

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2016/545

z dnia 7 kwietnia 2016 r.

w sprawie procedury i kryteriów dotyczących umów ramowych o alokację 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. 42 ust. 8,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Przy zawieraniu umów ramowych zarządcy infrastruktury powinni osiągnąć optymalną efektywność wykorzystania dostępnej zdolności przepustowej infrastruktury. Jednocześnie, aby móc inwestować w rozwój usług, wnioskujący o alokację zdolności w ramach umowy mogą potrzebować większej pewności prawa w odniesieniu do dostępnej zdolności przepustowej infrastruktury w okresie dłuższym niż jeden okres obowiązywania rozkładu jazdy.
- (2) Zarządcy infrastruktury muszą zarezerwować zdolność przepustową na potrzeby procedury układania rocznego rozkładu jazdy obejmującej organizowanie wstępnie ustalonych tras pociągów zgodnie z art. 14 ust. 3 i 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 ⁽²⁾. Ponadto, zgodnie z art. 48 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE, konieczne może być zachowanie przez nich rezerwowej zdolności przepustowej na wypadek wniosków *ad hoc*. Umowy ramowe nie powinny także zawierać postanowień uniemożliwiających ułożenie rocznego rozkładu jazdy zgodnie z art. 42 dyrektywy 2012/34/UE. W związku z tym zarządcy infrastruktury powinni przynajmniej zaplanować rezerwy zdolności przepustowej i uwzględnić wspomniane ograniczenia, zanim dokonają alokacji części pozostałej zdolności poprzez zawarcie umów ramowych.
- (3) Potencjalni wnioskodawcy potrzebują przejrzystości w odniesieniu do zdolności przepustowej alokowanej w ramach umów i pozostałej orientacyjnej zdolności przepustowej na danej linii. W celu uniknięcia obciążeń administracyjnych związanych z umowami ramowymi potencjalnym wnioskodawcom należy zapewnić możliwość zorientowania się, jak prawdopodobne jest, że ich wnioski zostaną zaakceptowane. Zarządcy infrastruktury powinni zatem włączyć raporty o ramowej zdolności przepustowej do publikowanych przez siebie regulaminów sieci. W raporcie o ramowej zdolności przepustowej należy wskazać, w stosownych przypadkach, czy umowy ramowe dotyczą przewozów towarowych czy pasażerskich, czy też obu tych rodzajów przewozów.
- (4) Zarządcy infrastruktury i wnioskodawcy powinni dysponować pewnym marginesem swobody, jeśli chodzi o termin składania wniosków o ramową zdolność przepustową. Jednocześnie kryteria zapewniające optymalne wykorzystanie dostępnej zdolności przepustowej infrastruktury przynoszą najlepsze rezultaty, jeśli stosuje się je do jak największej liczby wniosków równocześnie. Zarządcy infrastruktury, którzy nie wprowadzili ustalonego rocznego lub wieloletniego terminu, powinni zatem przed zawarciem umowy ramowej skonsultować się z wnioskodawcami, którzy mogliby być zainteresowani zawarciem umów ramowych.

⁽¹⁾ Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32.

⁽²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy (Dz.U. L 276 z 20.10.2010, s. 22).

