymienione w załączniku III.

3. Organ wydający licencję uznaje, że przedsiębiorstwo składające wnioszek o licencję nie ma zdolności finansowej, jeżeli w wyniku działalności tego przedsiębiorstwa pojawiają się znaczne lub powtarzające się zaległości podatkowe lub związane z ubezpieczeniem społecznym.

4. Organ wydający licencję może zażądać przedstawienia sprawozdania z audytu oraz odpowiednich dokumentów z banku, powszechnej kasy oszczędnościowej, od księgowego lub audytora. Dokumenty te zawierają informacje wymienione w załączniku III.

5. Komisja jest upoważniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 60 dotyczących pewnych zmian załącznika III. Załącznik III może zatem zostać zmieniony, aby określić informacje, które ma przekazać przedsiębiorstwo składające wnioszek o licencję, lub aby uzupełnić go w świetle doświadczeń zebranych przez organy wydające licencje lub w świetle rozwoju rynku transportu kolejowego.

#### Artykuł 21

##### Wymogi dotyczące kwalifikacji zawodowych

Wymogi dotyczące kwalifikacji zawodowych są spełnione, kiedy przedsiębiorstwo składające wnioszek o licencję może wykazać, że ma lub będzie posiadać organizację zarządzania, dysponującą wiedzą lub doświadczeniem niezbędnym do prowadzenia kontroli bezpieczeństwa i niezawodności działalności operacyjnej oraz jej nadzorowania we wszystkich rodzajach działalności określonych w licencji.

#### Artykuł 22

##### Wymogi dotyczące ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej

Bez uszczerbku dla unijnych zasad pomocy państwa oraz zgodnie z art. 93, 107 i 108 TFUE, przedsiębiorstwo kolejowe musi być odpowiednio ubezpieczone lub posiadać odpowiednie gwarancje na warunkach rynkowych w celu pokrycia, zgodnie z prawem międzynarodowym i krajowym, swojej odpowiedzialności cywilnej od wypadku, w szczególności w odniesieniu do pasażerów, bagażu, przesyłek, poczty i osób trzecich. Niezależnie od tego obowiązku można wziąć pod uwagę specyficzne uwarunkowania i profil ryzyka poszczególnych rodzajów usług, a zwłaszcza działania systemu kolei ze względów kulturowych lub historycznych.

#### SEKCJA 3

##### Ważność licencji

#### Artykuł 23

##### Ważność terytorialna i czasowa

1. Licencja jest ważna na całym terytorium Unii.
2. Licencja zachowuje ważność tak długo, jak długo przedsiębiorstwo kolejowe spełnia obowiązki ustanowione w niniejszym rozdziale. Organ wydający licencję może jednakże wprowadzić obowiązek regularnych przeglądów. W takim przypadku przeglądy przeprowadza się przynajmniej raz na pięć lat.
3. Przepisy szczególne regulujące warunki zawieszenia lub cofnięcia licencji mogą zostać włączone do samej licencji.

#### Artykuł 24

##### Licencja tymczasowa, zatwierdzenie, zawieszenie i cofnięcie licencji

1. Jeśli istnieje poważna wątpliwość, czy przedsiębiorstwo kolejowe, które otrzymało licencję, spełnia wymogi niniejszego rozdziału, w szczególności art. 18, organ wydający licencję może w każdej chwili sprawdzić, czy dane przedsiębiorstwo kolejowe rzeczywiście spełnia te wymogi.

W przypadku gdy organ wydający licencję jest przekonany, że dane przedsiębiorstwo kolejowe nie jest już w stanie spełniać wymogów, zawiesza lub cofa licencję.

2. W przypadku gdy organ państwa członkowskiego wydający licencję jest przekonany, że zachodzi poważna wątpliwość co do spełniania wymogów ustanowionych w niniejszym rozdziale przez przedsiębiorstwo kolejowe, któremu licencję przyznał organ innego państwa członkowskiego wydający licencje, niezwłocznie informuje on ten organ.



3. Niezależnie od ust. 1, w przypadku gdy licencja została zawieszona lub cofnięta z powodu niespełnienia wymogów w zakresie zdolności finansowej, organ wydający licencje może wydać licencję tymczasową w oczekiwaniu na reorganizację przedsiębiorstwa kolejowego, pod warunkiem że nie zagraża to bezpieczeństwu. Licencja tymczasowa jest jednak ważna nie dłużej niż przez sześć miesięcy od daty jej wydania.

4. W przypadku gdy przedsiębiorstwo kolejowe zaprzestało prowadzenia działalności przez sześć miesięcy lub nie rozpoczęło działalności przez sześć miesięcy od dnia wydania licencji, organ wydający licencje może zdecydować, że licencja ma zostać ponownie przedłożona do zatwierdzenia lub zawieszona.

Jeśli chodzi o rozpoczęcie działalności, przedsiębiorstwo kolejowe może wystąpić o przyznanie dłuższego okresu na jej rozpoczęcie z uwagi na specyficzny charakter usług, jakie mają być przez nie świadczone.

5. W przypadku zmiany mającej wpływ na sytuację prawną przedsiębiorstwa, w szczególności w przypadku fuzji lub przejęcia przedsiębiorstwa, organ wydający licencje może zdecydować, że licencja zostanie ponownie przedłożona do zatwierdzenia. Przedsiębiorstwo kolejowe może kontynuować działalność, o ile organ wydający licencje nie stwierdzi zagrożenia bezpieczeństwa. W takim przypadku decyzja musi być uzasadniona.

6. W przypadku gdy przedsiębiorstwo kolejowe zamierza znacząco zmienić lub rozszerzyć swoją działalność, jego licencja jest ponownie przedkładana do zatwierdzenia organowi wydającemu licencje.

7. Organ wydający licencje nie zezwala na jej zachowanie przez przedsiębiorstwo kolejowe, w stosunku do którego wszczęte zostało postępowanie upadłościowe lub inne podobne postępowanie, jeśli jest przekonany, że nie istnieją realne możliwości zadowalającej restrukturyzacji finansowej przedsiębiorstwa w rozsądnym okresie czasie.

8. W przypadku gdy organ wydający licencje wydaje, zawieszca, cofa lub zmienia licencję, niezwłocznie informuje o tym Europejską Agencję Kolejową. Europejska Agencja Kolejowa niezwłocznie informuje organy wydające licencje pozostałych państw członkowskich.

#### Artykuł 25

##### **Tryb wydawania licencji**

1. Tryb wydawania licencji zostaje podany do wiadomości publicznej przez zainteresowane państwo członkowskie, które informuje o tym Komisję.

2. Organ wydający licencje podejmuje decyzję w sprawie złożonego wniosku w możliwie najkrótszym czasie, lecz nie później niż w trzy miesiące po przedłożeniu wszystkich istotnych informacji, zwłaszcza danych wymienionych w załączniku III. Organ wydający licencje uwzględnia wszystkie dostępne informacje. Przedsiębiorstwo składające wniosek o licencję zostaje niezwłocznie poinformowane o podjętej przez organ decyzji. W decyzji odmownej podaje się powody odmowy.

3. Państwa członkowskie zapewniają, aby decyzje organu wydającego licencje podlegały kontroli sądowej.

## ROZDZIAŁ IV

### **POBIERANIE OPŁAT ZA UŻYTKOWANIE INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ I ALOKACJA ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ**

#### SEKCJA 1

##### **Zasady ogólne**

##### *Artykuł 26*

#### **Efektywne wykorzystanie zdolności przepustowej infrastruktury**

Państwa członkowskie zapewniają, aby systemy pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej dla infrastruktury kolejowej spełniały zasady ustanowione w niniejszej dyrektywie, i w ten sposób umożliwiły zarządcy infrastruktury wprowadzenie do obrotu i osiągnięcie optymalnej efektywności wykorzystania dostępnej zdolności przepustowej infrastruktury.

##### *Artykuł 27*

#### **Regulamin sieci**

1. Zarządca infrastruktury, po skonsultowaniu się z zainteresowanymi stronami, opracowuje i publikuje regulamin sieci, możliwy do uzyskania po uiszczeniu opłaty, która nie przewyższa kosztu publikacji tego regulaminu. Regulamin sieci publikuje się w co najmniej dwóch językach urzędowych Unii. Treść regulaminu sieci jest udostępniana nieodpłatnie w formie elektronicznej na portalu internetowym zarządcy infrastruktury oraz jest dostępna za pośrednictwem wspólnego portalu internetowego. Ten portal internetowy jest tworzony przez zarządców infrastruktury w ramach współpracy zgodnie z art. 37 i 40.

2. Regulamin sieci podaje charakterystykę infrastruktury, która jest dostępna dla przedsiębiorstw kolejowych oraz zawiera informacje dotyczące warunków dostępu do danej 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.

3. Regulamin sieci jest aktualizowany i zmieniany w razie konieczności.

4. Regulamin sieci publikuje się nie mniej niż na cztery miesiące przed terminem składania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury.

##### *Artykuł 28*

#### **Umowy między przedsiębiorstwami kolejowymi i zarządcami infrastruktury kolejowej**

Każde przedsiębiorstwo kolejowe świadczące kolejowe usługi przewozowe zawiera niezbędne umowy prawa publicznego lub prywatnego z zarządcami infrastruktury kolejowej. Warunki takich umów są niedyskryminacyjne i przejrzyste, zgodnie z niniejszą dyrektywą.

## SEKCJA 2

**Oplaty za infrastrukturę I usługi**

## Artykuł 29

**Ustalanie, wyznaczanie i pobieranie opłat**

1. Państwa członkowskie ustalają ramy pobierania opłat, nie naruszając niezależności zarządzania przewidzianej w art. 4.

Z zastrzeżeniem powyższego warunku, państwa członkowskie ustalają także specjalne zasady pobierania opłat lub przekazują takie uprawnienia zarządcy infrastruktury.

Państwa członkowskie zapewniają, aby regulamin sieci zawierał ramy pobierania opłat i zasady pobierania opłat lub wskazywał stronę internetową, na której publikowane są ramy pobierania opłat i zasady pobierania opłat.

Zarządca infrastruktury wyznacza i pobiera opłatę za użytkowanie infrastruktury zgodnie z ustalonymi ramami pobierania opłat oraz zasadami pobierania opłat.

Bez uszczerbku dla niezależności zarządzania określonej w art. 4 i pod warunkiem, że prawo to zostało bezpośrednio przyznane w prawie konstytucyjnym przed dniem 15 grudnia 2010 r., parlament narodowy może mieć prawo do kontrolowania oraz, w stosownym przypadku, przeglądu poziomu opłat określonego przez zarządcę infrastruktury. Każdy taki przegląd zapewni, aby opłaty były zgodne z niniejszą dyrektywą, z ustanowionymi ramami i zasadami pobierania opłat.

2. Z wyjątkiem przypadków, gdy przyjęte są szczególne ustalenia zgodnie z art. 32 ust. 3, zarządcy infrastruktury zapewniają, aby stosowany system pobierania opłat był oparty na takich samych zasadach na całej ich sieci.

3. Zarządcy infrastruktury zapewniają, aby wynikiem stosowania systemu pobierania opłat były równoważne i niedyskryminacyjne opłaty dla różnych przedsiębiorstw kolejowych wykonujących przewozy o równoważnym charakterze na podobnej części rynku oraz aby faktycznie stosowane opłaty były zgodne z zasadami ustalonymi w regulaminie sieci.

4. Zarządca infrastruktury przestrzega poufności handlowej informacji dostarczanych mu przez wnioskodawców.

## Artykuł 30

**Koszty i zestawienie rachunkowe infrastruktury**

1. Zarządcy infrastruktury otrzymują, z należytym uwzględnieniem bezpieczeństwa oraz utrzymania i poprawiania jakości usług w zakresie infrastruktury, zachęty do zmniejszania kosztów zapewniania infrastruktury i poziomu opłat za dostęp.

2. Bez uszczerbku dla kompetencji państw członkowskich w odniesieniu do planowania i finansowania infrastruktury kolejowej oraz dla budżetowej zasady jednoroczności, w stosownych przypadkach państwa członkowskie zapewniają, aby między właściwym organem a zarządcą infrastruktury została

zawarta umowa spełniająca podstawowe zasady i parametry określone w załączniku V i obejmująca okres nie krótszy niż pięć lat.

Państwa członkowskie zapewniają, aby umowy obowiązujące w dniu 15 grudnia 2012 r. zostały zmienione, w razie konieczności, w celu dostosowania ich do niniejszej dyrektywy w chwili przedłużenia ich obowiązywania lub najpóźniej do dnia 16 czerwca 2015 r..

3. Państwa członkowskie wprowadzają zachęty, o których mowa w ust. 1, w drodze umowy, o której mowa w ust. 2, lub w drodze środków regulacyjnych, lub też przez połączenie zawartych w umowie zachęt służących zmniejszeniu kosztów ze środkami regulacyjnymi służącymi obniżeniu poziomu opłat.

4. Jeżeli dane państwo członkowskie zdecyduje się wprowadzić zachęty, o których mowa w ust. 1, w drodze środków regulacyjnych, oparte to będzie na analizie osiągalnych redukcji kosztów. Nie narusza to uprawnień organu regulacyjnego do przeglądu opłat, o którym mowa w art. 56.

5. Warunki umowy, o której mowa w ust. 2, i struktura wpłat w celu zapewnienia finansowania zarządcy infrastruktury są uzgodnione z góry na cały okres umowy.

6. Państwa członkowskie zapewniają, aby wnioskodawcy i – na żądanie – potencjalni wnioskodawcy byli informowani przez właściwy organ i zarządcę infrastruktury oraz mieli możliwość wyrażenia swoich opinii na temat treści umowy przed jej podpisaniem. Umowa jest publikowana w terminie miesiąca od jej zawarcia.

Zarządca infrastruktury zapewnia zgodność postanowień umowy z planem biznesowym.

7. Zarządcy infrastruktury sporządzają i prowadzą rejestr swoich aktywów oraz aktywów, którymi zarządzają; rejestr mógłby być wykorzystany, aby ocenić finansowanie potrzebne do ich naprawy lub wymiany. Dołącza się do niego także szczegółowe informacje na temat kosztów odnowy i modernizacji infrastruktury.

8. Zarządcy infrastruktury opracowują metodę alokacji kosztów do poszczególnych kategorii usług oferowanych przedsiębiorstwom kolejowym. Państwa członkowskie mogą nałożyć wymóg uzyskania uprzedniego zatwierdzenia w tej sprawie. Metoda ta jest od czasu do czasu uaktualniana na podstawie najlepszej praktyki międzynarodowej.

