

## INFORMACJE PAŃSTW CZŁONKOWSKICH

**Decyzja rad wykonawczych kolejowych korytarzy towarowych nr 1 i nr 2 ustanawiająca ramy alokacji zdolności przepustowej dla kolejowych korytarzy towarowych nr 1 i nr 2**

(2013/C 65/04)

MINISTROWIE TRANSPORTU KRÓLESTWA BELGII, REPUBLIKI FEDERALNEJ NIEMIEC, REPUBLIKI FRANCUSKIEJ, REPUBLIKI WŁOSKIEJ, WIELKIEGO KSIĘSTWA LUKSEMBURGA, KRÓLESTWA NIDERLANDÓW,

W OBECNOŚCI WICEPRZEWODNICZĄCEGO KOMISJI 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. 39, art. 43, art. 45, art. 46, art. 48 i art. 56 ust. 1 oraz załącznik VII do tej dyrektywy,
- rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy <sup>(2)</sup>, w szczególności jego art. 8, 13, 14, 15, 18, 19 i 20,

a także mając na uwadze, co następuje:

- rady wykonawcze kolejowych korytarzy towarowych nr 1 i nr 2, o których mowa w art. 8 rozporządzenia (UE) nr 913/2010, zostały powołane w dniu 27 czerwca 2011 r. przy okazji konferencji w Antwerpii, kiedy to przyjęto również ich deklaracje celów,
- przewodniczący rad wykonawczych kolejowych korytarzy towarowych nr 1 i nr 2 powiadomili Komisję Europejską o powołaniu rad wykonawczych odpowiednio pismem z dnia 29 czerwca 2011 r. i pismem z dnia 11 lipca 2011 r.,
- Komisja Europejska w odpowiedzi udzielonej przewodniczącym pismami z dnia 19 października 2011 r. przyjęła z satysfakcją powołanie rad wykonawczych kolejowych korytarzy towarowych nr 1 i nr 2,
- rady wykonawcze muszą określić ramy alokacji zdolności przepustowej infrastruktury w korytarzu towarowym zgodnie z art. 14 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 913/2010,
- Szwajcaria negocjuje z Komisją Europejską transpozycję rozporządzenia (UE) nr 913/2010,
- kolejowe korytarze towarowe nr 1 i nr 2 łączą się ze sobą w Rotterdamie, Antwerpii, Bazylei; kolejowe korytarze towarowe nr 1 i nr 8 łączą się ze sobą w Rotterdamie, Antwerpii, Duisburgu; kolejowe korytarze towarowe nr 1 i nr 6 łączą się ze sobą w Mediolanie; kolejowe korytarze towarowe nr 2 i nr 6 łączą się ze sobą w Lyonie; a kolejowe korytarze towarowe nr 2 i nr 4 łączą się ze sobą w Metz, u,
- na poziomie korytarzy niezbędne są wspólne wiążące zasady umożliwiające korytarzowym punktom kompleksowej obsługi alokację na uczciwych zasadach, również w sytuacji otrzymania kolidujących ze sobą wniosków,
- pożądanym jest posiadanie zharmonizowanych ram alokacji zdolności przepustowej infrastruktury dla wszystkich kolejowych korytarzy towarowych,

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

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 276 z 20.10.2010, s. 22.

- rady zarządzające kolejowych korytarzy towarowych nr 1 i nr 2 uzgodniły niniejsze ramy alokacji zdolności przepustowej infrastruktury,
- zarządcy infrastruktury/organy alokujące będą do nich nawiązywać w swoich odpowiednich krajowych regulaminach sieci w celu ich wdrożenia,
- organy kontrolne wyraziły swoje stanowisko odnośnie do ram alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej,
- ministrowie będący sygnatariuszami niniejszego dokumentu będą dążyli do stosowania niniejszego dokumentu i rozważą rozszerzenie jego stosowania na inne korytarze leżące w obszarach ich kompetencji,
- dostępna jest angielska wersja niniejszego dokumentu dotyczącego ram alokacji,

PODEJMUJĄ decyzję o przyjęciu określonych w załączniku ram alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowych korytarzy towarowych nr 1 i nr 2,

UZNAJĄ, że niniejsze ramy muszą zostać wdrożone,

WYRAŻAJĄ zgodę swoich państw na obowiązywanie w stosunku do nich niniejszej decyzji,

