

STANOWISKO RADY (UE) NR 8/2012 W PIERWSZYM CZYTANIU

w sprawie przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (wersja przekształcona)

Przyjęte przez Radę w dniu 8 marca 2012 r.

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2012/C 108 E/02)

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 ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Dyrektywa Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych ⁽⁴⁾, dyrektywa Rady 95/18/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym ⁽⁵⁾ 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 ⁽⁶⁾ zostały znacząco zmienione. Ze względu na konieczność dalszych zmian wymienione dyrektywy powinny zostać przekształcone i połączone w jeden akt prawny.

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

(3) Wydajność 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 danych państw trzecich, jak i uczciwą konkurencję między przedsiębiorstwami kolejowymi.

(5) W celu uczynienia transportu kolejowego wydajnym 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) Zgodnie z przepisami prawa spółek państw członkowskich dotyczącymi organów nadzorczych prywatnych spółek akcyjnych, udziałowcy przedsiębiorstw kolejowych powinni mieć możliwość żądania uprzedniego zatwierdzenia ważnych decyzji w zakresie zarządzania przedsiębiorstwem, takich jak nabywanie, inwestycje i strategia. Niniejsza dyrektywa nie powinna naruszać uprawnień organów nadzorczych na mocy prawa spółek państw członkowskich, takich jak powoływanie członków zarządu.

(7) W celu zapewnienia przyszłego rozwoju i efektywnego działania systemu kolei należy dokonać rozróżnienia między świadczeniem usług transportowych oraz zarządzaniem infrastrukturą. W tej sytuacji niezbędne jest odrębne zarządzanie tymi dwiema działalnościami i odrębna rachunkowość. Pod warunkiem że te wymogi dotyczące odrębności są spełnione, nie występuje żaden konflikt interesów oraz że zagwarantowana jest poufność informacji wrażliwych z handlowego punktu widzenia, zarządcy infrastruktury powinni mieć możliwość zlecania szczególnych zadań administracyjnych, takich jak pobieranie opłat, podmiotom innym niż podmioty działające na rynkach usług transportu kolejowego.

(8) Zasada swobody świadczenia usług powinna mieć zastosowanie w sektorze kolejowym z uwzględnieniem specyficznych cech charakterystycznych dla tego sektora.

(9) W celu zwiększenia konkurencji w zarządzaniu usługami kolejowymi pod względem podwyższenia komfortu i poprawy jakości usług świadczonych użytkownikom, państwa członkowskie powinny nadal ogólnie odpowiadać za rozwój odpowiedniej infrastruktury kolejowej.

⁽¹⁾ Dz.U. C 132 z 3.5.2011, s. 99.

⁽²⁾ Dz.U. C 104 z 2.4.2011, s. 53.

⁽³⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz stanowisko Rady w pierwszym czytaniu z dnia 8 marca 2012 r. Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia ... (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

⁽⁴⁾ Dz.U. L 237 z 24.8.1991, s. 25.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 143 z 27.6.1995, s. 70.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 75 z 15.3.2001, s. 29.

- (10) Z 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.
- (11) Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby zarządcy infrastruktury i istniejące kolejowe przedsiębiorstwa transportowe będące własnością publiczną lub kontrolowane przez władze publiczne miały zdrową strukturę finansową, z należytym uwzględnieniem unijnych przepisów dotyczących pomocy państwa. Nie narusza to kompetencji państw członkowskich w odniesieniu do planowania i finansowania infrastruktury.
- (12) Wnioskodawcy powinni mieć możliwość wyrażenia swoich opinii na temat treści planu prowadzenia działalności, jeżeli chodzi o użytkowanie, zapewnianie i rozwój infrastruktury. Nie musi to pociągać za sobą pełnego ujawnienia planu prowadzenia działalności opracowanego przez zarządcę infrastruktury.
- (13) Ponieważ prywatne linie i bocznicie odgałęziające się od torów stacyjnych i szlakowych, jak np. bocznicie zakładowe i linie wewnątrzzakładowe, 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, gdy stanowią one tory dojazdowe do obiektów infrastruktury usługowej, które są niezbędne do świadczenia usług transportowych, i gdy służą lub potencjalnie służą więcej niż jednemu klientowi końcowemu.
- (14) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość decydowania o pokryciu wydatków na infrastrukturę ze środków innych niż bezpośrednie finansowanie przez państwo, takich jak partnerstwo prywatno-publiczne i finansowanie przez sektor prywatny.
- (15) Rachunkowość zarządcy infrastruktury powinna być zbilansowana 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.
- (16) Efektywny sektor towarowy, zwłaszcza przewozów zagranicznych, wymaga działań zmierzających do otwarcia rynku.
- (17) W celu zapewnienia, że prawa dostępu do infrastruktury kolejowej są stosowane na całym terytorium Unii w sposób jednolity i bez dyskryminacji, właściwe jest wprowadzenie licencji dla przedsiębiorstw kolejowych.
- (18) W przypadku przejazdów ze stacjami pośrednimi należy zezwolić nowym podmiotom wchodzącym na rynek na oferowanie podróży możliwości wsiadania i wysiadania na trasie przejazdu tak, aby zapewnić takim przewoźnikom uzyskanie rentowności ekonomicznej i uniknąć stawiania potencjalnych konkurentów w niekorzystnej sytuacji w porównaniu z podmiotami już obecnymi.
- (19) Wprowadzenie nowych, powszechnie dostępnych, międzynarodowych przewozów pasażerskich ze stacjami pośrednimi nie powinno być wykorzystywane do otwarcia rynku krajowych przewozów pasażerskich, lecz skupiać się jedynie na tych stacjach, które na danej trasie międzynarodowej spełniają funkcję pomocniczą. Głównym celem nowych przewozów powinien być transport osób na trasie międzynarodowej. Przy ustalaniu, czy taki jest główny cel danego przewoźnika, 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.
- (20) 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⁽¹⁾ zezwala państwu członkowskim i władzom lokalnym na zawieranie umów o świadczenie usług publicznych, które mogą zawierać prawa wyłączne świadczenia określonych usług. Dlatego też konieczne jest zapewnienie spójności przepisów tego rozporządzenia z zasadą otwarcia międzynarodowych przewozów pasażerskich na konkurencję.
- (21) 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.
- (22) Ocena tego, czy równowaga ekonomiczna umów o świadczenie usług publicznych może być 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, popyt wśród podróżnych, ustalanie ceny biletów, uzgodnienia w zakresie wystawiania biletów, lokalizacja i liczba stacji po obu stronach granicy oraz terminy i częstotliwość proponowanej nowej usługi. Zgodnie

⁽¹⁾ Dz.U. L 315 z 3.12.2007 s. 1.

- 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 pobierać opłaty od podmiotu obsługującego nowe międzynarodowe przewozy pasażerskie, zgodnie z analizą ekonomiczną i prawem Unii oraz zasadami równości i niedyskryminacji.
- (23) 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.
- (24) Organ regulacyjny powinien działać w sposób pozwalający uniknąć wszelkich konfliktów interesów oraz wszelkiego ewentualnego zaangażowania w zawieranie umów o świadczenie przedmiotowych usług publicznych. Należy rozszerzyć uprawnienia organu regulacyjnego, tak aby umożliwić mu określanie celu przewozu międzynarodowego i, w stosownych przypadkach, potencjalnego wpływu ekonomicznego na obowiązujące umowy o świadczenie usług publicznych.
- (25) Aby inwestować w usługi wykorzystujące wyspecjalizowaną infrastrukturę, taką jak linie kolei dużych prędkości, wnioskodawcy powinni mieć pewność prawa, biorąc pod uwagę wiążące się z tym zakrojone na szeroką skalę długoterminowe inwestycje.
- (26) Organy regulacyjne powinny wymieniać się informacjami i 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.
- (27) 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 transportowych a eksploatacją obiektów infrastruktury usługowej. W tej sytuacji 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 oddzielnego podmiotu lub przedsiębiorstwa dla obiektów infrastruktury usługowej.
- (28) Transgraniczne porozumienia między państwami członkowskimi a państwami trzecimi powinny ułatwiać zapewnianie równego dostępu do rynku dla unijnych przedsiębiorstw kolejowych i przedsiębiorstw kolejowych z państw trzecich na zasadzie wzajemności.
- (29) W celu zapewnienia świadczenia niezawodnych i właściwych usług konieczne jest zagwarantowanie, że przedsiębiorstwa kolejowe spełniać będą zawsze pewne wymagania w zakresie dobrej reputacji, zdolności finansowej oraz kwalifikacji zawodowych.
- (30) W celu 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.
- (31) 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 przedsiębiorstwo działalności na szczególnym obszarze kolei w warunkach pełnego bezpieczeństwa i z należyтым uwzględnieniem ochrony zdrowia, warunków socjalnych oraz praw pracowników i konsumentów.
- (32) Procedura przyznawania, utrzymania i zmiany licencji dla przedsiębiorstw kolejowych powinna być przejrzysta i zgodna z zasadą niedyskryminacji.
- (33) Aby zapewnić wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym przejrzystość i wolny od dyskryminacji dostęp do infrastruktury kolejowej i usług w obiektach infrastruktury usługowej, wszystkie informacje wymagane przy wykorzystywaniu uprawnień do dostępu powinny zostać opublikowane w regulaminie sieci.
- (34) Wynikiem funkcjonowania właściwego systemu alokacji zdolności przepustowej, w połączeniu z działalnością konkurencyjnych operatorów, będzie lepsza równowaga między środkami transportu.
- (35) Zarządcom infrastruktury należy przyznać zachęty do redukcji poziomu opłat za dostęp do infrastruktury oraz kosztów zapewniania infrastruktury, np. w formie premii dla dyrektorów zarządzających.
- (36) Obowiązek nałożony na państwa członkowskie polegający na tym, aby w drodze umowy zawartej między właściwym organem a zarządcą infrastruktury zapewnić realizację celów działalności zarządcy infrastruktury oraz dochody w średniej i długiej perspektywie, nie powinien naruszać kompetencji państw członkowskich w zakresie planowania i finansowania infrastruktury kolejowej.

- (37) Zachęcanie do optymalnego wykorzystania infrastruktury kolejowej doprowadzi do zmniejszenia kosztów transportu dla społeczeństwa.
- (38) Metody przydzielania kosztów ustalonych przez zarządców infrastruktury powinny być oparte na najlepszym dostępnym rozumieniu przyczynowości kosztów i powinny przydzielać koszty poszczególnym usługom oferowanym przedsiębiorstwom kolejowym i w stosownych przypadkach rodzajom pojazdów kolejowych.
- (39) 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 operatorów powinna zostać uzyskana w trwały sposób optymalna równowaga między różnymi środkami transportu.
- (40) Przy nakładaniu marży zarządca infrastruktury powinien zdefiniować odrębne segmenty rynku, w przypadku gdy znacznie różnią się one pod względem kosztów świadczenia usług transportowych, cen rynkowych lub nałożonych na nie wymogów dotyczących jakości usługi.
- (41) Systemy pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej powinny pozwalać na równy i niedyskryminacyjny dostęp dla wszystkich przedsiębiorstw i dążyć do możliwie jak najpełniejszego zaspokojenia potrzeb wszystkich użytkowników i rodzajów przewozów w sposób sprawiedliwy i niedyskryminacyjny. Takie systemy powinny pozwalać na uczciwą konkurencję przy wykonywaniu przewozów kolejowych.
- (42) W ogólnych ramach podanych przez państwa członkowskie systemy pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej powinny zachęcać zarządców infrastruktury kolejowej do optymalizacji wykorzystania należącej do nich infrastruktury.
- (43) Przedsiębiorstwa kolejowe powinny odbierać jasne i spójne sygnały ekonomiczne przesyłane z systemów alokacji zdolności przepustowej, które prowadzą je do podejmowania racjonalnych decyzji.
- (44) Każdy system pobierania opłat będzie wysyłać sygnały ekonomiczne do użytkowników. Ważne jest, żeby te sygnały dla przedsiębiorstw kolejowych były spójne i prowadziły je do podejmowania racjonalnych decyzji.
- (45) Hałas toczenia spowodowany przez żeliwne klocki hamulcowe, używane w wagonach towarowych, jest jedną z przyczyn emisji hałasu, które można by zmniejszyć przy zastosowaniu odpowiednich rozwiązań technicznych. Opłaty zróżnicowane w zależności od hałasu powodowanego przez infrastrukturę 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⁽¹⁾. W przypadku gdy takie zróżnicowanie skutkuje utratą dochodów zarządcy infrastruktury, nie powinno to naruszać unijnych zasad pomocy państwa.
- (46) W celu przyspieszenia instalacji europejskiego systemu sterowania pociągami (ETCS) w lokomotywach zarządcy infrastruktury mogą modyfikować system pobierania opłat poprzez wprowadzenie tymczasowego zróżnicowania dla pociągów wyposażonych w ETCS. Zarządcy infrastruktury powinni mieć możliwość zapewnienia, by takie różnicowanie nie skutkowało utratą dochodów.
- (47) Aby uwzględnić potrzeby obecnych lub potencjalnych użytkowników zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w celu zaplanowania działalności gospodarczej 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.
- (48) Pożądana jest, aby przedsiębiorstwom kolejowym i zarządcom infrastruktury stwarzać zachęty do minimalizowania zakłóceń i poprawy wyników funkcjonowania sieci.
- (49) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość zezwalania nabywcom usług kolejowych na bezpośrednie uczestnictwo w procesie alokacji zdolności przepustowej.
- (50) Istotne jest, aby uwzględnić wymogi działalności gospodarczej zarówno wnioskodawców, jak i zarządcy infrastruktury.
- (51) Ważne jest, by zaoferować zarządcom infrastruktury jak największą elastyczność, jeśli chodzi o alokację zdolności przepustowej infrastruktury, ale powinno to iść w parze z zaspokajaniem racjonalnych wymogów stawianych przez wnioskodawcę.
- (52) Proces alokacji zdolności przepustowej powinien zapobiegać narzucaniu nieuprawnionych ograniczeń na dążenie pozostałych przedsiębiorstw, posiadających lub zamierzających posiadać prawo do użytkowania infrastruktury, do rozwijania swojej działalności gospodarczej.
- (53) Systemy alokacji zdolności przepustowej i pobierania opłat mogą wymagać wzięcia pod uwagę tego, że różne części składowe sieci infrastruktury kolejowej mogły być zaprojektowane z myślą o różnych głównych użytkownikach.
- (54) Ponieważ różni użytkownicy i rodzaje użytkowników będą często oddziaływać w różny sposób na zdolność przepustową infrastruktury, należy odpowiednio wyważyć potrzeby różnych przewozów.

(1) Dz.U. L 37 z 8.2.2006, s. 1.

- (55) Przewozy wykonywane w ramach umowy z organem publicznym mogą wymagać specjalnych zasad, aby zapewnić ich atrakcyjność dla użytkowników.
- (56) Systemy pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej infrastruktury powinny uwzględnić skutki coraz pełniejszego wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury i w końcu powstania niedoboru tej zdolności.
- (57) Różne ramy czasowe planowania rodzajów ruchu powinny zapewnić realizację wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury, które zostały złożone po zakończeniu procesu opracowania obowiązującego rocznego rozkładu jazdy.
- (58) 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.
- (59) Wobec pozycji monopolistycznej zarządców infrastruktury należy od nich wymagać sprawdzenia dostępnej zdolności przepustowej infrastruktury oraz metody jej zwiększania wtedy, gdy proces alokacji zdolności przepustowej nie jest w stanie zaspokoić potrzeb użytkowników.
- (60) 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.
- (61) Duże znaczenie ma zapewnienie lepszej koordynacji systemów alokacji, tak aby poprawić atrakcyjność kolei dla przewoźników korzystających z sieci więcej niż jednego zarządcy infrastruktury, szczególnie w ruchu międzynarodowym.
- (62) Istotne jest, by ograniczać zakłócenia konkurencji, które mogą powstać albo między infrastrukturami kolejowymi, albo między gałęziami transportu z powodu znacznych różnic w zasadach pobierania opłat.
- (63) Należy zdefiniować te części składowe usług dotyczących infrastruktury, które mają zasadnicze znaczenie dla zapewnienia operatorowi świadczenia danej usługi i które powinny być zapewnione w zamian za minimalne opłaty za dostęp.
- (64) Inwestowanie w infrastrukturę kolejową jest konieczne, a systemy pobierania opłat za infrastrukturę powinny stwarzać zarządcom infrastruktury zachęty do tego, by prowadzenie odpowiednich inwestycji było atrakcyjne ekonomicznie.
- (65) Aby umożliwić ustanowienie właściwych i uczciwych poziomów opłat za infrastrukturę, zarządcy infrastruktury muszą rejestrować i ustalać wartość swojego majątku oraz osiągnąć pełne zrozumienie czynników wpływających na koszty eksploatacji infrastruktury.
- (66) Pożądane jest doprowadzenie do tego, by przy podejmowaniu decyzji transportowych uwzględniane były koszty zewnętrzne, oraz do tego, by pobieranie opłat za infrastrukturę kolejową przyczyniło się do internalizacji kosztów wewnętrznych w spójny i zrównoważony sposób w ramach wszystkich rodzajów transportu.
- (67) Ważne jest zapewnienie, żeby opłaty za przewozy krajowe i międzynarodowe były takie, żeby pozwalały kolejom na zaspokojenie potrzeb rynku; w rezultacie pobieranie opłat za infrastrukturę powinno być ustalone na poziomie kosztu, który jest bezpośrednio ponoszony w wyniku prowadzenia przewozów pociągami.
- (68) Ogólny poziom pokrywania kosztów w drodze opłat za infrastrukturę wpływa na konieczną wielkość wsparcia ze strony państwa; państwa członkowskie mogą wymagać różnych poziomów ogólnego pokrywania kosztów. Jednak każdy system pobierania opłat za infrastrukturę powinien umożliwiać przewozy na takim poziomie, dzięki któremu można co najmniej pokryć dodatkowe koszty wiążące się z tym systemem w wyniku korzystania z sieci kolejowej.
- (69) Infrastruktura kolejowa stanowi naturalny monopol. Dlatego konieczne jest stwarzanie zarządcom infrastruktury zachęt do zmniejszenia kosztów i efektywnego zarządzania infrastrukturą pozostającą w ich dyspozycji.
- (70) Rozwój transportu kolejowego należy realizować przez zastosowanie, między innymi, dostępnych instrumentów Unii, przy zachowaniu już ustalonych priorytetów.
- (71) 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.
- (72) Pożądane jest, żeby przedsiębiorstwom kolejowym i zarządcy infrastruktury stwarzano zachęty do minimalizacji występowania zakłóceń na sieci.
- (73) Alokacja zdolności przepustowej jest związana z pewnym kosztem dla zarządcy infrastruktury, który powinien zostać pokryty.
- (74) Efektywne zarządzanie oraz sprawiedliwe i niedyskryminacyjne wykorzystanie infrastruktury kolejowej wymagają powołania organu regulacyjnego, który ocenia stosowanie przepisów określonych w niniejszej dyrektywie i który działa jako organ odwoławczy, jednak z możliwością kontroli sądowej jego decyzji. Taki organ regulacyjny powinien mieć możliwość tego, by za pomocą odpowiednich sankcji egzekwować swoje wezwania do przedstawienia informacji oraz decyzje.

- (75) Finansowanie organu regulacyjnego powinno gwarantować jego niezależność i powinno pochodzić albo z budżetu państwa, albo z wkładów sektora, które są nakładane jako opłaty obowiązkowe, przy poszanowaniu zasad sprawiedliwości, przejrzystości, niedyskryminacji i proporcjonalności.
- (76) Specjalne środki są wymagane, aby uwzględnić szczególne położenie geopolityczne i geograficzne określonych państw członkowskich oraz szczególną organizację sektora kolejowego w różnych państwach członkowskich, zapewniając jednak integralność rynku wewnętrznego.
- (77) Aby uwzględnić rozwój rynku kolejowego, należy powierzyć Komisji uprawnienie do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmian technicznych w informacjach przekazywanych przez przedsiębiorstwo składające wnioski 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 Komisja przeprowadzała odpowiednie konsultacje podczas swoich prac przygotowawczych, w tym na szczeblu ekspertów. Przygotowując i sporządzając akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednocześnie, terminowe i odpowiednie przekazywanie odpowiednich dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (78) Aby zapewnić jednolite warunki realizacji niniejszej dyrektywy, należy Komisji powierzyć uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te należy wykonywać zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 182/2011 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję⁽¹⁾.
- (79) 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 przepustowości 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 niedyskryminujących warunków dostępu do infrastruktury i ponieważ cele te mogą być, z powodu swych ponadnarodowych skutków, lepiej osiągnięte 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.
- (80) Zobowiązanie do transpozycji niniejszej dyrektywy do prawa krajowego należy ograniczyć do tych przepisów, które stanowią merytoryczną zmianę w porównaniu z wcześniejszymi dyrektywami. Zobowiązanie do transpozycji przepisów niniejszej dyrektywy, których treść nie została zmieniona w porównaniu z wcześniejszymi dyrektywami, wynika z tych wcześniejszych dyrektyw.
- (81) 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 takie państwa członkowskie powinny być zwolnione z tego obowiązku.
- (82) Zgodnie z pkt 34 Porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie lepszego stanowienia prawa⁽²⁾ zachęca się państwa członkowskie do sporządzania, dla ich własnych celów i w interesie Unii, własnych tabel, które w możliwie najszerszym zakresie odzwierciedlają korelacje pomiędzy niniejszą dyrektywą a środkami transpozycji, oraz do podawania ich do wiadomości publicznej.
- (83) Niniejsza dyrektywa nie powinna naruszać zobowiązań 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 transportu kolejowego wykonywanego przez przedsiębiorstwa kolejowe, już istniejące lub zakładane w przyszłości w państwach członkowskich, jak określono w rozdziale II;
 - b) kryteria mające zastosowanie do wydawania, odnawiania lub zmiany przez państwo członkowskie licencji przeznaczonych dla przedsiębiorstw kolejowych, które zostały lub zostaną założone w Unii, jak określono w rozdziale III;
 - c) zasady i procedury mające zastosowanie do ustalania i pobierania opłat za infrastrukturę kolejową i do alokacji zdolności przepustowości infrastruktury kolejowej, jak określono w rozdziale IV.

⁽¹⁾ Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

⁽²⁾ Dz.U. C 321 z 31.12.2003, s. 1.

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 w lokalnych i regionalnych wydzielonych sieciach transportu kolejowego lub w sieciach służących 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 tylko na lokalnej i regionalnej, wydzielonej infrastrukturze kolejowej;
- b) przedsiębiorstwa, które wykonują tylko miejskie lub podmiejskie kolejowe przewozy pasażerskie;
- c) przedsiębiorstwa, które wykonują wyłącznie kolejowe przewozy towarowe o zasięgu regionalnym;
- d) przedsiębiorstwa, które wykonują tylko przewozy towarowe na infrastrukturze będącej własnością prywatną, która jest przeznaczona do wyłącznego użytku właściciela tej infrastruktury wykonującego własny transport towarów.

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

- a) wydzielone sieci lokalne i regionalne przeznaczone do wykonywania przewozów pasażerskich;
- b) sieci przeznaczone tylko do prowadzenia miejskich lub podmiejskich kolejowych przewozów pasażerskich;
- c) sieci regionalne, które są użytkowane wyłącznie do regionalnych przewozów towarowych przez przedsiębiorstwo kolejowe, które nie jest objęte ust. 1, do czasu, gdy o zdolność przepustową w tej sieci nie wystąpi inny wnioskodawca;

d) infrastrukturę będącą własnością prywatną, która jest do wyłącznego użytku właściciela tej infrastruktury w celu wykonywania jego własnych przewozów towarowych.

4. Bez uszczerbku dla ust. 3 państwa członkowskie mogą wyłączyć lokalne i regionalne infrastruktury kolejowe, które nie mają żadnego strategicznego znaczenia dla funkcjonowania rynku kolejowego, ze stosowania art. 8 ust. 3, a także lokalne infrastruktury kolejowe, które nie mają żadnego strategicznego znaczenia dla funkcjonowania rynku kolejowego – ze stosowania rozdziału IV. Państwa członkowskie informują Komisję o ich 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 potencjał eksploatacyjny.

5. Państwa członkowskie mogą wyłączyć ze 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 przepustowości, o którym mowa w art. 43 ust. 2, załączniku VI pkt 2 lit. b) i załączniku VII pkt 3, 4 i 5, w odniesieniu do tras pociągów, które mają zostać ustalone we współpracy z zarządcami infrastruktury z państw trzecich w sieci o szerokości torów innej niż w głównej sieci kolejowej w Unii.

7. Państwa członkowskie mogą decydować o opublikowaniu ram pobierania opłat 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 w głównej sieci kolejowej w Unii przy użyciu innych instrumentów i w innych terminach niż te przewidziane w art. 29 ust. 1, gdy jest to wymagane, aby zapewnić uczciwą konkurencję.

8. Państwa członkowskie mogą wyłączyć ze stosowania rozdziału IV infrastrukturę kolejową o szerokości torów innej niż w głównej sieci kolejowej w Unii, łączącą stacje będące przejściami granicznymi między danym państwem członkowskim a państwem trzecim.

9. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do przedsiębiorstw, których działania w zakresie ruchu kolejowego ograniczone są do świadczenia przewozów wahałowych dla pojazdów drogowych przez tunele podmorskie, ani do działalności transportowej polegającej na wykonywaniu przewozów wahałowych 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 ze stosowania rozdziału II, z wyjątkiem art. 14, i rozdziału IV niniejszej dyrektywy wszelkie tranzytowe usługi kolejowe prowadzone przez terytorium Unii.

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 towarów lub osób 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 utrzymywanie, w tym za prowadzenie ruchu pociągów i urządzenia bezpiecznej kontroli jazdy i urządzenia srk; funkcje zarządcy infrastruktury na sieci lub części sieci mogą być przydzielane różnym organom lub przedsiębiorstwom;
- 3) „infrastruktura kolejowa” oznacza elementy wymienione w wykazie przedstawionym w załączniku I;
- 4) „międzynarodowe przewozy towarów” oznaczają usługi transportowe, jeżeli pociąg przekracza co najmniej jedną granicę państwa członkowskiego; pociąg ten może być łączony lub rozłączany, a różne jego części mogą mieć różne punkty nadania i odbioru, pod warunkiem że wszystkie wagony przekraczają co najmniej jedną granicę;
- 5) „międzynarodowe przewozy pasażerskie” oznaczają przewozy pasażerskie, podczas świadczenia których pociąg przekracza co najmniej jedną granicę państwa członkowskiego i których głównym celem jest przewóz podróżnych pomiędzy stacjami znajdującymi się w różnych państwach członkowskich; pociąg może być łączony lub rozłączany, a jego różne części mogą mieć inne stacje początkowe i końcowe, pod warunkiem że wszystkie wagony przekraczają co najmniej jedną granicę;
- 6) „przewozy miejskie i podmiejskie” oznaczają usługi transportowe, 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 transportowe, 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 podróży możliwości wsiadania lub wysiadania na terytorium Unii;
- 9) „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;
- 10) „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;
- 11) „umowa transgraniczna” oznacza każdą umowę między co najmniej dwoma państwami członkowskimi lub państwami członkowskimi i państwami trzecimi służącą ułatwieniu świadczenia transgranicznych przewozów kolejowych;
- 12) „licencja” oznacza licencję wydaną przedsiębiorstwu przez organ wydający licencje, na mocy której zostaje uznana jego zdolność do wykonywania przewozów kolejowych jako przedsiębiorstwa kolejowego; zdolność ta może być ograniczona do świadczenia określonych rodzajów przewozów;
- 13) „organ wydający licencje” oznacza organ odpowiedzialny za udzielanie licencji w państwie członkowskim;
- 14) „umowa” oznacza umowę lub, odpowiednio, porozumienie w ramach środków administracyjnych lub regulacyjnych;
- 15) „uzasadniony zysk” oznacza stopę zwrotu z własnego kapitału, która uwzględnia ryzyko, w tym związane z przychodami – lub brak ryzyka – ponoszone przez operatora obiektu infrastruktury usługowej i uwzględnia średnią stopę dla danego sektora w ostatnich latach;
- 16) „alokacja” oznacza alokację zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej przez zarządcę infrastruktury;
- 17) „wnioskodawca” oznacza przedsiębiorstwo kolejowe lub międzynarodowe zgrupowanie przedsiębiorstw kolejowych lub inne osoby lub podmioty prawne, takie jak właściwe organy w myśl rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 oraz nadawcy, spedytorzy towarowi i operatorzy transportu kombinowanego, którzy ze względu na świadczenie usługi publicznej lub ze względów komercyjnych mają interes w nabywaniu zdolności przepustowej infrastruktury;
- 18) „infrastruktura przepełniona” 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;
- 19) „plan powiększenia zdolności przepustowej” oznacza środek lub serię środków z kalendarzem ich wdrożenia, mających na celu złagodzenie ograniczeń, które prowadziły do zgłaszania danego odcinka infrastruktury jako „infrastruktury przepełnionej”;

- 20) „koordynacja” oznacza proces, za pomocą którego zarządca infrastruktury i wnioskodawcy będą próbowali rozwiązać sytuację, w której występują kolidujące ze sobą wnioski o przyznanie zdolności przepustowej;
- 21) „umowa ramowa” oznacza prawnie wiążącą umowę ogólną na gruncie prawa publicznego lub prywatnego, ustalającą prawa i obowiązki wnioskodawcy i zarządcy infrastruktury w stosunku do zdolności przepustowej, która ma zostać alokowana, oraz opłat, które mają zostać pobrane w czasie dłuższym niż jeden okres obowiązywania rozkładu jazdy;
- 22) „zdolność przepustowa infrastruktury” oznacza potencjał do układania rozkładu jazdy zamówionych tras pociągów dla danego odcinka infrastruktury w pewnym okresie;
- 23) „sieć” oznacza całość infrastruktury kolejowej zarządzanej przez zarządcę infrastruktury;
- 24) „regulamin sieci” oznacza regulamin, który podaje szczegółowo ogólne zasady, terminy, procedury i kryteria dotyczące systemów pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej, w tym informacje, jakie są wymagane, aby umożliwić złożenie wniosku w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury;
- 25) „trasa pociągu” oznacza zdolność przepustową infrastruktury potrzebną do prowadzenia pociągu między dwoma punktami w określonym przedziale czasowym;
- 26) „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.

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 status niezależności, zgodnie z którym w szczególności będą posiadać aktywa, budżety oraz zestawienia rachunkowe oddzielne od państwowych.

2. Zarządca infrastruktury odpowiada za zarządzanie, administrację i kontrolę wewnętrzną, przy jednoczesnym przestrzeganiu ogólnych ram i określonych zasad pobierania opłat i 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 na odpowiedzialność własnych organów zarządzających, w interesie skutecznego świadczenia właściwych usług po najniższych możliwych kosztach w stosunku do jakości świadczonej usługi.

Przedsiębiorstwa kolejowe zarządzane są zgodnie z zasadami stosowanymi do spółek handlowych, niezależnie od stosunków własnościowych. Dotyczy to również 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 prowadzenia działalności wraz z programami inwestycyjnymi i finansowymi. Plan takie prowadzą do osiągnięcia równowagi finansowej przez przedsiębiorstwo oraz innych celów technicznych, handlowych i związanych z zarządzaniem finansowym; w planach tych należy również wskazać metodę realizacji tych celów.

3. Odnośnie do ogólnych wytycznych wydanych przez każde państwo członkowskie i z uwzględnieniem planów i umów krajowych (które mogą mieć charakter wieloletni) oraz inwestycji i sposobów ich finansowania, przedsiębiorstwa kolejowe mają w szczególności swobodę:

- tworzenia organizacji wewnętrznej bez uszczerbku dla przepisów art. 7, 29 i 39;
- w kontrolowaniu podaży i wprowadzania na rynek usług oraz ustalania ich cen;
- podejmowania decyzji w sprawie pracowników, majątku i własnych zamówień;
- rozszerzenia udziału w rynku, opracowania nowych technologii i nowych usług oraz przyjęcia wszelkich innowacyjnych technik zarządzania;

e) podejmowania nowej działalności w dziedzinach związanych z koleją.

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

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 transportowych przez przedsiębiorstwa kolejowe, a z drugiej strony dla działalności gospodarczej związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową. Fundusze publiczne wypłacane na jeden z tych dwóch zakresów działalności nie są przenoszone na drugi z nich.

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

3. Państwa członkowskie zapewniają prowadzenie i publikowanie oddzielnych rachunków zysków i strat oraz bilansów z jednej strony związanych z towarowym transportem kolejowym, z drugiej zaś z działalnością związaną z zapewnieniem transportu osób. Fundusze publiczne wypłacone na działalność związaną z zapewnianiem transportu jako usługi publicznej muszą być wykazywane osobno zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 w odpowiednich zestawieniach rachunkowych i nie są przenoszone do rodzajów działalności związanych ze świadczeniem innych usług transportowych lub jakiegokolwiek innego rodzaju działalności gospodarczej.

4. Rachunkowość dla poszczególnych zakresów działalności, o których mowa w ust. 1 i 3, jest prowadzona w sposób, który umożliwia monitorowanie zakazu przenoszenia funduszy publicznych wypłacanych na jeden z obszarów działalności na drugi z nich.

Artykuł 7

Niezależność podstawowych funkcji zarządcy infrastruktury

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby podstawowe funkcje wyznaczania równoważnego i niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury były powierzane podmiotom lub przedsiębiorstwom, które same nie świadczą kolejowych usług transportowych. 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 ściąganie opłat bez uszczerbku dla art. 29 ust. 1.

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

2. Jeżeli 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 podejmowaniu decyzji od któregośkolwiek przedsiębiorstwa kolejowego.

3. W przypadku gdy w przepisach rozdziału IV sekcje 2 i 3 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 potrzeb ogólne potrzeby Unii, w tym potrzebę współpracy z sąsiadującymi państwami trzecimi. W tym celu ogłaszają w terminie do ... (*) orientacyjną strategię rozwoju infrastruktury kolejowej, mając na uwadze zaspokojenie przyszłych potrzeb w zakresie mobilności w związku z utrzymaniem, odnawianiem 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. W poszanowaniu przepisów art. 93, 107 i 108 Traktatu, 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 decydować o finansowaniu tych inwestycji ze środków innych niż pochodzące z bezpośredniego finansowania przez państwo.

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 prowadzenia działalności wraz z programami inwestycyjnymi i finansowymi. Plan ten opracowany jest tak, aby zapewnić optymalne i efektywne wykorzystanie, udostępnianie i rozwój infrastruktury, przy jednoczesnym zapewnieniu równowagi finansowej i zapewnieniu środków na cele, które mają być osiągnięte. Zarządca infrastruktury zapewnia, by znani wnioskodawcy i – na ich żądanie – potencjalni wnioskodawcy mieli dostęp do odpowiednich informacji oraz mieli możliwość wyrażenia swoich poglądów dotyczących treści

(*) dwa lata od wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

planu prowadzenia działalności, jeżeli chodzi o warunki dostępu i korzystania oraz charakter, dostarczanie i rozwój infrastruktury, przed jego zatwierdzeniem przez zarządcę infrastruktury.

4. Państwa członkowskie zapewniają, by w normalnych warunkach działalności gospodarczej i w rozsądnym okresie, który nie przekracza okresu obowiązywania umowy, o której mowa w art. 30 ust. 2, zestawienia rachunkowe zarządcy infrastruktury przynajmniej bilansowały: dochody z opłat za infrastrukturę, nadwyżki z innych rodzajów działalności handlowej oraz finansowanie przez państwo i ze środków prywatnych z jednej strony, w tym w razie potrzeby wpłaty zaliczkowe ze strony państwa, oraz wydatki na infrastrukturę, w tym długoterminowe odtwarzanie i modernizacje składników majątkowych, z drugiej strony.

Bez uszczerbku dla realizacji ewentualnego długofalowego celu, jakim jest pokrycie przez użytkownika kosztów infrastruktury we wszystkich gałęziach transportu na podstawie uczciwej, niedyskryminującej konkurencji między różnymi gałęziami, jeżeli transport kolejowy jest w stanie konkurować z pozostałymi gałęziami transportu w ogólnych ramach 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 Traktatu, państwa członkowskie wprowadzają właściwe mechanizmy, które pomogą zmniejszyć zadłużenie przedsiębiorstw kolejowych będących przedsiębiorstwami publicznymi lub kontrolowanymi przez władze publiczne do poziomu, który nie będzie hamował zdrowego 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. Długi wynikające z działalności jednostek zależnych nie zostają uwzględnione.

3. Ust. 1 i 2 mają zastosowanie wyłącznie do długów lub odsetek od długów zaciągniętych przez przedsiębiorstwa kolejowe należące do państwa lub przez nie kontrolowane do dnia otwarcia rynku dla wszystkich lub części kolejowych usług transportowych w danym państwie członkowskim, a w każdym wypadku do dnia 15 marca 2001 r. lub do daty przystąpienia do Unii w przypadku państw członkowskich, które przystąpiły do Unii po tej dacie.

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 kolejowych przewozów towarów. 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 potencjalnie służącej więcej niż jednemu klientowi końcowemu.

2. Przedsiębiorstwom kolejowym przyznane zostaje prawo dostępu do infrastruktury kolejowej we wszystkich państwach członkowskich do celów świadczenia międzynarodowych przewozów pasażerskich. Wykonując międzynarodowe przewozy pasażerskie, przedsiębiorstwa kolejowe mają prawo do zapewniania podróżnym 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 podróżnych 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 grupy roboczej, o której mowa w art. 57 ust. 1, Komisja może przyjąć 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 zapewniania podróznym 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 zapewniania podróznym 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 któregokolwiek 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 otrzymane informacje, konsultując się w razie potrzeby z wszystkimi odpowiednimi stronami, oraz przekazuje odpowiednim stronom swoją decyzję wraz z uzasadnieniem — w rozsądnym, wcześniej ustalonym terminie, ale w każdym razie nie później niż w terminie dwóch miesięcy od otrzymania wszystkich odpowiednich informacji.

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

- a) stosowny właściwy organ lub stosowne 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 grupy roboczej, o której mowa w art. 57 ust. 1, Komisja może przyjąć 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 zapewniania podróży możliwości wsiadania i wysiadania na stacjach znajdujących się w tym samym państwie członkowskim na trasie międzynarodowego połączenia pasażerskiego, tam gdzie prawo wyłączne przewozu osób między tymi stacjami zostało przyznane na mocy umowy koncesyjnej zawartej przed dniem 4 grudnia 2007 r., przy zastosowaniu jasnej procedury przetargowej i zgodnie z odpowiednimi zasadami prawa unijnego. Ograniczenie to 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, by 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 pasażerski transport kolejowy 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 usługi pasażerskiego transportu kolejowego 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 oraz wypłacony jako rekompensata nie przekracza poziomu pozwalającego pokryć całość lub część kosztów poniesionych w związku z odnośnymi obowiązkami świadczenia usługi publicznej przy uwzględnieniu odpowiednich przychodów i uzasadnionego zysku z tytułu wypełniania tych zobowiązań.

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

4. Odpowiednie organy przechowują niezbędne informacje pozwalające na przesłedzenie 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 grupy roboczej, 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 13

Warunki dostępu do usług

1. Zarządcy infrastruktury zapewniają wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym, na niedyskryminujących zasadach, minimalny pakiet dostępu określony w załączniku II pkt 1.

2. Operatorzy obiektów infrastruktury usługowej zapewniają przedsiębiorstwom kolejowym świadczenie usług określonych w załączniku II pkt 2 w niedyskryminacyjny sposób.

3. Aby zagwarantować pełną przejrzystość i niedyskryminacyjny dostęp do obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w załączniku II pkt 2 lit. a), b), c) i f), oraz świadczenia usług w tych obiektach, w których 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 mają strukturę organizacyjną zapewniającą niezależność tego organu lub przedsiębiorstwa w sensie organizacyjnym i decyzyjnym. Taka niezależność nie oznacza obowiązku stworzenia odrębnego organu lub przedsiębiorstwa dla obiektów infrastruktury usługowej i może być zapewniona przez zorganizowanie osobnych działów w ramach jednego przedsiębiorstwa.

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

Jeżeli zarządca infrastruktury zapewnia działanie obiektu infrastruktury usługowej lub jeżeli operator obiektu infrastruktury usługowej jest bezpośrednio lub pośrednio kontrolowany przez zarządcę infrastruktury, należy wykazać zgodność z wymogami zawartymi w niniejszym ustępie przez spełnienie wymogów zawartych w art. 7.

4. Wnioski o dostęp do obiektów infrastruktury usługowej i świadczenie usług w nich składane przez przedsiębiorstwa kolejowe mogą zostać rozpatrzone odmownie tylko w przypadku, gdy występują inne realne rozwiązania alternatywne umożliwiające prowadzenie przewozów towarów lub przewozów pasażerskich na tej samej trasie lub na trasach alternatywnych na warunkach dopuszczalnych pod względem ekonomicznym. Nie zobowiązuje to operatora obiektu infrastruktury usługowej do inwestowania w zasoby lub obiekty, tak aby spełnić wszystkie żądania przedsiębiorstw kolejowych.

W przypadku gdy wnioski składane przez przedsiębiorstwa kolejowe dotyczą dostępu do obiektu infrastruktury usługowej

– i świadczenie usług w niej – zarządzanej przez operatora obiektu infrastruktury usługowej, o którym mowa w ust. 3, operator infrastruktury usługowej uzasadnia każdą decyzję odmowną i wskazuje realne rozwiązania alternatywne w innych obiektach.

5. W przypadku wystąpienia sprzeczności pomiędzy różnymi wnioskami operator obiektu infrastruktury usługowej, o którym mowa w załączniku II pkt 2, dokłada starań, aby jak uwzględnić wszystkie wnioski w jak najszerszym zakresie. W przypadku braku realnego rozwiązania alternatywnego oraz braku możliwości uwzględnienia wszystkich wniosków o przyznanie zdolności przepustowej danego obiektu infrastruktury usługowej w oparciu o przedstawione zapotrzebowania, wnioskodawca może zgłosić skargę organowi regulacyjnemu, o którym mowa w art. 55, który analizuje sprawę i podejmuje w stosownym przypadku działania w celu zapewnienia przyznania odpowiedniej części zdolności przepustowej temu wnioskodawcy.

6. W przypadku gdy dany obiekt infrastruktury usługowej, o którym mowa w załączniku II pkt 2, nie był używany przez okres co najmniej trzech 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 jakiegokolwiek przedsiębiorstwo kolejowe.

7. W przypadku gdy operator obiektu infrastruktury usługowej świadczy jakiegokolwiek 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 wystąpić z wnioskiem o dodatkowe usługi, świadczone 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 zdecyduje o oferowaniu innym takich usług, świadczy on je na wniosek przedsiębiorstwom kolejowym w sposób niedyskryminacyjny.

9. W oparciu o doświadczenia organów regulacyjnych i operatorów obiektów infrastruktury usługowej oraz w oparciu o działalność grupy roboczej, o której mowa w art. 57 ust. 1, Komisja może przyjąć środki określające szczegółowo procedurę i kryteria, których należy przestrzegać do celów 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, by 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 ... (*) w odniesieniu do umów zawartych przed tą datą, a w odniesieniu do nowych lub zmienionych umów między państwami członkowskimi przed ich zawarciem. Komisja zdecyduje, czy takie umowy są zgodne z prawem unijnym w terminie dziewięciu miesięcy od powiadomienia w przypadku umów zawartych przed ... (**) 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 przepisami unijnymi, państwa członkowskie powiadamiają Komisję o zamiarze rozpoczęcia negocjowania 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, poinformują 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 dotyczące upoważnienia. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 62 ust. 2.

(*) sześć miesięcy od wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

(**) wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

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 i zainteresowanych sektorów, w tym użytkowników, tak aby mogli oni lepiej prowadzić monitorowanie rozwoju sektora kolejowego i zmian rynku, ocenić skutki podjętych środków i przeanalizować wpływ środków zaplanowanych przez Komisję.

3. Komisja monitoruje wykorzystanie sieci i zmiany ramowych warunków w sektorze kolejowym, w szczególności w zakresie pobierania opłat za infrastrukturę, alokacji zdolności przepustowej, rozwoju sytuacji odnośnie do cen i jakości kolejowych usług transportowych, kolejowych usług transportowych objętych umowami o świadczenie usług publicznych, wydawania licencji i stopnia harmonizacji pomiędzy państwami członkowskimi.

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

- a) zmian rynku wewnętrznego przewozów kolejowych;
- b) warunków ramowych, z uwzględnieniem usług publicznych w zakresie transportu kolejowego;
- 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 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 państwach członkowskich. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.

ROZDZIAŁ III

PRYZYNAWANIE LICENCJI PRZEDSIĘBIORSTWOM KOLEJOWYM

SEKCJA 1

Organ wydający licencje

Artykuł 16

Organ wydający licencje

Każde państwo członkowskie wyznacza organ odpowiedzialny za wydawanie licencji oraz wykonywanie obowiązków nałożonych w niniejszym rozdziale.

Organ wydający licencje sam nie świadczy kolejowych usług transportowych i jest niezależny od przedsiębiorstw lub podmiotów świadczących takie usługi.

SEKCJA 2

Warunki otrzymania licencji

Artykuł 17

Wymogi ogólne

1. Przedsiębiorstwo kolejowe 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 wymagania niniejszego rozdziału nie są spełnione.
3. Przedsiębiorstwo kolejowe, które spełnia wymagania określone w niniejszym rozdziale, ma prawo do uzyskania licencji.
4. Żadne przedsiębiorstwo kolejowe nie może świadczyć kolejowych usług transportowych objętych zakresem niniejszego rozdziału, o ile nie została mu przyznana odpowiednia licencja na usługi, jakie zamierza świadczyć.

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

5. Komisja może przyjąć 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 przyjmowane są zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.

Artykuł 18

Warunki otrzymania licencji

Przedsiębiorstwo składające wniosek o licencję musi być w stanie udowodnić organom wydającym licencje w danym państwie członkowskim przed rozpoczęciem swojej działalności, że w każdym momencie będzie zdolne spełnić wymagania doty-

czące dobrej reputacji, zdolności finansowej i kwalifikacji zawodowych oraz naprawienia szkód z tytułu odpowiedzialności cywilnej, wymienione w art. 19–22.

Do takich celów każde z przedsiębiorstw składających wniosek 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, by przedsiębiorstwo składające wniosek o licencję lub osoby nim zarządzające spełniały następujące warunki:

- a) nie były skazane za poważne przestępstwo, w tym za przestępstwa o charakterze gospodarczym;
- b) nie ogłoszono ich upadłości;
- c) nie były skazane za poważne naruszenia prawa określone w przepisach szczególnych z dziedziny transportu;
- d) nie były skazane za poważne lub wielokrotne przypadki niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązań wynikających z prawa socjalnego lub prawa pracy, w tym zobowiązań wynikających z ustawodawstwa w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz zobowiązań 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. Wymagania związane ze zdolnością finansową są spełnione wówczas, gdy przedsiębiorstwo składające wniosek o licencję wykaże, iż będzie w stanie spełniać rzeczywiste i potencjalne zobowiązania, oparte na realistycznych założeniach, przez okres dwunastu miesięcy.
2. Organ wydający licencje weryfikuje zdolność finansową zwłaszcza przez sprawdzenie rocznych sprawozdań finansowych danego przedsiębiorstwa kolejowego lub – w przypadku przedsiębiorstw składających wniosek o licencję, które nie mogą przedstawić rocznego sprawozdania finansowego – poprzez sprawdzenie bilansu. Każde przedsiębiorstwo składające wniosek o licencję przekazuje co najmniej informacje wymienione w załączniku III.
3. Organ wydający licencje uznaje, że przedsiębiorstwo składające wniosek 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 licencje 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 wniosek 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

Wymagania kwalifikacji zawodowych są spełnione, kiedy przedsiębiorstwo składające wniosek o licencję może wykazać, że ma lub będzie posiadał organizację zarządzania, dysponującą wiedzą lub doświadczeniem niezbędnym do prowadzenia bezpiecznej i niezawodnej działalności operacyjnej oraz jej nadzorowania we wszystkich rodzajach działalności określonych w licencji.

Artykuł 22

Wymogi dotyczące ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej

Nie naruszając unijnych zasad pomocy państwa i zgodnie z art. 93, 107 i 108 Traktatu, przedsiębiorstwo kolejowe jest odpowiednio ubezpieczone lub ma gwarancje na warunkach rynkowych w celu pokrycia, zgodnie z prawem międzynarodowym i krajowym, odpowiedzialności cywilnej od wypadku, w szczególności w odniesieniu do pasażerów, bagażu, przesyłek, poczty i osób trzecich.

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 licencje 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 wymagania niniejszego rozdziału, w szczególności art. 18, organ wydający licencje może w dowolnym momencie sprawdzić, czy dane przedsiębiorstwo kolejowe rzeczywiście spełnia te wymagania.

Jeśli organ wydający licencje jest przekonany, że dane przedsiębiorstwo kolejowe nie jest już w stanie spełniać wymagań, zawiesza lub cofa licencję.

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

3. Nie naruszając ust. 1, jeśli licencja została zawieszona lub cofnięta z powodu niestosowania się do wymagań 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. Jeśli przedsiębiorstwo kolejowe wstrzymało prowadzenie działalności na sześć miesięcy lub też nie rozpoczęło działalności przez sześć miesięcy od dnia wydania licencji, organ wydający licencje może podjąć decyzję, że licencja ma zostać ponownie przedłożona do zatwierdzenia albo 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 podjąć decyzję, że licencja zostanie ponownie przedłożona do zatwierdzenia. Dane przedsiębiorstwo kolejowe może kontynuować działalność, o ile organ wydający licencje nie stwierdzi zagrożenia bezpieczeństwa. W takim przypadku decyzja musi być uzasadniona.

6. Jeśli przedsiębiorstwo kolejowe zamierza znacznie 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 faktyczne możliwości zadowalającej restrukturyzacji finansowej przedsiębiorstwa w możliwym do przyjęcia czasie.

8. Jeśli organ wydający licencje wydaje, zawiesza, cofa lub zmienia licencję, niezwłocznie powiadamia o tym Europejską Agencję Kolejową. Europejska Agencja Kolejowa powiadamia niezwłocznie organy wydające licencje pozostałych państw członkowskich.

Artykuł 25

Tryb wydawania licencji

1. Tryb wydawania licencji zostaje podany do wiadomości przez zainteresowane państwo członkowskie, które powiadamia 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 dla sprawy 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 należy podać powody odmowy.

3. Państwa członkowskie gwarantują, że decyzje organu wydającego licencje będą podlegać 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, żeby systemy pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej dla infrastruktury kolejowej spełniały zasady ustalone w niniejszej dyrektywie, i w ten sposób umożliwiają zarządcy infrastruktury wprowadzenie do obrotu rynkowego 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 pewnej opłaty, która nie przewyższa kosztu publikacji tego regulaminu. Regulamin sieci publikuje się w co najmniej dwóch językach urzędowych Unii. Treść regulaminu sieci udostępnia się nieodpłatnie w formie elektronicznej na portalu internetowym zarządcy infrastruktury i jest też 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 podające warunki 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 bezpłatnie w formie elektronicznej. Treść regulaminu sieci określono w załączniku IV.

3. Regulamin sieci aktualizuje się i zmienia w razie konieczności.

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

Artykuł 28

Umowy między przedsiębiorstwami kolejowymi i zarządcami infrastruktury kolejowej

Każde przedsiębiorstwo kolejowe zajmujące się kolejowymi usługami transportowymi zawiera niezbędne umowy na gruncie prawa publicznego lub prywatnego z zarządcami infrastruktury kolejowej. Warunki takich umów są niedyskryminacyjne i przejrzyste, zgodnie z niniejszą dyrektywą.

SEKCJA 2

Opłaty za infrastrukturę i usługi

Artykuł 29

Ustalanie, wyznaczanie i pobieranie opłat

1. Państwa członkowskie ustalają ogólne 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 ustalonej w art. 4 i pod warunkiem, że prawo to zostało bezpośrednio nadane w prawie konstytucyjnym przed ... (*), parlament narodowy może mieć prawo do weryfikacji i, w stosownym przypadku, przeglądu poziomu opłat określonego przez zarządcę infrastruktury. Każdy taki przegląd zapewni, aby opłaty były zgodne z niniejszą dyrektywą, ustalonymi ramami pobierania opłat i z zasadami pobierania opłat.

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

(*) dwa lata przed datą wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

3. Zarządcy infrastruktury zapewniają, żeby wynikiem stosowania systemu pobierania opłat były równoważne i niedyskryminujące opłaty dla różnych przedsiębiorstw kolejowych, które wykonują przewozy o równoważnym charakterze na podobnej części rynku, i żeby 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, przy poświęceniu należytej uwagi bezpieczeństwu oraz utrzymaniu i poprawianiu jakości usług w zakresie infrastruktury, zachęty do zmniejszania kosztów zapewniania infrastruktury i wielkości opłat za dostęp.

2. Bez uszczerbku dla kompetencji państw członkowskich w odniesieniu do planowania i finansowania infrastruktury kolejowej oraz do budżetowej zasady jednoroczności, w stosownych przypadkach, państwa członkowskie zapewniają, żeby między właściwym organem a zarządcą infrastruktury została zawarta umowa, spełniająca podstawowe zasady i parametry określone w załączniku V i obejmująca okres nie krótszy niż trzy lata.

Państwa członkowskie zapewniają, aby umowy obowiązujące w dniu ... (*) zostały zmienione w celu dostosowania ich do niniejszej dyrektywy w momencie przedłużenia ich obowiązywania lub najpóźniej w terminie do ... (**).

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, albo przez połączenie zawartych w umowie zachęt służących zmniejszeniu kosztów ze środkami administracyjnymi 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, obejmując 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 poglądów na temat treści umowy przed jej podpisaniem. Umowa jest publikowana w terminie miesiąca od jej zawarcia.

Zarządca infrastruktury zapewnia zgodność postanowień umowy z planem prowadzenia działalności.

7. Zarządcy infrastruktury sporządzają i prowadzą rejestr własnego majątku oraz majątku, którym zarządzają; może on być wykorzystany, aby ocenić finansowanie potrzebne do jego naprawy lub zastąpienia. Dołącza się do niego także szczegółowe informacje na temat kosztów odnowy i modernizacji infrastruktury.

8. Zarządcy infrastruktury opracowują metodę alokacji kosztów. 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, tak 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, że opłaty za infrastrukturę i usługi, na które faktycznie wystawiono faktury przedsiębiorstwu kolejowemu, zgodnie z art. 30–37, stosują się do metodyki, zasad, a jeśli to ma zastosowanie, tabel ustalonych w regulaminie sieci.

3. Bez uszczerbku dla przepisów ust. 4 lub 5 niniejszego artykułu lub dla przepisów 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 wykonywania przewozów pociągami.

W terminie do ... (***) Komisja przyjmuje środki ustalające metodę obliczania kosztów, które są bezpośrednio ponoszone w wyniku prowadzenia pociągu. 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 tej metody w okresie nie dłuższym niż pięć lat po ... (***)

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

(*) wejścia w życie niniejszej dyrektywy

(**) trzy lata od wejścia w życie niniejszej dyrektywy

(***) 36 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

5. Opłaty za infrastrukturę, o których mowa w ust. 3, mogą być modyfikowane, aby uwzględnić koszty skutków dla środowiska spowodowane przez prowadzenie ruchu pociągów. Wszelkie tego rodzaju modyfikacje różnicuje się w powiązaniu z wielkością 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 może przyjąć środki wykonawcze zawierające szczegółowe ustalenia, które należy stosować przy pobieraniu opłat za koszty skutków hałasu, w tym czas trwania ich stosowania, oraz umożliwiające różnicowanie opłat za infrastrukturę, aby uwzględnić, w stosownym przypadku, szczególny charakter danego obszaru, w szczególności jeżeli chodzi o liczbę ludności, której to dotyczy, i skład pociągu wraz z konsekwencjami dla poziomu emisji hałasu. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.

Pobieranie opłaty za koszty środowiska, 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 środowiska 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 środowiska i ich stosowania. Informacje o tym państwa członkowskie przekazują Komisji na żądanie.

6. Aby uniknąć niepożądanych, nieproporcjonalnych przepływów, opłaty określone 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 infrastrukturę jest 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, i świadczenie usług w tych obiektach nie przekracza kosztów ich świadczenia powiększonych o uzasadniony zysk.

8. Jeżeli usługi wyszczególnione w załączniku II pkt 3 i 4 jako usługi dodatkowe i pomocnicze są oferowane tylko przez jednego dostawcę, nałożona opłata za taką usługę nie przekracza kosztów jej świadczenia powiększonych o uzasadniony zysk.

9. Opłaty mogą być pobierane za wykorzystaną zdolność przepustową z przeznaczeniem na utrzymanie infrastruktury.

Takie opłaty nie przekraczają straty w przychodach netto zarządcy infrastruktury spowodowanej przez utrzymanie.

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 osiągnięcia pełnego odzysku kosztów poniesionych przez zarządcę infrastruktury dane państwo członkowskie może, jeżeli rynek może to wytrzymać, dokonywać podwyżek na podstawie efektywnych, przejrzystych i niedyskryminujących zasad, gwarantując jednak optymalną konkurencyjność, zwłaszcza w międzynarodowych przewozach kolejowych. System pobierania opłat respektuje 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 rynek może wytrzymać.

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. Lista sektorów rynku określona 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 rozróżnić 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.

Lista segmentów rynku jest publikowana w regulaminie sieci i podlega przeglądowi przynajmniej raz na pięć lat.

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

3. Dla specjalnych 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 infrastrukturalne mogą być różnicowane, tak aby zachęcić do wyposażania pociągów w europejski system sterowania pociągami (ETCS) zgodny z wersją przyjętą w decyzji Komisji 2008/386/WE⁽¹⁾ i w kolejnych wersjach.

Po przeprowadzeniu oceny skutków regulacji Komisja może przyjąć środki określające szczegółowe ustalenia, zgodnie z którymi należy stosować różnicowanie opłat za infrastrukturę, w tym okres jego stosowania. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.

5. Aby zapobiec dyskryminacji, zapewnia się, żeby wszelkie dane średnie i krańcowe opłaty zarządcy infrastruktury za ekwiwalentne użytkowanie jego infrastruktury były porównywalne i żeby porównywalne usługi w tym samym segmencie rynku podlegały takim samym opłatom. Zarządca infrastruktury przedstawia 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, określonych w ust. 1 niniejszego artykułu, musi je podać do publicznej wiadomości przynajmniej na trzy miesiące przed upływem terminu publikacji regulaminu sieci zgodnie z przepisami art. 27 ust. 4.

Artykuł 33

Ulgi

1. Bez uszczerbku dla przepisów art. 101, 102, 106 i 107 Traktatu i nie naruszając 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 każdą usługę są zgodne z kryteriami podanymi w niniejszym artykule.

2. Z wyjątkiem ust. 3 ulgi ograniczają się do faktycznych oszczędności na kosztach administracyjnych dla zarządcy

⁽¹⁾ 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).

infrastruktury. Przy wyznaczaniu 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 w stosunku do niepokrytych kosztów związanych ze środowiskiem, wypadkami i infrastrukturą

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

2. Jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe otrzymujące rekompensatę korzysta z prawa wyłączności, to tej rekompensacie muszą towarzyszyć porównywalne korzyści dla użytkowników.

3. Wykorzystana metodyka i wykonane obliczenia muszą być dostępne publicznie. W szczególności musi być możliwe wykazanie określonych przypadków nieobciążania kosztami konkurującej infrastruktury transportowej, których zapłacenie jest unikane, oraz zapewnienie, żeby ten system był przyznawany przedsiębiorstwom na niedyskryminujących dla nich warunkach.

4. Państwa członkowskie zapewniają, żeby system był zgodny z art. 93, 107 i 108 Traktatu.

Artykuł 35

Plan wydajności

1. Systemy pobierania opłat za infrastrukturę zachęcają za pomocą planu wydajności przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcę infrastruktury do minimalizowania zakłóceń i poprawy osiągniętych wyników sieci kolejowej. Może to obejmować kary za działania, które zakłócają eksploatację sieci, rekompensaty dla przedsiębiorstw, które zostały dotknięte skutkami zakłóceń, i premie jako nagrody za lepsze wykonanie od planowanego.

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

3. Komisja jest upoważniona do przyjmowania 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 stosowną opłatę za zdolność przepustową, która jest alokowana, ale nie zostaje wykorzystana. Ta opłata zapewnia zachęty do efektywnego wykorzystania zdolności przepustowej. Płatności są dokonywane albo przez wnioskodawcę, albo przez przedsiębiorstwo kolejowe wskazane zgodnie z art. 41 ust. 1.

Zarządca infrastruktury zawsze może poinformować każdą zainteresowaną stronę o zdolności przepustowej infrastruktury, która została już alokowana 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, aby koordynować pobieranie 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 odpowiednich zasad zawartych w niniejszej dyrektywie.

2. Do celów ust. 1 państwa członkowskie zapewniają współpracę między zarządcami infrastruktury w celu umożliwienia skutecznego stosowania podwyżek, o których mowa w art. 32, i planów wydajności, 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. Z chwilą alokacji wnioskodawcy nie jest 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 być przyznane wnioskodawcom maksymalnie na czas jednego okresu obowiązywania rozkładu jazdy.

Zarządca infrastruktury i wnioskodawca mogą zawrzeć umowę ramową, przewidzianą w art. 42, na użytkowanie zdolności przepustowej na odnośnej infrastrukturze kolejowej, na okres dłuższy niż jeden okres obowiązywania rozkładu jazdy.

3. Odpowiednie prawa i obowiązki zarządców infrastruktury i wnioskodawców w odniesieniu do każdej alokacji zdolności przepustowej są ustalane w umowach lub ustawodawstwie państw członkowskich.

4. Jeżeli 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 osób między stacjami znajdującymi się w różnych państwach członkowskich, oraz potencjalnego wpływu ekonomicznego na już realizowane umowy o świadczenie usług publicznych, organy regulacyjne zapewniają, aby każdy właściwy organ, który udzielił publicznego zamówienia na kolejowy przewóz pasażerski 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 pewne ogólne ramy alokacji zdolności przepustowej infrastruktury, z zastrzeżeniem warunku niezależności zarządzania określonego w art. 4. Ustala się szczegółowe zasady alokacji zdolności przepustowej. Zarządca infrastruktury wykonuje procesy alokacji zdolności przepustowej. W szczególności zarządca infrastruktury zapewnia, żeby zdolność przepustowa infrastruktury była alokowana na sprawiedliwych i niedyskryminujących zasadach oraz zgodnie z prawem Unii.

2. Zarządcy infrastruktury respektują poufność handlową informacji, które są do nich 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, również na podstawie umów ramowych, o których mowa w art. 42. Zarządcy infrastruktury ustalają odpowiednie procedury, podlegające przepisom określonym w niniejszej dyrektywie, i odpowiednio organizują trasy pociągów biegnące 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 szkody dla szczególnych przepisów prawa Unii dotyczących sieci kolejowych ukierunkowanych na transport towarów. 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, i zapraszana do udziału w nich w charakterze obserwatora. Organy regulacyjne uzyskują wystarczające informacje na temat opracowywania wspólnych zasad i praktyk przydzielania infrastruktury oraz z informatycznych systemów alokacji, tak aby umożliwić im wykonywanie nadzoru regulacyjnego zgodnie z art. 56.

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

4. Uczestniczący we współpracy określonej w ust. 1 zapewniają, żeby 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 określonej 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, określonym w art. 48.

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

Artykuł 41

Wnioskodawcy

1. Wnioski o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury mogą być składane przez wnioskodawców. Aby

wykorzystać taką 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 wymagania, jeśli chodzi o wnioskodawców, żeby zagwarantować osiągnięcie jego uzasadnionych oczekiwań dotyczących przyszłych przychodów i wykorzystania infrastruktury. Takie wymagania są odpowiednie, przejrzyste i niedyskryminacyjne. Są określone w regulaminie sieci, o czym mowa w załączniku IV pkt 3 lit. b). Mogą one zawierać tylko postanowienie o gwarancji finansowej, która nie może przewyższać odpowiedniej wielkości, która jest proporcjonalna do rozważanej wielkości działalności wnioskodawcy, i zagwarantowania jego zdolności do opracowania stosownych ofert nabycia zdolności przepustowej infrastruktury.

3. W terminie do ... (*) Komisja przyjmuje środki wykonawcze określające szczegółowo kryteria, których należy przestrzegać do celów stosowania ust. 2. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.

Artykuł 42

Umowy ramowe

1. Bez uszczerbku dla przepisów art. 101, 102 i 106 Traktatu, między zarządcą infrastruktury a wnioskodawcą może zostać zawarta umowa ramowa. Taka umowa ramowa określa charakterystykę zdolności przepustowej infrastruktury wymaganej przez wnioskodawcę i oferowanej wnioskodawcy w czasie przekraczającym jeden okres obowiązywania rozkładu jazdy.

Umowa ramowa nie określa szczegółowo danej trasy pociągu, ale jej treść jest taka, żeby wyrażała dążenie do zaspokojenia uzasadnionych potrzeb handlowych wnioskodawcy. Państwo członkowskie może wymagać uprzedniego zatwierdzenia takiej umowy ramowej przez organ regulacyjny, określony w art. 55 niniejszej dyrektywy.

2. Umowy ramowe nie umożliwiają korzystania z danej infrastruktury przez innych wnioskodawców lub innym rodzajom przewozów.

3. Umowy ramowe uwzględniają zmiany lub ograniczenia swoich warunków, aby umożliwić uzyskanie lepszego wykorzystania infrastruktury kolejowej.

4. Umowy ramowe mogą zawierać kary, o ile będzie konieczna zmiana lub rozwiązanie umowy.

5. Umowy ramowe obejmują w zasadzie 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.

(*) 36 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

6. W przypadku usług świadczonych z wykorzystaniem specjalnej infrastruktury, o której mowa w art. 49 i która wymaga znaczących 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 precyzyjnie charakterystykę zdolności przepustowej, która ma zostać dostarczona wnioskodawcy na czas obowiązywania umowy ramowej. Taka charakterystyka może 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, o której mowa w art. 52.

Począwszy od dnia 1 stycznia 2010 r., wstępna umowa ramowa może być sporządzana na okres 5 lat z możliwością jej jednokrotnego przedłużenia, na podstawie parametrów zdolności przepustowej stosowanych przez wnioskodawców realizujących usługi przed dniem 1 stycznia 2010 r., z uwagi na 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 istotne zapisy każdej umowy ramowej udostępnia się wszystkim zainteresowanym stronom, jednak z respektowaniem poufności handlowej.

8. W oparciu o doświadczenia organów regulacyjnych, właściwych organów i przedsiębiorstw kolejowych oraz w oparciu o działalność grupy roboczej, 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 upoważniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 60 dotyczących pewnych zmian załącznika VII. Załącznik VII może zatem po konsultacji ze wszystkimi zarządcami infrastruktury zostać zmieniony, tak aby wziąć pod uwagę względy operacyjne procesu alokacji. Zmiany te opierają się na tym, co w świetle doświadczeń jest konieczne do zapewnienia skutecznego procesu alokacji i wzięcia pod uwagę operacyjnych czynników 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

Wniosek

1. Wnioskodawcy mogą występować na gruncie prawa publicznego lub prywatnego do zarządcy infrastruktury o zawarcie umowy przyznającej im uprawnienia do użytkowania infrastruktury kolejowej za pewną opłatą, przewidzianą w rozdziale IV sekcja 2.

2. Wnioski dotyczące obowiązującego rozkładu jazdy przewozów regularnych są zgodne z ostatecznymi terminami określonymi 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, by wnioskodawcy składali wnioski do punktu kompleksowej obsługi, którym jest albo 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⁽¹⁾.

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 wobec 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 takim określonym 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 swoich opinii. Zainteresowane strony uwzględniają wszystkich tych, 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 obowiązywania tego rozkładu jazdy.

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

⁽¹⁾ Dz.U. L 276 z 20.10.2010, s. 22.

Artykuł 46

Proces koordynacji

1. W trakcie procesu układania rozkładu jazdy określonego w art. 45, kiedy zarządca infrastruktury napotyka sprzeczności między różnymi wnioskami, próbuje w drodze koordynacji różnych zamówień zapewnić możliwie najlepsze dopasowanie wszystkich zgłoszonych potrzeb.

2. Kiedy 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 sprzeczności w drodze konsultacji z odpowiednimi wnioskodawcami. Konsultacje te są oparte na ujawnieniu następujących informacji w rozsądnym czasie, nieodpłatnie i w formie pisemnej lub elektronicznej:

- a) trasy pociągów, odnośnie do których złożyli wnioski wszyscy pozostali wnioskodawcy na tych samych drogach przebiegu;
- b) trasy pociągów alokowane tymczasowo dla wszystkich pozostałych wnioskodawców na tych samych drogach przebiegu;
- c) alternatywne trasy pociągów proponowane na odpowiednich drogach przebiegu zgodnie z ust. 2;
- d) 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 innych wnioskodawców, chyba że dani 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. Gdy wnioski o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury nie mogą być zrealizowane bez koordynacji, zarządca infrastruktury próbuje uzgodnić wszystkie wnioski za pomocą koordynacji.

6. Bez uszczerbku dla istniejących procedur odwoławczych i art. 56, w przypadku sporów dotyczących alokacji zdolności przepustowej infrastruktury, jest udostępniany system rozwiązywania sporów w celu natychmiastowego rozwiązywania takich sporów. System taki określa się w regulaminie sieci. Jeżeli ten system jest stosowany, decyzję podejmuje się w terminie ograniczonym do dziesięciu dni roboczych.

Artykuł 47

Infrastruktura przepełniona

1. Jeżeli po koordynacji zamówionych tras pociągów i konsultacjach z wnioskodawcami nie jest możliwe zrealizowanie wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury w sposób właściwy, wówczas zarządca infrastruktury musi niezwłocznie zgłosić, że dany odcinek infrastruktury, na którym ta sytuacja wystąpiła, jest przepełniony. Tak samo postępuje w stosunku do infrastruktury, dla której można oczekiwać, że wystąpią na niej skutki niewystarczającej zdolności przepustowej w najbliższej przyszłości.

2. Kiedy infrastruktura została zgłoszona jako przepełniona, zarządca infrastruktury wykonuje analizę zdolności przepustowej określoną w art. 50, o ile plan powiększenia zdolności przepustowej określony w art. 51 nie jest już wykonywany.

3. Kiedy opłaty, zgodnie z art. 31 ust. 6, 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 transportowych w tych ramach, w szczególności stosownie do wymogów obowiązku użyteczności publicznej lub promocji rozwijania przewozów towarowych, państwa członkowskie mogą podejmować wszelkie konieczne środki, na warunkach niedyskryminujących, w celu zapewnienia, żeby takie przewozy uzyskiwały priorytet przy dokonywaniu alokacji zdolności przepustowej infrastruktury.

Państwa członkowskie mogą, jeżeli to jest właściwe, przyznać zarządcy infrastruktury rekompensatę odpowiadającą wszelkim stratom przychodów związanym z potrzebą alokacji danej zdolności przepustowej określonym przewozom, stosownie do akapitu drugiego.

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

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

6. Procedury, których należy przestrzegać, i kryteria, których należy użyć, jeżeli infrastruktura jest przepełniona, zostają podane w regulaminie sieci.

Artykuł 48

Wnioski składane ad hoc

1. Zarządca infrastruktury odpowiada na wnioski składane *ad hoc* w sprawie poszczególnych tras pociągów możliwie jak najszybciej i w każdym przypadku w ciągu pięciu dni roboczych. Informacje dostarczane o dostępnej, wolnej zdolności przepustowej zostają udostępnione wszystkim wnioskodawcom, którzy mogą chcieć skorzystać z tej zdolności przepustowej.

2. Zarządcy infrastruktury, jeśli to konieczne, 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 przepisów ust. 2 zdolność przepustowa infrastruktury jest uważana za dostępną dla wszystkich rodzajów przewozów, które odpowiadają charakterystyce koniecznej do wykonywania przewozów na tej trasie.

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

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

3. Jeżeli 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 tych ograniczeń zdolności przepustowej infrastruktury, które uniemożliwiają właściwe zrealizowanie wniosków o przyznanie zdolności przepustowej, i zaproponowanie metod umożliwiających zrealizowanie dodatkowych zamówień. Analiza zdolności przepustowej identyfikuje przyczyny powstania przepełnienia i środki, jakie mogłyby być podjęte w krótkim i średnim okresie, aby złagodzić to 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:

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

Na podstawie analizy kosztów i korzyści możliwych określonych środków wyznaczy także działania, które należy podjąć, żeby 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 przypadkach, jeżeli:

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

Jednakże zarządca infrastruktury może, co podlega zatwierdzeniu przez organ regulacyjny, określony 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, za pomocą których zostaną uwzględnione poprzednie wielkości wykorzystania tras pociągów przy ustalaniu priorytetów w procesie alokacji.

2. W przypadku infrastruktury przepełnionej, zarządca infrastruktury żąda zrzeczenia się danej trasy pociągów, która w okresie co najmniej jednego miesiąca była wykorzystywana poniżej progowej wielkości, która ma być ustalana w regulaminie sieci, o ile nie 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. Właściwa uwaga jest zwracana przez zarządcę infrastruktury 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, przydzielone trasy pociągów mogą być odwołane 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 spełniania norm i zasad bezpieczeństwa.

SEKCJA 4

Organ regulacyjny

Artykuł 55

Organ regulacyjny

1. Każde państwo członkowskie powołuje jeden krajowy organ regulacyjny dla sektora kolejowego. Nie naruszając ust. 2, organ ten jest autonomiczny oraz odrębny prawnie i niezależny pod względem organizacyjnym, funkcjonalnym, hierarchicznym i decyzyjnym od każdego innego podmiotu prywatnego lub publicznego. 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. Organ regulacyjny dla sektora kolejowego może być 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⁽¹⁾, lub władzą bezpieczeństwa ustanowioną na mocy dyrektywy Rady 2004/49/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych⁽²⁾, lub z organem wydającym licencje, o którym mowa w rozdziale III niniejszej dyrektywy, jeżeli taki połączony organ spełnia wymogi niezależności określone w ust. 1.

3. Państwa członkowskie zapewniają, by personel organu regulacyjnego i zarządzanie tym organem zapewniały jego niezależność. Zapewniają one w szczególności, by osoby odpowiedzialne za decyzje, które ma podejmować organ regulacyjny, zgodnie z art. 56, takie jak członkowie zarządu, w stosownych przypadkach, przy wykonywaniu funkcji organu regulacyjnego działały niezależnie od wszelkich interesów rynkowych związanych z sektorem kolejowym i w związku z tym nie miały powiązań właścicielskich ani gospodarczych z żadnym z przedsiębiorstw lub podmiotów podlegających regulacji oraz nie zwracały się o instrukcje od żadnego rządu ani innego publicznego lub prywatnego podmiotu – ani nie przyjmowały takich instrukcji.

Osoby odpowiedzialne za decyzje, które ma podejmować organ regulacyjny zgodnie z art. 56, mają pełne uprawnienia odnośnie do zatrudniania personelu organu regulacyjnego i zarządzania nim.

⁽¹⁾ Dz.U. L 1 z 4.1.2003, s. 1. Przypis: 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.

⁽²⁾ Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 29.

Artykuł 56

Funkcje organu regulacyjnego

1. Nie naruszając przepisów art. 46 ust. 6, wnioskodawca ma prawo do odwołania się do organu regulacyjnego, jeżeli uważa, że został potraktowany nieuczciwie, dyskryminująco lub został w jakikolwiek inny sposób uszkodzony, a w szczególności przeciwko decyzjom podjętym przez zarządcę infrastruktury albo, jeśli to stosowne, 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 infrastrukturę, które są lub mogą być wymagane do zapłaty;
- f) prawa dostępu zgodnie z art. 10, 11, 12 i 13;
- g) dostępu do usług i pobierania opłat za usługi zgodnie z przepisami art. 13.

2. Nie naruszając uprawnień krajowych organów ochrony konkurencji w celu zagwarantowania konkurencji na rynkach przewozów kolejowych, organ regulacyjny posiada uprawnienia w zakresie monitorowania sytuacji w zakresie konkurencji na rynkach przewozów kolejowych i prowadzi, w szczególności, kontrole zgodności z 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. Państwa członkowskie mogą zdecydować o tym, że organ regulacyjny ma prawo przyjmować niewiążące opinie w sprawie tymczasowych wersji planu prowadzenia działalności, o którym mowa w art. 8 ust. 3, umów i planu powiększenia zdolności przepustowej aby wskazać w szczególności, czy instrumenty te są spójne z sytuacją w zakresie konkurencji na rynkach przewozów kolejowych.

4. Organ regulacyjny musi mieć niezbędne możliwości organizacyjne potrzebne do wykonania jego funkcji.

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

6. Organ regulacyjny jest upoważniony do żądania odpowiednich informacji od zarządcy infrastruktury, wnioskodawców i wszelkich włączonych do sprawy stron trzecich w ramach zainteresowanego państwa członkowskiego.

Żądane informacje muszą być dostarczone bez zbędnej zwłoki. Organ regulacyjny ma prawo egzekwować takie żądania przy pomocy 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.

7. Obowiązkiem organu regulacyjnego jest podjęcie decyzji odnośnie do każdej skargi oraz podjęcie działań w celu naprawy sytuacji najpóźniej w terminie dwóch miesięcy od otrzymania wszystkich 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 niepożądanego rozwoju sytuacji na tych rynkach, szczególnie odnośnie 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 takich żądań 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 albo potwierdza, że decyzja zarządcy infrastruktury nie wymaga żadnych zmian, albo wymaga zmiany tej decyzji zgodnie ze wskazówkami określonymi przez organ regulacyjny.

8. Państwa członkowskie zapewniają, żeby 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 prawem konstytucyjnym, w stosownych przypadkach.

9. Państwa członkowskie zapewniają publikację decyzji podjętych przez organ regulacyjny.

10. Organ regulacyjny jest uprawniony do przeprowadzania audytów lub inicjowania audytów zewnętrznych u zarządców infrastruktury, operatorów obiektów infrastruktury usługowej i – w razie potrzeby – przedsiębiorstw kolejowych, aby sprawdzić przestrzeganie przepisów dotyczących rozdziału rachunkowości określonych w art. 6. W tym względzie 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 i 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 wystarczającym stopniu uznanym 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.

11. Komisja jest upoważniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 60 dotyczących pewnych zmian załącznika VIII. Załącznik VIII może zatem zostać zmieniony, tak aby dostosować go do rozwoju praktyk rachunkowości i nadzoru lub uzupełnić go o dodatkowe elementy niezbędne do zweryfikowania odrębnej rachunkowości.

Artykuł 57

Współpraca organów regulacyjnych

1. Organy regulacyjne wymieniają informacje o swojej pracy oraz zasadach i praktyce podejmowania decyzji oraz współpracują w inny sposób w celu koordynowania podejmowania przez nie decyzji na obszarze całej Unii. W tym celu uczestniczą one i współpracują w grupie roboczej, której posiedzenia odbywają się regularnie. Aby zapewnić aktywną współpracę między odpowiednimi organami regulacyjnymi, Komisja wspiera je w wykonywaniu tego zadania.

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, i zwraca się do nich o wszystkie konieczne informacje.

4. Organy regulacyjne, z którymi skonsultowano się zgodnie z przepisami ust. 3, przekazują wszystkie informacje, o które same mogą się zwracać na mocy ich ustawodawstwa krajowego. Informacje takie można wykorzystywać wyłącznie w celu rozpatrywania skargi bądź 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 któregokolwiek z 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. Organ ten ma prawo przekazać takie informacje dotyczące danej międzynarodowej trasy pociągów organom regulacyjnym, o których mowa w ust. 3.

7. 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 grupy roboczej, 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 przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.

8. Organy regulacyjne prowadzą przeglądy decyzji i praktyk stowarzyszeń zarządców infrastruktury, o których mowa w art. 37 i art. 40 ust. 1, które wykonują przepisy niniejszej dyrektywy bądź 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.⁽¹⁾

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 ze względu na Irlandię Północną, na tych samych zasadach

a) nie muszą stosować wymogu powierzenia niezależnemu organowi funkcji wyznaczania sprawiedliwego i niedyskryminującego dostępu do infrastruktury, jak przewidziano w art. 7 ust. 1 akapit pierwszy, w takim zakresie,

⁽¹⁾ Dz.U. L 134, 30.4.2004, s. 1.

w jakim artykuł ten zobowiązuje państwa członkowskie do powołania niezależnych organów wykonujących zadania, określonych w art. 7 ust. 2;

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 swoją decyzję w ciągu dwóch miesięcy od złożenia wszystkich odpowiednich informacji i od którego decyzji podlega kontroli sądowej.

2. Jednakże jeżeli 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 i Zjednoczonego Królestwa w przypadku przedsiębiorstw kolejowych prowadzących działalność w Irlandii.

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

3. Odstępstwo, o którym mowa w ust. 1, może być przedłużane na okresy nie dłuższe niż pięć lat. Nie później niż 12 miesięcy przed datą wygaśnięcia wyłączenia państwo członkowskie, które samo korzysta z tego wyłączenia, może skierować wniosek do Komisji o przedłużenie wyłączenia. Każdy taki wniosek musi być umotywowany. Komisja sprawdza taki wniosek i podejmuje decyzję zgodnie z procedurą doradczą określoną w art. 62 ust. 2. Ta procedura ma zastosowanie do wszelkich decyzji dotyczących tego wniosku.

Kiedy Komisja będzie podejmować swoją decyzję, weźmie pod uwagę rozwój sytuacji geopolitycznej i rozwój rynku kolejowego w państwie członkowskim, z i do państwa członkowskiego, które złożyło wniosek o przedłużenie wyłączenia.

Artykuł 60

Wykonanie przekazanych uprawnień

1. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych powierza się Komisji z zastrzeżeniem warunków określonych w niniejszym artykule.

2. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 20, art. 35 ust. 3, art. 43 ust. 2 oraz w art. 56 ust. 11, dla Komisji następuje na okres pięciu lat od ... (*). Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed zakończeniem pięcioletniego okresu. Przekazanie uprawnień jest automatycznie przedłużane na okresy tej samej długości, 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, art. 35 ust. 3, art. 43 ust. 2 oraz w art. 56 ust. 11, może zostać odwołane przez Parlament Europejski lub Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie uprawnień określonych w tej decyzji. Staje się ona skuteczna w dniu następującym po opublikowaniu decyzji w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub od późniejszej daty, która jest w niej określona. Nie wpływa ona na ważność żadnych aktów delegowanych już obowiązujących.

4. Gdy tylko Komisja przyjmie akt delegowany, powiadamia o tym jednocześnie Parlament Europejski i Radę.

5. Akt delegowany przyjęty na mocy art. 20, art. 35 ust. 3, art. 43 ust. 2 oraz w art. 56 ust. 11 wchodzi w życie wyłącznie wtedy, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od powiadomienia o tym akcie Parlamentu Europejskiego i Rady lub gdy przed upływem tego terminu Parlament Europejski i Rada poinformowały Komisję o tym, że nie zgłoszą sprzeciwu. Okres ten jest przedłużany o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 61

Środki wykonawcze

Na wniosek państwa członkowskiego 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 dwunastu miesięcy po przyjęciu tych środków. Komisja podejmuje 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.

(*) wejścia w życie niniejszej dyrektywy

Artykuł 62**Procedury komitetu**

1. Komitet udziela pomocy Komisji. Komitet ten to komitet w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. Gdy dokonuje się odwołania do niniejszego ustępu, zastosowanie mają przepisy art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
3. W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu stosuje się przepisy art 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. W przypadku gdy komitet nie wyda opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego.

Artykuł 63**Sprawozdanie**

Najpóźniej 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 dróg, liczba pasażerów, średnia odległość podróży). W sprawozdaniu tym Komisja, w razie potrzeby, proponuje ustawodawcze środki uzupełniające mające na celu ułatwienie takiego otwarcia i dokonuje oceny skutków takich środków.

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 ... (*). 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.

Art. 55 ust. 1 zacznie mieć zastosowanie od ... (**).

Obowiązki w zakresie transpozycji i wdrażania rozdziału II i IV niniejszej dyrektywy nie mają zastosowania do Cypru i Malty, tak długo jak na ich terytorium nie powstanie 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 ... (***), bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego dyrektyw wymienionych w załączniku IX część B.

Odniesienia 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

W imieniu Parlamentu
Europejskiego

...
Przewodniczący

W imieniu Rady

...
Przewodniczący

(*) 36 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy

(**) 60 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy
(***) wejścia w życie niniejszej dyrektywy

ZAŁĄCZNIK I

WYKAZ POZYCJI INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

W skład infrastruktury wchodzi następujące pozycje, pod warunkiem że tworzą część drogi kolejowej, łącznie z bocznicami, lecz bez linii znajdujących się w warsztatach naprawczych taboru kolejowego, wagonowniach lub lokomotywowniach, oraz bez 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 odpowiednio 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 liniowe i inne przejścia pod torami; mury oporowe i umocnienia skarp itd.;
- przejazdy kolejowe, w tym urządzenia służące zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- nawierzchnia kolejowa, w tym szyny, kierownice, odbojnice i szyny prowadzące; podkłady kolejowe i przytwierdzenia, drobne elementy nawierzchni kolejowej, podsypka, w tym tłuczeń i piasek; zwrotnice i inne elementy, rozjazdów itd.; obrotnice i przesuwnice (z wyjątkiem zastrzeżonych wyłącznie dla lokomotyw);
- drogi dojazdowe dla pasażerów i towarów, w tym drogi dostępu;
- 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 dla potrzeb zasilania trakcyjnego: podstacje, kable zasilające między podstacjami i przewodami jezdnyymi, 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) uprawnienie 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 podróżnych i punkt sprzedaży biletów;
 - b) terminale towarowe;
 - c) stacje rozrządowe i stacje manewrowe;
 - d) tory postojowe;
 - e) punkty obrządzania taboru, z wyjątkiem obrządzania przeprowadzanego w punktach obrządzania przeznaczonych wyłącznie dla konkretnych rodzajów taboru, i inne stanowiska techniczne, w tym stanowiska do czyszczenia i mycia taboru;
 - f) infrastruktura portów morskich i śródlądowych z dostępem do torów;
 - g) instalacje pomocnicze;
 - h) 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;
 - b) podgrzewanie składów pociągów pasażerskich;
 - c) kontrakty dopasowane do indywidualnych potrzeb klienta na:
 - sprawowanie kontroli nad transportem towarów niebezpiecznych,
 - udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów specjalnych.
 4. Usługi pomocnicze mogą obejmować:
 - a) dostęp do sieci telekomunikacyjnych;
 - b) dostarczanie uzupełniających informacji;
 - c) rewizję techniczną taboru;
 - d) sprzedaż biletów w stacjach pasażerskich;
 - e) usługi w zakresie napraw głównych realizowanych w obiektach przeznaczonych wyłącznie dla konkretnych rodzajów taboru.
-

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 przedsiębiorstwom kolejowym, oraz warunki dostępu do niej. Informacje w tej części są aktualizowane co roku w celu zapewnienia zgodności z rejestrami infrastruktury, które mają być publikowane zgodnie z przepisami art. 35 dyrektywy 2008/57/WE.
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 metodykę, zasady, jeśli to właściwe, stosowane skale przy zastosowaniu art. 31 –36 w odniesieniu do kosztów i opłat. Zawiera informacje na temat zmian opłat, w sprawie których już podjęto decyzję lub przewidywanych w ciągu najbliższych pięciu lat, jeżeli są dostępne.
3. Część na temat zasad i kryteriów alokacji zdolności przepustowej. Zawiera ogólną charakterystykę eksploatacyjną infrastruktury, która jest udostępniana przedsiębiorstwom kolejowym, i wszelkie ograniczenia związane z jej wykorzystaniem, w tym planowane ograniczenia wynikające z konieczności 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) wymagania 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 się przestrzega, i stosowane kryteria wówczas, gdy infrastruktura jest przepełniona;
 - f) szczegóły ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury;
 - g) warunki, na jakich uwzględnia się poprzednie wielkości wykorzystywania zdolności przepustowej przy wyznaczeniu priorytetów do procesu alokacji.Wyszczególnia ona środki podejmowane, żeby zapewnić właściwe traktowanie przewozów towarów, 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 której 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 wydajności, 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 niniejszej dyrektywy.

ZAŁĄCZNIK V

PODSTAWOWE ZASADY I PARAMETRY UMÓW MIĘDZY WŁAŚCIWYMI ORGANAMI I ZARZĄDCAMI INFRASTRUKTURY

(o których mowa w art. 30)

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

- 1) zakres umowy odnośnie 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;
- 2) struktura płatności lub środków finansowych alokowanych na usługi w zakresie infrastruktury wymienione w załączniku II, na remonty oraz na likwidowanie obecnych zaległości w zakresie utrzymania;
- 3) cele gospodarcze ukierunkowane na użytkownika, w formie wskaźników i kryteriów jakości obejmujących elementy takie jak:
 - a) parametry eksploatacyjne linii kolejowych, na przykład w zakresie prędkości szlakowej pociągów, i niezawodności oraz poziom zadowolenia klienta,
 - b) zdolność przepustową sieci,
 - c) zarządzanie majątkiem,
 - d) wielkość działań,
 - e) poziomy bezpieczeństwa, oraz
 - f) ochronę środowiska;
- 4) wielkość potencjalnych zaległości w zakresie remontów oraz składniki majątku, które będą stopniowo wycofywane z eksploatacji, a co za tym idzie, będą powodować inne przeplawy 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 prowadzenia działalności, koncesji lub licencji, w stosownym przypadku, danego zarządcy infrastruktury oraz z ramami pobierania opłat i przepisami określonymi przez państwo;
- 8) przepisy dotyczące postępowania w przypadku poważnych zakłóceń przewozów lub sytuacji nadzwyczajnych, z uwzględnieniem planów postępowania w sytuacjach nieprzewidzianych, oraz wcześniejszego rozwiązania umowy i powiadamiania użytkowników;
- 9) działania naprawcze podejmowane, w przypadku gdy jedna ze stron naruszyła swoje zobowiązania umowne lub w nadzwyczajnych okolicznościach zakłócających dostępność finansowania publicznego; powyższe obejmuje warunki i procedury renegocjacji oraz wcześniejszego rozwiązania umowy

ZAŁĄCZNIK VI

WYMOGI ODNOŚNIE DO KOSZTÓW I OPŁAT DOTYCZĄCYCH INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

(o których mowa w art. 32 ust. 1 oraz 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 wydajności, 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 wydajności, w szczególności wielkość opóźnień, płatności należne na podstawie planu wydajności dla pojedynczych i dla wszystkich pociągów uruchamianych przez przedsiębiorstwo kolejowe w danym okresie;
 - b) Co najmniej pięć dni przed uruchomieniem pociągu zarządca infrastruktury przekazuje przedsiębiorstwu kolejowym rozkład jazdy, na podstawie którego będą obliczane opóźnienia. Zarządca infrastruktury może zastosować krótszy okres powiadomienia w przypadku wystąpienia siły wyższej lub późnej zmiany 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. Aspekty budowlane, za które 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 towarów)
 - 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 odnośnie do punktualności.
 - f) Zarządca infrastruktury przekazuje przedsiębiorstwom kolejowym w najkrótszym możliwym terminie kalkulacje płatności należnych w ramach planu wydajności. Kalkulacja obejmuje 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 wydajności udostępnia się system rozwiązywania sporów w celu natychmiastowego rozwiązywania takich sporów. Ten system rozwiązywania sporów jest bezstronny w odniesieniu do biorących w nim udział stron. Jeżeli ten system jest stosowany, decyzję podejmuje się w terminie ograniczonym do dziesięciu 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 wydajności.
-

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. 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, żeby wstępne trasy pociągów międzynarodowych zostały ustalone we współpracy z innymi odpowiednimi zarządcami infrastruktury. Zarządcy infrastruktury zapewniają, żeby, 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 rozkładu jazdy.
-

ZAŁĄCZNIK VIII

INFORMACJE NA TEMAT RACHUNKOWOŚCI PRZEDKŁADANE ORGANOWI REGULACYJNEMU NA ŻĄDANIE

(o których mowa w art. 56 ust. 10)

1. Rozdział rachunkowości

- a) oddzielne rachunki zysków i strat oraz bilanse dla działalności w zakresie przewozów towarów, przewozów pasażerów 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, przy zapewnieniu w szczególności wystarczających informacji odnośnie 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 (bądź grupy usług); na życzenie organu regulacyjnego informacje zawierają dane na temat wielkości poszczególnych usług, cen poszczególnych usług oraz przychody ogółem odnośnie do poszczególnych usług, za które wnieśli opłaty klienci wewnętrzni i zewnętrzni.
- c) koszty i przychody odnośnie do poszczególnych usług (lub grup usług) z wykorzystaniem odpowiedniej metodyki 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

C z ę ś ć 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

C z ę ś ć 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. 1 ust. 3	art. 2 ust. 1
			art. 2 ust. 2
art. 2 ust. 4			art. 2 ust. 3
art. 3			art. 2 ust. 4-9
			art. 2 ust. 10
	art. 2 lit. b) i c)		art. 3 pkt 1-8
			art. 3 pkt 9-11
			art. 3 pkt 12 i 13
		art. 2	art. 3 pkt 14 i 15
art. 4			art. 3 pkt 16-26
art. 5			art. 4
art. 6 ust. 1 i 2			art. 5
art. 9 ust. 4			art. 6 ust. 1 i 2
art. 6 ust. 1 akapit drugi			art. 6 ust. 3
art. 6 ust. 3 i załącznik II			art. 6 ust. 4
		art. 4 ust. 2 i art. 14 ust. 2	art. 7 ust. 1
art. 7 ust. 1, 3 i 4			art. 7 ust. 2
		art. 6 ust. 1	art. 8 ust. 1, 2 i 3
art. 9 ust. 1 i 2			art. 8 ust. 4
art. 10 ust. 3 i 3a			art. 9 ust. 1 i 2
art. 10 ust. 3b			art. 10 ust. 1 i 2
			art. 11 ust. 1, 2 i 3
art. 10 ust. 3c i 3e			art. 11 ust. 4
art. 10 ust. 3f			art. 11 ust. 5 i 6
		art. 5	art. 12 ust. 1-4
			art. 12 ust. 5
			art. 13
			art. 14

Dyrektywa 91/440/EWG	Dyrektywa 95/18/WE	Dyrektywa 2001/14/WE	Niniejsza dyrektywa
art. 10b	art. 3		art. 15
	art. 4 ust. 1–4		art. 16
	art. 5		art. 17 ust. 1–4
	art. 6		art. 18
	art. 7 ust. 1		art. 19
	załącznik, część I, pkt 1		art. 20 ust. 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. 28
		art. 4 ust. 1, 3, 4, 5 i 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. 10 ust. 5			art. 45 ust. 4

Dyrektywa 91/440/EWG	Dyrektywa 95/18/WE	Dyrektywa 2001/14/WE	Niniejsza dyrektywa
		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
		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	załącznik II	załącznik I
		załącznik I	załącznik II
		załącznik III	załącznik III
			załącznik IV
			załącznik V
			załącznik VI
			załącznik VII
			załącznik VIII

UZASADNIENIE RADY

I. WPROWADZENIE

W dniu 21 września 2010 r. Komisja przedstawiła Radzie wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (przekształcenie) ⁽¹⁾.

W dniu 16 listopada 2011 r. Parlament Europejski uchwalił swoją opinię w pierwszym czytaniu ⁽²⁾.

W dniu 12 grudnia 2011 r. Rada osiągnęła porozumienie polityczne w sprawie projektu dyrektywy. Po weryfikacji prawno-językowej Rada w dniu 8 marca 2012 r. przyjęła swoje stanowisko w pierwszym czytaniu zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą określoną w art. 294 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

Podczas prac Rada uwzględniła opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego oraz Komitetu Regionów.

II. ANALIZA STANOWISKA W PIERWSZYM CZYTANIU

1. Ogólne

Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (przekształcenie) ma na celu przekształcenie pierwszego pakietu kolejowego, aby uprościć, doprecyzować i zmodernizować otoczenie regulacyjne w sektorze kolejowym Europy i jednocześnie poczynić postępy w realizacji strategii „Europa 2020”. Celem inicjatywy w sprawie przekształcenia jest uproszczenie przepisów przez skonsolidowanie i doprecyzowanie prawodawstwa w sprawie dostępu do rynku kolejowego. Ponadto celem jest aktualizacja prawodawstwa przez wyeliminowanie zdezaktualizowanych i wprowadzenie nowych przepisów, które bardziej przystają do obecnego funkcjonowania rynku kolejowego.

Przedstawiony przez Komisję wniosek w sprawie przekształcenia obejmuje przede wszystkim:

- finansowanie infrastruktury kolejowej i pobieranie opłat infrastrukturalnych;
- warunki dostępu do rynku kolejowego i warunki konkurencji na tym rynku;
- nadzór regulacyjny nad rynkiem kolejowym.

Jeśli chodzi o cel wniosku, Rada zgadza się z Komisją, zaproponowała jednak kilka zmian w stosunku do pierwotnego brzmienia tekstu. Część proponowanych przepisów nie jest jednak możliwa do zaakceptowania, ponieważ jak się uważa, ich skutki są zbyt daleko idące; w szczególności odnosi się to do przepisów dotyczących warunków dostępu przedsiębiorstw kolejowych do obiektów infrastruktury usługowej, zasad pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej i obiektów infrastruktury usługowej, a także funkcji organu regulacyjnego. Inne przepisy zostały przereadowane pod kątem uproszczenia i doprecyzowania obowiązujących trzech dyrektyw.

Wynikające z tego podejścia stanowisko Rady w pierwszym czytaniu w pewnym zakresie zmienia pierwotny wniosek Komisji – został on przereadowany i skreślono w nim niektóre przepisy. Oznacza to, że Rada nie może przyjąć poprawek wprowadzonych opinią Parlamentu Europejskiego z pierwszego czytania, odnoszących się do skreślonych przepisów.

⁽¹⁾ Dok. 13789/10.

⁽²⁾ TA/2011/503/P7

2. Podstawowe zagadnienia dotyczące polityki

- (i) Warunki dostępu przedsiębiorstw kolejowych do obiektów infrastruktury usługowej oraz do usług świadczonych w tych obiektach (art. 13 i załącznik III)

W celu zapewnienia odpowiedniego dostępu nowych przedsiębiorstw kolejowych do rynku i zwiększenia w ten sposób konkurencji w sektorze kolejowym Komisja proponuje wprowadzenie wymogów w zakresie niezależności – prawnej, organizacyjnej i decyzyjnej – odnośnie do zarządzania obiektami infrastruktury usługowej i świadczenia przewozów kolejowych w celu wyeliminowania konfliktów interesów pomiędzy wykonawcami usług kolejowych lub właścicielami obiektów infrastruktury usługowej z jednej strony a zasiedzającymi przedsiębiorstwami kolejowymi z drugiej.

Rada uważa, że wniosek Komisji należy zmienić w tym względzie, aby zastąpić odniesienie do „niezależności prawnej” wymogiem niezależności „w sensie organizacyjnym i decyzyjnym”. W szczególności Rada dokonuje rozróżnienia pomiędzy zasadniczymi obiektami infrastruktury usługowej, w przypadku których konieczne jest zagwarantowanie podwyższonego poziomu konkurencji, oraz pozostałymi obiektami infrastruktury usługowej. W przypadku tych drugich Rada przewiduje wyłącznie rozdział rachunkowości; co się tyczy zasadniczych obiektów infrastruktury usługowej, w przypadku których zachodzi potrzeba poprawy dostępu, Rada wprowadza wymóg niezależności w sensie organizacyjnym i decyzyjnym.

Rada dodaje przy tym, że taka niezależność nie oznacza obowiązku utworzenia odrębnego organu lub przedsiębiorstwa dla obiektów infrastruktury usługowej i może być zapewniona przez zorganizowanie osobnych działów w ramach jednego przedsiębiorstwa.

Oprócz tego w tekście pierwotnym Komisja proponuje wprowadzenie przepisów działających na zasadzie „korzystaj lub dzierzaw” (*use it or lease it*) w zakresie zarządzania kolejowymi obiektami infrastruktury usługowej. Jeżeli dany obiekt infrastruktury usługowej nie jest użytkowany przez określony czas, właściciel musi go udostępnić innej zainteresowanej stronie (na zasadzie wynajmu lub dzierżawy). Proponowany środek ma na celu spowodowanie zwiększenia dostępności obiektów infrastruktury usługowej na rynku dzięki eliminacji problemu sztucznego nasycenia.

Rada zgadza się z proponowanym podejściem, przy czym sugeruje, by w miejsce dwuletniego terminu z pierwotnego wniosku Komisji ustanowić termin trzyletni. Ponadto Rada jest zdania, że przedsiębiorstwo kolejowe będzie musiało zgłosić operatorowi zainteresowanie użytkowaniem obiektu infrastruktury usługowej, uzasadniając je wykazanymi potrzebami. Rada dodaje wreszcie, że operator ma prawo uniemożliwić wynajem i dzierżawę takiego obiektu poprzez wykazanie, że trwa proces restrukturyzacji.

Parlament Europejski sugeruje rozszerzenie zakresu określonych w art. 13 ust. 2 wymogów dotyczących rozdziału, natomiast Rada nie akceptuje warunku, by wymogom dotyczącym rozdziału poddane zostały dodatkowe obiekty usługowe.

Wobec powyższego poprawka 62 Parlamentu Europejskiego nie została zaakceptowana przez Radę.

- (ii) Zasady pobierania opłat i wyjątki od zasad pobierania opłat (art. 31, 32 i załącznik VIII)

Koszty bezpośrednie

W pierwotnej wersji wniosku Komisja przewidywała, że opłaty za „minimalny pakiet dostępu” w przypadku usług określonych w załączniku III pkt 1 ustala się po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami zgodnie z przepisami załącznika VIII pkt 1. Ten ostatni zawiera wykaz elementów, które nie są uwzględniane przy obliczaniu kosztów bezpośrednich minimalnego pakietu dostępu. Komisja proponuje, by przewidzieć możliwość jego zmiany w drodze aktów delegowanych.

Rada popiera zasadę, zgodnie z którą opłaty za minimalny pakiet dostępu i za dostęp do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej ustala się po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, przy czym jest zdania, że pkt 1 załącznika VIII należy skreślić oraz że metodę obliczania kosztów, które są bezpośrednio ponoszone

jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, należy przyjąć w drodze aktów delegowanych w celu zapewnienia harmonizacji wykonania przedmiotowego artykułu. Wreszcie Rada wprowadza także możliwość podjęcia przez zarządcę infrastruktury decyzji o stopniowym dostosowywaniu do metody obliczania kosztów bezpośrednich w okresie pięciu lat od terminu transpozycji dyrektywy. Przepis ten ma na celu zapewnienie państwom członkowskim czasu umożliwiającego stopniowe zwiększanie finansowania posiadanej infrastruktury w celu osiągnięcia zgodności z taką wspólną metodą.

Pobieranie opłat z tytułu emisji hałasu

Komisja proponuje, by w przypadku gdy na mocy przepisów unijnych dotyczących drogowego przewozu towarów dopuszcza się pobieranie opłat za koszty skutków hałasu, opłaty za infrastrukturę modyfikuje się w celu uwzględnienia kosztów hałasu powodowanego przez prowadzenie ruchu pociągów. Proponowane zróżnicowanie opłat za dostęp do torów na podstawie charakterystyki emisji hałasu ma na celu stworzenie wyraźnej zachęty do modernizacji taboru.

Rada uważa, że podejście Komisji odnośnie do pobierania opłat z tytułu kosztów skutków hałasu musi zachować charakter rozwiązania stosowanego opcjonalnie przez państwa członkowskie, w celu uniknięcia negatywnych skutków finansowych dla zarządców infrastruktury. Oprócz tego wprowadzona jest możliwość przyjęcia przez Komisję środków wykonawczych w celu określenia warunków, na których należy pobierać opłaty za koszty skutków hałasu, zapewniając przy tym uwzględnienie w zróżnicowaniu opłat, w stosownych przypadkach, szczególnego charakteru danego obszaru, w szczególności jeżeli chodzi o liczbę ludności, której to dotyczy, i skład pociągu wraz z konsekwencjami dla poziomu emisji hałasu.

Europejski system sterowania pociągiem (ETCS)

Przedstawiony przez Komisję wniosek stanowi, że pociągi wyposażone w europejski system sterowania pociągiem (ETCS) są uprawnione do tymczasowej obniżki opłat za infrastrukturę. Rada popiera w tym przypadku podejście opcjonalne i jest przeciwna wszelkim środkom o charakterze obowiązkowym.

W ujęciu ogólnym stanowisko Parlamentu Europejskiego w kwestii podstawowych zasad pobierania opłat infrastrukturalnych jest zgodne z podejściem Komisji. Parlament Europejski sugeruje nawet zaostrezenie przepisów wniosku Komisji w odniesieniu do warunków opłat z tytułu emisji hałasu, w szczególności nadanie im obowiązkowego charakteru, niezależnie od środków stosowanych w sektorze drogowym. Parlament nalega także, by jako środek obowiązkowy przyjąć obniżenie opłat za pociągi wyposażone w system ETCS. Parlament proponuje ponadto ograniczenie możliwości pobierania opłat z tytułu innych kosztów środowiskowych wyłącznie w przypadku, gdy opłaty takie są stosowane na podstawie prawodawstwa unijnego w odniesieniu do drogowego przewozu towarów, oraz nalega na określenie przeznaczenia potencjalnych przychodów na rzecz systemów transportu.

W tym kontekście Rada nie mogła uwzględnić poprawek 78, 79, 80 i 132.

(iii) Finansowanie zarządcy infrastruktury oraz koszty i zestawienie rachunkowe infrastruktury (art. 8, 30 i załącznik VII)

W pierwotnej wersji wniosku Komisja zamieściła przepis, zgodnie z którym zarządcy infrastruktury mają otrzymywać zachęty do zmniejszania kosztów zapewniania infrastruktury i wielkości opłat za dostęp. Proponuje się, by zachęty takie realizowane były wyłącznie w drodze umowy między właściwym organem krajowym a zarządcą infrastruktury w sprawie kosztów infrastruktury oraz opłat za dostęp. Wniosek Komisji stanowi ponadto, że umowy między organami krajowymi a zarządcami infrastruktury zawierane są na okres nie krótszy niż pięć lat. Ogólnym celem, jaki przyświeca w tej kwestii Komisji, jest stymulowanie wprowadzania długoterminowych strategii rozwoju kolei.

Rada co do zasady zgadza się z podejściem Komisji w tej kwestii, skłaniałaby się jednak ku zachowaniu możliwości stosowania środków regulacyjnych w zakresie realizacji zachęt, o których mowa powyżej, jako alternatywy dla wspomnianych umów, a ponadto – ku skróceniu minimalnego okresu obowiązywania takich umów do trzech lat. Oprócz tego Rada proponuje doprecyzowanie, że określenie wielkości finansowania infrastruktury ze środków publicznych leży w gestii państw członkowskich.

Rada podziela cel Komisji w zakresie ustanowienia strategii rozwoju dla zarządców infrastruktury kolejowej, pod warunkiem że publikacja takiej strategii zachowa charakter orientacyjny. Rada nie jest ponadto przychylna wprowadzaniu ustalonego terminu zagwarantowania zbilansowania zestawienia rachunkowego zarządców infrastruktury; skłania się ku zamieszczeniu odniesienia do rozsądnego terminu, nieprzekraczającego okresu obowiązywania umowy, o którym mowa w art. 30 ust. 2.

Parlament Europejski sugeruje wydłużenie okresu obowiązywania krajowych strategii rozwoju infrastruktury, rozszerzenie konsultacji z zainteresowanymi stronami na strategię rozwoju, zaostreżenie obowiązku państw członkowskich w zakresie zapewnienia finansowania publicznego i skrócenie zaproponowanego przez Komisję w pierwotnym tekście wniosku terminu zagwarantowania zbilansowania zestawień księgowych zarządców infrastruktury. Wobec powyższego poprawki 55 i 78 Parlamentu Europejskiego nie zostały zaakceptowane przez Radę.

(iv) Rozdział między zarządcami infrastruktury a przedsiębiorstwami kolejowymi (art. 6 i 7)

Rada podziela stanowisko Komisji, by kwestią rozdziału między zarządcami infrastruktury a przedsiębiorstwami kolejowymi nie zajmować się w kontekście wniosku dotyczącego przekształconej dyrektywy w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego.

Parlament Europejski sugeruje jednak wprowadzenie wymogów szczegółowych w odniesieniu do służb IT i polityki kadrowej. Parlament modyfikuje ponadto obowiązujące wymogi w zakresie rozdziału zestawień rachunkowych między zarządzającymi infrastrukturą a przedsiębiorstwami kolejowymi. Parlament prosi wreszcie Komisję o przedstawienie nowego wniosku ustawodawczego w tej kwestii przed końcem 2012 r. w celu zapewnienia pełnego rozdziału zarządzania infrastrukturą od działalności transportowej; Parlament nalega, by w nowym wniosku zawarto także przepis dotyczący otwarcia rynku krajowych przewozów pasażerskich.

W tym kontekście Rada nie mogła uwzględnić poprawek 51, 52, 53 i 54.

(v) Funkcje organu regulacyjnego (art. 55-57)

Wniosek Komisji zawiera szereg nowych przepisów mających na celu zapewnienie organom regulacyjnym możliwości skutecznego wykonywania swoich obowiązków dzięki zwiększonej niezależności, rozszerzonym kompetencjom i dodatkowym środkom oddanym do ich dyspozycji.

Proponuje się zatem unowocześnienie przepisów dotyczących niezależności organów regulacyjnych poprzez określenie, że muszą być one niezależne od jakiegokolwiek organu publicznego lub podmiotu prywatnego. Proponowany środek ma na celu zmniejszenie ryzyka konfliktu interesów, tym samym zwiększając możliwości nadzorcze organów regulacyjnych.

Wniosek Komisji przewiduje ponadto rozszerzenie kompetencji organów regulacyjnych na następujące funkcje: 1) decyzje dotyczące dostępu do usług na rzecz przedsiębiorstw kolejowych i opłat za takie usługi, które są niezbędne w celu umożliwienia wejścia na rynek i zapewnienia uczciwej konkurencji; 2) niedopuszczenie do przekazywania środków państwowych przeznaczonych na działalność nieprzynoszącą zysku do celów finansowania działalności komercyjnej; przewiduje się także, by organy regulacyjne posiadały uprawnienia do wykonywania audytów lub inicjowania zewnętrznych audytów przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury, aby kontrolować przestrzeganie przepisów dotyczących rozdziału rachunkowości określonych w art. 6. W ramach przekształcenia Komisja proponuje wreszcie, w celu umożliwienia poprawy skuteczności działań organów regulacyjnych, wprowadzenie przepisu, zgodnie z którym zarządcy infrastruktury przekazują dane rachunkowe dotyczące kosztów w skonsolidowanej i standardowej formie jako „sprawozdania obowiązkowe”.

Mimo że Rada w ogólnym zarysie zgadza się z podejściem Komisji odnośnie do wzmocnienia organów regulacyjnych, uważa, że konieczne jest zweryfikowanie proponowanych przepisów dotyczących wymogów w zakresie niezależności personelu organów regulacyjnych. Rada przewiduje ponadto nadanie opcjonalnego charakteru interwencji regulacyjnej w sprawach finansowych; publikacja sprawozdań obowiązkowych nie jest przez Radę akceptowana.

Rada postanawia również, by organowi regulacyjnemu nadać uprawnienia w zakresie monitorowania sytuacji pod względem konkurencji na rynkach przewozów kolejowych oraz by przyjąć odpowiednie działania mające na celu skorygowanie niepożądanego rozwoju sytuacji na tych rynkach, bez uszczerbku dla uprawnień krajowych organów ochrony konkurencji w zakresie gwarantowania konkurencji. Rada zgadza się również co do zasady utworzenia skoordynowanych ram współpracy między krajowymi organami regulacyjnymi.

Zamiarem Parlamentu Europejskiego jest nadanie krajowym organom regulacyjnym szerokich uprawnień w zakresie nadzoru nad wykonaniem dyrektywy; sugeruje on także dalsze wzmocnienie niezależności regulatorów krajowych i środków, jakimi dysponują, przy jednoczesnym ograniczeniu ich aktualnych uprawnień do korygowania niepożądanego rozwoju sytuacji na rynku. Wreszcie Parlament Europejski popiera sformalizowanie współpracy między regulatorami krajowymi poprzez utworzenie sieci takiej współpracy oraz zwraca się do Komisji z prośbą o przedstawienie wniosku ustawodawczego dotyczącego ustanowienia europejskiego organu regulacyjnego.

W tym kontekście Rada nie mogła uwzględnić poprawek 48, 96, 97, 98, 99 i 100.

(vi) Akty delegowane i akty wykonawcze

W pierwotnym wniosku Komisji jako instrument modyfikacji poszczególnych załączników, w tym określonych ich sekcji, przewidziano akty delegowane.

Rada uważa jednakże, że niezbędne jest wprowadzenie ograniczenia dotyczącego załączników i sekcji, w odniesieniu do których Komisja miałaby być uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych, tak by obejmowały one pewne zmiany w załącznikach V, VIII pkt 4c, IX i X. Rada znosi tym samym możliwość przyjmowania przez Komisję zmian w załączniku I (pozycje infrastruktury kolejowej), załączniku II (podstawowe funkcje zarządcy infrastruktury), załączniku III (usługi, które mają być świadczone na rzecz przedsiębiorstw kolejowych), załączniku VI (regulamin sieci), załączniku VII (umowa), części załącznika VIII (opłaty) w drodze aktów delegowanych, ponieważ w załącznikach tych zawarte są elementy istotne.

Dodatkowo Rada wprowadza środki wykonawcze do celów przyjęcia jednolitych warunków stosowania określonych elementów załączników i sekcji, takie jak art. 13 dotyczący warunków dostępu do usług na rzecz przedsiębiorstw kolejowych, art. 31 ust. 3 mający na celu ustalenie metody obliczania kosztów bezpośrednich, art. 31 ust. 5 dotyczący ustanowienia wspólnej metody pobierania opłat z tytułu emisji hałasu czy art. 32 dotyczący ustanowienia wspólnej metody w zakresie modulacji ETCS.

W ogólnym ujęciu Parlament Europejski sugeruje albo dalsze ograniczenie uprawnień Komisji w zakresie przyjmowania aktów delegowanych, albo też całkowite zniesienie takich uprawnień; dodatkowo Parlament odrzuca możliwość stosowania aktów wykonawczych do celów przyjęcia jednolitych warunków stosowania określonych elementów załączników i sekcji.

Wobec powyższego poprawki 62, 65, 68, 69, 70, 71, 72, 76, 78, 80, 81–82, 87 nie zostały zaakceptowane przez Radę.

3. Inne zagadnienia dotyczące polityki

Ogólnie rzecz biorąc, Rada odrzuca te poprawki PE, które nie spełniają postanowień porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie bardziej uporządkowanego wykorzystania techniki przekształcania aktów prawnych (2002/C 77/01). Punkt 8 tego porozumienia stanowi, że „w przypadku gdy w toku procedury prawodawczej okaże się niezbędne wprowadzenie w przyjmowanym przekształconym akcie zmian merytorycznych w odniesieniu do tych postanowień, które we wniosku Komisji pozostają niezmienione, takich zmian dokonuje się według procedury przewidzianej w Traktacie, zgodnie ze stosowanymi podstawami prawnymi”.

Rada uważa, że poprawki PE dotyczące przepisów nieuwzględnionych we wniosku Komisji w sprawie przekształcenia nie są niezbędne dla zachowania spójności i jasności. W związku z tym Rada nie mogła wziąć pod uwagę poprawek 16, 17, 27, 29–30, 33, 36, 38, 39, 40, 51, 52, 53, 57, 59, 67, 73, 85, 88, 89, 90, 94 i 95.

4. Inne poprawki przyjęte przez Parlament Europejski

Inne poprawki PE, nieujęte w stanowisku w pierwszym czytaniu dotyczą:

- włączenia dodatkowych wymogów dotyczących możliwości uzyskania przez pasażerów informacji o podróży i dokonania zakupu biletu (poprawka 57);
- przepisów dotyczących terminów decyzji krajowych organów regulacyjnych (poprawka 59);

- rozszerzenia zakresu monitorowania rynku o warunki zatrudnienia i pracy, oraz o inwestycje w zakresie infrastruktury kolejowej (poprawka 65);
- wymogu, zgodnie z którym przedsiębiorstwo kolejowe musi przy składaniu wniosku także wykazać, że posiada certyfikat bezpieczeństwa (poprawka 73);
- obowiązku publikowania regulaminu sieci w języku angielskim (poprawka 75);
- ograniczenia terminu, w jakim zarządca infrastruktury informuje zainteresowane strony o nieplanowanych pracach w zakresie utrzymania (poprawka 93);
- wprowadzenia dwunastomiesięcznego terminu transpozycji (poprawka 112);
- zaostżenia przepisów dotyczących usług dostępnych dla pasażerów na stacjach (poprawka 115);
- dodania odniesienia do dyrektywy 2009/72/WE odnośnie do zasilania prądem trakcyjnym (poprawka 115);
- rozszerzenia zakresu informacji do celów monitorowania rynku kolejowego, o którym mowa w załączniku IV pkt 1, o incydenty, wypadki i poważne wypadki (poprawka 116);
- dodatkowych wymogów dotyczących ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej (poprawka 140).

III. WNIOSEK

Opracowując stanowisko w pierwszym czytaniu, Rada w pełni uwzględniła wniosek Komisji oraz opinię Parlamentu Europejskiego w pierwszym czytaniu. W odniesieniu do poprawek zaproponowanych przez Parlament Europejski Rada stwierdza, że pewna ich część została odzwierciedlona w stanowisku w pierwszym czytaniu – co do ich ducha, częściowo lub w pełni.
