

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 870/2014**z dnia 11 sierpnia 2014 r.****w sprawie kryteriów w odniesieniu do wnioskodawców składających wnioski o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 41 ust. 3,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W art. 41 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE przewidziano możliwość ustalenia przez zarządcę infrastruktury wymogów odnoszących się do wnioskodawców, którzy składają wnioski o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury, w celu zapewnienia osiągnięcia jego uzasadnionych oczekiwań dotyczących przyszłych przychodów i wykorzystania infrastruktury.
- (2) Wymogi te muszą być odpowiednie, przejrzyste i niedyskryminacyjne. Mogą one zawierać tylko postanowienie o gwarancji finansowej, która nie może przekraczać odpowiedniej wysokości i która jest proporcjonalna do rozważanej wielkości działalności wnioskodawcy, jak również o zagwarantowaniu zdolności wnioskodawcy do opracowania stosownych ofert nabycia zdolności przepustowej infrastruktury.
- (3) Gwarancje finansowe mogą mieć formę płatności zaliczkowych lub gwarancji udzielonych przez instytucje finansowe.
- (4) Odpowiedni charakter wymogów, o którym mowa w motywie 2, powinien uwzględniać fakt, iż w przypadku infrastruktury konkurujących rodzajów transportu, np. transportu drogowego, lotniczego, morskiego oraz wodnego śródlądowego, użytkownicy są często zwolnieni z obowiązku wnoszenia opłat, a tym samym z wymogu przedstawiania gwarancji finansowych w odniesieniu do tych opłat. Aby zapewnić uczciwą konkurencję między poszczególnymi rodzajami transportu, gwarancje finansowe powinny być ograniczone do niezbędnego minimum pod względem ich wysokości oraz okresu obowiązywania.
- (5) Gwarancje finansowe są odpowiednie jedynie wówczas, gdy są konieczne do osiągnięcia celu, jakim jest upewnienie zarządcy infrastruktury co do przyszłych przychodów i wykorzystania infrastruktury. Potrzebę gwarancji finansowych dodatkowo ogranicza fakt, że zarządcy infrastruktury mogą opierać się na wynikach monitorowania i kontroli kondycji finansowej przedsiębiorstw kolejowych, które to monitorowanie i kontrole prowadzone są w ramach procedury przyznawania licencji tym przedsiębiorstwom zgodnie z przepisami rozdziału III dyrektywy 2012/34/UE, a w szczególności art. 20 tej dyrektywy.
- (6) W odniesieniu do gwarancji obowiązuje zasada niedyskryminacji, w związku z czym nie powinno być różnicy między wymogami dotyczącymi gwarancji mającymi zastosowanie do wnioskodawców prywatnych i wnioskodawców publicznych.
- (7) Gwarancje powinny być współmierne do związanego z danym wnioskodawcą poziomu ryzyka dla zarządcy infrastruktury na poszczególnych etapach alokacji zdolności przepustowej. Ryzyko to uważa się zasadniczo za niskie, jeżeli zdolność przepustowa może zostać ponownie przydzielona innym przedsiębiorstwom kolejowym.
- (8) Gwarancję, której żąda się w związku z opracowywaniem stosownych ofert nabycia zdolności przepustowej infrastruktury, można uznać za odpowiednią, przejrzystą i niedyskryminacyjną jedynie wówczas, gdy zarządca infrastruktury określa w regulaminie sieci jasne i przejrzyste zasady opracowywania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej oraz udostępnia wnioskodawcom niezbędne narzędzia pomocnicze. Ponieważ przed rozpoczęciem procedury składania wniosków niemożliwe jest obiektywne określenie zdolności do opracowania stosownych ofert nabycia zdolności przepustowej infrastruktury, brak tej zdolności można stwierdzić dopiero w wyniku tej procedury, na podstawie powtarzających się sytuacji nieprzedstawienia stosownych ofert lub nieprzekazania zarządcy infrastruktury wymaganych informacji. Wnioskodawca jest odpowiedzialny za tego rodzaju sytuacje, które pociągają za sobą sankcje obejmujące wykluczenie tego wnioskodawcy z danej procedury alokacji zdolności przepustowej dla określonej trasy pociągu.
- (9) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu, o którym mowa w art. 62 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE,

⁽¹⁾ Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32.

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie określa wymogi dotyczące gwarancji finansowych, których może żądać zarządca infrastruktury w celu zapewnienia osiągnięcia jego uzasadnionych oczekiwań dotyczących przyszłych przychodów i które nie mogą przekraczać poziomu proporcjonalnego do zakresu działalności rozważanej przez wnioskodawcę. Wymogi te obejmują w szczególności warunki określające, kiedy można zażądać gwarancji lub płatności zaliczkowej, a także wysokość i okres obowiązywania gwarancji finansowej. Niniejsze rozporządzenie określa również niektóre szczegóły dotyczące kryteriów oceny zdolności wnioskodawcy do opracowania stosownych ofert nabycia zdolności przepustowej infrastruktury.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następującą definicję:

„gwarancja finansowa” oznacza: a) płatności zaliczkowe mające na celu zmniejszenie i uregulowanie z wyprzedzeniem przyszłych zobowiązań do dokonania płatności z tytułu opłat za dostęp do infrastruktury; lub b) uzgodnienia umowne, na mocy których instytucja finansowa, np. bank, zobowiązuje się do zapewnienia dokonania takich płatności z chwilą, gdy stają się wymagalne.

Artykuł 3

Warunki dotyczące gwarancji finansowych

1. Wnioskodawca może spełnić żądanie przedstawienia gwarancji finansowej albo poprzez dokonanie płatności zaliczkowej, albo poprzez przedstawienie uzgodnienia umownego w rozumieniu art. 2. Jeżeli zarządca infrastruktury żąda od wnioskodawcy dokonania płatności zaliczkowej z tytułu opłat za dostęp do infrastruktury, nie może jednocześnie żądać innych gwarancji finansowych w odniesieniu do tej samej rozważanej działalności.
2. Zarządca infrastruktury nie żąda od wnioskodawców przedstawienia gwarancji finansowych, chyba że ocena wiarygodności kredytowej wnioskodawcy pozwala sądzić, że może on mieć trudności z dokonywaniem regularnych płatności z tytułu opłat za dostęp do infrastruktury. W stosownych przypadkach zarządca infrastruktury informuje o tego rodzaju ocenach wiarygodności kredytowej w swoim regulaminie sieci, w części poświęconej zasadom pobierania opłat i taryf. Zarządca infrastruktury opiera swoje żądanie przedstawienia gwarancji finansowej na ocenach wiarygodności kredytowej udostępnionych przez agencję ratingową, nie starszych niż dwa lata.
3. Zarządca infrastruktury nie żąda przedstawienia gwarancji finansowej:
 - a) od wyznaczonego przedsiębiorstwa kolejowego, jeżeli gwarancja finansowa została już udzielona lub wniesiona przez wnioskodawcę, który nie jest przedsiębiorstwem kolejowym, w celu zabezpieczenia przyszłych płatności z tytułu tej samej rozważanej działalności;
 - b) jeżeli opłata za dostęp do infrastruktury jest wnoszona bezpośrednio na rzecz zarządcy infrastruktury przez właściwy organ zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾.

Artykuł 4

Wysokość i okres obowiązywania gwarancji finansowych

1. Wysokość gwarancji finansowych w odniesieniu do jednego wnioskodawcy nie może przekraczać szacowanej kwoty opłat naliczanych w ciągu dwóch miesięcy eksploatacji pociągu, której dotyczy złożony wniosek.
2. Od maksymalnej szacowanej kwoty opłat, o której mowa w ust. 1, odejmuje się opłaty rezerwacyjne wnoszone zgodnie z art. 36 dyrektywy 2012/34/UE.
3. Zarządca infrastruktury nie może żądać, by gwarancja finansowa zaczynała obowiązywać wcześniej niż dziesięć dni przed pierwszym dniem miesiąca, w którym przedsiębiorstwo kolejowe rozpoczyna eksploatację pociągu, którą obejmuje ta gwarancja finansowa zabezpieczająca płatność z tytułu opłat za dostęp do infrastruktury. Jeżeli alokacji zdolności przepustowej dokonano po tej dacie, zarządca infrastruktury może zażądać gwarancji finansowej w krótkim terminie.

⁽¹⁾ Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 1).

Artykuł 5

Zdolność do opracowania stosownych ofert nabycia zdolności przepustowej infrastruktury

Zarządca infrastruktury nie odrzuca wniosku dotyczącego określonej trasy pociągu z powodu braku zagwarantowania zdolności do opracowania stosownych ofert nabycia zdolności przepustowej infrastruktury, w rozumieniu art. 41 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE, chyba że:

- a) wnioskodawca nie odpowiedział na dwa kolejne wnioski o przedstawienie brakujących informacji lub wielokrotnie odpowiedział na tego rodzaju wnioski w sposób, który nie spełnia warunków określonych w regulaminie sieci, o którym mowa w art. 27 dyrektywy 2012/34/UE oraz w załączniku IV do tej dyrektywy, dotyczących procedur składania wniosków o trasy pociągów; oraz
- b) zarządca infrastruktury jest w stanie przedstawić organowi regulacyjnemu, na jego wniosek, wystarczające dowody na to, że podjął wszelkie stosowne kroki, by ułatwić odpowiednie i terminowe złożenie wniosków.

Artykuł 6

Przepis przejściowy

W koniecznych przypadkach zarządcy infrastruktury dostosowują swoje regulaminy sieci do przepisów niniejszego rozporządzenia dla pierwszego rozkładu jazdy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 7

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 16 czerwca 2015 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 11 sierpnia 2014 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący