

Warszawa, dnia 10 kwietnia 2017 r.

Poz. 755

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA<sup>1)</sup>**

z dnia 7 kwietnia 2017 r.

**w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 35 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1727, z późn. zm.<sup>3)</sup>) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

**Przepisy ogólne**

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) tryb składania i rozpatrywania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej, o których mowa w art. 29d ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, zwanej dalej „ustawą”, w szczególności informacje jakie powinny znaleźć się we wnioskach o przydzielenie zdolności przepustowej oraz warunki uznania, że odcinek linii kolejowej posiada niewystarczającą zdolność przepustową;
- 2) tryb wprowadzania zmian do rozkładu jazdy pociągów;
- 3) zakres analizy zdolności przepustowej, o której mowa w art. 30 ust. 6 ustawy;
- 4) zakres planu powiększenia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 30 ust. 7 ustawy;
- 5) warunki korzystania przez przewoźników kolejowych, zwanych dalej „przewoźnikami”, z infrastruktury kolejowej;
- 6) sposób kwalifikacji opóźnień pociągów;
- 7) maksymalną wielkość opóźnienia pociągu, o którym mowa w art. 30f ust. 4 pkt 1 ustawy, z uwzględnieniem podziału na pociągi pasażerskie i pozostałe;
- 8) minimalny procentowy udział liczby pociągów przewoźnika kolejowego, które nie zostaną opóźnione z jego winy, o którym mowa w art. 30f ust. 4 pkt 2 ustawy, z uwzględnieniem podziału na pociągi pasażerskie i pozostałe;
- 9) sposób ustalania opłat, o których mowa w art. 33 ust. 2–4, 8 i 11 ustawy, oraz minimalne stawki opłat, o których mowa w art. 33 ust. 2 i 3 ustawy;
- 10) sposób podwyższania opłaty podstawowej;

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Budownictwa (Dz. U. poz. 1907 i 2094).

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża postanowienia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012, str. 32, z późn. zm.).

<sup>3)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 1823, 1920, 1923, 1948 i 2138 oraz z 2017 r. poz. 60.

- 11) sposób udzielania ulg w opłacie podstawowej;
- 12) zakres przedmiotowy zagadnień, które w szczególności wymagają uregulowania umową ramową, o której mowa w art. 31 ustawy, zwaną dalej „umową ramową”;
- 13) sposób opracowania regulaminu sieci i zakres informacji w nim zawieranych.

**§ 2.** Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) cykliczny rozkład jazdy – rozkład jazdy grupy pociągów na całości lub części trasy, w ramach którego:
  - a) co najmniej 4 pociągi w trakcie doby z większości stacji odjeżdżają o godzinach ze stałą końcówką minutową,
  - b) odstęp pomiędzy danym pociągiem a poprzednim lub następnym pociągiem kursującym w cyklu jest nie większy niż 4 godziny,
  - c) parametry pociągów umożliwiają opracowanie rozkładu jazdy pociągów o zbliżonym czasie przejazdu;
- 2) modyfikacja przydzielonej zdolności przepustowej – zmianę przydzielonej zdolności przepustowej, w wyniku której aplikant zakłada przynajmniej częściowe jej wykorzystanie, inna niż zmiana terminu kursowania;
- 3) pociągokilometr – miernik pracy eksploatacyjnej odpowiadający przejazdowi jednego pociągu na odległość jednego kilometra;
- 4) trasa jednosieciowa – trasę pociągu niewykraczającą poza jedną sieć kolejową;
- 5) trasa wielosieciowa – trasę pociągu przebiegającą przez więcej niż jedną sieć kolejową, niewykraczającą poza granice Rzeczypospolitej Polskiej;
- 6) trasa międzynarodowa – trasę pociągu przebiegającą przez więcej niż jedną sieć kolejową i wykraczającą poza granice Rzeczypospolitej Polskiej.

## Rozdział 2

### Przydzielanie zdolności przepustowej

**§ 3. 1.** Wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej może dotyczyć:

- 1) przydzielenia nowej zdolności przepustowej albo
- 2) modyfikacji przydzielonej zdolności przepustowej.

2. Aplikant we wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej wskazuje powiązane wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej, których zrealizowanie jest niezbędne do przydzielenia zdolności przepustowej, o którą wnioskuje.

3. Zarządca nie przydziela zdolności przepustowej dla żadnego z wniosków powiązanych, jeżeli na podstawie co najmniej jednego z nich nie przydzielił zdolności przepustowej.

**§ 4. 1.** We wniosku, o którym mowa w § 3 ust. 1 pkt 1, aplikant wskazuje, że wniosek dotyczy przydzielenia trasy pociągu, zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów lub zdolności przepustowej w celu postoju składu pojazdów kolejowych.

