

Środa, 16 listopada 2011 r.

4. zobowiązuje sekretarza generalnego PE do podpisania aktu po stwierdzeniu, że wszystkie procedury zostały należycie zakończone, oraz do zlecenia, w porozumieniu z sekretarzem generalnym Rady, publikacji aktu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*;
5. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji, a także parlamentom narodowym.

Jednolity europejski obszar kolejowy ***I

P7_TA(2011)0503

Rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego z dnia 16 listopada 2011 r. w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (przekształcenie) (COM(2010)0475 – C7-0268/2010 – 2010/0253(COD))

(2013/C 153 E/41)

(Zwykła procedura ustawodawcza – przekształcenie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi i Radzie (COM(2010)0475),
- uwzględniając art. 294 ust. 2 oraz art. 91 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi Komisja przedstawiła wniosek Parlamentowi (C7-0268/2010),
- uwzględniając art. 14 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i załączony do niego protokół nr 26 w sprawie usług świadczonych w interesie ogólnym,
- uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 17 czerwca 2010 r. w sprawie wdrożenia pierwszego pakietu dyrektyw kolejowych ⁽¹⁾,
- uwzględniając uzasadnioną opinię przedstawioną przez luksemburską Izbę Deputowanych w ramach protokołu (nr 2) w sprawie stosowania zasad pomocniczości i proporcjonalności, zawierającą stwierdzenie, że projekt aktu ustawodawczego nie jest zgodny z zasadą pomocniczości,
- uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 16 marca 2011 r. ⁽²⁾,
- uwzględniając opinię Komitetu Regionów z dnia 28 stycznia 2011 r. ⁽³⁾,
- uwzględniając Porozumienie międzyinstytucjonalne z dnia 28 listopada 2001 r. w sprawie bardziej uporządkowanego wykorzystania techniki przekształcania aktów prawnych ⁽⁴⁾,
- uwzględniając pismo Komisji Prawnej z dnia 26 maja 2011 r. skierowane do Komisji Transportu i Turystyki zgodnie z art. 87 ust. 3 Regulaminu,
- uwzględniając art. 87 i 55 Regulaminu,
- uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A7-0367/2011),

⁽¹⁾ Dz.U. C 236 E z 12.8.2011, s. 125.

⁽²⁾ Dz.U. C 132 z 3.5.2011, s. 99.

⁽³⁾ Dz.U. C 104 z 2.4.2011, s. 53.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 77 z 28.3.2002, s. 1.

Środa, 16 listopada 2011 r.

- A. mając na uwadze, że konsultacyjna grupa robocza służb prawnych Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji stwierdziła, że przedmiotowy wniosek nie zawiera żadnych zmian merytorycznych innych niż te określone jako takie we wniosku, oraz mając na uwadze, że w odniesieniu do ujednoczenia niezmienionych przepisów wcześniejszych aktów z tymi zmianami wniosek zawiera zwykłe ujednoczenie istniejących tekstów, bez zmiany co do istoty,
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu, biorąc pod uwagę zalecenia konsultacyjnej grupy roboczej służb prawnych Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzenie znaczących zmian do swojego wniosku lub zastąpienie go innym tekstem;
 3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji, a także parlamentom narodowym.

P7_TC1-COD(2010)0253

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 16 listopada 2011 r. w celu przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/.../UE w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (przekształcenie)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych ⁽³⁾, dyrektywa Rady 95/18/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym ⁽⁴⁾ 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 ⁽⁵⁾ zostały znacząco zmienione w 2004 i 2007 r. Ze względu na konieczność dalszych zmian i związek pomiędzy powyższymi przepisami, dla zachowania przejrzystości wymienione dyrektywy powinny zostać przekształcone i połączone w jeden akt prawny.

⁽¹⁾ Dz.U. C 132 z 3.5.2011, s. 99.

⁽²⁾ Dz.U. C 104 z 2.4.2011, s. 53

⁽³⁾ Dz.U. L 237 z 24.8.1991, s. 25.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 143 z 27.6.1995, s. 70.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 75 z 15.3.2001, s. 29.

Środa, 16 listopada 2011 r.

- (2) Większa integracja sektora transportu w Unii jest podstawowym elementem urzeczywistniania rynku wewnętrznego, a koleje stanowią istotną część sektora transportu Unii, dążącego do zaofiarowania mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju.
- (2a) *Udział kolejnictwa w transporcie nie wzrastał w ostatnim dziesięcioleciu, co stało w sprzeczności z celami pakietu kolejowego z 2001 r. („pierwszy pakiet kolejowy”, to znaczy dyrektywa 2001/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. zmieniająca dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych ⁽¹⁾, dyrektywa 2001/13/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym ⁽²⁾ oraz dyrektywa 2001/14/WE) i świadczyło o konieczności dalszego udoskonalenia aktualnie obowiązującego prawodawstwa w celu wsparcia tego sektora. Świadczy to o konieczności dokonania niniejszego przekształcenia. [Popr. 1]*
- (2b) *Liczne postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego wskazują, że aktualne prawodawstwo przyczynia się do błędnej interpretacji oraz że konieczne jest objaśnienie i udoskonalenie pierwszego pakietu kolejowego, aby zapewnić rzeczywiste otwarcie europejskiego rynku kolejowego. [Popr. 2]*
- (2c) *Poziom inwestycji w rozwój i utrzymanie infrastruktury kolejowej jest nadal niewystarczający, aby zagwarantować rozwój tego sektora i jego konkurencyjność. [Popr. 3]*
- (2d) *Dyrektywy obejmujące pierwszy pakiet kolejowy nie zapobiegły znacznemu zróżnicowaniu struktury i poziomu opłat za infrastrukturę kolejową oraz formy i czasu trwania procesów alokacji zdolności przepustowej. [Popr. 4]*
- (2e) *Brak przejrzystych warunków rynkowych stanowi wyraźną przeszkodę dla rozwoju konkurencyjnych przewozów kolejowych. [Popr. 5]*
- (3) *Wydajność systemu kolei powinna zostać poprawiona w celu zintegrowania go z konkurencyjnym rynkiem, z uwzględnieniem szczególnych cech kolejnictwa.*
- (3a) *Współistnienie w państwach członkowskich różnych systemów zabezpieczenia społecznego w sektorze kolejowym pociąga za sobą ryzyko nieuczciwej konkurencji między nowymi a zaszeregowanymi operatorami kolejowymi oraz konieczność harmonizacji, w poszanowaniu specyfiki sektora i państw członkowskich. [Popr. 6]*
- (3b) *Należy zapewnić gwarancje, że organy regulacyjne będą realizowały zadania nadzorcze, aby zapewnić równorzędne traktowanie przedsiębiorstw kolejowych, realizację właściwej polityki pobierania opłat oraz przestrzeganie zasady rozdziału rachunkowości. [Popr. 7]*
- (3c) *W celu ukończenia tworzenia europejskiego obszaru kolejowego konieczna jest pełna interoperacyjność systemu kolei na szczeblu europejskim. Europejska Agencja Kolejowa powinna uzyskać odpowiednie uprawnienia i zasoby, by szybciej mogła osiągnąć ten cel, między innymi w odniesieniu do opracowania wspólnych norm certyfikacji taboru oraz systemów bezpieczeństwa i systemów srk. [Popr. 8]*
- (4) *Przewozy o zasięgu regionalnym, miejskie i podmiejskie oraz działalność transportowa w formie usług wahadłowych przez tunel pod kanałem La Manche powinny być wyłączone z zakresu niniejszej dyrektywy. Koleje zabytkowe i koleje muzealne wykonujące przewozy po własnych torach również powinny być wyłączone z zakresu niniejszej dyrektywy. [Popr. 9]*

⁽¹⁾ Dz.U. L 75, z 15.3.2001, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 75, z 15.3.2001, s. 26.

Środa, 16 listopada 2011 r.

- (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) W celu zapewnienia przyszłego rozwoju i efektywnego działania systemu kolei należy dokonać rozróżnienia między świadczeniem usług transportowych oraz administrowaniem infrastrukturą. W tej sytuacji niezbędne jest odrębne zarządzanie tymi dwiema działalnościami i odrębna rachunkowość, **prowadzone w sposób przejrzysty, pozwalający na uniknięcie sytuacji, w której środki publiczne mogą być przekierowywane na inną działalność handlową.** [Popr. 10]
- (6a) **Należy zapewnić bezwzględne oddzielenie rachunkowości zarządcy infrastruktury od rachunkowości przedsiębiorstwa kolejowego. Fundusze publiczne przydzielane na jeden z obszarów działalności nie powinny być przenoszone na drugi z nich. Zakaz ten musi znaleźć wyrażne odzwierciedlenie w zasadach rachunkowości w poszczególnych obszarach działalności. Państwo członkowskie i krajowy organ regulacyjny powinny zapewnić skuteczne egzekwowanie tego zakazu.** [Popr. 11]
- (6b) **Wszyscy operatorzy kolejowi, niezależnie od przyjętego przez nich modelu przedsiębiorstwa, powinni przestrzegać przepisów prawa w zakresie ochrony socjalnej i zdrowia, aby uniknąć dumpingu socjalnego i nieuczciwej konkurencji.** [Popr. 12]
- (6c) **Aby transport kolejowy mógł konkurować z transportem drogowym, należy ujednoczyć różne przepisy krajowe, takie jak przepisy dotyczące bezpieczeństwa transportu kolejowego, stosowania dokumentów towarzyszących, składu pociągów i odnośnej dokumentacji, sygnałów i oznaczeń stosowanych w ruchu kolejowym, działań i kontroli w związku z transportem ładunków niebezpiecznych oraz jednolitych procedur rejestracji i kontroli transportu odpadów.** [Popr. 13]
- (7) Zasada swobody świadczenia usług powinna mieć zastosowanie w sektorze kolejowym z uwzględnieniem specyficznych cech charakterystycznych dla tego sektora.
- (8) Do celów zwiększenia konkurencji w sektorze usług kolejowych pod względem podwyższenia komfortu i poprawy jakości świadczonych usług państwa członkowskie powinny nadal odpowiadać za rozwój odpowiedniej infrastruktury w sektorze kolejnictwa.
- (9) W braku wspólnych zasad alokacji kosztów infrastruktury państwa członkowskie po konsultacji z zarządcą infrastruktury powinny ustalać zasady dotyczące płatności przez przedsiębiorstwa kolejowe za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Takie zasady nie powinny wprowadzać dyskryminacji pomiędzy przedsiębiorstwami kolejowymi.
- (10) Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby zarządcy infrastruktury i istniejące przedsiębiorstwa transportowe będące własnością publiczną lub kontrolowane przez władze publiczne posiadały zdrową strukturę finansową, z należyty uwzględnieniem unijnych przepisów dotyczących pomocy państwa.
- (10a) **Unia powinna zbadać alternatywne źródła finansowania europejskich projektów kolejowych za pomocą innowacyjnych instrumentów finansowych, takich jak unijne obligacje projektowe, aby sprzyjać prywatnym inwestycjom oraz zwiększyć dostęp do kapitału wysokiego ryzyka. Na tej samej zasadzie należy zapewnić atrakcyjność rynku kolejowego dla alternatywnych inwestorów prywatnych za pośrednictwem jasnych i przejrzystych ram prawnych.** [Popr. 14]

Środa, 16 listopada 2011 r.

- (10b) **Państwa członkowskie i zarządcy infrastruktury powinni mieć możliwość finansowania inwestycji infrastrukturalnych w inny sposób niż za pośrednictwem bezpośredniego finansowania przez państwo, np. korzystając z finansowania z sektora prywatnego.** [Popr. 15]
- (11) Efektywny sektor **pasażerski i towarowy**, zwłaszcza przewozów zagranicznych **i w przypadkach, gdy różna szerokość torów w dalszym ciągu stanowi fizyczną przeszkodę dla konkurencji**, wymaga **pilnych** działań zmierzających do otwarcia **rynków w poszczególnych państwach członkowskich oraz stworzenia konkurencyjności.** [Popr. 16]
- (12) W celu zapewnienia, że prawa dostępu do infrastruktury kolejowej są stosowane na całym terytorium Unii w sposób jednakowy i bez dyskryminacji, właściwe jest wprowadzenie licencji dla przedsiębiorstw kolejowych.
- (13) 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 przewozom uzyskanie rentowności ekonomicznej i uniknąć stawiania potencjalnych konkurentów w niekorzystnej sytuacji w porównaniu z podmiotami już obecnymi.
- (14) Wprowadzenie nowych, powszechnie dostępnych, międzynarodowych przewozów pasażerskich ze stacjami pośrednimi ~~nie powinno skupiać się~~ ~~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 ~~takich nowych~~ przewozów powinien być transport osób na trasie międzynarodowej. Przy ustalaniu, czy taki jest główny cel danego przewozu, powinno brać się pod uwagę kryteria takie, jak proporcje obrotu i proporcje natężenia ruchu, wynikające z transportu pasażerów na trasach krajowych w stosunku do pasażerów na trasach międzynarodowych, oraz długość trasy. Ustalenie to powinno być dokonywane przez odpowiedni krajowy organ regulacyjny na wniosek zainteresowanej strony. [Popr. 17]
- (15) 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 państwom 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.
- (15a) **W rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 umożliwiono państwom członkowskim zapewnienie pracownikom zachowania praw pracowniczych w ramach rozdzielenia świadczenia usług transportowych i zarządzania infrastrukturą, które może pociągać za sobą przejście przedsiębiorstw.** [Popr. 18]
- (16) Otwarcie międzynarodowych przewozów pasażerskich na konkurencję może mieć wpływ na organizację i finansowanie kolejowych przewozów pasażerskich, świadczonych na podstawie publicznej 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, o którym mowa w art. 55 **i, w stosownym przypadku, sieć organów regulacyjnych, o której mowa w art. 57** niniejszej dyrektywy, ~~wydały~~ **wydały** na zgodę na podstawie obiektywnej analizy ekonomicznej, na wniosek właściwych organów, które zawarły umowę o świadczenie usług publicznych. [Popr. 19]

(1) Dz.U. L 315 z 3.12.2007 s. 1.

Środa, 16 listopada 2011 r.

- (17) Ocena, 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 z taką oceną i decyzją właściwego organu regulacyjnego, państwa członkowskie mogą przyznać lub zmienić prawo dostępu do pożądaných międzynarodowych przewozów pasażerskich lub odmówić 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.
- (18) 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 przyczyniać się do finansowania obowiązków świadczenia usługi publicznej określonych w umowach o świadczenie usług publicznych.
- (18a) *Rozwój sytuacji na rynku pokazał, że najważniejszym zadaniem jest wzmocnienie roli organów regulacyjnych. Jeśli mają one odgrywać główną rolę w zapewnianiu uczciwego otoczenia ze sprawiedliwymi warunkami dostępu, muszą one otrzymywać środki finansowe oraz dysponować odpowiednim personelem i wyposażeniem. [Popr. 20]*
- (18b) *Mając na uwadze, że krajowy organ regulacyjny powinien być niezależnym organem regulacyjnym, mającym uprawnienia do podejmowania działań z własnej inicjatywy i uprawnienia dochodzeniowe, a także zdolnym do wydawania opinii i wykonalnych decyzji, aby zapewnić otwarty rynek bez barier, oparty na wolnej i niezakłóconej konkurencji. [Popr. 21]*
- (19) Krajowy organ regulacyjny powinien działać w sposób pozwalający uniknąć wszelkich konfliktów interesów oraz wszelkiego ewentualnego zaangażowania w zawieranie umów o świadczenie usług publicznych, o których mowa, **bez uszczerbku dla możliwości finansowania tego organu przez państwo z ogólnego budżetu państwa lub z opłat pobieranych od sektora kolejowego, a informacje na ten temat powinny być podawane do publicznej wiadomości.** Należy rozszerzyć kompetencje organu regulacyjnego, tak aby umożliwić mu określanie celu przewozu międzynarodowego i, w stosownych przypadkach, potencjalnego wpływu ekonomicznego na obowiązujące umowy o świadczenie usług publicznych. [Popr. 22]
- (19a) *Krajowy organ regulacyjny powinien być w pełni niezależny w swojej organizacji, decyzjach finansowych, strukturach prawnych i podejmowaniu decyzji od któregokolwiek zarządcy infrastruktury, organu pobierającego opłaty, organu alokującego lub wnioskodawcy. Krajowy organ regulacyjny musi dysponować niezbędnym potencjałem administracyjnym pod względem pracowników i zasobów w celu zapewnienia, by rynek kolejowy był otwarty i przejrzysty. Wymagana liczba pracowników powinna być bezpośrednio związana z potrzebami rynkowymi i zmieniać się odpowiednio do nich. Organ ten powinien mieć obowiązek podejmować decyzje dotyczące wszelkich skarg, działać z własnej inicjatywy, prowadzić dochodzenia w przypadkach sporów oraz monitorować rozwój rynku. Departament regulacyjny Komisji powinien zapewnić mu wsparcie. Ponadto krajowy organ regulacyjny powinien prowadzić dostępną dla Komisji bazę danych zawierającą jego projekty decyzji. [Popr. 23]*
- (20) Aby inwestować w usługi wykorzystujące wyspecjalizowaną infrastrukturę, taką jak szybkie linie kolejowe, przedsiębiorstwa kolejowe powinny mieć pewność prawa, biorąc pod uwagę wiążące się z tym zakrojone na szeroką skalę długoterminowe inwestycje.

Środa, 16 listopada 2011 r.

- (21) Krajowe organy regulacyjne powinny ~~wymieniać się informacjami i~~ **utworzyć sieć, pod auspicjami Komisji, aby zacieśnić wzajemną współpracę dzięki opracowaniu wspólnych zasad oraz wymianie najlepszych praktyk i informacji. Powinny one również,** 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 **na szczeblu europejskim wspólne** wytyczne w tym zakresie. **W oparciu o doświadczenia z działaniem tej sieci organów regulacyjnych Komisja powinna przedstawić wniosek ustawodawczy dotyczący utworzenia europejskiego organu regulacyjnego.** [Popr. 24 i 25]
- (22) W celu zapewnienia uczciwej konkurencji pomiędzy przedsiębiorstwami kolejowymi należy ~~dokonać rozróżnienia między~~ **zapewnić przejrzyste i niedyskryminacyjne zarządzanie** świadczeniem usług transportowych ~~a i~~ eksploatacją obiektów infrastruktury usługowej. ~~W tej sytuacji, konieczne jest, aby zarządzać tymi dwoma rodzajami działalności niezależnie, w ramach oddzielnych podmiotów prawnych. Niezależność taka nie musi wiązać się z utworzeniem oddzielnego podmiotu lub przedsiębiorstwa dla każdego obiektu infrastruktury usługowej.~~ **przez organ regulacyjny zgodnie z procedurami określonymi w niniejszej dyrektywie.** [Popr. 26]
- (22a) **Lepszy dostęp do usług informacyjnych dla podróżnych oraz do usług sprzedaży biletów na stacjach pasażerskich powinien uzupełniać inne inicjatywy regulacyjne mające na celu ułatwienie tworzenia i rozwijania aplikacji telemacyjnych dla transportu pasażerskiego.** [Popr. 138]
- (23) 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, **standardów socjalnych** oraz kwalifikacji zawodowych. [Popr. 27]
- (24) W celu ochrony klientów oraz osób trzecich ~~ważne~~ **konieczne** jest zapewnienie, aby przedsiębiorstwa kolejowe zostały dostatecznie ubezpieczone od odpowiedzialności cywilnej. **Należy również dać tym przedsiębiorstwom możliwość ubezpieczenia się od odpowiedzialności cywilnej w przypadku wypadków, za pośrednictwem gwarancji udzielanych przez banki lub inne przedsiębiorstwa, pod warunkiem że takie ubezpieczenie będzie oferowane na warunkach rynkowych, nie będzie skutkowało pomocą państwa i nie będzie zawierać elementów dyskryminacji innych przedsiębiorstw kolejowych.** [Popr. 28]
- (25) ~~Przedsiębiorstwo~~ **Wszystkie przedsiębiorstwa** kolejowe **powinny** być również zobowiązane do przestrzegania **zarówno** przepisów krajowych, **jak i przepisów** Unii w zakresie świadczenia usług kolejowych, stosowanych w sposób niedyskryminacyjny, mających zapewnić prowadzenie przez ~~przedsiębiorstwo~~ **przedsiębiorstwa** działalności na **wszystkich obszarach** kolei w warunkach pełnego bezpieczeństwa i z ~~należytnym~~ **pełnym** uwzględnieniem **istniejących obowiązków dotyczących warunków socjalnych**, ochrony zdrowia ~~warunków socjalnych~~ oraz praw pracowników i konsumentów. [Popr. 29 i 30]
- (26) Tryb przyznawania, utrzymania i zmiany licencji dla przedsiębiorstw kolejowych powinien być przejrzysty i zgodny z zasadą niedyskryminacji.
- (26a) **Nadal zbyt często zdarzają się przypadki nieuzasadnionego utrudniania przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym na wykorzystywanie taboru, co zaburza dostęp do rynku. W związku z tym przyznanie Europejskiej Agencji Kolejowej szerokich uprawnień w tym zakresie jest odpowiednim posunięciem. Wzywa się zatem Komisję, aby w ramach przeglądu rozporządzenia (WE) nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiającego Europejską Agencję Kolejową⁽¹⁾ zbadała możliwości rozszerzenia zakresu uprawnień Europejskiej Agencji Kolejowej w tym kontekście.** [Popr. 31]

(1) Dz.U. L 164, z 30.4.2004, s. 1.

Środa, 16 listopada 2011 r.

- (27) Aby zapewnić wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym przejrzystość i wolny od dyskryminacji dostęp do infrastruktury kolejowej i usług na rzecz przedsiębiorstw kolejowych, wszystkie informacje wymagane przy wykorzystywaniu uprawnień do dostępu mają zostać opublikowane w regulaminie sieci **w formie dostępnej dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej**. [Popr. 32]
- (28) Wynikiem funkcjonowania właściwego systemu alokacji zdolności przepustowej, w połączeniu z działalnością konkurencyjnych operatorów, będzie lepsza równowaga między gałęziami transportu.
- (29) Zachęcanie do optymalnego wykorzystania infrastruktury kolejowej doprowadzi do zmniejszenia kosztów transportu dla społeczeństwa.
- (30) 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 gałęziami transportu.
- (31) 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. Systemy pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej powinny pozwalać na uczciwą konkurencję przy wykonywaniu przewozów kolejowych.
- (33) 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.
- (34) Przedsiębiorstwa kolejowe powinny odbierać jasne i spójne wskazówki przesyłane z systemów alokacji zdolności przepustowej, które prowadzą je do podejmowania racjonalnych decyzji.
- (35) Każdy system pobierania opłat będzie wysyłać sygnały ekonomiczne do użytkowników. Jest ważne, żeby te sygnały dla przedsiębiorstw kolejowych były spójne i **jasne oraz** prowadziły je do podejmowania racjonalnych **i zrównoważonych** decyzji. [Popr. 33]
- (36) 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 zarządca infrastruktury zapewniał alokację zdolności przepustowej infrastruktury w sposób, który odzwierciedla potrzebę utrzymania i poprawy poziomu niezawodności przewozów.
- (37) Dla przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury pożądane jest, żeby stwarzano im zachęty do minimalizowania zakłóceń i poprawy wyników funkcjonowania sieci.
- (38) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość zezwalania nabywcom usług kolejowych na uczestnictwo w procesie alokacji zdolności przepustowej.
- (39) Istotne jest, aby uwzględnić wymogi działalności gospodarczej zarówno wnioskodawców, jak i zarządcy infrastruktury.

Środa, 16 listopada 2011 r.

- (40) 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.
- (40a) Należy udzielać wsparcia wnioskodawcom oferującym usługi z zakresu przewozu ładunków jedno-wagonowych, aby zwiększać potencjał rynku w zakresie nowych klientów usług kolejowych. Ważne jest zatem, aby wnioskodawcy ci byli uwzględniani przez zarządcę infrastruktury podczas dokonywania alokacji zdolności przepustowej w celu umożliwienia im czerpania pełnych korzyści z tych ram prawnych i zwiększania udziału kolei w rynku w nowych sektorach. [Popr. 34]**
- (41) Proces alokacji zdolności przepustowej musi zapobiegać narzucaniu nieuprawnionych ograniczeń na dążenie pozostałych przedsiębiorstw, posiadających lub zamierzających posiadać prawo do użytkowania infrastruktury, do rozwijania swojej działalności gospodarczej.
- (42) Systemy alokacji zdolności przepustowej i pobierania opłat mogą wymagać wzięcia pod uwagę tego, że różne części składowe kolejowej sieci infrastruktury mogły być zaprojektowane z myślą o różnych głównych użytkownikach.
- (43) Różni użytkownicy i rodzaje użytkowników będą często oddziaływać w różny sposób na zdolność przepustową infrastruktury, zapotrzebowanie na różne przewozy wymaga odpowiedniego zbilansowania.
- (44) Przewozy wykonywane w ramach kontraktu dla władzy państwowej mogą wymagać specjalnych zasad, aby zapewnić ich atrakcyjność dla użytkowników.
- (45) Systemy pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej infrastruktury muszą uwzględnić skutki coraz pełniejszego wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury i w końcu powstania jej niedoboru.
- (46) 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.
- (47) 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.
- (48) 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.
- (49) Brak informacji na temat wniosków o przyznanie zdolności przepustowej złożonych przez pozostałe 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.
- (50) 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. **W tym kontekście pożądane wydaje się utworzenie z biegiem czasu europejskiego organu regulacyjnego. [Popr. 35]**

Środa, 16 listopada 2011 r.

- (51) 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.
- (52) 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.
- (53) ~~Investowanie~~ **Większy poziom inwestycji** w infrastrukturę kolejową – **zwłaszcza w istniejącą infrastrukturę** – jest ~~konieczne~~ **konieczny**, a systemy pobierania opłat za infrastrukturę powinny stwarzać zarządcom infrastruktury zachęty do tego, by prowadzenie odpowiednich inwestycji było atrakcyjne ekonomicznie **i zrównoważone środowiskowo**. [Popr. 36]
- (54) 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.
- (55) Pożądane jest doprowadzenie do tego, by koszty zewnętrzne były uwzględniane przy podejmowaniu decyzji transportowych oraz do tego, by pobieranie opłat za infrastrukturę kolejową przyczyniło się do internalizacji kosztów zewnętrznych w spójny i zrównoważony sposób w ramach wszystkich rodzajów transportu.
- (56) Ważne jest zapewnienie, żeby opłaty za przewozy krajowe i międzynarodowe były takie, żeby pozwalały 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.
- (57) Ogólny poziom pokrywania kosztów w drodze opłat za infrastrukturę wpływa na wielkość wsparcia ze strony państwa; państwa członkowskie mogą wymagać różnych poziomów ogólnego pokrywania kosztów. Jednak każdy system pobierania opłat za infrastrukturę powinien umożliwiać przewozy, dzięki którym można co najmniej pokryć koszty dodatkowe ponoszone w celu korzystania z sieci kolejowej.
- (58) Infrastruktura kolejowa stanowi naturalny monopol. Dlatego jest konieczne stwarzanie zarządcom infrastruktury zachęt do zmniejszenia kosztów i efektywnego zarządzania infrastrukturą pozostającą w ich dyspozycji.
- (58a) **W celu zwiększenia proporcji kolejowego transportu towarów i pasażerów w stosunku do innych środków transportu** ~~pożądane jest, by państwa członkowskie w ramach internalizacji kosztów zewnętrznych dopilnowały tego, by różnicowane opłaty nie wywierały niepożądanego wpływu na równowagę finansową zarządcy infrastruktury. Jeśli zarządca infrastruktury miałby jednak ponieść stratę z powodu tego zróżnicowania, zaleca się, by państwa członkowskie odpowiednio dostosowały tę różnicę, mając na uwadze przepisy dotyczące pomocy państwa.~~ [Popr. 37]
- (59) ~~Rozwój transportu kolejowego należy realizować przez zastosowanie, między innymi, dostępnych instrumentów Unii Europejskiej, przy zachowaniu już ustalonych priorytetów.~~ [Popr. 38]
- (60) Ulgi, które są udzielane przedsiębiorstwom kolejowym, muszą odnosić się do faktycznie osiągniętych oszczędności kosztów administracyjnych, a zwłaszcza oszczędności z tytułu transakcji. Ulgi mogą być także stosowane, aby promować efektywne wykorzystanie infrastruktury.
- (61) ~~Pożądane jest, żeby przedsiębiorstwom kolejowym i zarządcy infrastruktury stwarzano zachęty do minimalizacji występowania zakłóceń na sieci.~~ [Popr. 39]

Środa, 16 listopada 2011 r.

- (62) ~~Alokacja zdolności przepustowej jest związana z pewnym kosztem dla zarządcy infrastruktury, który powinien zostać pokryty. [Popr. 40]~~
- (63) ~~Efektywne zarządzanie oraz sprawiedliwe i niedyskryminacyjne wykorzystanie infrastruktury kolejowej wymagają powołania organu regulacyjnego, który ocenia krajowych organów regulacyjnych, nadzorujących stosowanie przepisów określonych w niniejszej dyrektywie i który działa jako organ odwoławczy, działających jako organy odwoławcze, jednak z możliwością kontroli sądowej jego orzeczenia. ich orzeczeń. [Popr. 41]~~
- (64) ~~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.~~
- (65) ~~Komisja powinna posiadać uprawnienia do dostosowywania załączników do niniejszej dyrektywy. Ponieważ środki te mają zakres ogólny i mają na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy, konieczne jest ich przyjęcie jako aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu. Aby zagwarantować odpowiednie monitorowanie rynku kolejowego, właściwą regulację w odniesieniu do nakładania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej i alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów na mocy art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) w odniesieniu do kryteriów i procedury mających służyć jako ramy monitorowania rynku, do niektórych elementów regulaminu sieci, niektórych zasad pobierania opłat, tymczasowej obniżki opłat za infrastrukturę dla pociągów wyposażonych w europejski system sterowania pociągami (ETCS), niektórych elementów planu wydajności, kryteriów obowiązujących w związku z wymogami dotyczącymi wnioskodawców ubiegających się o dostęp do infrastruktury, harmonogramu procesu alokacji, obowiązkowych sprawozdań oraz wspólnych zasad i praktyk dotyczących podejmowania decyzji przez organy regulacyjne. Szczególne znaczenie ma przeprowadzenie przez Komisję stosownych konsultacji podczas prac przygotowawczych, w tym na szczeblu ekspertów. Podczas przygotowania i sporządzania aktów delegowanych Komisja powinna zapewnić równoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. [Popr. 42]~~
- (66) ~~Środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy powinny w zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji^(*). Aby zapewnić jednolite warunki wdrożenia niniejszej dyrektywy, należy przyznać Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z przepisami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającego przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję⁽²⁾. [Popr. 43]~~
- (67) ~~Zgodnie z zasadami pomocniczości i proporcjonalności określonymi w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej, cele niniejszej dyrektywy, a mianowicie wspomaganie rozwoju kolei w Unii, określenie szerokich zasad dotyczących wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym oraz koordynowanie ustaleń regulujących alokację zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobieranie opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej w państwach członkowskich, nie mogą być osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie ze względu na oczywisty międzynarodowy wymiar wydawania takich licencji oraz działania istotnych elementów sieci kolejowych, a także ze względu na konieczność zapewnienia uczciwych i niedyskryminujących warunków dostępu do infrastruktury i dlatego cele te mogą być, z powodu swych ponadnarodowych skutków, lepiej osiągnięte przez Unię. Niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.~~

^(*) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

⁽²⁾ Dz.U. L 55, 28.2.2011, s. 13.

Środa, 16 listopada 2011 r.

- (68) Zobowiązanie do przeniesienia niniejszej dyrektywy do prawa krajowego należy ograniczyć do tych przepisów, które zmianę co do treści w porównaniu z wcześniejszymi dyrektywami. Zobowiązanie do przeniesienia przepisów, które nie zostały zmienione co do treści, wynika z wcześniejszych dyrektyw.
- (69) Państwo członkowskie, które nie posiada systemu kolei i które w bliskiej przyszłości nie będzie posiadało takiego systemu, byłoby obciążone nieproporcjonalnym i bezcelowym obowiązkiem, jeżeli miałyby transponować i wprowadzić w życie niniejszą dyrektywę. Dlatego też takie państwa członkowskie powinny być zwolnione z tego obowiązku.
- (70) Zgodnie z pkt 34 Porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie lepszego stanowienia prawa⁽¹⁾ 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.
- (71) Niniejsza dyrektywa nie powinna naruszać zobowiązań państw członkowskich dotyczących terminów przeniesienia do prawa krajowego wcześniejszych dyrektyw, określonych w załączniku XI część B,
- (71a) W związku z rezolucjami Parlamentu Europejskiego z dnia 12 lipca 2007⁽²⁾r. i 17 czerwca 2010⁽³⁾r. w sprawie wdrożenia pierwszego pakietu kolejowego oraz w związku z wdrożeniem dyrektywy 2001/12/WE Komisja powinna przed końcem 2012 r. przedstawić wniosek ustawodawczy w sprawie rozdzielenia zarządcy infrastruktury i operatora. Ponieważ sektor kolejowy jak dotąd nie został w pełni otwarty, Komisja powinna przedstawić w wyżej wspomnianym terminie wniosek ustawodawczy w sprawie otwarcia rynku, [Popr. 44]**

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot i zakres

1. Przepisy niniejszej dyrektywy określają:
 - a) zasady mające zastosowanie do zarządzania infrastrukturą kolei 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 przepustowej infrastruktury kolejowej jak określono w rozdziale IV.
2. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie w stosunku do użytkowania infrastruktury kolejowej w kolejowych przewozach krajowych i międzynarodowych.

⁽¹⁾ Dz.U. C 321 z 31.12.2003, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. C 175 E, z 10.7.2008, s. 551.

⁽³⁾ Dz.U. C 236 E, z 12.8.2011, s. 125.

Środa, 16 listopada 2011 r.

Artykuł 2

Wyłączenia z zakresu

1. Rozdział II nie ma zastosowania do rzedsiębiorstw kolejowych, które wykonują wyłącznie miejskie, podmiejskie lub regionalne.
2. Państwa członkowskie mogą wyłączyć następujące przedsiębiorstwa z zakresu stosowania rozdziału III:
 - a) przedsiębiorstwa kolejowe, które wykonują przewozy pasażerskie tylko na lokalnej i regionalnej, wydzielonej infrastrukturze kolejowej;
 - b) przedsiębiorstwa kolejowe, które wykonują tylko miejskie lub podmiejskie kolejowe przewozy pasażerskie;
 - c) przedsiębiorstwa kolejowe, które wykonują wyłącznie kolejowe przewozy towarów o zasięgu regionalnym;
 - d) przedsiębiorstwa kolejowe, które wykonują tylko przewozy towarów na infrastrukturze kolejowej będącej własnością prywatną, która jest przeznaczona do wyłącznego użytku właściciela tej infrastruktury wykonującego własny transport towarów.

2a. Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania art. 6, 7, 8 i 13 oraz rozdziału IV:

— *przedsiębiorstwa kolejowe wykonujące tylko przewozy towarów na infrastrukturze kolejowej zarządzanej przez te przedsiębiorstwa przed... (*), mającej rozstaw torów inny niż główna sieć kolejowa w danym państwie członkowskim oraz połączonej z infrastrukturą kolejową na terytorium państwa trzeciego, o ile zarządzana infrastruktura nie została określona w decyzji nr 661/2010/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej* ⁽¹⁾. [Popr. 134 i 135]

3. Państwa członkowskie mogą wyłączyć ze stosowania rozdziału IV:
 - a) sieci lokalne i regionalne wydzielone do przewozów pasażerskich w infrastrukturze kolejowej;
 - b) sieci przeznaczone tylko do prowadzenia miejskich i podmiejskich kolejowych przewozów pasażerskich;
 - c) sieci regionalne, które są użytkowane wyłącznie do regionalnych przewozów towarowych przez przedsiębiorstwo kolejowe, które nie jest objęte ust. 1, dopóki o zdolność przepustową w tej sieci nie wystąpi inny wnioskodawca;
 - d) infrastrukturę kolejową będącą własnością prywatną, która jest do wyłącznego użytku właściciela tej infrastruktury w celu wykonywania jego własnych przewozów towarowych;
 - e) działania transportowe w formie tranzytowych usług kolejowych prowadzonych przez terytorium Unii.

Państwa członkowskie mogą ustalić zakres czasowy i terminy dla harmonogramu procesu alokacji zdolności przepustowej inne niż te, o których mowa w art. 43 ust. 2, w pkt 4 lit. b) załącznika VIII i pkt 3, 4 i 5 załącznika IX, w odniesieniu do międzynarodowych tras pociągów, które są ustalane we współpracy z zarządcami infrastruktury z krajów trzecich w obrębie sieci, w której rozstaw torów jest inny niż w obrębie głównej sieci kolejowej w Unii. [Popr. 45]

(*) Data wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

(1) Dz.U. L 204, z 5.8.2010, s. 1.

Środa, 16 listopada 2011 r.

3a. Państwa członkowskie mogą wyłączyć ze stosowania art. 31 ust. 5 pojazdy wykorzystywane lub przeznaczone do wykorzystania na trasach z i do państw trzecich na linii, w której szerokość torów różni się od głównej sieci kolejowej w Unii. [Popr. 46]

4. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do przedsiębiorstw, których działania w zakresie ruchu kolejowego ograniczone są do świadczenia przewozów wahadłowych dla pojazdów drogowych przez tunel pod kanałem La Manche, ani do działalności transportowej polegającej na wykonywaniu przewozów wahadłowych dla pojazdów drogowych przez tunel pod kanałem La Manche, z wyjątkiem art. 6 ust. 1, art. 10, 11, 12 i 28.

5. Państwa członkowskie mogą wyłączyć ze stosowania art. 10, 11, 12 i 28 wszelkie tranzytowe usługi kolejowe prowadzone przez terytorium Unii, których świadczenie zaczyna i kończy się poza terytorium Unii.

Artykuł 3

Definicje

Do celów 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 i/lub osób koleją z zastrzeżeniem, że przedsiębiorstwo to zapewnia trakcję; obejmuje to także przedsiębiorstwa, które tylko dostarczają trakcję;
- (2) „zarządca infrastruktury” oznacza każdy organ lub przedsiębiorstwo, które są odpowiedzialne w szczególności za założenie infrastruktury kolejowej, zarządzanie nią i utrzymywanie infrastruktury kolejowej, w tym za zarządzanie ruchem i urządzenia bezpiecznej kontroli jazdy i urządzenia srk; **zgodnie z obowiązującymi przepisami bezpieczeństwa; najważniejsze funkcje zarządcy infrastruktury na sieci lub części sieci mogą być przydzielane różnym organom lub przedsiębiorstwom; są następujące: podejmowanie decyzji dotyczących przydzielania tras pociągów, w tym zarówno określanie, jak i ocena dostępności, przydzielanie poszczególnych tras pociągów oraz podejmowanie decyzji dotyczących pobierania opłat za infrastrukturę, w tym ustalanie i ściąganie opłat, a także inwestycje w infrastrukturę; [Popr. 47]**
- (2a) „organ regulacyjny” oznacza organ, który nadzoruje prawidłowe wdrożenie odpowiednich regulacji w państwie członkowskim, który w żaden sposób nie jest zaangażowany w tworzenie strategii politycznych i jest w zupełności niepowiązany z przedsiębiorstwami, w szczególności przedsiębiorstwami, o których mowa w pkt 1 i 2; [Popr. 48]
- (3) „infrastruktura kolejowa” oznacza wszystkie elementy wymienione w wykazie przedstawionym w załączniku I; ~~A do rozporządzenia Komisji (EWG) nr 2598/70 z dnia 18 grudnia 1970 r., które wyszczególnia elementy, jakie powinny zostać ujęte w poszczególnych pozycjach schematów księgowania zaprezentowanych w załączniku I do rozporządzenia (EWG) nr 1108/70 z dnia 4 czerwca 1970 (*), które ze względów klarowności zostały umieszczone w załączniku I do niniejszej dyrektywy; [Popr. 49]~~
- (4) „międzynarodowy przewóz towarów” oznacza 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 dzielony, a jego różne części mogą mieć inne stacje początkowe i docelowe, pod warunkiem że wszystkie wagony przejeżdżają przez co najmniej jedną granicę;

(*) Dz.U. L 278 z 23.12.1970, s. 1.

Środa, 16 listopada 2011 r.