- (5) Wnioskodawcy powinni mieć świadomość, że zarządcy infrastruktury mają obowiązek wykorzystania dostępnej zdolności przepustowej infrastruktury w sposób optymalnie efektywny, zarówno na potrzeby ich własnych sieci, jak i wspólnie w ramach jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. Obowiązkiem tym należy objąć cały okres obowiązywania umowy ramowej, a także trasy pociągów przydzielone na podstawie takiej umowy. W rezultacie obie strony decydujące się na zawarcie nowej umowy ramowej przystępowałyby do jej zawarcia dopiero po uwzględnieniu kryteriów określonych w niniejszym rozporządzeniu w celu zapewnienia optymalnego wykorzystania dostępnej zdolności przepustowej infrastruktury.
- (6) W umowach ramowych nie powinno się określać konkretnych tras pociągu, lecz tylko ramy czasowe, co zapewni wystarczającą elastyczność do czasu ustalenia rocznego planu tras pociągów. Jednocześnie przewozy kolejowe mogą wymagać różnego stopnia precyzji pod względem czasu ich wykonywania, co powinno znaleźć odzwierciedlenie w zróżnicowanych zakresach ram czasowych.
- (7) Wprowadzenie nowych przewozów kolejowych wymaga uzyskania zezwoleń technicznych i autoryzacji bezpieczeństwa lub zakupu taboru albo obu tych czynności, co może potrwać wiele lat. Inwestorzy potrzebują pewności co do dostępnej zdolności przepustowej przed podjęciem decyzji o takich inwestycjach. Uzasadnione jest zatem zapewnienie wnioskodawcom określonego czasu między zawarciem umowy ramowej a rozpoczęciem świadczenia usług na jej podstawie, który mogą wykorzystać, między innymi, na uzyskanie niezbędnych zezwoleń, autoryzacji i certyfikatów oraz zakup taboru kolejowego. Wnioskodawcy, którzy wyraźnie potrzebują takiego czasu przed rozpoczęciem przewozów, nie powinni być traktowani na gorszych warunkach w postaci skrócenia czasu obowiązywania ich umów ramowych.
- (8) Określenie kryteriów dotyczących zawierania umów ramowych powinno umożliwić zarządcy infrastruktury wprowadzenie do obrotu i osiągnięcie optymalnej efektywności wykorzystania dostępnej zdolności przepustowej infrastruktury zgodnie z art. 26 dyrektywy 2012/34/UE.
- (9) Umowy ramowe powinny umożliwiać pomyślną koordynację kolidujących ze sobą wniosków, a zatem spełniać pewne kryteria dotyczące alokacji dostępnej zdolności przepustowej na potrzeby innych wnioskodawców, zmian oraz zrzekania się ramowej zdolności przepustowej.
- (10) Koordynacja i konsultacje z wnioskodawcami, którzy już są stroną umowy ramowej, mogą stanowić obciążenie dla zarządców infrastruktury i wnioskodawców. Obciążenie to mogłoby być nieproporcjonalne w odniesieniu do linii i pór dnia, w przypadku których wykorzystanie zdolności przepustowej na podstawie umów ramowych jest i tak dużo mniejsze niż wartość maksymalna. Zarządca infrastruktury powinien więc w takich przypadkach mieć możliwość odstępstwa od procedury lub kryteriów określonych w niniejszym rozporządzeniu. Jednocześnie w sytuacjach, w których obliczenie takiej wartości maksymalnej lub stosowanie progów okazuje się trudne lub arbitralne, państwa członkowskie mogą uznać, że zarządcy infrastruktury nie powinni korzystać z takiego odstępstwa. W tym ostatnim przypadku, dążąc do ograniczenia obciążeń administracyjnych, organ regulacyjny powinien zatwierdzać treść wszystkich umów ramowych, zanim zostaną one zawarte.
- (11) Wnioski o zawarcie nowych umów ramowych mogą kolidować z już obowiązującymi umowami ramowymi, a zamówione na podstawie umowy ramowej trasy pociągów z trasami pociągów zamówionymi pozaumownie w ramach rocznego planowania. W takich przypadkach zarządca infrastruktury powinien pełnić rolę koordynatora, zachęcając strony do zmiany wymagań w celu rozwiązania konfliktu. Rozwiązanie może obejmować zmianę przydzielonych ram czasowych lub zmiany tras. Ustanowiona w art. 46 dyrektywy 2012/34/UE procedura rozwiązywania konfliktów spowodowanych kolidującymi wnioskami o przyznanie tras pociągów powinna służyć jako wzór przy sporządzaniu umów ramowych.
- (12) W sytuacjach, w których ustalone i opublikowane zgodnie z art. 47 ust. 3–6 dyrektywy 2012/34/UE kryteria priorytetów mają większą wagę przy układaniu rozkładu jazdy niż to, czy wniosek w ramach procedury układania rocznego rozkładu jazdy został złożony na podstawie umowy ramowej, zarządca infrastruktury nie powinien mieć obowiązku stosowania kryteriów określonych w odniesieniu do umów ramowych, zamiast nich powinien on stosować kryteria priorytetów określone na potrzeby procedury układania rocznego rozkładu jazdy.
- (13) Zapewnienie zarządcy infrastruktury jak największego marginesu swobody przy alokacji zdolności przepustowej infrastruktury jest istotne, ale powinno iść w parze ze spełnianiem racjonalnych wymogów wnioskodawcy. Przy podejmowaniu decyzji o zawarciu nowych umów ramowych zarządcy infrastruktury powinni kierować się przejrzystymi kryteriami.
- (14) Wnioskodawcy powinni składać wnioski tylko o taką ramową zdolność przepustową, jakiej naprawdę potrzebują. Jeżeli całość lub część wnioskowanej ramowej zdolności przepustowej nie jest wykorzystywana przez pewien okres, umowę ramową należy poddać przeglądowi, aby wnioskodawca zrzekł się niewykorzystanej zdolności (zasada „wykorzystaj albo strać”), chyba że jest on w stanie wykazać, że niewykorzystanie tej zdolności nastąpiło z przyczyn od niego niezależnych.

- (15) Zarządcy infrastruktury powinni organizować współpracę w taki sposób, by umowy ramowe na przewozy w obrębie więcej niż jednej sieci były spójne i umożliwiały świadczenie kolejowych usług przewozowych o jakości odpowiadającej uzasadnionym oczekiwaniom wnioskodawców. Spójność taka jest potrzebna przy zawieraniu umów ramowych do momentu przydzielenia tras pociągów.
- (16) Sankcje, ustalone na rozsądnym poziomie, mogłyby stanowić zachętę dla wnioskodawców do składania realistycznych wniosków o zawarcie umów ramowych oraz do powiadamiania o wszelkich zmianach w zapotrzebowaniu na zdolność przepustową określoną w umowie ramowej niezwłocznie po ich zaobserwowaniu.
- (17) Sankcje z tytułu zmiany lub wypowiedzenia umowy ramowej, jeżeli zostały uzgodnione przez strony, powinny mieć charakter niedyskryminujący. Ich poziom powinien być odpowiedni do osiągnięcia zamierzonych celów, kary pieniężne nałożone jako sankcje powinny być faktycznie uiszczane, a w razie konieczności ich zapłata powinna podlegać egzekucji. Ponadto, aby utrzymać efekt zachęty i uniknąć dyskryminacji, umowy ramowe nie powinny dopuszczać, by zarządca zwalniał wnioskodawcę z obowiązku zapłaty kary nałożonej jako sankcja, jeśli wnioskodawca ten zawarł kolejną umowę ramową.
- (18) Dodatkowo państwa członkowskie powinny mieć możliwość niestosowania, przez ograniczony okres, określonych przepisów niniejszego rozporządzenia do umów ramowych zawartych nie wcześniej niż w dniu 15 marca 2003 r., to jest terminie transpozycji dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (¹), lub w przypadku państw członkowskich, które przystąpiły do Unii Europejskiej po tej dacie, nie wcześniej niż w dniu ich przystąpienia do Unii Europejskiej. Zgodnie jednak z art. 17 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE możliwe powinno być wprowadzenie zmian do umów ramowych lub ograniczenie warunków takich umów w celu umożliwienia lepszego wykorzystania infrastruktury kolejowej, przepisy niniejszego rozporządzenia powinny zatem mieć zastosowanie do zmian w takich umowach ramowych, w przypadku gdy zmiany te są znaczące i zostały uzgodnione po dacie wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.
- (19) Komisja może dokonać przeglądu niniejszego rozporządzenia w świetle doświadczeń zdobytych w trakcie jego stosowania lub stosowania rozporządzenia (UE) nr 913/2010 dotyczącego europejskich kolejowych korytarzy towarowych.
- (20) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 62 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot

W niniejszym rozporządzeniu określa się procedurę i kryteria, jakie należy stosować przy zawieraniu umów ramowych.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia oprócz definicji zawartych w art. 3 dyrektywy 2012/34/UE stosuje się następujące definicje:

- 1) „ramowa zdolność przepustowa” oznacza zdolność przepustową infrastruktury alokowaną na podstawie umowy ramowej;
- 2) „raport o ramowej zdolności przepustowej” oznacza zestawienie zawierające zarówno informacje o ramowej zdolności przepustowej alokowanej na potrzeby linii danej sieci, jak i informacje o wielkości i charakterze zdolności przepustowej dostępnej na tych liniach, mogące obejmować przedstawienie w formie graficznej i sporządzane do celów udostępnienia tych informacji potencjalnym wnioskującym o umowy ramowe;

(¹) 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 oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa (Dz.U. L 75 z 15.3.2001, s. 29).

- 3) „ramy czasowe” oznaczają okres podany w umowie ramowej, w którym pojedyncza trasa pociągu lub większa ich liczba ma zostać przydzielona w ramach procedury opracowywania rozkładu jazdy;
- 4) „okres kontrolny” oznacza okres nie dłuższy niż dwie godziny, wyznaczony przez zarządcę infrastruktury na potrzeby porównania alokowanej ramowej zdolności przepustowej z pozostałą nieprzydzieloną zdolnością przepustową, dokonywanego w celu poinformowania potencjalnych wnioskujących o umowy ramowe o szacunkowej wielkości alokowanej ramowej zdolności przepustowej i zdolności przepustowej jeszcze dostępnej.

Artykuł 3

Raport o ramowej zdolności przepustowej

1. Zarządca infrastruktury sporządza raport o ramowej zdolności przepustowej zawierający – w odniesieniu do każdego odcinka linii w poszczególnych okresach kontrolnych oraz, w stosownych przypadkach, pogrupowane według rodzaju przewozów – następujące informacje:
 - a) alokowana już ramowa zdolność przepustowa oraz liczba tras pociągów;
 - b) szacunki zdolności przepustowej dostępnej jeszcze do celów zawierania umów ramowych w odniesieniu do infrastruktury będącej przedmiotem zawartych już umów ramowych;
 - c) maksymalna zdolność przepustowa dostępna do celów umów ramowych na każdym z odcinków linii, w stosownych przypadkach.
2. Raport o ramowej zdolności przepustowej należy sporządzać z poszanowaniem tajemnicy handlowej.
3. Zgodnie z art. 42 ust. 7 dyrektywy 2012/34/UE zarządca infrastruktury zawiera raport o ramowej zdolności przepustowej w regulaminie sieci lub umieszcza w takim regulaminie link do ogólnodostępnej strony internetowej, na której dostępny jest raport o ramowej zdolności przepustowej albo przynajmniej ogólne dane o charakterze każdej z zawartych umów ramowych. Art. 27 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE dotyczący opłat za dostęp do regulaminu sieci i języków, w jakich regulamin ten jest sporządzany, ma również zastosowanie do raportu o ramowej zdolności przepustowej.
4. Zarządca infrastruktury aktualizuje raport o ramowej zdolności przepustowej nie później niż trzy miesiące po zawarciu umowy ramowej, po wprowadzeniu istotnej zmiany do takiej umowy lub po jej rozwiązaniu. Udostępnia on wspomniane powyżej informacje w sposób zapewniający poszanowanie tajemnicy handlowej.

Artykuł 4

Dostosowanie regulaminów sieci

Zarządcy infrastruktury dostosowują swoje regulaminy sieci do wymagań określonych w niniejszym rozporządzeniu i publikują raport o ramowej zdolności przepustowej w dniu pierwszej zmiany rozkładu jazdy po publikacji niniejszego rozporządzenia w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 5

Alokacja ramowej zdolności przepustowej

1. Zarządca infrastruktury może zwrócić się do potencjalnych wnioskodawców o składanie wniosków o umowy ramowe w terminie rocznym lub wieloletnim. Po upływie wyznaczonego terminu zarządca ten bezzwłocznie rozpatruje złożone wnioski. Jeżeli zarządca infrastruktury wyznacza wieloletni termin składania wniosków o umowy ramowe, publikuje on roczne terminy, w jakich obowiązany jest rozpatrzyć bez nieuzasadnionej zwłoki wnioski otrzymane po upływie wyznaczonego wieloletniego terminu.

2. Jeżeli zarządca infrastruktury nie narzuca rocznego ani wieloletniego terminu i otrzyma wniosek o zawarcie lub zmianę umowy ramowej, podejmuje stosowne działania w celu poinformowania innych potencjalnych wnioskodawców o swym zamiarze zawarcia umowy ramowej i wyznacza im okres od miesiąca do czterech miesięcy na udzielenie odpowiedzi. Zarządca infrastruktury może zdecydować o nieinformowaniu innych potencjalnych wnioskodawców, jeżeli otrzyma wniosek o drobną zmianę w umowie ramowej, niemającą wpływu na inne umowy ramowe.