## Artykuł 31

**Zasady pobierania opłat**

1. Opłaty za użytkowanie infrastruktury kolejowej i obiektów infrastruktury usługowej są wpłacane odpowiednio zarządcy infrastruktury oraz operatorowi obiektu infrastruktury usługowej i wykorzystywane do finansowania ich działalności gospodarczej.

2. Państwa członkowskie wymagają od zarządcy infrastruktury i operatora obiektu infrastruktury usługowej dostarczenia organowi regulacyjnemu wszystkich koniecznych informacji na temat nałożonych opłat, aby umożliwić organowi regulacyjnemu wykonywanie jego funkcji, o których mowa w art. 56. Zarządca infrastruktury i operator obiektu infrastruktury usługowej muszą w związku z tym być w stanie wykazać wobec przedsiębiorstw kolejowych, że opłaty za infrastrukturę i usługi, na które faktycznie wystawiono faktury przedsiębiorstwu kolejowemu, zgodnie z art. 30–37, są zgodne z metodologią, zasadami, a jeśli to ma zastosowanie, z wartościami określonymi w regulaminie sieci.

3. Bez uszczerbku dla ust. 4 lub 5 niniejszego artykułu lub dla art. 32 opłaty za minimalny pakiet dostępu i za dostęp do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej ustala się po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat przejazdu pociągu.

Przed dniem 16 czerwca 2015 r. Komisja przyjmuje środki ustalające zasady obliczania kosztów, które są bezpośrednio ponoszone w wyniku prowadzenia ruchu pociągów. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.

Zarządca infrastruktury może podjąć decyzję o stopniowym dostosowywaniu się do tych zasad przez okres nie dłuższy niż cztery lata po wejściu w życie tych aktów wykonawczych.

4. Opłaty za dostęp do infrastruktury, o których mowa w ust. 3, mogą zawierać opłatę, która odzwierciedla niedobór zdolności przepustowej w możliwej do wskazania części infrastruktury w czasie okresów przepelnienia.

5. Opłaty za dostęp do infrastruktury, o których mowa w ust. 3, mogą być zmieniane, aby uwzględnić koszty skutków dla środowiska spowodowane przez ruch pociągów. Wszelkie tego rodzaju zmiany różnicuje się w zależności od wagi spowodowanego skutku.

W oparciu o doświadczenia zebrane przez zarządców infrastruktury, przedsiębiorstwa kolejowe, organy regulacyjne i właściwe organy i uznając istniejące systemy dotyczące różnicowania opłat w zależności od hałasu, Komisja przyjmuje środki wykonawcze określające zasady, które należy stosować przy pobieraniu opłat za koszty skutków hałasu, w tym czas trwania ich stosowania, oraz umożliwiające różnicowanie opłat za dostęp do infrastruktury, aby uwzględnić, w stosownym przypadku, szczególnie charakter danego obszaru, w szczególności jeżeli chodzi o liczbę ludności, na którą będzie to miało wpływ, i skład pociągu wraz z wpływem na poziom emisji hałasu. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3. Nie mogą one powodować nadmiernego zakłócenia konkurencji między przedsiębiorstwami kolejowymi ani wpływać na ogólną konkurencyjność sektora kolejowego.

Wszelkie tego rodzaju zmiany opłat za dostęp do infrastruktury mające na celu uwzględnienie kosztów skutków hałasu wspierają doposażenie wagonów w najbardziej efektywną pod względem finansowym dostępną technologię systemu hamowania o niskim poziomie hałasu.

Pobieranie opłaty za koszty środowiskowe, których wynikiem jest wzrost ogólnej wielkości przychodów przysługujących zarządcy infrastruktury, jest dozwolone tylko wtedy, jeżeli takie pobieranie opłaty jest stosowane do drogowego przewozu towarów zgodnie z prawem Unii.

Jeśli pobieranie opłat za koszty środowiskowe powoduje powstanie dodatkowych przychodów, decyzja co do ich wykorzystania pozostaje w gestii państw członkowskich.

Państwa członkowskie zapewniają przechowywanie niezbędnych informacji oraz możliwość przesłania pochodzenia pobieranych opłat za koszty środowiskowe i ich stosowania. Informacje o tym państwa członkowskie przekazują Komisji na żądanie.

6. Aby uniknąć niepożądanych, nieproporcjonalnych wpływow, opłaty, o których mowa w ust. 3, 4 i 5, mogą być wyrażone za pomocą średnich obliczanych w stosunku do racjonalnego zasięgu przewozów pociągami i czasu. Jednakże względna wielkość opłat za dostęp do infrastruktury musi być związana z kosztami, które można przypisać danym przewozom.

7. Opłata nakładana za dostęp do torów w ramach obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w załączniku II pkt 2, oraz świadczenie usług w tych obiektach nie może przekraczać kosztów ich świadczenia powiększonych o rozsądny zysk.

8. W przypadku gdy usługi wymienione w załączniku II pkt 3 i 4 jako usługi dodatkowe i pomocnicze są oferowane tylko przez jednego dostawcę, opłata nałożona za taką usługę nie może przekraczać kosztów jej świadczenia powiększonych o rozsądny zysk.

9. Opłaty mogą być pobierane za wykorzystaną zdolność przepustową z przeznaczeniem na utrzymanie infrastruktury. Takie opłaty nie mogą przekraczać straty w przychodach netto zarządcy infrastruktury wynikającej z utrzymania.

10. Operator obiektów służących świadczeniu usług, o których mowa w załączniku II pkt 2, 3 i 4, przekazuje zarządcy infrastruktury informacje o opłatach, które należy uwzględnić w regulaminie sieci, lub wskazuje stronę internetową, na której takie informacje są udostępniane nieodpłatnie w formie elektronicznej, zgodnie z art. 27.

#### Artykuł 32

#### Wyjątki od zasad pobierania opłat

1. W celu odzyskania całości kosztów poniesionych przez zarządcę infrastruktury państwo członkowskie może, jeżeli kondycja rynku to umożliwia, dokonywać podwyżek na podstawie efektywnych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych zasad, gwarantując przy tym optymalną konkurencyjność segmentów rynku kolejowego. System pobierania opłat uwzględnia wzrosty produktywności osiągnięte przez przedsiębiorstwa kolejowe.

Poziom opłat nie może jednak wykluczać użytkowania infrastruktury przez segmenty rynku, które mogą zapłacić przynajmniej koszty ponoszone bezpośrednio w wyniku prowadzenia przewozów kolejowych, powiększone o pewną stopę zwrotu, którą umożliwia kondycja rynku.

Przed zatwierdzeniem wprowadzenia podwyżek państwa członkowskie zapewniają, aby zarządcy infrastruktury ocenili ich znaczenie dla określonych segmentów rynku, biorąc pod uwagę co najmniej pary wymienione w załączniku VI pkt 1 i zachowując te właściwe. Wykaz sektorów rynku określony przez zarządców infrastruktury zawiera co najmniej trzy następujące segmenty: przewozy towarowe, przewozy pasażerskie w ramach umowy o świadczeniu usługi publicznej oraz inne przewozy pasażerskie.

Zarządcy infrastruktury mogą dalej rozróżniać segmenty rynku według przewożonych towarów lub pasażerów.

Określone zostaną również segmenty rynku, w których przedsiębiorstwa kolejowe obecnie nie działają, ale mogą świadczyć usługi w okresie obowiązywania systemu pobierania opłat. Zarządca infrastruktury nie uwzględnia podwyżki w systemie pobierania opłat w tych segmentach rynku.

Wykaz segmentów rynku jest publikowany w regulaminie sieci i podlega przeglądowi przynajmniej raz na pięć lat. Organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55, sprawdza ten wykaz zgodnie z art. 56.

2. Do celów przewozu towarów z i do państw trzecich realizowanego na sieci, której szerokość toru jest inna niż na głównej sieci kolejowej w Unii, zarządcy infrastruktury mogą ustalać wyższe opłaty, aby uzyskać pełny zwrot poniesionych kosztów.

3. Dla konkretnych projektów inwestycyjnych w przyszłości lub dla konkretnych projektów inwestycyjnych, które zostały zakończone po 1988 r., zarządca infrastruktury może ustalić lub nadal ustalać wyższe opłaty – na podstawie długookresowych kosztów takich projektów – jeżeli podnoszą one efektywność lub efektywność kosztową bądź oba te aspekty, a w inny sposób nie mogłyby być lub nie zostałyby uwzględnione. Taka umowa o pobieraniu opłat może także zawierać porozumienia w sprawie ponoszenia różnych rodzajów ryzyka związanego z nowymi inwestycjami.

4. Opłaty za dostęp do infrastruktury w korytarzach kolejowych wyszczególnionych w decyzji Komisji 2009/561/WE<sup>(1)</sup> są różnicowane, aby zachęcić do wyposażania pociągów w ETCS zgodny z wersją przyjętą na mocy decyzji Komisji 2008/386/WE<sup>(2)</sup> i kolejnych wersji. Takie zróżnicowanie nie może powodować jakiegokolwiek ogólnej zmiany przychodów zarządcy infrastruktury.

(1) Decyzja Komisji 2009/561/WE z dnia 22 lipca 2009 r. zmieniająca decyzję 2006/679/WE w odniesieniu do wdrażania technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu sterowania ruchem kolejowym transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz.U. L 194 z 25.7.2009, s. 60).

(2) Decyzja Komisji 2008/386/WE z dnia 23 kwietnia 2008 r. zmieniająca załącznik A do decyzji 2006/679/WE dotyczącej technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu sterowania ruchem kolejowym transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych oraz załącznik A do decyzji 2006/860/WE dotyczącej specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu Sterowanie transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz.U. L 136 z 24.5.2008, s. 11).

Niezależnie od tego obowiązku, państwa członkowskie mogą zdecydować, że zróżnicowanie opłat za dostęp do infrastruktury nie ma zastosowania do linii kolejowych, o których mowa w decyzji 2009/561/WE, na których mogą poruszać się tylko pociągi wyposażone w ETCS.

Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o objęciu tym zróżnicowaniem linii kolejowych, które nie są wyszczególnione w decyzji 2009/561/WE.

Przed dniem 16 czerwca 2015 r. oraz po przeprowadzeniu oceny skutków Komisja przyjmuje środki określające zasady, zgodnie z którymi należy stosować różnicowanie opłat za dostęp do infrastruktury, stosownie do ram czasowych zgodnych z europejskim planem wdrożenia ERTMS na mocy decyzji 2009/561/WE i zapewniając, aby nie spowodowały one żadnej ogólnej zmiany przychodów zarządcy infrastruktury. Te akty wykonawcze dostosowują zasady różnicowania opłat mające zastosowanie do pociągów obsługujących lokalne i regionalne przewozy i wykorzystujących ograniczone odcinki korytarzy kolejowych wyszczególnionych w decyzji 2009/561/WE. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3. Nie mogą one powodować nadmiernego zakłócenia konkurencji między przedsiębiorstwami kolejowymi ani wpływać na ogólną konkurencyjność sektora kolejowego.

5. Aby zapobiec dyskryminacji, państwa członkowskie zapewniają, aby wszelkie średnie i krańcowe opłaty zarządcy infrastruktury za równoważne użytkowanie jego infrastruktury były porównywalne i aby porównywalne usługi w tym samym segmencie rynku podlegały takim samym opłatom. Zarządca infrastruktury wykazuje w regulaminie sieci, że system pobierania opłat spełnia te wymagania w takim stopniu, w jakim to może być dokonane bez ujawnienia poufnych informacji dotyczących prowadzenia działalności gospodarczej.

6. Jeżeli zarządca infrastruktury zamierza zmienić istotne elementy systemu pobierania opłat, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, musi je podać do publicznej wiadomości przynajmniej na trzy miesiące przed upływem terminu publikacji regulaminu sieci zgodnie z art. 27 ust. 4.

## Artykuł 33

### Ulgi

1. Bez uszczerbku dla przepisów art. 101, 102, 106 i 107 TFUE i niezależnie od zasady bezpośrednio ponoszonego kosztu, określonej w art. 31 ust. 3 niniejszej dyrektywy, wszelkie ulgi w stosunku do opłat pobieranych od przedsiębiorstwa kolejowego przez zarządcę infrastruktury za jakąkolwiek usługę muszą być zgodne z kryteriami określonymi w niniejszym artykule.

2. Z wyjątkiem ust. 3 ulgi ograniczają się do faktycznych oszczędności na kosztach administracyjnych dla zarządcy infrastruktury. Przy ustalaniu wielkości ulgi nie można uwzględniać oszczędności kosztów, które już zostały zinternalizowane w pobieranej opłacie.

3. Zarządcy infrastruktury mogą wprowadzić systemy dostępne dla wszystkich użytkowników infrastruktury, dla określonych potoków ruchu, udzielając ograniczonych w czasie ulg, aby zachęcić do rozwijania nowych usług kolejowych, lub ulgi zachęcające do korzystania z linii o znacznym stopniu niepełnego wykorzystania.

4. Ulgi mogą dotyczyć tylko opłat pobieranych za określony odcinek infrastruktury.

5. Podobne systemy ulg stosuje się dla podobnych usług. Systemy ulg stosuje się w niedyskryminacyjny sposób w stosunku do wszystkich przedsiębiorstw kolejowych.

#### Artykuł 34

##### **Systemy rekompensat za niepokryte koszty środowiskowe, związane z wypadkami i infrastrukturą**

1. Państwa członkowskie mogą wprowadzić na czas określony system rekompensat za użytkowanie infrastruktury kolejowej z tytułu możliwych do wykazania nieponoszonych kosztów środowiskowych, związanych z wypadkami i infrastrukturą w konkurencyjnych gałęziach transportu, o ile koszty te przekraczają równoważne koszty kolei.

2. W przypadku gdy przedsiębiorstwo kolejowe otrzymujące rekompensatę korzysta z prawa wyłączności, rekompensacie tej muszą towarzyszyć porównywalne korzyści dla użytkowników.

3. Wykorzystana metodologia i wykonane obliczenia muszą być dostępne publicznie. W szczególności musi być możliwe wykazanie określonych kosztów, którymi nie obciążono konkurencyjnej infrastruktury transportowej, i których uniknięto, oraz zapewnienie, aby system ten był przyznawany przedsiębiorstwom na niedyskryminacyjnych warunkach.

4. Państwa członkowskie zapewniają, aby system był zgodny z art. 93, 107 i 108 TFUE.

#### Artykuł 35

##### **Plan wykonania**

1. Systemy pobierania opłat za infrastrukturę zachęcają, za pomocą planu wykonania, przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcę infrastruktury do minimalizowania zakłóceń i poprawy wyników sieci kolejowej. Plan ten może obejmować sankcje za działania, które zakłócają eksploatację sieci, rekompensaty dla przedsiębiorstw, które zostały dotknięte skutkami zakłóceń, oraz premie jako nagrody za wydajność lepszą od planowanej.

