

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2018/1795**z dnia 20 listopada 2018 r.****ustanawiające procedurę i kryteria do celów stosowania badania równowagi ekonomicznej
zgodnie z art. 11 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 11 ust. 4 akapit drugi,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywą 2012/34/UE zmienioną dyrektywą (UE) 2016/2370 ⁽²⁾ otworzono rynek krajowych kolejowych przewozów pasażerskich, mając na celu zakończenie budowy jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. Może to mieć wpływ na organizację i finansowanie kolejowych przewozów pasażerskich świadczonych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Państwa członkowskie mogą wprowadzić do swojego prawodawstwa możliwość odmowy udzielenia dostępu do infrastruktury, gdy nowy swobodny dostęp do możliwości świadczenia usług kolejowych przewozów pasażerskich zagrażałby równowadze ekonomicznej takich umów o świadczenie usług publicznych.
- (2) Z drugiej jednak strony takie usługi, w zależności od ich określonych cech, takich jak jakość, harmonogram, obsługiwane stacje końcowe oraz potencjalni klienci docelowi, niekoniecznie muszą bezpośrednio konkurować z usługami publicznymi, a zatem wywierają jedynie ograniczony wpływ na równowagę ekonomiczną umowy o świadczenie usług publicznych. Ponadto mogą występować pozytywne efekty sieciowe dla podmiotów świadczących usługi publiczne, korzyści netto dla pasażerów lub większe korzyści społeczne, które należy wziąć pod uwagę.
- (3) Dlatego niezbędne jest zrównoważenie uzasadnionych interesów podmiotów realizujących umowy o świadczenie usług publicznych oraz właściwych organów z nadrzędnymi celami w postaci zakończenia budowy jednolitego europejskiego obszaru kolejowego oraz czerpania większych korzyści społecznych będących wynikiem jego utworzenia. Badanie równowagi ekonomicznej powinno umożliwić osiągnięcie kompromisu między tymi konkurującymi interesami.
- (4) Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽³⁾ stanowi, że w zamian za wypełnianie obowiązku użyteczności publicznej poprzez świadczenie kolejowych przewozów pasażerskich podmioty mogą otrzymać rekompensatę finansową, prawa wyłączne, lub jedno i drugie. Przyznanie operatorom kolejowym praw wyłącznych nie powinno jednak skutkować utrudnieniem dostępu do krajowych rynków pasażerskich przewozów kolejowych.
- (5) Takie prawa wyłączne nie powinny wykluczać prawa dostępu innych przedsiębiorstw kolejowych, chyba że badanie równowagi ekonomicznej wykaże, iż – biorąc pod uwagę wartość praw wyłącznych – nowe kolejowe przewozy pasażerskie miałyby istotny negatywny wpływ na rentowność usług świadczonych w ramach umowy o świadczenie usług publicznych lub koszty netto ich świadczenia dla właściwego organu, lub na jedno i drugie, w zależności od porozumień o podziale ryzyka określonych w umowie o świadczenie usług publicznych.
- (6) Z wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej należy występować tylko w odniesieniu do kolejowych przewozów pasażerskich, które nie są świadczone w ramach umowy o świadczenie usług publicznych i które są albo zupełnie nowe, albo wiążą się z istotną zmianą istniejących usług. Pojęcie to obejmuje również usługi komercyjne świadczone przez ten sam podmiot, który wykonuje umowę o świadczenie usług publicznych.
- (7) Ocena, czy proponowaną zmianę w ramach kolejowych przewozów pasażerskich należy uznać za istotną, powinna należeć do organu regulacyjnego. Za istotną zmianę można uznać zwiększenie częstotliwości przewozów lub liczby stacji. Zróżnicowania cen nie należy postrzegać jako istotnej zmiany, chyba że jest ono niezgodne z normalną praktyką rynkową, a w stosownych przypadkach – z biznesplanem przedłożonym organowi regulacyjnemu w czasie, gdy przeprowadzano poprzednie badanie równowagi ekonomicznej.

⁽¹⁾ Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32.⁽²⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniająca dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową (Dz.U. L 352 z 23.12.2016, s. 1).⁽³⁾ Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 1).

- (8) Decyzja organu regulacyjnego powinna zawierać ocenę korzyści netto dla klientów, które to korzyści wynikają z nowych kolejowych przewozów pasażerskich w krótkim i średnim okresie; należy w niej także uwzględnić dostarczone przez zarządcę infrastruktury informacje techniczne na temat stosownych wymagań infrastrukturalnych oraz przewidywanego wpływu na wydajność sieci i optymalnego wykorzystania zdolności przepustowych przez wszystkich wnioskodawców.
- (9) Organ regulacyjny powinien być upoważniony do oceny prawdopodobnego wpływu nowej usługi przewozów pasażerskich oraz do oceny tego, czy taki wpływ byłby istotny i mógłby w związku z tym zagrażać równowadze ekonomicznej istniejącej umowy o świadczenie usług publicznych.
- (10) Aby uniknąć zakłóceń już funkcjonujących nowych kolejowych przewozów pasażerskich i zapewnienia tym nowym usługom pewności prawa dotyczącej możliwości prowadzenia przewozów, należy ograniczyć długość okresu, w jakim można występować z wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, i powiązać ją z czasem złożenia przez wnioskodawcę powiadomienia o zainteresowaniu prowadzeniem nowych kolejowych przewozów pasażerskich.
- (11) Aby wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej został uwzględniony, należy w nim zawrzeć uzasadnienie, że proponowana nowa usługa zagrażałaby równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych.
- (12) W celu zapewnienia pewności prawa wszystkim zainteresowanym stronom oraz umożliwienia zarządcy infrastruktury przetwarzania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej zgodnie z procedurą ustanowioną w rozdziale IV sekcja 3 dyrektywy 2012/34/UE, organ regulacyjny powinien podjąć decyzję dotyczącą równowagi ekonomicznej w ustalonych wcześniej ramach czasowych, a w każdym przypadku przed upływem terminu przyjmowania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej wyznaczonego przez zarządcę infrastruktury zgodnie z pkt 3 załącznika VII do dyrektywy 2012/34/UE.
- (13) Jeżeli jednak w momencie otrzymania powiadomienia wnioskodawcy umowa o świadczenie usług publicznych znajduje się na etapie konkurencyjnej procedury przetargowej i wystąpiono z wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, organ regulacyjny może podjąć decyzję o zawieszeniu na ograniczony okres rozpatrywania wniosku dotyczącego nowych kolejowych przewozów pasażerskich, do czasu rozstrzygnięcia procedury dotyczącej nowej umowy o świadczenie usług publicznych. Zawieszenie to powinno trwać nie dłużej niż 12 miesięcy od chwili otrzymania powiadomienia wnioskodawcy lub do czasu zamknięcia procedury przetargowej, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej.

Te przepisy szczególne pozostają bez uszczerbku dla stosowania niniejszego rozporządzenia do umów o świadczenie usług publicznych, które są w trakcie realizacji w chwili otrzymania powiadomienia wnioskodawcy. W tych okolicznościach, oraz jeżeli badanie równowagi ekonomicznej przeprowadzone w odniesieniu do obowiązującej umowy o świadczenie usług publicznych wykaże, że prawo dostępu może zostać przyznane, dostęp ten powinien być ograniczony w czasie, do momentu wygaśnięcia obowiązującej umowy o świadczenie usług publicznych.
- (14) Równowagę ekonomiczną umowy o świadczenie usług publicznych należy uznać za zagrożoną, jeżeli proponowana nowa usługa miałaby istotny negatywny wpływ na poziom zysku podmiotu świadczącego usługi publiczne lub jej zapewnianie oznaczałoby istotny wzrost kosztów netto dla właściwego organu.
- (15) Oceniając, czy wpływ można uznać za istotny, organ regulacyjny powinien wziąć pod uwagę kryteria takie jak to, czy nowa usługa nie stanowiłaby zagrożenia dla rentowności i ciągłości usług publicznych ze względu na fakt, że albo realizacja zamówienia publicznego nie byłaby dla podmiotu świadczącego usługi publiczne zrównoważona pod względem gospodarczym, albo pociągałaby za sobą znaczny wzrost kosztów netto dla właściwego organu.
- (16) Poza analizą ekonomiczną organ regulacyjny powinien także ocenić i wziąć pod uwagę korzyści netto dla klientów w krótkim i średnim okresie oraz wszelki wpływ na wydajność sieci i wykorzystanie zdolności przepustowej. Organ regulacyjny powinien uwzględnić dostarczone przez zarządcę infrastruktury informacje techniczne na temat stosownych wymagań infrastrukturalnych, przewidywanego wpływu na wydajność sieci i optymalnego wykorzystania zdolności przepustowych przez wszystkich wnioskodawców.
- (17) W analizie ekonomicznej należy położyć nacisk na wpływ proponowanej nowej usługi na umowę o świadczenie usług publicznych jako całość, w tym na usługi, na które szczególnie ma wpływ, przez cały okres jej trwania, uwzględniając wartość wszelkich istniejących praw wyłącznych, które mogły zostać przyznane. Żadnej wstępnie określonej ilościowo wartości progowej dotyczącej szkód nie należy stosować w sposób rygorystyczny ani oderwany oraz nie należy określać żadnej tego rodzaju wartości progowej w przepisach krajowych. Ocenę należy oprzeć na obiektywnej metodyce przyjętej przez organ regulacyjny z uwzględnieniem specyficznych uwarunkowań transportu kolejowego w danym państwie członkowskim.
- (18) W przypadku gdy organ regulacyjny dochodzi do wniosku, że nowe kolejowe przewozy pasażerskie zagraziłyby równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych, wówczas w swojej decyzji powinien wskazać, w stosownych przypadkach, możliwe zmiany w nowych kolejowych przewozach pasażerskich, które

umożliwiłyby przyznanie dostępu. Organ regulacyjny może wydawać zalecenia dla właściwego organu w odniesieniu do innych możliwych warunków, które umożliwiłyby przyznanie dostępu, zwłaszcza w świetle jego analizy korzyści netto dla klientów wynikających z nowych kolejowych przewozów pasażerskich.

- (19) Jeżeli wniosek o przyznanie dostępu dotyczy nowych kolejowych przewozów pasażerskich zgodnie z definicją w art. 3 pkt 36 dyrektywy 2012/34/UE, a przeprowadzona przez organ regulacyjny obiektywna analiza ekonomiczna wykaże, że nowa usługa przewozów pasażerskich miałaby istotny negatywny wpływ na równowagę ekonomiczną umowy o świadczenie usług publicznych, wówczas organ regulacyjny powinien określić warunki umożliwiające przyznanie dostępu zgodnie z art. 11a dyrektywy 2012/34/UE.
- (20) We wszystkich działaniach związanych z badaniem równowagi ekonomicznej organ regulacyjny nie powinien ujawniać informacji poufnych lub szczególnie chronionych informacji handlowych otrzymanych od stron. W szczególności powinien on usunąć takie informacje z decyzji przeznaczonej do publikacji. Wszystkie decyzje organów regulacyjnych, w tym decyzje dotyczące poufnego charakteru otrzymanych informacji, podlegają kontroli sądowej zgodnie z art. 56 ust. 10 dyrektywy 2012/34/UE
- (21) W przypadku gdy badanie równowagi ekonomicznej jest przeprowadzane w odniesieniu do nowych międzynarodowych przewozów pasażerskich, bez uszczerbku dla zasady niezależności organów regulacyjnych w podejmowaniu decyzji, o której mowa w art. 55 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE, zainteresowane organy regulacyjne powinny wymieniać się informacjami i współpracować w celu osiągnięcia rozsądnego rozwiązania danej kwestii.
- (22) Organy regulacyjne powinny wymieniać się informacjami na temat najlepszych praktyk w zakresie stosowania badania równowagi ekonomicznej, aby z czasem dostosować swoją metodykę oraz opracować spójną metodykę we wszystkich państwach członkowskich, która może być objęta art. 57 ust. 8 dyrektywy 2012/34/UE.
- (23) W rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 869/2014 ⁽¹⁾ ustanowiono kryteria i procedury na potrzeby stosowania testu celu głównego oraz badania równowagi ekonomicznej w odniesieniu do nowych międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich. Biorąc jednak pod uwagę otwarcie rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich, test celu głównego stał się nieaktualny i te same kryteria i procedury powinny mieć zastosowanie do wszystkich nowych kolejowych przewozów pasażerskich, niezależnie od tego, czy są to przewozy krajowe czy międzynarodowe. Należy zatem uchylić rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 869/2014.
- (24) Ponieważ art. 10 i art. 11 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE stosuje się od dnia 1 stycznia 2019 r., ale nie mają one zastosowania do przewozów pociągami, których prowadzenie zostanie rozpoczęte przed dniem 12 grudnia 2020 r., istnieje potrzeba dalszego stosowania rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 869/2014 po dniu 1 stycznia 2019 r., ale tylko w odniesieniu do nowych kolejowych przewozów pasażerskich, których wprowadzenie przewiduje się przed dniem 12 grudnia 2020 r. Stosowanie rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 869/2014 powinno być uzależnione od złożenia przez wnioskodawców powiadomień w terminie zapewniającym odpowiedni czas na zakończenie procesu udzielania zezwoleń i tworzenia harmonogramów, tak aby świadczenie usług przewozowych można było faktycznie rozpocząć przed dniem 12 grudnia 2020 r.
- (25) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 62 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot

W niniejszym rozporządzeniu określa się szczegóły procedury i kryteria, których należy przestrzegać przy określaniu, czy nowe kolejowe przewozy pasażerskie zagrażałyby równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu kolejowego.

Artykuł 2

Zakres

Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do sytuacji, w których państwo członkowskie podjęło decyzję o ograniczeniu prawa dostępu, o którym mowa w art. 10 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE, w odniesieniu do nowych kolejowych przewozów pasażerskich między daną stacją początkową a daną stacją końcową, w przypadku gdy ta sama trasa lub trasa alternatywna jest objęta co najmniej jedną umową o świadczenie usług publicznych, jak przewidziano w art. 11 ust. 1 tej dyrektywy.

⁽¹⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 869/2014 z dnia 11 sierpnia 2014 r. w sprawie nowych kolejowych przewozów pasażerskich (Dz.U. L 239 z 12.8.2014, s. 1).

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „nowe kolejowe przewozy pasażerskie” oznaczają kolejowe przewozy pasażerskie przygotowane tak, aby mogły być świadczone jako usługa regularna w rozkładzie jazdy, i które są albo zupełnie nowe, albo zakładają istotną zmianę istniejących kolejowych przewozów pasażerskich, zwłaszcza w odniesieniu do zwiększonej częstotliwości przewozów lub zwiększonej liczby stacji, i które nie są świadczone na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych;
- 2) „badanie równowagi ekonomicznej” oznacza proces oceny opisany w art. 11 ust. 1–4 i art. 11a dyrektywy 2012/34/UE i określony bardziej szczegółowo w art. 10, przeprowadzany przez organ regulacyjny na wniosek jednego z podmiotów, o których mowa w art. 11 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE, w celu ustalenia, czy proponowane nowe kolejowe przewozy pasażerskie stanowiłyby zagrożenie dla równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych;
- 3) „umowa o świadczenie usług publicznych” oznacza umowę o świadczenie usług publicznych zgodnie z definicją w art. 2 lit. i) rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 w dziedzinie transportu kolejowego;
- 4) „właściwy organ” oznacza właściwy organ zgodnie z definicją w art. 2 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 1370/2007;
- 5) „wpływ finansowy netto” oznacza wpływ nowych kolejowych przewozów pasażerskich na saldo netto kosztów i przychodów wynikających z wypełniania obowiązku użyteczności publicznej przewidzianego w umowie o świadczenie usług publicznych, który obejmuje rozsądny zysk;
- 6) „prawo wyłączne” oznacza prawo zgodnie z definicją w art. 2 lit. f) rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

Artykuł 4

Powiadomienie o planowanych nowych kolejowych przewozach pasażerskich

1. Wnioskodawca powiadamia zarządców infrastruktury oraz zainteresowane organy regulacyjne o zamiarze wprowadzenia nowych kolejowych przewozów pasażerskich zgodnie z terminem wyznaczonym w art. 38 ust. 4 dyrektywy 2012/34/UE.
2. Organ regulacyjny opracowują i publikują na swojej stronie internetowej standardowy formularz powiadomienia przeznaczony do wypełnienia i przedłożenia przez wnioskodawcę, zawierający następujące informacje:
 - a) nazwę, adres, podmiot prawny i numer rejestracji wnioskodawcy (w odpowiednich przypadkach);
 - b) dane kontaktowe osoby odpowiedzialnej za zapytania;
 - c) dane dotyczące licencji i certyfikatu bezpieczeństwa wnioskodawcy lub wskazanie etapu procedury mającej na celu otrzymanie tych zaświadczeń;
 - d) szczegółową trasę ze wskazaniem lokalizacji stacji początkowej i stacji końcowej oraz wszystkich stacji pośrednich;
 - e) planowaną datę rozpoczęcia wykonywania proponowanych nowych kolejowych przewozów pasażerskich;
 - f) orientacyjny harmonogram, częstotliwość i zdolność przepustową proponowanych nowych kolejowych przewozów pasażerskich, w tym proponowane godziny odjazdu, godziny przyjazdu i połączeń, jak również wszelkie odchylenia od standardowego rozkładu jazdy pod względem częstotliwości lub stacji, w każdym kierunku;
 - g) orientacyjne informacje na temat taboru, z którego wnioskodawca planuje korzystać.
3. Informacje dotyczące planowanego prowadzenia nowych kolejowych przewozów pasażerskich muszą obejmować co najmniej pierwsze trzy lata, a w miarę możliwości pierwsze pięć lat działalności. Organ regulacyjny może jednak wyrazić zgodę na krótszy okres.
4. Organ regulacyjny publikuje na swojej stronie internetowej standardowy formularz powiadomienia składany przez wnioskodawcę i bez zbędnej zwłoki, najpóźniej w terminie 10 dni od otrzymania wypełnionego formularza powiadomienia, powiadamia następujące podmioty:
 - a) każdy właściwy organ, który zawarł umowę o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich na tej trasie lub trasie alternatywnej w rozumieniu dyrektywy 2012/34/UE;
 - b) każdy inny zainteresowany właściwy organ mający prawo ograniczenia dostępu na mocy art. 11 dyrektywy 2012/34/UE;
 - c) każde przedsiębiorstwo kolejowe prowadzące przewozy w ramach umowy o świadczenie usług publicznych na trasie nowych kolejowych przewozów pasażerskich lub na trasie alternatywnej.

5. Wszelkie informacje przedstawione przez wnioskodawcę w standardowym formularzu powiadomienia i wszystkie dokumenty potwierdzające przesyła się do organów regulacyjnych oraz zarządców infrastruktury w formie elektronicznej. Organ regulacyjny może jednak w należycie uzasadnionych przypadkach zgodzić się, by dokumenty zostały złożone w formie papierowej.

6. Jeżeli powiadomienie jest niekompletne, organ regulacyjny informuje wnioskodawcę, że niekompletne wnioski nie są rozpatrywane, i umożliwia wnioskodawcy uzupełnienie wniosku w rozsądnym terminie nieprzekraczającym dziesięciu dni roboczych.

Artykuł 5

Termin składania wniosków o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej

1. Każdy wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej składany jest do organu regulacyjnego przez podmioty, o których mowa w art. 11 ust. 2 akapit pierwszy dyrektywy 2012/34/UE, w terminie wyznaczonym w tym przepisie.

2. Jeżeli w momencie otrzymania powiadomienia wnioskodawcy, o którym mowa w art. 4, umowa o świadczenie usług publicznych obejmująca tę samą trasę lub trasę alternatywną jest przedmiotem konkurencyjnej procedury przetargowej i upłynął już termin składania ofert do właściwego organu, podmioty, o których mowa w art. 11 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE, mogą wystąpić z wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w terminie określonym w ust. 1 w odniesieniu do przyszłej umowy o świadczenie usług publicznych.

Pozostaje to bez uszczerbku dla stosowania niniejszego rozporządzenia do umowy o świadczenie usług publicznych, która obowiązuje w chwili dokonania powiadomienia przez wnioskodawcę.

3. Jeżeli w terminie określonym w ust. 1 nie zostanie złożony żaden wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, organ regulacyjny niezwłocznie informuje wnioskodawcę i zarządcę infrastruktury. Zarządca infrastruktury rozpatruje wniosek o przyznanie dostępu zgodnie z rozdziałem IV sekcja 3 dyrektywy 2012/34/UE.

Artykuł 6

Umowa o świadczenie usług publicznych z prawami wyłącznymi

W przypadku gdy właściwy organ przyznał prawa wyłączne przedsiębiorstwu kolejowemu realizującemu umowę o świadczenie usług publicznych zgodnie z art. 3 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, istnienie tych praw nie wyklucza przyznania wnioskodawcy dostępu w celu prowadzenia nowych kolejowych przewozów pasażerskich, pod warunkiem że dostęp taki nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych.

Przy przeprowadzaniu badania zgodnie z art. 10 organ regulacyjny zwraca należytą uwagę na wartość wszelkich tego rodzaju praw wyłącznych.

Artykuł 7

Wymogi informacyjne w odniesieniu do badania równowagi ekonomicznej

1. Podmiot występujący z wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej podaje następujące informacje:

a) nazwę, adres, podmiot prawny i numer rejestracji podmiotu wnioskującego (w odpowiednich przypadkach);

b) dane kontaktowe osoby odpowiedzialnej za zapytania;

c) uzasadnienie tego, że nowe kolejowe przewozy pasażerskie zagrażają równowadze ekonomicznej umowy;

d) jeżeli podmiot występujący z wnioskiem jest właściwym organem lub przedsiębiorstwem kolejowym realizującym umowę o świadczenie usług publicznych – kopię umowy o świadczenie usług publicznych.

2. Organ regulacyjny może zażądać przedstawienia wszelkich niezbędnych informacji, w tym w zależności od sytuacji:

a) od właściwego organu:

1) odpowiednich prognoz dotyczących ruchu, popytu i przychodów, w tym metodyki prognoz;

2) w stosownych przypadkach metodyki i danych wykorzystanych do obliczenia wyniku finansowego netto zgodnie z art. 6 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 i załącznikiem do tego rozporządzenia;

- b) od przedsiębiorstwa kolejowego realizującego umowę o świadczenie usług publicznych:
- 1) kopii umowy o świadczenie usług publicznych, o ile nie dostarczono jej zgodnie z ust. 1 lit. d);
 - 2) biznesplanu przedsiębiorstwa dotyczącego trasy objętej umową o świadczenie usług publicznych lub trasy alternatywnej;
 - 3) odpowiednich prognoz dotyczących ruchu, popytu i przychodów, w tym metodyki prognoz;
 - 4) informacji dotyczących przychodów i marży zysku osiągniętych przez przedsiębiorstwo na trasie objętej umową o świadczenie usług publicznych lub trasie alternatywnej;
 - 5) informacji dotyczących rozkładu jazdy w odniesieniu do przewozów, w tym godzin odjazdu, stacji pośrednich, godzin przyjazdu i połączeń;
 - 6) szacowanej elastyczności przewozów (np. elastyczności cen, elastyczności w odniesieniu do cech jakościowych usług);
 - 7) informacji dotyczących kosztu kapitału i kosztów operacyjnych przewozów realizowanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, a także zmian w kosztach i popycie spowodowanych nowymi kolejowymi przewozami pasażerskimi;
- c) od wnioskodawcy: informacji dotyczących jego planów prowadzenia nowych kolejowych przewozów pasażerskich, w tym:
- 1) biznesplanu;
 - 2) prognozy ruchu pasażerskiego i przychodów, w tym metodyki prognoz;
 - 3) strategii cenowych;
 - 4) uzgodnień w zakresie wystawiania biletów;
 - 5) specyfikacji taboru kolejowego (np. współczynnika obciążenia, liczby miejsc siedzących, konfiguracji pojazdu);
 - 6) strategii marketingowej;
- d) od zarządcy infrastruktury:
- 1) informacji dotyczących odpowiednich linii lub odcinków w celu zapewnienia, aby usługi w zakresie nowych kolejowych przewozów pasażerskich mogły być świadczone z wykorzystaniem danej infrastruktury;
 - 2) informacji dotyczących potencjalnego wpływu proponowanych nowych kolejowych przewozów pasażerskich na wydajność i odporność infrastruktury;
 - 3) oceny wpływu na wykorzystanie zdolności przepustowej;
 - 4) planów rozwoju infrastruktury pod kątem tras objętych proponowanymi nowymi kolejowymi przewozami pasażerskimi, w tym wskazania czasu realizacji takich planów;
 - 5) informacji dotyczących odpowiednich umów ramowych zawartych lub będących przedmiotem dyskusji, w szczególności z przedsiębiorstwem realizującym umowę o świadczenie usług publicznych.

Obowiązki zarządcy infrastruktury w zakresie informacji, o których mowa w akapicie pierwszym lit. d) niniejszego ustępu, nie naruszają jego obowiązków wynikających z procedury alokacji, o której mowa w rozdziale IV sekcja 3 dyrektywy 2012/34/UE.

3. Wszystkie informacje przesyła się do organu regulacyjnego w formie elektronicznej. Organ regulacyjny może jednak w należycie uzasadnionych przypadkach zgodzić się, by dokumenty zostały złożone w formie papierowej.

Artykuł 8

Poufność

1. Organ regulacyjny nie ujawnia szczególnie chronionych informacji handlowych otrzymanych od stron w związku z badaniem równowagi ekonomicznej.
2. Podmiot występujący z wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej i wnioskodawca uzasadniają proponowane zachowanie poufności szczególnie chronionych informacji handlowych w momencie przekazania informacji organowi regulacyjnemu. Informacje takie mogą obejmować w szczególności informacje techniczne lub finansowe dotyczące know-how przedsiębiorstwa, biznesplanu, struktury kosztów, strategii marketingowej i cenowej, źródeł dostaw i udziału w rynku. Organ regulacyjny redaguje wszelkie szczególnie chronione informacje handlowe w decyzji przed powiadomieniem o niej i przed jej publikacją zgodnie z art. 11 ust. 5. Informacji zawartych w standardowym formularzu powiadomienia, określonych w art. 4 ust. 2, nie uznaje się za szczególnie chronione informacje handlowe.

3. Jeżeli organ regulacyjny stwierdza, że nie można przyjąć podanych zgodnie z ust. 2 powodów zachowania poufności, decyzję tę przekazuje się i uzasadnia na piśmie stronie wnioskującej o zachowanie poufności co najmniej dwa tygodnie przed przyjęciem decyzji, o której mowa w art. 11 ust. 1.

4. Decyzja organu regulacyjnego w sprawie poufności podlega kontroli sądowej zgodnie z art. 56 ust. 10 dyrektywy 2012/34/UE. Organ regulacyjny nie ujawnia informacji będących przedmiotem sporu do czasu wydania przez sąd krajowy orzeczenia w kwestii poufności.

Artykuł 9

Procedura badania równowagi ekonomicznej

1. W terminie jednego miesiąca od otrzymania wniosku organ regulacyjny może zażądać od podmiotu występującego z wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej dostarczenia wszelkich dodatkowych informacji, które uzna za niezbędne zgodnie z art. 7 ust. 2. Podmiot występujący z wnioskiem przedstawia takie informacje w rozsądnym terminie wyznaczonym przez organ regulacyjny. Jeżeli organ regulacyjny uzna, że otrzymane dodatkowe informacje nie są wystarczające, może zażądać dalszych informacji.

2. W przypadku gdy na sześć tygodni przed ostatecznym terminem przyjmowania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej wyznaczonym zgodnie z pkt 3 załącznika VII do dyrektywy 2012/34/UE informacje dostarczone przez podmiot występujący z wnioskiem są nadal niekompletne, organ regulacyjny przeprowadza badanie na podstawie dostępnych informacji. Jeżeli organ regulacyjny uzna jednak, że informacje nie są wystarczające do przeprowadzenia badania, odrzuca wniosek.

3. W terminie jednego miesiąca od otrzymania wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej organ regulacyjny wzywa również pozostałe strony, o których mowa w art. 7 ust. 2, do dostarczenia informacji niezbędnych do przeprowadzenia badania zgodnie z tym przepisem w stopniu, w jakim takie informacje mogą w sposób rozsądny zostać dostarczone przez daną stronę. Jeżeli informacje przekazane w ten sposób są niekompletne, organ regulacyjny może zażądać dalszych wyjaśnień, wyznaczając rozsądne terminy.

4. W przypadku gdy na sześć tygodni przed ostatecznym terminem przyjmowania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej wyznaczonym zgodnie z pkt 3 załącznika VII do dyrektywy 2012/34/UE informacje dostarczone przez wnioskodawcę ubiegającego się o dostęp nadal nie są kompletne, organ regulacyjny przeprowadza badanie na podstawie dostępnych informacji. Jeżeli organ regulacyjny uzna jednak, że informacje dostarczone przez wnioskodawcę nie są wystarczające do przeprowadzenia badania, przyjmuje decyzję skutkującą odmową dostępu.

5. W przypadku gdy przedsiębiorstwo realizujące umowę o świadczenie usług publicznych nie jest podmiotem występującym z wnioskiem i gdy na sześć tygodni przed ostatecznym terminem przyjmowania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej wyznaczonym zgodnie z pkt 3 załącznika VII do dyrektywy 2012/34/UE informacje dostarczone przez to przedsiębiorstwo są nadal niekompletne, organ regulacyjny przeprowadza badanie na podstawie dostępnych informacji. Jeżeli organ regulacyjny uzna jednak, że dostarczone informacje nie są wystarczające do przeprowadzenia badania, przyjmuje decyzję skutkującą przyznaniem dostępu.

6. Organ regulacyjny przyjmuje decyzję w terminie sześciu tygodni od otrzymania wszystkich stosownych informacji i bezwzględnie przed upływem ostatecznego terminu przyjmowania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej wyznaczonego zgodnie z pkt 3 załącznika VII do dyrektywy 2012/34/UE. Organ regulacyjny niezwłocznie informuje zarządcę infrastruktury o swojej decyzji.

7. Jeżeli z wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej wystąpiono zgodnie z art. 5 ust. 2 w odniesieniu do umowy o świadczenie usług publicznych, która znajduje się na etapie konkurencyjnej procedury przetargowej, organ regulacyjny może zawiesić rozpatrywanie wniosku dotyczącego proponowanych nowych kolejowych przewozów pasażerskich na okres maksymalnie 12 miesięcy od chwili otrzymania powiadomienia wnioskodawcy dotyczącego nowych kolejowych przewozów pasażerskich lub do czasu zakończenia procedury przetargowej, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej.

Artykuł 10

Zakres badania równowagi ekonomicznej i kryteria oceny

1. Organ regulacyjny ocenia, czy równowaga ekonomiczna umowy o świadczenie usług publicznych zostałaby zagrożona przez proponowane nowe kolejowe przewozy pasażerskie. Uważa się, że równowaga ekonomiczna jest zagrożona, jeżeli nowe kolejowe przewozy pasażerskie miałyby istotny negatywny wpływ na co najmniej jeden z następujących elementów:

- a) rentowność usług, które przedsiębiorstwo kolejowe świadczy w ramach umowy o świadczenie usług publicznych;
- b) koszty netto dla właściwego organu, który zawarł umowę o świadczenie usług publicznych.

2. Analiza odnosi się do umowy o świadczenie usług publicznych jako całości, a nie do poszczególnych usług wykonywanych na jej podstawie, w całym okresie jej obowiązywania. Można stosować wstępnie ustalone wartości progowe lub określone kryteria, ale nie w sposób rygorystyczny lub w oderwaniu od innych kryteriów.

3. Organ regulacyjny ocenia wpływ finansowy netto nowych kolejowych przewozów pasażerskich na umowę o świadczenie usług publicznych. Analiza kosztów i przychodów generowanych w związku ze świadczeniem usług objętych umową o świadczenie usług publicznych po pojawieniu się na rynku nowych kolejowych przewozów pasażerskich obejmuje następujące elementy:

- a) zmienność kosztów ponoszonych i przychodów uzyskiwanych przez przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych (w tym, w stosownych przypadkach, wszelkie oszczędności kosztów, takie jak te wynikające z braku wymiany taboru osiagającego koniec okresu użytkowania lub niezastępowania pracowników, których umowa się kończy);
- b) skutki finansowe wygenerowane przez proponowane nowe kolejowe przewozy pasażerskie w sieci objętej umową o świadczenie usług publicznych (takie jak doprowadzanie pasażerów, którzy mogą być zainteresowani połączeniem z usługą regionalną objętą umową o świadczenie usług publicznych);
- c) ewentualne konkurencyjne reakcje przedsiębiorstwa kolejowego realizującego umowę o świadczenie usług publicznych;
- d) wpływ na odpowiednie inwestycje przedsiębiorstw kolejowych lub właściwych organów, na przykład w odniesieniu do taboru;
- e) wartość wszelkich istniejących praw wyłącznych.

4. Organ regulacyjny ocenia znaczenie wpływu, w szczególności biorąc pod uwagę obowiązujące ustalenia umowne między właściwym organem a przedsiębiorstwem kolejowym wykonującym usługi publiczne, w tym, w stosownych przypadkach, poziom rekompensaty ustalony zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 lub wynikający z konkurencyjnego zawarcia umowy oraz wszelkich mechanizmów podziału ryzyka takiego jak ryzyko związane z ruchem i przychodami.

5. Organ regulacyjny ocenia również:

- a) korzyści netto dla klientów wynikające z nowych kolejowych przewozów pasażerskich w krótkim i średnim okresie;
- b) wpływ nowych kolejowych przewozów pasażerskich na wyniki i jakość przewozów kolejowych;
- c) wpływ nowych kolejowych przewozów pasażerskich na planowanie rozkładu jazdy przewozów kolejowych.

6. W przypadku gdy organ regulacyjny rozpatruje więcej niż jeden wniosek o przyznanie dostępu, może on podjąć różne decyzje w sprawie otrzymanych wniosków, na podstawie analizy ich wpływu na równowagę ekonomiczną umowy o świadczenie usług publicznych, wpływu na konkurencję, wpływu na korzyści netto dla klientów i wpływu na sieć oraz analizy ich łącznego wpływu na równowagę ekonomiczną umowy o świadczenie usług publicznych.

7. Ocena przeprowadzona zgodnie z niniejszym artykułem pozostaje bez uszczerbku dla obowiązku organu regulacyjnego dotyczącego zgłaszania kwestii związanych z pomocą państwa do organów krajowych zgodnie z art. 56 ust. 12 akapit drugi dyrektywy 2012/34/UE.

Artykuł 11

Wynik badania równowagi ekonomicznej

1. W następstwie badania równowagi ekonomicznej przeprowadzonego zgodnie z art. 9 i 10 organ regulacyjny podejmuje decyzję, o której mowa w art. 11 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE i na podstawie której następuje przyznanie, zmiana, przyznanie warunkowe lub odmowa przyznania prawa dostępu do infrastruktury kolejowej.

2. W przypadku gdy równowaga ekonomiczna umowy o świadczenie usług publicznych byłaby zagrożona przez nowe kolejowe przewozy pasażerskie, organ regulacyjny:

- a) w stosownych przypadkach wskazuje ewentualne zmiany w nowych kolejowych przewozach pasażerskich, takie jak zmiana częstotliwości, tras, stacji pośrednich lub harmonogramu, które zapewniłyby spełnienie warunków przyznania prawa dostępu przewidzianego w art. 10 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE; lub
- b) może wydać zalecenia dla właściwych organów – w stosownych przypadkach w świetle korzyści netto dla klientów, o których to korzyściach mowa w art. 10 ust. 5 lit. a) niniejszego rozporządzenia – dotyczące innych zmian niezwiązanych z nową usługą przewozów pasażerskich, które zapewniłyby spełnienie warunków przyznania prawa dostępu.

3. W przypadku gdy wniosek o przyznanie dostępu dotyczy wykonywania nowych przewozów zdefiniowanych w art. 3 pkt 36 dyrektywy 2012/34/UE, po przeprowadzeniu procedury i analizy określonych w niniejszym rozporządzeniu organ regulacyjny podejmuje działania zgodnie z art. 11a dyrektywy 2012/34/UE.
4. W okolicznościach opisanych w art. 5 ust. 2 akapit drugi, jeżeli badanie równowagi ekonomicznej przeprowadzone w odniesieniu do obowiązującej umowy o świadczenie usług publicznych wykaże, że prawo dostępu może zostać przyznane, dostęp ten jest ograniczony w czasie, do momentu uzyskania wyniku badania równowagi ekonomicznej, które należy przeprowadzić zgodnie z art. 5 ust. 2 akapit pierwszy i art. 9 ust. 7.
5. Organ regulacyjny przekazuje jawną wersję swojej decyzji podmiotom wymienionym w art. 11 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE i publikuje ją na swojej stronie internetowej.

Artykuł 12

Współpraca między organami regulacyjnymi właściwymi dla proponowanych nowych międzynarodowych przewozów pasażerskich

1. Po otrzymaniu powiadomienia wnioskodawcy o zamiarze rozpoczęcia nowych międzynarodowych przewozów pasażerskich organ regulacyjny informuje inne organy regulacyjne właściwe dla trasy proponowanej nowej usługi. Te właściwe organy regulacyjne sprawdzają otrzymane informacje i informują się wzajemnie o wszelkich niespójnościach.
2. Po otrzymaniu wniosku od podmiotów, o których mowa w art. 11 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE, o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej organ regulacyjny informuje o tym fakcie pozostałe właściwe organy regulacyjne.
3. Organy regulacyjne wymieniają się wynikami przeprowadzanych przez siebie badań równowagi ekonomicznej, aby dać innym organom regulacyjnym dostateczną możliwość przedstawienia uwag na temat wyników tych badań przed ich zakończeniem. Organy regulacyjne współpracują w celu rozstrzygnięcia danej kwestii, zgodnie z art. 57 dyrektywy 2012/34/UE.
4. Podczas każdej wymiany informacji dotyczącej przeprowadzanych badań organy regulacyjne przestrzegają poufności szczególnie chronionych informacji handlowych otrzymanych od stron zaangażowanych w te badania. Mogą one wykorzystywać te informacje jedynie w związku z daną sprawą.

Artykuł 13

Opłaty

Państwo członkowskie lub organ regulacyjny może postanowić, że podmiot występujący z wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej uiszcza z tego tytułu opłatę.

Artykuł 14

Metodyka

1. Metodyka stosowana przez organ regulacyjny w celu przeprowadzenia badania musi być zrozumiała, przejrzysta i niedyskryminująca oraz musi zostać opublikowana na stronie internetowej organu regulacyjnego.
2. Organy regulacyjne wymieniają się doświadczeniami i najlepszymi praktykami w zakresie stosowania swoich odpowiednich metodyk w kontekście sieci ustanowionej w art. 57 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE.

Artykuł 15

Uchylenie

Rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 869/2014 traci moc ze skutkiem od dnia 12 grudnia 2020 r. Ma ono zastosowanie do powiadomień wnioskodawców otrzymanych po dniu 1 stycznia 2019 r. wyłącznie w przypadku, gdy powiadomienia te zostały złożone z odpowiednim wyprzedzeniem, aby możliwe było rozpoczęcie nowych kolejowych przewozów pasażerskich przed dniem 12 grudnia 2020 r.

*Artykuł 16***Wejście w życie i stosowanie**

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 stycznia 2019 r. odpowiednio wcześniej przed wprowadzeniem rozkładu jazdy obowiązującego od dnia 12 grudnia 2020 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 20 listopada 2018 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący
