

## Independent Regulators' Group – Rail

### Wytyczne ws. regulaminu obiektów infrastruktury usługowej

**23 maja 2023 r.**

Przejrzyste informacje na temat obiektów infrastruktury usługowej są niezbędne dla sprawiedliwego i lepszego dostępu do rynku kolejowego. Członkowie IRG-Rail monitorują tworzenie opisów (regulaminów) obiektów infrastruktury usługowej w swoich państwach członkowskich.

Niniejszy dokument zawiera wytyczne, które mają pomóc operatorom obiektów infrastruktury usługowej w opracowaniu regulaminów swoich obiektów. Wytyczne te mają również pomóc potencjalnym wnioskodawcom lepiej zrozumieć, czego mogą oczekiwać od obiektów infrastruktury usługowej, aby mogli jak najlepiej wykorzystać ich regulaminy. Dokument ten zawiera niezbędne i pomocne informacje oraz przykłady. Prezentuje on krajowe podejścia, zwłaszcza w przypadku tych krajów, w których ustawodawstwo obejmuje specjalne procedury wprowadzania regulaminów obiektów infrastruktury usługowej. Zapewnienie zgodności z prawem leży jednak w gestii poszczególnych operatorów.

## Spis treści

|  |    |
|--|----|
| <b>I. Wstęp</b> .....  | 3  |
| <b>II. Ramy prawne</b> .....   | 4  |
| <b>III. Treść regulaminu OIU</b> .....   | 5  |
| Informacje Ogólne .....  | 6  |
| Lokalizacja i charakterystyka funkcjonalna obiektu .....                                   | 6  |
| Oferowane usługi .....   | 7  |
| Dostęp .....   | 8  |
| Przydzielanie zdolności przepustowej .....   | 8  |
| Opłaty .....   | 10 |
| Informacja Dynamiczna .....  | 12 |
| <b>IV. Publikowanie i aktualizacja regulaminów OIU</b> .....                               | 12 |
| Publikacja regulaminów OIU .....   | 12 |
| Wiarygodne i aktualne informacje .....   | 14 |
| <b>ZAŁĄCZNIK – Ocena zgodności regulaminów OIU przez kraje członkowskie IRG-Rail</b> ..... | 15 |

## I. Wstęp

1. Po wejściu w życie rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/2177 w sprawie dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i usług związanych z koleją (zwanego dalej "Rozporządzeniem 2177"<sup>1</sup>) operatorzy obiektów infrastruktury usługowej (zwani dalej "operatorami OIU") są zobowiązani do opracowania i opublikowania regulaminów obiektów infrastruktury usługowej (zwanymi dalej "regulaminami OIU"). Zgodnie z art. 3 pkt 12 dyrektywy 2012/34/UE (zwanej dalej "Dyrektywą"<sup>2</sup>) "operator obiektu infrastruktury usługowej" *oznacza każdy podmiot publiczny lub prywatny odpowiedzialny za zarządzanie co najmniej jednym obiektem infrastruktury usługowej lub świadczący przedsiębiorstwom kolejowym jedną lub więcej usług, o których mowa w załączniku II pkt 2–4*. Mogą one obejmować zarządców infrastruktury w odniesieniu do ich roli jako operatorów obiektów infrastruktury usługowej, a także strony, które jedynie świadczą usługi i nie zarządzają jednocześnie aktywami kolejowymi (torami lub instalacjami) w obiektach infrastruktury usługowej (zwanymi dalej także "OIU").
2. Niniejszy dokument ma na celu wsparcie operatorów OIU poprzez zapewnienie ogólnych wytycznych dotyczących sporządzania regulaminów OIU. Dobre praktyki w zakresie zapewnienia dostępu do informacji w niektórych obszarach zostały zilustrowane przykładami. Niemniej jednak, w celu opracowania regulaminów swoich obiektów, operatorzy powinni opierać się na Rozporządzeniu 2177 i odpowiednich przepisach krajowych. Odpowiedzialność za zapewnienie zgodności z prawem spoczywa na poszczególnych podmiotach.
3. Głównym celem regulaminów OIU jest zapewnienie przejrzystych i niedyskryminacyjnych warunków dostępu i korzystania z kolejowych obiektów infrastruktury usługowej oraz świadczonych w nich usług. Dzięki przejrzystemu, aktualnemu i jasnemu regulaminowi obiektów, świadczonych w nich usług i obowiązujących warunków, wnioskodawcy<sup>3</sup> mogą uzyskać pełny, wiarygodny obraz udostępnianych OIU i świadczonych w nich usług oraz podjąć rozsądną decyzję co do operacyjnej i ekonomicznej opłacalności korzystania z nich. Regulaminy OIU są również kluczowymi dokumentami, które umożliwiają operatorom OIU określenie warunków wstępnych i zasad mających zastosowanie do ich obiektów. Wnioskodawcy, zwłaszcza jeśli świadczą międzynarodowe przewozy kolejowe, mogą również uznać te regulaminy za przydatne, ponieważ mają one na celu sprecyzowanie i podkreślenie, jakich informacji można spodziewać się w regulaminach OIU.
4. Ponadto regulaminy OIU mogą służyć jako narzędzie marketingowe do promowania i zapewnienia większej widoczności ich firm dla klientów. W związku z tym zachęca się operatorów OIU, aby ich regulaminy OIU były przystępne dla użytkowników – aby starali się dostosować format, język i zakres informacji do potrzeb potencjalnych wnioskodawców.

---

<sup>1</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/277 z dnia 22 listopada 2017 r. w sprawie dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i usług związanych z koleją (europa.eu).

<sup>2</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (europa.eu).

<sup>3</sup> Do celów niniejszych wytycznych przez wnioskodawcę rozumie się przedsiębiorstwa kolejowe oraz, w stosownych przypadkach, wnioskodawców zgodnie z art. 1 Rozporządzenia 2177 "Przedsiębiorstwa kolejowe lub wnioskodawcy inni niż przedsiębiorstwa kolejowe, którzy są uprawnieni na mocy prawa krajowego do ubiegania się o dostęp do obiektów infrastruktury usługowej i usług związanych z koleją".

5. Organy regulacyjne monitorują, czy wnioskodawcy mają niedyskryminacyjny dostęp do OIU i usług związanych z koleją. Opublikowane regulaminy OIU zapewniają przejrzystość informacji w zakresie prawnych, ekonomicznych, technicznych bądź innych warunków użytkowania (funkcja informacyjna) i często pomagają w identyfikacji możliwości potencjalnego nierównego traktowania (funkcja kontrolna lub porównawcza). Rola organów regulacyjnych w badaniu i monitorowaniu regulaminów OIU, wraz z ich kompetencjami do rozpatrywania skarg i żądania informacji, jest istotnym elementem regulacji rynku kolejowego.
6. IRG-Rail zobowiązała się do opracowania wytycznych dotyczących sporządzania regulaminów OIU w celu wsparcia operatorów obiektów i poprawy informacji o OIU w Europie. Ponieważ art. 4 Rozporządzenia 2177 wymienia jedynie minimalną zawartość regulaminu OIU, niniejsze wytyczne mają na celu dostarczenie dalszych informacji i wskazówek, które pomogą operatorom w opracowaniu ich własnych regulaminów OIU.
7. Biorąc pod uwagę niejednorodny charakter obiektów wymienionych w punktach od 2 do 4 załącznika II do Dyrektywy, niezwykle trudno byłoby opracować wyczerpującą listę OIU i uwzględnić całość zróżnicowanych cech wszystkich typów obiektów i usług związanych z koleją, oferowanych w całej Europie. W związku z tym niniejsze wytyczne mają charakter ogólny i mogą być dostosowane przez operatorów w celu umożliwienia im zastosowania ich do sporządzania regulaminów OIU konkretnie ich obiektów i świadczonych w nich usług. Niniejsze ogólne wytyczne mają jednak na celu, w miarę możliwości, zapewnienie praktycznej pomocy dla rynku.
8. Operatorzy OIU powinni również pamiętać, że zarządcy infrastruktury, będący członkami RailNet Europe (RNE), opracowali i opublikowali szablony regulaminu OIU zgodnie z postanowieniami art. 5 ust. 2 Rozporządzenia 2177<sup>4</sup>.

## II. Ramy prawne<sup>5</sup>

9. Ramy prawne dotyczące treści regulaminów OIU można znaleźć w art. 4 Rozporządzenia 2177. Wraz z motywem 4 Rozporządzenia 2177 nakłada on na operatorów OIU obowiązek sporządzenia regulaminów OIU dla obiektów i usług, za które są oni odpowiedzialni. Wszystkie istotne wymogi dotyczące dostępu do OIU i świadczenia w ich ramach usług muszą być opisane w regulaminie OIU, aby zapewnić niedyskryminacyjny dostęp, a także umożliwić wnioskodawcom zaplanowanie ewentualnego korzystania z obiektu.
10. Art. 2 Rozporządzenia 2177 upoważnia organy regulacyjne do podejmowania decyzji w sprawie wniosków o zwolnienie operatorów OIU ze stosowania niektórych przepisów tego rozporządzenia. Przyznane zwolnienia mogą dotyczyć także regulaminów OIU. Nie obejmują one jednak wymogu opracowania i opublikowania regulaminu obiektu zawierającego podstawowe informacje na temat OIU i świadczonych w jego ramach usług, o opłatach i danych kontaktowych operatora, chyba że obiekt jest przeznaczony wyłącznie do użytku operatorów zabytkowych linii kolejowych do ich własnych celów.

---

<sup>4</sup> [rne.eu/wp-content/uploads/2022/10/Common\\_template\\_for\\_service\\_facility\\_information\\_clean-1.pdf](https://rne.eu/wp-content/uploads/2022/10/Common_template_for_service_facility_information_clean-1.pdf).

<sup>5</sup> Linki do przepisów prawnych:

Dyrektywa: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32012L0034>.

Rozporządzenie 2177: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32017R2177>.

11. Regulaminy OIU muszą być publikowane zgodnie z Art. 5 Rozporządzenia 2177 i muszą być aktualizowane.
12. Art. 5 ust. 4 Rozporządzenia 2177 stanowi, że w przypadku, gdy obiekt jest obsługiwany przez więcej niż jednego operatora lub usługi w obiekcie są świadczone przez więcej niż jednego dostawcę, operatorzy OIU są zobowiązani do wskazania wszystkich operatorów odpowiedzialnych za podejmowanie decyzji w sprawie wniosków o dostęp do obiektu lub usług związanych z koleją albo udostępnienia wszystkich regulaminów OIU w jedynym miejscu. Głównym celem jest zapewnienie przejrzystych i kompleksowych informacji na temat dostępu do wszystkich instalacji i usług oferowanych w obiekcie, bez nakładania na któregokolwiek operatora OIU obowiązku zapewnienia lub wzięcia odpowiedzialności za informacje pozostające poza jego kontrolą lub wiedzą.
13. Ponadto regulaminy OIU podlegają nadzorowi organów regulacyjnych<sup>6</sup>. W krajach IRG-Rail podejście do nadzoru regulacyjnego i zatwierdzania regulaminów OIU jest zróżnicowane pod względem procedur oceny lub limitów czasowych przed lub po publikacji regulaminu OIU.
14. W niektórych krajach IRG-Rail regulaminy OIU zaczynają obowiązywać dopiero po przeprowadzeniu oceny przez organ regulacyjny (ex-ante) lub po upływie określonego czasu (pod warunkiem, że żadna z zainteresowanych stron nie zgłosiła zastrzeżeń), podczas gdy w innych krajach regulaminy OIU wchodzą w życie natychmiast po ich opublikowaniu. W części krajów niektóre rodzaje OIU mogą być oceniane ex-ante (zob. załącznik 1).
15. Niezależnie od krajowych procedur wejścia w życie regulaminów OIU, art. 56 Dyrektywy nakłada na organy regulacyjne zadanie oceny tych regulaminów pod kątem zgodności z przepisami po ich wejściu w życie (ex-post). Oceny takie są zazwyczaj przeprowadzane na podstawie skarg zgłaszanych do organu regulacyjnego lub z własnej inicjatywy organu regulacyjnego w następstwie postępowań administracyjnych lub czynności związanych z monitorowaniem rynku.

### III. Treść regulaminu OIU

16. Operatorzy OIU zarządzający obiektami, w przypadku których dostęp do samego obiektu lub świadczonych usług jest zapewniany przez więcej niż jednego operatora, powinni mieć świadomość, że Rozporządzenie wykonawcze określa zasady współpracy i koordynacji pomiędzy operatorami obiektów, które muszą zostać odzwierciedlone w regulaminie OIU. W takich przypadkach zachęca się operatorów OIU do kontaktowania się ze sobą i uzgadniania wspólnych procedur i narzędzi służących spełnieniu wymogów Rozporządzenia 2177 przed opracowaniem i opublikowaniem regulaminów swoich obiektów (dalsze szczegóły dotyczące wymogów w zakresie koordynacji można znaleźć w pkt 34 i 56).
17. Aby zapewnić elastyczność w odniesieniu do charakteru i zakresu informacji niezbędnych do uznania regulaminu OIU za zgodny z wymogami, publikowane przez operatora OIU niezbędne informacje powinny być *proporcjonalne do rozmiaru, charakterystyki technicznej i znaczenia danego obiektu* (art. 5 ust. 5 Rozporządzenia 2177).

---

<sup>6</sup> Rola organów regulacyjnych w procesie publikacji: [irg-rail.eu/download/5/926/2200505IRGAtoSFPortalStatementAdopted.pdf](http://irg-rail.eu/download/5/926/2200505IRGAtoSFPortalStatementAdopted.pdf).

## Informacje Ogólne

18. Regulaminy OIU powinny wyraźnie identyfikować operatora OIU i jego podstawowe dane kontaktowe. Jeden regulamin OIU może obejmować kilka obiektów, chyba że pogorszy to czytelność dokumentu.
19. Data publikacji regulaminu OIU powinna być wyraźnie widoczna. Aby zapewnić przejrzyste informacje na temat aktualizacji regulaminu obiektu i pomóc czytającym go zidentyfikować wprowadzone zmiany, zachęca się operatorów OIU do zamieszczania również wykazu zmian wprowadzonych w dokumencie w porównaniu z poprzednią opublikowaną wersją. Dalsze informacje dotyczące publikacji można znaleźć w pkt 52-57.
20. Aby pomóc wnioskodawcom, którzy sami nie są przewoźnikami kolejowymi, wskazane jest, aby regulaminy OIU zawierały informację, czy prawo krajowe zezwala takim podmiotom na składanie wniosków o przyznanie zdolności przepustowej w obiektach infrastruktury usługowej<sup>7</sup>.
21. W przypadku OIU zarządzanych lub usług związanych z koleją świadczonych przez operatorów znajdujących się pod bezpośrednią lub pośrednią kontrolą jednostki kontrolującej<sup>8</sup>, wymogiem prawnym jest zamieszczenie wzorów umów o dostępie i ogólnych warunków jako części regulaminu OIU (art. 4 ust. 2 lit. i). Jednakże zaleca się, aby wszystkie regulaminy OIU zawierały informacje o tym, czy umowa, autoryzacja lub ubezpieczenie są wymagane.
22. Regulaminy OIU powinny zawierać informacje na temat warunków korzystania i dostępu do systemów informatycznych operatora, jeżeli wnioskodawcy są zobowiązani do korzystania z takich systemów, a także zasady dotyczące ochrony danych wrażliwych i handlowych (art. 4 ust. 2 lit. j Rozporządzenia 2177). Na przykład: narzędzia do składania wniosków o dostęp, rezygnacji z przydzielonej zdolności przepustowej lub wprowadzania danych dotyczących prowadzenia pociągu, takich jak wykazy wagonów, towarów niebezpiecznych itp.

## Lokalizacja i charakterystyka funkcjonalna obiektu

23. Regulaminy OIU powinny określać położenie geograficzne obiektu i lokalizację wszelkich punktów dostępu do obiektu z sieci, z którą jest on połączony (kolejowe, drogowe, rzeczne lub morskie).
24. Regulaminy OIU muszą zawierać opis funkcjonalny obiektu lub odnosić się do opisu funkcjonalnego opublikowanego przez operatora, który zarządza (sprawuje kontrolę) nad danym obiektem. W tym celu powinny one zawierać główne cechy techniczne obiektu. Szczegółowość tych informacji powinna umożliwiać każdemu potencjalnemu klientowi samodzielne dokonanie wstępnej oceny kompatybilności obiektu w odniesieniu do zwykłych potrzeb, bez konieczności kontaktowania się z operatorem. Minimalny zakres informacji

---

<sup>7</sup> Vide art. 1 rozporządzenia 2177 i ust. 3 niniejszego dokumentu.

<sup>8</sup> „jednostka kontrolująca” oznacza organ lub przedsiębiorstwo, które sprawuje bezpośrednią lub pośrednią kontrolę nad operatorem obiektu infrastruktury usługowej oraz jest również aktywne i zajmuje dominującą pozycję na krajowych rynkach usług transportu kolejowego, dla których obiekt jest wykorzystywany, lub które sprawuje bezpośrednią lub pośrednią kontrolę nad operatorem obiektu infrastruktury usługowej i przedsiębiorstwem kolejowym zajmującym taką pozycję (Rozporządzenie 2177 Art. 3 ust. 7).

powinien obejmować na przykład: liczbę i długość torów, systemy elektryfikacji, wymiary peronów, liczbę i rodzaj dźwigów lub innego sprzętu używanego w obiekcie, wymiary obszarów załadunku lub składowania, kluczowe instalacje punktów zaplecza technicznego, zaopatrzenie w wodę lub ogrzewanie, kompatybilny typ taboru, maksymalną długość pociągu, skrajnię, masę i nacisk osi itp. oraz informacje na temat prywatnych linii odgałęziających się i bocznic, które są potrzebne do zapewnienia dostępu do obiektu.

25. Oprócz pisemnego opisu, aby pomóc w wizualizacji ogólnej konfiguracji miejsca i lepiej zilustrować lokalizację, regulaminy OIU mogą zawierać mapę poglądową i rysunek przedstawiający tory kolejowe, główne instalacje i elementy wyposażenia, a także wspomniane wcześniej punkty dostępu.

## Oferowane usługi

26. "jednostka kontrolująca" oznacza organ lub przedsiębiorstwo, które sprawuje bezpośrednią lub pośrednią kontrolę nad operatorem obiektu infrastruktury usługowej, a także jest aktywne i posiada pozycję dominującą na krajowych rynkach usług transportu kolejowego, na których obiekt ten jest wykorzystywany, lub sprawuje bezpośrednią lub pośrednią kontrolę nad operatorem obiektu infrastruktury usługowej i przedsiębiorstwem kolejowym posiadającym taką pozycję (Rozporządzenie 2177, art. 3 pkt 7).

Niemiecki organ regulacyjny dopuszcza określenie regularnych godzin otwarcia, które są zorientowane na zwykłe potrzeby wnioskodawców. Godziny otwarcia nie muszą wynosić 24/7, ponieważ może to nie być ekonomicznie uzasadnione dla operatora obiektu. Jeśli operator oferuje możliwość otwarcia poza regularnymi godzinami pracy na żądanie, warunki powinny być przejrzyste określone w regulaminie OIU (zgodnie z procesem składania wniosków i opłatami).

27. Regulaminy OIU powinny również podawać rodzaj każdej opisanej usługi: podstawowa, dodatkowa lub pomocnicza, zgodnie z definicją zawartą w załączniku II do dyrektywy 2012/34/UE (art. 4 ust. 2 lit. d Rozporządzenia 2177).
28. W przypadku gdy usługi związane z transportem kolejowym są świadczone przez wielu operatorów w ramach tego samego obiektu, regulamin OIU powinien zawierać wykaz operatorów OIU oferujących wzajemnie powiązane usługi (Rozporządzenie 2177 Art. 5 ust. 4), a najlepiej również zawierać odesłania do ich regulaminów OIU.
29. Regulaminy OIU powinny zawierać informacje na temat tego, czy i które usługi mogą być świadczone na zasadzie samoobsługi, a także na temat warunków lub ograniczeń, które należy spełnić, aby móc świadczyć usługi na zasadzie samoobsługi (art. 4 ust. 2 lit. e Rozporządzenia 2177). Na przykład, wnioskodawcy mogą mieć prawo do samodzielnego wykonywania prac w konserwacyjnych w punkcie zaplecza technicznego albo wynajęcia toru ze zlokalizowanym obok dźwigiem, w celu samodzielnego załadunku/rozładunku towarów. W niektórych krajach IRG-Rail strony mogą być zobowiązane do podpisania pewnych umów.

W Słowenii warunkiem wstępnym dla świadczenia usługi na zasadzie samoobsługi jest podpisanie stosownego dokumentu pomiędzy wnioskodawcą a operatorem OIU (zwanego "procesem technologicznym").



## Dostęp

30. Regulaminy OIU powinny zapewniać jasne określenie wszystkich warunków dostępu, w tym informacji na temat procesu alokacji zdolności przepustowej (rozpatrywania wniosków) oraz ram rozstrzygnięcia sporów.

## Przydzielanie zdolności przepustowej

31. Opis procesu przydzielania zdolności przepustowej jest jedną z zasadniczych części regulaminu OIU, mającą na celu zapewnienie, że wnioskodawcy w pełni rozumieją, co jest potrzebne do złożenia wniosku i ubiegania się o zdolność przepustową oraz w jaki sposób jest ona przydzielana. Powinno to obejmować informacje na temat tego, jak złożyć wniosek o przyznanie zdolności przepustowej, w jaki sposób taki wniosek jest rozpatrywany i w jaki sposób, w razie potrzeby, przeprowadzana jest procedura koordynacji (na przykład szczegółowy schemat blokowy).

### *Składanie wniosków*

32. W regulaminie OIU należy opisać, w jaki sposób należy składać wnioski o dostęp, zarówno w przypadku potrzeb długoterminowych, jak i doraźnych. Powinny one obejmować informacje na temat procedur składania wniosków o przyznanie dostępu do OIU lub świadczonych w nich usług związanych z koleją lub jednego i drugiego, w tym ewentualnych terminów składania wniosków i terminów rozpatrywania tych wniosków (art. 4 ust. 2 lit. f i art. 8 Rozporządzenia 2177).
33. Regulaminy OIU powinny określać wszystkie informacje, jakich operator potrzebuje od wnioskodawcy w celu przygotowania oferty. Powinny one wskazywać narzędzie do składania wniosku o przyznanie dostępu, minimalną treść i format lub zawierać wzór takiego wniosku (art. 4 ust. 2 lit. h Rozporządzenia 2177). W przypadku gdy operator OIU zapewnia odrębny szablon wniosku, powinien on być częścią regulaminu OIU lub link do szablonu powinien być zawarty w regulaminie OIU. Jeżeli wniosek o dostęp jest niekompletny, operator musi poinformować o tym wnioskodawcę i wyznaczyć rozsądny termin na dostarczenie brakujących informacji (art. 8 ust. 3 Rozporządzenia 2177).
34. W OIU obsługiwanych przez więcej niż jednego operatora lub w przypadku gdy usługi związane z koleją są świadczone przez więcej niż jednego operatora, należy wskazać, czy konieczne jest złożenie oddzielnych wniosków o dostęp do obiektów i świadczonych w nich usług (art. 4 ust. 2 lit. g Rozporządzenia 2177). Regulaminy powinny przedstawiać w jasny i przejrzysty sposób proces składania wniosków o dostęp do obiektów, w których usługi świadczone są przez wielu operatorów. Wskazane byłoby też zamieszczenie linków do pozostałych regulaminów OIU. W takim przypadku regulaminy OIU powinny być ze sobą spójne w celu zapewnienia, że alokacja przepustowości jest ujednolicona i opisana w poszczególnych regulaminach OIU. To samo dotyczy obiektów, do których dostęp uzyskuje się poprzez inne obiekty lub sieć.

W Niemczech w niektórych portach morskich operator portu i operatorzy terminali skoordynowali swoje procedury ubiegania się o zdolność przepustową i jej przydzielenia. Aby ubiegać się o zdolność przepustową portu, wnioskodawcom niezbędna jest odpowiednia zdolność przepustowa terminalu, która jest przydzielana wcześniej niż zdolność przepustowa samego portu z uwagi na roczny rozkład jazdy.



## *Odpowiedź na wniosek*

35. Regulaminy OIU powinny zawierać informacje na temat sposobu udzielania odpowiedzi na wnioski (art. 9 Rozporządzenia 2177). Odpowiedź musi zostać udzielona w rozsądnym terminie określonym przez organ regulacyjny zgodnie z art. 13 ust. 4 Dyrektywy. Możliwe jest ustalenie różnych terminów dla różnych rodzajów obiektów lub usług. Terminy rozpatrywania wniosków muszą być wskazane w regulaminie OIU (art. 4 ust. 2 lit. f Rozporządzenia 2177). Maksymalne terminy na udzielenie odpowiedzi na wnioski o przyznanie zdolności przepustowej w obiekcie określone przez organ regulacyjny są dostępne na stronie internetowej IRG-Rail<sup>9</sup>.

## *Procedura koordynacji i rozstrzyganie sporów<sup>10</sup>*

36. Regulaminy OIU powinny określać proces, który jest stosowany w przypadku, gdy operator OIU otrzyma wniosek o dostęp do obiektu lub świadczenie usługi, który koliduje z innym wnioskiem. Ważne jest, aby zdawać sobie sprawę, że konflikt może również powstać, gdy wniosek koliduje z już przydzieloną zdolnością przepustową OIU. W przypadku kolizji wniosków, operator powinien przeprowadzić procedurę koordynacji i spróbować, poprzez dyskusję i koordynację z zainteresowanymi wnioskodawcami, w tym z dysponentami już przydzielonej zdolności przepustowej, zapewnić jak najlepsze dopasowanie wszystkich wniosków. W stosownych przypadkach należy opisać szczegółowe informacje dotyczące procedury, takie jak czas jej trwania, strony, które mają być zaangażowane, niezbędne informacje (art. 10, 11 i Art. 4 ust. 2 lit. k Rozporządzenia 2177).

37. Jeżeli procedura koordynacji nie doprowadzi do rozwiązania uwzględniającego wszystkie wnioski w sposób uzgodniony ze wszystkimi stronami, regulamin OIU powinien uwzględniać procedurę odmowy uwzględnienia wniosku bez zgody wnioskodawcy. Regulaminy OIU powinny określać orientacyjny proces i kroki, które należy podjąć przy rozpatrywaniu kolidujących ze sobą wniosków. Może to obejmować stosowanie kryteriów pierwszeństwa przy przydzielaniu zdolności przepustowej (art. 11 Rozporządzenia 2177). Jeśli takie kryteria są stosowane i podlegają przepisom krajowym, muszą być przejrzyste, niedyskryminujące i obiektywne, a także powinny być opublikowane w regulaminie OIU.

38. Doświadczenia w krajach IRG-Rail pokazują, że niedyskryminacyjne kryteria pierwszeństwa mogą być użytecznym narzędziem dla operatorów OIU zapewniającym przejrzystość i ułatwiającym spełnienie oczekiwań zainteresowanych wnioskodawców. Niektóre praktyczne przykłady kryteriów pierwszeństwa, oprócz i w uzupełnieniu do tych, które są już wymienione w art. 11 Rozporządzenia 2177, obejmują:

- podstawowe przeznaczenie toru lub instalacji (na przykład postój, załadunek itp.)<sup>11</sup>,
- zasada "kto pierwszy, ten lepszy",
- już przydzielona zdolność przepustowa w sąsiadujących obiektach infrastruktury usługowej,

---

<sup>9</sup> IRG-Rail 2023(7) Aktualizacja dotycząca terminów ustalonych na udzielanie odpowiedzi na wnioski o przyznanie zdolności przepustowej ...

<sup>10</sup> Dyrektywa Art. 13 ust. 4 i 5 oraz art. 10 i 12 Rozporządzenia 2177 odnoszą się wyłącznie do podstawowych usług wymienionych w załączniku II pkt 2.

<sup>11</sup> W Niemczech i Szwecji istnieją pewne terminale lub tory załadunkowe, które mogą być wykorzystywane do postoju taboru, ale tylko wtedy, gdy nie ma potrzeby załadunku; w takim przypadku główna funkcja musi być wyraźnie wskazana w regulaminie OIU.

- efektywność wykorzystania,
  - pilność (nagłość) np. napraw,
  - dłuższe pociągi przed krótszymi,
  - korzyści społeczno-ekonomiczne, przy wykorzystaniu wspólnej/uznanej metodologii, takiej jak normy krajowe.
39. Jeśli wniosek nie może zostać uwzględniony, operator OIU musi rozważyć realne alternatywy (art. 12 ust. 2 Rozporządzenia 2177). Operator OIU i wnioskodawca powinni następnie wspólnie ocenić, czy istnieją realne rozwiązania alternatywne umożliwiające wykonywanie przewozów towarowych lub pasażerskich na tych samych lub alternatywnych trasach na warunkach akceptowalnych z ekonomicznego punktu widzenia. Wskazanie procesu i kroków, które należy podjąć podczas oceny realnych alternatyw, powinno zostać określone w regulaminach OIU.
40. Zaleca się, aby regulaminy OIU zawierały informację o tym, że strony mogą składać skargi do krajowego organu regulacyjnego.

## Opłaty

41. Ta część regulaminu OIU dotyczy wymogów w zakresie informacji o opłatach pobieranych przez operatorów OIU.
42. Zawarte w regulaminie OIU informacje na temat opłat mają kluczowe znaczenie dla umożliwienia wnioskodawcom podejmowania przemyślanych decyzji, promowania konkurencji i unikania dyskryminacji. Wnioskodawca powinien mieć możliwość wyjaśnienia i zrozumienia zasad ustalania stawek opłat za wszystkie usługi objęte regulaminem OIU. Aby wnioskodawcy mogli obliczyć (lub realistycznie oszacować) opłaty, informacje na ich temat muszą być wyczerpujące, jasno przedstawione i przejrzyste.
43. Informacje, które mają być podawane w regulaminie OIU na temat stawek, powinny obejmować:
- informacje o stawkach za uzyskanie dostępu do OIU i stawkach za korzystanie z każdej świadczonej w nim usługi związanej z koleją;
  - informacje na temat zasad udzielania wnioskodawcom zniżek, przy jednoczesnym zachowaniu wymogów poufności informacji handlowych;
  - w stosownych przypadkach, informacje o opłatach za rezygnację z przydzielonej zdolności przepustowej.
44. Niezależnie od obowiązku publikowania w regulaminie OIU stawek (art. 4 ust. 2 lit. m Rozporządzenia 2177), stawki muszą być ustalone zgodnie z zasadami określonymi w przepisach prawa (art. 31 Dyrektywy). Sposób podawania stawek w regulaminie OIU powinien odzwierciedlać podział świadczonych usług określony w załączniku II do dyrektywy (pkt 2-4). Operatorzy OIU mogą przedstawiać pobierane przez siebie opłaty na różne sposoby. Ich obowiązkiem jest jednak udostępnienie wyszczególnienia stawek w najlepszy możliwy sposób.
45. Optymalnie, o ile jest to możliwe i uzasadnione, operatorzy OIU powinni wyszczególnić świadczone usługi i opublikować ustaloną stawkę opłat (cennik) w regulaminie OIU. Zazwyczaj ma to zastosowanie do standardowych usług - takich jak podnoszenie kontenerów i przyczep.

W przypadku gdy usługi są świadczone na podstawie zestawienia stawek, zestawienie to powinno być łatwo dostępne na stronie internetowej, na przykład na stronie internetowej operatora OIU lub w regulaminie sieci zarządcy infrastruktury.

46. Niemniej jednak, w przypadku niektórych rodzajów usług, dla których informacje o opłatach są bardziej złożone, cenniki mogą nie być dobrym źródłem informacji o stawkach. W takich przypadkach do ustalenia opłaty można wykorzystać określone jednostki, takie jak stawka za jednostkę czasu, ilość lub część zamienną. W przypadku gdy ani ustalone stawki, ani użycie "prostych" jednostek nie jest wystarczające, aby dać wnioskodawcom pełny obraz stawek (na przykład ze względu na charakterystykę obiektu, złożoność świadczonej usługi, opcjonalne ustalenia umowne lub inne stosowne okoliczności), operatorzy OIU powinni dotożyć wszelkich starań, aby wyjaśnić w regulaminie OIU szczegółowe zasady lub metodologię swojego systemu stawek, w tym wszystkie istotne parametry, które mają wpływ na wysokość opłat, rabatów lub opłat za rezygnację z przydzielonej zdolności przepustowej. Może to dotyczyć usług, w przypadku których środki/ koszty operatora świadczącego ten sam rodzaj usługi różnią się w zależności od przypadku (np. dla napraw taboru kolejowego koszty operatora zależałyby od złożoności prac, jakość przetworzonych wyrobów wpływałaby na koszty robocizny lub koszty związane z wykorzystywanym sprzętem technicznym). Inne przykłady parametrów, które mogą wpływać na opłaty, w różnych konfiguracjach, to wahania sezonowe, długość okresu świadczenia usługi, pora dnia, określone ograniczenia czasowe ustalone przez wnioskodawcę, użycie specjalnego wyposażenia, kwalifikacje zawodowe, czynniki ryzyka, poziomy jakości lub ustalenia umowne (na przykład usługi okazjonalne lub regularne, pojedyncze lub obejmujące wiele usług, długie lub krótkie okresy obowiązywania umowy). We wszystkich okolicznościach regulaminy OIU muszą jasno określać parametry, które mają wpływ na wysokość stawek za określone usługi.

W Danii organ regulacyjny wskazał, że w przypadku, gdy nie można określić dokładnej stawki za usługę, zaleca się, aby usługodawca opublikował ustaloną stawkę za każdą jednostkę czasu - np. x euro za godzinę lub za każde 30 minut. "Długość" minimalnej jednostki czasu podlegającej opłacie musi być racjonalna.

W Szwecji akceptowane są opłaty jednostkowe lub opłaty za połączenie różnych "komponentów" usługi, np. x euro za godzinę lub y euro za korzystanie z określonej maszyny.

W Holandii dla niektórych OIU istnieje katalog świadczonych usług zawierający ich cenę za godzinę lub jednostkę oraz zasady, na jakich są one oferowane.

W Hiszpanii organ regulacyjny wskazał w swojej decyzji z 2019 r., że zakres informacji dotyczących opłat powinien być dostosowany do charakterystyki każdej indywidualnej usługi, zwłaszcza w przypadku usług obsługi taboru, w przypadku których wcześniejsze ustalenie dokładnych stawek może być trudne ze względu na szczególny stan taboru.

47. Minimalne wymogi dotyczące informacji na temat zasad systemu zniżek (art. 4 ust. 2 lit. n Rozporządzenia 2177) to obiektywne podstawy stosowane w systemie zniżek. Na przykład, jeśli rabaty są oparte na ilości, należy je wskazać. Mogą istnieć również inne obiektywne podstawy.
48. W stosownych przypadkach regulaminy OIU powinny zawierać informacje o opłatach za rezygnację przydzielonej zdolności przepustowej lub karach, na przykład za niewykorzystanie zamówionego dostępu do obiektu lub usługi.

49. Ponadto w niektórych krajach, np. w Holandii<sup>12</sup> i Hiszpanii<sup>13</sup>, organy regulacyjne opublikowały dalsze informacje na temat ustalania cen i alokacji kosztów. Ponadto IRG-Rail opublikowała w 2019 r. dokument dotyczący zasad ustalania stawek dostępu do OIU<sup>14</sup>.

## Informacja Dynamiczna

50. Regulaminy OIU mogą zawierać informacje, które wymagają okresowych aktualizacji, na przykład informacje o tymczasowych ograniczeniach zdolności przepustowej, zmianach w charakterystyce technicznej itp., które mają znaczący wpływ na funkcjonowanie OIU.
51. Publikacja wymaganych orientacyjnych informacji na temat dostępnej zdolności przepustowej oraz informacji, o których mowa w art. 4 ust. 2 lit. I Rozporządzenia 2177 powinna być dokonywana w czasie rzeczywistym przy wykorzystaniu wspólnego portalu internetowego, o ile jest to technicznie możliwe, przy podjęciu uzasadnionych ekonomicznie działań (Rozporządzenie 2177 art. 6 ust. 3). Przykładowo, tego rodzaju informacje w czasie rzeczywistym obejmowałyby prace utrzymaniowe mające istotny wpływ na dostęp do usług lub ich świadczenie. Tam, gdzie to możliwe, regulaminy OIU mogą odsyłać do linku do strony internetowej operatora OIU lub wspólnego portalu zawierającego tego rodzaju informacje.

## IV. Publikowanie i aktualizacja regulaminów OIU

### Publikacja regulaminów OIU

52. Publikacja regulaminów OIU jest jednym z fundamentów niedyskryminacyjnego dostępu. Gwarantuje ona udostępnianie przejrzystych informacji na temat dostępnych OIU i oferowanych w nich usług. Wnioskodawcy powinni być w stanie uzyskać informacje na temat charakterystyki technicznej, zasad i procedur, a także warunków dostępu do odpowiedniego obiektu i wykonania niezbędnych czynności, których potrzebują do rozwoju swoich przewozów kolejowych. Mogą to zrobić tylko wtedy, gdy wiedzą, do jakich obiektów i usług mogą uzyskać dostęp lub je nabyć - od kogo, gdzie i na jakich warunkach. Publikacja powinna być źródłem kompleksowych informacji, które są udostępniane wszystkim wnioskodawcom w ten sam sposób, zapewniając dzięki temu równe szanse wnioskodawcom na rozwój ich przewozów kolejowych.
53. W celu zapewnienia łatwego dostępu do informacji, regulaminy OIU muszą być publikowane w Internecie (art. 5 Rozporządzenia 2177) samodzielnie przez operatorów lub za pośrednictwem regulaminu sieci zarządcy infrastruktury, z którą dany obiekt jest połączony. Regulaminy OIU mogą być publikowane na różne sposoby:
- a. Opracowanie regulaminu OIU i publikacja:
    - i. na własnej stronie internetowej; lub

---

<sup>12</sup> W Holandii organ regulacyjny (ACM) opublikował zasady pobierania opłat w Przewodniku po usługach związanych z koleją i obiektach infrastruktury usługowej, pkt 5.2. Zob: <https://www.acm.nl/sites/default/files/documents/2019-02/rail-related-services-and-service-facilities.pdf>.

<sup>13</sup> Informacje hiszpańskiego RB (CNMC) na temat kształtowania cen w OIU: <https://www.cnmc.es/expedientes/comunicaciondtsp00122>.

<sup>14</sup> Raport wstępny dotyczący zasad ustalania stawek dostępu zgodnie z art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/43/UE: <https://www.irk-rail.eu/irk/documents/position-papers/166,2019.html>.

- ii. na "wspólnym portalu", takim jak na przykład Rail Facilities Portal (RFP)<sup>15</sup> (lub innym portalu krajowym)

W obu przypadkach link musi zostać przekazany do zarządcy infrastruktury, z którego siecią dany OIU jest połączony. Zarządca infrastruktury publikuje ten link w swoim regulaminie sieci (art. 27 ust. 1 i 2 Dyrektywy).

- b. Sporządzenie regulaminu OIU jako dokumentu gotowego do publikacji i przekazanie go zarządcy infrastruktury, z którego siecią dany OIU jest połączony.

W tym przypadku publikacja regulaminu OIU odbywa się poprzez publikację regulaminu sieci przez odpowiedniego zarządcę infrastruktury (art. 27 ust. 1 i 2 Dyrektywy).

We Włoszech wszystkie Regulaminy OIU muszą być publikowane na Portalu Obiektów Kolejowych (RFP)<sup>16</sup>.

W Hiszpanii zarządca infrastruktury utworzył Portal Obiektów Infrastruktury Usługowej (PISERVI), który jest dostępny na jego stronie internetowej i stanowi załącznik do regulaminu sieci. PISERVI zapewnia dostęp do informacji dotyczących obiektów infrastruktury usługowej i linków do Regulaminów OIU<sup>17</sup>.

W Niemczech projekt finansowany przez Ministerstwo Transportu ma na celu utworzenie otwartego portalu danych, który będzie wykorzystywany głównie przez zarządców infrastruktury niebędących operatorami zasiedziałymi i przedsiębiorstwa kolejowe do wymiany informacji na temat infrastruktury i obiektów infrastruktury usługowej<sup>18</sup>.

- 54. Operatorzy OIU powinni sprawdzić u odpowiedniego zarządcy infrastruktury, czy nie upłynął termin przesyłania linków lub gotowych do publikacji regulaminów OIU, które mają zostać włączone do regulaminu sieci.
- 55. Regulaminy OIU powinny być łatwo dostępne i udostępniane nieodpłatnie. Oznacza to, że za pobranie informacji zawartych w regulaminie OIU nie mogą być pobierane opłaty, bezpośrednio ani pośrednio. Opublikowane linki powinny prowadzić bezpośrednio do strony internetowej zawierającej dane informacje.
- 56. W przypadku istnienia współzależności, które należy uwzględnić w regulaminie OIU, operator powinien skonsultować się z operatorami sąsiednich OIU. W takich przypadkach zachęca się operatorów do udostępniania wspólnych linków do właściwych warunków w odpowiednich regulaminach OIU. Na przykład, jeśli godziny otwarcia jednego obiektu mają wpływ na zdolność przepustową i możliwości korzystania z innego obiektu, wszyscy właściwi operatorzy OIU powinni opublikować linki do odpowiednich informacji w tym zakresie. Taki scenariusz może wystąpić na większych obszarach przemysłowych, takich jak porty lub główne terminale.

<sup>15</sup> Portal obiektów kolejowych, zob. <https://railfacilitiesportal.eu/>. Ogólne informacje na temat RFP, patrz <https://rne.eu/it/rne-applications/rfp/>. Należy pamiętać, że w przypadku korzystania z RFP organ regulacyjny jest nadal właściwy do oceny regulaminu OIU. Wypełnienie szablonów RFP nie oznacza automatycznie zgodności z wymogami regulacyjnymi.

<sup>16</sup> patrz przypis 17.

<sup>17</sup> <https://piservi.adif.es/piservi/portal>.

<sup>18</sup> <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/DG/mfund-projekte/indres.html>.

57. W niektórych państwach IRG-Rail mogą obowiązywać dodatkowe wymogi dotyczące regulaminów OIU (np. obowiązkowe konsultacje) i/lub obowiązek informacyjny. Więcej informacji na temat procedur krajowych można znaleźć w Załączniku.

## Wiarygodne i aktualne informacje

58. Regulaminy OIU powinny być aktualizowane w miarę potrzeby (art. 5 ust. 3 Rozporządzenia 2177). W porównaniu do "informacji dynamicznych" obejmuje to nie tylko informacje o dostępnej zdolności przepustowej, ale także wszelkiego rodzaju stałe zmiany, w szczególności jeżeli dotyczą one warunków dostępu, stawek lub charakterystyki instalacji czy usług. Data ostatniej aktualizacji lub publikacji regulaminu OIU powinna być wyraźnie widoczna wraz z aktualną (numerowaną) wersją dokumentu. Powinno to być niezależne od nośnika użytego do publikacji.

59. Racjonalnym rozwiązaniem byłoby sprawdzanie przez operatorów potrzeby aktualizacji regulaminów OIU co najmniej raz do roku i aktualizowanie daty ich publikacji, nawet jeśli nie wprowadzono w nich żadnych istotnych zmian. Zagwarantuje to, że wnioskodawcy będą mogli polegać na informacjach zawartych w regulaminach OIU.

60. W niektórych krajach IRG-Rail aktualizacje mogą wchodzić w życie dopiero po upływie okresu od daty publikacji, który pozwala wnioskodawcom lub dotychczasowym klientom na zapoznanie się ze zmianami i dostosowanie się do nich.

W Niemczech aktualizacje regulaminów OIU, które nie zostaną zgłoszone do organu regulacyjnego i/lub zostaną zakwestionowane, nie wejdą w życie - na przykład zmiany stawek dostępu są nieważne, a wnioskodawca może odmówić płatności.

W Szwecji zmiany, które mają wpływ na klientów z obowiązującymi umowami, nie mogą być stosowane przed upływem określonego czasu (na przykład stawki dostępu).

We Francji aktualizacje Regulaminów OIU, które mają wpływ na stawki dostępu, powinny zostać przedłożone organowi regulacyjnemu co najmniej sześć miesięcy przed planowaną datą ich wejścia w życie. Zachęca się operatorów OIU do prowadzenia rejestru wszystkich opublikowanych Regulaminów OIU, niezależnie od tego, za pomocą jakich środków zostały one opublikowane.

61. Wytyczne będą podlegały przeglądowi i aktualizacji w razie potrzeby.

## ZAŁĄCZNIK – Ocena zgodności regulaminów OIU przez kraje członkowskie IRG-Rail

| Kraj            | Ex-ante (Zob. par. 14)   |
|-----------------|--|
| Austria         | Brak   |
| Belgia          | Brak   |
| Bułgaria        | Brak   |
| Chorwacja       | Brak   |
| Dania           | Brak   |
| Finlandia       | Brak   |
| Francja         | Wszystkie OIU, zgodnie z art. 3<br><i>Décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 modifié</i>   |
| Niemcy          | Wszystkie OIU. Należy pamiętać, że opublikowane regulaminy OIU, aby mogły być stosowane, muszą przejść formalną procedurę zgodnie z § 73 ERegG <sup>19</sup> .   |
| Węgry           | Brak   |
| Włochy          | Brak<br>Wyjątkiem jest sytuacja, w której zarządca infrastruktury udostępnia OIU i regulaminy OIU są publikowane jako część regulaminu sieci, który jest sprawdzany z góry.  |
| Litwa           | Brak   |
| Luksemburg      | Brak   |
| Niderlandy      | Brak<br>Jednakże operatorzy OIU, którzy świadczą usługi wymienione w załączniku II do Dyrektywy pkt 2 lit. a, f oraz i, muszą wcześniej uzyskać zatwierdzenie swoich stawek i warunków przez organ regulacyjny każdorazowo przed rozpoczęciem procedury przetargowej i jeśli tylko jeden operator OIU świadczy taką usługę na linii kolejowej objętej przetargiem. |
| Norwegia        | Brak   |
| Polska          | Brak   |
| Rumunia         | Brak   |
| Słowacja        | Brak   |
| Słowenia        | Brak   |
| Hiszpania       | Brak   |
| Szwecja         | Brak   |
| Wielka Brytania | Brak<br>Jednakże umowy o dostęp do stacji i punktów zaplecza technicznego oferujących lekkie usługi serwisowe są uprzednio zatwierdzane przez organ regulacyjny.   |

<sup>19</sup> Eisenbahnregulierungsgesetz – niemiecka ustawa o regulacji kolei.