Zarządca infrastruktury podejmuje bez zwłoki decyzje w sprawie wniosków o umowy ramowe.

3. Jeżeli dwa nowe wnioski o umowę ramową (lub większa ich liczba) dotyczą tej samej zdolności przepustowej, zarządca infrastruktury powinien rozpatrzyć je jednocześnie i jednocześnie podjąć decyzję w ich sprawie.

4. Jeżeli ma zostać zawarta lub znacząco zmieniona umowa ramowa, która dotyczy linii kolejowych korytarza towarowego, i jeżeli rada zarządzająca zażądała informowania jej o takich przypadkach, zarządca infrastruktury informuje radę zarządzającą odpowiedniego kolejowego korytarza towarowego (odpowiednich kolejowych korytarzy towarowych), jak określono w art. 13 rozporządzenia (UE) nr 913/2010. Zarządca infrastruktury przekazuje tę informację przynajmniej na miesiąc przed zawarciem umowy ramowej lub wprowadzeniem do niej znaczących zmian.

5. Niezależnie od decyzji o zawarciu umów ramowych zarządca infrastruktury może postanowić, z zachowaniem zasady niedyskryminacji oraz, w stosownych przypadkach, po uzyskaniu zgody organu regulacyjnego, o nieoferowaniu umów ramowych w odniesieniu do wszystkich linii, które zostały zgłoszone jako przepełnione zgodnie z art. 47 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE. Zarządca infrastruktury wskazuje linie, w odniesieniu do których nie oferuje umów ramowych, w raporcie o ramowej zdolności przepustowej, zanim zwróci się do wnioskodawców o składanie wniosków o umowy ramowe w odniesieniu do innych linii zgodnie z ust. 1. Zgoda organu regulacyjnego, w stosownych przypadkach, zachowuje ważność przez okres nie dłuższy niż dwa lata i nie podlega automatycznemu przedłużeniu.

6. Zarządca infrastruktury uzasadnia swoją decyzję o odmowie zawarcia, zawarciu lub zmianie umowy ramowej. Uzasadnienie to przekazywane jest w formie pisemnej wnioskodawcy, który złożył wniosek o zawarcie umowy lub jej zmianę.

Artykuł 6

Zawieranie umów ramowych

1. Przed zawarciem nowej umowy ramowej bądź przedłużeniem obowiązującej umowy ramowej lub znaczącym zwiększeniem ramowej zdolności przepustowej w takiej umowie ramowej zarządca infrastruktury uwzględnia między innymi następujące elementy:

- a) zabezpieczenie optymalnego wykorzystania dostępnej zdolności przepustowej infrastruktury, w tym wykorzystywania innych sieci, z uwzględnieniem planowanych ograniczeń zdolności przepustowej;
- b) uzasadnione potrzeby komercyjne wnioskodawcy, jeżeli wnioskodawca ten wykazał, że ma faktycznie zamiar i możliwość wykorzystania zdolności, o jaką wnioskuje w umowie ramowej;
- c) potrzeby pasażerów, podmiotów z sektora przewozów towarowych i inwestorów, w tym podmiotów państwowych i innych podmiotów publicznych i prywatnych;
- d) zapewnienie dostępu na zasadzie niedyskryminacji do infrastruktury i uwzględnienie dostępności powiązanych obiektów i usług świadczonych w tych obiektach, w zakresie, w jakim informacje te zostały udostępnione zarządcy infrastruktury;
- e) środki finansowe zarządcy infrastruktury i rozwój sieci w przyszłości;
- f) propagowanie efektywności w obsłudze infrastruktury i, w miarę możliwości, powiązanych obiektów, w tym planowane prace w zakresie utrzymania oraz planowane usprawnienia i modernizacje;
- g) wymagania dotyczące zdolności przepustowej na potrzeby międzynarodowych kolejowych korytarzy towarowych, określone w art. 14 rozporządzenia (UE) nr 913/2010;
- h) zapewnienie proporcjonalnego, odpowiednio ukierunkowanego, przejrzystego i sprawiedliwego zarządzania siecią oraz wystarczających zasobów na ten cel;

- i) wcześniejsze przypadki niewykorzystania zdolności przepustowej (jeśli wystąpiły) oraz ich przyczyny, jak określono w art. 11 ust. 2 i 3 niniejszego rozporządzenia;
- j) kryteria priorytetów mające zastosowanie do alokacji tras w procedurze układania rozkładu jazdy, o których mowa w art. 47 dyrektywy 2012/34/UE, oraz zgłoszenia o przepełnionej infrastrukturze;
- k) w stosownych przypadkach, konieczność zapewnienia w perspektywie długoterminowej dobrych wyników finansowych usług transportu publicznego świadczonych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych.

Oprócz elementów wymienionych w lit. a)–k) zarządca infrastruktury publikuje w regulaminie sieci inne elementy, które zamierza uwzględnić.

2. Umowa ramowa musi zawierać następujące elementy:

- a) zapisy dopuszczające składanie wniosków o wprowadzenie zmian w ramowej zdolności przepustowej w okolicznościach przewidzianych w art. 8–11 i art. 13 niniejszego rozporządzenia;
- b) zapisy dopuszczające składanie wniosków o wprowadzenie zmian w ramowej zdolności przepustowej w przypadku zmian dokonywanych w infrastrukturze na stałe i niezbędnych do zapewnienia lepszego wykorzystania infrastruktury kolejowej;
- c) zapisy dopuszczające dobrowolne zrzeczenie się lub przeniesienie ramowej zdolności przepustowej.