2. Podstawowe zasady planu wykonania, wymienione w załączniku VI pkt 2, stosuje się na obszarze całej sieci.

3. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 60 dotyczących zmian załącznika VI pkt 2 lit. c). Załącznik VI pkt 2 lit. c) może zatem zostać zmieniony w świetle rozwoju rynku kolejowego i doświadczeń zebranych przez organy regulacyjne, o których mowa w art. 55,

zarządców infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe. Takie zmiany dostosowują klasy opóźnień do najlepszych praktyk opracowanych przez branżę.

#### Artykuł 36

##### **Opłaty rezerwacyjne**

Zarządcy infrastruktury mogą pobierać odpowiednią opłatę za zdolność przepustową, która została przydzielona, ale nie jest wykorzystywana. Ta opłata za niewykorzystywanie zapewnia zachętę do efektywnego wykorzystywania zdolności przepustowej. Pobór takiej opłaty od wnioskodawców, którym przydzielono trasę pociągu, jest obowiązkowy w przypadku, gdy regularnie nie wykorzystują oni przyznanych tras lub ich części. W odniesieniu do nakładania tej opłaty zarządcy infrastruktury publikują w regulaminie sieci kryteria określające takie niewykorzystanie. Organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55, sprawdza te kryteria zgodnie z art. 56. Płatności tytułem tej opłaty są dokonywane przez wnioskodawcę albo przez przedsiębiorstwo kolejowe wskazane zgodnie z art. 41 ust. 1. Zarządca infrastruktury zawsze musi być w stanie poinformować każdą zainteresowaną stronę o zdolności przepustowej infrastruktury, która została już przydzielona użytkującym przedsiębiorstwom kolejowym.

#### Artykuł 37

##### **Współpraca w zakresie systemów pobierania opłat obejmujących więcej niż jedną sieć**

1. Państwa członkowskie zapewniają współpracę zarządców infrastruktury, aby umożliwić stosowanie efektywnych systemów pobierania opłat i wspólne działanie w celu koordynowania pobierania opłat za wykonywanie przewozów pociągami, które przejeżdżają przez więcej niż jedną sieć infrastruktury systemu kolejowego w Unii. Zarządcy infrastruktury dążą w szczególności do zagwarantowania optymalnej konkurencyjności międzynarodowych przewozów kolejowych i zapewnienia efektywnego wykorzystania sieci kolejowych. W tym celu ustalają odpowiednie procedury z zastrzeżeniem zasad zawartych w niniejszej dyrektywie.

2. Do celów ust. 1 niniejszego artykułu państwa członkowskie zapewniają współpracę między zarządcami infrastruktury w celu umożliwienia skutecznego stosowania podwyżek, o których mowa w art. 32, i planów wykonania, o których mowa w art. 35, dla przewozów obejmujących więcej niż jedną sieć systemu kolejowego w Unii.

#### SEKCJA 3

##### **Alokacja zdolności przepustowej infrastruktury**

#### Artykuł 38

##### **Uprawnienia do zdolności przepustowej**

1. Zdolność przepustowa infrastruktury jest alokowana przez zarządcę infrastruktury. Po dokonaniu alokacji na rzecz wnioskodawcy nie może być ona przekazywana przez otrzymującego innemu przedsiębiorstwu lub innym rodzajom przewozów.

Wszelki obrót zdolnością przepustową infrastruktury jest zakazany i prowadzi do wykluczenia z dalszej alokacji zdolności przepustowej.

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

2. Prawo do użytkowania określonej zdolności przepustowej infrastruktury w formie trasy pociągu może zostać przyznane wnioskodawcom maksymalnie na okres ważności jednego obowiązującego rozkładu jazdy.

Zarządca infrastruktury i wnioskodawca mogą zawrzeć umowę ramową, przewidzianą w art. 42, na użytkowanie zdolności przepustowej na odpowiedniej infrastrukturze kolejowej, na okres dłuższy niż okres ważności jednego obowiązującego rozkładu jazdy.

3. Odpowiednie prawa i obowiązki zarządców infrastruktury i wnioskodawców w odniesieniu do każdej alokacji zdolności przepustowej ustala się w umowach lub w prawie państw członkowskich.

4. W przypadku gdy wnioskodawca zamierza wystąpić z wnioskiem o przyznanie zdolności przepustowej w celu świadczenia międzynarodowych przewozów pasażerskich informuje o tym zarządców infrastruktury i odpowiednie organy regulacyjne. Aby umożliwić im określenie, czy cel usługi międzynarodowej polega na przewozie pasażerów na trasie między stacjami znajdującymi się w różnych państwach członkowskich, oraz jaki jest potencjalny wpływ ekonomiczny na już istniejące umowy o świadczenie usług publicznych, organy regulacyjne zapewniają, aby każdy właściwy organ, który udzielił publicznego zamówienia na kolejowe przewozy pasażerskie na tej trasie, określony w takim zamówieniu, każdy inny zainteresowany właściwy organ mający prawo ograniczania dostępu na mocy art. 11 oraz każde przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych na trasie tego międzynarodowego przewozu pasażerskiego zostały odpowiednio poinformowane.

#### Artykuł 39

### Alokacja zdolności przepustowej

1. Państwa członkowskie mogą określić ramy alokacji zdolności przepustowej infrastruktury, z zastrzeżeniem warunku niezależności zarządzania określonego w art. 4. Ustala się szczegółowe zasady alokacji zdolności przepustowej. Zarządca infrastruktury dokonuje alokacji zdolności przepustowej. W szczególności zarządca infrastruktury zapewnia, aby zdolność przepustowa infrastruktury była alokowana na sprawiedliwych i niedyskryminacyjnych zasadach oraz zgodnie z prawem Unii.

2. Zarządcy infrastruktury przestrzegają poufności handlowej informacji, które są im dostarczane.

#### Artykuł 40

### Współpraca w zakresie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury na więcej niż jednej sieci

1. Państwa członkowskie zapewniają współpracę zarządców infrastruktury, aby umożliwić efektywne tworzenie i alokację

zdolności przepustowej infrastruktury, która przebiega przez więcej niż jedną sieć systemu kolejowego w Unii, w tym również na podstawie umów ramowych, o których mowa w art. 42. Zarządcy infrastruktury ustalają odpowiednie procedury, podlegające przepisom określonym w niniejszej dyrektywie, oraz odpowiednio organizują trasy pociągów, które przebiegają przez więcej niż jedną sieć.

Państwa członkowskie zapewniają wspólne działanie przedstawicieli zarządców infrastruktury, których decyzje o alokacji mają wpływ na innych zarządców infrastruktury, w celu koordynowania alokacji lub w celu alokowania całej odpowiedniej zdolności przepustowej na poziomie międzynarodowym, bez uszczerbku dla szczególnych przepisów prawa Unii dotyczących sieci kolejowych ukierunkowanych na transport towarów. Zasady i kryteria alokacji zdolności przepustowej ustalone w ramach tej współpracy publikowane są przez zarządców infrastruktury w ich regulaminach sieci zgodnie z załącznikiem IV pkt 3. Odpowiedni przedstawiciele zarządców infrastruktury z państw trzecich mogą być włączeni do tych procedur.

2. Komisja jest informowana o głównych spotkaniach, na których opracowuje się wspólne zasady i praktyki dotyczące alokacji infrastruktury, oraz zapraszana do udziału w nich w charakterze obserwatora. Organy regulacyjne muszą otrzymywać wystarczające informacje na temat opracowywania wspólnych zasad i praktyk alokacji infrastruktury oraz z informatycznych systemów alokacji, aby umożliwić im wykonywanie nadzoru regulacyjnego zgodnie z art. 56.

3. Na każdym spotkaniu lub podczas innych działań podejmowanych, aby udzielić zezwolenia na alokację zdolności przepustowej infrastruktury dla przewozów pociągami na różnych sieciach, decyzje są podejmowane tylko przez przedstawicieli zarządców infrastruktury.

4. Uczestniczący we współpracy, o której mowa w ust. 1, zapewniają, aby ich członkostwo, metody działania i wszystkie odpowiednie kryteria, które są stosowane do oceniania i alokacji zdolności przepustowej infrastruktury, były podawane do wiadomości publicznej.

5. Działając we współpracy, o której mowa w ust. 1, zarządcy infrastruktury oceniają zapotrzebowanie na międzynarodowe trasy pociągów i mogą, jeśli to konieczne, proponować i organizować je, aby ułatwić prowadzenie ruchu pociągów towarowych, które podlegają zamówieniom *ad hoc*, o których mowa w art. 48.

Takie wstępnie ustalane międzynarodowe trasy pociągów są udostępniane wnioskodawcom za pośrednictwem któregośkolwiek ze współpracujących zarządców infrastruktury.

#### Artykuł 41

### Wnioskodawcy

1. Wnioskodawcy mogą składać wnioski o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury. Aby wykorzystać tę zdolność przepustową infrastruktury, wnioskodawcy wyznaczają przedsiębiorstwo kolejowe, które zawrze umowę z zarządcą infrastruktury zgodnie z art. 28. Nie narusza to prawa wnioskodawców do zawierania umów z zarządcami infrastruktury na mocy art. 44 ust. 1.

2. Zarządca infrastruktury może ustalić wymogi odnoszące się do wnioskodawców w celu zapewnienia osiągnięcia jego uzasadnionych oczekiwań dotyczących przyszłych przychodów i wykorzystania infrastruktury. Wymogi te muszą być odpowiednie, przejrzyste i niedyskryminacyjne. Określa się je w regulaminie sieci, zgodnie z załącznikiem IV pkt 3 lit. b). Mogą one zawierać tylko postanowienie o gwarancji finansowej, która nie może przewyższać odpowiedniej wielkości i która jest proporcjonalna do rozważanej wielkości działalności wnioskodawcy, jak również o zagwarantowaniu zdolności do opracowania stosownych ofert nabycia zdolności przepustowej infrastruktury.

3. W terminie do dnia 16 czerwca 2015 r. Komisja przyjmuje środki wykonawcze określające szczegółowo kryteria, których należy przestrzegać do celów stosowania ust. 2. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.

#### Artykuł 42

##### Umowy ramowe

1. Bez uszczerbku dla art. 101, 102 i 106 TFUE, między zarządcą infrastruktury a wnioskodawcą może zostać zawarta umowa ramowa. Taka umowa ramowa określa parametry zdolności przepustowej infrastruktury wymaganej przez wnioskodawcę i oferowanej wnioskodawcy, w czasie przekraczającym okres ważności jednego obowiązującego rozkładu jazdy.

Umowa ramowa nie określa szczegółowo trasy pociągu, ale dąży do zaspokojenia uzasadnionych potrzeb handlowych wnioskodawcy. Państwo członkowskie może wymagać uprzedniego zatwierdzenia takiej umowy ramowej przez organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55 niniejszej dyrektywy.

2. Umowy ramowe nie mogą umożliwiać korzystania z danej infrastruktury przez innych wnioskodawców lub dla innych rodzajów przewozów.

3. Umowy ramowe pozwalają na zmiany lub ograniczenia ich warunków, aby umożliwić uzyskanie lepszego wykorzystania infrastruktury kolejowej.

4. Umowy ramowe mogą zawierać sankcje, w przypadku gdy będzie konieczna zmiana lub rozwiązanie umowy.

5. Umowy ramowe obejmują co do zasady okres pięciu lat i podlegają przedłużeniu na okresy równe pierwotnemu okresowi ich obowiązywania. W określonych przypadkach zarządca infrastruktury może zgodzić się na krótszy lub dłuższy okres. Okresy dłuższe niż pięć lat muszą być uzasadnione istnieniem umów handlowych, specjalnych inwestycji lub ryzyka.

6. W przypadku usług świadczonych z wykorzystaniem specjalnej infrastruktury, o której mowa w art. 49 i która wymaga znacznych i długoterminowych inwestycji, należycie uzasadnionych przez wnioskodawcę, umowy ramowe mogą być zawierane na okres 15 lat. Jakikolwiek okres dłuższy niż 15 lat jest dopuszczalny jedynie w wyjątkowych przypadkach, zwłaszcza gdy realizowane są długoterminowe inwestycje na dużą skalę i szczególnie gdy inwestycje takie objęte są zobowiązaniami umownymi zawierającymi wieloletni plan amortyzacji.

W takich wyjątkowych przypadkach umowa ramowa może określać szczegółowo parametry zdolności przepustowej, która ma zostać udostępniona wnioskodawcy na czas obowiązywania umowy ramowej. Parametry te mogą obejmować częstotliwość, natężenie i jakość tras kolejowych. Zarządca infrastruktury może zmniejszyć zarezerwowaną zdolność przepustową, jeżeli przez co najmniej jeden miesiąc jej wykorzystanie było niższe od progowej wielkości przydziału przewidzianej w art. 52.

Począwszy od dnia 1 stycznia 2010 r., wstępna umowa ramowa może być sporządzana na okres pięciu lat z możliwością jej jednokrotnego przedłużenia, na podstawie parametrów zdolności przepustowej stosowanych przez wnioskodawców realizujących usługi przed dniem 1 stycznia 2010 r., aby uwzględnić specjalistyczne inwestycje lub istniejące umowy handlowe. Organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55, jest odpowiedzialny za wyrażenie zgody na wejście w życie takiej umowy.

7. Ogólne postanowienia każdej umowy ramowej udostępnia się wszystkim zainteresowanym stronom, jednak przy uwzględnieniu poufności handlowej.

8. W oparciu o doświadczenia organów regulacyjnych, właściwych organów i przedsiębiorstw kolejowych oraz w oparciu o działalność sieci, o której mowa w art. 57 ust. 1, Komisja może przyjąć środki określające szczegółowo procedurę i kryteria, których należy przestrzegać do celów stosowania niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.

#### Artykuł 43

##### Harmonogram procesu alokacji

1. Zarządca infrastruktury stosuje się do harmonogramu alokacji zdolności przepustowej określonego w załączniku VII.

2. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 60, dotyczących pewnych zmian załącznika VII. Załącznik VII może zatem po konsultacji ze wszystkimi zarządcami infrastruktury zostać zmieniony, aby wziąć pod uwagę uwarunkowania eksploatacyjne procesu alokacji. Zmiany te opierają się na tym, co w świetle doświadczeń jest konieczne do zapewnienia efektywnego procesu alokacji i uwzględnienia uwarunkowań eksploatacyjnych zarządców infrastruktury.

3. Zarządcy infrastruktury uzgadniają z innymi odpowiednimi zainteresowanymi zarządcami infrastruktury, które międzynarodowe trasy pociągów mają zostać włączone do obowiązującego rozkładu jazdy przed rozpoczęciem konsultacji na temat projektu obowiązującego rozkładu jazdy. Korekty są dokonywane tylko w razie bezwzględnej konieczności.