- (6) „przewozy miejskie i podmiejskie” oznaczają usługi transportowe, które mają za cel zaspokojenie potrzeb transportowych ośrodka miejskiego lub konurbacji, a także potrzeby transportowe na trasie między ośrodkiem miejskim lub konurbacją a otaczającymi je obszarami;
- (7) „przewozy o zasięgu regionalnym” oznaczają usługi transportowe, które mają zaspokoić potrzeby transportowe **jednego** regionu **lub regionów granicznych**; [Popr. 50]
- (8) „tranzyt” oznacza przejazd przez terytorium Unii bez ładowania lub wyładowywania towarów lub bez zapewniania podróżnym możliwości wsiadania lub wysiadania na terytorium Unii;
- (9) „licencja” oznacza licencję wydaną przedsiębiorstwu przez państwo członkowskie, przez które zostaje uznana jego zdolność do wykonywania przewozów kolejowych: zdolność ta może być ograniczona do świadczenia określonych rodzajów przewozów;
- (10) „organy wydające licencje” oznaczają organ odpowiedzialny za udzielanie licencji w państwie członkowskim;
- (11) „alokacja” oznacza alokację zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej przez zarządcę infrastruktury;
- (12) „wnioskodawca” oznacza przedsiębiorstwo kolejowe oraz inne osoby i/lub podmioty prawne, takie jak właściwe organy w myśl rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 oraz nadawcy, spedytorzy towarowi i operatorzy transportu kombinowanego pełniący służbę publiczną lub mający interes handlowy w nabywaniu zdolności przepustowej infrastruktury;
- (13) „infrastruktura przepełniona” oznacza element infrastruktury, dla którego popyt na zdolność przepustową infrastruktury nie może być w pełni zaspokojony w określonych okresach, nawet po dokonaniu koordynacji różnych wniosków o przyznanie zdolności przepustowej;
- (14) „plan powiększenia zdolności przepustowej” oznacza środek lub serię środków z kalendarzem ich wdrożenia, mających na celu złagodzenie ograniczeń, które prowadziły do zgłaszania danego elementu infrastruktury jako „infrastruktury przepełnionej”;
- (15) „koordynacja” oznacza proces, za pomocą którego zarządca infrastruktury i wnioskodawcy będą próbowali rozwiązać sytuację, w której występują konkurujące ze sobą zamówienia zdolności przepustowej;
- (16) „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;
- (17) „zdolność przepustowa infrastruktury” oznacza potencjał do układania rozkładu jazdy zamówionych tras pociągów dla danego elementu infrastruktury w pewnym okresie;
- (18) „sieć” oznacza całość infrastruktury kolejowej zarządzanej przez zarządcę infrastruktury;
- (19) „regulamin sieci” oznacza sprawozdanie, które podaje szczegółowo ogólne zasady, ostateczne 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;

Środa, 16 listopada 2011 r.

- (20) „trasa pociągu” oznacza zdolność przepustową infrastruktury potrzebną do prowadzenia pociągu między dwoma punktami w określonym przedziale czasowym;
- (21) „obowiązujący rozkład jazdy” oznacza dane określające wszystkie planowe przemieszczenia pociągów i taboru, które będą miały 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 kwestii 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 będą posiadać szczególnie aktywa, budżety oraz zestawienia rachunkowe oddzielne od tych, które należą do państwa i dotyczą państwa.

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

2a. Zarządca infrastruktury zarządza własnymi służbami IT, by mieć pewność, że szczególnie chronione informacje handlowe są odpowiednio zabezpieczone. [Popr. 51]

2b. Państwa członkowskie dopilnowują tego, by przedsiębiorstwa kolejowe oraz zarządcy infrastruktury, którzy nie są w pełni niezależni od siebie nawzajem, ponosili odpowiedzialność za własną politykę kadrową. [Popr. 52]

Artykuł 5

Zarządzanie przedsiębiorstwami kolejowymi zgodnie z zasadami rynkowymi

1. Państwa członkowskie umożliwiają przedsiębiorstwom kolejowym dostosowanie swojej 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 świadczonych usług.

Przedsiębiorstwa kolejowe zarządzane są zgodnie z zasadami stosowanymi do spółek handlowych, niezależnie do stosunków własnościowych. Dotyczy to również obowiązku świadczenia usługi publicznej („OUP”) 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. Plany takie prowadzą do osiągnięcia równowagi finansowej przez przedsiębiorstwo oraz innych celów technicznych, handlowych i związanych z zarządzaniem finansowym; 1 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 kontraktów krajowych (które mogą mieć charakter wieloletni) oraz inwestycji i sposobów ich finansowania, przedsiębiorstwo kolejowe ma w szczególności swobodę:

Środa, 16 listopada 2011 r.

- a) tworzenia organizacji wewnętrznej bez uszczerbku dla przepisów art. 7, 29 i 39;
- b) w kontrolowaniu podaży i reklamowania usług oraz ustalenia ich cen bez uszczerbku dla rozporządzenia (WE) nr 1370/2007;
- c) podejmowania decyzji w sprawie pracowników, majątku i własnych zamówień;
- d) rozszerzenia udziału w rynku, opracowania nowych technologii i usług oraz przyjęcia wszelkich innowacyjnych technik zarządzania;
- e) podejmowania nowej działalności w dziedzinach związanych z koleją.

4. W przypadku gdy państwo członkowskie w sposób bezpośredni lub pośredni posiada lub kontroluje przedsiębiorstwo kolejowe, jego uprawnienia w zakresie kontroli dotyczące zarządzania nie są większe niż uprawnienia w zakresie zarządzania, które przyznaje akcjonariuszom prywatnych spółek akcyjnych krajowy kodeks spółek. Wytyczne, o których mowa w ustępie 3, które państwo może ustanowić dla spółek w kontekście sprawowania kontroli przez akcjonariuszy, mogą mieć wyłącznie charakter ogólny i nie ingerują w określone decyzje dotyczące działalności podejmowane przez zarząd.

SEKCJA 2

Oddzielenie zarządzania infrastrukturą od transportu oraz oddzielenie różnych rodzajów transportu

Artykuł 6

Przejrzysty Rozdział rozdział rachunkowości

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby oddzielny rachunek zysków i strat oraz bilans 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 zastrzec, że ten rozdział wymaga organizacji odrębnych działów w ramach jednego przedsiębiorstwa lub że infrastruktura i transport są zarządzane przez osobne podmioty, **aby zapewnić rozwój konkurencyjności, stałe inwestycje oraz opłacalność świadczenia usług w sektorze kolejowym.**

3. Państwa członkowskie zapewniają prowadzenie i publikowanie oddzielnego rachunku zysków i strat i bilansu, 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 usługa publiczna muszą być wykazywane osobno dla każdej umowy o świadczenie usług publicznych 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 W celu zapewnienia pełnej przejrzystości kosztów infrastruktury 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.~~ **zgodności z tymi ustępami oraz monitorowanie wykorzystania dochodu z opłat za infrastrukturę, nadwyżek z innych rodzajów działalności gospodarczej i funduszy publicznych i prywatnych wypłacanych zarządcy infrastruktury. Dochody zarządcy infrastruktury nie są w żadnym wypadku wykorzystywane przez przedsiębiorstwo kolejowe ani organ czy przedsiębiorstwo kontrolujące przedsiębiorstwo kolejowe, ponieważ może to wzmocnić jego pozycję rynkową lub umożliwić mu uzyskanie przewagi gospodarczej w stosunku do innych przedsiębiorstw kolejowych. Niniejszy ustęp nie wpływa na zwrot zarządcy infrastruktury – pod nadzorem organu regulacyjnego zgodnie z art. 55 – wykorzystanego kapitału udostępnionego przez organ lub przedsiębiorstwo kontrolujące przedsiębiorstwo kolejowe, w tym na płatność odsetek w warunkach rynkowych.** [Popr. 53]

Środa, 16 listopada 2011 r.

Artykuł 7

Niezależność podstawowych funkcji zarządcy infrastruktury

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby funkcje wyznaczania równoważnego i niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury **zgodnie z art. 3 ust. 3, wymienione w załączniku II**, były powierzane organom lub firmom, które same nie świadczą żadnych kolejowych usług transportowych. Niezależnie od struktury organizacyjnej istnieje obowiązek wykazania, że cel ten został osiągnięty. **Podczas zarządzania ruchem w sieci podstawowe znaczenie ma jednak skuteczna współpraca między przedsiębiorstwami kolejowymi a zarządcami infrastruktury.**

~~Załącznik II może zostać zmieniony na podstawie zebranych doświadczeń zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 60.~~

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

2. Jeżeli zarządca infrastruktury pod względem prawnym, organizacyjnym lub w zakresie podejmowania decyzji nie jest niezależny od któregośkolwiek przedsiębiorstwa kolejowego, funkcje opisane w rozdziale IV sekcje 3 i 4, są wykonywane odpowiednio przez organ pobierający opłaty i przez organ alokujący, które są niezależne w swojej formie prawnej, organizacji 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 i organu alokującego w ramach ich odpowiednich kompetencji.

3a. Komisja przedstawia nie później niż 31 grudnia 2012 r. wniosek dotyczący dyrektywy zawierający przepisy w zakresie rozdzielenia zarządzania infrastrukturą i działalności transportowej, jak również wniosek dotyczący otwarcia krajowego rynku przewozów pasażerskich, który nie odbiega od jakości kolejowych przewozów pasażerskich i zabezpiecza OUP.[Popr. 54 i 137]

SEKCJA 3

Poprawa sytuacji finansowej

Artykuł 8

Solidne finansowanie zarządcy infrastruktury

1. Państwa członkowskie rozwijają krajową infrastrukturę kolejową, uwzględniając w miarę potrzeb ogólne potrzeby Unii. W tym celu ogłaszają w terminie do... (*) **oraz po konsultacjach ze wszystkimi zainteresowanymi stronami i podmiotami, w tym odnośnymi władzami lokalnymi i regionalnymi, związkami zawodowymi, organizacjami branżowymi i przedstawicielami użytkowników**, strategię rozwoju infrastruktury kolejowej, mając na uwadze zaspokojenie przyszłych potrzeb w zakresie mobilności w oparciu o solidne i stabilne finansowanie systemu kolei. Strategia obejmuje okres co najmniej pięciu lat i podlega przedłużeniu na dalsze okresy.

2. W przypadku, gdy dochody nie wystarczają na pokrycie potrzeb finansowych zarządcy infrastruktury, bez uszczerbku dla zasad pobierania opłat określonych w art. 31 i 32 niniejszej dyrektywy oraz w poszanowaniu przepisów art. 93, 107 i 108 TFUE, państwa członkowskie **zapewniają** także zarządcy infrastruktury finansowanie odpowiadające jego zadaniom, wielkości infrastruktury i wymogom finansowym, w szczególności na pokrycie kosztów nowych inwestycji.

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

Środa, 16 listopada 2011 r.

3. W ramach ogólnej polityki ustalonej przez państwo oraz z uwzględnieniem strategii rozwoju infrastruktury kolejowej, o której mowa w ust. 1, zarządca infrastruktury przyjmuje plan operacyjny 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. Przed zatwierdzeniem planu **inwestycyjnego** zarządca infrastruktury zapewnia przeprowadzenie **w sposób niedyskryminacyjny** konsultacji z wnioskodawcami **w odniesieniu do warunków dostępu do infrastruktury, jej wykorzystania, charakteru oraz udostępniania i rozwoju**. Organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55, wydaje niewiążącą opinię dotyczącą ~~adekwatności planu operacyjnego dla realizacji tych celów. na temat tego, czy plan operacyjny nie dyskryminuje niektórych wnioskodawców.~~

4. Państwa członkowskie zapewniają, by w normalnych warunkach działalności gospodarczej i w okresie nieprzekraczającym ~~trzech~~ **dwóch** lat zestawienia rachunkowe zarządcy infrastruktury przynajmniej bilansowały: z jednej strony dochody z opłat za infrastrukturę, nadwyżki z innych rodzajów działalności handlowej **bezwrotne dotacje ze źródeł prywatnych** oraz finansowanie przez państwo, **w tym w razie potrzeby wpłaty zaliczkowe ze strony państwa**, a z drugiej strony wydatki na infrastrukturę, w tym w razie potrzeby ~~wpłaty zaliczkowe ze strony państwa~~ **stałe finansowanie długoterminowego odtwarzania majątku**. [Popr. 55]

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 TFUE, 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 nakazują wydzielenie odrębnej jednostki amortyzacji długu w działach księgowych takich przedsiębiorstw.

Bilans jednostki może zostać obciążony wszystkimi kredytami, do czasu ich wygaśnięcia, zaciągniętymi przez przedsiębiorstwo na finansowanie inwestycji i pokrycie nadwyżki wydatków bieżących wynikających z działalności w sektorze transportu kolejowego lub zarządzania infrastrukturą kolejową. Długi wynikające z działalności filii nie zostają uwzględnione.

3. Ustępów 1 i 2 nie stosuje się do długów lub odsetek od nich, zaciągniętych po ~~dnia 15 marca 2001 r. lub po dacie przystąpienia do Unii w przypadku państw członkowskich, które przystąpiły do Unii po dniu 15 marca 2001 r....~~ (*) [Popr. 56]

SEKCJA 4

Dostęp do infrastruktury kolejowej i usług

Artykuł 10

Warunki dostępu do infrastruktury kolejowej

1. Przedsiębiorstwom kolejowym objętym zakresem niniejszej dyrektywy przyznaje się na sprawiedliwych, niedyskryminacyjnych i przejrzystych warunkach dostęp do infrastruktury we wszystkich państwach członkowskich w celu wykonywania wszystkich kolejowych przewozów towarów. Powyższe uwzględnia dostęp do torów w portach morskich.

(*) *Data wejścia w życie niniejszej dyrektywy.*

Środa, 16 listopada 2011 r.

2. Przedsiębiorstwom kolejowym objętym zakresem niniejszej dyrektywy przyznane zostaje prawo dostępu do infrastruktury 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 takiej stacji, w tym na stacjach znajdujących się w tym samym państwie członkowskim.

Prawo dostępu do infrastruktury państw członkowskich, w których międzynarodowe kolejowe przewozy pasażerskie stanowią ponad połowę obrotu w ruchu pasażerskim przedsiębiorstw kolejowych tego państwa członkowskiego, jest przyznawane do dnia 31 grudnia 2011 r.

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.

Warunki dostępu do infrastruktury kolejowej nie mogą w żadnych okolicznościach uniemożliwiać pasażerom uzyskania informacji o podróży lub dokonania zakupu biletu na podróż z jednego miejsca do innego, bez względu na liczbę operatorów transportu kolejowego dostarczających w całości lub częściowo usługi przewozu pasażerów pomiędzy tymi dwoma miejscami. [Popr. 57]

W oparciu o doświadczenia nabyte przez organy regulacyjne Komisja może przyjąć do... (*) środki wykonawcze określające szczegółowo procedurę i kryteria, których należy przestrzegać do celów stosowania niniejszego ustępu. Środki te, mające na celu zapewnienie wykonania niniejszej dyrektywy na jednolitych warunkach, przyjmuje się jako akty wykonawcze zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 64 ust. 3. [Popr. 58]

Artykuł 11

Ograniczenie prawa dostępu i prawa do zapewniania podróżnym możliwości wsiadania i wysiadania

1. Państwa członkowskie mogą ograniczyć prawo dostępu, przewidziane w art. 10, w połączeniach pomiędzy stacją początkową a stacją docelową, które są objęte co najmniej jedną umową o świadczenie usług publicznych zgodną z obowiązującym prawem unijnym. Ograniczenie takie nie skutkuje ograniczeniem prawa do zapewniania podróżnym możliwości wsiadania na stacji znajdującej się na trasie międzynarodowej i wysiadania na innej takiej stacji, 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, określone 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 któregoś 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.

(*) 18 miesięcy po wejściu w życie niniejszej dyrektywy.

Środa, 16 listopada 2011 r.

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 **jednego miesiąca** ale w każdym razie nie później niż w terminie dwóch miesięcy od otrzymania **wniosku, o którym mowa w ust. 2** wszystkich odpowiednich informacji. [Popr. 59]

3. Organ regulacyjny uzasadnia swoją decyzję oraz określa termin i warunki, zgodnie z którymi którakolwiek z poniżej wymienionych osób 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 nabyte przez organy regulacyjne** Komisja, ~~może przyjąć przed...~~ (*), przyjmuje środki wykonawcze określające szczegółowo procedurę i kryteria, których należy przestrzegać do celów stosowania ust. 1, 2 i 3 niniejszego artykułu. Środki te, mające na celu zapewnienie wykonania niniejszej dyrektywy na jednolitych warunkach, przyjmuje się jako akty wykonawcze zgodnie z przepisami art. 64 ust. 3. [Popr. 60]

5. Państwa członkowskie mogą także ograniczyć prawo do zapewniania podróżnym możliwości wsiadania i wysiadania na stacjach znajdujących się w tym samym państwie 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 gwarantują, że od decyzji, o których mowa w ust. 1, 2, 3 i 5, służy odwołanie do sądu.

Artykuł 12

Oплата nakładana na przedsiębiorstwa kolejowe wykonujące przewozy pasażerskie

1. Bez uszczerbku dla art. 11 ust. 2 państwa członkowskie mogą, na warunkach określonych w niniejszym artykule, upoważniać 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 OUP 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 OUP przy uwzględnieniu odpowiednich przychodów i rozsądnego zysku z tytułu wypełniania tych OUP.

(*) 18 miesięcy po wejściu w życie niniejszej dyrektywy.

Środa, 16 listopada 2011 r.

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 prześledzenie pochodzenia i przeznaczenia opłat. Informacje o tym państwa członkowskie przekazują Komisji.

Komisja przygotowuje analizę porównawczą metod służących do ustalenia kwot opłat w państwach członkowskich w celu wprowadzenia jednolitych metod obliczeniowych służących do wyliczania wysokości opłat. [Popr. 61]

Artykuł 13

Warunki dostępu do usług

1. ~~Przedsiębiorstwa kolejowe są~~ **Zarządcy infrastruktury zapewniają wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym**, na niedyskryminujących zasadach, uprawnione do minimalnego pakietu dostępu określonego w załączniku III, pkt 1.

2. ~~Świadczenie usług określonych~~ **Operatorzy obiektów infrastruktury usługowej zapewniają wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym dostęp – w tym dostęp do torów – do obiektów infrastruktury, o których mowa w załączniku III pkt 2 oraz do usług świadczonych w tych obiektach jest zapewniane** w niedyskryminacyjny sposób ~~przez wszystkich operatorów obiektów infrastruktury usługowej pod nadzorem organu regulacyjnego, zgodnie z art. 56.~~

W przypadku gdy operator danego obiektu infrastruktury usługowej, **o której mowa w załączniku III pkt 2**, należy do organu lub przedsiębiorstwa, które również działają i mają dominującą pozycję co najmniej na jednym rynku usług transportu kolejowego, dla którego wykorzystuje się dany obiekt, operator taki posiada niezależność ~~prawną~~ organizacyjną i decyzyjną od tego organu lub tego przedsiębiorstwa. **Operator obiektu infrastruktury usługowej oraz wspomniany organ lub przedsiębiorstwo prowadzą oddzielne rachunki, w tym oddzielne bilanse i rachunki zysków i strat.**

Wnioski o dostęp do obiektów infrastruktury usługowej składane przez przedsiębiorstwa kolejowe **są rozpatrywane w ciągu ustalonych ram czasowych, określonych przez krajowy organ regulacyjny, i** mogą zostać odrzucone tylko w przypadku, gdy występują inne realne warianty umożliwiające im prowadzenie przewozów towarów lub przewozów pasażerskich na tej samej trasie na warunkach dopuszczalnych pod względem ekonomicznym. ~~Obowiązek udowodnienia występowania realnych wariantów spoczywa na operatorze obiektu infrastruktury usługowej.~~ **W przypadku odmowy dostępu do obiektów infrastruktury usługowej operator obiektu infrastruktury usługowej proponuje realny pod względem ekonomicznym i technicznym wariant oraz uzasadnia swoją odmowę na piśmie. Odmowa nie skutkuje nałożeniem na operatora danego obiektu infrastruktury usługowej obowiązku dokonywania inwestycji w zasoby lub infrastrukturę w celu zrealizowania wszystkich wniosków przedsiębiorstw kolejowych.**

W przypadku wystąpienia sprzeczności pomiędzy różnymi wnioskami operator dokłada starań, aby jak najlepiej zaspokoić wszystkie zapotrzebowania. W przypadku braku realnej alternatywy oraz braku możliwości uwzględnienia wszystkich wniosków o przyznanie zdolności przepustowej danego obiektu infrastruktury usługowej w oparciu o przedstawione zapotrzebowania, organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55, z własnej inicjatywy lub na podstawie reklamacji **złożonej przez wnioskodawcę** podejmuje odpowiednie działania, **przy uwzględnieniu potrzeb wszystkich zainteresowanych stron**, w celu zapewnienia przeznaczenia odpowiedniej części zdolności przepustowej dla przedsiębiorstw kolejowych niebędących częścią organu lub przedsiębiorstwa, do którego należy ~~również~~ operator obiektu infrastruktury usługowej. Jednakże nowe obiekty utrzymania i inne obiekty techniczne opracowane dla konkretnego nowego taboru **kolei dużych prędkości, o których mowa w decyzji Komisji 2008/232/WE z dnia 21 lutego 2008 r. dotyczącej specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu "Tabor" transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości** ⁽¹⁾ mogą zostać zarezerwowane do wykorzystania przez jedno przedsiębiorstwo kolejowe na okres ~~pięciu~~ **dziesięciu** lat od rozpoczęcia ich eksploatacji.

⁽¹⁾ Dz.U. L 84 z 26.3.2008, s. 132.

Środa, 16 listopada 2011 r.

W przypadku gdy dany obiekt infrastruktury usługowej nie był używany przez okres co najmniej **jednego roku, a przedsiębiorstwa kolejowe wykazały operatorowi tego obiektu infrastruktury usługowej chęć uzyskania dostępu do danego obiektu z uwagi na realne potrzeby, dwóch kolejnych lat**, jego właściciel podaje do publicznej wiadomości, że obiekt i jego obsługa przeznaczone są do wynajęcia lub dzierżawy **na potrzeby działalności związanej z sektorem kolei, chyba że operator takiego obiektu infrastruktury wykaże, że trwający proces przebudowy uniemożliwia jego używanie przez przedsiębiorstwo kolejowe.**

3. Jeżeli **podmiot świadczący daną usługę zarządca infrastruktury** oferuje jakikolwiek zakres usług opisanych w załączniku III pkt 3 jako usługi dodatkowe, świadczy takie usługi w niedyskryminacyjny sposób na żądanie przedsiębiorstw kolejowych.

4. Przedsiębiorstwa kolejowe mogą zażądać większego zakresu usług pomocniczych, wyszczególnionych w załączniku III pkt 4, od zarządcy infrastruktury i od innych **operatorów obiektu infrastruktury usługowej**. Zarządca infrastruktury nie jest zobowiązany do świadczenia tych usług.

5. ~~Załącznik III może zostać zmieniony na podstawie zebranych doświadczeń zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 60. [Popr. 62 i 162]~~

SEKCJA 5

Umowy transgraniczne

Artykuł 14

Zasady ogólne dotyczące umów transgranicznych

1. ~~Niniejszym uchyla się wszelkie postanowienia umów transgranicznych pomiędzy państwami członkowskimi, które traktują~~ **Państwa członkowskie dopilnowują, by zawierane przez nie umowy transgraniczne nie traktowały** w dyskryminacyjny sposób ~~przedsiębiorstwa kolejowe lub które ograniczają ich swobodę~~ **pewnych przedsiębiorstw kolejowych i nie stanowiły ograniczeń dla swobody przedsiębiorstw kolejowych** w zakresie wykonywania przewozów transgranicznych ~~wynikającą z umów transgranicznych między państwami członkowskimi. [Popr. 63]~~

O umowach powiadamia się Komisję. Komisja sprawdza zgodność takich umów z niniejszą dyrektywą i zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 64 ust. 2, podejmuje decyzję, czy dane umowy mogą nadal obowiązywać. Komisja powiadamia o swojej decyzji Parlament Europejski, Radę i państwa członkowskie.

2. Bez uszczerbku dla podziału kompetencji pomiędzy Unią i państwami członkowskimi, zgodnie z przepisami unijnymi, negocjacje i wykonanie umów transgranicznych między państwami członkowskimi i państwami trzecimi podlegają procedurze współpracy między państwami członkowskimi i Komisją.

Komisja może przyjąć środki wykonawcze określające ~~szczegółowo procedurę, której należy przestrzegać do celów stosowania niniejszego ustępu. Środki te,~~ **opcje proceduralne w ramach procedury współpracy, o której mowa w akapicie pierwszym. Te środki wykonawcze**, mające na celu zapewnienie wykonania niniejszej dyrektywy na jednolitych warunkach, przyjmuje się jako akty wykonawcze zgodnie z ~~przepisami art. 63 ust. 3-procedurą doradczą, o której mowa w art. 64 ust. 2. [Popr. 64]~~

SEKCJA 6

Zadania Komisji w zakresie monitorowania

Artykuł 15

Zakres monitorowania rynku

1. Komisja przyjmuje ustalenia konieczne do monitorowania **warunków** technicznych, **socjalnych** i ekonomicznych ~~warunków~~ oraz rozwoju sytuacji rynkowej, **w tym rozwoju zatrudnienia, jak też przestrzegania odnośnego prawa unijnego** dotyczącego europejskiego transportu kolejowego.

Środa, 16 listopada 2011 r.

2. W tym kontekście Komisja włącza ściśle do swoich prac przedstawicieli państw członkowskich, **w tym przedstawicieli organów regulacyjnych, o których mowa w art. 55**, i zainteresowanych sektorów, w tym **odnośnych władz lokalnych i regionalnych, partnerów społecznych i użytkowników sektora kolejowego**, tak aby byli oni w stanie prowadzić monitorowanie rozwoju sektora kolejowego i zmian rynku, ocenić skutki podjętych środków i przeanalizować wpływ środków zaplanowanych przez Komisję. **Komisja angażuje również w odpowiednich przypadkach Europejską Agencję Kolejową.**

3. Komisja monitoruje wykorzystanie sieci i zmiany ramowych warunków w sektorze kolejowym, w szczególności w zakresie pobierania opłat za infrastrukturę, alokacji zdolności przepustowej, inwestycji w infrastrukturę kolejową, rozwoju sytuacji odnośnie do cen i jakości kolejowych usług transportowych, kolejowych usług transportowych objętych umowami o świadczenie usług publicznych, wydawania licencji, **stopnia otwarcia rynku, warunków zatrudnienia i socjalnych** i stopnia harmonizacji, **zwłaszcza w zakresie praw socjalnych**, pomiędzy państwami członkowskimi. ~~Zapewnia ona aktywną współpracę między odpowiednimi organami regulacyjnymi w państwach członkowskich i~~ **wewnątrz państw członkowskich.**

4. **Co dwa lata** Komisja składa ~~regularne~~ sprawozdania Parlamentowi Europejskiemu i Radzie w sprawie:

a) zmian rynku wewnętrznego przewozów kolejowych **i usług powiązanych, w tym stopnia otwarcia rynku**

b) warunków ramowych, z uwzględnieniem usług publicznych w zakresie transportu kolejowego

ba) rozwoju zatrudnienia oraz warunków pracy i warunków socjalnych w przedmiotowym sektorze

c) stanu europejskiej 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 **następujące** informacje określone w załączniku IV oraz wszelkie pozostałe niezbędne dane, o które wystąpi Komisja.

a) **zmiany wyników transportu kolejowego i rekompensat z OUP;**

b) **stopień otwarcia rynku i uczciwej konkurencji w poszczególnych państwach członkowskich; udział przedsiębiorstw kolejowych w wynikach sektora transportowego ogółem;**

c) **zasoby i działalność organów regulacyjnych związane z ich funkcją organów odwoławczych;**

d) **istotne zmiany dotyczące restrukturyzacji zasiedziały przedsiębiorstw kolejowych oraz przyjęcia/realizacji krajowych strategii na rzecz transportu w ciągu ubiegłego roku;**

Środa, 16 listopada 2011 r.

- e) istotne inicjatywy/działania szkoleniowe w dziedzinie transportu kolejowego podjęte w danym państwie członkowskim w ubiegłym roku;
- f) stan zatrudnienia i warunki socjalne w przedsiębiorstwach kolejowych, u zarządców infrastruktury i w innych spółkach aktywnie działających w sektorze kolejowym na koniec ubiegłego roku;
- g) inwestycje w sieć kolei dużych prędkości w ubiegłym roku;
- h) długość sieci kolejowej na koniec ubiegłego roku;
- i) opłaty za dostęp do infrastruktury w ubiegłym roku;
- j) obecność sytemu opartego na wynikach utworzonego zgodnie z przepisami art. 35 niniejszej dyrektywy;
- k) liczba ważnych licencji wydanych przez właściwy organ krajowy;
- l) status wdrożenia europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym;
- m) liczba incydentów, wypadków i poważnych wypadków zgodnie z definicją zawartą w dyrektywie 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych⁽¹⁾, które wydarzyły się w obrębie sieci w ubiegłym roku;
- n) inne istotne zmiany;
- o) rozwój rynków serwisowych i stopień otwarcia rynku usług serwisowych.

Załącznik IV może zostać zmieniony na podstawie zebranych doświadczeń zgodnie z procedurą, o której mowa w art. ~~60~~. 60a, w celu aktualizacji informacji wymaganych do monitorowania rynku kolejowego. [Popr. 65]

ROZDZIAŁ III

PRYZNAWANIE LICENCJI PRZEDSIĘBIORSTWOM KOLEJOWYM

SEKCJA 1

Organ odpowiedzialny za wydawanie licencji

Artykuł 16

Organ odpowiedzialny za wydawanie licencji na wykonywanie przewozów kolejowych

Każde państwo członkowskie wyznacza organ odpowiedzialny za wydawanie licencji oraz wykonywanie obowiązków nałożonych na mocy niniejszego rozdziału.

Wyznaczony organ sam nie świadczy kolejowych usług transportowych i jest niezależny od przedsiębiorstw lub podmiotów, które tym się zajmują.

⁽¹⁾ Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44.

Środa, 16 listopada 2011 r.

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, pod warunkiem, że państwa członkowskie lub obywatele państw członkowskich posiadają ogółem ponad 50 % udziałów w danym przedsiębiorstwie kolejowym i sprawują nad nim rzeczywistą kontrolę bezpośrednią lub pośrednią poprzez jedno lub kilka przedsiębiorstw pośredniczących, chyba że umowa z państwem trzecim, której stroną jest Unia, stanowi inaczej.
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 nałożone na mocy niniejszego rozdziału, 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 ~~przyjmuje może przyjąć~~ środki wykonawcze określające **opcje proceduralne, których** należy przestrzegać do celów **wydawania licencji i ustanowienia** wspólnego wzoru licencji **zgodnie z wymogami zawartymi w sekcji 2. Te środki wykonawcze, Środki te,** mające na celu zapewnienie wykonania niniejszej dyrektywy na jednolitych warunkach, przyjmuje się jako akty wykonawcze zgodnie z **procedurą doradczą, o której mowa w art. 64 ust. 2. przepisami art. 63 ust. 3.** [Popr. 66]

Artykuł 18

Warunki otrzymania licencji

Przedsiębiorstwo kolejowe musi być w stanie udowodnić organom wydającym licencje w danym państwie członkowskim przed rozpoczęciem swojej działalności, że w każdym momencie będzie zdolne spełnić wymagania dotyczące dobrej reputacji, zdolności finansowej i kwalifikacji zawodowych oraz naprawienia szkód z tytułu odpowiedzialności cywilnej, wymienione w art. 19 - 22.

Do takich celów każde z ubiegających się przedsiębiorstw dostarcza wszelkie użyteczne w tym zakresie informacje.

Artykuł 19

Wymogi dotyczące dobrej reputacji

Państwa członkowskie określają warunki, na jakich spełnione będą wymagania dotyczące dobrej reputacji w celu zapewnienia, że ubiegające się przedsiębiorstwo lub osoby nim zarządzające:

- a) nie zostały skazane za poważne przestępstwo, w tym za przestępstwa o charakterze gospodarczym;
- b) nie ogłoszono ich upadłości,

Środa, 16 listopada 2011 r.

- c) nie zostały skazane za poważne wykroczenia na podstawie przepisów szczególnych z dziedziny transportu,
- d) nie zostały skazane za ~~poważne lub wielokrotne~~ **żadne** przypadki niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązań wynikających z prawa socjalnego lub prawa pracy, w tym zobowiązań wynikających z ustawodawstwa w zakresie **bezpieczeństwa**, bezpieczeństwa i higieny pracy oraz zobowiązań wynikających z prawa celnego w przypadku przedsiębiorstwa ubiegającego się o wykonywania transgranicznych przewozów towarowych podlegających postępowaniu celnemu. [Popr. 67]

Artykuł 20

Wymogi dotyczące zdolności finansowej

1. Wymagania związane ze zdolnością finansową są spełnione wówczas, gdy ubiegające się przedsiębiorstwo kolejowe wykaże, iż będzie w stanie spełniać rzeczywiste i potencjalne zobowiązania, oparte na realistycznych założeniach, przez okres dwunastu miesięcy. **Organy wydające licencje weryfikują zdolność finansową na podstawie rocznych sprawozdań finansowych przedsiębiorstwa kolejowego, a w przypadku gdy przedsiębiorstwo nie może przedstawić rocznych sprawozdań finansowych – na podstawie rocznego bilansu.** [Popr. 68]

2. Do tych celów każde przedsiębiorstwo ubiegające się o licencję dostarcza **szczegółowe** ~~co najmniej~~ informacje **w następujących sprawach:** wymienione w załączniku V:

- a) **dostępne fundusze, w tym saldo rachunku bankowego, zabezpieczone przekroczenie stanu konta i pożyczki;**
- b) **fundusze 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 ubezpieczenie społeczne.** [Popr. 69]

3. **Organ wydający licencję uznaje, że przedsiębiorstwo ubiegające się o licencję nie posiada zdolności finansowej, jeśli w związku ze swoją działalnością zalega z zapłatą podatków lub składek na ubezpieczenia społeczne.** [Popr. 70]

4. **Organ wydający licencję może w szczególności zażądać przedstawienia sprawozdania z audytu oraz odpowiednich dokumentów z banku, powszechnej kasy oszczędnościowej, od księgowego lub audytora. Dokumenty te muszą zawierać informacje dotyczące kwestii określonych w ust. 2 lit. a)-f) niniejszego artykułu.** [Popr. 71]

Załącznik V może zostać zmieniony na podstawie zebranych doświadczeń zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 60. [Popr. 72]

Artykuł 21

Wymogi dotyczące kwalifikacji zawodowych

Wymagania kwalifikacji zawodowych są spełnione, kiedy wnioskodawca — przedsiębiorstwo kolejowe — 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. **Przy składaniu wniosku przedsiębiorstwo wykazuje również, że posiada certyfikat bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 10 dyrektywy 2004/49/WE.** [Popr. 73]

Środa, 16 listopada 2011 r.

Artykuł 22

Wymogi dotyczące odpowiedzialności cywilnej

Nie naruszając przepisów rozdziału III rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym⁽¹⁾, przedsiębiorstwo kolejowe jest odpowiednio ubezpieczone **lub dysponuje odpowiednimi gwarancjami na warunkach rynkowych** w celu pokrycia, zgodnie z prawem międzynarodowym i krajowym, odpowiedzialności cywilnej od wypadku, w szczególności w odniesieniu do przesyłek, poczty i osób trzecich. **Poziom pokrycia uznanego za wystarczające może być zróżnicowany w sposób uwzględniający specyfikę usług, zwłaszcza jeżeli kolej ze względów kulturowo-historycznych działa w publicznej sieci kolei.** [Popr. 140]

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, zawieszenie i zatwierdzenie licencji

1. Jeśli istnieje poważna wątpliwość, czy przedsiębiorstwo kolejowe, które otrzymało licencję, spełnia wymagania sekcji 2 i 3 niniejszego rozdziału, w szczególności art. 18, organ wydający licencje może w dowolnym momencie sprawdzić, czy dane przedsiębiorstwo rzeczywiście spełnia te wymagania.

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

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, 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 najdłużej 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 zostanie ponownie przedłożona do zatwierdzenia albo zawieszona.

(1) Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 14.

Środa, 16 listopada 2011 r.

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 licencję może podjąć decyzję, że licencja zostanie ponownie przedłożona do zatwierdzenia. Dane przedsiębiorstwo kolejowe może kontynuować działalność, o ile organ wydający licencję 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 licencję.

7. Organ wydający licencję nie zezwala na jej zachowanie przez przedsiębiorstwo, 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 licencję wydaje, zawiesza, uchyla lub zmienia licencję, zainteresowane państwo członkowskie niezwłocznie powiadamia o tym Komisję. Komisja powiadamia niezwłocznie pozostałe państwa członkowskie.

Artykuł 25

Tryb wydawania licencji

1. Tryb wydawania licencji zostaje podany do wiadomości przez dany organ wydający licencję, który powiadamia o tym Europejską Agencję Kolejową.

2. Organ wydający licencję 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 V. Organ wydający licencję uwzględniają wszystkie dostępne informacje. Przedsiębiorstwo ubiegające się 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 licencję 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 uzyskanie optimum efektywnego wykorzystania dostępnej zdolności przepustowej infrastruktury.

Środa, 16 listopada 2011 r.

Artykuł 27

Regulamin sieci

1. Zarządca infrastruktury, po skonsultowaniu się z zainteresowanymi stronami, w tym z organem regulacyjnym, o którym mowa w art. 55, 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 oficjalnych Unii, **przy czym jednym z nich jest język angielski**. Treść regulaminu sieci udostępnia się nieodpłatnie w formie elektronicznej na stronie internetowej Europejskiej Agencji Kolejowej. [Popr. 75]

2. Regulamin sieci podaje charakterystykę infrastruktury, która jest dostępna dla przedsiębiorstw kolejowych. Zawiera **następujące** informacje podające warunki dostępu do danej infrastruktury kolejowej i obiektów infrastruktury usługowej. ~~Treść regulaminu sieci określono w załączniku VI.~~

- a) *część przedstawiającą charakter infrastruktury, która jest udostępniana przedsiębiorstwom kolejowym, oraz warunki dostępu do niej;*
- b) *część na temat zasad pobierania opłat i taryf;*
- c) *część na temat zasad i kryteriów alokacji zdolności przepustowej; operatorzy obiektów infrastruktury usługowej, które nie znajdują się pod kontrolą zarządcy 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;*
- d) *część dotyczącą informacji odnośnie do wniosku o wydanie licencji, o której mowa w art. 25, oraz certyfikatów bezpieczeństwa wydawanych zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE;*
- e) *część dotyczącą informacji odnośnie do procedur rozstrzygania sporów i apelacji w zakresie spraw związanych z dostępem do infrastruktury kolejowej i przewozów oraz planu wydajności, o którym mowa w art. 35;*
- f) *część dotyczącą dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i opłat za korzystanie z obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w załączniku III;*
- g) *wzór umowy służący zawieraniu umów ramowych między zarządcą infrastruktury a wnioskodawcą zgodnie z art. 42.*

Informacje w zawarte regulaminie są corocznie aktualizowane i są zgodne z rejestrami infrastruktury, które mają być publikowane zgodnie z przepisami art. 35 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie ⁽¹⁾, lub odnoszą się do tych rejestrów. Informacje na temat infrastruktury, która nie jest odpowiednio utrzymywana i której jakość się obniża, są w sposób terminowy przekazywane użytkownikom.

Informacje zawarte w lit. a)-g) mogą zostać zmienione i uściślone przez Komisję zgodnie z załącznikiem VI na podstawie zebranych doświadczeń i zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 60a. [Popr. 76]

Załącznik VI może zostać zmieniony na podstawie zebranych doświadczeń zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 60a.

⁽¹⁾ Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.

Środa, 16 listopada 2011 r.

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 przepisami niniejszej dyrektywy.

SEKCJA 2

Opłaty za infrastrukturę i usługi

Artykuł 29

Ustalanie, wyznaczanie i pobieranie opłat

1. Państwa członkowskie ustalają ogólne ramy pobierania opłat, respektując jednak niezależność zarządzania przewidzianą w art. 4.

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

Państwa członkowskie zapewniają publikację ram pobierania opłat i zasady pobierania opłat w regulaminie sieci.

Bez uszczerbku dla niezależności zarządzania, określonej w art. 4, oraz pod warunkiem, że prawo to nadano bezpośrednio na mocy prawa konstytucyjnego co najmniej dwa lata przed datą wejścia w życie niniejszej dyrektywy, parlament krajowy może uzyskać prawo do kontroli, a w stosownych przypadkach do przeglądu, poziomu opłat ustalonych przez zarządcę infrastruktury. Przegląd taki, jeśli zostanie przeprowadzony, gwarantuje, że opłaty są zgodne z postanowieniami niniejszej dyrektywy, z określonymi ramami pobierania opłat oraz z zasadami pobierania opłat. [Popr. 141/rev]

Zarządca infrastruktury wyznacza i pobiera opłatę za użytkowanie infrastruktury.

2. Państwa członkowskie zapewniają współpracę zarządców infrastruktury, aby umożliwić stosowanie efektywnych systemów pobierania opłat za wykonywanie przewozów pociągami, które przejeżdżają przez więcej niż jedną sieć infrastruktury. Zarządcy infrastruktury w szczególności dążą do zagwarantowania optymalnej konkurencyjności międzynarodowych kolejowych przewozów towarowych i zapewnienia efektywnego wykorzystania sieci kolejowych.

Państwa członkowskie zapewniają, by przedstawiciele zarządców infrastruktury, których decyzje w zakresie opłat mają wpływ na inne infrastruktury, działali wspólnie, aby **razem** koordynować pobieranie opłat lub pobierać opłaty za korzystanie z odpowiedniej infrastruktury na poziomie międzynarodowym. [Popr. 77]

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

Środa, 16 listopada 2011 r.

4. 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 stosowały się do zasad ustalonych w regulaminie sieci.

5. 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. Państwa członkowskie zapewniają, żeby ust. 1, został wykonany w drodze umowy zawartej między właściwym organem władzy a zarządcą infrastruktury, obejmującej okres nie krótszy niż ~~pięć~~ **siedem** lat, która przewiduje finansowanie ze strony państwa

3. Warunki takiej umowy i struktura wpłat w celu zapewnienia finansowania zarządcy infrastruktury są uzgodnione z góry, obejmując cały okres umowy.

~~Podstawowe zasady i parametry takich umów określono w załączniku VII, który może zostać zmieniony na podstawie zebranych doświadczeń zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 60.~~

Państwa członkowskie konsultują się z zainteresowanymi stronami przynajmniej miesiąc przed podpisaniem umowy i publikują umowę w terminie jednego miesiąca od jej zawarcia.

Zarządca infrastruktury zapewnia zgodność planu prowadzenia działalności z postanowieniami umowy.

~~Organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55, ocenia, czy prognozowane średnio i długoterminowe dochody zarządcy infrastruktury są odpowiednie dla osiągnięcia wyznaczonych wskaźników gospodarczych oraz przedstawia odnośne zalecenia w terminie co najmniej jednego miesiąca przed podpisaniem umowy.~~

~~Właściwy organ przedstawia organowi regulacyjnemu uzasadnienie w przypadku, gdy zamierza nie zastosować się do takich zaleceń. [Popr. 78]~~

4. Zarządcy infrastruktury sporządzają i prowadzą wykaz majątku, którym zarządzają, który obejmuje obecną wartość tego majątku oraz szczegółowe informacje na temat kosztów odnowy i modernizacji infrastruktury.

5. Zarządca infrastruktury i operator obiektów infrastruktury usługowej opracowują metodę alokacji kosztów do różnych usług oferowanych zgodnie z załącznikiem III oraz do rodzajów pojazdów szynowych w oparciu o najlepszą dostępną wiedzę w zakresie przyczynowości kosztów i o zasady pobierania opłat, o których mowa w art. 31. Państwa członkowskie mogą wymagać uprzedniego zatwierdzenia w tej sprawie. Metoda ta jest od czasu do czasu uaktualniana stosownie do najlepszej praktyki międzynarodowej.

Środa, 16 listopada 2011 r.

Artykuł 31

Zasady pobierania opłat

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

2. Państwa członkowskie wymagają od zarządcy infrastruktury i operatora obiektów infrastruktury usługowej dostarczenia organowi regulacyjnemu wszystkich koniecznych informacji na temat nałożonych opłat. Zarządca infrastruktury i operator obiektów infrastruktury usługowej muszą w związku z tym być w stanie wykazać wobec każdego przedsiębiorstwa kolejowego, 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 ustala się po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami zgodnie z przepisami załącznika VIII pkt 1.

Załącznik VIII pkt 1 może zostać zmieniony na podstawie zebranych doświadczeń zgodnie z procedurą, o której mowa w ~~art. 60~~ **art. 60a**.

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

5. ~~W przypadku gdy na mocy przepisów unijnych dotyczących drogowego przewozu towarów dopuszcza się pobieranie opłat za koszty skutków hałasu, opłaty~~ **Opłaty** za infrastrukturę modyfikuje się w celu uwzględnienia kosztów hałasu powodowanego przez prowadzenie ruchu pociągów zgodnie z załącznikiem VIII pkt 2. **Taka modyfikacja opłat za korzystanie z infrastruktury umożliwia zwrot inwestycji w wyposażenie pojazdów szynowych w system hamowania powodujący mniejszy hałas i najbardziej rentowny z możliwych systemów. Państwa członkowskie dopilnowują, by wprowadzenie takich zróżnicowanych opłat nie miało negatywnych skutków dla równowagi finansowej zarządcy infrastruktury. Zasady europejskiego współfinansowania będą zmienione tak, aby umożliwić współfinansowanie wyposażenia taboru kolejowego w celu zmniejszenia hałasu, jak ma to już miejsce w przypadku europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym.**

Załącznik VIII pkt 2 może zostać zmieniony na podstawie zebranych doświadczeń zgodnie z procedurą, o której mowa w ~~art. 60~~ **art. 60a**, w szczególności w celu określenia elementów zróżnicowanych opłat za infrastrukturę **pod warunkiem, że nie spowoduje to zakłócenia konkurencji w sektorze transportu kolejowego lub transportu drogowego, niekorzystnego dla transportu kolejowego.**

Opłaty za infrastrukturę mogą być modyfikowane, aby uwzględnić koszty innych skutków dla środowiska spowodowane przez prowadzenie ruchu pociągów, niewymienione w załączniku VIII pkt 2. Wszelkie tego rodzaju modyfikacje, które mogą spowodować internalizację kosztów zewnętrznych czynników zanieczyszczenia powietrza emitowanych w wyniku prowadzenia ruchu pociągów, różnicuje się w powiązaniu z wielkością spowodowanego skutku.

Pobieranie opłaty za inne koszty środowiska, których wynikiem jest wzrost ogólnej wielkości przychodów przysługujących zarządcy infrastruktury, jest dozwolone tylko wtedy, jeżeli **stosuje się** takie ~~pobieranie~~ opłaty ~~jest dozwolone~~ na mocy przepisów prawa Unii dotyczących drogowego przewozu towarów. Jeżeli pobieranie opłaty za te koszty środowiska dla drogowego przewozu towarów nie jest dozwolone na mocy przepisów Unii, taka modyfikacja nie powoduje żadnej ogólnej zmiany przychodów zarządcy infrastruktury.

Środa, 16 listopada 2011 r.

Jeśli pobieranie opłat za koszty środowiska powoduje powstanie dodatkowych przychodów, decyzja co do ich wykorzystania **przeznaczenia na rzecz systemów transportu** pozostaje w gestii państw członkowskich. Odpowiednie organy przechowują niezbędne informacje pozwalające na przesłedzenie pochodzenia i przeznaczenia pobieranych opłat za koszty środowiska. Informacje o tym państwa członkowskie przekazują regularnie Komisji. [Popr. 79]

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. Podaż usług określonych w załączniku III pkt 2 nie jest objęta tym artykułem. W każdym przypadku opłaty pobierane za takie usługi nie przekraczają kosztów ich świadczenia powiększonych o uzasadniony zysk.

8. Jeżeli usługi wyszczególnione w załączniku III 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 III pkt 2, 3 i 4, przekazuje zarządcy infrastruktury informacje o opłatach, które należy uwzględnić w regulaminie sieci zgodnie z art. 27.

Artykuł 32

Wyjątki od zasad pobierania opłat

1. W celu uzyskania pełnego odzysku kosztów poniesionych przez zarządcę infrastruktury dane państwo członkowskie może **upoważnić zarządcę infrastruktury**, jeżeli rynek może to wytrzymać **do dokonywania** ~~dokonywać~~ podwyżek na podstawie efektywnych, przejrzystych i niedyskryminujących zasad, gwarantując jednak optymalną konkurencyjność ~~zwłaszcza w międzynarodowych kolejowych przewozach towarowych sektora kolei.~~ System pobierania opłat respektuje osiągnięte wzrosty produktywności 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 takich podwyżek państwo członkowskie czuwa nad tym, by zarządca infrastruktury dokonał oceny ich zasadności w konkretnych segmentach rynku. Wykaz segmentów rynku określonych przez zarządców infrastruktury zawiera przynajmniej trzy następujące segmenty: przewozów towarowych, przewozów pasażerskich wykonywanych w ramach umowy o świadczenie usług publicznych oraz innych przewozów pasażerskich. Zarządcy infrastruktury mogą wyróżniać inne segmenty rynku.

Segmenty rynku, w których przedsiębiorstwa kolejowe nie prowadzą aktualnie działalności, ale w których mogą świadczyć usługi w okresie obowiązywania systemu pobierania opłat, również są definiowane. Zarządca infrastruktury nie uwzględnia podwyżek w systemie pobierania opłat w odniesieniu do tych segmentów rynku.

Środa, 16 listopada 2011 r.

Wykaz segmentów rynku jest publikowany w regulaminie sieci i jest poddawany przeglądowi przynajmniej co pięć lat.

~~Dodatkowe Powyższe segmenty rynku ustala się zgodnie z procedurą przewidzianą kryteriami wymienionymi w załączniku VIII pkt 3 pod warunkiem uprzedniego zatwierdzenia przez organ regulacyjny. W przypadku segmentów rynku, w których nie mają miejsca przewozy, podwyżek nie uwzględnia się w systemie pobierania opłat.~~

~~Załącznik VIII pkt 3 może zostać zmieniony na podstawie zebranych doświadczeń zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 60.~~

1a. W celu wykonywania przewozów towarowych z lub do państw trzecich na linii, w której szerokość torów różni się od głównej sieci kolejowej w Unii, zarządcy infrastruktury mogą pobierać wyższe opłaty, aby uzyskać zwrot wszystkich poniesionych kosztów.

2. 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.

3. Pociągi wyposażone w (ETCS) używane na liniach wyposażonych w krajowe systemy srk są uprawnione do tymczasowej obniżki opłat za infrastrukturę zgodnie z załącznikiem VIII pkt 5. **Zarządca infrastruktury jest zdolny zapewnić to, by taka obniżka nie skutkowałą utratą dochodów. Obniżka ta jest równoważona wyższymi opłatami na tej samej linii kolejowej dla pociągów niewyposażonych w ETCS.**

~~Załącznik VIII pkt 5 może zostać zmieniony na podstawie zebranych doświadczeń zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 60.~~
art. 60a, w celu dalszego promowania europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym.

4. 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 działalności gospodarczej.

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

Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o opublikowaniu ram pobierania opłat i zasad pobierania opłat obowiązujących konkretnie w odniesieniu do wykonywania międzynarodowych przewozów towarowych z lub do państw trzecich na linii, w której szerokość torów różni się od szerokości torów w głównej sieci kolejowej w Unii, obejmujących inne instrumenty i terminy niż te, o których mowa w art. 29 ust. 1, jeśli jest to wymagane w celu zapewnienia uczciwej konkurencji. [Popr. 80]

Artykuł 33

Ulgi

1. Bez uszczerbku dla przepisów art. 101, 102, 106 i 107 TFUE 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 stosują się do kryteriów podanych w niniejszym artykule.

Środa, 16 listopada 2011 r.

2. Z wyjątkiem ust. 3 ulgi ograniczają się do faktycznych oszczędności na kosztach administracyjnych dla zarządcy infrastruktury. Przy wyznaczaniu wielkości ulgi nie można uwzględniać oszczędności kosztów, które już zostały uwzględnione 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 upustów 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 TFUE.

Artykuł 35

Plan wydajności

1. Systemy pobierania opłat za infrastrukturę za pomocą planu wydajności zachęcają przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcę infrastruktury do minimalizowania zakłóceń i poprawy osiąganych 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 VIII pkt 44~~ **obejmują następujące elementy, które** stosuje się na obszarze całej sieci:
 - a) **Aby osiągnąć uzgodniony poziom jakości usług i nie stworzyć zagrożenia dla rentowności usługi, po zatwierdzeniu przez organ regulacyjny zarządca infrastruktury uzgadnia z wnioskodawcami podstawowe parametry planu wydajności, w szczególności koszt opóźnień i płatności należne na podstawie planu wydajności dla pojedynczych i dla wszystkich pociągów uruchamianych przez przedsiębiorstwo kolejowe w danym okresie.**

Środa, 16 listopada 2011 r.

- b) *Co najmniej pięć dni przed uruchomieniem pociągu zarządca infrastruktury przekazuje przedsiębiorstwom kolejowym rozkład jazdy, na podstawie którego będą obliczane opóźnienia.*
- c) *Bez uszczerbku dla istniejących procedur odwoławczych i przepisów art. 50, w przypadku sporów dotyczących planu wydajności udostępnia się system rozwiązywania sporów w celu natychmiastowego rozwiązywania takich sporów. Jeżeli ten system jest stosowany, decyzje podejmuje się w terminie ograniczonym do dziesięciu dni roboczych.*
- d) *Raz do roku zarządca infrastruktury publikuje średni roczny poziom jakości usług osiągnięty przez przedsiębiorstwa kolejowe w oparciu o główne parametry uzgodnione w ramach planu wydajności.* [Popr. 81]

~~Punkt 4 załącznika VIII, Załącznik VIII pkt 4 zawierający dalsze elementy odnoszące się do planu wydajności~~ może zostać zmieniony na podstawie zebranych doświadczeń zgodnie z procedurą, o której mowa w ~~art. 60~~ art. 60a. [Popr. 82]

Artykuł 36

Oplaty 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. ~~W przypadku występowania więcej niż jednego wnioskodawcy dla danej trasy~~ **Jeśli dwóch lub więcej wnioskodawców złoży wniosek o obsługę nakładających się tras** pociągu, ~~której~~ **których** alokacja ma nastąpić w ramach planowania rocznego rozkładu jazdy, pobiera się opłaty rezerwacyjne **od wnioskodawcy, któremu została przydzielona cała trasa pociągu lub jej część i nie została ona wykorzystana.** [Popr. 83]

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

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. W celu optymalizacji konkurencyjności międzynarodowych przewozów kolejowych zarządcy infrastruktury ustalają odpowiednie procedury, podlegające przepisom określonym w niniejszej dyrektywie.

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 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.

Środa, 16 listopada 2011 r.

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 dłuższy okres 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, zdefiniowanych w art. 2, 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. 9 ust. 3 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, również w ramach umów ramowych, o których mowa w art. 42. Zarządcy infrastruktury ustalają odpowiednie procedury, podlegające przepisom określonym w niniejszej dyrektywie, i odpowiednio organizują międzynarodowe trasy pociągów.

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. ***Uczestniczący w tej współpracy czuwają nad tym, aby członkostwo uczestników, metody działania i wszystkie odnośne kryteria, które są stosowane do oceniania i alokacji zdolności przepustowej infrastruktury, były podawane do wiadomości publicznej.*** Odpowiedni przedstawiciele zarządców infrastruktury z państw trzecich mogą być włączeni do tych procedur. [Popr. 85]

Środa, 16 listopada 2011 r.

2. Komisja i przedstawiciele organów regulacyjnych, współpracujący zgodnie z przepisami art. 57, są informowani o ~~wszystkich spotkaniach, na których opracowuje się wspólne zasady i praktyki dotyczące~~ **wspólnych zasadach i praktykach dotyczących** alokacji infrastruktury, ~~i zapraszani do udziału w nich w charakterze obserwatora~~. W przypadku informatycznych systemów alokacji organy regulacyjne uzyskują z tych systemów wystarczające informacje umożliwiające im wykonywanie nadzoru regulacyjnego zgodnie z przepisami art. 56. [Popr. 86]

3. Na każdym spotkaniu lub innej działalności podejmowanej, żeby udzielić zezwolenia na alokację zdolności przepustowej infrastruktury dla transsieciovych 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 ~~w rozumieniu niniejszej dyrektywy~~. **W celu korzystania ze zdolności przepustowej infrastruktury wnioskodawcy wyznaczają przedsiębiorstwo kolejowe zawierające umowy z zarządcą infrastruktury zgodnie z art. 28.** [Popr. 84]

2. Zarządca infrastruktury może ustalić wymagania, jeśli chodzi o wnioskodawców, w celu zapewnienia, żeby zagwarantować osiągnięcie jego uzasadnionych oczekiwań dotyczących przyszłych przychodów i wykorzystania infrastruktury. Takie wymagania mogą 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. ~~Komisja może przyjąć środki wykonawcze określające szczegółowo~~ **Szczegółowe** kryteria, których należy przestrzegać do celów stosowania ust. 2. ~~Środki te, mające na celu zapewnienie wykonania niniejszej dyrektywy na jednolitych warunkach zgodnie z jednolitymi warunkami, przyjmuje się jako akty wykonawcze~~ **mogą zostać zmienione w miarę zdobywania doświadczenia** zgodnie z przepisami art. 63 ~~ust. 3-procedurą, o której mowa w art. 60a.~~ [Popr. 87]

Artykuł 42

Umowy ramowe

1. Bez uszczerbku dla przepisów art. 101, 102 i 106 TFUE, między zarządcą infrastruktury i wnioskodawcą może zostać zawarta umowa ramowa. Taka umowa ramowa określa charakterystykę zdolności przepustowej infrastruktury wymaganą przez wnioskodawcę i oferowaną 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.

Środa, 16 listopada 2011 r.

2. Umowy ramowe nie umożliwiają korzystania z danej infrastruktury przez innych wnioskodawców lub innym rodzajom przewozów.
3. Umowa ramowa uwzględnia zmiany lub ograniczenia swoich warunków, aby umożliwić uzyskanie lepszego wykorzystania infrastruktury kolejowej.
4. Umowa ramowa może zawierać kary, o ile będzie konieczna zmiana lub rozwiązanie tej 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.
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, w tym wieloletnim planem 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 przepustowość, 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 przepustowości 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.

Artykuł 43

Harmonogram procesu alokacji

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

Załącznik IX może zostać zmieniony na podstawie zebranych doświadczeń zgodnie z procedurą, o której mowa w **art. 60a**.

2. 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 **i muszą być należycie uzasadnione**. [Popr. 88]

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 za pewną opłatą, przewidzianą w rozdziale IV sekcja 2.

Środa, 16 listopada 2011 r.

2. Wnioski dotyczące stale obowiązującego rozkładu jazdy są zgodne z ostatecznymi terminami określonymi w załączniku IX.
3. Wnioskodawca, który jest stroną umowy ramowej, składa wniosek zgodnie z tą umową.
4. Wnioskodawcy składają wnioski o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury przebiegającej przez więcej niż jedną sieć przez złożenie wniosku do jednego zarządcy infrastruktury. Następnie ten zarządca infrastruktury zostaje upoważniony do działania w imieniu wnioskodawcy, aby starać się o zdolność przepustową u pozostałych odpowiednich zarządców infrastruktury.
5. Zarządcy infrastruktury zapewniają, żeby dla zdolności przepustowej infrastruktury przebiegającej przez więcej niż jedną sieć wnioskodawcy mogli składać wnioski do jakiegokolwiek wspólnego organu, który zarządcy infrastruktury mogą powołać, takiego jak punkt kompleksowej obsługi wniosków dla korytarzy kolejowych.

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. Na żądanie wnioskodawcy zarządca infrastruktury udostępnia mu do wglądu nieodpłatnie, w rozsądnym terminie i we właściwym czasie z punktu widzenia procesu koordynacji, o którym mowa w art. 46, następujące informacje:
 - a) trasy pociągów, odnośnie do których złożyli wnioski wszyscy pozostali wnioskodawcy na tych samych drogach przebiegu,
 - b) trasy pociągów alokowane dla wszystkich pozostałych wnioskodawców oraz nieuwzględnione wnioski dotyczące tras pociągów dla wszystkich pozostałych wnioskodawców odnośnie do tych samych dróg przebiegu;
 - c) trasy pociągów alokowane dla wszystkich pozostałych wnioskodawców na tych samych drogach przebiegu zgodnie z poprzednim obowiązującym rozkładem jazdy,
 - d) pozostała dostępna przepustowość na odpowiednich drogach przebiegu,
 - e) wszystkie dane szczegółowe na temat kryteriów wykorzystywanych w ramach procesu alokacji zdolności przepustowej.
5. Zarządca infrastruktury podejmuje odpowiednie środki w celu uwzględnienia ewentualnych zgłoszonych zastrzeżeń stosuje odpowiednie środki w celu uwzględnienia zainteresowań, które zostały wyrażone.

Środa, 16 listopada 2011 r.

Artykuł 46

Proces koordynacji

1. W trakcie procesu układania rozkładu jazdy określonego w art. 45, kiedy zarządca infrastruktury napotyka kolizje między różnymi wnioskami, próbuje w drodze koordynacji różnych zamówień zapewnić możliwie najlepsze dopasowanie wszystkich zgłoszonych potrzeb.
2. Kiedy powstaje 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 kolizje w drodze konsultacji z odpowiednimi wnioskodawcami.
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, decyzje 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 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. 4, nie zostały jeszcze pobrane lub nie został jeszcze osiągnięty zadowalający wynik i infrastruktura została zgłoszona jako przepełniona, zarządca infrastruktury może dodatkowo wykorzystać kryteria priorytetów przy alokacji zdolności przepustowej infrastruktury.
4. Kryteria priorytetów uwzględniają znaczenie danego przewozu dla społeczeństwa w stosunku do każdego innego przewozu, który zostanie wyłączony w rezultacie tego postępowania.

W celu zagwarantowania rozwijania odpowiednich usług transportowych, w szczególności stosownie do wymogów obowiązku użyteczności publicznej lub promocji rozwijania przewozów towarowych, **a zwłaszcza przewozów międzynarodowych**, państwa członkowskie mogą podejmować wszelkie konieczne środki, na warunkach niedyskryminujących, w celu zapewnienia, żeby takie przewozy uzyskiwały priorytet przy dokonywaniu alokacji zdolności przepustowej infrastruktury. [Popr. 89]

Środa, 16 listopada 2011 r.

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 rekompensaty obejmują uwzględnienie skutków tego wyłączenia w pozostałych państwach członkowskich.

5. ~~Znaczenie przewozów~~ **Kryteria priorytetów obejmują przewozy** towarów, w szczególności ~~międzynarodowych przewozów~~ **międzynarodowe przewozy** towarów, jest traktowane z właściwą uwagą przy wyznaczaniu kryteriów priorytetów. [Popr. 90]

6. Procedury, których należy przestrzegać, i zastosowane kryteria, 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 wszystkim wnioskodawcom 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

Specjalna infrastruktura

1. Bez uszczerbku dla przepisów ust. 2 zdolność przepustowa infrastruktury jest uważana za dostępną do użytkowania przez wszystkie rodzaje przewozów, które odpowiadają charakterystyce koniecznej do prowadzenia przewozów na tej trasie pociągów.

2. Jeżeli istnieją odpowiednie trasy wariantowe, zarządca infrastruktury może po konsultacji z zainteresowanymi stronami przeznaczyć specjalną infrastrukturę do użytku przez określone rodzaje ruchu. Bez uszczerbku dla przepisów art. 101, 102 i 106 TFUE, 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 infrastruktury przez inne rodzaje ruchu, gdy dostępna jest zdolność przepustowa.

3. Kiedy 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 ta identyfikuje przyczyny powstania przepełnienia i jakie środki mogłyby być podjęte w krótkim i średnim okresie, aby złagodzić to przepełnienie.

Środa, 16 listopada 2011 r.

2. Analiza uwzględnia infrastrukturę, procedury prowadzenia przewozów, 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 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. Organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55, ~~może wydać opinię dotyczącą adekwatności planu operacyjnego dla realizacji tych celów nadzoruje proces konsultacji, czuwając nad tym, by przebiegał on w sposób wykluczający dyskryminację.~~ [Popr. 91]

W razie przepełnienia sieci transeuropejskiej lub tras pociągów, które spowodowałyby istotne skutki dla jednej sieci transeuropejskiej lub kilku z nich, sieć organów regulacyjnych zdefiniowana w art. 57 może wydać opinię na temat zasadności działań w ramach takiego planu. [Popr. 92]

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 infrastruktury nie może być zrealizowany z przyczyn pozostających poza jego kontrolą; lub

Środa, 16 listopada 2011 r.

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 to nie nastąpił z przyczyn pozaekonomicznych, pozostających poza kontrolą operatora.

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 dla wnioskodawców zarezerwowania zdolności przepustowej infrastruktury do celów planowanych prac w zakresie utrzymania torów.

3. Zarządca infrastruktury ~~w odpowiednim terminie~~ **przynajmniej na tydzień wcześniej** informuje zainteresowane strony o nieplanowanych pracach w zakresie utrzymania. [Popr. 93]

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.

1a. Zarządcy infrastruktury dysponują protokołami postępowania na okoliczność wypadku lub awarii technicznej. [Popr. 94]

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. Poza przypadkami siły wyższej, w tym pilnych prac mających fundamentalne znaczenie dla zapewnienia bezpieczeństwa, trasa pociągu przydzielona zgodnie z niniejszym artykułem do celów przewozu towarowego nie może być anulowana później niż na dwa miesiące przed przewidzianą w obowiązującym rozkładzie jazdy datą świadczenia usługi, jeżeli dany wnioskodawca nie wyraża zgody na takie anulowanie. W takim przypadku dany zarządca infrastruktury stara się zaproponować wnioskodawcy trasę pociągu o równoważnej jakości i niezawodności, którą wnioskodawca ma prawo zaakceptować lub odrzucić. W razie odrzucenia propozycji, ma on co najmniej prawo do uzyskania zwrotu dokonanych opłat.~~ [Popr. 95]

Środa, 16 listopada 2011 r.

SEKCJA 4

Organ regulacyjny

Artykuł 55

~~Organ regulacyjny~~ **Krajowe organy regulacyjne**

1. Każde państwo członkowskie powołuje jeden krajowy organ regulacyjny dla branży kolejowej. Organ ten jest autonomiczny oraz odrębny prawnie i niezależny pod względem organizacyjnymi, funkcjonalnym, hierarchicznym i decyzyjnym od wszystkich innych organów publicznych. Jest on również niezależny w swojej organizacji, decyzjach finansowych, strukturach prawnych i podejmowaniu decyzji od któregośkolwiek 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. **Organ regulacyjny posiada niezbędne możliwości organizacyjne w odniesieniu do zasobów ludzkich i materialnych, które są stosowne do poziomu działalności sektora kolejowego danego państwa członkowskiego, obejmującego nasilenie ruchu, jak też do rozmiarów sieci, potrzebne do wykonania zadań powierzonych mu zgodnie z art. 56.**

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.

3. Prezes i organ zarządzający organu regulacyjnego dla branży kolejowej są mianowani **przez parlament krajowy lub inne właściwe zgromadzenie parlamentarne** na kadencję o stałej długości z możliwością przedłużenia na kolejną kadencję na klarownych zasadach gwarantujących niezależność. Wyboru dokonuje się spośród osób, które **dysponują wiedzą i doświadczeniem w dziedzinie regulacji sektora kolejowego lub innego sektora, a w pierwszej kolejności spośród osób, które** nie zajmowały jakiegokolwiek stanowiska ani nie wykonywały jakichkolwiek obowiązków służbowych w przedsiębiorstwach lub podmiotach podlegających regulacji, nie miały w nich udziałów ani nie miały z nimi związków gospodarczych, w sposób pośredni lub bezpośredni, przez okres ~~trzech~~ **co najmniej dwóch lat lub przez dłuższy okres określony zgodnie z ustawodawstwem krajowym** przed mianowaniem i w trakcie sprawowania stanowiska. **Osoby te wyraźnie to stwierdzają poprzez złożenie odpowiedniego oświadczenia o braku konfliktu interesów.** Po upływie kadencji osoby te nie będą zajmowały jakichkolwiek stanowisk ani wykonywały jakichkolwiek obowiązków służbowych w którymkolwiek z przedsiębiorstw lub podmiotów podlegających regulacji, nie będą miały w nich udziałów ani nie będą miały z nimi związków gospodarczych przez okres nie krótszy niż ~~trzy~~ **dwa lata lub przez dłuższy okres określony zgodnie z ustawodawstwem krajowym.** Osoby te pełne uprawnienia odnośnie do zatrudniania personelu organu regulacyjnego i zarządzania nim. **Osoby te muszą działać z zachowaniem pełnej niezależności i w żadnych okolicznościach nie mogą podlegać instrukcjom ze strony rządu lub przedsiębiorstwa prywatnego bądź publicznego.** [Popr. 96]

Artykuł 56

~~Funkcje organu regulacyjnego~~ **krajowych organów regulacyjnych**

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 poszkodowany, a w szczególności przeciwko decyzjom podjętym przez zarządcę infrastruktury albo, jeśli to stosowne, przedsiębiorstwo kolejowe lub operatora obiektów infrastruktury usługowej w zakresie dotyczącym:

- a) regulaminu sieci;
- 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;

Środa, 16 listopada 2011 r.

- f) prawa dostępu zgodnie z art. 10, 11 i 12;
- g) dostępu do usług i pobierania opłat za usługi zgodnie z przepisami art. 13;

ga) decyzji o licencjach, w przypadku gdy organ regulacyjny nie jest również organem wydającym licencje zgodnie z art. 16.

1a. Organ regulacyjny może podjąć działania z własnej inicjatywy oraz ma obowiązek podjęcia decyzji odnośnie do każdej reklamacji w celu naprawy sytuacji najpóźniej w terminie jednego miesiąca od otrzymania reklamacji. W przypadku odwołania się przeciwko odmowie przyznania zdolności przepustowej lub przeciwko warunkom 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.

Komisja z własnej inicjatywy bada stosowanie i egzekwowanie przepisów niniejszej dyrektywy dotyczących uprawnień organów regulacyjnych i ich terminów na wydanie decyzji, zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 64 ust.2.

2. Organ regulacyjny posiada również kompetencje w zakresie monitorowania konkurencji, zatrzymywania zmian powodujących dyskryminację i zakłócenie rynku na rynkach przewozów kolejowych oraz prowadzenia przeglądów pkt a–g) lit. a–ga ust. 1 z własnej inicjatywy w celu zapobiegania dyskryminacyjnemu traktowaniu wnioskodawców, w tym za pomocą odpowiednich środków korygujących. Sprawdza on w szczególności, czy regulamin sieci zawiera klauzule o charakterze dyskryminacyjnym lub pozostawia zarządcy infrastruktury swobodę decyzyjną, którą można wykorzystać w celu nierównego traktowania wnioskodawców. Organ regulacyjny posiada niezbędne możliwości organizacyjne potrzebne do wykonania powyższych zadań. W tym celu organ regulacyjny ściśle współpracuje również z krajowym organem ds. bezpieczeństwa odpowiedzialnym za ocenę zgodności lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności lub prowadzenie procedur weryfikacji WE podsystemów zgodnie z dyrektywą 2008/57/WE. Na wniosek wnioskodawców w procedurach toczących się przed krajowym organem ds. bezpieczeństwa, które mogą mieć konsekwencje w odniesieniu do dostępu do rynku, krajowy organ ds. bezpieczeństwa informuje organ regulacyjny o odnośnych aspektach tej procedury. Organ regulacyjny wydaje zalecenia. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa przedstawia organowi regulacyjnemu uzasadnienie w przypadku, gdy zamierza nie zastosować się do takich zaleceń.

3. 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 pojawi się prawdopodobieństwo, że negocjacje naruszają wymagania niniejszego rozdziału.

3a. Organ regulacyjny sprawdza, czy rachunkowość przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury jest zgodna z przepisami dotyczącymi rozdziału rachunkowości określonymi w art. 6.

3b. Organ regulacyjny określa, o ile jest to przewidziane w prawie krajowym, zgodnie z art. 10 ust. 2, czy głównym celem usługi jest przewóz podróżnych między stacjami znajdującymi się w różnych państwach członkowskich, i zgodnie z art. 11 ust. 2, czy usługi przewidziane w art. 10 w połączeniach pomiędzy stacją początkową a stacją docelową, które są objęte co najmniej jedną umową o świadczenie usług publicznych, zagrażają równowadze ekonomicznej umów o świadczenie usług publicznych.

3c. Organ regulacyjny powiadamia Komisję o każdej reklamacji odnoszącej się do decyzji organu regulacyjnego zgodnie z ust. 1–3b. Komisja w ciągu dwóch tygodni od otrzymania reklamacji wnioskuje – jeśli to konieczne – o dokonanie zmian w odnośnej decyzji, tak aby zapewnić jej zgodność z prawem Unii. Organ regulacyjny zmienia swoją decyzję, uwzględniając zmiany, o które zwróciła się Komisja.

Środa, 16 listopada 2011 r.

3d. Organ regulacyjny co najmniej raz w roku przeprowadza konsultacje z przedstawicielami użytkowników kolejowych przewozów towarowych i pasażerskich, aby uwzględnić ich opinie o rynku kolejowym, w tym o wydajności przewozów, opłatach za infrastrukturę, wysokości i przejrzystości cen przewozów kolejowych. [Popr. 97]

4. 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 nadmiernej 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.

5. Obowiązkiem organu regulacyjnego jest podjęcie decyzji odnośnie każdej skargi oraz podjęcie działań w celu naprawy sytuacji najpóźniej w terminie dwóch miesięcy od otrzymania wszystkich informacji. W razie potrzeby decyduje z własnej inicjatywy o odpowiednich działaniach mających na celu skorygowanie niepożądanego rozwoju sytuacji na tych rynkach, szczególnie odnośnie do ust. 1 *lit. a)-ga*).

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 przeciwko odmowie przyznania zdolności przepustowej lub przeciwko warunkom 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.

6. 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 sąd rozpatrujący odwołanie uzna, że niezwłoczne wykonanie decyzji organu regulacyjnego może przynieść nieodwracalne szkody wnoszącemu odwołanie.

7. Państwa członkowskie zapewniają publikację przez organ regulacyjny informacji o procedurze rozstrzygania sporów i procedurze odwoławczej dotyczących decyzji zarządców infrastruktury i dostawców usług wymienionych w załączniku III.

8. Organ regulacyjny jest uprawniony do przeprowadzania audytów lub inicjowania audytów zewnętrznych u zarządców infrastruktury i – w razie potrzeby – przedsiębiorstw kolejowych, aby sprawdzić przestrzeganie przepisów dotyczących rozdziału rachunkowości określonych w art. 6.

Państwa członkowskie zapewniają przekazanie organowi regulacyjnemu przez zarządców infrastruktury i wszystkie przedsiębiorstwa lub inne podmioty wykonujące lub integrujące różne rodzaje transportu kolejowego lub zarządzanie infrastrukturą, o których mowa w art. 6 ust. 1 i 2, szczegółowych sprawozdań obowiązkowych, aby organ ten mógł wykonać swoje zadania. Takie sprawozdania obowiązkowe muszą zawierać co najmniej elementy określone w załączniku X. Organ regulacyjny może również wyciągać z tych sprawozdań wnioski dotyczące kwestii związanych z pomocą państwa, które zgłasza organom odpowiedzialnym za rozwiązywanie tych kwestii.

Załącznik X może zostać zmieniony na podstawie zebranych doświadczeń zgodnie z procedurą, o której mowa w **art. 60a**.

Środa, 16 listopada 2011 r.

Artykuł 56a

Uprawnienia krajowych organów regulacyjnych

1. W celu wykonywania zadań wymienionych w art. 56 organ regulacyjny ma uprawnienia do:
 - a) egzekwowania wykonania swoich decyzji za pomocą odpowiednich sankcji, w tym kar pieniężnych; decyzja organu regulacyjnego jest wiążąca dla wszystkich stron, do których jest skierowana, i nie podlega kontroli ze strony innej krajowej instancji administracyjnej;
 - b) żądania odpowiednich informacji od zarządcy infrastruktury, wnioskodawców i wszelkich włączonych do sprawy osób trzecich w ramach zainteresowanego państwa członkowskiego oraz do egzekwowania takich żądań 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; dotyczy to również danych niezbędnych do celów statystycznych i badań rynkowych; żądane informacje muszą być dostarczone bez zbędnej zwłoki;
 - c) przeprowadzania audytów lub inicjowania audytów zewnętrznych u zarządców infrastruktury i – w stosownych przypadkach – w przedsiębiorstwach kolejowych, aby sprawdzić przestrzeganie przepisów dotyczących rozdziału rachunkowości określonych w art. 6.
2. Państwa członkowskie czuwają nad tym, by decyzje podejmowane przez organ regulacyjny podlegały kontroli sądowej. Odwołanie nie ma skutku zawieszającego w stosunku do decyzji organu regulacyjnego.
3. W przypadku konfliktów dotyczących decyzji podjętych przez organy regulacyjne w sprawie transgranicznych usług transportowych zaangażowane strony mogą odwołać się do Komisji w celu otrzymania – w terminie jednego miesiąca od otrzymania odwołania – wiążącej decyzji w sprawie zgodności kwestionowanych decyzji z prawem UE.
4. Państwa członkowskie czuwają nad publikacją decyzji organu regulacyjnego.
5. Państwa członkowskie zapewniają przekazanie organowi regulacyjnemu przez zarządców infrastruktury i wszystkie przedsiębiorstwa lub inne podmioty zajmujące się różnymi rodzajami transportu kolejowego lub zarządzaniem infrastrukturą, w tym operatorów obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w art. 6, szczegółowych sprawozdań obowiązkowych, aby organ ten mógł wykonać swoje zadania. Takie sprawozdania obowiązkowe muszą zawierać co najmniej elementy określone w załączniku X. Organ regulacyjny może również wyciągać z tych sprawozdań wnioski dotyczące kwestii związanych z pomocą państwa, które zgłasza organom odpowiedzialnym za rozwiązywanie tych kwestii.

Załącznik X może zostać zmieniony na podstawie zebranych doświadczeń zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 60a. [Popr. 98]

Artykuł 57

Współpraca krajowych organów regulacyjnych i uprawnienia Komisji

1. Krajowe organy regulacyjne wymieniają informacje o swojej pracy oraz zasadach i praktyce podejmowania decyzji oraz współpracują w inny sposób w celu koordynowania podejmowania przez nich decyzji na obszarze całej Unii. W tym celu współpracują w ramach grupy roboczej, której posiedzenia odbywają się regularnie. Komisja wspiera organy regulacyjne w wykonywaniu tego zadania formalnie ustanowionej sieci, spotykając się regularnie z inicjatywy Komisji i pod jej przewodnictwem. W tym celu Komisja zapewnia aktywną współpracę organów regulacyjnych oraz podejmuje działania w przypadku, gdyby organy regulacyjne nie wywiązywały się z powierzonego im mandatu.

Środa, 16 listopada 2011 r.

W skład przedstawicieli Komisji wchodzi zarówno przedstawiciele służb odpowiedzialnych za transport, jak i konkurencję.

Komisja tworzy bazę danych, którą krajowe organy regulacyjne zasilają danymi na temat wszystkich procedur związanych z reklamacjami, takimi jak daty reklamacji, rozpoczęcie procedur z własnej inicjatywy, wszystkie projekty decyzji i decyzje ostateczne, zaangażowane strony, główne kwestie proceduralne i problemy z interpretacją przepisów mających zastosowanie do kolei, a także dochodzenia z własnej inicjatywy w sprawach dotyczących dostępu lub opłat za międzynarodowe przewozy kolejowe.

2. Organy regulacyjne podejmują ścisłą współpracę, w tym za pomocą uzgodnień roboczych, w celu wzajemnej pomocy wzajemnej 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 **powiadamia Komisję i** 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. **Sieć krajowych organów regulacyjnych wydaje również opinię.**

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, bądź, 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, a 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.

6a. Komisja może z własnej inicjatywy uczestniczyć w działaniach wymienionych w ust. 2–6, o których informuje sieć organów regulacyjnych, o której mowa w ust. 1.

7. Organy regulacyjne opracowują **Sieć organów regulacyjnych ustanowiona zgodnie z ust. 1 opracowuje** wspólne zasady i praktyki dotyczące podejmowania decyzji, do których **organy te** są upoważnione na mocy niniejszej dyrektywy. Komisja może przyjąć **i uzupełniać środki wykonawcze** określające takie wspólne zasady i praktyki. Środki takie, mające na celu zapewnienie wykonania niniejszej dyrektywy na jednolitych warunkach, przyjmuje się jako akty wykonawcze zgodnie z przepisami art. 63 ust. 3 **procedurą, o której mowa w art. 60a.**

Organy regulacyjne **prowadzą Sieć organów regulacyjnych prowadzi** również przeglądy decyzji i praktyk stowarzyszeń zarządców infrastruktury, o których mowa w art. 40 ust. 1, które wykonują przepisy niniejszej dyrektywy bądź w inny sposób przyczyniają się do usprawniania międzynarodowych przewozów kolejowych. [Popr. 99]

Środa, 16 listopada 2011 r.

Artykuł 57a

Europejski organ regulacyjny

W oparciu o doświadczenia wynikające z działania sieci krajowych organów regulacyjnych Komisja sporządza, przed... (), wniosek ustawodawczy dotyczący utworzenia europejskiego organu regulacyjnego. Organ ten pełni funkcję kontrolną i arbitrażową w odniesieniu do problemów o charakterze ponadgranicznym i międzynarodowym, jak również funkcję organu odwoławczego w odniesieniu do decyzji krajowych organów regulacyjnych. [Popr. 100]*

ROZDZIAŁ V

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 58

Przepisy niniejszej dyrektywy nie naruszają przepisów dyrektywy 2004/17/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. koordynująca 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 tej samej podstawie

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, 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, 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 służy odwołanie do sądu.

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. 64 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 Wielkiej Brytanii 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 państwa (Irlandia lub Wielka Brytania w odniesieniu do Irlandii Północnej) wprowadzą ustawodawstwo w celu wykonania artykułów określonych w ust. 1.

(* **Dwa lata po opublikowaniu niniejszej dyrektywy.**

⁽¹⁾ Dz.U. L 134, 30.4.2004, s. 1.

Środa, 16 listopada 2011 r.

3. Wyłączenie, 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 państwa członkowskiego, 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. 64 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 59a

Artykuł przekazujący uprawnienia

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 60a w odniesieniu do zakresu monitorowania rynku zgodnie z art. 15 ust. 5, niektórych elementów regulaminu sieci zgodnie z art. 27 ust. 2, niektórych zasad pobierania opłat zgodnie z art. 31 ust. 3 i 5, tymczasowej obniżki opłat za infrastrukturę dla pociągów wyposażonych w europejski system sterowania pociągami zgodnie z art. 32 ust. 3, niektórych elementów planu wydajności zgodnie z art. 35 ust. 2, kryteriów obowiązujących w związku z wymogami dotyczącymi wnioskodawców ubiegających się o dostęp do infrastruktury zgodnie z art. 41 ust. 3, harmonogramu procesu alokacji zgodnie z art. 43 ust. 1, obowiązkowych sprawozdań zgodnie z art. 56a ust. 5 oraz wspólnych zasad i praktyk dotyczących podejmowania decyzji przez organy regulacyjne zgodnie z art. 57 ust. 7. [Popr. 101]

Artykuł 60

Wykonanie przekazanych uprawnień

~~1. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 7 ust. 1 akapit drugi, art. 13 ust. 5 akapit drugi, art. 15 ust. 5 akapit drugi, art. 20 akapit trzeci, art. 27 ust. 2, art. 30 ust. 3 akapit drugi, art. 31 ust. 5 akapit drugi, art. 32 ust. 1 akapit trzeci, art. 32 ust. 3, art. 35 ust. 2, art. 43 ust. 1 i art. 56 ust. 8 akapit trzeci powierza się Komisji na czas nieokreślony.~~

~~2. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja powiadamia o tym równocześnie Parlament Europejski i Radę.~~

~~3. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych powierzone Komisji podlegają warunkom określonym w art. 61 i 62. [Popr. 102]~~

Artykuł 60a

Wykonanie przekazania

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

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 15 ust. 5, art. 27 ust. 2, art. 31 ust. 3 i 5, art. 32 ust. 3, art. 35 ust. 2, art. 41 ust. 3, art. 43 ust. 1, art. 56a ust. 6 i art. 57 ust. 7, powierza się Komisji na okres pięciu lat od ... (*). Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed zakończeniem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień jest w sposób dorozumiany odnawiane na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się temu odnowieniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

(*) Data wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

Środa, 16 listopada 2011 r.