Umowa nie może zawierać zapisów, które – przy dostępnej zdolności przepustowej – uniemożliwiałyby zarządcy infrastruktury przyznanie praw dostępu innemu wnioskodawcy na jednej lub większej liczbie linii sieci danego zarządcy infrastruktury.

3. Wnioskodawcy mogą wnioskować o dowolny termin rozpoczęcia korzystania z ramowej zdolności przepustowej alokowanej zgodnie z umową ramową, jednak nie może on przypadać później niż pięć lat od daty złożenia wniosku. Zarządcy infrastruktury nie mogą odrzucić takich wniosków, jeżeli wnioskodawca uzasadni potrzebę czasu przed rozpoczęciem świadczenia usług jedną z następujących przyczyn:

- a) umowa ramowa jest warunkiem wstępnym sfinansowania taboru kolejowego potrzebnego do świadczenia nowej usługi;
- b) potrzeba czasu na zakończenie procesu dopuszczenia taboru kolejowego, o którym mowa w lit. a), do eksploatacji;
- c) sposób, w jaki zaplanowano rozpoczęcie operacji w punktach spedycji bądź terminalach do załadunku lub otwarcie łączącego elementu infrastruktury;
- d) konieczność inwestycji w infrastrukturę, w której zwiększona zdolność przepustowa nie jest jeszcze dostępna;
- e) zapis w obowiązującej umowie o świadczenie usługi publicznej.

Zarządca infrastruktury i wnioskodawca mogą wystąpić do organu regulacyjnego o zgodę na okres dłuższy niż okres, o którym mowa w pierwszym zdaniu akapitu pierwszego. Organ regulacyjny może wyrazić swoją zgodę również w przypadku przyczyn innych niż określone w lit. a)–e) akapitu pierwszego. Zdolność przepustowa alokowana na podstawie umowy ramowej, ale niewykorzystywana z powodu czasu potrzebnego do rozpoczęcia świadczenia usługi, pozostaje dostępna i może zostać wykorzystana przez innych wnioskodawców.

4. Wniosek o umowę ramową nie może zostać odrzucony z powodu otrzymania przez zarządcę infrastruktury wniosku po upływie terminu, o którym mowa w art. 5 ust. 1; wniosek taki należy rozpatrzyć w ramach nowej procedury, z zachowaniem zasady niedyskryminacji zgodnie z art. 5. Jeżeli zarządca infrastruktury zwraca się do potencjalnych wnioskodawców o składanie wniosków o umowy ramowe w terminie wieloletnim i otrzyma takie wnioski po tym terminie, rozpatruje je w terminie rocznym zgodnie z art. 5 ust. 1 albo zgodnie z art. 5 ust. 2.

W przypadku wniosków spełniających kryteria przewidziane w ust. 3 niniejszego artykułu daty otrzymania wniosku o umowę ramową nie bierze się pod uwagę przy ustalaniu okresu obowiązywania umowy ramowej. Powyższy przepis nie ma zastosowania do wnioskodawców, którym przyznano już inną zdolność przepustową lub trasy pociągów na danej linii.

Artykuł 7

Uzgodnienia dotyczące ram czasowych

Zarządca infrastruktury uzgadnia z wnioskodawcą ramy czasowe osobno dla każdego przypadku, przy czym ramy te powinny być w jak największym stopniu dopasowane do okresu kontrolnego, aby ułatwić alokację powiązanej ramowej zdolności przepustowej. Ramy czasowe powinny odzwierciedlać potrzeby w zakresie danego przewozu kolejną.

Ramy czasowe obejmują nie więcej niż 24 godziny. W wyjątkowych przypadkach, na wniosek wnioskodawcy i po uzyskaniu zgody organu regulacyjnego, zarządca infrastruktury może uzgodnić ramy czasowe dłuższe niż 24 godziny.

W przypadku ram czasowych dłuższych niż dwie godziny zarządca infrastruktury dokonuje alokacji ramowej zdolności przepustowej jak najbliżej dwugodzinnego okresu kontrolnego.

Ramy czasowe przewidziane w jednej umowie ramowej lub w różnych umowach ramowych mogą się na siebie nakładać. Strony umowy ramowej mogą uzgodnić częstotliwość przewozów.

Artykuł 8

Pułapy stosowane przy alokacji ramowej zdolności przepustowej

1. Zarządca infrastruktury dzieli każdy 24-godzinny okres na okresy kontrolne nie dłuższe niż dwie godziny. Przy dokonywaniu alokacji ramowej zdolności przepustowej zarządca infrastruktury przypisuje ramy czasowe do okresów kontrolnych.

2. Jeżeli zarządca infrastruktury alokuje ramową zdolność przepustową nieprzekraczającą 70 % maksymalnej zdolności przepustowej w dowolnym okresie kontrolnym na danej linii, może on zdecydować o niestosowaniu art. 9 ust. 3–6, art. 10 i art. 11 ust. 1 w odniesieniu do tych okresów kontrolnych. Maksymalną zdolność przepustową oblicza się na podstawie bieżącej i planowanej częstotliwości przejazdów pociągów i szacunkowej liczby pociągów na danej linii. Zarządca infrastruktury publikuje w regulaminie sieci stosowaną przez niego metodę obliczania maksymalnej zdolności przepustowej do celów niniejszego ustępu.

3. Jeżeli wymagane jest uprzednie zatwierdzenie umów ramowych przez organ regulacyjny zgodnie z art. 42 ust. 1 akapit drugi dyrektywy 2012/34/UE, państwo członkowskie może podjąć decyzję o niestosowaniu któregokolwiek lub wszystkich przepisów określonych w ust. 2, art. 9 ust. 3–6 oraz art. 10.