#### Artykuł 44

##### Wnioski

1. Wnioskodawcy mogą występować na podstawie prawa publicznego lub prywatnego do zarządcy infrastruktury o zawarcie umowy przyznającej im uprawnienia do użytkowania infrastruktury kolejowej za opłatą, zgodnie z przepisami rozdziału IV sekcja 2.

2. Wnioski dotyczące obowiązującego rozkładu jazdy przewozów regularnych składane są w terminach określonych w załączniku VII.

3. Wnioskodawca, który jest stroną umowy ramowej, składa wniosek zgodnie z tą umową.

4. W przypadku tras przebiegających przez więcej niż jedną sieć zarządcy infrastruktury zapewniają, aby wnioskodawcy mogli składać wnioski do punktu kompleksowej obsługi, którym jest wspólny organ ustanowiony przez zarządców infrastruktury albo jeden zarządca infrastruktury zaangażowany na tej trasie kolejowej. Ten zarządca infrastruktury zostaje upoważniony do działania w imieniu wnioskodawcy, aby starać się o zdolność przepustową u pozostałych odpowiednich zarządców infrastruktury. Wymóg ten nie narusza rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy<sup>(1)</sup>.

#### Artykuł 45

### Układanie rozkładu jazdy

1. Zarządca infrastruktury w miarę możliwości realizuje wszystkie wnioski o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury, w tym zamówienia tras pociągów przebiegających przez więcej niż jedną sieć, i w miarę możliwości uwzględnia wszystkie ograniczenia dotyczące wnioskodawców, w tym skutki ekonomiczne dla ich działalności gospodarczej.

2. Zarządca infrastruktury może nadać priorytet określonym usługom w ramach procesu układania rozkładu jazdy i koordynacji, ale tylko w przypadkach określonych w art. 47 i 49.

3. Zarządca infrastruktury konsultuje się z zainteresowanymi stronami na temat projektu obowiązującego rozkładu jazdy i daje im przynajmniej jeden miesiąc na przedstawienie ich opinii. Zainteresowanymi stronami są wszyscy, którzy złożyli wnioski o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury, oraz inne strony, które chcą mieć możliwość przekazania uwag na temat, jak obowiązujący rozkład jazdy może wpłynąć na ich zdolność do zapewniania przewozów kolejowych w trakcie okresu ważności obowiązującego rozkładu jazdy.

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

#### Artykuł 46

### Proces koordynacji

1. W przypadku gdy w trakcie procesu układania rozkładu jazdy, o którym mowa w art. 45, zarządca infrastruktury napotyka konflikty między różnymi wnioskami, próbuje w drodze koordynacji różnych wniosków zapewnić możliwie najlepsze dopasowanie wszystkich zgłoszonych potrzeb.

2. W przypadku gdy zachodzi sytuacja wymagająca koordynacji, zarządca infrastruktury ma prawo, w rozsądnych granicach, proponować zdolność przepustową infrastruktury, która różni się od tej, na jaką złożono wniosek.

3. Zarządca infrastruktury próbuje rozwiązać wszelkie konflikty w drodze konsultacji z odpowiednimi wnioskodawcami.

Konsultacje te są oparte na ujawnieniu następujących informacji w rozsądnym czasie, nieodpłatnie i w formie pisemnej lub elektronicznej:

- trasy pociągów, odnośnie do których złożyli wnioski wszyscy pozostali wnioskodawcy na tych samych drogach przebiegu;
- trasy pociągów alokowane tymczasowo dla wszystkich pozostałych wnioskodawców na tych samych drogach przebiegu;
- alternatywne trasy pociągów proponowane na odpowiednich drogach przebiegu zgodnie z ust. 2;
- wszystkie dane szczegółowe na temat kryteriów wykorzystywanych w ramach procesu alokacji zdolności przepustowej.

Zgodnie z art. 39 ust. 2 informacje te są przekazywane bez ujawniania tożsamości pozostałych wnioskodawców, chyba że zainteresowani wnioskodawcy wyrażą zgodę na takie ujawnienie.

4. Zasady regulujące proces koordynacji określa się w regulaminie sieci. Odzwierciedlają one w szczególności trudności w ustalaniu międzynarodowych tras pociągów i skutki, jakie zmiana może powodować w stosunku do innych zarządców infrastruktury.

5. W przypadku gdy wnioski o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury nie mogą być uwzględnione bez koordynacji, zarządca infrastruktury próbuje uzgodnić wszystkie wnioski za pomocą koordynacji.

6. Bez uszczerbku dla istniejących procedur odwoławczych i dla art. 56, w przypadku sporów dotyczących alokacji zdolności przepustowej infrastruktury, udostępniany jest system rozwiązywania sporów w celu szybkiego rozwiązywania tego rodzaju sporów. System ten ustanawiany jest w regulaminie sieci. W przypadku zastosowania tego systemu decyzję podejmuje się w terminie 10 dni roboczych.

#### Artykuł 47

### Przepełniona infrastruktura

1. W przypadku gdy po koordynacji zamówionych tras pociągów i konsultacjach z wnioskodawcami nie jest możliwe uwzględnienie wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury w sposób odpowiedni, zarządca infrastruktury musi niezwłocznie zgłosić, że dany odcinek infrastruktury, na którym ta sytuacja wystąpiła, jest przepełniony. Tak samo postępuje w odniesieniu do infrastruktury, w przypadku której można spodziewać się, że wystąpią na niej negatywne skutki niewystarczającej zdolności przepustowej w najbliższej przyszłości.

2. W przypadku gdy infrastruktura została zgłoszona jako przepełniona, zarządca infrastruktury wykonuje analizę zdolności przepustowej przewidzianą w art. 50, o ile plan powiększenia zdolności przepustowej przewidziany w art. 51 nie został już wdrożony.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 276 z 20.10.2010, s. 22.



3. W przypadku gdy opłaty przewidziane w art. 31 ust. 4 nie zostały jeszcze pobrane lub nie został jeszcze osiągnięty zadowalający wynik i infrastruktura została zgłoszona jako przepełniona, zarządca infrastruktury może dodatkowo wykorzystać kryteria priorytetów przy alokacji zdolności przepustowej infrastruktury.

4. Kryteria priorytetów uwzględniają znaczenie danego przewozu dla społeczeństwa w stosunku do każdego innego przewozu, który zostanie wyłączony w rezultacie tego postępowania.

W celu zagwarantowania rozwijania odpowiednich usług przewozowych w tym zakresie, w szczególności stosownie do wymogów obowiązku użyteczności publicznej lub promocji rozwoju krajowych i międzynarodowych przewozów towarowych, państwa członkowskie mogą podejmować wszelkie konieczne środki, na niedyskryminacyjnych zasadach, w celu zapewnienia, aby takie przewozy uzyskiwały priorytet przy dokonywaniu alokacji zdolności przepustowej infrastruktury.

Państwa członkowskie mogą, w stosownych przypadkach, przyznać zarządcy infrastruktury rekompensatę odpowiadającą wszelkim stratom przychodów związanym z potrzebą alokacji danej zdolności przepustowej określonym przewozom, zgodnie z akapitem drugim.

Powyższe środki i rekompensata obejmują uwzględnienie skutków tego wyłączenia w pozostałych państwach członkowskich.

5. Znaczenie przewozów towarowych, w szczególności międzynarodowych przewozów towarowych, jest traktowane z właściwą uwagą przy wyznaczaniu kryteriów priorytetów.

6. Procedury, których należy przestrzegać, i kryteria, których należy użyć, w przypadku gdy infrastruktura jest przepełniona, zostają określone w regulaminie sieci.

#### Artykuł 48

##### Wnioski składane ad hoc

1. Zarządca infrastruktury odpowiada na wnioski składane *ad hoc* w sprawie poszczególnych tras pociągów możliwie najszybciej, a w każdym przypadku w ciągu pięciu dni roboczych. Dostarczane informacje dostępne, wolnej zdolności przepustowej zostają udostępnione wszystkim wnioskodawcom, którzy mogą chcieć z niej skorzystać.

2. Jeśli to konieczne, zarządcy infrastruktury przeprowadzają ocenę zapotrzebowania na rezerwową zdolność przepustową, która ma być zachowana jako dostępna w ramach ostatecznego, ułożonego, obowiązującego rozkładu jazdy, aby umożliwić im szybkie zareagowanie na możliwe do przewidzenia wnioski o przyznanie zdolności przepustowej składane *ad hoc*. Ma to zastosowanie również w przypadkach przepełnionej infrastruktury.

#### Artykuł 49

##### Infrastruktura specjalna

1. Bez uszczerbku dla ust. 2 zdolność przepustowa infrastruktury jest uważana za dostępną dla wszystkich rodzajów

przewozów, które odpowiadają parametrom niezbędnym do wykonywania przewozów na trasie pociągu.

2. W przypadku gdy istnieją odpowiednie trasy alternatywne, zarządca infrastruktury może po konsultacji z zainteresowanymi stronami przeznaczyć daną infrastrukturę do użytku przez określone rodzaje ruchu. Bez uszczerbku dla art. 101, 102 i 106 TFUE, w razie dokonania takiego przeznaczenia, zarządca infrastruktury może nadać priorytet temu rodzajowi ruchu przy dokonywaniu alokacji zdolności przepustowej infrastruktury.

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

3. W przypadku gdy infrastruktura została przeznaczona zgodnie z ust. 2, zostaje to opisane w regulaminie sieci.

#### Artykuł 50

##### Analiza zdolności przepustowej

1. Celem analizy zdolności przepustowej jest ustalenie ograniczeń zdolności przepustowej infrastruktury, które uniemożliwiają odpowiednie zrealizowanie wniosków o przyznanie zdolności przepustowej, oraz zaproponowanie metod umożliwiających zrealizowanie dodatkowych wniosków. Analiza zdolności przepustowej identyfikuje przyczyny powstania przepełnienia i środki, jakie mogłyby być podjęte w krótkim i średnim okresie, aby zmniejszyć przepełnienie.

2. Analiza zdolności przepustowej uwzględnia infrastrukturę, procedury operacyjne, charakter różnych usług przewozowych i skutki oddziaływania wszystkich tych czynników na zdolność przepustową infrastruktury. Środki, jakie mają być uwzględnione, obejmują w szczególności usługi zmiany trasy, usługi zmiany czasu, zmiany prędkości oraz przedsięwzięcia zapewniające poprawę infrastruktury.

3. Analiza zdolności przepustowej zostaje zakończona w ciągu sześciu miesięcy od chwili rozpoznania infrastruktury jako przepełnionej.

#### Artykuł 51

##### Plan powiększenia zdolności przepustowej

1. W ciągu sześciu miesięcy od zakończenia analizy zdolności przepustowej zarządca infrastruktury przedstawia plan powiększenia zdolności przepustowej.

2. Plan powiększenia zdolności przepustowej zostaje opracowany po konsultacjach z użytkownikami odnośnej przepełnionej infrastruktury.

Określa on:

- przyczyny powstania przepełnienia;
- prawdopodobny przyszły rozwój ruchu;
- ograniczenia w rozwoju infrastruktury;
- opcje i koszty powiększenia zdolności przepustowej, w tym prawdopodobne zmiany opłat za dostęp.

Na podstawie analizy kosztów i korzyści możliwych środków określi także działania, które należy podjąć, aby powiększyć zdolność przepustową infrastruktury, w tym harmonogram wdrożenia tych środków.

Plan może podlegać uprzedniemu zatwierdzeniu przez państwo członkowskie.

3. Zarządca infrastruktury zaprzestaje pobierania wszelkich opłat za odnośną infrastrukturę na mocy art. 31 ust. 4, w przypadku gdy:

- a) nie przedstawił planu powiększenia zdolności przepustowej; lub
- b) nie rozpoczął realizacji działań określonych w planie powiększenia zdolności przepustowej.

4. Niezależnie od ust. 3 niniejszego artykułu, zarządca infrastruktury może, z zastrzeżeniem zatwierdzenia przez organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55, kontynuować pobieranie opłat, jeżeli:

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

#### Artykuł 52

### Wykorzystanie tras pociągów

1. W regulaminie sieci zarządca infrastruktury określa warunki, na jakich przy ustalaniu priorytetów w procesie alokacji zostaną uwzględnione poprzednie wielkości wykorzystania tras pociągów.

2. W szczególności w przypadku przepełnionej infrastruktury zarządca infrastruktury wymaga zrzeczenia się danej trasy pociągów, która w okresie co najmniej jednego miesiąca była wykorzystywana poniżej progowej wielkości ustalonej w regulaminie sieci, chyba że nastąpiło to z przyczyn pozaekonomicznych, pozostających poza kontrolą wnioskodawcy.

#### Artykuł 53

### Zdolność przepustowa infrastruktury do celów prac w zakresie utrzymania

1. Wnioski o przyznanie zdolności przepustowej w celu umożliwienia wykonania prac w zakresie utrzymania są składane w trakcie procesu układania rozkładu jazdy.

2. Zarządca infrastruktury zwraca odpowiednią uwagę na skutki, jakie dla wnioskodawców ma zarezerwowanie zdolności przepustowej infrastruktury do celów planowanych prac w zakresie utrzymania torów.

3. Zarządca infrastruktury jak najszybciej informuje zainteresowane strony o braku dostępności zdolności przepustowej infrastruktury w wyniku nieplanowanych prac w zakresie utrzymania.

#### Artykuł 54

### Specjalne środki podejmowane w przypadku wystąpienia zakłóceń

1. W przypadku wystąpienia zakłóceń w ruchu pociągów spowodowanych przez awarię techniczną lub wypadek zarządca infrastruktury musi podjąć wszystkie konieczne kroki, aby przywrócić normalną sytuację. W tym celu opracowuje on plan postępowania wymieniający różne organy, które należy poinformować w przypadku wystąpienia poważnych zdarzeń lub poważnych zakłóceń w ruchu pociągów.

2. W nagłych przypadkach i jeżeli jest to bezwzględnie konieczne z powodu awarii powodującej czasową niemożność korzystania z infrastruktury, dostęp do przydzielonych tras pociągów może zostać odwołany bez uprzedzenia na tak długo, jak to jest konieczne do naprawy systemu.

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

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

#### SEKCJA 4

### Organ regulacyjny

#### Artykuł 55

### Organ regulacyjny

1. Każde z państw członkowskich powołuje jeden krajowy organ regulacyjny dla sektora kolejowego. Bez uszczerbku dla ust. 2, organ ten jest niezależny oraz odrębny prawnie i niezależny pod względem organizacyjnym, funkcjonalnym, hierarchicznym i decyzyjnym od jakiegokolwiek innego podmiotu publicznego lub prywatnego. Jest on również niezależny w swojej organizacji, decyzjach finansowych, strukturach prawnych i podejmowaniu decyzji od któregokolwiek zarządcy infrastruktury, organu pobierającego opłaty, organu alokującego lub wnioskodawcy. Ponadto organ ten zachowuje funkcjonalną niezależność od wszelkich właściwych organów uczestniczących w zawieraniu umów o świadczenie usług publicznych.