ZWRACAJĄ się do Komisji Europejskiej o opublikowanie niniejszej decyzji i ram alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowych korytarzy towarowych nr 1 i nr 2 w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

#### DOTYCZĄCE KORYTARZA RAMY

#### **alokacji zdolności przepustowej infrastruktury korytarzy towarowych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 913/2010**

##### I. CEL, ZAKRES I CHARAKTER RAM

1. W art. 14 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 913/2010 („rozporządzenia”) określono wymóg, aby rada wykonawcza określiła ramy alokacji zdolności przepustowej w korytarzu. Ramy alokacji zdolności przepustowej dla korytarza dotyczą obowiązkowych aspektów rozporządzenia dotyczącego alokacji zdolności przepustowej.

Niniejsze ramy dotyczące alokacji zdolności przepustowej w korytarzu („ramy korytarza”) odnoszą się wyłącznie do alokacji powiązanej ze wstępnie ustalonymi trasami pociągów i z rezerwą zdolności przepustowej przekazaną do korytarzowego punktu kompleksowej obsługi („C-OSS”) odnośnie do pociągów towarowych przekraczających co najmniej jedną granicę w korytarzu zgodnie z art. 14 ust. 4 rozporządzenia, tzn. gdy alokacja zdolności przepustowej przez C-OSS jest obowiązkowa zgodnie z art. 13 rozporządzenia.

Rada wykonawcza dokonuje oceny funkcjonowania ram korytarza, uwzględniając monitorowanie określone w załączniku 1. Organy kontrolne powiadamiają radę wykonawczą o swoich obserwacjach.

2. Ramy mają zastosowanie do zarządców infrastruktury i organów alokujących (ZI/OA) w celu wdrożenia jasnych i przejrzystych zasad procesu alokacji dla wstępnie ustalonych przez C-OSS tras pociągów i rezerwy zdolności przepustowej. ZI i OA egzekwują wdrożenie ram poprzez ujęcie odpowiednich przepisów w swoich regulaminach sieci.

Zakres stosowania ram zostaje zdefiniowany w planie wdrożenia ram, w którym są określone trasy i linie łączące.

##### II. ZASADY UDOSTĘPNIANIA WSTĘPNIE USTALONYCH TRAS

Zdolność przepustowa przekazywana do C-OSS przez krajowych zarządców infrastruktury i organy alokujące (ZI/OA) na potrzeby wstępnie ustalonych tras pociągów oraz rezerwa zdolności przepustowej pochodzi

z krajowej zdolności przepustowej przeznaczonej dla ruchu towarowego. Ustalenia wstępnie ustalonych tras i określenia rezerwy zdolności przepustowej dokonują ZI/OA zgodnie z art. 14 rozporządzenia, z uwzględnieniem m.in.:

- analizy rynku transportowego obejmującej badanie zapotrzebowania na międzynarodowy ruch towarowy w danym korytarzu i uwzględniającej różne rodzaje ruchu, szczególnie ruch pasażerski,
- wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury odnoszących się do poprzednich i obecnie obowiązujących rozkładów jazdy,
- krajowych umów ramowych.

Szczegółowe informacje dotyczące wstępnie ustalonych tras wyjaśniono w dokumencie dotyczącym informacji o korytarzu.

Takie wstępnie ustalone trasy przekazuje się C-OSS, który ma wyłączne prawo do zarządzania nimi, najpóźniej w terminie X-11, a w przypadku rezerwy zdolności przepustowej najpóźniej 60 dni przed przejazdem pociągu (X-2).

ZI/OA dokładają starań w celu uwzględnienia, w miarę możliwości, w podaży wstępnie ustalonych tras dostępu i tras łączących terminale.

Wstępnie ustalone trasy, którymi zarządza C-OSS w celu alokacji w rocznym rozkładzie jazdy, i rezerwa zdolności przepustowej są przypisane do danego korytarza. Jest zatem rzeczą niezbędną, aby przedstawiona przypisana zdolność przepustowa była zabezpieczona przed późniejszymi zmianami ze strony ZI/OA, które byłyby krytyczne dla wnioskodawców.

Rada zarządzająca decyduje, czy i w jakim zakresie niewykorzystana zdolność przepustowa ma być przekazana z powrotem przez C-OSS do odpowiednich ZI/OA w terminie X-7,5, zgodnie z zasadą opublikowaną w dokumencie dotyczącym informacji o korytarzu i z uwzględnieniem konieczności posiadania rezerwy zdolności przepustowej o dobrej jakości.

### III. ZASADY ALOKACJI WSTĘPNIE USTALONYCH TRAS POCIĄGÓW I REZERWY ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ PRZEZ C-OSS

C-OSS podejmuje decyzję w sprawie alokacji wstępnie ustalonych tras pociągów i rezerwy zdolności przepustowej zgodnie z art. 13 rozporządzenia.

Analogicznie do ZI/OA C-OSS musi przestrzegać przepisów dyrektywy 2012/34/UE, w szczególności jej art. 29.

Działania w ramach procesów tworzenia rozkładu jazdy dotyczące wstępnie ustalonych tras pociągów i rezerwy zdolności przepustowej opisano w załączniku 2.

#### 1. Ogólne zasady dotyczące ustanowienia C-OSS

C-OSS musi być ustanowiony zgodnie z zasadami przejrzystości, równego traktowania, niezależności, równowagi i sprawiedliwości i podlega takim zasadom.

Rada zarządzająca jest odpowiedzialna za wyznaczenie lub utworzenie C-OSS, w tym za jego sposób działania. W planie wdrożenia stanowiącym część dokumentu dotyczącego informacji o korytarzu, który zostanie opublikowany przez radę zarządzającą zgodnie z art. 18 rozporządzenia, zostaną przedstawione: opis kompetencji, forma organizacji, prawa dostępu, odpowiedzialność w stosunku do wnioskodawców i sposób funkcjonowania C-OSS, a także warunki użytkowania.

#### 2. Zasady przejrzystości i równego traktowania

Oprócz dokumentu dotyczącego informacji o korytarzu, po jego przyjęciu, ZI/OA publikują w swoich regulaminach sieci informacje o sposobie funkcjonowania i strukturze C-OSS. W swoich regulaminach sieci zamieszczają również wzmiankę o dokumencie dotyczącym informacji o korytarzu.

Zgodnie z art. 13 rozporządzenia jakikolwiek wnioski dotyczący wstępnie ustalonych tras i rezerwy zdolności przepustowej dotyczący przyznania zdolności przepustowej korytarza dla pociągów przekraczających co najmniej jedną granicę w korytarzu złożony przez przedsiębiorstwo kolejowe lub upoważnionego wnioskodawcę będzie realizowany (rozpatrzenie wniosku, koordynacja z ZI/OA, monitorowanie, podejmowanie decyzji i udzielanie odpowiedzi) przez C-OSS. C-OSS powinien zarejestrować każdy wniosek i odpowiednio się do niego ustosunkować.

Po otrzymaniu wszystkich wniosków dotyczących wstępnie ustalonych tras w terminie X-8 (normalny termin składania wniosków dotyczących rocznego rozkładu jazdy) C-OSS bezzwłocznie podejmuje decyzję o alokacji wstępnie ustalonych tras w terminie do X-7,5 i odpowiednio odnotowuje alokację w rejestrze tras.

Zgodnie z art. 13 ust. 3 i 4 rozporządzenia w sposób analogiczny wymaga się, aby C-OSS bezzwłocznie powiadomił właściwych ZI/OA o otrzymanych wnioskach i decyzjach podjętych odnośnie do takich wniosków. Wymaga się również, aby w przypadku jakichkolwiek wniosków, które nie mogą być pozytywnie rozpatrzone, C-OSS bezzwłocznie przekazywał takie wnioski dotyczące alokacji zdolności przepustowej do właściwych ZI/OA, którzy podejmą decyzję dotyczącą wniosku i przekażą ją C-OSS do dalszej realizacji. Taka procedura umożliwi działania następcze odnośnie do wniosków, które mogą wpłynąć do C-OSS, dotyczących międzynarodowych kolejowych tras towarowych.

### 3. Zasady sprawiedliwości i niezależności

C-OSS przestrzega obowiązków poufności odnośnie do otrzymywanych wniosków.

W kontekście korytarza oraz z perspektywy współpracy międzynarodowej eksperci C-OSS są w ramach swojego mandatu zobowiązani do pracy w sposób niezależny od swoich zadań w ZI/OA i zapewniają decyzje dotyczące alokacji zdolności przepustowej dla wstępnie ustalonych tras i rezerwy zdolności przepustowej na poziomie korytarza. Ekspert C-OSS mogą jednak współpracować z ZI/OA w celu koordynacji alokacji tras korytarza z alokacją krajowych tras dowozowych/odwozowych.

### 4. Zasady współpracy i równowagi

ZI/OA koordynują swoje wstępnie ustalone trasy pociągów w ramach korytarza i wprowadzają je do katalogu wstępnie ustalonych tras pociągów C-OSS w celu uwzględnienia potrzeb rynku wyrażonych m.in. za pomocą analizy rynku transportowego. Rada zarządzająca raz do roku powiadamia radę wykonawczą o ilościowym i jakościowym rozwoju tras pociągów w ramach korytarza zgodnie z art. 19 ust. 2 rozporządzenia (zob. załącznik 1 odnośnie do minimalnego zestawu wskaźników).

### 5. Priorytety stosowane przez C-OSS w przypadku kolidujących ze sobą wniosków

Po otrzymaniu wszystkich wniosków dotyczących wstępnie ustalonych tras pociągów w terminie X-8 C-OSS podejmuje decyzje w sprawie alokacji wstępnie ustalonych tras pociągów.

W przypadku otrzymania kolidujących ze sobą wniosków C-OSS stosuje zasadę wspólnego priorytetu do celów koordynacji, która premiuje wnioskodawców o większej wartości komercyjnej z punktu widzenia ZI/OA i maksymalizację wykorzystania zdolności przepustowej (większe długości odcinków wstępnie ustalonych tras i częstsze przejazdy). Wzór do obliczeń przedstawiono w załączniku 3.

Zmiany do niniejszego załącznika wprowadza się pod warunkiem wyrażenia na nie zgody zarówno przez radę wykonawczą, jak i przez radę zarządzającą.

Powyższa zasada wspólnego priorytetu do celów koordynacji dotyczy wyłącznie wstępnie ustalonych tras pociągów w ramach korytarza i stosuje się ją jedynie w okresie od X-8 do X-7,5 w przypadku otrzymania kolidujących ze sobą wniosków.

Po podjęciu decyzji w sprawie alokacji na podstawie otrzymanych wniosków w terminie do X-8 C-OSS proponuje alternatywne wstępnie ustalone trasy pociągów wnioskodawcom, których potrzeby nie zostały zaspokojone. Jeśli takie rozwiązania alternatywne nie są wystarczające dla wnioskodawcy, C-OSS przekazuje wnioski właściwym ZI/OA zgodnie z art. 13 ust. 4 rozporządzenia. Takie wnioski dotyczące tras powinny być rozpatrywane przez ZI/OA jak wnioski złożone przed terminem X-8.

Odnośnie do wniosków złożonych po terminie X-8 do celów koordynacji stosuje się zasadę pierwszeństwa „first in, first serverd” (decyduje kolejność zgłoszeń).

Powyższe zasady wprowadza się do krajowych regulaminów sieci każdego członka rady zarządzającej korytarza, opisujących elementy korytarza, a następnie publikuje w dokumencie dotyczącym informacji o korytarzu.

#### IV. KONTROLA REGULACYJNA

Wpływ ram alokacji zdolności przepustowej na roczną alokację zdolności podlega, w przypadku zażaleń, kontroli (*ex post*) ze strony organów kontrolnych. Organy kontrolne mogą również wszcząć postępowanie z własnej inicjatywy.

Zgodnie z art. 20 rozporządzenia organy kontrolne w ramach każdego korytarza muszą ze sobą współpracować. Ministrowie wzywają organy kontrolne do przedstawienia opisu sposobu współpracy w zakresie kontroli regulacyjnej C-OSS, a w szczególności do zdefiniowania, poprzez zawarcie ustaleń o współpracy, sposobów zgłaszania zażaleń dotyczących procesu alokacji C-OSS i podejmowania decyzji w sprawie złożonych zażaleń. Takie ustalenia powinny zostać opublikowane.

Zgodnie z przepisami krajowymi w niektórych państwach organy kontrolne muszą brać udział w procesie alokacji (np. w przypadku braku możliwości pozytywnego rozpatrzenia wniosku). W takim przypadku organ kontrolny będzie upoważniony do monitorowania ZI/OA na swoim terytorium zgodnie z art. 56 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE.

#### V. UPOWAŻNIENI WNIOSKODAWCY

Zgodnie z art. 15 rozporządzenia upoważniony wnioskodawca może wystąpić bezpośrednio do C-OSS o alokację wstępnie ustalonych tras pociągów/rezerwy zdolności przepustowej. W przypadku gdy C-OSS dokonał odpowiednio alokacji trasy pociągu/rezerwy zdolności przepustowej, upoważniony wnioskodawca powinien w terminie określonym przez radę zarządzającą wskazać C-OSS wyznaczone przedsiębiorstwa kolejowe, które będą korzystać z trasy pociągu/rezerwy zdolności przepustowej w imieniu upoważnionego wnioskodawcy. Wyznaczone przedsiębiorstwo kolejowe musi zatem zawrzeć niezbędne umowy z odpowiednimi ZI lub AO, których podstawę stanowią warunki dostępu do odpowiedniej sieci krajowej.

W dokumencie dotyczącym informacji o korytarzu zostaną opisane prawa i obowiązki wnioskodawców w stosunku do C-OSS, szczególnie w przypadku gdy nie zostało jeszcze przydzielone żadne przedsiębiorstwo kolejowe. Regulaminy sieci powinny określać opłaty rezerwacyjne, aby zapewnić zachęte do efektywnego wykorzystania alokowanej trasy pociągu.

#### WDROŻENIE

Niniejsze ramy dla korytarzy wchodzi w życie w momencie ich podpisania. Pierwsza ocena ram dla korytarzy ze strony rad wykonawczych będzie miała miejsce dwa miesiące po otrzymaniu sprawozdania z monitorowania za rok 2014 przewidzianego w art. 19 ust. 2. Niniejsza wersja ram musi zostać opublikowana w dokumencie dotyczącym informacji o korytarzu.

#### ZAŁĄCZNIKI

1. Monitorowanie procesu alokacji
2. Działania w ramach procesów tworzenia rozkładu jazdy dotyczące wstępnie ustalonych tras pociągów i rezerwy zdolności przepustowej

3. Opis zasady priorytetu do celów koordynacji w terminie X-8 w przypadku otrzymania kolidujących ze sobą wniosków dotyczących wstępnie ustalonych tras pociągów

Podpisano w Brukseli w dniu 20 grudnia 2012 r., sporządzono w języku oryginalnym egzemplarzu w języku francuskim, niemieckim, włoskim i niderlandzkim, przy czym każda wersja jest na równi autentyczna.

Melchior WATHELET

*Staatssecretaris voor Mobiliteit*

*Secrétaire d'Etat à la mobilité*

*Staatssekretär für Mobilität*

*Voor het Federal Overheid Dienst Mobiliteit and Vervoer van België*

*Pour le service public fédéral mobilité et transports de Belgique*

*Für den Föderaler Öffentlicher Dienst Mobilität und Transportwesen*

Peter RAMSAUER

*Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung von Bundesrepublik Deutschland*

*Für das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung*

Frédéric CUVILLIER

*Ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, en charge des transports, de la mer et de la pêche de la République française*

*Pour le ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie*

Mario CIACCIA

*Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti de la Repubblica italiana*

*Per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*

Claude WISELER

*Ministre du développement durable et des infrastructures du Grand-Duché de Luxembourg*

*Pour le Département des Transports du Grand-Duché de Luxembourg*

Wilma J. MANSVELD

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van het Koninkrijk der Nederlanden*

*Voor het Ministerie van Infrastructuur en Milieu*

In Anwesenheit von Siim KALLAS, *Vizepräsident der Europäischen Kommission*

En présence de M. Siim KALLAS, *vice-président de la Commission européenne*

In presenza di Siim KALLAS, *vicepresidente della Commissione europea*

In aanwezigheid van Siim KALLAS, *vicevoorzitter van de Europese Commissie*

—————

## ZAŁĄCZNIK 1

**Monitorowanie procesu alokacji**

Raz do roku proces alokacji zdolności przepustowej będzie poddawany ocenie w ramach korytarza w celu ciągłej poprawy tego procesu. Ocena będzie przeprowadzana po alokacji rocznego rozkładu jazdy, tzn. w okresie od połowy sierpnia do października każdego roku.

Ocenę będzie przeprowadzała rada zarządzająca, a grupa doradcza przewoźników i grupa doradcza właścicieli terminali będą brały udział w konsultacjach.

Projekt sprawozdania z oceny zawierający zalecenia będzie omawiany na posiedzeniu rady wykonawczej w czwartym kwartale każdego roku.