Artykuł 9

Koordinacja w przypadku kolidujących ze sobą wniosków o umowy ramowe na jakikolwiek okres po upływie kolejnego okresu obowiązywania rozkładu jazdy

1. Jeżeli zarządca infrastruktury stwierdzi konflikt między obowiązującymi umowami ramowymi a wnioskami o nowe umowy ramowe lub o zmianę takich umów albo między wnioskami o nowe umowy ramowe, stosuje się zasady procedury koordynacji w zakresie wniosków o trasy, przewidzianej w art. 46 ust. 3 i 4 dyrektywy 2012/34/UE.

2. Zarządca infrastruktury dąży w ramach pierwszej rundy koordynacji do zapewnienia możliwie jak najlepszego pogodzenia kolidujących ze sobą wniosków lub wniosków i obowiązujących umów ramowych.

3. Jeżeli w pierwszej rundzie koordynacji niemożliwe jest pogodzenie istniejących umów ramowych z wnioskami o nowe umowy ramowe lub o zmianę umów, w następstwie odrzucenia przez zainteresowane strony rozwiązania proponowanego przez zarządcę infrastruktury, zarządca ten dokonuje oceny tych wniosków i – w stosownych przypadkach – obowiązujących umów ramowych, z uwzględnieniem kryteriów określonych w art. 10 ust. 2–4.

4. Na podstawie oceny dokonanej zgodnie z ust. 3 zarządca infrastruktury przeprowadza drugą rundę koordynacji. Jeżeli druga runda koordynacji nie zakończy się pomyślnie, a wnioskowana umowa ramowa umożliwia lepsze wykorzystanie infrastruktury, zarządca infrastruktury występuje o zmianę zdolności przepustowej alokowanej na podstawie obowiązujących umów ramowych.
5. Jeżeli druga runda koordynacji nie zakończy się pomyślnie, a wnioskowana umowa ramowa nie zapewnia lepszego wykorzystania infrastruktury niż jedna lub kilka kolidujących z nią obowiązujących umów ramowych, zarządca infrastruktury odrzuca wniosek o umowę ramową.
6. Zarządca infrastruktury może odrzucić wniosek o umowę ramową, jeżeli dodatkowy dochód uzyskany dzięki zawarciu nowej umowy ramowej nie skompensowałby przynajmniej ewentualnych sankcji, o których mowa w art. 13, nakładanych w następstwie zmiany, o której mowa w ust. 4 niniejszego artykułu.
7. Jeżeli niemożliwe jest pozytywne rozpatrzenie wniosków o umowy ramowe ze względu na występujące lub spodziewane braki zdolności przepustowej infrastruktury, zarządca infrastruktury może zgłosić dany odcinek infrastruktury jako przepełniony, zgodnie z art. 47 dyrektywy 2012/34/UE.

Artykuł 10

Koordynacja kolidujących wniosków o przyznanie tras pociągów, składanych na podstawie umów ramowych w procedurze układania rozkładu jazdy

1. Jeżeli, ze względu na kolidowanie z obowiązującą umową ramową, wnioski o przyznanie tras pociągów nie mogą zostać uwzględnione w procedurze układania rozkładu jazdy określonej w art. 45 dyrektywy 2012/34/UE, zarządca infrastruktury przeprowadza pierwszą rundę koordynacji zgodnie z art. 46 dyrektywy 2012/34/UE. Koordynację taką przeprowadza się nawet w przypadku, gdy strony umowy ramowej dobrowolnie zrezygnowały ze swych ram czasowych lub je zmodyfikowały. Jeżeli zarządca infrastruktury nie może pogodzić wniosków, dokonuje oceny umów ramowych i wniosków o przyznanie tras pociągów zgodnie z kryteriami określonymi w ust. 2 i 3.

Jeśli na podstawie tych kryteriów przyjęcie wspomnianych wniosków o przyznanie tras pociągów umożliwiłoby lepsze wykorzystanie infrastruktury i jeżeli dodatkowy dochód uzyskany dzięki przyznaniu tych tras skompensowałby przynajmniej ewentualne sankcje przewidziane w art. 13 i nakładane w następstwie zmiany lub rozwiązania jednej lub kilku obowiązujących umów ramowych, zarządca infrastruktury zwraca się o zmianę obowiązujących umów ramowych na następny okres obowiązywania rozkładu jazdy.

2. Zarządca infrastruktury uwzględnia następujące kryteria:
 - a) zmiana nie zagrażałaby rentowności modelu biznesowego wnioskodawcy, któremu przyznano daną ramową zdolność przepustową, lub modelu gospodarczego umowy o świadczenie usługi publicznej;
 - b) zmiana nie zagrażałaby rentowności modelu biznesowego zarządcy infrastruktury, jeżeli zarządza on jedynie daną linią;
 - c) umowa ramowa uzyskuje gorsze wyniki w ocenie pod kątem kryteriów priorytetów stosowanych przy przyznawaniu tras w procedurze układania rozkładu jazdy zgodnie z zasadami alokacji zdolności przepustowej, o których mowa w art. 39 dyrektywy 2012/34/UE, w tym z zasadami ustanowionymi w art. 47 i 49 dyrektywy 2012/34/UE;
 - d) całkowita zdolność przepustowa przyznana pojedynczemu wnioskodawcy lub wnioskowana przez pojedynczego wnioskodawcę na danej linii jest znaczna;
 - e) uzasadnione potrzeby komercyjne wnioskodawcy, jeżeli wnioskodawca ten wykazał faktyczny zamiar i możliwość wykorzystania zdolności, o jaką wnioskuje w umowie ramowej;
 - f) trasa przewozu, wraz z odcinkami należącymi do innych sieci, będąca przedmiotem jednego z wniosków jest znacznie krótsza niż trasa przewozu we wniosku kolidującym;
 - g) okres obowiązywania umowy ramowej lub planu biznesowego wkrótce upływa, a całość lub duża część nakładów została już odpisana.