2. Państwa członkowskie mogą powoływać organy regulacyjne dla kilku sektorów podlegających regulacji, jeśli takie zintegrowane organy regulacyjne spełniają wymogi w zakresie niezależności określone w ust. 1 niniejszego artykułu. Organ regulacyjny dla sektora kolejowego może być także organizacyjnie połączony z krajowym organem ochrony konkurencji, o którym mowa w art. 11 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003 z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie wprowadzenia w życie reguł konkurencji ustanowionych w art. 101 i 102 Traktatu<sup>(1)</sup>, lub władzą bezpieczeństwa ustanowioną na mocy

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 1 z 4.1.2003, s. 1.

*Nota redaktorska:* tytuł rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003 został dostosowany w celu uwzględnienia zmiany numeracji artykułów Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską zgodnie z art. 5 Traktatu z Lizbony; pierwotnie tytuł zawierał odniesienia do art. 81 i 82 Traktatu.

dyrektywy Rady 2004/49/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych<sup>(1)</sup>, lub z organem wydającym licencje, o którym mowa w rozdziale III niniejszej dyrektywy, jeżeli taki połączony organ spełnia wymogi niezależności określone w ust. 1 niniejszego artykułu.

3. Państwa członkowskie zapewniają, aby personel organu regulacyjnego i zarządzanie tym organem gwarantowały jego niezależność. W szczególności zapewniają one, aby osoby odpowiedzialne za decyzje, które ma podejmować organ regulacyjny zgodnie z art. 56, takie jak członkowie zarządu, w stosownych przypadkach były mianowane w oparciu o jasne i przejrzyste zasady gwarantujące ich niezależność, przez rząd krajowy lub radę ministrów lub przez jakikolwiek innych organ publiczny, który nie wykonuje bezpośrednio praw właścicielskich w stosunku do przedsiębiorstw podlegających regulacji.

Państwa członkowskie decydują, czy osoby te są mianowane na czas określony z możliwością przedłużenia na kolejną kadencję, czy na stałe, co umożliwia ich zwolnienie jedynie z powodów dyscyplinarnych niezwiązanych z podejmowanymi przez nie decyzjami. Są one wybierane w drodze przejrzystej procedury w oparciu o swoje zasługi, w tym odpowiednie kompetencje i stosowne doświadczenie, najlepiej w dziedzinie kolei lub innych branż sieciowych.

Państwa członkowskie zapewniają, aby osoby te działały niezależnie od wszelkich interesów rynkowych związanych z sektorem kolejowym i w związku z tym nie łączyły ich z jakimikolwiek przedsiębiorstwami lub podmiotami podlegającymi regulacji jakiejkolwiek interesy lub powiązania biznesowe. W tym celu osoby te składają corocznie deklarację o zaangażowaniu i oświadczenie o braku konfliktu interesów, wskazując wszelkie bezpośrednie lub pośrednie interesy, które można uznać za zagrażające ich niezależności i które mogłyby wpływać na wykonywanie przez nie jakiejkolwiek funkcji. Osoby te wycofują się z podejmowania decyzji w przypadkach dotyczących przedsiębiorstw, z którymi łączył je bezpośredni lub pośredni związek w roku poprzedzającym wszczęcie procedury.

Nie zwracają się one o instrukcje do jakiegokolwiek rządu ani innego podmiotu publicznego lub prywatnego, ani nie przyjmują takich instrukcji przy wykonywaniu funkcji organu regulacyjnego i mają pełne uprawnienia w odniesieniu do zatrudniania personelu organu regulacyjnego i zarządzania nim.

Po upływie ich kadencji w organie regulacyjnym osoby te nie mogą zajmować jakichkolwiek stanowisk ani wykonywać jakichkolwiek obowiązków służbowych w którymkolwiek z przedsiębiorstw lub podmiotów podlegających regulacji przez okres nie krótszy niż jeden rok.

#### Artykuł 56

##### **Funkcje organu regulacyjnego**

1. Nie naruszając art. 46 ust. 6, wnioskodawca ma prawo odwołania się do organu regulacyjnego, jeżeli uważa, że został

potraktowany niesprawiedliwie, dyskryminacyjnie lub został w jakikolwiek inny sposób poszkodowany, w szczególności od decyzji podjętych przez zarządcę infrastruktury lub, w stosownym przypadku, przedsiębiorstwo kolejowe lub operatora obiektu infrastruktury usługowej w zakresie dotyczącym:

- a) regulaminu sieci w jego wersjach tymczasowych i ostatecznych;
- b) kryteriów w nim określonych;
- c) procesu alokacji i jego wyniku;
- d) systemu pobierania opłat;
- e) poziomu lub struktury opłat za dostęp do infrastruktury, które są lub mogą być wymagane do zapłaty;
- f) prawa dostępu zgodnie z art. 10–13;
- g) dostępu do usług i pobierania opłat za usługi zgodnie z art. 13.

2. Nie naruszając uprawnień krajowych organów ochrony konkurencji w celu zagwarantowania konkurencji na rynkach przewozów kolejowych, organ regulacyjny posiada uprawnienia do monitorowania sytuacji w zakresie konkurencji na rynkach przewozów kolejowych, a w szczególności sprawdza wykonanie ust. 1 lit. a)–g) z własnej inicjatywy w celu zapobiegania dyskryminacyjnemu traktowaniu wnioskodawców. Sprawdza on w szczególności, czy regulamin sieci zawiera klauzule o charakterze dyskryminacyjnym lub pozostawia zarządcy infrastruktury swobodę decyzyjną, którą można wykorzystać w celu dyskryminacyjnego traktowania wnioskodawców.

3. Organ regulacyjny współpracuje również ściśle z krajowym organem ds. bezpieczeństwa w rozumieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie<sup>(2)</sup> oraz z organami wydającymi licencje w rozumieniu niniejszej dyrektywy.

Państwa członkowskie zapewniają, aby organy te wspólnie opracowywały ramy wymiany informacji i współpracy, w celu zapobiegania negatywnemu wpływowi na konkurencję lub bezpieczeństwo na rynku kolejowym. Ramy te obejmują mechanizm przekazywania przez organ regulacyjny krajowym organom ds. bezpieczeństwa i organom wydającym licencje zaleceń dotyczących kwestii, które mogą mieć wpływ na konkurencję na rynku kolejowym, a także mechanizm przekazywania przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa organowi regulacyjnemu i organom wydającym licencje zaleceń dotyczących kwestii, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo. Bez uszczerbku dla niezależności każdego z organów w obszarze ich odnośnych uprawnień, właściwy organ, przed podjęciem decyzji, analizuje wszelkie takie zalecenia. Jeżeli właściwy organ postanowi nie stosować się do tych zaleceń, w swoich decyzjach podaje odpowiednie uzasadnienie.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.

4. Państwa członkowskie mogą zdecydować o powierzeniu organowi regulacyjnemu zadania przyjmowania niewiążących opinii w sprawie tymczasowych wersji planu biznesowego, o którym mowa w art. 8 ust. 3, umów i planu powiększenia zdolności przepustowej, w celu wskazania w szczególności, czy instrumenty te są spójne z sytuacją w zakresie konkurencji na rynkach przewozów kolejowych.

5. Organ regulacyjny musi mieć niezbędne możliwości organizacyjne pod względem zasobów ludzkich i materialnych, które są proporcjonalne do znaczenia sektora kolejowego w danym państwie członkowskim.

6. Organ regulacyjny zapewnia, aby opłaty ustalone przez zarządcę infrastruktury były zgodne z rozdziałem IV sekcja 2 i były niedyskryminacyjne. Negocjacje między wnioskodawcami a zarządcą infrastruktury dotyczące poziomu opłat za dostęp do infrastruktury mogą być dopuszczalne tylko wówczas, jeżeli są prowadzone pod nadzorem organu regulacyjnego. Organ regulacyjny interweniuje, jeśli zajdzie prawdopodobieństwo, że negocjacje naruszają wymogi niniejszego rozdziału.

7. Organ regulacyjny regularnie, a w każdym razie co najmniej raz na dwa lata, przeprowadza konsultacje z przedstawicielami użytkowników kolejowych przewozów towarowych i pasażerskich, aby uwzględnić ich opinie o rynku kolejowym.

8. Organ regulacyjny jest upoważniony do żądania odpowiednich informacji od zarządcy infrastruktury, wnioskodawców i wszelkich zaangażowanych stron trzecich w danym państwie członkowskim.

Żądane informacje muszą być dostarczone w rozsądnym terminie określonym przez organ regulacyjny, nieprzekraczającym jednego miesiąca, chyba że, w wyjątkowych okolicznościach, organ regulacyjny zgodzi się na ograniczone w czasie przedłużenie tego terminu, które nie może przekroczyć dwóch dodatkowych tygodni, oraz je zatwierdzi. Organ regulacyjny musi być w stanie egzekwować takie żądania za pomocą odpowiednich sankcji, w tym kar pieniężnych. Informacje, które należy przekazywać organowi regulacyjnemu, obejmują wszystkie dane potrzebne temu organowi w ramach jego funkcji odwoławczej oraz funkcji monitorowania konkurencji na rynkach przewozów kolejowych zgodnie z ust. 2. Obejmuje to dane niezbędne do celów statystycznych i badań rynkowych.

9. Obowiązkiem organu regulacyjnego jest rozpatrywanie wszelkich skarg, występowanie, w stosownych przypadkach, o udzielenie odpowiednich informacji i rozpoczynanie konsultacji ze wszystkimi właściwymi stronami w ciągu jednego miesiąca od otrzymania skargi. Podejmuje on decyzje w odniesieniu do każdej skargi, podejmuje działania w celu naprawy sytuacji oraz informuje właściwe strony o swojej decyzji wraz z uzasadnieniem we wcześniej ustalonym, rozsądnym terminie, a w każdym razie nie później niż w ciągu sześciu tygodni od otrzymania wszystkich odpowiednich informacji. Bez uszczerbku dla uprawnień krajowych organów ochrony konkurencji w zakresie gwarantowania konkurencji na rynkach przewozów kolejowych organ regulacyjny, w stosownym przypadku, decyduje z własnej inicjatywy o odpowiednich

działaniach mających na celu skorygowanie dyskryminacyjnego traktowania wnioskodawców, zakłócenia rynku i wszelkich innych przejawów niepożądanego rozwoju sytuacji na tych rynkach, szczególnie w odniesieniu do ust. 1 lit. a)–g).

Decyzja organu regulacyjnego jest wiążąca dla wszystkich stron objętych tą decyzją i nie podlega kontroli ze strony innej instancji administracyjnej. Organ regulacyjny ma uprawnienia do egzekwowania swoich decyzji przy pomocy odpowiednich sankcji, w tym kar pieniężnych.

W przypadku odwołania się od odmowy przyznania zdolności przepustowej lub od warunków oferty zdolności przepustowej organ regulacyjny potwierdza, że decyzja zarządcy infrastruktury nie wymaga żadnych zmian albo wymaga zmiany tej decyzji zgodnie z określonymi przez siebie wskazówkami.

10. Państwa członkowskie zapewniają, aby decyzje podejmowane przez organ regulacyjny podlegały kontroli sądowej. Odwołanie może mieć skutek zawieszający w stosunku do decyzji organu regulacyjnego jedynie w przypadku, gdy niezwłoczne wykonanie decyzji organu regulacyjnego może przynieść nieodwracalne lub wyraźnie nadmierne szkody wnoszącemu odwołanie. Niniejszy przepis nie narusza uprawnień sądu rozpatrującego odwołanie, przyznanych, w stosownych przypadkach, na mocy prawa konstytucyjnego.

11. Państwa członkowskie zapewniają, aby decyzje podjęte przez organy regulacyjne były publikowane.

12. Organ regulacyjny jest uprawniony do przeprowadzania audytów lub inicjowania audytów zewnętrznych u zarządców infrastruktury, operatorów obiektów infrastruktury usługowej oraz – w stosownych przypadkach – przedsiębiorstw kolejowych, aby sprawdzić przestrzeganie przepisów dotyczących rozdziału rachunkowości określonych w art. 6. W tym zakresie organ regulacyjny jest upoważniony do zwracania się o wszelkie odpowiednie informacje. W szczególności organ regulacyjny jest uprawniony do zwracania się do zarządcy infrastruktury, operatorów obiektów infrastruktury usługowej oraz wszystkich przedsiębiorstw lub innych podmiotów wykonujących lub integrujących różne rodzaje transportu kolejowego lub zarządzanie infrastrukturą, o których mowa w art. 6 ust. 1 i 2 oraz art. 13, o dostarczenie wszystkich lub części informacji na temat rachunkowości wymienionych w załączniku VIII uszczegółowionych w takim stopniu, jaki będzie uznany za konieczny i proporcjonalny.

Bez uszczerbku dla kompetencji organów odpowiedzialnych za kwestie dotyczące pomocy przyznawanej przez państwo, organ regulacyjny może również wyciągać ze sprawozdań wnioski dotyczące kwestii związanych z pomocą państwa, które zgłasza tym organom.

13. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 60, dotyczących pewnych zmian załącznika VIII. Załącznik VIII może zatem zostać zmieniony, aby dostosować go do rozwoju praktyk rachunkowości i kontroli lub uzupełnić go o dodatkowe elementy niezbędne do zweryfikowania rozdziału rachunkowości.

## Artykuł 57

**Współpraca organów regulacyjnych**

1. Organy regulacyjne wymieniają się informacjami o swojej pracy oraz zasadach i praktyce podejmowania decyzji, a w szczególności o najważniejszych kwestiach dotyczących ich procedur i problemów z wykładnią transponowanego unijnego prawa kolejowego. Współpracują poza tym w celu koordynowania swoich procedur podejmowania decyzji w całej Unii. W tym celu uczestniczą one i współpracują w sieci, której posiedzenia odbywają się regularnie. Komisja uczestniczy w pracach sieci, koordynuje ją i wspiera, a także w razie potrzeby formułuje zalecenia dla sieci. Zapewnia ona aktywną współpracę między odpowiednimi organami regulacyjnymi.

Z zastrzeżeniem zasad dotyczących ochrony danych określonych w dyrektywie 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych<sup>(1)</sup> oraz w rozporządzeniu (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych<sup>(2)</sup> Komisja wspiera wymianę informacji, o których mowa powyżej, między członkami sieci, ewentualnie przy wykorzystaniu narzędzi elektronicznych, przy uwzględnieniu poufności tajemnic handlowych dostarczanych przez przedsiębiorstwa.