Rada zarządzająca publikuje wyniki monitorowania zgodnie z art. 19 rozporządzenia.

Pierwsze sprawozdanie zostanie opublikowane za rok 2014.

Wskaźniki, które należy monitorować dwa razy do roku (okres 1 – od połowy grudnia do połowy czerwca, okres 2 – od połowy czerwca do połowy grudnia (zmiana rozkładu jazdy)):

- wstępnie ustalone trasy pociągów:
  - liczba oferowanych wstępnie ustalonych tras pociągów w terminie X-11 z podziałem na odcinki,
  - liczba wniosków w okresie od X-11 do X-8 i od X-8 (- 1 dzień) do X-2 (bez odcinków dowozowych i odwozowych),
  - liczba tras pociągów alokowanych przez C-OSS,
  - liczba tras pociągów, które weszły w fazę obowiązującego rozkładu jazdy,
  - liczba kolidujących ze sobą wniosków (podwójna rezerwacja w terminie X-8),
- wskaźnik dotyczący rezerwy zdolności przepustowej alokowanej przez C-OSS w terminie X-2:
  - oferowane trasy pociągów,
  - alokowane trasy pociągów,
  - trasy pociągów wchodzące w fazę obowiązującego rozkładu jazdy.

## ZAŁĄCZNIK 2

**Działania w ramach procesów tworzenia rozkładu jazdy dotyczące wstępnie ustalonych tras pociągów i rezerwy zdolności przepustowej**

Data/okres	Działanie
X-11	Publikacja wstępnie ustalonych tras pociągów udostępnionych przez ZI/OA
X-8	Termin składania wniosków o przydział tras
X-7,5	Przekazanie wniosków obejmujących „elastyczne podejście” (np. pierwsza/ostatnia mila) lub „specjalne traktowanie”
X-7,5	Ewentualny zwrot niektórych pozostałych (niewykorzystanych) wstępnie ustalonych tras do właściwych ZI/OA – na podstawie decyzji rady zarządzającej korytarza – do wykorzystania w trakcie tworzenia rocznego rozkładu jazdy przez ZI/OA
X-5,5	Sfinalizowanie przez ZI/OA konstrukcji tras dla wnioskowanego „elastycznego podejścia” i przekazanie wyników do korytarzowego punktu kompleksowej obsługi do wiadomości i na potrzeby opracowania projektu rozkładu jazdy
X-5	Publikacja projektu rozkładu jazdy dla wstępnie ustalonych tras – w tym odcinków zapewnianych przez ZI/OA dla wnioskowanego przez C-OSS „elastycznego podejścia”
X-5 – X-4	Uwagi wnioskodawców
X-4 – X-3,5	Przetwarzanie końcowe i ostateczna alokacja
X-4 – X-2	Planowanie (opracowanie) rezerwy zdolności przepustowej na potrzeby nieplanowanych przewozów
X-2	Publikacja rezerwy zdolności przepustowej na potrzeby nieplanowanych przewozów



## ZAŁĄCZNIK 3

**Opis zasady priorytetu na potrzeby koordynacji w terminie X-8 w przypadku otrzymania kolidujących ze sobą wniosków dotyczących wstępnie ustalonych tras pociągów**

$L^{PAP}$  = łączna wnioskowana długość wstępnie ustalonej trasy

$L^{TP}$  = łączna wnioskowana długość kompletnej trasy

$Y^{RD}$  = liczba dni kursowania pociągów, o którą wnioskowano, w okresie objętym rozkładem jazdy

$K$  = wskaźnik priorytetu

Wszystkie długości podaje się w kilometrach.

Priorytet oblicza się za pomocą poniższego wzoru:

$$(L^{PAP} + L^{TP}) \times Y^{RD} = K$$

Powyższy wzór można stosować tak, aby w pierwszym etapie obliczyć wskaźnik priorytetu ( $K$ ) przy użyciu jedynie łącznej długości wstępnie ustalonej trasy ( $L^{PAP}$ ) pomnożonej przez liczbę dni kursowania pociągu, o którą wnioskowano ( $Y^{RD}$ ).

Jeżeli w ten sposób nie można uszeregować wniosków, łączną wnioskowaną długość kompletnej trasy ( $L^{TP}$ ) dodaje się również do obliczeń w celu rozdzielania wniosków.