3. Przekazanie uprawnień przewidziane w art. 15 ust. 5, art. 27 ust. 2, art. 31 ust. 3 i 5, art. 32 ust. 3, art. 35 ust. 2, art. 41 ust. 3, art. 43 ust. 1, art. 56a ust. 6 i art. 57 ust. 7 może zostać odwołane w dowolnym momencie przez Parlament Europejski lub Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie uprawnień określonych w tej decyzji. Decyzja ta staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w terminie późniejszym wskazanym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność aktów delegowanych już obowiązujących.

4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja powiadamia o tym równocześnie Parlament Europejski i Radę.

5. Akt delegowany przyjęty zgodnie z art. 15 ust. 5, art. 27 ust. 2, art. 31 ust. 3 i 5, art. 32 ust. 3, art. 35 ust. 2, art. 41 ust. 3, art. 43 ust. 1, art. 56a ust. 6 i art. 57 ust. 7 wchodzi w życie tylko wtedy, gdy Parlament Europejski lub Rada nie wyrażą sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od powiadomienia o nim Parlamentu Europejskiego lub Rady bądź jeśli Parlament Europejski i Rada przed upływem tego terminu poinformowały Komisję o tym, że nie wyrażą sprzeciwu. Okres ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady. [Popr. 103]

Artykuł 61

Odwołanie przekazanych uprawnień

1. Przekazanie uprawnień przewidziane w art. 60 ust. 1 może zostać odwołane przez Parlament Europejski lub Radę.

2. Instytucja, która rozpoczęła wewnętrzną procedurę w celu podjęcia decyzji, czy zamierza ona odwołać przekazanie uprawnień, informuje drugiego prawodawcę i Komisję najpóźniej miesiąc przed podjęciem ostatecznej decyzji, wskazując przekazane uprawnienia, które mogłyby zostać odwołane, oraz uzasadnienie tego odwołania.

3. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie uprawnień określonych w tej decyzji. Staje się ona skuteczna natychmiast lub od późniejszej daty, która jest w niej określona. Nie wpływa ona na ważność aktów delegowanych już obowiązujących. Jest publikowana w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. [Popr. 104]

Artykuł 62

Sprzeciw wobec aktów delegowanych

1. Parlament Europejski i Rada mogą wyrazić sprzeciw wobec aktu delegowanego w terminie dwóch miesięcy od daty zawiadomienia. Z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady termin ten jest przedłużany o miesiąc.

2. Jeżeli po upływie tego terminu ani Parlament Europejski ani Rada nie wyrażą sprzeciwu wobec aktu delegowanego, lub jeśli przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski jak i Rada poinformowały Komisję, że podjęły decyzję o niewyrażeniu sprzeciwu, akt delegowany wchodzi w życie z dniem przewidzianym w jego przepisach.

3. Jeśli Parlament Europejski lub Rada wyrażą sprzeciw wobec aktu delegowanego, nie wchodzi on w życie. Instytucja, która wyraża sprzeciw wobec aktu delegowanego, podaje uzasadnienie. [Popr. 105]

Artykuł 63

Środki wykonawcze

1. Państwa członkowskie mogą zwracać się do Komisji z wszelkimi sprawami dotyczącymi wdrożenia niniejszej dyrektywy. Odpowiednie decyzje są podejmowane zgodnie z procedurą doradczą określoną w art. 64 ust. 2.

Środa, 16 listopada 2011 r.

2. Na wniosek państwa członkowskiego **krajowego organu regulacyjnego i innych właściwych organów krajowych** lub z własnej inicjatywy Komisja, w szczególnych przypadkach, bada stosowanie i wprowadzenie postanowień niniejszej dyrektywy. ~~oraz w Krajowe organy regulacyjne prowadzą dostępną dla Komisji Europejskiej bazę danych zawierającą ich projekty decyzji.~~ **W ciągu dwóch miesięcy od daty otrzymania takiego wniosku Komisja Europejska** podejmie decyzję, zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 64 ust. 2, czy odnośne środki mogą być w dalszym ciągu stosowane. Komisja informuje o swojej decyzji Parlament Europejski, Radę i państwa członkowskie. [Popr. 106]

~~Bez uszczerbku dla przepisów art. 258 Traktatu każde państwo członkowskie może skierować decyzję Komisji do Rady w terminie jednego miesiąca od daty przyjęcia decyzji. Rada, stanowiąc kwalifikowaną większością głosów, może w wyjątkowych okolicznościach podjąć odmienną decyzję w okresie jednego miesiąca od daty skierowania decyzji.~~ **Na wniosek państwa członkowskiego lub z własnej inicjatywy Komisja – w konkretnych przypadkach – bada stosowanie i egzekwowanie postanowień niniejszej dyrektywy oraz przyjmuje odnośną decyzję zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 64 ust. 3.** [Popr. 107]

3. **Komisja przyjmuje akty wykonawcze zgodnie z art. 10 ust. 2, art. 11 ust. 4, art. 14 ust. 2 i art. 17 ust. 5** w celu zapewnienia wykonania niniejszej dyrektywy na jednolitych warunkach. Te akty wykonawcze przyjmowane są zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 64 ust. 3. [Popr. 108]

Artykuł 64

Procedury Komitetu

1. ~~Działania Komisji są wspierane przez Komitet udziela pomocy Komisji.~~ **Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.** [Popr. 109]

2. ~~Gdy dokonuje się odwołania do niniejszego ustępu, zastosowanie mają przepisy art. 3 i 7 decyzji 1999/468/WE, zważywszy na jej przepis art. 8.~~ **art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.** [Popr. 110]

3. ~~W przypadku odniesienia do~~ **Gdy dokonuje się odwołania do** niniejszego ustępu, **zastosowanie mają** stosuje się przepisy art. 5 ~~oraz art. 7~~ ~~decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem art. 8 tej decyzji.~~ **art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.** [Popr. 111]

Artykuł 65

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 rynku, w tym stanu przygotowań do dalszego otwarcia rynku usług kolejowych. 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 Parlamentu Europejskiego i Rady oraz istotne różnice pomiędzy państwami członkowskimi (zależność sieci dróg, liczba pasażerów, średni dystans podróży). W sprawozdaniu tym Komisja, w razie potrzeby, proponuje środki uzupełniające mające na celu ułatwienie takiego otwarcia i dokona oceny skutków takich środków.

Środa, 16 listopada 2011 r.

Artykuł 66

Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania przepisów art. [...] i załączników [...] do dnia (*)~~[...]~~. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów oraz tabelę korelacji pomiędzy tymi przepisami a niniejszą dyrektywą. **[Popr. 112]**

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

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

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

Artykuł 67

Uchylenie

Dyrektywy 91/440/EWG, 95/18/WE i 2001/14/WE zmienione dyrektywami wymienionymi w załączniku XI część A tracą moc od dnia [...] r., bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich dotyczących terminów transpozycji przeniesienia do prawa krajowego dyrektyw wymienionych w załączniku XI część B.

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

Artykuł 68

Wejście w życie

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

Artykuły [...] i załączniki [...] stosuje się od dnia [...].

Artykuł 69

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono dnia [...]

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

(*) w terminie 12 miesięcy od wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

Środa, 16 listopada 2011 r.

ZAŁĄCZNIK I

Wykaz pozycji infrastruktury kolejowej

W skład infrastruktury wchodzi następujące pozycje, pod warunkiem, że tworzą część nawierzchni kolejowej, łącznie z bocznicami, lecz bez linii znajdujących się w warsztatach naprawczych taboru kolejowego, zajezdniach i lokomotywniach, oraz prywatne linie kolejowe miejscowe i bocznice:

- powierzchnia gruntów;
- tory i podtorze, w szczególności nasypy, przekopy, systemy kanałów odwadniających i rowów, rowy murowane, przepusty, ściany osłonowe, roślinność posadzona w celu ochrony zboczy itd.; perony pasażerskie i towarowe; drogi i przejścia równoległe; mury ogradzające, żywopłoty, ogrodzenia; pasy przeciwpożarowe; aparatura do punktów grzewczych; skrzyżowania itd.; osłony przeciwnieogowe;
- obiekty inżynieryjne: mosty, przepusty i inne wiadukty, tunele, pokryte przekopy i inne przejścia podziemne; mury oporowe i budowle służące ochronie przed lawinami oraz spadającymi skałami itd.;
- przejazdy kolejowe, w tym urządzenia służące zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- nadbudowy, w tym tory, szyny z rowkiem, i szyny prowadzące; podkłady kolejowe i wiązania wzdłużne, drobny osprzęt nawierzchni kolejowej, podsypka, w tym odpryski skalne i piasek; punkty, skrzyżowania itd.; obrotnice i przesuwnice (z wyjątkiem zastrzeżonych wyłącznie dla lokomotyw);
- drogi dojazdowe dla pasażerów i towarów, w tym **dostęp dla pieszych i** drogi dostępu; [Popr. 113]
- 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;
- urządzenia sygnalizacyjne świetlne do celów ruchu kolejowego i bezpieczeństwa;
- urządzenia przetwarzania i rozdziału energii elektrycznej dla potrzeb transportu: podstacje, kable zasilające między podstacjami i przewodami jezdny, zawieszania łańcuchowe sieci trakcyjnej; trzecia szyna z podporami;
- budynki wykorzystywane przez dział infrastruktury.

ZAŁĄCZNIK II

Podstawowe funkcje zarządcy infrastruktury

(o których mowa w art. 7)

Wykaz podstawowych funkcji określonych w art. 7:

~~podejmowanie decyzji dotyczących przydzielania tras pociągów, w tym zarówno określanie, jak i ocena dostępności, a także przydzielanie poszczególnych tras pociągów,~~

~~podejmowanie decyzji dotyczących pobierania opłat za infrastrukturę, w tym ustalanie i ściąganie opłat. [Popr. 114]~~

Środa, 16 listopada 2011 r.

ZAŁĄCZNIK III

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 użytkowania infrastruktury, która jest przyznana;
 - c) korzystanie z punktów i węzłów kolejowych;
 - d) sterowanie ruchem 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) ~~urządzenia zaopatrzenia w paliwo, jeśli są dostępne;~~
 - g) wszystkie pozostałe informacje wymagane do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przyznana zdolność przepustowa.
2. Dostęp przyznaje się również do **następujących** obiektów infrastruktury usługowej, **jeśli istnieją, oraz do i dostarczania usług ~~dostarczanych~~ w tych ~~następujących~~ obiektach:**
 - a) stacje pasażerskie, ich budynki i inne urządzenia, w tym ~~informacja~~ **usługi informacyjne** dla podróżnych i ~~sprzedaż~~ **dogodna wspólna lokalizacja dla usług sprzedaży** biletów;
 - b) terminale towarowe;
 - c) stacje rozrządowe;
 - d) urządzenia do formowania składów pociągów;
 - e) tory postojowe;
 - f) utrzymanie i inne urządzenia techniczne;
 - g) kolejowe urządzenia portowe;
 - h) instalacje pomocnicze, w tym urządzenia do przeciągania wagonów;
 - ha) **urządzenia zaopatrzenia w paliwo i dostawa paliwa za pośrednictwem tych urządzeń, za którą opłaty są podawane na fakturach oddzielnie od opłat za użytkowanie urządzeń zaopatrzenia w paliwo.**
3. Usługi dodatkowe mogą obejmować:
 - a) prąd trakcyjny, ~~za który~~ **którego dostawcę przedsiębiorstwo kolejowe może wybierać według własnego uznania; w przypadku gdy dostawca prądu trakcyjnego jest jednocześnie operatorem obiektu**, opłaty za prąd trakcyjny są podawane na fakturach oddzielnie od opłat za użytkowanie urządzeń zasilania w prąd trakcyjny;

Środa, 16 listopada 2011 r.

- aa) *sprawiedliwe dla wszystkich operatorów warunki i ceny korzystania z zasilania i linii przesyłowych;*
- b) podgrzewanie składów pociągów pasażerskich;
- e) ~~dostawę paliwa, za które opłaty są podawane na fakturach oddzielnie od opłat za użytkowanie urządzeń zaopatrzenia w paliwo;~~ [Popr. 115 i 165]
- d) kontrakty dopasowane do indywidualnych potrzeb klienta na:
- sprawowanie kontroli nad transportem ładunków niebezpiecznych,
 - udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych.
4. Usługi pomocnicze mogą obejmować:
- a) dostęp do sieci telekomunikacyjnych;
- b) dostarczanie uzupełniających informacji;
- c) kontrolę techniczną taboru.

ZAŁĄCZNIK IV

Informacje do celów monitorowania rynku kolejowego

(o których mowa w art. 15)

1. Zmiany wyników transportu kolejowego i rekompensat z tytułu obowiązków świadczenia usługi publicznej:

	2007	zmiana w stosunku do roku poprzedniego (w %)	2008	zmiana w stosunku do roku poprzedniego (w %)
Przewozy towarów ogółem (w tkm ⁽¹⁾)				
Międzynarodowe przewozy towarów				
Tranzyt towarów				
Krajowe przewozy towarów				
Przewozy pasażerskie ogółem (w pkm ⁽²⁾)				
Międzynarodowe przewozy pasażerskie				
Tranzyt pasażerski				
Krajowe przewozy pasażerskie				
W tym w ramach OUP				
Rekompensaty wypłacone z tytułu OUP (EUR)				

⁽¹⁾ Tonokilometr.⁽²⁾ Pasażerokilometr.

Środa, 16 listopada 2011 r.

2. Udział przedsiębiorstw kolejowych w wynikach sektora transportowego ogółem na koniec 2008 r. (z wyszczególnieniem przedsiębiorstw kolejowych, których udziały w tkm/pkm ≥ 1 %):

Przedsiębiorstwa kolejowe (PRZEWOZY TOWARÓW)	Udział (% tkm)	Udziały rynkowe nowych przedsiębiorstw ogółem

Przedsiębiorstwa kolejowe (PRZEWOZY PASAŻERSKIE)	Udział (% pkm)	Udziały rynkowe nowych przedsiębiorstw ogółem

3. Organy regulacyjne

	Ubiegły rok	Rok poprzedni
Liczba pracowników zajmujących się sprawami regulacyjnymi dotyczącymi dostępu do rynku kolejowego:		
Liczba rozpatrzonych skarg:		
Liczba przeprowadzonych postępowań wszczętych z urzędu:		
Liczba podjętych decyzji dotyczących skarg:		
Liczba podjętych decyzji dotyczących postępowań wszczętych z urzędu:		

4. Wydane w ubiegłym roku akty prawa krajowego i akty regulacyjne istotne dla transportu kolejowego.
5. Istotne zmiany dotyczące restrukturyzacji zasiedziałych przedsiębiorstw kolejowych oraz przyjęcia/realizacji krajowych strategii na rzecz transportu w ciągu ubiegłego roku.
6. Istotne inicjatywy/działania w zakresie szkoleń podjęte w danym państwie w ubiegłym roku.
7. Stan zatrudnienia w przedsiębiorstwach kolejowych i u zarządców infrastruktury na koniec ubiegłego roku

Liczba pracowników przedsiębiorstw kolejowych ogółem	
— w tym maszyniści	
— w tym pozostały personel przemieszczający się, wykonujący pracę na terenie więcej niż jednego państwa	
Liczba pracowników zarządców infrastruktury ogółem	
Pozostali pracownicy, w tym pracownicy kolejowych przedsiębiorstw usługowych (np. zakładów utrzymania taboru, operatorów terminali, firm szkoleniowych, spółek wynajmujących drużyny trakcyjne do obsługi pociągów, spółek zapewniających dostawy energii)	

Środa, 16 listopada 2011 r.

8. Status wieloletnich umów w zakresie zarządzania infrastrukturą obowiązujących w ubiegłym roku

Zarządca infrastruktury	Długość sieci objętej umową	Ramy czasowe umowy, poczynając od [data]	Czy uzgodniono definicję wskaźników wyników (T/N) Jeśli tak, należy ją podać.	Rekompensaty wypłacone ogółem (EUR/rok)	

9. Wydatki na infrastrukturę (sieć konwencjonalna i sieć kolei dużej prędkości):

	Utrzymanie	Remonty	Rozbudowa
Linie konwencjonalne – ubiegły rok (EUR)			
(km objęte pracami)			
Prognoza na rok bieżący (EUR)			
(km objęte pracami)			
Linie kolei dużej prędkości – ubiegły rok (EUR)			
(km objęte pracami)			
Prognoza na rok bieżący (EUR)			
(km objęte pracami)			

10. Szacunkowa wartość zaległych prac w zakresie utrzymania infrastruktury na koniec ubiegłego roku.

Linie konwencjonalne – ubiegły rok (EUR)	
(km, które należy objąć pracami)	
Linie kolei dużej prędkości – ubiegły rok (EUR)	
(km, które należy objąć pracami)	

11. Inwestycje w sieć kolei dużej prędkości:

Linie	Km linii oddanych do użytku w ubiegłym roku	Km linii oddawanych do użytku w konwencjonalnej perspektywie planowania (10/20 lat)

Środa, 16 listopada 2011 r.

12. Długość sieci kolejowej na koniec ubiegłego roku:

Linie konwencjonalne (km)	
Linie kolei dużej prędkości (km)	

13. Opłaty za dostęp do infrastruktury w ubiegłym roku

Kategoria pociągu	Średnia opłata w EUR/pociągokilometr, bez uwzględnienia kosztu zużytej energii elektrycznej
Pociąg towarowy o masie 1 000 ton brutto	
Dalekobieżny pociąg osobowy o masie 500 ton brutto	
Podmiejski pociąg osobowy o masie 140 ton brutto	

14. Obecność sytemu opartego na wynikach utworzonego zgodnie z przepisami art. 35 niniejszej dyrektywy (w przypadku odpowiedzi pozytywnej, należy podać jego najważniejsze cechy).

15. Liczba ważnych licencji wydanych przez właściwy organ krajowy

	Ważne licencje na dzień 31 grudnia ubiegłego roku	Licencje cofnięte	Nowe licencje	Ważne licencje na dzień 31 grudnia roku poprzedzającego ubiegły rok
Ogółem				
w tym				
— dla transportu towarów				
— dla transportu pasażerskiego				

16. Status wdrożenia europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym.

16a. Incydenty, wypadki i poważne wypadki zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE, do których doszło w ubiegłym roku. [Popr. 116]

17. Inne istotne sprawy

ZAŁĄCZNIK V

Zdolność finansowa

(o której mowa w art. 20)

1. ~~Zdolność finansowa będzie weryfikowana na podstawie rocznych sprawozdań finansowych przedsiębiorstwa kolejowego, a w przypadku gdy przedsiębiorstwo nie może przedstawić rocznych sprawozdań finansowych — na podstawie rocznego bilansu. Wymagane jest przedstawienie szczegółowych danych, w szczególności w następujących sprawach:~~

- ~~a) dostępne fundusze, w tym saldo rachunku bankowego, zabezpieczone przekroczenie stanu konta i pożyczki;~~
- ~~b) fundusze i aktywa dostępne jako zabezpieczenie;~~
- ~~c) kapitał obrotowy;~~

Środa, 16 listopada 2011 r.