2. Organy regulacyjne ściśle ze sobą współpracują, w tym za pomocą uzgodnień roboczych, w celu wzajemnej pomocy w zakresie zadań dotyczących monitorowania rynku oraz rozpatrywania skarg i prowadzenia postępowań.

3. W przypadku skargi lub wszczętego z własnej inicjatywy postępowania w sprawach dotyczących dostępu lub pobierania opłat związanych z międzynarodową trasą pociągu, jak również w ramach monitorowania konkurencji na rynku związanym z międzynarodowymi usługami kolejowymi, zainteresowany organ regulacyjny przed podjęciem decyzji konsultuje się z organami regulacyjnymi wszystkich pozostałych państw członkowskich, przez które przebiega dana międzynarodowa trasa pociągu, a w stosownych przypadkach z Komisją, oraz zwraca się do nich o wszystkie konieczne informacje.

4. Organy regulacyjne, z którymi skonsultowano się zgodnie z ust. 3, przekazują wszystkie informacje, o które same mają prawo się zwracać na mocy swojego prawa krajowego. Informacje takie można wykorzystywać wyłącznie w celu rozpatrywania skargi lub prowadzenia postępowania, o których mowa w ust. 3.

5. Organ regulacyjny, do którego kierowana jest skarga lub który prowadzi postępowanie z własnej inicjatywy, przekazuje odpowiednie informacje odpowiedzialnemu organowi regulacyjnemu w celu podjęcia przez ten organ działań dotyczących zainteresowanych stron.

6. Państwa członkowskie zapewniają niezwłoczne przekazanie przez któregośkolwiek ze wspólnie działających

przedstawicieli zarządców infrastruktury, o których mowa w art. 40 ust. 1, wszystkich informacji niezbędnych w celu rozpatrzenia skargi lub przeprowadzenia dochodzenia, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, o które zwrócił się organ regulacyjny państwa członkowskiego, w którym ma siedzibę wspólnie działający przedstawiciel. Wspomniany organ regulacyjny ma prawo przekazać takie informacje dotyczące danej międzynarodowej trasy pociągów organom regulacyjnym, o których mowa w ust. 3.

7. Na wniosek organu regulacyjnego Komisja może uczestniczyć w działaniach wymienionych w ust. 2–6, w celu ułatwiania współpracy organów regulacyjnych określonej w tych ustępach.

8. Organy regulacyjne opracowują wspólne zasady i praktyki dotyczące podejmowania decyzji, do których są upoważnione na mocy niniejszej dyrektywy. Opierając się na doświadczeniach organów regulacyjnych i na działalności sieci, o której mowa w ust. 1, i w razie konieczności, aby zapewnić skuteczną współpracę organów regulacyjnych, Komisja może przyjąć środki określające takie wspólne zasady i praktyki. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.

9. Organy regulacyjne dokonują przeglądu decyzji i praktyk stowarzyszeń zarządców infrastruktury, o których mowa w art. 37 i art. 40 ust. 1, które wykonują przepisy niniejszej dyrektywy lub w inny sposób przyczyniają się do usprawniania międzynarodowych przewozów kolejowych.

## ROZDZIAŁ V

## PRZEPISY KOŃCOWE

## Artykuł 58

**Zamówienia publiczne**

Przepisy niniejszej dyrektywy nie naruszają dyrektywy 2004/17/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. koordynującej procedury udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych<sup>(3)</sup>.

## Artykuł 59

**Odstępstwa**

1. Do dnia 15 marca 2013 r. Irlandia, jako państwo członkowskie położone na wyspie, mające połączenie kolejowe tylko z jednym innym państwem członkowskim, oraz Zjednoczone Królestwo, w odniesieniu do Irlandii Północnej, na tej samej podstawie:

- a) nie muszą stosować wymogu powierzenia niezależnemu organowi funkcji wyznaczania sprawiedliwego i niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury, jak przewidziano w art. 7 ust. 1 akapit pierwszy, w takim zakresie, w jakim artykuł ten zobowiązuje państwa członkowskie do powołania niezależnych organów wykonujących zadania, o których mowa w art. 7 ust. 2;

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 8 z 12.1.2001, s. 1.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 134 z 30.4.2004, s. 1.

b) nie muszą stosować wymogów określonych w art. 27, art. 29 ust. 2, art. 38, 39 i 42, art. 46 ust. 4 i 6, art. 47, art. 49 ust. 3, art. 50–53, 55 i 56, pod warunkiem że od decyzji w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury lub pobierania opłat przedsiębiorstwo kolejowe może się odwołać na piśmie do niezależnego organu, który podejmie decyzję w ciągu dwóch miesięcy od przedłożenia wszystkich odpowiednich informacji i którego decyzja podlega kontroli sądowej.

2. Jednakże w przypadku, gdy więcej niż jedno przedsiębiorstwo kolejowe posiadające licencję zgodnie z art. 17 lub, w przypadku Irlandii i Irlandii Północnej, przedsiębiorstwo kolejowe, które otrzymało w taki sposób licencję gdziekolwiek indziej, składa oficjalny wniosek, aby prowadzić konkurencyjne przewozy kolejowe w, do lub z Irlandii lub Irlandii Północnej, decyzja o możliwości nieprzerwanego stosowania tego wyłączenia jest podejmowana zgodnie z procedurą doradczą określoną w art. 62 ust. 2.

Odstępstw, o których mowa w ust. 1, nie stosuje się w przypadku, gdy przedsiębiorstwo kolejowe wykonujące przewozy kolejowe w Irlandii lub Irlandii Północnej składa oficjalny wniosek, aby prowadzić przewozy kolejowe na lub z terytorium innego państwa członkowskiego, z wyjątkiem Irlandii w przypadku przedsiębiorstw kolejowych prowadzących działalność w Irlandii Północnej oraz Zjednoczonego Królestwa w przypadku przedsiębiorstw kolejowych prowadzących działalność w Irlandii.

W ciągu jednego roku od otrzymania decyzji określonej w akapicie pierwszym niniejszego ustępu albo powiadomienia o oficjalnym wniosku, o którym mowa w akapicie drugim niniejszego ustępu, zainteresowane państwo członkowskie lub zainteresowane państwa członkowskie (Irlandia lub Zjednoczone Królestwo w odniesieniu do Irlandii Północnej) wprowadzą ustawodawstwo w celu wykonania artykułów, o których mowa w ust. 1.

3. Odstępstwo, o którym mowa w ust. 1, może być odnawiane na okresy nie dłuższe niż pięć lat. Nie później niż 12 miesięcy przed datą wygaśnięcia odstępowania państwo członkowskie, które z niego korzysta, może skierować wniosek do Komisji o jego odnowienie. Każdy taki wniosek musi być uzasadniony. Komisja ocenia wniosek i podejmuje decyzję zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 62 ust. 2. Ta procedura ma zastosowanie do wszelkich decyzji dotyczących tego wniosku.

Przy podejmowaniu decyzji Komisja weźmie pod uwagę rozwój sytuacji geopolitycznej i rozwój rynku kolejowego w państwie członkowskim, które złożyło wniosek odnowienia odstępowania, z i do tego państwa członkowskiego.

#### Artykuł 60

### Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 20 ust. 5, art. 35 ust. 3, art. 43 ust. 2 oraz w art. 56 ust. 13, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 15 grudnia 2012 r.. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 20 ust. 5, art. 35 ust. 3, art. 43 ust. 2 oraz w art. 56 ust. 13, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

5. Akt delegowany przyjęty na mocy art. 20 ust. 5, art. 35 ust. 3, art. 43 ust. 2 oraz art. 56 ust. 13 wchodzi w życie, tylko jeśli Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub jeśli przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

#### Artykuł 61

### Środki wykonawcze

Na wniosek państwa członkowskiego, organu regulacyjnego lub z własnej inicjatywy Komisja analizuje szczególne środki przyjęte przez organy krajowe w związku ze stosowaniem niniejszej dyrektywy, dotyczące warunków dostępu do infrastruktury kolejowej i przewozów kolejowych, wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, pobierania opłat za infrastrukturę i przydzielania zdolności przepustowej, w terminie 12 miesięcy po przyjęciu tych środków. Komisja podejmie decyzję, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 62 ust. 2, czy odnośne środki mogą być w dalszym ciągu stosowane, w terminie czterech miesięcy od daty otrzymania takiego wniosku.

#### Artykuł 62

### Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

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

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii w sprawie projektu aktu wykonawczego, który ma zostać przyjęty zgodnie z art. 10 ust. 4, art. 11 ust. 4, art. 12 ust. 5, art. 13 ust. 9, art. 17 ust. 5, art. 31 ust. 3 i 5, art. 32 ust. 4 i art. 57 ust. 8, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

#### Artykuł 63

##### Sprawozdanie

1. Do dnia 31 grudnia 2012 r. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu i Komitetowi Regionów sprawozdanie z wykonania rozdziału II. Sprawozdanie to zawiera również ocenę rozwoju rynku, w tym stanu przygotowań do dalszego otwarcia rynku kolejowego. W sprawozdaniu tym Komisja dokona także analizy różnych modeli organizacji tego rynku oraz skutków niniejszej dyrektywy dla umów o świadczenie usług publicznych i ich finansowania. Komisja bierze przy tym także pod uwagę wykonanie rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 oraz istotne różnice pomiędzy państwami członkowskimi (zagęszczenie sieci, liczba pasażerów, średnia długość podróży). Komisja, w razie potrzeby, proponuje środki ustawodawcze dotyczące otwarcia krajowego rynku pasażerskich przewozów kolejowych oraz stworzenia odpowiednich warunków dla zapewnienia niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury, w oparciu o istniejący wymóg oddzielenia zarządzania infrastrukturą od działalności przewozowej, oraz dokonuje oceny skutków wszelkich takich środków.

2. W świetle doświadczeń zdobytych w ramach sieci organów regulacyjnych Komisja, do dnia 16 grudnia 2014 r., przedkłada Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu i Komitetowi Regionów sprawozdanie dotyczące współpracy organów regulacyjnych. Komisja, w razie potrzeby, proponuje środki uzupełniające, aby zapewnić bardziej zintegrowany nadzór regulacyjny nad europejskim rynkiem kolejowym, w szczególności w przypadku przewozów międzynarodowych. W tym celu, w stosownych przypadkach, rozważa się również środki ustawodawcze.

#### Artykuł 64

##### Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy, w tym w odniesieniu do zgodności przedsiębiorstw, operatorów, wnioskodawców, organów i innych zainteresowanych podmiotów z przepisami, w terminie do dnia 16 czerwca 2015 r. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Przepisy te zawierają także wskazanie, że w istniejących przepisach ustawowych, wykonawczych i administracyjnych odniesienia do dyrektyw uchylonych niniejszą dyrektywą należy odczytywać jako odniesienia do niniejszej dyrektywy. Metody dokonywania takiego odniesienia i formułowania takiego wskazania określone są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Obowiązki w zakresie transpozycji i wdrażania rozdziałów II i IV niniejszej dyrektywy nie mają zastosowania do Cypru i Malty, tak długo jak na ich terytorium nie istnieje system kolei.

#### Artykuł 65

##### Uchylenie

Dyrektywy 91/440/EWG, 95/18/WE i 2001/14/WE zmienione dyrektywami wymienionymi w załączniku IX część A tracą moc od dnia 15 grudnia 2012 r., bez uszczerbku dla obowiązków państw członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego dyrektyw wymienionych w załączniku IX część B.

Odesłania do uchylonych dyrektyw należy odczytywać jako odesłania do niniejszej dyrektywy zgodnie z tabelą korelacji w załączniku X.

#### Artykuł 66

##### Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

#### Artykuł 67

##### Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia 21 listopada 2012 r.

W imieniu Parlamentu  
Europejskiego  
M. SCHULZ  
Przewodniczący

W imieniu Rady  
A. D. MAVROYIANNIS  
Przewodniczący

## ZAŁĄCZNIK I

## WYKAZ POZYCJI INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

W skład infrastruktury wchodzi następujące pozycje, pod warunkiem że tworzą część drogi kolejowej, łącznie z bocznicami, lecz z wyłączeniem linii znajdujących się na obszarze warsztatów naprawczych taboru kolejowego, wagonowni lub lokomotywowni, oraz z wyłączeniem prywatnych linii lub bocznic, odgałęziających się od torów stacyjnych i szlakowych:

- powierzchnia gruntów,
- tory i podtorze, w szczególności nasypy, przekopy, systemy kanałów i rowów odwadniających, rowy murowane, przepusty, ściany osłonowe, roślinność posadzona w celu ochrony skarp itd.; perony pasażerskie i rampy towarowe, w tym na stacjach pasażerskich i w terminalach towarowych; drogi technologiczne i przejścia wzdłuż torów; mury ogradzające, żywopłoty, ogrodzenia; pasy przeciwpożarowe; urządzenia do ogrzewania rozjazdów; skrzyżowania torów kolejowych itd.; osłony przeciwniebowe,
- obiekty inżynierskie: mosty, przepusty i inne konstrukcje mostowe, tunele, przejścia nad i pod torami; mury oporowe i umocnienia skarp itd.,
- przejazdy kolejowe, w tym urządzenia służące zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- nawierzchnia kolejowa, w szczególności szyny, szyny żłobkowe, kierownice (odbojnice); podkłady kolejowe i przytwierdzenia, drobne elementy nawierzchni kolejowej, podsypka, w tym tłuczeń i piasek; zwrotnice, krzyżownice i inne elementy rozjazdów itd.; obrotnice i przesuwnice (z wyjątkiem zastrzeżonych wyłącznie dla lokomotyw),
- drogi dostępu dla pasażerów i towarów, w tym drogi dojazdowe i drogi dla pasażerów przybywających lub oddalających się pieszo,
- urządzenia zabezpieczające, sygnalizacyjne i łącznościowe na szlaku, w stacjach i stacjach rozrządowych, w tym urządzenia służące do wytwarzania, przetwarzania i dystrybucji prądu elektrycznego do celów sygnalizacji i łączności; budynki, w których takie urządzenia lub instalacje się znajdują; hamulce torowe,
- systemy oświetleniowe do celów ruchu kolejowego i bezpieczeństwa,
- urządzenia przetwarzania i rozdziału energii elektrycznej na potrzeby zasilania trakcyjnego: podstacje, kable zasilające między podstacjami i przewodami jezdnymi, zawieszania łańcuchowe sieci trakcyjnej; trzecia szyna z konstrukcjami wsporczymi,
- budynki wykorzystywane przez dział infrastruktury, w tym pewna część instalacji służących pobieraniu opłat za przewóz.



## ZAŁĄCZNIK II

**USŁUGI, KTÓRE MAJĄ BYĆ ŚWIADCZONE NA RZECZ PRZEDSIĘBIORSTW KOLEJOWYCH  
(o których mowa w art. 13)**

1. Minimalny pakiet dostępu obejmuje:
    - a) realizację wniosków o alokację zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej;
    - b) prawo do wykorzystania zdolności przepustowej, która została przyznana;
    - c) korzystanie z infrastruktury kolejowej, w tym z punktów i węzłów kolejowych;
    - d) prowadzenie ruchu pociągów, w tym sygnalizację, kontrolę, odprawianie i łączność, oraz dostarczanie informacji o ruchu pociągów;
    - e) korzystanie z urządzeń zasilania w prąd trakcyjny, jeżeli są one dostępne;
    - f) wszystkie pozostałe informacje wymagane do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przyznana zdolność przepustowa.
  2. Dostęp, w tym dostęp do torów, przyznaje się do następujących obiektów infrastruktury usługowej, jeżeli istnieją, i do usług dostarczanych w tych obiektach:
    - a) stacje pasażerskie, ich budynki i inne urządzenia, w tym tablice z informacjami dla pasażerów i dogodny punkt sprzedaży biletów;
    - b) terminale towarowe;
    - c) stacje rozrządowe oraz urządzenia służące formowaniu składów pociągów, w tym urządzenia manewrowe;
    - d) tory postojowe;
    - e) punkty zaplecza technicznego, z wyjątkiem punktów utrzymania naprawczego przeznaczonych dla pociągów dużych prędkości lub innych rodzajów taboru wymagających specjalistycznego zaplecza;
    - f) inne stanowiska techniczne, w tym stanowiska do czyszczenia i mycia taboru;
    - g) infrastruktura portów morskich i śródlądowych z dostępem do torów;
    - h) instalacje pomocnicze;
    - i) kolejowe stacje paliw i instalacje do tankowania na tych stacjach, za które opłaty są podawane na fakturach oddzielnie.
  3. Usługi dodatkowe mogą obejmować:
    - a) prąd trakcyjny, za który opłaty są podawane na fakturach oddzielnie od opłat za użytkowanie urządzeń zasilania w prąd trakcyjny, bez uszczerbku dla stosowania dyrektywy 2009/72/WE;
    - b) podgrzewanie składów pociągów pasażerskich;
    - c) umowy dopasowane do indywidualnych potrzeb klienta na:
      - sprawowanie kontroli nad przewozem towarów niebezpiecznych,
      - udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów specjalnych.
  4. Usługi pomocnicze mogą obejmować:
    - a) dostęp do sieci telekomunikacyjnych;
    - b) dostarczanie informacji uzupełniających;
    - c) rewizję techniczną taboru;
    - d) sprzedaż biletów w stacjach pasażerskich;
    - e) utrzymanie naprawcze taboru świadczone w punktach zaplecza technicznego przeznaczonych dla pociągów dużych prędkości lub innych rodzajów taboru wymagających specjalistycznego zaplecza.
-

## ZAŁĄCZNIK III

**ZDOLNOŚĆ FINANSOWA****(o której mowa w art. 20)**

Informacje, które ma przekazać przedsiębiorstwo składające wniosek o licencję zgodnie z art. 20, obejmują następujące kwestie:

- a) dostępne środki finansowe, w tym stan rachunku bankowego, zabezpieczony limit przekroczenia stanu konta i pożyczki;
  - b) środki finansowe i aktywa dostępne jako zabezpieczenie;
  - c) kapitał obrotowy;
  - d) istotne koszty, łącznie z kosztem zakupu na rachunek pojazdów, terenów, budynków, instalacji i taboru kolejowego;
  - e) obciążenia na aktywach przedsiębiorstwa;
  - f) podatki i składki na ubezpieczenia społeczne.
-

## ZAŁĄCZNIK IV

## TREŚĆ REGULAMINU SIECI

## (o której mowa w art. 27)

Regulamin sieci, o którym mowa w art. 27, zawiera następujące informacje:

1. Część przedstawiającą charakterystykę infrastruktury, która jest udostępniana przedsiębiorstwu kolejowemu, oraz warunki dostępu do niej. Informacje w tej części są aktualizowane co roku z rejestrami infrastruktury kolejowej, które mają być publikowane zgodnie z przepisami art. 35 dyrektywy 2008/57/WE, lub odnoszą się do tych rejestrów.
2. Część na temat zasad pobierania opłat i taryf. Zawiera ona odpowiednie szczegóły systemu pobierania opłat, jak również wystarczające informacje dotyczące opłat, a także inne odpowiednie informacje dotyczące dostępu do usług wymienionych w załączniku II, które są świadczone tylko przez jednego usługodawcę. Podaje ona szczegółowo metodologię, zasady oraz, w stosownych przypadkach, stosowane skale przy zastosowaniu art. 31–36 w odniesieniu do kosztów i opłat. Zawiera informacje na temat zmian opłat, w których sprawie już podjęto decyzję lub przewidywanych w ciągu najbliższych pięciu lat, jeżeli są dostępne.
3. Część na temat zasad i kryteriów alokacji zdolności przepustowej. Zawiera ogólne parametry eksploatacyjne infrastruktury, która jest udostępniana przedsiębiorstwu kolejowemu, 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 alokacji zdolności przepustowej infrastruktury. Zawiera określone kryteria, które są wykorzystywane w trakcie tego procesu, w szczególności:
  - a) procedury, zgodnie z którymi wnioskodawcy mogą występować o uzyskanie zdolności przepustowej od zarządcy infrastruktury;
  - b) wymogi obowiązujące wnioskodawców;
  - c) harmonogram składania wniosków i procesów alokacji oraz procedury, których należy przestrzegać, występując o informacje na temat harmonogramów, oraz procedury układania harmonogramów remontów planowych i nieplanowych;
  - d) zasady regulujące proces koordynacji i system rozstrzygania sporów udostępniany w ramach tego procesu;
  - e) procedury, których należy przestrzegać, oraz kryteria stosowane w przypadku, gdy infrastruktura jest przepełniona;
  - f) szczegóły ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury;
  - g) warunki, na jakich uwzględnia się poprzednie wielkości wykorzystywania zdolności przepustowej przy wyznaczaniu priorytetów do procesu alokacji.Wyszczególnia ona środki podejmowane, aby zapewnić odpowiednie traktowanie przewozów towarowych, przewozów międzynarodowych i wniosków podlegających procedurze dla wniosków składanych *ad hoc*. Zawiera wzór formularza wniosku o przyznanie zdolności przepustowej. Zarządca infrastruktury publikuje również szczegółowe informacje dotyczące procedur alokacji dla międzynarodowych tras pociągów.
4. Część dotycząca informacji odnośnie do wniosku o wydanie licencji, o którym mowa w art. 25 niniejszej dyrektywy, oraz certyfikatów bezpieczeństwa wydawanych zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE lub wskazująca stronę internetową, na której takie informacje są dostępne nieodpłatnie w formie elektronicznej.
5. Część dotycząca informacji odnośnie do procedur rozstrzygania sporów i odwołań w zakresie spraw związanych z dostępem do infrastruktury kolejowej i przewozów oraz planu wykonania, o którym mowa w art. 35.
6. Część dotycząca dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i opłat za korzystanie z obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w załączniku II. Operatorzy obiektów infrastruktury usługowej, które nie są kontrolowane przez zarządcę infrastruktury, przedstawiają informacje o opłatach pobieranych za uzyskanie dostępu do danego obiektu oraz za świadczenie usług, jak również informacje o technicznych warunkach dostępu, które uwzględnia się w regulaminie sieci, lub wskazują stronę internetową, na której takie informacje są dostępne nieodpłatnie w formie elektronicznej.
7. Wzór umowy służący zawieraniu umów ramowych między zarządcą infrastruktury a wnioskodawcą zgodnie z art. 42.

## ZAŁĄCZNIK V

**PODSTAWOWE ZASADY I PARAMETRY UMÓW MIĘDZY WŁAŚCIWYMI ORGANAMI I ZARZĄDCAMI INFRASTRUKTURY****(o których mowa w art. 30)**

Umowa zawiera uszczegółowienie przepisów art. 30 i obejmuje co najmniej następujące elementy:

- 1) zakres umowy w odniesieniu do infrastruktury i obiektów infrastruktury usługowej o strukturze zgodnej z załącznikiem II. Obejmuje wszystkie aspekty zarządzania infrastrukturą, w tym utrzymanie i remonty eksploatowanej już infrastruktury. W stosownych przypadkach uwzględniona może być również budowa nowej infrastruktury;
- 2) struktura płatności lub środków finansowych alokowanych na usługi w zakresie infrastruktury wymienione w załączniku II, na utrzymanie i remonty oraz na likwidowanie istniejących zaległości w zakresie utrzymania i remontów. W stosownych przypadkach uwzględniona może być struktura płatności lub środków finansowych alokowanych na nową infrastrukturę;
- 3) cele w zakresie wydajności zorientowane na użytkownika, w formie wskaźników i kryteriów jakości obejmujących elementy takie, jak:
  - a) parametry eksploatacyjne w zakresie linii kolejowych, na przykład w zakresie prędkości szlakowej pociągów i niezawodności oraz poziom zadowolenia klienta;
  - b) zdolność przepustową sieci;
  - c) zarządzanie aktywami;
  - d) wielkość działań;
  - e) poziomy bezpieczeństwa; oraz
  - f) ochronę środowiska;
- 4) wielkość potencjalnych zaległości w zakresie remontów oraz aktywa, które będą stopniowo wycofywane z eksploatacji, a co za tym idzie, będą powodować inne przepływy finansowe;
- 5) zachęty, o których mowa w art. 30 ust. 1, z wyjątkiem zachęt wprowadzonych w drodze środków regulacyjnych zgodnie z art. 30 ust. 3;
- 6) minimalne obowiązki zarządcy infrastruktury w zakresie sprawozdawczości, dotyczące treści i częstotliwości sprawozdań, w tym informacje, które należy publikować co roku;
- 7) uzgodniony okres obowiązywania umowy zsynchronizowany i zgodny z okresem obowiązywania planu biznesowego, koncesji lub licencji, w stosownym przypadku, danego zarządcy infrastruktury oraz z ramami i zasadami pobierania opłat określonymi przez państwo;
- 8) zasady dotyczące postępowania w przypadku poważnych zakłóceń przewozów lub sytuacji nadzwyczajnych, z uwzględnieniem planów postępowania w sytuacjach nieprzewidzianych, oraz wcześniejszego rozwiązania umowy i terminowego informowania użytkowników;
- 9) działania naprawcze podejmowane w przypadku, gdy jedna ze stron naruszyła swoje zobowiązania umowne albo w nadzwyczajnych okolicznościach wpływających na dostępność finansowania publicznego; powyższe obejmuje warunki i procedury renegocjacji oraz wcześniejszego rozwiązania umowy.

## ZAŁĄCZNIK VI

**WYMOGI DOTYCZĄCE KOSZTÓW I OPŁAT W ODNIESIENIU DO INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ****(o których mowa w art. 32 ust. 1 i art. 35)**

1. Pary, które mają być rozważone przez zarządców infrastruktury przy określaniu listy segmentów rynku z myślą o wprowadzeniu podwyżek w systemie pobierania opłat zgodnie z art. 32 ust. 1, są co najmniej następujące:
  - a) przewozy pasażerskie/przewozy towarowe;
  - b) pociągi przewożące towary niebezpieczne/pozostałe pociągi towarowe;
  - c) przewozy krajowe/przewozy międzynarodowe;
  - d) transport kombinowany/przewozy wykonywane wyłącznie transportem kolejowym;
  - e) miejskie lub regionalne przewozy pasażerskie/międzymiastowe przewozy pasażerskie;
  - f) przewozy całopociągowe/pociągi przewożące ładunki rozproszone;
  - g) pociągi kursujące według rocznego rozkładu jazdy/pociągi kursujące według indywidualnego rozkładu jazdy.
2. Plan wykonania, o którym mowa w art. 35, opiera się na następujących podstawowych zasadach:
  - a) aby osiągnąć uzgodniony poziom wyników i nie stworzyć zagrożenia dla rentowności usługi, zarządca infrastruktury uzgadnia z wnioskodawcami podstawowe parametry planu wykonania, w szczególności wielkość opóźnień, płatności należne na podstawie planu wykonania dla pojedynczych i dla wszystkich pociągów uruchamianych przez przedsiębiorstwo kolejowe w danym okresie;
  - b) co najmniej pięć dni przed uruchomieniem pociągu zarządca infrastruktury przekazuje przedsiębiorstwom kolejowym obowiązujący rozkład jazdy, na podstawie którego będą obliczane opóźnienia. Zarządca infrastruktury może zastosować krótszy okres powiadomienia w przypadku wystąpienia siły wyższej lub późnej zmiany obowiązującego rozkładu jazdy;
  - c) wszystkie opóźnienia klasyfikuje się zgodnie z poniższymi kategoriami i podkategoriami opóźnień:
    1. Zarządzanie działaniami/planowaniem, za które jest odpowiedzialny zarządca infrastruktury
      - 1.1. Opracowanie rozkładu jazdy
      - 1.2. Zestawianie pociągu
      - 1.3. Błędy w zakresie procedury operacyjnej
      - 1.4. Niewłaściwe stosowanie zasad pierwszeństwa
      - 1.5. Personel
      - 1.6. Pozostałe przyczyny
    2. Instalacje infrastruktury, za które jest odpowiedzialny zarządca infrastruktury
      - 2.1. Instalacje sygnalizacyjne
      - 2.2. Instalacje sygnalizacyjne na przejazdach
      - 2.3. Instalacje telekomunikacyjne
      - 2.4. Urządzenia sieci trakcyjnej
      - 2.5. Tory
      - 2.6. Obiekty
      - 2.7. Personel
      - 2.8. Pozostałe przyczyny
    3. Inżynieria lądowa, za którą jest odpowiedzialny zarządca infrastruktury
      - 3.1. Planowane roboty budowlane

- 3.2. Nieprawidłowości w zakresie wykonania robót budowlanych
- 3.3. Ograniczenie prędkości z powodu usterek torów
- 3.4. Pozostałe przyczyny
4. Przyczyny, za które są odpowiedzialni inni zarządcy infrastruktury
  - 4.1. Spowodowane przez poprzedniego zarządcę infrastruktury
  - 4.2. Spowodowane przez następnego zarządcę infrastruktury
5. Przyczyny ekonomiczne, za które jest odpowiedzialne przedsiębiorstwo kolejowe
  - 5.1. Przekroczenie czasu postoju
  - 5.2. Wniosek przedsiębiorstwa kolejowego
  - 5.3. Czynności załadunkowe
  - 5.4. Nieprawidłowości w zakresie załadunku
  - 5.5. Przygotowanie pociągu do jazdy
  - 5.6. Personel
  - 5.7. Pozostałe przyczyny
6. Tabor, za który jest odpowiedzialne przedsiębiorstwo kolejowe
  - 6.1. Planowanie harmonogramu przewozów/ponowne planowanie harmonogramu przewozów
  - 6.2. Zestawienie składu pociągu przez przedsiębiorstwo kolejowe
  - 6.3. Problemy mające wpływ na wagony sypialne (przewozy pasażerskie)
  - 6.4. Problemy mające wpływ na wagony towarowe (przewozy towarowe)
  - 6.5. Problemy mające wpływ na wagony osobowe, lokomotywy i zespoły trakcyjne
  - 6.6. Personel
  - 6.7. Pozostałe przyczyny
7. Przyczyny, za które są odpowiedzialne inne przedsiębiorstwa kolejowe
  - 7.1. Spowodowane przez następne przedsiębiorstwo kolejowe
  - 7.2. Spowodowane przez poprzednie przedsiębiorstwo kolejowe
8. Przyczyny zewnętrzne, za które nie są odpowiedzialni ani zarządca infrastruktury, ani przedsiębiorstwo kolejowe
  - 8.1. Strajk
  - 8.2. Formalności administracyjne
  - 8.3. Czynniki zewnętrzne
  - 8.4. Skutki działania czynników pogodowych i przyczyn naturalnych
  - 8.5. Opóźnienia spowodowane czynnikami zewnętrznymi w sąsiedniej sieci
  - 8.6. Pozostałe przyczyny
9. Przyczyny wtórne, za które nie są odpowiedzialni ani zarządca infrastruktury, ani przedsiębiorstwo kolejowe
  - 9.1. Niebezpieczne zdarzenia, wypadki i zagrożenia

- 9.2. Zajęcie torów spowodowane opóźnieniem tego samego pociągu
- 9.3. Zajęcie torów spowodowane opóźnieniem innego pociągu
- 9.4. Zmiana kierunku jazdy
- 9.5. Skomunikowanie
- 9.6. Konieczne jest dalsze rozpoznanie;
- d) jeśli jest to możliwe, opóźnienia przypisuje się jednej organizacji, uwzględniając zarówno odpowiedzialność za spowodowanie zakłócenia, jak i zdolność do przywrócenia normalnych warunków ruchu;
- e) kalkulacje płatności uwzględniają średnie opóźnienia pociągów o podobnych wymogach w odniesieniu do punktualności;
- f) zarządca infrastruktury przekazuje przedsiębiorstwom kolejowym w najkrótszym możliwym terminie kalkulacje płatności należnych w ramach planu wykonania. Kalkulacje te obejmują wszystkie opóźnione pociągi w okresie nie dłuższym niż jeden miesiąc;
- g) bez uszczerbku dla istniejących procedur odwoławczych i przepisów art. 56, w przypadku sporów dotyczących planu wykonania udostępnia się system rozwiązywania sporów w celu natychmiastowego rozwiązywania takich sporów. Ten system rozwiązywania sporów musi być bezstronny w odniesieniu do biorących w nim udział stron. Jeżeli ten system jest stosowany, decyzje podejmuje się w terminie ograniczonym do 10 dni roboczych;
- h) raz do roku zarządca infrastruktury publikuje średni roczny poziom wyników osiągnięty przez przedsiębiorstwa kolejowe w oparciu o główne parametry uzgodnione w ramach planu wykonania.
-

## ZAŁĄCZNIK VII

**HARMONOGRAM PROCESU ALOKACJI****(o którym mowa w art. 43)**

1. Obowiązujący rozkład jazdy ustala się jeden raz w roku kalendarzowym.
  2. Zmiana obowiązującego rozkładu jazdy ma miejsce o północy w drugą sobotę grudnia. W przypadku gdy zmiana lub dostosowanie odbywa się po zimie, w szczególności ze względu na konieczność uwzględnienia zmian regionalnych rozkładów jazdy dla ruchu pasażerskiego, tam gdzie sytuacja tego wymaga, odbywa się o północy w drugą sobotę czerwca oraz w wymaganych innych odstępach czasu w terminach ustalonych między tymi dwiema datami. Zarządcy infrastruktury mogą uzgodnić inne daty i w takim przypadku informują o tym Komisję, jeżeli może to naruszyć ruch międzynarodowy.
  3. Ostateczny termin otrzymania wniosków o alokację zdolności przepustowej, które mają być włączone do obowiązującego rozkładu jazdy, jest nie dłuższy niż 12 miesięcy przed wejściem w życie obowiązującego rozkładu jazdy.
  4. Nie później niż na 11 miesięcy przed wejściem w życie obowiązującego rozkładu jazdy zarządcy infrastruktury zapewniają, aby wstępne trasy pociągów międzynarodowych zostały ustalone we współpracy z innymi odpowiednimi zarządcami infrastruktury. Zarządcy infrastruktury zapewniają, aby, na ile to możliwe, zostały one utrzymane w dalszych procesach.
  5. Nie później niż cztery miesiące po ostatecznym terminie składania ofert przez wnioskodawców zarządcy infrastruktury opracowują projekty obowiązującego rozkładu jazdy.
-



## ZAŁĄCZNIK VIII

**INFORMACJE NA TEMAT RACHUNKOWOŚCI PRZEDKŁADANE ORGANOWI REGULACYJNEMU NA ŻĄDANIE****(o których mowa w art. 56 ust. 12)**

## 1. Rozdział rachunkowości

- a) oddzielne rachunki zysków i strat oraz bilanse dla działalności w zakresie przewozów towarowych, przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą;
- b) szczegółowe informacje dotyczące poszczególnych źródeł i wykorzystania funduszy publicznych i innych form rekompensat w przejrzysty i wyczerpujący sposób; powyższe informacje obejmują szczegółowy przegląd przepływów gotówkowych przedsiębiorstw, aby ustalić, jak wykorzystano fundusze publiczne i inne formy rekompensat;
- c) kategorie kosztów i zysków umożliwiające ustalenie, czy miało miejsce subsydiowanie skrośne różnych działań, zgodnie z wymogami organu regulacyjnego;
- d) metodyka stosowana w celu alokacji kosztów do różnych działań;
- e) w przypadku gdy przedsiębiorstwo podlegające regulacji jest częścią grupy, pełne informacje na temat płatności wykonywanych w ramach grupy.

## 2. Monitorowanie opłat za dostęp do infrastruktury

- a) różne kategorie kosztów, w szczególności przy zapewnieniu wystarczających informacji w odniesieniu do kosztów krańcowych/bezpośrednich różnych usług lub grup usług, aby było możliwe monitorowanie opłat za dostęp do infrastruktury;
- b) wystarczające informacje umożliwiające monitorowanie poszczególnych opłat wnoszonych za usługi (lub grupy usług); na żądanie organu regulacyjnego informacje zawierają dane na temat wielkości poszczególnych usług, cen poszczególnych usług oraz przychody ogółem w odniesieniu do poszczególnych usług, za które wnieśli opłaty klienci wewnętrzni i zewnętrzni;
- c) koszty i przychody w odniesieniu do poszczególnych usług (lub grup usług) z wykorzystaniem odpowiedniej metodologii obliczania kosztów zgodnie z wymogami organu regulacyjnego, aby identyfikować potencjalne ustalanie cen niezgodnych z zasadami konkurencji (subsydiowanie skrośne, praktyka rażącego zaniżania cen i narzucanie wygórowanych cen).

## 3. Określenie wyników finansowych

- a) zestawienie wyniku finansowego;
  - b) skrócona deklaracja wydatków;
  - c) deklaracja wydatków na działalność utrzymaniową;
  - d) deklaracja wydatków na działalność operacyjną;
  - e) rachunek zysków i strat;
  - f) uwagi pomocnicze, które, w razie potrzeby, rozwijają i wyjaśniają deklaracje i rachunki.
-

## ZAŁĄCZNIK IX

## CZĘŚĆ A

## UCHYLONE DYREKTYWY WRAZ Z WYKAZEM ICH KOLEJNYCH ZMIAN

(o których mowa w art. 65)

Dyrektywa Rady 91/440/EWG  
(Dz.U. L 237 z 24.8.1991, s. 25)

Dyrektywa 2001/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady  
(Dz.U. L 75 z 15.3.2001, s. 1)

Dyrektywa 2004/51/WE Parlamentu Europejskiego i Rady  
(Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 164)

Dyrektywa Rady 2006/103/WE  
(Dz.U. L 363 z 20.12.2006, s. 344)

jedynie pkt B załącznika

Dyrektywa 2007/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady  
(Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 44)

jedynie art. 1

Dyrektywa Rady 95/18/WE  
(Dz.U. L 143 z 27.6.1995, s. 70)

Dyrektywa 2001/13/WE Parlamentu Europejskiego i Rady  
(Dz.U. L 75 z 15.3.2001, s. 26)

Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady  
(Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44)

jedynie art. 29

Dyrektywa 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady  
(Dz.U. L 75 z 15.3.2001, s. 29)

Decyzja Komisji 2002/844/WE  
(Dz.U. L 289 z 26.10.2002, s. 30)

Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady  
(Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44)

jedynie art. 30

Dyrektywa 2007/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady  
(Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 44)

jedynie art. 2

## CZĘŚĆ B

## WYKAZ TERMINÓW TRANSPOZYCJI DO PRAWA KRAJOWEGO

(o których mowa w art. 65)

Dyrektywa	Termin transpozycji do prawa krajowego
91/440/EWG	1 stycznia 1993 r.
95/18/WE	27 czerwca 1997 r.
2001/12/WE	15 marca 2003 r.
2001/13/WE	15 marca 2003 r.
2001/14/WE	15 marca 2003 r.
2004/49/WE	30 kwietnia 2006 r.
2004/51/WE	31 grudnia 2005 r.
2006/103/WE	1 stycznia 2007 r.
2007/58/WE	4 czerwca 2009 r.

## ZAŁĄCZNIK X

## TABELA KORELACJI

Dyrektywa 91/440/EWG	Dyrektywa 95/18/WE	Dyrektywa 2001/14/WE	Niniejsza dyrektywa
art. 2 ust. 1	art. 1 ust. 1	art. 1 ust. 1 akapit pierwszy	art. 1 ust. 1
		art. 1 ust. 2	art. 1 ust. 2
art. 2 ust. 2	art. 1 ust. 2		art. 2 ust. 1
		art. 1 ust. 3	art. 2 ust. 2
			art. 2 ust. 3
			art. 2 ust. 4–9
art. 2 ust. 4			art. 2 ust. 10
			art. 2 ust. 11
art. 3			art. 3 pkt 1–8
			art. 3 pkt 9–13
	art. 2 lit. b) i c)		art. 3 pkt 14 i 15
		art. 2	art. 3 pkt 16 i 17
			art. 3 pkt 18–28
			art. 3 pkt 29 i 30
art. 4			art. 4
art. 5			art. 5 ust. 1–3
			art. 5 ust. 4
art. 6 ust. 1 i 2			art. 6 ust. 1 i 2
art. 9 ust. 4			art. 6 ust. 3
art. 6 ust. 1 akapit drugi			art. 6 ust. 4
art. 6 ust. 3 i załącznik II			art. 7 ust. 1
		art. 4 ust. 2 i art. 14 ust. 2	art. 7 ust. 2

Dyrektywa 91/440/EWG	Dyrektywa 95/18/WE	Dyrektywa 2001/14/WE	Niniejsza dyrektywa
art. 7 ust. 1, 3 i 4			art. 8 ust. 1, 2 i 3
		art. 6 ust. 1	art. 8 ust. 4
art. 9 ust. 1 i 2			art. 9 ust. 1 i 2
art. 10 ust. 3 i 3a			art. 10 ust. 1 i 2
art. 10 ust. 3b			art. 11 ust. 1, 2 i 3
			art. 11 ust. 4
art. 10 ust. 3c i 3e			art. 11 ust. 5 i 6
art. 10 ust. 3f			art. 12 ust. 1–4
			art. 12 ust. 5
		art. 5	art. 13
			art. 14
art. 10b			art. 15
	art. 3		art. 16
	art. 4 ust. 1–4		art. 17 ust. 1–4
	art. 5		art. 18
	art. 6		art. 19
	art. 7 ust. 1		art. 20 ust. 1
	załącznik, część I, pkt 1		art. 20 ust. 2
			art. 20 ust. 3
	art. 8		art. 21
	art. 9		art. 22
	art. 4 ust. 5		art. 23 ust. 1
	art. 10		art. 23 ust. 2 i 3
	art. 11		art. 24
	art. 15		art. 25
		art. 1 ust. 1 akapit drugi	art. 26
		art. 3	art. 27
art. 10 ust. 5			art. 28

Dyrektywa 91/440/EWG	Dyrektywa 95/18/WE	Dyrektywa 2001/14/WE	Niniejsza dyrektywa
		art. 4 ust. 1 i 3-6	art. 29
		art. 6 ust. 2-5	art. 30
		art. 7	art. 31
		art. 8	art. 32
		art. 9	art. 33
		art. 10	art. 34
		art. 11	art. 35
		art. 12	art. 36
			art. 37
		art. 13	art. 38
		art. 14 ust. 1 i 3	art. 39
		art. 15	art. 40
		art. 16	art. 41
		art. 17	art. 42
		art. 18	art. 43
		art. 19	art. 44
		art. 20 ust. 1, 2 i 3	art. 45 ust. 1, 2 i 3
			art. 45 ust. 4
		art. 20 ust. 4	art. 45 ust. 5
		art. 21	art. 46
		art. 22	art. 47
		art. 23	art. 48
		art. 24	art. 49
		art. 25	art. 50

Dyrektywa 91/440/EWG	Dyrektywa 95/18/WE	Dyrektywa 2001/14/WE	Niniejsza dyrektywa
		art. 26	art. 51
		art. 27	art. 52
		art. 28	art. 53
		art. 29	art. 54
		art. 30 ust. 1	art. 55
		art. 30 ust. 2	art. 56 ust. 1
		art. 31	art. 57
art. 12			art. 58
art. 14a		art. 33 ust. 1, 2 i 3	art. 59
			art. 60
		art. 34 ust. 2	art. 61
art. 11a		art. 35 ust. 1, 2 i 3	art. 62
art. 10 ust. 9			art. 63
		art. 38	art. 64
			art. 65
	art. 17	art. 39	art. 66
art. 16	art. 18	art. 40	art. 67
			załącznik I
		załącznik II	załącznik II
	załącznik		załącznik III
		załącznik I	załącznik IV
			załącznik V
			załącznik VI
		załącznik III	załącznik VII
			załącznik VIII