

**DECYZJA DELEGOWANA KOMISJI (UE) 2017/2075****z dnia 4 września 2017 r.****zastępująca załącznik VII do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego****(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 <sup>(1)</sup>, w szczególności jej art. 43 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Procedury dotyczące alokacji zdolności przepustowej powinny być przejrzyste, z jednoczesnym uwzględnieniem efektywności procesu alokacji oraz kwestii operacyjnych w odniesieniu do wszystkich zainteresowanych stron zaangażowanych w użytkowanie i utrzymanie infrastruktury kolejowej.
- (2) Wnioskodawcy ubiegający się o alokację zdolności przepustowej infrastruktury powinni być w stanie przedkładać wnioski o włączenie zdolności przepustowej do rocznego obowiązującego rozkładu jazdy w okresie pomiędzy terminem składania wniosków dotyczących projektu rozkładu jazdy a zmianą obowiązującego rozkładu jazdy.
- (3) Po przydzieleniu tras pociągów prawa umowne wnioskodawcy obejmą prawo do odrzucenia lub zatwierdzenia wniosku o zmianę rozkładu przedłożonego przez zarządcę infrastruktury.
- (4) Tymczasowe ograniczenia zdolności przepustowej są niezbędne do utrzymania infrastruktury i jej wyposażenia w dobrym stanie oraz umożliwienia rozwoju infrastruktury zgodnie z potrzebami rynku.
- (5) Wnioskodawcy powinni otrzymywać wcześniej informacje o planowanych ograniczeniach zdolności przepustowej, co umożliwi im dostosowanie operacji i potrzeb transportowych do ograniczeń zdolności przepustowej infrastruktury. Jeżeli informacje na temat planowanych ograniczeń zdolności przepustowej zostały już opublikowane na początku okresu składania wniosków o włączenie zdolności przepustowej do rocznego rozkładu jazdy, powinna zachodzić mniejsza potrzeba zmiany rozkładu już przydzielonych tras pociągów.
- (6) Dokonując wyboru między różnymi opcjami ograniczenia zdolności przepustowej, zarządcy infrastruktury powinni brać pod uwagę nie tylko własne koszty, ale również handlowe i operacyjne ograniczenia zainteresowanych wnioskodawców oraz ryzyko związane z przeniesieniem przewozów na mniej przyjazne dla środowiska rodzaje transportu.
- (7) Zarządcy infrastruktury powinni ustanowić, opublikować i stosować przejrzyste kryteria w odniesieniu do przekierowywania pociągów i alokacji ograniczonej zdolności przepustowej dla różnych rodzajów ruchu. Mogą to oni zrobić wspólnie lub indywidualnie w odniesieniu do ich ograniczeń przepustowości.
- (8) Zarządcy infrastruktury powinni dostosować swoje regulaminy sieci i procedury układania rozkładów jazdy w celu zapewnienia terminowej zgodności z nowymi przepisami dotyczącymi ograniczenia zdolności przepustowej wprowadzonymi niniejszą decyzją.
- (9) Jeśli chodzi o ruch pociągów poruszających się po więcej niż jednej sieci, zainteresowani zarządcy infrastruktury powinni koordynować działania w celu zminimalizowania wpływu ograniczeń zdolności przepustowej na ruch oraz w celu synchronizacji prac na danej trasie lub uniknięcia ograniczania zdolności przepustowej na trasie objazdu.
- (10) Mając na uwadze jasność prawa oraz uwzględniając liczbę niezbędnych zmian w załączniku VII do dyrektywy 2012/34/UE, należy zastąpić ten załącznik w całości. Ponadto mając na względzie uproszczenie ram regulacyjnych, decyzja delegowana jest odpowiednim instrumentem prawnym, ponieważ ustanawia jasne i szczegółowe przepisy, które nie wymagają transpozycji przez państwa członkowskie, co zapewni szybkie jednolite wdrożenie na całym terytorium Unii.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32.

- (11) Uwzględniając ramy czasowe zmiany obowiązującego rozkładu jazdy zgodnie z pkt 2 załącznika do niniejszej decyzji oraz ramy czasowe dotyczące powiadamiania na potrzeby koordynacji, konsultacji i publikacji ograniczeń przepustowości określone w pkt 8–11 załącznika do niniejszej decyzji, zarządcy infrastruktury będą w stanie spełnić po raz pierwszy: wymogi pkt 8–11 dotyczące zmiany obowiązującego rozkładu jazdy w grudniu 2019 r. w odniesieniu do drugiej rundy publikacji i w grudniu 2020 r. w odniesieniu do pierwszej rundy publikacji, wymogi pkt 12 dotyczące zmiany obowiązującego rozkładu jazdy w grudniu 2018 r. oraz wymogi pkt 14–17 dotyczące zmiany obowiązującego rozkładu jazdy w grudniu 2018 r.
- (12) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2012/34/UE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

*Artykuł 1*

Załącznik VII do dyrektywy 2012/34/UE zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku do niniejszej decyzji.

*Artykuł 2*

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

Sporządzono w Brukseli dnia 4 września 2017 r.

*W imieniu Komisji*  
Jean-Claude JUNCKER  
*Przewodniczący*

---

## ZAŁĄCZNIK

## „ZAŁĄCZNIK VII

**HARMONOGRAM PROCESU ALOKACJI****(o którym mowa w art. 43)**

1. Obowiązujący rozkład jazdy ustala się jeden raz w roku kalendarzowym.
2. Zmiana obowiązującego rozkładu jazdy ma miejsce o północy w drugą sobotę grudnia. Gdy dostosowanie ma miejsce po zimie, w szczególności ze względu na konieczność uwzględnienia – w stosownych przypadkach – zmian regionalnych rozkładów jazdy dla ruchu pasażerskiego, odbywa się ono o północy w drugą sobotę czerwca oraz w wymaganych innych odstępach czasu między tymi dwiema datami. Zarządcy infrastruktury mogą uzgodnić inne daty i w takim przypadku informują o tym Komisję, jeżeli może to naruszyć ruch międzynarodowy.
3. Termin przyjmowania wniosków o alokację zdolności przepustowej, które mają być włączone do obowiązującego rozkładu jazdy, nie może być wcześniejszy niż 12 miesięcy przed zmianą obowiązującego rozkładu jazdy. Wnioski złożone po terminie są również rozpatrywane przez zarządcę infrastruktury.
4. Nie później niż na 11 miesięcy przed zmianą obowiązującego rozkładu jazdy zarządcy infrastruktury zapewniają, aby wstępne trasy pociągów międzynarodowych zostały ustalone we współpracy z innymi odpowiednimi zarządcami infrastruktury. Zarządcy infrastruktury zapewniają, aby, na ile to możliwe, zostały one utrzymane na późniejszych etapach.
5. Zarządca infrastruktury opracowuje i publikuje projekt obowiązującego rozkładu jazdy najpóźniej cztery miesiące po upływie terminu, o którym mowa w pkt 3.
6. Zarządca infrastruktury podejmuje decyzję w sprawie wniosków otrzymanych po upływie terminu, o którym mowa w pkt 3, zgodnie z procedurą opublikowaną w regulaminie sieci.

Zarządca infrastruktury może zmienić przyznaną trasę pociągu wyłącznie w przypadku, gdy zmiana ta jest niezbędna, by zapewnić możliwie najlepsze dopasowanie wszystkich wniosków o przydzielenie trasy i została zatwierdzona przez wnioskodawcę, któremu przydzielono trasę. Zarządca infrastruktury aktualizuje projekt obowiązującego rozkładu jazdy nie później niż na jeden miesiąc przed zmianą obowiązującego rozkładu jazdy, uwzględniając wszystkie trasy pociągów przyznane po upływie terminu, o którym mowa w pkt 3.

7. W przypadku pociągów poruszających się z jednej sieci do drugiej, które przybywają z domniemanym opóźnieniem nie dłuższym niż 10 godzin, a od dnia 14 grudnia 2019 r. – 18 godzin, zarządca infrastruktury drugiej sieci nie uznaje trasy pociągu za anulowaną ani nie wymaga złożenia wniosku o przyznanie innej trasy pociągu, w tym także jeżeli zdecyduje o przyznaniu innej trasy pociągu, chyba że wnioskodawca poinformuje zarządcę infrastruktury, że pociąg nie przejedzie do drugiej sieci. Zarządca infrastruktury bezzwłocznie przekazuje wnioskodawcy zaktualizowane lub nowe trasy pociągów, w tym – w przypadku zmiany – powiązanie między numerem danej trasy pociągu a numerem anulowanej trasy pociągu.
8. Jeśli chodzi o tymczasowe ograniczenia zdolności przepustowej linii kolejowych, z powodów takich jak prace infrastrukturalne, w tym powiązane ograniczenia prędkości, nacisku osi, długości pociągu, trakcji lub skrajni («ograniczenia zdolności przepustowej»), które trwają ponad siedem kolejnych dni i przez które ponad 30 % szacowanej dziennej wielkości ruchu na linii kolejowej zostaje anulowane, przekierowane lub zastąpione przez inne rodzaje transportu, zainteresowani zarządcy infrastruktury publikują wszystkie ograniczenia zdolności przepustowej oraz wstępne wyniki konsultacji z wnioskodawcami po raz pierwszy na co najmniej 24 miesiące (w zakresie, w jakim są znane) oraz po raz drugi, w zaktualizowanej formie, na co najmniej 12 miesięcy przed zmianą danego obowiązującego rozkładu jazdy.
9. Zainteresowani zarządcy infrastruktury ustanawiają również mechanizm, w ramach którego omawiają te ograniczenia zdolności przepustowej – o ile nie są one ograniczone do jednej sieci – wspólnie z zainteresowanymi wnioskodawcami, stowarzyszeniami zarządców infrastruktury, o których mowa w art. 40 ust. 1, oraz zainteresowanymi głównymi operatorami obiektów infrastruktury usługowej przed opublikowaniem ich po raz pierwszy, chyba że zarządcy infrastruktury oraz wnioskodawcy zgadzają się, że taki mechanizm nie jest potrzebny. Wspólne dyskusje pomagają w przygotowaniu rozkładów jazdy, w tym tras objazdu.

10. Publikując po raz pierwszy ograniczenia zdolności przepustowej zgodnie z pkt 8, zarządca infrastruktury prowadzi konsultacje z wnioskodawcami i zainteresowanymi głównymi operatorami obiektów infrastruktury usługowej w odniesieniu do ograniczeń zdolności przepustowej. Jeżeli w okresie między pierwszą a drugą publikacją ograniczeń zdolności przepustowej wymagana jest koordynacja zgodnie z pkt 11, zarządcy infrastruktury prowadzą konsultacje z wnioskodawcami i zainteresowanymi głównymi operatorami obiektów infrastruktury usługowej po raz drugi w okresie od zakończenia koordynacji do drugiej publikacji ograniczeń zdolności przepustowej.
11. Przed opublikowaniem ograniczeń zdolności przepustowej zgodnie z pkt 8, jeżeli wpływ ograniczeń zdolności przepustowej nie jest ograniczony do jednej sieci, zainteresowani zarządcy infrastruktury, w tym zarządcy infrastruktury, na których wpływ może mieć zmiana tras pociągów, koordynują między sobą ograniczenia zdolności przepustowej, które mogłyby obejmować anulowanie, przekierowanie pociągu lub zastąpienie przez inne rodzaje transportu.

Koordinację przed drugim okresem publikacji należy zakończyć:

- a) nie później niż na 18 miesięcy przed zmianą obowiązującego rozkładu jazdy, jeżeli ponad 50 % szacowanej dziennej wielkości ruchu na linii kolejowej zostaje anulowane, przekierowane lub zastąpione przez inne rodzaje transportu w okresie ponad 30 kolejnych dni;
- b) nie później niż na 13 miesięcy i 15 dni przed zmianą obowiązującego rozkładu jazdy, jeżeli ponad 30 % szacowanej dziennej wielkości ruchu na linii kolejowej zostaje anulowane, przekierowane lub zastąpione przez inne rodzaje transportu w okresie ponad siedmiu kolejnych dni;
- c) nie później niż na 13 miesięcy i 15 dni przed zmianą obowiązującego rozkładu jazdy, jeżeli ponad 50 % szacowanej dziennej wielkości ruchu na linii kolejowej zostaje anulowane, przekierowane lub zastąpione przez inne rodzaje transportu w okresie siedmiu kolejnych dni lub krótszym.

W stosownych przypadkach zarządcy infrastruktury zapraszają wnioskodawców działających na przedmiotowych liniach oraz zainteresowanych głównych operatorów obiektów infrastruktury usługowej do zaangażowania się w tę koordynację.

12. Jeśli chodzi o ograniczenia zdolności przepustowej trwające przez siedem kolejnych dni lub krócej, niewymagające publikacji zgodnie z pkt 8 i przez które ponad 10 % szacowanej dziennej wielkości ruchu na linii kolejowej zostaje anulowane, przekierowane lub zastąpione przez inne rodzaje transportu, które mają miejsce w kolejnym okresie obowiązywania rozkładu jazdy i o których zarządca infrastruktury dowiaduje się nie później niż na 6 miesięcy i 15 dni przed zmianą obowiązującego rozkładu jazdy, zarządca infrastruktury prowadzi z zainteresowanymi wnioskodawcami konsultacje dotyczące przewidywanych ograniczeń zdolności przepustowej oraz informuje o uaktualnionych ograniczeniach zdolności przepustowej na co najmniej cztery miesiące przed zmianą obowiązującego rozkładu jazdy. Zarządca infrastruktury przekazuje szczegółowe informacje dotyczące oferowanych tras pociągów pasażerskich nie później niż na cztery miesiące, a pociągów towarowych – nie później niż na jeden miesiąc przed rozpoczęciem ograniczenia zdolności przepustowej, chyba że zarządca infrastruktury i zainteresowani wnioskodawcy uzgodnią krótszy czas powiadamiania.
13. Zarządcy infrastruktury mogą podjąć decyzję o zastosowaniu bardziej rygorystycznych progów w odniesieniu do ograniczeń zdolności przepustowej w oparciu o niższe wartości procentowe szacowanej wielkości ruchu lub krótszy czas trwania niż określone w niniejszym załączniku lub o zastosowaniu dodatkowych kryteriów oprócz kryteriów wymienionych w niniejszym załączniku, na podstawie konsultacji z wnioskodawcami i operatorami obiektów infrastruktury. Zarządcy infrastruktury publikują te progi i kryteria dotyczące łączenia ograniczeń zdolności przepustowej w regulaminach sieci zgodnie z pkt 3 załącznika IV.
14. Zarządca infrastruktury może postanowić o niestosowaniu terminów określonych w pkt 8–12, jeżeli ograniczenie zdolności przepustowej jest niezbędne dla przywrócenia warunków bezpiecznej eksploatacji pociągu, ramy czasowe ograniczenia znajdują się poza kontrolą zarządcy infrastruktury, zastosowanie tych terminów byłoby nieefektywne pod względem kosztów lub niepotrzebnie szkodliwe z punktu widzenia okresu eksploatacji lub stanu aktywów albo jeżeli wyrażą na to zgodę wszyscy zainteresowani wnioskodawcy. W takich przypadkach oraz w przypadku wszelkich innych ograniczeń zdolności przepustowej, które nie podlegają konsultacjom zgodnie z innymi przepisami niniejszego załącznika, zarządca infrastruktury prowadzi konsultacje z zainteresowanymi wnioskodawcami i głównymi operatorami obiektów infrastruktury usługowej w trybie natychmiastowym.
15. Informacje, które mają być przekazywane przez zarządcę infrastruktury działającego zgodnie z pkt 8, 12 lub 14, obejmują:
  - a) planowaną datę;
  - b) porę dnia oraz – tak szybko, jak możliwe jest jej ustalenie – godzinę rozpoczęcia i zakończenia ograniczenia zdolności przepustowej;
  - c) odcinek linii, którego dotyczy ograniczenie; oraz
  - d) w stosownych przypadkach – zdolność przepustową linii objazdu.

Zarządca infrastruktury publikuje te informacje lub hiperłącze do nich w swoim regulaminie sieci, o którym mowa w pkt 3 załącznika IV. Zarządca infrastruktury aktualizuje te informacje.

16. Jeśli chodzi o ograniczenia zdolności przepustowej trwające co najmniej 30 kolejnych dni i mające wpływ na ponad 50 % szacowanej wielkości ruchu na linii kolejowej, zarządca infrastruktury przedstawia wnioskodawcom, na ich wniosek, podczas pierwszej rundy konsultacji, porównanie warunków występujących w co najmniej dwóch alternatywnych scenariuszach ograniczenia zdolności przepustowej. Zarządca infrastruktury opracowuje te alternatywne scenariusze wspólnie z wnioskodawcami, na podstawie informacji przekazanych przez wnioskodawców w momencie składania wniosków.

W odniesieniu do każdego alternatywnego scenariusza porównanie obejmuje co najmniej:

- a) okres trwania ograniczenia zdolności przepustowej;
- b) spodziewane orientacyjne opłaty za dostęp do infrastruktury;
- c) zdolność przepustową dostępną na liniach objazdu;
- d) dostępne trasy alternatywne; oraz
- e) orientacyjny czas podróży.

Przed dokonaniem wyboru między alternatywnymi scenariuszami ograniczenia zdolności przepustowej zarządca infrastruktury przeprowadza konsultacje z zainteresowanymi wnioskodawcami i bierze pod uwagę skutki różnych alternatywnych scenariuszy dla tych wnioskodawców i użytkowników usług.

17. Jeśli chodzi o ograniczenia zdolności przepustowej trwające dłużej niż 30 kolejnych dni i mające wpływ na ponad 50 % szacowanej wielkości ruchu na linii kolejowej, zarządca infrastruktury ustanawia kryteria na potrzeby ustalenia, które pociągi dla każdego rodzaju usług należy przekierować, biorąc pod uwagę ograniczenia handlowe i operacyjne wnioskodawcy, chyba że te ograniczenia operacyjne wynikają z decyzji kierowniczych lub organizacyjnych wnioskodawcy, oraz bez uszczerbku dla celu, jakim jest zmniejszenie kosztów zarządcy infrastruktury zgodnie z art. 30 ust. 1. Zarządca infrastruktury publikuje te kryteria w regulaminie sieci wraz ze wstępnym przydziałem pozostałej zdolności przepustowej dla różnych rodzajów przewozów pociągami, działając zgodnie z pkt 8. Po zakończeniu konsultacji oraz bez uszczerbku dla obowiązków spoczywających na zarządcy infrastruktury, o których mowa w pkt 3 załącznika IV, zarządca infrastruktury, na podstawie informacji zwrotnych otrzymanych od wnioskodawców, przedstawia zainteresowanym przedsiębiorstwom kolejowym orientacyjny podział pozostałej zdolności przepustowej według rodzaju przewozów.”.
-