- d) istotne koszty, łącznie z kosztem zakupu na rachunek pojazdów, terenów, budynków, instalacji i taboru kolejowego;
 - e) obciążenia na aktywach przedsiębiorstwa.
2. W szczególności przedsiębiorstwo ubiegające się o licencję nie posiada zdolności finansowej, jeśli w związku ze swoją działalnością zalega z zapłatą podatków lub składek na ubezpieczenia społeczne.
3. Organy mogą w szczególności zażądać przedstawienia sprawozdania z audytu oraz odpowiednich dokumentów z banku, powszechnej kasy oszczędnościowej, od księgowego lub audytora. Dokumenty te muszą zawierać informacje dotyczące kwestii określonych w pkt 1. [Popr. 117]

ZAŁĄCZNIK VI

Treść regulaminu sieci

(o której mowa w art. 27)

Regulamin ~~Poszczególne części regulaminu~~ sieci ~~określony~~ **określonego** w art. 27 ~~zawiera~~ **zawierają** następujące informacje: [Popr. 118]

1. Część przedstawiająca charakter infrastruktury, która jest udostępniana przedsiębiorstwom kolejowym, oraz warunki dostępu do niej. Informacje w tej części są zgodne z rejestrami infrastruktury, które mają być publikowane zgodnie z przepisami art. 35 dyrektywy 2008/57/WE, lub odnoszą się do tych rejestrów. [Popr. 119]
2. Część na temat zasad pobierania opłat i taryf. ~~Zawiera ona~~ **zawiera** odpowiednie szczegóły systemu pobierania opłat, jak również wystarczające informacje dotyczące opłat, a także inne informacje dotyczące usług wymienionych w załączniku III, które są świadczone tylko przez jednego usługodawcę. Podaje ona szczegółowo metodykę, zasady, jeśli to właściwe, stosowane skale przy zastosowaniu art. ~~31 do 36~~ **art. 31 ust. 4 i 5 do art. 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. [Popr. 120]
3. Część na temat zasad i kryteriów alokacji zdolności przepustowej ~~zawiera~~ **zawiera** ogólną charakterystykę zdolności przepustowej infrastruktury, która jest udostępniana przedsiębiorstwom kolejowym, i wszelkie ograniczenia związane z jej wykorzystywaniem, w tym prawdopodobne wymagania zdolności przepustowej w zakresie utrzymania. 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: [Popr. 121]
 - 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 się przestrzega w celu występowania o informacje na temat rozkładów jazdy zgodnie z przepisami art. 45 ust. 4;
 - 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 zatłoczona;
 - f) szczegóły ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury;
 - g) warunki, za pomocą których uwzględnia się poprzednie wielkości wykorzystywania zdolności przepustowej przy wyznaczaniu 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.

Środa, 16 listopada 2011 r.

4. Część dotycząca informacji odnośnie do wniosku o wydanie licencji, o której mowa w art. 25, oraz certyfikatów bezpieczeństwa wydawanych zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE⁽⁴⁾.
5. Część dotycząca informacji odnośnie do procedur rozstrzygania sporów i apelacji w zakresie spraw związanych z dostępem do infrastruktury kolejowej i przewozów oraz planu wydajności, o którym mowa w art. 35. [Popr. 122]
6. Część dotycząca dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i opłat za korzystanie z obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w załączniku III. Operatorzy obiektów infrastruktury usługowej, które nie znajdują się pod kontrolą zarządcy 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. [Popr. 123]
7. Wzór umowy służący zawieraniu umów ramowych między zarządcą infrastruktury a wnioskodawcą zgodnie z art. 42 niniejszej dyrektywy. [Popr. 124]

(4) Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44.

ZAŁĄCZNIK VII

Podstawowe zasady i parametry umów między właściwymi organami i zarządcami infrastruktury

(o których mowa w art. 30)

Umowa zawiera uszczegółowienie art. 30, w tym:

1. zakres umowy odnośnie do infrastruktury i obiektów infrastruktury usługowej o strukturze zgodnej z załącznikiem III. Obejmuje wszystkie aspekty ~~rozwoju infrastruktury, w tym utrzymanie i remonty~~ **utrzymania i remontów** eksploatowanej już infrastruktury. Budowę nowej infrastruktury można uwzględnić jako oddzielny punkt;
2. struktura uzgodnionych płatności, **w tym orientacyjne prognozy ich przewidywanego poziomu**, alokowanych do usług w zakresie infrastruktury wymienionych w załączniku III, do utrzymania, **w tym remontów i modernizacji**, ~~do budowy nowej infrastruktury~~ oraz do likwidowania obecnych zaległości w zakresie utrzymania; **płatności przeznaczone na nową infrastrukturę można uwzględnić jako oddzielny punkt**;
3. wyniki gospodarcze ukierunkowane na użytkownika w formie wskaźników i kryteriów jakości obejmujących:
 - a) parametry eksploatacyjne pociągów i poziom zadowolenia klienta, **zwłaszcza wpływ jakości infrastruktury na niezawodność pociągów**,
 - b) przepustowość sieci **i dostępność infrastruktury**,
 - c) zarządzanie majątkiem,
 - d) wielkość działań,
 - e) poziomy bezpieczeństwa,
 - f) ochronę środowiska;
4. wielkość potencjalnych zaległości w zakresie utrzymania, środki przeznaczone na ich likwidację oraz składniki majątki, które będą stopniowo wycofywane z eksploatacji, a co za tym idzie będą powodować inny ruch kapitału;
5. zachęty zgodnie z art. 30 ust. 1;
6. minimalne obowiązki zarządcy infrastruktury w zakresie sprawozdawczości, dotyczące treści i częstotliwości sprawozdań, w tym informacje, które należy publikować co roku;

Środa, 16 listopada 2011 r.

7. mechanizm zapewniający przekazywanie istotnej części redukcji kosztów użytkownikom w formie obniżonego poziomu opłat **zgodnie z wymogami art. 30 ust. 1, nie zagrażając równowadze rachunków zarządcy infrastruktury, stosownie do wymagań art. 8 ust. 4;**
8. uzgodniony okres obowiązywania umowy zsynchronizowany i zgodny z okresem obowiązywania planu prowadzenia działalności gospodarczej, koncesji lub licencji danego zarządcy infrastruktury oraz z ramami pobierania opłat i przepisami określonymi przez państwo;
9. przepisy dotyczące postępowania w przypadku poważnych zakłóceń przewozów lub sytuacji nadzwyczajnych, ~~z uwzględnieniem minimalnego poziomu obsługi na wypadek ewentualnych strajków~~, oraz wcześniejszego rozwiązania umowy i **terminowego** powiadamiania użytkowników; **[Popr. 125]**
10. działania naprawcze podejmowane w przypadku gdy jedna ze stron naruszyła swoje zobowiązania umowne; powyższe obejmuje warunki i procedury renegocjacji oraz wcześniejszego rozwiązania umowy z uwzględnieniem roli organu regulacyjnego.

ZAŁĄCZNIK VIII

Wymogi odnośnie do kosztów i opłat dotyczących infrastruktury kolejowej

(o których mowa w art. 31 ust. 3 i 5, art. 32 ust. 1 i 3 oraz art. 35)

1. Koszty bezpośrednie przewozów pociągami, o których mowa w art. 31 ust. 3, dotyczące zużycia infrastruktury, nie obejmują następujących pozycji:
 - a) koszty ogólne rozkładające się na całą sieć, ~~w tym wynagrodzenia i emerytury;~~
 - b) odsetki należne od kapitału;
 - c) ~~ponad jedną dziesiątą kosztów związanych z układaniem rozkładu jazdy, przydzielaniem tras pociągów, kierowaniem ruchem pociągów, odprawianiem i sygnalizacją ruch pociągów;~~
 - d) amortyzacja urządzeń do podawania informacji, łączności i telekomunikacji;
 - e) koszty związane z gospodarką nieruchomościami, w szczególności nabywaniem, zbywaniem, rozbiórką, dekontaminacją, rekultywacją lub dzierżawą gruntu lub innych środków trwałych;
 - f) ~~usługi socjalne, szkoły, przedszkola, restauracje;~~ **[Popr. 126]**
 - g) koszty związane z przypadkami działania siły wyższej, wypadkami, zakłóceniami przewozów.

W przypadku gdy koszty bezpośrednio przekroczą średnio dla całej sieci 35 % średnich kosztów utrzymania sieci, zarządzania nią i jej remontów obliczanych na podstawie wykonanych pociągokilometrów, zarządca infrastruktury przedstawia organowi regulacyjnemu szczegółowe uzasadnienie dotyczące takich okoliczności. Obliczane w tym celu średnie koszty nie uwzględniają składników kosztów, o których mowa w ppkt e), f) lub g).
2. Opłaty zróżnicowane w zależności od powodowanego hałasu, o których mowa w art. 31 ust. 5, spełniają poniższe wymogi:
 - a) Opłatę różnicuje się, aby odzwierciedlała skład pociągu zestawionego z pojazdów nieprzekraczających dopuszczalnych poziomów hałasu określonych w decyzji Komisji 2006/66/WE z dnia 23 grudnia 2005 r. dotycząca technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu tabor kolejowy – hałas transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych ⁽¹⁾ (TSI Hałas).
 - b) Wagony towarowe traktuje się priorytetowo.
 - c) Zróżnicowanie według poziomów hałasu powodowanego przez wagony towarowe umożliwi zwrot w rozsądnym czasie inwestycji polegającej na wyposażeniu wagonów w najbardziej efektywny pod względem ekonomicznym i dostępny system hamowania o niskim poziomie hałasu.

(1) OJ L 37 z 8.2.2006, s. 1.

Środa, 16 listopada 2011 r.

d) Ponadto można uwzględnić takie elementy zróżnicowania opłat jak:

- i) pora emisji hałasu, szczególnie noc;
- ii) skład pociągu mający wpływ na poziom emisji hałasu;
- iii) podatność obszaru, którego dotyczą emisje lokalne;
- iv) dodatkowe kategorie emisji hałasu znacznie niższe niż kategoria, o której mowa w ppkt a).

3. Zarządca **Zarządca infrastruktury wyodrębnia jednolite segmenty rynku i odpowiadające im podwyżki w rozumieniu art. 32 ust. 1 na podstawie badania rynku i po konsultacjach z wnioskodawcami. Z wyjątkiem przewozów, o których mowa w art. 32 ust. 1a, zarządca infrastruktury wykazuje organowi regulacyjnemu, że dana usługa kolejowa może pokryć płatności podwyżek zgodnie z art. 32 ust. 1, przy czym każdy z rodzajów przewozów wymienionych w poszczególnych punktach poniżej należy do innego segmentu rynku. W razie wprowadzenia podwyżek przez zarządcę infrastruktury, sporządza on listę segmentów rynku, w przypadku których organ regulacyjny udziela wcześniejszej zgody.**

- a) Przewozy pasażerskie / przewozy towarowe;
- b) Pociągi przewożące ładunki niebezpieczne / a pozostałe pociągi towarowe;
- c) Przewozy krajowe / przewozy międzynarodowe;
- d) Transport kombinowany / bezpośrednie połączenia kolejowe;
- e) Miejskie lub regionalne przewozy pasażerskie / międzymiastowe przewozy pasażerskie;
- f) Pociągi rozkładowe bezpośrednie / pociągi przewożące ładunki rozproszone;
- g) Regularne przewozy kolejowe / nieregularne przewozy kolejowe:[Popr. 127]

4. Plan wydajności, o którym mowa w art. 35, opiera się na następujących podstawowych zasadach:

- a) Aby osiągnąć uzgodniony poziom jakości usług i nie stworzyć zagrożenia dla rentowności usługi, po zatwierdzeniu przez organ regulacyjny 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:[Popr. 128]
- b) Co najmniej pięć dni przed uruchomieniem pociągu zarządca infrastruktury przekazuje przedsiębiorstwom kolejowym rozkład jazdy, na podstawie którego będą obliczane opóźnienia:[Popr. 129]
- 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

Środa, 16 listopada 2011 r.

2. Instalacje infrastruktury, za której 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. Sprawy 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. Techniczne przygotowanie pociągu
 - 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. Formowanie pociągu przez przedsiębiorstwo kolejowe
 - 6.3. Problemy mające wpływ na wagowy osobowe (przewozy pasażerskie)

Środa, 16 listopada 2011 r.

- 6.4. Problemy mające wpływ na wagony towarowe (przewozy towarów)
- 6.5. Problemy mające wpływ na wagony osobowe, lokomotywy i autobusy szynowe
- 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 klimatycznych 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. Zajętość torów spowodowana opóźnieniem tego samego pociągu
 - 9.3. Zajętość torów spowodowana opóźnieniem innego pociągu
 - 9.4. Cykl przewozowy
 - 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 opóźnienie przewozów kolejowych 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 przewozy kolejowe w okresie nie dłuższym niż jeden miesiąc.

Środa, 16 listopada 2011 r.

- g) ~~Bez uszczerbku dla istniejących procedur odwoławczych i przepisów art. 50, w przypadku sporów dotyczących planu wydajności udostępnia się system rozwiązywania sporów w celu natychmiastowego rozwiązywania takich sporów. Jeżeli ten system jest stosowany, decyzje podejmuje się w terminie ograniczonym do dziesięciu dni roboczych.~~**[Popr. 130]**
- h) ~~Raz do roku zarządca infrastruktury publikuje średni roczny poziom jakości usług osiągnięty przez przedsiębiorstwa kolejowe w oparciu o główne parametry uzgodnione w ramach planu wydajności.~~**[Popr. 131]**
5. Tymczasową obniżkę opłat za infrastrukturę dla pociągów wyposażonych w europejski system sterowania pociągiem, o której mowa w art. 32 ust. 3, ustala się w następujący sposób:

Dla przewozów towarów:

Rok	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Obniżka	5 % 20 %	5 % 20 %	5 % 20 %	5 % 15 %	5 % 10 %	5 % 8 %	4 % 6 %	3 % 4 %	2 % 3 %	1 % 3 %

Dla przewozów pasażerów:

Rok	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Obniżka	10 %	10 %	10 %	10 %	10 %	5 % 8 %	5 % 6 %	5 %	5 % 4 %	5 % 2 %

[Popr. 132]

ZAŁĄCZNIK IX

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 położonych 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 zapewnijają, żeby wstępne trasy pociągów międzynarodowych zostały ustalone we współpracy z innymi odpowiednimi zarządcami infrastruktury. Zarządcy infrastruktury zapewnijają, 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.
-

Środa, 16 listopada 2011 r.

ZAŁĄCZNIK X

Sprawozdania obowiązkowe przedkładane organowi regulacyjnemu

(o których mowa w art. 56 ust. 8)

Sprawozdania obowiązkowe przedkładane organowi regulacyjnemu zgodnie z art. 56 ust. 8 zawierają co najmniej następujące elementy:

1. Rozdział rachunkowości

Sprawozdania obowiązkowe przedkładane przez zarządców infrastruktury i wszystkie przedsiębiorstwa bądź inne podmioty wykonujące lub łączące różne rodzaje przewozów kolejowych lub otrzymujące fundusze publiczne:

- a) uwzględniają oddzielne rachunki zysków i strat oraz bilanse dla działalności w zakresie przewozów towarów, przewozów pasażerów oraz zarządzania infrastrukturą;
- b) podają 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) uwzględniają kategorie kosztów i zysków umożliwiające ustalenie, czy miało miejsce subsydiowanie skrośne różnych działań, zgodnie z wymogami organu regulacyjnego; **określonymi w art. 6 i jeśli organ regulacyjny uzna to za konieczne i proporcjonalne; [Popr. 133]**
- d) zawierają wystarczająco szczegółowe informacje uznane przez organ regulacyjny za konieczne i proporcjonalne;
- e) są opatrzone dokumentem, w którym określono metodykę stosowaną w celu alokacji kosztów do różnych działań.

W przypadku gdy przedsiębiorstwo podlegające regulacji jest częścią grupy, sprawozdania obowiązkowe przygotowuje się dla całej grupy i dla każdej ze spółek zależnych. Oprócz tego w sprawozdaniu obowiązkowym uwzględnia się pełne informacje na temat płatności wykonywanych między spółkami zależnymi, aby zapewnić właściwe wykorzystanie funduszy publicznych.

2. Monitorowanie opłat za dostęp do infrastruktury

Sprawozdania obowiązkowe przedkładane przez zarządców infrastruktury organowi regulacyjnemu:

- a) określają różne kategorie kosztów, zapewniając w szczególności wystarczające informacje odnośnie do kosztów krańcowych/bezpośrednich różnych usług lub grup usług, aby było możliwe monitorowanie opłat za dostęp do infrastruktury;
- b) zapewniają wystarczając 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) podają 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

Sprawozdania obowiązkowe przedkładane przez zarządców infrastruktury organowi regulacyjnemu obejmują:

Środa, 16 listopada 2011 r.

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

4. Pozostałe kwestie

W przypadku zarządców infrastruktury sprawozdania obowiązkowe poddaje się badaniu ze strony biegłego rewidenta. Sprawozdanie biegłego rewidenta załącza się do sprawozdania obowiązkowego.

Sprawozdanie obowiązkowe zawiera rachunki zysków i strat i bilanse oraz jest uzgadniane z ustawowymi sprawozdaniami finansowymi spółki, a wyjaśnienia przedstawia się dla wszystkich uzgadniających pozycji.

ZAŁĄCZNIK XI

Część A

Uchylone dyrektywy wraz z wykazem ich kolejnych zmian

(o których mowa w art. 60)

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

Środa, 16 listopada 2011 r.

Część B

Wykaz terminów przeniesienia do prawa krajowego

(o których mowa w art. 67)

Dyrektywa	Termin przeniesienia 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 XII

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 1	Art. 1 ust. 1
		Art. 1 ust. 2	Art. 1 ust. 2
Art. 2 ust. 2	Art. 1 ust. 2		Art. 2 ust. 1
		Art. 1 ust. 3	Art. 2 ust. 2
Art. 2 ust. 3	Art. 1 ust. 3	Art. 1 ust. 4	Art. 2 ust. 3
Art. 2 ust. 4			Art. 2 ust. 4
Art. 3	Art. 2 lit. b) i c)		Art. 2 ust. 5
		Art. 2	Art. 3 lit. a)-h) Art. 3 lit. i) i j) Art. 3 lit. k)-u)
Art. 4			Art. 4
Art. 5			Art. 5
Art. 6 ust. 1 i 2			Art. 6 ust. 1, 2
Art. 9 ust. 4			Art. 6 ust. 3
Art. 6 ust. 1 akapit drugi			Art. 6 ust. 4
Art. 6 ust. 3			Art. 7 ust. 1

Środa, 16 listopada 2011 r.

Dyrektywa 91/440/EWG	Dyrektywa 95/18/WE	Dyrektywa 2001/14/WE	Niniejsza dyrektywa
Art. 7 ust. 1, 3 i 4		Art. 4 ust. 2 i art. 14 ust. 2 Art. 6 ust. 1	Art. 7 ust. 2 Art. 8 ust. 1, 2 i 3 Art. 8 ust. 4
Art. 9 ust. 1 i 2			Art. 9 ust. 1 i 2
Art. 10 ust. 3 i 3a			Art. 10 ust. 1 i 2 akapit pierwszy, drugi i trzeci
Art. 10 ust. 3b			Art. 11 ust. 1, 2 i 3 Art. 11 ust. 4
Art. 10 ust. 3c i 3e			Art. 11 ust. 5 i 6
Art. 10 ust. 3f			Art. 12
Art. 10b		Art. 5	Art. 13 Art. 14 Art. 15 Art. 16
	Art. 3		Art. 16
	Art. 4 ust. 1-4		Art. 17 ust. 1-4
	Art. 5		Art. 18
	Art. 6		Art. 19
	Art. 7		Art. 20
	Art. 8		Art. 21
	Art. 9		Art. 22
	Art. 4 ust. 5		Art. 23 ust. 1
	Art. 10		Art. 23 ust. 1 i 3
	Art. 11		Art. 24
	Art. 15		Art. 25
		Art. 1 ust. 1 akapit 2	Art. 26
		Art. 3	Art. 27
Art. 10 ust. 5			Art. 28
		Art. 4 ust. 1i 3-6	Art. 29
		Art. 6 ust. 2-4	Art. 30
		Art. 7	Art. 31
		Art. 8	Art. 32

Środa, 16 listopada 2011 r.

Dyrektywa 91/440/EWG	Dyrektywa 95/18/WE	Dyrektywa 2001/14/WE	Niniejsza dyrektywa
		Art. 9	Art. 33
		Art. 10	Art. 34
		Art. 11	Art. 35
		Art. 12	Art. 36
		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 ust. 1-4	Art. 44
		Art. 20 ust. 1, 2 i 3	Art. 45 ust. 1, 2 i 3
			Art. 45 ust. 4
		Art. 20 ust. 4	Art. 45 ust. 5
		Art. 21	Art. 46
		Art. 22	Art. 47
		Art. 23	Art. 48
		Art. 24	Art. 49
		Art. 25	Art. 50
		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. 61
			Art. 62
Art. 11		Art. 34	Art. 63
Art. 11a		Art. 35 ust. 1, 2 i 3	Art. 64

Środa, 16 listopada 2011 r.

Dyrektywa 91/440/EWG	Dyrektywa 95/18/WE	Dyrektywa 2001/14/WE	Niniejsza dyrektywa
Art. 10 ust. 9		Art. 38	Art. 65 Art. 66 Art. 67
	Art. 17	Art. 39	Art. 68
	Art. 18	Art. 40	Art. 69 Załącznik I
Załącznik II		Załącznik II	Załącznik II Załącznik III Załącznik IV
	Załącznik	Załącznik I	Załącznik V Załącznik VI Załącznik VII Załącznik VIII
		Załącznik III	Załącznik IX Załącznik X