Państwa członkowskie mogą określić hierarchię powyższych kryteriów ze względu na ich wagę w ramach alokacji zdolności przepustowej, o których mowa w art. 39 dyrektywy 2012/34/UE.

3. Z zastrzeżeniem uzyskania zgody organu regulacyjnego zarządca infrastruktury może zdecydować o wprowadzeniu dodatkowych kryteriów oprócz wymienionych w lit. a)–g). Jeżeli zarządca infrastruktury podejmie decyzję o przypisaniu poszczególnym kryteriom różnej wagi, takie ustalenie wagi kryteriów podlega zatwierdzeniu przez organ regulacyjny.

4. W odniesieniu do ruchu transgranicznego zainteresowani zarządcy infrastruktury mogą wspólnie podjąć decyzję o zastosowaniu dodatkowych kryteriów i o zmianie wagi kryteriów.

5. W drodze odstępstwa od ust. 1, 2 i 3 zarządca infrastruktury może zdecydować, że w przypadku kolidujących ze sobą wniosków o przyznanie tras pociągów zasady alokacji zdolności przepustowej, o których mowa w art. 39 dyrektywy 2012/34/UE, w tym kryteria priorytetów stosowane przy układaniu rocznego rozkładu jazdy zgodnie z art. 47 i 49 dyrektywy 2012/34/UE, stosuje się zarówno do wniosków o trasy składanych na podstawie umowy ramowej, jak i wszystkich pozostałych wniosków o trasy. Jeżeli zarządca infrastruktury podejmie taką decyzję, a kolidujących ze sobą wniosków nie można pogodzić w pierwszej rundzie koordynacji, o której mowa w ust. 1, stosuje on również zasady alokacji zdolności przepustowej, o których mowa w art. 39 dyrektywy 2012/34/UE, w tym kryteria priorytetów ustanowione zgodnie z art. 47 i 49 dyrektywy 2012/34/UE. Jeżeli zarządca infrastruktury podejmuje decyzję o stosowaniu niniejszego ustępu, informację o tym ujmuje w sposób przejrzysty w uzgodnionej umowie ramowej.

Artykuł 11

Dostosowywanie ramowej zdolności przepustowej w umowie ramowej

1. Zarządca infrastruktury dokonuje przy udziale wnioskodawców okresowego przeglądu umowy ramowej w celu weryfikacji sytuacji w zakresie ramowej zdolności przepustowej. Wnioskodawcy niezwłocznie informują zarządcę infrastruktury o stałym zamiarze niekorzystania z części lub całości ramowej zdolności przepustowej.

2. Jeżeli w trakcie układania rocznego rozkładu jazdy wnioskodawca nie złoży wniosku o przyznanie tras pociągów na podstawie umowy ramowej zgodnie z art. 44 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE, zarządca infrastruktury zmniejsza odpowiednio ramową zdolność przepustową na bieżący okres układania rocznego rozkładu jazdy. Wyjątek stanowią przypadki, gdy wnioskodawca bezzwłocznie uzasadnia niezłożenie wniosku o trasy pociągów, a podane przez niego przyczyny są od niego niezależne.

3. Zarządca infrastruktury określa i publikuje w regulaminie sieci wymogi dotyczące części ramowej zdolności przepustowej, jaka ma zostać wykorzystana przez strony umów ramowych. Część ta musi być odpowiednio dostosowana do zdolności przepustowej wykorzystywanej na danej linii. Organ regulacyjny może zażądać zmiany wielkości tej części, jeśli nie została ona odpowiednio dostosowana.

Jeżeli strona umowy nie zamierza korzystać z tej części ramowej zdolności przepustowej przez okres dłuższy niż jeden miesiąc, niezwłocznie i z co najmniej miesięcznym wyprzedzeniem informuje o tym zarządcę infrastruktury.

Jeżeli strona umowy nie korzysta z części lub całości ramowej zdolności przepustowej przez okres dłuższy niż jeden miesiąc i nie poinformowała zarządcy infrastruktury – z co najmniej miesięcznym wyprzedzeniem – o swoim zamiarze niekorzystania z tej zdolności, zarządca infrastruktury zmniejsza ramową zdolność przepustową przyznaną tej stronie na okres obowiązywania bieżącego rozkładu jazdy, chyba że niewykorzystanie przez nią zdolności nastąpiło z przyczyn od tej strony niezależnych. Zarządca infrastruktury może zmniejszyć ramową zdolność przepustową przyznaną tej stronie na okres po zakończeniu bieżącego rozkładu jazdy.

Zarządca infrastruktury oferuje wnioskodawcy ramową zdolność przepustową niezależnie od ewentualnego prawa strony umowy do wnioskowania o tę zdolność zgodnie z przepisami dotyczącymi wniosków *ad hoc*, o których mowa w art. 48 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE.

4. Oferując wnioskodawcy nową ramową zdolność przepustową, zarządca infrastruktury bierze pod uwagę wszelkie przypadki niewykorzystania ramowej zdolności przepustowej lub niezłożenia wniosków o trasy pociągów na podstawie umowy ramowej oraz przyczyny takich przypadków.

Artykuł 12

Współpraca przy alokacji ramowej zdolności przepustowej w obrębie więcej niż jednej sieci

1. W przypadku przewozu po trasie biegnącej przez więcej niż jedną sieć systemu kolei w obrębie Unii odpowiedni zarządcy infrastruktury zapewniają w miarę możliwości, by:
 - a) jeżeli w odniesieniu do takiego przewozu pociągiem zawarto umowę ramową lub większą ich liczbę, wnioskowane ramy czasowe odpowiadały ramom uzgodnionym w umowie ramowej lub wnioskowanym na jej podstawie, a przewidywana w każdej z tych umów ramowych dostępna zdolność przepustowa była zbieżna;
 - b) podczas układania rozkładu jazdy planowane trasy pociągów były do siebie dopasowane.

Jeżeli złożono wniosek o umowę ramową lub jeżeli umowa taka funkcjonuje w odniesieniu do przewozu pociągiem po trasie biegnącej przez więcej niż jedną sieć, na wniosek wnioskodawcy zainteresowani zarządcy infrastruktury wyznaczają jednego z nich do koordynowania wniosków o umowy ramowe lub o zmianę umów ramowych.

2. Jeśli dopasowanie ram czasowych i tras pociągów nie jest możliwe, zainteresowani zarządcy infrastruktury przeprowadzają koordynację w celu znalezienia odpowiedniego rozwiązania alternatywnego lub podają pisemne uzasadnienie, w przypadku gdy nie można znaleźć takiego rozwiązania. Wnioskodawca informuje zarządców infrastruktury, którzy otrzymali wniosek, o każdym możliwym lub faktycznym wniosku o kolejną umowę ramową dotyczącą tego samego przewozu pociągami.

W trakcie koordynacji zarządcy infrastruktury biorą pod uwagę ograniczenia zdolności przepustowej, takie jak ograniczenia wynikające z prac w zakresie utrzymania, niezwłocznie po otrzymaniu informacji o nich.

3. Do celów wdrożenia niniejszego rozporządzenia zainteresowani zarządcy infrastruktury współpracują ze sobą zgodnie z art. 40 dyrektywy 2012/34/UE, również w przypadkach gdy jeden lub kilku z nich nie oferuje umów ramowych i gdy włączają się do współpracy na potrzeby alokacji zdolności przepustowej.

Artykuł 13

Sankcje

1. Jeżeli jedna ze stron wnioskuje, by w umowie ramowej przewidziano sankcje zgodnie z art. 42 ust. 4 dyrektywy 2012/34/UE, nie może odrzucić żądania porównywalnych sankcji zgłoszonego przez drugą ze stron.
2. W umowie ramowej nie należy określać sankcji na poziomie przewyższającym koszty, bezpośrednie straty i wydatki (w tym zmniejszenie dochodów) poniesione zasadnie lub których poniesienia można zasadnie oczekiwać od strony, której przyznaje się odszkodowanie z tytułu zmiany lub rozwiązania umowy. Strona otrzymująca odszkodowanie podejmuje racjonalne kroki w celu zapobieżenia zmianom w umowie albo ich ograniczenia lub zapobieżenia rozwiązaniu umowy lub zmniejszenia negatywnych skutków takiego rozwiązania, a także w celu odzyskania wszelkich kosztów, strat i wydatków lub ograniczenia w inny sposób kosztów, bezpośrednich strat i wydatków (w tym zmniejszenia dochodów).
3. Zarządca infrastruktury nie żąda sankcji w postaci zapłaty kary przewyższającej koszty administracyjne wynikające ze zmiany lub rozwiązania umowy ramowej w żadnym z następujących przypadków:
 - a) zmiana lub rozwiązanie umowy następuje z przyczyn niezależnych od wnioskodawcy, a zarządca infrastruktury został o tym niezwłocznie poinformowany;
 - b) odrzucono złożony przez wnioskodawcę uzupełniający wniosek o ramową zdolność przepustową, bez akceptacji którego planowana usługa przewozu pociągami staje się nierentowna;
 - c) zarządca infrastruktury był w stanie dokonać realokacji tras pociągów i ramowej zdolności przepustowej w taki sposób, że straty poniesione w wyniku zmiany lub rozwiązania umowy ramowej zostały już odzyskane.

4. Umowa ramowa nie może zawierać przepisu zwalniającego z obowiązku zapłaty kary nałożonej jako sankcja, w przypadku gdy wnioskodawca złoży osobny wniosek o inną zdolność niż zdolność anulowana. Nie żąda się nałożenia sankcji, jeżeli zmiana polega na marginalnej modyfikacji uzgodnionej zdolności.

5. Na wniosek organu regulacyjnego zarządca infrastruktury przedstawia dowody na to, że zapłaty kar pieniężnych nałożonych jako sankcje dokonano terminowo.

Artykuł 14

Odstępstwo

Jeżeli zarządca infrastruktury nie oferuje umów ramowych ani nie zawarł żadnej umowy ramowej, która w danej chwili obowiązuje, art. 1–11 i art. 13 nie mają zastosowania do jego sieci. Oświadczenie o tym fakcie publikuje się w regulaminie sieci.

Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o niestosowaniu art. 1–11 do umów ramowych zawartych przed dniem 15 marca 2003 r.

Artykuł 15

Niestosowanie określonych przepisów

W odniesieniu do umów ramowych zawartych przed dniem 28 kwietnia 2016 r. państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o niestosowaniu art. 6 ust. 2, art. 7, 8, 9, 10, 11 lub 13 przez okres nieprzekraczający pięciu lat od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

W drodze odstępstwa od ust. 1 państwa członkowskie nie mogą skorzystać z możliwości określonej w zdaniu pierwszym w odniesieniu do zmian w umowach ramowych, jeżeli zmiany te uzgodniono po dniu 28 kwietnia 2016 r. i dotyczą one zwiększenia alokowanej ramowej zdolności przepustowej lub przedłużenia okresu obowiązywania umowy ramowej.

Artykuł 16

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 grudnia 2016 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 7 kwietnia 2016 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący