

32001L0014

15.3.2001

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

L 75/29

DYREKTYWA 2001/14/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**z dnia 26 lutego 2001 r.****w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71,

uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽²⁾,uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽³⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 251 Traktatu ⁽⁴⁾ w świetle jednolitego tekstu zatwierdzonego w dniu 26 listopada 2000 r. przez komitet pojednawczy,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Większa integracja sektora kolejowego Wspólnoty jest bardzo istotnym elementem sfinalizowania rynku wewnętrznego i zmierzania w kierunku osiągnięcia zrównoważonego rozwoju.

(2) Dyrektywa Rady 91/440/EWG z dnia 26 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych ⁽⁵⁾ przewiduje określone uprawnienia do dostępu w międzynarodowym transporcie kolejowym dla przedsiębiorstw kolejowych i międzynarodowych ugrupowań przedsiębiorstw kolejowych; uprawnienia te oznaczają, że infrastruktura kolejowa może być wykorzystywana przez wielu użytkowników.

(3) Dyrektywa Rady 95/19/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za infrastrukturę ⁽⁶⁾ podaje szerokie ogólne ramy dotyczące alokacji zdolności przepustowej.

(4) Dyrektywy te nie zapewniały znacznego zróżnicowania struktury i poziomu opłat za infrastrukturę kolejową oraz formy i czasu trwania procesów alokacji zdolności przepustowej.

(5) Aby zapewnić przejrzystość i wolny od dyskryminacji dostęp dla wszystkich przedsiębiorstw kolejowych do infrastruktury kolejowej, wszystkie konieczne informacje wymagane przy wykorzystywaniu uprawnień do dostępu mają zostać opublikowane w sprawozdaniu o stanie sieci.

(6) Wynikiem funkcjonowania właściwego systemu udzielania zdolności przepustowej, w połączeniu z działalnością konkurencyjnych operatorów, będzie lepsza równowaga między gałęziami transportu.

(7) Zachęcanie do optymalnego wykorzystania infrastruktury kolejowej doprowadzi do zmniejszenia kosztów transportu dla społeczeństwa.

(8) Efektywny sektor towarowy, zwłaszcza przewozów transgranicznych, wymaga działań na rzecz otwarcia rynku.

(9) Państwa Członkowskie powinny mieć możliwość zezwalania na zakupy przewozów kolejowych, aby wejść bezpośrednio w proces alokacji zdolności przepustowej.

(10) Ożywienie kolei europejskich za pomocą rozszerzonego dostępu dla międzynarodowych przewozów towarowych na Transeuropejskiej Kolejowej Sieci Towarowej wymaga uczciwej konkurencji międzygałęziowej między transportem kolejowym i transportem drogowym, szczególnie w drodze właściwego uwzględnienia różnych skutków zewnętrznych; 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 uzyskana zostanie optymalna równowaga między różnymi gałęziami transportu.

(11) Systemy pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej powinny pozwalać na równy i niedyskryminujący dostęp dla wszystkich przedsiębiorstw i dążyć do możliwie jak najpełniejszego zaspokojenia potrzeb wszystkich użytkowników i rodzajów przewozów w sposób sprawiedliwy i niedyskryminujący.

⁽¹⁾ Dz.U. C 312 z 20.10.1998, str. 10, oraz. Dz.U. C 116 E z 26.4.2000, str. 40.

⁽²⁾ Dz.U. C 209 z 22.7.1999, str. 22.

⁽³⁾ Dz.U. C 57 z 29.2.2000, str. 40.

⁽⁴⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 10 marca 1999 r. (Dz.U. C 175 z 21.6.1999, str. 120), potwierdzona dnia 27 października 1999 r. (Dz.U. C 154 z 5.6.2000, str. 22), wspólne stanowisko Rady z dnia 28 marca 2000 r. (Dz.U. C 178 z 27.6.2000, str. 28) i decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 5 lipca 2000 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym), decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 1 lutego 2001 r. i decyzja Rady z dnia 20 grudnia 2000 r.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 237 z 24.8.1991, str. 25. Dyrektywa zmieniona dyrektywą 2001/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 75 z 15.3.2001, str. 1).

⁽⁶⁾ Dz.U. L 143 z 27.6.1995, str. 75.

- (12) 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.
- (13) Przedsiębiorstwa kolejowe powinny odbierać jasne i spójne sygnały przesyłane z systemów alokacji zdolności przepustowej, które prowadzą ich do podejmowania racjonalnych decyzji.
- (14) Aby uwzględnić potrzeby obecnych lub potencjalnych użytkowników zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, w celu zaplanowania działalności gospodarczej, oraz potrzeby klientów i fundatorów, ważne jest, aby zarządca infrastruktury zapewniał alokację zdolności przepustowej infrastruktury w sposób, który odzwierciedla potrzebę utrzymania i poprawy poziomów niezawodności przewozów.
- (15) Dla przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury pożądane jest, żeby stwarzano im zachęty do minimalizowania zakłóceń i poprawy wyników funkcjonowania sieci.
- (16) Systemy pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej powinny pozwalać na uczciwą konkurencję przy wykonywaniu przewozów kolejowych.
- (17) Zwrócenie uwagi na wymogi działalności gospodarczej jest ważne zarówno dla wnioskodawców, jak i zarządcy infrastruktury.
- (18) Maksymalizacja możliwej do uzyskania elastyczności jest istotna dla zarządców infrastruktury, jeśli chodzi o alokację zdolności przepustowej infrastruktury, ale musi to iść w parze z zaspokajaniem racjonalnych zamówień składanych przez wnioskodawcę.
- (19) Proces alokacji zdolności przepustowej musi zapobiegać narzucaniu nieuprawnionych ograniczeń na zamówienia zgłoszone przez pozostałe przedsiębiorstwa, poprzez ingerowanie lub zamiar ingerencji w uprawnienia do użytkowania infrastruktury w celu rozwijania ich działalności gospodarczej.
- (20) Jest pożądane przyznanie zarządcom infrastruktury pewnego stopnia elastyczności, aby umożliwić im osiągnięcie bardziej efektywnego wykorzystania sieci infrastruktury.
- (21) Systemy alokacji infrastruktury 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.
- (22) Wymagania dla przewozów pasażerskich mogą często kolidować z wymaganiami dla przewozów towarowych; wynikiem wymagań dla przewozów pasażerskich może być sieć, która jest bardziej kosztowna do wybudowania i utrzymania niż taka, która jest przeznaczona wyłącznie do przewozu towarów; zwiększone zróżnicowanie prędkości między taborami towarowym a pasażerskim może prowadzić do zaostrzania się konfliktów między tymi dwoma rodzajami ruchu.
- (23) Różni użytkownicy i rodzaje użytkowników będą często oddziaływać w różny sposób na zdolność przepustową infrastruktury, a zgłoszone potrzeby na różne przewozy wymagają odpowiedniego zbilansowania.
- (24) Przewozy wykonywane w ramach kontraktu dla władzy państwowej mogą wymagać specjalnych zasad, aby zapewnić ich atrakcyjność dla użytkowników.
- (25) Systemy pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej infrastruktury muszą uwzględnić skutki coraz pełniejszego wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury i w końcu powstania jej niedoboru.
- (26) Różne ramy czasowe planowania rodzajów ruchu oznaczają, że jest pożądane zapewnienie realizacji tych zamówień zdolności przepustowej infrastruktury, które zostały złożone po zakończeniu procesu opracowania rozkładu jazdy.
- (27) Wykorzystanie informatyki może zwiększyć prędkość i zdolność reagowania procesu opracowania rozkładu jazdy oraz poprawić potencjalną zdolność wnioskodawców do składania ofert nabycia zdolności przepustowej infrastruktury, jak również poprawić potencjalną zdolność do ustalania tras pociągów, które przejeżdżają więcej niż jedną sieć zarządcy infrastruktury.
- (28) Aby zapewnić optymalny wynik przedsiębiorstw kolejowych, pożądane jest wymaganie sprawdzania wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury wtedy, gdy koordynacja zamówień zdolności przepustowej jest wymagana w celu zaspokojenia potrzeb użytkowników.
- (29) Wobec pozycji monopolistycznej zarządców infrastruktury pożądane jest wymaganie sprawdzania dostępnej zdolności przepustowej infrastruktury oraz metody jej zwiększania wtedy, gdy proces alokacji zdolności przepustowej nie jest w stanie zaspokoić potrzeb użytkowników.
- (30) Brak informacji na temat wniosków w sprawie przydziału zdolności przepustowej złożonych przez pozostałe przedsiębiorstwa kolejowe, jak również na temat ograniczeń w ramach systemu, może sprawić trudności przedsiębiorstwom kolejowym w dążeniu do optymalizacji składanych przez nie zamówień zdolności przepustowej infrastruktury.
- (31) Jest ważne zapewnienie lepszej koordynacji systemów alokacji, tak żeby spowodować poprawę atrakcyjności kolei dla przewozów korzystających z sieci więcej niż jednego zarządcy infrastruktury, szczególnie w ruchu międzynarodowym.

- (32) Jest ważne, aby minimalizować wypaczenia konkurencji, które mogą powstać albo między infrastrukturami kolejowymi, albo między gałęziami transportu z powodu znacznych różnic w zasadach pobierania opłat.
- (33) Jest pożądane, żeby określić 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.
- (34) Inwestowanie w infrastrukturę kolejową jest pożądane, a systemy pobierania opłat za infrastrukturę powinny stwarzać zachęty dla zarządców infrastruktury do prowadzenia odpowiednich inwestycji, jeżeli są one atrakcyjne ekonomicznie.
- (35) Każdy system pobierania opłat będzie wysyłać sygnały ekonomiczne do użytkowników. Jest ważne, żeby te sygnały dla przedsiębiorstw kolejowych były spójne i prowadziły je do podejmowania racjonalnych decyzji.
- (36) Aby umożliwić ustanowienie właściwych i uczciwych wielkości opłat za infrastrukturę, zarządcy infrastruktury muszą rejestrować i ustalać wycenę swojego majątku oraz opracować jasne przedstawienie współczynników kosztowych eksploatacji infrastruktury.
- (37) Pożądane jest zapewnienie uwzględnienia kosztów zewnętrznych przy podejmowaniu decyzji transportowych.
- (38) Ważne jest zapewnienie, żeby opłaty za przewozy międzynarodowe były takie, żeby pozwalały na zaspokojenie potrzeb rynku; w rezultacie pobieranie opłat za infrastrukturę powinno być ustalone po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony w wyniku prowadzenia przewozów pociągami.
- (39) Ogólna wielkość odzysku kosztów w drodze opłat za infrastrukturę wpływa na wielkość udziału państwa; Państwa Członkowskie mogą wymagać różnej wielkości ogólnego odzysku kosztów w drodze opłat, w tym podwyżek lub stopy zwrotu, którą rynek może wytrzymać, a zbilansowanie odzysku kosztów – w skali konkurencyjności międzygałęziowej przewozów towarowych.
- (40) Określona infrastruktura transportowa stanowi naturalny monopol. Dlatego jest konieczne stwarzanie zarządom infrastruktury zachęt do zmniejszenia kosztów i efektywnego zarządzania infrastrukturą pozostającą w ich dyspozycji.
- (41) Określona infrastruktura transportowa stanowi naturalny monopol. Dlatego jest konieczne stwarzanie zarządom infrastruktury zachęt do zmniejszenia kosztów i efektywnego zarządzania infrastrukturą pozostającą w ich dyspozycji.
- (42) Ulgi, które są udzielane przedsiębiorstwom kolejowym, muszą odnosić się do faktycznie osiągniętych oszczędności kosztów administracyjnych; ulgi mogą być także stosowane, aby promować efektywne wykorzystanie infrastruktury.
- (43) Pożądane jest, żeby przedsiębiorstwom kolejowym i zarządcy infrastruktury stwarzano zachęty do minimalizacji występowania zakłóceń na sieci.
- (44) Alokacja zdolności przepustowej jest związana z pewnym kosztem dla zarządcy infrastruktury, który powinien zostać pokryty.
- (45) Niezbędne są środki zapewniające, aby od wszystkich przedsiębiorstw kolejowych koncesjonowanych, zgodnie z prawem Wspólnoty, wymagano posiadania odpowiedniego świadectwa bezpieczeństwa, zanim rozpoczną prowadzić swoją działalność na terytorium Państwa Członkowskiego; przyznanie świadectw bezpieczeństwa musi być zgodne z prawem Wspólnoty.
- (46) Efektywne zarządzanie oraz sprawiedliwe i niedyskryminujące wykorzystanie infrastruktury kolejowej wymagają powołania organu kontrolnego (regulatora), który ocenia stosowanie tych zasad Wspólnoty i który działa jako organ odwoławczy, jednak z możliwością kontroli sądowej jego orzeczenia.
- (47) Specjalne środki są wymagane, aby uwzględnić szczególne położenie geopolityczne i geograficzne określonych Państw Członkowskich, jak również specyficzną organizację sektora kolejowego w różnych Państwach Członkowskich, zapewniając jednak integralność rynku wewnętrznego.
- (48) Środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy zostają przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽¹⁾.
- (49) Zgodnie z zasadami pomocniczości i proporcjonalności, jak określono w art. 5 Traktatu, cele niniejszej dyrektywy, a mianowicie koordynowanie ustaleń w Państwach Członkowskich regulujących alokację zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej oraz opłat pobieranych za jej użytkowanie, jak również wydawanie świadectw bezpieczeństwa, nie mogą być osiągnięte w sposób wystarczający przez Państwa Członkowskie ze względu na potrzebę zapewnienia sprawiedliwych i niedyskryminujących warunków dostępu do infrastruktury, jak również wzięcia pod uwagę oczywistej międzynarodowej skali związanej z eksploatacją znaczących ele-

⁽¹⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

mentów sieci kolejowych i dlatego mogą być, z powodu potrzeby skoordynowanych działań wielonarodowych, lepiej osiąmane przez Wspólnotę. Niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne, do osiągnięcia tych celów.

- (50) Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2830/77 z dnia 12 grudnia 1977 r. w sprawie środków koniecznych do osiągnięcia porównywalności między systemami księgowości i rocznymi zestawieniami rachunkowymi przedsiębiorstw kolejowych ⁽¹⁾, rozporządzenie Rady (EWG) nr 2183/78 z dnia 19 września 1978 r. ustanawiające jednolite zasady kalkulacji kosztów dla przedsiębiorstw kolejowych ⁽²⁾, decyzja Rady 82/529/EWG z dnia 19 lipca 1982 r. w sprawie ustalenia stawek za międzynarodowy przewóz towarów koleją ⁽³⁾, decyzja Rady 83/418/EWG z dnia 25 lipca 1983 r. w sprawie niezależności handlowej kolei i zarządzania ich międzynarodowymi przewozami osób i bagażowymi ⁽⁴⁾, oraz dyrektywa 95/19/WE są zastępowane niniejszą dyrektywą i dlatego powinny zostać uchylone,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY WSTĘPNE

Artykuł 1

Zakres

1. Niniejsza dyrektywa dotyczy zasad i procedur, które mają być stosowane w odniesieniu do ustalania i pobierania opłat za infrastrukturę kolejową i alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej.

Państwa Członkowskie zapewnią, żeby systemy pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej dla infrastruktury kolejowej spełniały zasady ustalone w niniejszej dyrektywie, i w ten sposób umożliwią zarządcy infrastruktury wprowadzenie do obrotu rynkowego i uzyskanie optimum efektywnego wykorzystania dostępnej zdolności przepustowej infrastruktury.

⁽¹⁾ Dz.U. L 334 z 24.12.1977, str. 13. Rozporządzenie ostatnio zmienione Aktem Przystąpienia z 1994 r.

⁽²⁾ Dz.U. L 258 z 21.9.1978, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione Aktem Przystąpienia z 1994 r.

⁽³⁾ Dz.U. L 234 z 9.8.1982, str. 5. Rozporządzenie ostatnio zmienione Aktem Przystąpienia z 1994 r.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 237 z 26.8.1983, str. 32. Rozporządzenie ostatnio zmienione Aktem Przystąpienia z 1994 r.

2. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie w stosunku do użytkowania infrastruktury kolejowej w kolejowych przewozach krajowych i międzynarodowych.

3. Państwa Członkowskie mogą wykluczyć z zakresu niniejszej dyrektywy:

- a) wydzielone sieci lokalne i regionalne do przewozu pasażerów po infrastrukturze kolejowej;
- b) sieci przeznaczone tylko do prowadzenia miejskich i podmiejskich przewozów pasażerskich;
- c) sieci regionalne, które są użytkowane wyłącznie do regionalnych przewozów towarowych przez przedsiębiorstwo kolejowe, które nie jest objęte dyrektywą 91/440/EWG, dokąd o zdolność przepustową na 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.

4. Wykonywanie transportu w formie przewozów wahałowych dla pojazdów kołowych przez tunel pod kanałem La Manche jest wyłączone z zakresu niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy:

- a) „alokacja” oznacza przydzielenie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej przez zarządcę infrastruktury;
- b) „wnioskodawca” oznacza koncesjonowane przedsiębiorstwo kolejowe i/lub międzynarodowe ugrupowanie przedsiębiorstw kolejowych oraz, w Państwach Członkowskich, które przewidują taką możliwość, osoby i/lub podmioty prawne pełniące służbę publiczną lub mające interes handlowy w nabywaniu zdolności przepustowej infrastruktury, takie jak organy władzy państwowej w myśl rozporządzenia (EWG) nr 1191/69 ⁽⁵⁾ oraz nadawcy, spedytorzy towarowi i operatorzy transportu kombinowanego w celu wykonywania przewozów kolejowych na ich odpowiednich terytoriach;
- c) „przepełniona infrastruktura” oznacza odcinek infrastruktury, dla którego popyt na zdolność przepustową infrastruktury nie może być w pełni zaspokojony w określonych okresach, nawet po dokonaniu koordynacji różnych zamówień zdolności przepustowej;

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działania Państw Członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej (Dz.U. L 156 z 28.6.1969, str. 1). Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1893/91 (Dz.U. L 169 z 29.6.1991, str. 1).

- d) „plan powiększenia zdolności przepustowej” oznacza środek lub serię środków z kalendarzem ich wdrożenia, które są proponowane w celu złagodzenia ograniczeń prowadzących do zgłaszania danego odcinka infrastruktury jako „przepełnionej infrastruktury”;
- e) „koordynacja” oznacza proces, za pomocą którego organ alokujący i wnioskodawcy będą próbowali rozwiązać sytuację, w której występują kolidujące ze sobą zamówienia zdolności przepustowej;
- f) „umowa ramowa” oznacza prawnie wiążącą umowę ogólną na podstawie prawa publicznego lub prywatnego, ustalającą prawa i obowiązki wnioskodawcy i zarządcy infrastruktury lub organu alokującego w stosunku do zdolności przepustowej, która ma zostać przydzielona, oraz opłat, które mają zostać pobrane w czasie dłuższym niż jeden okres obowiązywania rozkładu jazdy;
- g) „zdolność przepustowa infrastruktury” oznacza potencjał do układania rozkładu jazdy zamówionych tras pociągów dla danego elementu infrastruktury w pewnym okresie;
- h) „zarządca infrastruktury” oznacza każdy organ lub przedsiębiorstwo, który jest odpowiedzialny w szczególności za założenie i utrzymywanie infrastruktury kolejowej. Może to również obejmować zarządzanie systemami sterowania i bezpieczeństwa infrastruktury. Funkcje zarządcy infrastruktury na sieci lub części sieci mogą być przydzielane różnym organom lub przedsiębiorstwom;
- i) „sieć” oznacza całość infrastruktury kolejowej będącej własnością i/lub zarządzanej przez zarządcę infrastruktury;
- j) „sprawozdanie o stanie sieci” oznacza sprawozdanie, które podaje szczegółowo ogólne zasady, ostateczne terminy, procedury i kryteria dotyczące systemów pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej. Będzie również zawierać takie informacje, jakie są wymagane, aby umożliwić złożenie wniosku w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury;
- k) „przedsiębiorstwo kolejowe” oznacza każde przedsiębiorstwo publiczne lub prywatne, koncesjonowane zgodnie ze stosowanym ustawodawstwem Wspólnoty, którego działalność podstawowa polega na świadczeniu usług w przewozie rzeczy i/lub osób koleją przy wymaganiu, że to przedsiębiorstwo musi zapewnić trakcję; obejmuje to także przedsiębiorstwa, które zajmują się tylko zapewnianiem trakcji;
- l) „trasa pociągu” oznacza zdolność przepustową infrastruktury potrzebną do prowadzenia pociągu między dwoma punktami w określonym przedziale czasowym;
- m) „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.

Artykuł 3

Sprawozdanie o stanie sieci

1. Zarządca infrastruktury będzie, po skonsultowaniu z zainteresowanymi stronami, opracowywać i publikować sprawozdanie o stanie sieci, możliwe do uzyskania po uiszczeniu pewnej opłaty, która nie może przewyższyć kosztu opublikowania tego sprawozdania.
2. Sprawozdanie o stanie sieci będzie podawać charakterystykę infrastruktury, która jest dostępna dla przedsiębiorstw kolejowych. Będzie zawierać informacje podające warunki dostępu do danej infrastruktury kolejowej. Sprawozdania o stanie sieci są zamieszczone w załączniku I.
3. Sprawozdanie o stanie sieci będzie aktualizowane i zmieniane w razie konieczności.
4. Sprawozdanie o stanie sieci będzie publikowane nie mniej niż na cztery miesiące z góry przed ostatecznym terminem składania zamówień na zdolność przepustową infrastruktury.

ROZDZIAŁ II

OPLATY ZA INFRASTRUKTURĘ

Artykuł 4

Ustalanie, wyznaczanie i zbieranie opłat

1. Państwa Członkowskie ustalą ogólne ramy pobierania opłat, respektując jednak niezależność zarządzania przewidzianą w art. 4 dyrektywy 91/440/EWG.

W przedmiocie wspomnianego warunku niezależności zarządzania Państwa Członkowskie ustalą także specjalne zasady pobierania opłat lub prześlą takie uprawnienia zarządcy infrastruktury. Wyznaczenie opłaty za użytkowanie infrastruktury i zbieranie tej opłaty będzie wykonywane przez zarządcę infrastruktury.

2. Jeżeli zarządca infrastruktury w swej formie prawnej, organizacji lub funkcjach podejmowania decyzji nie jest niezależny od któregośkolwiek przedsiębiorstwa kolejowego, funkcje te, opisane w niniejszym rozdziale inne niż zbieranie opłat, będą wykonywane przez organ pobierający opłaty, który jest prawnie, organizacyjnie i decyzyjnie niezależny od przedsiębiorstw kolejowych.

3. Zarządcy infrastruktury będą współpracowali, aby osiągnąć efektywne prowadzenie przewozów pociągami, które przejeżdżają przez więcej niż jedną sieć infrastruktury. W szczególności będą oni dążyć do zagwarantowania optymalnej konkurencyjności międzynarodowych kolejowych przewozów rzeczy i zapewnienia efektywnego wykorzystania Transeuropejskiej Kolejowej Sieci Towarowej (TERFN). Mogą oni założyć takie wspólne organizacje, jakie są odpowiednie do umożliwienia realizacji tych zadań. Wszelka współpraca lub wspólna organizacja będzie ograniczona przez zasady podane w niniejszej dyrektywie.

4. Z wyjątkiem przypadków, gdy przyjęte są szczególne ustalenia zgodnie z art. 8 ust. 2, zarządcy infrastruktury zapewnią, żeby stosowany system pobierania opłat był oparty na takich samych zasadach na ich całej sieci.

5. Zarządcy infrastruktury zapewnią, 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 sprawozdaniu o stanie sieci.

6. Zarządca infrastruktury lub organ pobierający opłaty będzie przestrzegać poufności handlowej informacji dostarczanych mu przez wnioskodawców.

Artykuł 5

Usługi

1. Przedsiębiorstwa kolejowe będą, na niedyskryminujących zasadach, uprawnione do minimalnego pakietu dostępu i dostępu do torów w celu obsługi urządzeń, opisanych w załączniku II. Podaż usług, określonych w załączniku II pkt 2, będzie zapewniona w niedyskryminujący sposób, a zamówienia składane przez przedsiębiorstwa kolejowe mogą być odrzucone tylko wówczas, gdy istnieją inne realne warianty zgodne z warunkami rynku. Jeżeli te usługi nie są oferowane przez jednego zarządcę infrastruktury, podmiot zapewniający „główną infrastrukturę” przeprowadzi wszystkie racjonalnie możliwe starania, aby ułatwić świadczenie tych usług.

2. Jeżeli zarządca infrastruktury oferuje jakikolwiek zakres usług opisanych w załączniku II pkt 3 jako usługi dodatkowe, będzie świadczył na żądanie przedsiębiorstwa kolejowego.

3. Przedsiębiorstwa kolejowe mogą zażądać większego zakresu usług pomocniczych, wyszczególnionych w załączniku II pkt 4, od zarządcy infrastruktury i od innych dostawców tych usług. Zarządca infrastruktury nie jest zobowiązany do świadczenia tych usług.

Artykuł 6

Koszty i zestawienie rachunkowe infrastruktury

1. Państwa Członkowskie ustalą warunki, w tym wpłat zaliczkowych, jeśli taki krok jest właściwy, do zapewnienia tego, że w normalnych warunkach działalności gospodarczej i w stosownym czasie zestawienie rachunkowe zarządcy infrastruktury będą przynajmniej bilansować: z jednej strony dochody z opłat za infrastrukturę, nadwyżki z innych rodzajów działalności handlowej oraz finansowanie przez Państwo, a z drugiej strony wydatki na infrastrukturę.

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. 7 i 8, Państwo Członkowskie może wymagać od zarządcy infrastruktury zbilansowania zestawienia rachunkowego bez finansowania ze strony państwa.

2. Zarządcy infrastruktury będą mieli, przy poświęceniu należytej uwagi bezpieczeństwu oraz utrzymaniu i poprawianiu jakości usług w zakresie infrastruktury, stwarzane zachęty do zmniejszania kosztów zapewniania infrastruktury i wielkości opłat za dostęp.

3. Państwa Członkowskie zapewnią, żeby stwarzanie zachęt, określonych w ust. 2, było prowadzone albo w drodze umowy zawartej między kompetentnym organem władzy a zarządcą infrastruktury, obejmującego okres nie krótszy niż trzy lata, która przewiduje finansowanie ze strony Państwa, albo w drodze ustalenia stosownych środków kontrolnych z odpowiednimi upoważnieniami.

4. W przypadku zawarcia umowy warunki takiej umowy i struktura wpłat w celu zapewnienia finansowania zarządcy infrastruktury będą uzgodnione z góry, obejmując cały okres umowy.

5. Metoda rozliczenia kosztów zostanie ustalona. Państwa Członkowskie mogą wymagać uprzedniego zatwierdzenia w tej sprawie. Metoda ta powinna być od czasu do czasu uaktualniana stosownie do najlepszej praktyki międzynarodowej.

Artykuł 7

Zasady pobierania opłat

1. Opłaty za użytkowanie infrastruktury kolejowej będą wpłacane zarządcy infrastruktury i wykorzystywane do finansowania jego działalności gospodarczej.

2. Państwa Członkowskie mogą wymagać od zarządcy infrastruktury dostarczenia wszystkich koniecznych informacji na temat nałożonych opłat. Zarządca infrastruktury musi w związku z tym być w stanie uzasadnić, że opłaty za infrastrukturę, na które faktycznie wystawiono faktury każdemu operatorowi, zgodnie z art. 4–12, stosują się do metodologii, zasad, a jeśli to ma zastosowanie, tabel ustalonych w sprawozdaniu o stanie sieci.

3. Bez uszczerbku dla przepisów ust. 4 lub 5 lub art. 8 opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostęp do torów w celu obsługi urządzeń zostaną ustalone po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

4. Opłata za infrastrukturę może zawierać pewną opłatę, która odzwierciedla niedobór zdolności przepustowej możliwego do wskazania segmentu infrastruktury w czasie okresów przepełnienia.

5. Opłata za infrastrukturę może być zmieniona, aby uwzględnić koszty skutków dla środowiska spowodowane przez prowadzenie ruchu pociągów. Taka zmiana zostanie zróżnicowana w powiązaniu z wielkością spowodowanego skutku.

Pobieranie opłaty za koszty środowiska, których wynikiem jest wzrost ogólnej wielkości przychodów przysługujących zarządcy infrastruktury, będzie dozwolone tylko wtedy, jeżeli takie pobieranie opłaty jest stosowane na poziomie porównywalnym z konkurencyjnymi gałęziami transportu.

6. Aby uniknąć niepożądanych, nieproporcjonalnych przepliwów, 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 będzie związana z kosztami, które można przypisać danym przewozom.

7. Podaż usług określonych w załączniku II pkt 2 nie będzie objęta tym artykułem. Bez uszczerbku dla powyższego w ustalaniu cen za usługi określone w załączniku II pkt 2 będzie uwzględniana sytuacja konkurencji w transporcie kolejowym.

8. Jeżeli usługi wyszczególnione w załączniku II pkt 3 i 4 jako usługi dodatkowe i pomocnicze są oferowane tylko przez jednego dostawcę, nałożona opłata za taką usługę będzie związana z kosztem jej świadczenia, obliczonym na podstawie rzeczywistej wielkości wykorzystania.

9. Opłaty mogą być pobierane za wykorzystaną zdolność przepustową z przeznaczeniem na utrzymanie infrastruktury. Takie opłaty nie będą przekraczały straty w przychodach netto zarządcy infrastruktury spowodowanej przez utrzymanie.

Artykuł 8

Wyjątki od zasad pobierania opłat

1. W celu uzyskania pełnego odzysku kosztów poniesionych przez zarządcę infrastruktury dane Państwo Członkowskie może, jeżeli rynek może to wytrzymać, dokonywać podwyżek na podstawie efektywnych, przejrzystych i niedyskryminujących zasad, gwarantując jednak optymalną konkurencyjność, zwłaszcza w międzynarodowych kolejowych przewozach towarowych. System pobierania opłat będzie respektować 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.

2. Dla specjalnych projektów inwestycyjnych w przyszłości lub tych, które zostały zakończone nie więcej niż 15 lat przed wejściem w życie niniejszej dyrektywy, zarządca infrastruktury może ustalić lub nadal ustalać wyższe opłaty – na podstawie długookresowych kosztów takich projektów – jeżeli podnoszą one efektywność i/lub efektywność kosztową, 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. Aby zapobiec dyskryminacji, zapewni 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 przedstawi w sprawozdaniu o stanie sieci, że system pobierania opłat spełnia te wymagania w takim stopniu, w jakim to może być dokonane bez ujawnienia poufnych informacji dotyczących działalności gospodarczej.

4. Jeżeli zarządca infrastruktury zamierza zmienić istotne elementy systemu pobierania opłat, określonych w ust. 1, musi je podać do publicznej wiadomości przynajmniej na trzy miesiące z góry.

Artykuł 9

Ulgi

1. Bez uszczerbku dla przepisów art. 81, 82, 86 i 87 Traktatu i nie naruszając art. 7 ust. 3 niniejszej dyrektywy, wszelkie ulgi w stosunku do opłat pobieranych od przedsiębiorstwa kolejowego przez zarządcę infrastruktury za każdą usługę będą stosować się do kryteriów podanych w niniejszym artykule.

2. Z wyjątkiem ust. 3 ulgi będą ograniczone do faktycznych oszczędności na kosztach administracyjnych dla zarządcy infrastruktury. W 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 będą stosowane dla podobnych usług.

Artykuł 10

Systemy rekompensat w stosunku do niepokrytych kosztów związanych ze środowiskiem, wypadkami i infrastrukturą

1. Państwa Członkowskie mogą wprowadzić na czas określony system rekompensat przy użytkowaniu infrastruktury za możliwe do wykazania niepokryte koszty związane ze środowiskiem, wypadkami i infrastrukturą konkurencyjnych gałęzi transportu, w takiej wielkości, w jakiej te koszty przekraczają równoważne koszty kolei.
2. Jeżeli dany operator otrzymujący rekompensatę korzysta z prawa wyłączności, to tej rekompensacie muszą towarzyszyć porównywalne korzyści dla użytkowników.
3. Wykorzystana metodologia i wykonane obliczenia muszą być dostępne publicznie. W szczególności będzie 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 zapewnią, żeby taki system był zgodny z art. 73, 87 i 88 Traktatu.

Artykuł 11

Plan wykonania

1. Systemy pobierania opłat za infrastrukturę będą, za pomocą planu wykonania, zachęcać 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 wykonania będą stosowane na obszarze całej sieci.

Artykuł 12

Opłaty rezerwacyjne

Zarządcy infrastruktury mogą pobierać stosowną opłatę za zdolność przepustową, która jest zamawiana, ale nie zostaje wykorzystana. Ta opłata będzie zapewniać zachęty do efektywnego wykorzystania zdolności przepustowej.

Zarządca infrastruktury zawsze będzie mógł poinformować każdą zainteresowaną stronę o zdolności przepustowej infrastruktury, która została przydzielona użytkującym przedsiębiorstwom kolejowym.

ROZDZIAŁ III

ALOKACJA ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ INFRASTRUKTURY

Artykuł 13

Uprawnienia do zdolności przepustowej

1. Zdolność przepustowa infrastruktury będzie alokowana przez zarządcę infrastruktury, a z chwilą przydzielenia wnioskodawcy nie może być przekazywana przez otrzymującego innemu przedsiębiorstwu lub innemu rodzajowi przewozów.

Wszelki obrót zdolnością przepustową infrastruktury będzie zakazany i będzie prowadzić do wykluczenia z dalszej alokacji zdolności przepustowej.

Wykorzystywanie zdolności przepustowej przez przedsiębiorstwo kolejowe przy wykonywaniu działalności gospodarczej wnioskodawcy, który nie jest przedsiębiorstwem kolejowym, nie będzie uważane za przekazanie.

2. Prawo do użytkowania określonej zdolności przepustowej infrastruktury w formie trasy pociągu może być przyznane wnioskodawcom maksymalnie na czas jednego okresu obowiązywania rozkładu jazdy.

Zarządca infrastruktury i wnioskodawca mogą zawrzeć umowę ramową, przewidzianą w art. 17, na użytkowanie zdolności przepustowej na odnośnej infrastrukturze kolejowej, na dłuższy okres niż jeden okres obowiązywania rozkładu jazdy.

3. Definicja odpowiednich praw i obowiązków zarządców infrastruktury i wnioskodawców w odniesieniu do każdej alokacji zdolności przepustowej zostanie ustalona w umowach lub ustawodawstwie.

Artykuł 14

Alokacja zdolności przepustowej

1. Państwa Członkowskie mogą ustalić pewne ogólne ramy alokacji zdolności przepustowej infrastruktury, respektując jednak niezależność zarządzania przewidzianą w art. 4 dyrektywy 91/440/EWG. Określone zasady alokacji zdolności przepustowej zostaną ustalone. Zarządca infrastruktury będzie wykonywać procesy przydziału zdolności przepustowej. W szczególności zarządca infrastruktury zapewni, żeby zdolność przepustowa infrastruktury była przydzielana na sprawiedliwych i niedyskryminujących zasadach oraz zgodnie z prawem Wspólnoty.

2. Jeżeli zarządca infrastruktury pod względem prawnym, organizacyjnym lub w zakresie podejmowania decyzji nie jest niezależny od któregośkolwiek przedsiębiorstwa kolejowego, określonego w ust. 1 i opisane w tym rozdziale będą wykonywane przez organ alokujący, który jest niezależny w swojej formie prawnej, organizacji i podejmowaniu decyzji od któregośkolwiek przedsiębiorstwa kolejowego.

3. Zarządcy infrastruktury i organy alokujące będą respektować poufność handlową informacji, które są do nich dostarczane.

Artykuł 15

Współpraca w zakresie alokacji zdolności przepustowej na więcej niż jednej sieci

1. Zarządcy infrastruktury będą współpracować, aby zapewnić efektywne tworzenie i alokację zdolności przepustowej infrastruktury, która przebiega przez więcej niż jedną sieć. Będą oni organizować międzynarodowe trasy pociągów, w szczególności w ogólnych ramach Transeuropejskiej Kolejowej Sieci Towarowej (TERFN). Ustalą oni takie procedury, jakie są odpowiednie do umożliwienia realizacji tych zadań. Procedury te będą ograniczone przez zasady podane w niniejszej dyrektywie.

Procedura ustalona w celu koordynowania alokacji zdolności przepustowej infrastruktury na poziomie międzynarodowym będzie łączyć przedstawicieli zarządców infrastruktury dla wszystkich sieci infrastruktury kolejowej, których decyzje przydzielające mają wpływ na więcej niż jednego innego zarządcę infrastruktury. Odpowiedni przedstawiciele zarządców infrastruktury spoza Wspólnoty mogą być włączeni do tych procedur. Komisja będzie informowana i zapraszana do udziału w charakterze obserwatora.

2. Na każdym spotkaniu lub innej działalności podejmowanej, żeby udzielić zezwolenia na alokację zdolności przepustowej infrastruktury dla transsieciovych przewozów pociągami, decyzje będą podejmowane tylko przez przedstawicieli zarządców infrastruktury.

3. Uczestniczący we współpracy określonej w ust. 1 zapewnią, żeby ich członkostwo, metody działania i wszystkie odpowiednie kryteria, które są stosowane do oceniania i alokacji zdolności przepustowej infrastruktury, były podawane do wiadomości publicznej.

4. 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. 23.

Takie wstępnie ustalane międzynarodowe trasy pociągów zostaną udostępnione wnioskodawcom za pośrednictwem któregośkolwiek z zarządców infrastruktury.

Artykuł 16

Wnioskodawcy

1. Wnioski w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury mogą być składane przez przedsiębiorstwa kolejowe i ich ugrupowania międzynarodowe oraz na terytoriach tych Państw Członkowskich, które tak zezwalają przez innych wnioskodawców odpowiadających definicji podanej w art. 2 lit. b). Państwa Członkowskie mogą również zezwolić innym wnioskodawcom na składanie wniosków w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury na ich terytoriach.

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 będą odpowiednie, przejrzyste i niedyskryminujące. Wymagania te będą publikowane jako część zasad alokacji w sprawozdaniu o stanie sieci, a Komisja zostanie o nich poinformowana.

3. Wymagania w ust. 2 mogą zawierać tylko postanowienie o gwarancji finansowej, która nie może przewyższać odpowiedniej wielkości, która będzie proporcjonalna do rozważanej wielkości działalności wnioskodawcy i zagwarantowania jego zdolności do opracowania stosownych ofert nabycia zdolności przepustowej infrastruktury.

Artykuł 17

Umowy ramowe

1. Bez uszczerbku dla przepisów art. 81, 82 i 86 Traktatu z wnioskodawcą może być zawarta umowa ramowa. Taka umowa ramowa określa charakterystykę zdolności przepustowej infrastruktury wymaganą przez i oferowaną wnioskodawcy w czasie nieprzekraczającym jednego okresu obowiązywania rozkładu jazdy. Umowa ramowa nie będzie określać szczegółowo danej trasy pociągu, ale jej treść powinna być taka, żeby wyrażała dążenie do zaspokojenia uzasadnionych potrzeb handlowych wnioskodawcy. Państwo Członkowskie może wymagać uprzedniego zatwierdzenia takiej umowy ramowej przez organ kontrolny, określony w art. 30 niniejszej dyrektywy.

2. Umowy ramowe nie będą takie, żeby uniemożliwiać korzystanie z danej infrastruktury przez innych wnioskodawców lub innym rodzajom przewozów.

3. Umowa ramowa będzie uwzględniać 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 będą w zasadzie zawierane na okres pięciu lat. W określonych przypadkach zarządca infrastruktury może zgodzić się na krótszy lub dłuższy okres. Każdy okres dłuższy niż pięć lat będzie uzasadniony istniejącymi kontraktami handlowymi, specjalistycznymi inwestycjami lub rodzajami ryzyka.

Każdy okres dłuższy niż dziesięć lat będzie możliwy tylko w wyjątkowych przypadkach, w szczególności, jeżeli występuje długofalowa inwestycja na dużą skalę, a zwłaszcza wówczas, gdy taka inwestycja jest objęta zobowiązaniami kontraktowymi.

6. Ogólne istotne zapisy każdej umowy ramowej zostaną udostępnione wszystkim zainteresowanym stronom, jednak z respektowaniem poufności handlowej.

Artykuł 18

Harmonogram procesu alokacji

1. Zarządca infrastruktury będzie stosować się do harmonogramu alokacji zdolności przepustowej określonego w załączniku III.

2. Zarządcy infrastruktury uzgodnią 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 będą dokonywane tylko w razie bezwzględnej konieczności.

Artykuł 19

Wniosek

1. Wnioskodawcy mogą występować, na podstawie prawa publicznego lub prywatnego do zarządcy infrastruktury, o zawarcie umowy przyznającej im uprawnienia do użytkowania infrastruktury za pewną opłatą, przewidzianą w rozdziale II.

2. Wnioski dotyczące stale obowiązującego rozkładu jazdy muszą stosować się do ostatecznych terminów określonych w załączniku III.

3. Wnioskodawca, który jest stroną umowy ramowej, będzie składał wniosek zgodnie z tą umową.

4. Wnioskodawcy mogą składać wnioski w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury przebiegającej przez więcej niż jedną sieć przez złożenie wniosku do jednego zarządcy infrastruktury. Następnie ten zarządca infrastruktury zostanie upoważniony do działania w imieniu wnioskodawcy, aby starać się o zdolność przepustową u pozostałych odpowiednich zarządców infrastruktury.

5. Zarządcy infrastruktury zapewnią, żeby dla zdolności przepustowej infrastruktury przebiegającej przez więcej niż jedną sieć wnioskodawcy mogli składać wnioski do jakiegokolwiek wspólnego organu, który zarządcy infrastruktury mogą powołać.

Artykuł 20

Układanie rozkładu jazdy

1. Zarządca infrastruktury będzie, w miarę możliwości, realizował wszystkie wnioski w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury, w tym zamówienia tras pociągów przebiegają-

cych przez więcej niż jedną sieć, i będzie, w miarę możliwości, uwzględniał wszystkie ograniczenia wobec wnioskodawców, w tym skutki ekonomiczne dla ich działalności gospodarczej.

2. Zarządca infrastruktury może nadać priorytet określonym usługom w ramach procesu układania harmonogramu i koordynacji, ale tylko takim, określonym w art. 22 i 24.

3. Zarządca infrastruktury będzie konsultował się z zainteresowanymi stronami na temat projektu obowiązującego rozkładu jazdy i da im przynajmniej jeden miesiąc na przedstawienie swoich opinii. Zainteresowane strony uwzględnią wszystkich tych, którzy złożyli wnioski w sprawie przydzielenia zdolności przepustowej infrastruktury, jak również inne strony, które chcą mieć możliwość przekazania uwag na temat, jak obowiązujący rozkład jazdy może wpłynąć na ich zdolność do zapewniania przewozów kolejowych w trakcie okresu obowiązywania tego rozkładu jazdy.

4. Zarządca infrastruktury stosuje odpowiednie środki w celu uwzględnienia zainteresowań, które zostały wyrażone.

Artykuł 21

Proces koordynacji

1. W trakcie procesu układania rozkładu jazdy określonego w art. 20, kiedy zarządca infrastruktury napotyka kolizje między różnymi zamówieniami, powinien próbować w drodze koordynacji różnych zamówień zapewnić możliwie najlepsze dopasowanie wszystkich zgłoszonych potrzeb.

2. Kiedy powstaje sytuacja wymagająca koordynacji, zarządca infrastruktury będzie miał prawo, w rozsądnych granicach, proponować zdolność przepustową infrastruktury, która różni się od tej, na jaką złożono zamówienie we wniosku.

3. Zarządca infrastruktury będzie próbował, w drodze konsultacji z odpowiednimi wnioskodawcami, osiągać rozwiązanie wszelkich kolizji.

4. Zasady regulujące proces koordynacji zostaną zdefiniowane w sprawozdaniu o stanie sieci. Będą one w szczególności odzwierciedlać trudności w ustalaniu międzynarodowych tras pociągów i skutki, jakie zmiana może powodować w stosunku do innych zarządców infrastruktury.

5. Gdy wnioski w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury nie mogą być zrealizowane bez koordynacji, zarządca infrastruktury będzie próbował uzgodnić wszystkie zamówienia za pomocą koordynacji.

6. Bez uszczerbku dla istniejących procedur odwoławczych i przepisów art. 30, w przypadku sporów dotyczących alokacji zdolności przepustowej infrastruktury, będzie udostępniony system rozwiązywania sporów w celu natychmiastowego rozwiązywania takich sporów. Jeżeli ten system jest stosowany, decyzja będzie osiągnięta w terminie ograniczonym do dziesięciu dni roboczych.

Artykuł 22

Przepełniona infrastruktura

1. Jeżeli po koordynacji zamówionych tras i konsultacjach z wnioskodawcami nie jest możliwe zrealizowanie zamówień na zdolność przepustową infrastruktury w sposób właściwy, wówczas zarządca infrastruktury musi niezwłocznie zgłosić, że element infrastruktury, na którym ta sytuacja wystąpiła, jest przepełniony. Tak samo postąpi w stosunku do infrastruktury, na której można przewidywać, że wystąpią na niej skutki niewystarczającej zdolności przepustowej w najbliższej przyszłości.

2. Kiedy infrastruktura została zgłoszona jako przepełniona, zarządca infrastruktury wykona analizę zdolności przepustowej opisaną w art. 25, o ile plan powiększenia zdolności przepustowej opisany w art. 26 nie jest już wykonywany.

3. Kiedy opłaty, zgodnie z art. 7 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 będą uwzględniać znaczenie danego przewozu dla społeczeństwa w stosunku do każdego innego przewozu, który zostanie wyłączony w rezultacie tego postępowania.

W celu zagwarantowania, w tych ogólnych ramach, rozwijania odpowiednich usług transportowych, w szczególności stosownie do wymagań służby publicznej lub promocji rozwijania przewozów towarowych, Państwa Członkowskie mogą podejmować wszelkie konieczne środki, na warunkach niedyskryminujących, w celu zapewnienia, żeby takie przewozy uzyskiwały priorytet przy dokonywaniu przydzielania zdolności przepustowej infrastruktury.

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

Obejmie to uwzględnienie skutków tego wyłączenia w pozostałych Państwach Członkowskich.

5. Znaczenie przewozów rzeczy, w szczególności międzynarodowych przewozów rzeczy, zostanie potraktowane z właściwą uwagą przy wyznaczaniu kryteriów priorytetów.

6. Procedury, które następują, i zastosowane kryteria, jeżeli infrastruktura jest przepełniona, zostaną podane w sprawozdaniu o stanie sieci.

Artykuł 23

Wnioski składane *ad hoc*

1. Zarządca infrastruktury odpowie na wnioski składane *ad hoc* w sprawie poszczególnych tras pociągów możliwie jak naj-

szybciej i w każdym przypadku, w ciągu pięciu dni roboczych. Informacje dostarczane wszystkim wnioskodawcom o dostępnej, wolnej zdolności przepustowej zostaną udostępnione wszystkim wnioskodawcom, którzy mogą chcieć skorzystać z tej zdolności przepustowej.

2. Zarządcy infrastruktury będą, jeśli to konieczne, przeprowadzać 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 w sprawie zdolności przepustowej składane *ad hoc*. Będzie to miało zastosowanie również w przypadkach przepełnionej infrastruktury.

Artykuł 24

Specjalna infrastruktura

1. Bez uszczerbku dla przepisów ust. 2 zdolność przepustowa infrastruktury będzie 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. 81, 82 i 86 Traktatu, gdy dokonano takiego przeznaczenia, zarządca infrastruktury może nadać priorytet temu rodzajowi ruchu przy dokonywaniu alokacji zdolności przepustowej infrastruktury.

Takie przeznaczenie nie stanowi przeszkody dla wykorzystania infrastruktury przez inne rodzaje ruchu, gdy dostępna jest zdolność przepustowa oraz gdy tabor kolejowy odpowiada parametrom technicznym koniecznym do eksploatacji danej linii.

3. Kiedy infrastruktura została przeznaczona zgodnie z ust. 2, zostanie to opisane w sprawozdaniu o stanie sieci.

Artykuł 25

Analiza zdolności przepustowej

1. Celem analizy zdolności przepustowej jest ustalenie tych ograniczeń zdolności przepustowej infrastruktury, które uniemożliwiają właściwe zrealizowanie zamówień zdolności przepustowej i proponowanie metod umożliwiających zrealizowanie dodatkowych zamówień. Analiza ta zidentyfikuje przyczyny powstania przepełnienia i jakie środki mogłyby być podjęte w krótkim i średnim okresie, aby złagodzić to przepełnienie.

2. Analiza uwzględni infrastrukturę, procedury prowadzenia przewozów, charakter różnych usług przewozowych i skutki oddziaływania wszystkich tych czynników na zdolność przepustową infrastruktury. Środki, jakie mają być uwzględnione, obejmą w szczególności usługi zmiany trasy, usługi zmiany czasu, zmiany prędkości oraz przedsięwzięcia zapewniające poprawę infrastruktury.

3. Analiza zdolności przepustowej zostanie zakończona w ciągu sześciu miesięcy od chwili rozpoznania infrastruktury jako przepełnionej.

Artykuł 26

Plan powiększenia zdolności przepustowej

1. W ciągu sześciu miesięcy od zakończenia analizy zdolności przepustowej zarządca infrastruktury przedstawi plan powiększenia zdolności przepustowej.

2. Plan powiększenia zdolności przepustowej zostanie opracowany po konsultacjach z użytkownikami odnośnej przepełnionej infrastruktury.

Określi 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.

Wyznaczy on także na podstawie analizy kosztów możliwych określonych środków, jakie działania zostaną podjęte, żeby powiększyć zdolność przepustową infrastruktury, w tym kalendarz wdrożenia tych środków.

Plan może podlegać uprzedniemu zatwierdzeniu przez Państwo Członkowskie.

3. Zarządca infrastruktury zaprzestanie pobierania wszelkich opłat, które są pobierane za odnośną infrastrukturę na mocy art. 7 ust. 4 w przypadkach, jeżeli:

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

Jednakże zarządca infrastruktury może, co podlega zatwierdzeniu przez organ kontrolny, określony w art. 30, kontynuować pobieranie tych opłat, jeżeli:

- a) plan powiększenia zdolności przepustowej infrastruktury nie może być zrealizowany z przyczyn pozostających poza jego kontrolą; albo
- b) dostępne opcje nie są możliwe do wykonania z przyczyn ekonomicznych lub finansowych.

Artykuł 27

Wykorzystanie tras pociągów

1. W szczególności dla przepełnionej infrastruktury zarządca infrastruktury będzie wymagał od zrzekającego się danej trasy pociągów, wykorzystywanej przez okres przynajmniej jednego miesiąca była poniżej pewnej progowej wielkości przydziału, które ma być ustalana w sprawozdaniu o stanie sieci, o ile to nastąpiło z przyczyn pozaekonomicznych, pozostających poza kontrolą operatora.

2. Zarządca infrastruktury może określić w sprawozdaniu o stanie sieci warunki, za pomocą których zostaną uwzględnione poprzednie wielkości wykorzystania tras pociągów przy ustalaniu priorytetów w procesie alokacji.

Artykuł 28

Zdolność przepustowa infrastruktury do celów planowego utrzymania

1. Zamówienia zdolności przepustowej, w celu umożliwienia wykonania utrzymania, będą składane w trakcie procesu układania rozkładu jazdy.

2. Właściwa uwaga zostanie zwrócona przez zarządcę infrastruktury na skutki dla wnioskodawców zarezerwowania zdolności przepustowej infrastruktury do celów planowego utrzymania torów.

Artykuł 29

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 opracuje on plan postępowania wymieniający różne organy publiczne, które należy poinformować w przypadku wystąpienia poważnych zdarzeń lub poważnych zakłóceń w ruchu pociągów.

2. W nagłych przypadkach i jeżeli jest to bezwzględnie konieczne z powodu awarii powodującej czasową niemożność korzystania z infrastruktury, przydzielone trasy mogą być odwołane bez uprzedzenia na tak długo, jak to jest konieczne do naprawy systemu.

Zarządca infrastruktury może, jeśli to uzna 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.

ROZDZIAŁ IV

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 30

Organ kontrolny

1. Bez uszczerbku dla przepisów art. 21 ust. 6 Państwa Członkowskie powołają organ kontrolny. Organ ten, którym może być minister odpowiedzialny za sprawy transportu lub każdy inny organ, będzie niezależny w swojej organizacji, decyzjach finansowych, strukturach prawnych i podejmowaniu decyzji od któregośkolwiek zarządcy infrastruktury, organu pobierającego opłaty, organu alokującego lub wnioskodawcy. Organ ten będzie funkcjonować zgodnie z zasadami przedstawionymi w tym artykule, na mocy którego funkcje odwoławcze i kontrolne mogą być przypisywane odrębnym organom.

2. Wnioskodawca będzie miał prawo do odwołania się do organu kontrolnego, jeżeli uważa, że został potraktowany nieuczciwie, dyskryminująco lub został w jakimkolwiek inny sposób poszkodowany, a w szczególności przeciwko decyzjom podjętym przez zarządcę infrastruktury albo, jeśli to stosowne, przedsiębiorstwo kolejowe w zakresie dotyczącym:

- a) sprawozdania o stanie sieci;
- b) kryteriów w nim zawartych;
- c) procesu alokacji i jego wyniku;
- d) systemu pobierania opłat;
- e) poziomu lub struktury opłat za infrastrukturę, które są lub mogą być wymagane do zapłaty;
- f) świadectw bezpieczeństwa, egzekwowania i monitorowania norm i zasad bezpieczeństwa.

3. Organ kontrolny może zapewnić, żeby opłaty ustalone przez zarządcę infrastruktury były zgodne z rozdziałem II 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 kontrolnego. Organ kontrolny będzie interweniował, jeśli pojawi się prawdopodobieństwo, że negocjacje naruszają wymagania niniejszej dyrektywy.

4. Organ kontrolny będzie upoważniony do żądania odpowiednich informacji od zarządcy infrastruktury, wnioskodawców i wszelkich włączonych do sprawy stron trzecich w ramach zainteresowanego Państwa Członkowskiego, które muszą być dostarczone bez nadmiernej zwłoki.

5. Organ kontrolny będzie upoważniony do żądania odpowiednich informacji od zarządcy infrastruktury, wnioskodawców i wszelkich włączonych do sprawy stron trzecich w ramach zainteresowanego Państwa Członkowskiego, które muszą być dostarczone bez nadmiernej zwłoki.

Z zastrzeżeniem ust. 6 decyzja organu kontrolnego będzie wiążąca dla wszystkich stron objętych tą decyzją.

W przypadku odwołania się przeciwko odmowie przyznania zdolności przepustowej lub przeciwko warunkom oferty zdolności przepustowej organ kontrolny albo potwierdzi, że decyzja zarządcy infrastruktury nie wymaga żadnych zmian, albo będzie wymagał zmiany tej decyzji zgodnie ze wskazówkami określonymi przez organ kontrolny.

6. Państwa Członkowskie podejmą środki konieczne do zapewnienia, żeby decyzje podejmowane przez organ kontrolny podlegały kontroli sądowej.

Artykuł 31

Współpraca organów kontrolnych

Krajowe organy kontrolne będą wymieniać informacje o swojej pracy oraz zasadach i praktyce podejmowania decyzji w celu koordynowania zasad podejmowania przez nich decyzji na obszarze całej Wspólnoty. Komisja będzie wspierać je w wykonywaniu tego zadania.

Artykuł 32

Świadectwa bezpieczeństwa

1. Ustalenia dotyczące świadectw bezpieczeństwa dla przedsiębiorstw kolejowych, które są lub będą założone we Wspólnocie i ugrupowaniach międzynarodowych przez nie tworzonych, będą zgodne z tym artykułem.

2. Państwa Członkowskie zapewnią na swoich odpowiednich terytoriach, żeby świadectwo bezpieczeństwa, w którym podane są wymagania bezpieczeństwa wobec przedsiębiorstw kolejowych, zostało przedłożone w celu zapewnienia bezpieczeństwa przewozów na trasach będących przedmiotem zainteresowania.

3. W celu uzyskania świadectwa bezpieczeństwa przedsiębiorstwo kolejowe będzie stosować się do przepisów prawa krajowego zgodnych z prawem Wspólnoty i stosować je w sposób niedyskryminujący, ustanawiając wymagania techniczne i eksploatacyjne określone dla przewozów kolejowych oraz wymogi bezpieczeństwa stosowane wobec kadry, taboru i międzynarodowej organizacji tego przedsiębiorstwa.

W szczególności wykaże, że kadra, którą zatrudnia do prowadzenia ruchu pociągów i pracująca w pociągach, przeszła konieczne przeszkolenie, aby przestrzegać zasad ruchu stosowanych przez zarządcę infrastruktury i żeby spełniać wymogi bezpieczeństwa nałożone na niego w związku z ruchem pociągów.

Przedsiębiorstwo kolejowe wykaże także, że tabor tworzący pociągi został zatwierdzony przez organ władzy państwowej lub przez zarządcę infrastruktury i skontrolowany zgodnie z zasadami eksploatacji mającymi zastosowanie do użytkowanej infrastruktury. Świadectwo bezpieczeństwa zostanie wydane przez którykolwiek organ wyznaczony do tego celu przez Państwo Członkowskie, w którym znajduje się użytkowana infrastruktura.

Artykuł 33

Wyłączenia

1. Na okres pięciu lat od dnia 15 marca 2003 r. następujące Państwa Członkowskie:

- Irlandia, jako Państwo Członkowskie położone na wyspie, mające połączenie kolejowe tylko z jednym innym Państwem Członkowskim,
- Zjednoczone Królestwo w odniesieniu do Irlandii Północnej – na tych samych zasadach, oraz
- Grecja, jako Państwo Członkowskie, które nie ma żadnego bezpośredniego połączenia kolejowego z żadnym innym Państwem Członkowskim,

nie muszą się stosować do wymagań podanych w:

- a) artykuł 3, art. 4 ust. 2, art. 13, 14, 17, art. 21 ust. 4, art. 21 ust. 6, art. 22, art. 24 ust. 3, art. 25–28 i art. 30 pod warunkiem, że decyzje w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury lub pobierania opłat podlegają apelacji, kiedy przedsiębiorstwo kolejowe złoży w tej sprawie pisemny wniosek zanim niezależny organ, który podejmie swoją decyzję w ciągu dwóch miesięcy od złożenia wszystkich odpowiednich informacji i którego decyzja będzie podlegała kontroli sądowej; oraz
- b) artykuł 32 w takim zakresie, w jakim rozpatrywane są przewozy transportem kolejowym wychodzące poza zakres art. 10 dyrektywy 91/440/EWG.

2. Jednakże, jeżeli:

- a) więcej niż jedno przedsiębiorstwo kolejowe koncesjonowane zgodnie z art. 4 dyrektywy 95/18/WE lub, w przypadku Irlandii i Irlandii Północnej, przedsiębiorstwo kolejowe tak koncesjonowane gdziekolwiek indziej składa oficjalny wniosek, aby prowadzić konkurencyjne przewozy kolejowe do lub z Irlandii, Irlandii Północnej lub Grecji, decyzja o możliwości nieprzerwanego stosowania tego wyłączenia zostanie podjęta zgodnie z procedurą określoną w art. 35 ust. 2; lub
- b) przedsiębiorstwo kolejowe wykonujące przewozy kolejowe w Irlandii, Irlandii Północnej lub Grecji składa oficjalny wniosek, aby prowadzić przewozy kolejowe na lub z terytorium innego Państwa Członkowskiego (w przypadku Irlandii lub Wielkiej Brytanii w odniesieniu do Irlandii Północnej albo obu tych krajów, innego Państwa Członkowskiego poza ich terytoriami), wyłączenia, określone w ust. 1, nie będą miały zastosowania.

W ciągu jednego roku od otrzymania, albo decyzji określonej w lit. a), podjętej zgodnie z procedurą określoną w art. 35 ust. 2, albo powiadomienia o oficjalnym wniosku, określonego w

lit. b), to wówczas Państwo Członkowskie lub zainteresowane Państwa (Irlandia, Wielka Brytania w odniesieniu do Irlandii Północnej lub Grecja) wprowadzą ustawodawstwo w celu wykonania artykułów określonych w ust. 1.

3. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 wyłączenie 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 takiego wyłączenia, może skierować wniosek do Komisji o przedłużenie wyłączenia. Każdy taki wniosek musi być potwierdzony. Komisja sprawdzi taki wniosek i podejmie decyzję zgodnie z procedurą określoną w art. 35 ust. 2. Wspomniana procedura doradcza będzie miała 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 wnioskującego o przedłużenie wyłączenia.

4. Luksemburg, jako Państwo Członkowskie o stosunkowo niewielkiej sieci kolejowej, nie musi do dnia 31 sierpnia 2004 r. stosować się do wymogu przydzielenia niezależnemu organowi funkcji wyznaczania sprawiedliwego i niedyskryminującego dostępu do infrastruktury przewidzianej w art. 4 i 14 w takim zakresie, w jakim zobowiązują Państwa Członkowskie do powoływania niezależnych organów wykonujących zadania, określone w tych artykułach.

ROZDZIAŁ V

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 34

Środki wykonawcze

1. Państwa Członkowskie mogą zwracać się do Komisji z wszelkimi sprawami dotyczącymi wdrożenia niniejszej dyrektywy. Odpowiednie decyzje będą podejmowane zgodnie z procedurą określoną w art. 35 ust. 2.

2. Na wniosek Państwa Członkowskiego lub z własnej inicjatywy Komisja będzie, w określonych przypadkach, sprawdzać stosowanie i egzekwowanie postanowień dotyczących pobierania opłat, alokacji zdolności przepustowej i świadectw bezpieczeństwa, a w ciągu dwóch miesięcy od otrzymania takiego wniosku podejmie decyzję zgodnie z procedurą określoną w art. 35 ust. 2, czy odnośne środki mają być nadal stosowane. Komisja zakomunikuje swoją decyzję Parlamentowi Europejskiemu, Radzie i Państwom Członkowskim.

Bez uszczerbku dla przepisów art. 226 Traktatu każde Państwo Członkowskie może skierować decyzję Komisji do Rady w terminie jednego miesiąca. Rada, działając kwalifikowaną większością głosów, może w wyjątkowych okolicznościach podejmować różne decyzje w okresie jednego miesiąca.

3. Konieczne zmiany w celu dostosowania załączników zostaną przyjęte zgodnie z procedurą określoną w art. 35 ust. 3.

Artykuł 35

Procedury Komitetu

1. Komitet będzie udzielał pomocy Komisji.
2. Gdy dokonuje się odniesienia do niniejszego ustępu, będą miały zastosowanie art. 3 i 7 decyzji 1999/468/WE, zważywszy na jej przepis art. 8.
3. Gdy dokonuje się odniesienia do niniejszego ustępu, będą miały zastosowanie art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, mając na względzie jej przepisy art. 8.

Okres przewidziany w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE będzie ustalony na trzy miesiące.

4. Komitet przyjmie swój regulamin.

Artykuł 36

Sprawozdanie

Komisja do dnia 15 marca 2005 r. przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w sprawie wykonania niniejszej dyrektywy, z załączeniem, w razie konieczności, propozycji dalszych działań Komisji.

Artykuł 37

Uchylenia

Rozporządzenie (EWG) nr 2830/77, rozporządzenie (EWG) nr 2183/78, decyzja 82/529/EWG, decyzja 83/418/EWG i dyrektywa 95/19/WE niniejszym tracą moc.

Artykuł 38

Wykonanie

Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy, do dnia 15 marca 2003 r. Niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

Kiedy Państwa Członkowskie przyjmą te przepisy, powinny one zawierać odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie to powinno towarzyszyć ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.

Artykuł 39

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie z dniem jej opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 40

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 26 lutego 2001 r.

W imieniu Parlamentu
Europejskiego
N. FONTAINE
Przewodniczący

W imieniu Rady
A. LINDH
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

Treść sprawozdania o stanie sieci

Sprawozdanie o stanie sieci określone w art. 3 zawiera następujące informacje:

1. Część przedstawiającą charakter infrastruktury, która jest udostępniana przedsiębiorstwom kolejowym, oraz warunki dostępu do niej.
2. Część na temat zasad pobierania opłat i taryf. Będzie ona zawierać odpowiednie szczegóły systemu pobierania opłat, jak również informacje wystarczające do złożenia wniosku w sprawie usług wymienionych w załączniku II, które są świadczone tylko przez jednego dostawcę. Podaje ona szczegółowo metodologię, zasady, jeśli to właściwe, stosowane skale przy zastosowaniu art. 7 ust. 4 i 5 i art. 8 i 9. Zawierać będzie informacje na temat opłat, w sprawie których już podjęto decyzję lub przewidywanych.
3. Część na temat zasad i kryteriów alokacji zdolności przepustowej. Będzie ona zawierać ogólną charakterystykę infrastruktury, która jest udostępniana przedsiębiorstwom kolejowym, i wszelkie ograniczenia związane z jej wykorzystaniem, w tym prawdopodobne wymagania zdolności przepustowej w zakresie utrzymania. Będzie ona także określać procedury i ostateczne terminy, które dotyczą procesu alokacji zdolności przepustowej infrastruktury. Będzie ona zawierać określone kryteria, które są wykorzystywane w trakcie tego procesu, w szczególności:
 - a) procedury, zgodnie z którymi wnioskodawcy mogą występować o uzyskanie zdolności przepustowej od zarządcy infrastruktury;
 - b) wymagania obowiązujące wnioskodawców;
 - c) harmonogram składania wniosków i procesów alokacji;
 - d) zasady regulujące proces koordynacji;
 - e) procedury, które będą przestrzegane i stosowane kryteria wówczas, gdy infrastruktura jest przepełniona;
 - f) szczegóły ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury;
 - g) wszelkie warunki, za pomocą których uwzględnia się poprzednie wielkości wykorzystywania zdolności przepustowej przy wyznaczaniu priorytetów do procesu alokacji.

Wyszczególni ona środki podejmowane, żeby zapewnić właściwe traktowanie przewozów towarowych, przewozów międzynarodowych i wniosków podlegających procedurze dla wniosków składanych *ad hoc*.

ZAŁĄCZNIK II

Usługi, które mają być świadczone na rzecz przedsiębiorstw kolejowych

1. Minimalny pakiet dostępu obejmuje:
 - a) realizację zamówień zdolności przepustowej infrastruktury;
 - 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) wszystkie pozostałe informacje wymagane do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przyznana zdolność przepustowa.
 2. Dostęp do torów w celu obsługi urządzeń oraz dostarczenie usług obejmuje:
 - a) korzystanie ze sprzętu zasilania w prąd trakcyjny, jeżeli jest on dostępny;
 - b) urządzenia zaopatrzenia w paliwo;
 - c) stacje pasażerskie, ich budynki i inne urządzenia;
 - d) terminale towarowe;
 - e) stacje rozrządowe;
 - f) urządzenia do formowania składów pociągów;
 - g) tory postojowe;
 - h) utrzymanie i inne urządzenia techniczne.
 3. Usługi dodatkowe mogą obejmować:
 - a) prąd trakcyjny;
 - b) podgrzewanie składów pociągów pasażerskich;
 - c) dostawę paliwa, prace manewrowe i wszystkie pozostałe świadczone usługi w związku z wyżej wspomnianym dostępem w celu obsługi urządzeń;
 - 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 telekomunikacyjnej;
 - b) dostarczanie uzupełniających informacji;
 - c) kontrolę techniczną taboru.
-

ZAŁĄCZNIK III

Harmonogram procesu alokacji

1. Obowiązujący rozkład jazdy będzie ustalany jeden raz w roku kalendarzowym.
 2. Zmiana obowiązującego rozkładu jazdy będzie miała miejsce o północy w ostatnią sobotę maja. Jeżeli zmiana lub korekta jest przeprowadzana po okresie letnim, to będzie miała miejsce o północy w ostatnią sobotę września każdego roku i w takich innych przedziałach między tymi datami, jakie są wymagane. Zarządcy infrastruktury mogą uzgodnić inne daty i w takim przypadku poinformują o tym Komisję.
 3. Ostateczny termin otrzymania zamówień na zdolność przepustową, które mają być włączone do obowiązującego rozkładu jazdy, będzie nie dłuższy niż na 12 miesięcy z góry przed wejściem w życie obowiązującego rozkładu jazdy.
 4. Nie później niż na 11 miesięcy przed wejściem w życie obowiązującego rozkładu jazdy zarządcy infrastruktury zapewnią, żeby wstępne trasy pociągów międzynarodowych zostały ustalone we współpracy z innymi odpowiednimi organami alokacyjnymi, określonymi w art. 15. Zarządcy infrastruktury zapewnią, żeby, na ile to możliwe, zostały utrzymane w dalszych procesach.
 5. Nie później niż cztery miesiące po ostatecznym terminie składania ofert przez wnioskodawców zarządcy infrastruktury opracują projekty rozkładu jazdy.
-