2. Jeżeli wniosek dotyczy przydzielenia trasy pociągu, zawiera co najmniej:

- 1) informację, czy wniosek dotyczy trasy jednosieciowej, trasy wielosieciowej czy trasy międzynarodowej;
- 2) relację i trasę przejazdu pociągu;
- 3) rodzaj wykonywanych przewozów;
- 4) dane, które zarządca przyjmuje do określenia parametrów trasy pociągu:
  - a) typ pojazdu trakcyjnego albo dane techniczne wraz z charakterystyką trakcyjną pojazdu trakcyjnego,
  - b) maksymalną prędkość pociągu,
  - c) masę pociągu,
  - d) długość pociągu;
- 5) w przypadku wniosków dotyczących cyklicznego rozkładu jazdy:
  - a) odcinek, na którym pociąg ma kursować w ramach cyklicznego rozkładu jazdy,
  - b) wskazanie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej dla pociągów, z którymi cykliczny rozkład jazdy ma zostać utworzony;
- 6) informację o wnioskach powiązanych, o których mowa w § 3 ust. 2.

3. Jeżeli wniosek dotyczy przydzielenia zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów, zawiera co najmniej:

- 1) cel wykonania manewrów;
- 2) miejsce wykonania manewrów;
- 3) rodzaj manewrujących pojazdów.

4. Jeżeli wniosek dotyczy przydzielenia zdolności przepustowej w celu postoju składu pojazdów kolejowych, zawiera co najmniej:

- 1) miejsce postoju składu pojazdów kolejowych;
- 2) maksymalną długość składu pojazdów kolejowych;
- 3) czas postoju składu pojazdów kolejowych.

5. Aplikant nie może złożyć wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej dotyczącego różnych rodzajów zdolności przepustowej, jeżeli nie są one związane z następującymi po sobie czynnościami wykonywanymi ze składem pojazdów kolejowych.

6. Aplikant we wniosku może wskazać inne wnioski dotyczące przydzielenia zdolności przepustowej bezpośrednio poprzedzającej wnioskowaną dla tego samego składu pojazdów kolejowych.

7. Aplikant składa wnioski, o których mowa w ust. 2–4, w postaci elektronicznej.

8. W przypadkach określonych przez zarządcę w regulaminie sieci wnioski, o których mowa w ust. 3 i 4, mogą być składane telefonicznie lub przy użyciu urządzeń radiołączności.

**§ 5. 1.** We wniosku, o którym mowa w § 3 ust. 1 pkt 2, aplikant wskazuje wniosek, który ma zostać zmodyfikowany, oraz zakres wnioskowanej modyfikacji.

2. Akceptacja przez aplikanta zdolności przepustowej przydzielonej na podstawie wniosku, o którym mowa w § 3 ust. 1 pkt 2, jest równoznaczna z rezygnacją aplikanta z przydzielonej wcześniej zdolności przepustowej w zakresie objętym wnioskiem.

3. Zarządca określa w regulaminie sieci przypadki, w których zmiana masy pociągu lub pojazdu trakcyjnego w stosunku do informacji ujętych we wniosku o przydzielenie trasy pociągu nie wymaga składania wniosku o modyfikację przydzielonej trasy pociągu.

4. Zarządca umożliwiła przewoźnikowi do momentu uruchomienia pociągu zgłoszenie zmiany zaplanowanej masy pociągu lub pojazdu trakcyjnego, które nie wymaga składania wniosku o modyfikację przydzielonej trasy pociągu.

**§ 6. 1.** Zarządca przyjmuje do rozpatrzenia wyłącznie wnioski, które:

- 1) zostały złożone przez aplikantów, którzy zawarli z zarządcą umowę o przydzielenie zdolności przepustowej;
- 2) przekazano w terminie określonym w regulaminie sieci;
- 3) zawierają wymagane informacje, o których mowa odpowiednio w § 4 ust. 1–4 i § 5 ust. 1.

2. Wnioski niespełniające wymogów, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2, niezwłocznie zwraca się aplikantowi wraz ze wskazaniem przyczyny zwrotu.

3. W przypadku wniosków niespełniających wymogów, o których mowa w ust. 1 pkt 3, zarządca wzywa aplikanta do uzupełnienia wniosku w terminie określonym w regulaminie sieci, nie krótszym niż 5 dni roboczych.

### Rozdział 3

#### **Przydzielanie zdolności przepustowej w ramach rocznego rozkładu jazdy pociągów**

**§ 7. 1.** Zarządca w celu przydzielenia zdolności przepustowej w ramach rocznego rozkładu jazdy pociągów określa zapotrzebowanie na zdolność przepustową niezbędną dla:

- 1) utrzymania infrastruktury kolejowej;
- 2) wstępnie ustalonych międzynarodowych tras pociągów w korytarzu towarowym w rozumieniu art. 2 ust. 2 lit. a rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy (Dz. Urz. UE L 276 z 20.10.2010, str. 22, z późn. zm.).

2. Termin składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej wyznacza się dla tras:

- 1) międzynarodowych – nie wcześniej niż 12 miesięcy przed rozpoczęciem okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów;

- 2) wielosieciowych – nie wcześniej niż 12 miesięcy przed rozpoczęciem okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów, przy czym termin ten nie może być wcześniejszy niż ustalony dla tras międzynarodowych;
- 3) jednosieciowych – nie wcześniej niż 12 i nie później niż 5 miesięcy przed rozpoczęciem okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów, przy czym termin ten nie może być wcześniejszy niż ustalony dla tras wielosieciowych.

3. Na podstawie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej dla tras międzynarodowych, zarządca uzgadnia, nie później niż 11 miesięcy przed rozpoczęciem okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów, z zainteresowanymi zarządcami:

- 1) trasy, które mają zostać uwzględnione w rocznym rozkładzie jazdy pociągów,
  - 2) godzinę przejazdu pociągu międzynarodowego na styku sieci kolejowych
- z uwzględnieniem przewidywanego ruchu pociągów, które mają pierwszeństwo w stosunku do wnioskowanych tras międzynarodowych. Korekty w stosunku do uzgodnień są dokonywane tylko w razie konieczności.

4. Na podstawie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej dla tras wielosieciowych zarządca uzgadnia, nie później niż w terminie, o którym mowa w ust. 2 pkt 3, z zainteresowanymi zarządcami:

- 1) trasy, które mają zostać uwzględnione w rocznym rozkładzie jazdy pociągów,
  - 2) godzinę przejazdu pociągu na styku sieci kolejowych
- z uwzględnieniem przewidywanego ruchu pociągów, które mają pierwszeństwo w stosunku do wnioskowanych tras wielosieciowych.

5. Wniosek o przydzielenie trasy pociągu na podstawie umowy ramowej aplikant składa w terminie wyznaczonym przez zarządcę dla składania wniosków o przydzielenie tras wielosieciowych.

6. Na podstawie wniosków, o których mowa w ust. 2 pkt 1 i 2 oraz ust. 5, zarządca opracowuje, nie później niż w terminie, o którym mowa w ust. 2 pkt 3, wstępne trasy pociągów wraz z określeniem zdolności przepustowej zarezerwowanej na możliwe ich przesunięcia wynikające z dalszych prac nad rocznym rozkładem jazdy pociągów.

7. Na podstawie złożonych wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej zarządca opracowuje projekt rocznego rozkładu jazdy pociągów, uwzględniając w następującej kolejności:

- 1) ograniczenia wynikające z:
  - a) potrzeby zapewnienia zdolności przepustowej, o której mowa w ust. 1 pkt 1,
  - b) możliwości przesunięcia wstępnych tras pociągów, o których mowa w ust. 6;
- 2) pierwszeństwo ruchu uprzywilejowanego na odcinkach linii kolejowych, o których mowa w art. 29b ustawy;
- 3) jak najlepsze wykorzystanie zdolności przepustowej;
- 4) pierwszeństwo w przydzielaniu tras pociągów:
  - a) uwzględnionych w ogłoszonych planach transportowych,
  - b) dla pociągów realizujących przewóz osób,
  - c) zamówionych przez aplikantów, którzy spełnili wymagania w zakresie ustalonego przez zarządcę progu wykorzystania tras pociągów w ostatnim zakończonym okresie obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów,
  - d) dla których aplikant wskazał we wniosku, że mają kursować w ramach cyklicznego rozkładu jazdy,
  - e) dla których przewidziano większą liczbę dni kursowania;
- 5) w miarę możliwości, ograniczenia dotyczące aplikantów, w tym skutki ekonomiczne dla ich działalności gospodarczej.

8. W przypadku kolizji tras pociągów zarządca zapewnia możliwie najlepszą realizację zgłoszonych potrzeb w drodze konsultacji z aplikantami, które obejmują:

- 1) przekazanie aplikantom informacji, w postaci papierowej lub elektronicznej, o wystąpieniu kolizji tras pociągów, niezwłocznie po jej ujawnieniu, wraz z:
  - a) niezbędną informacją dotyczącą wnioskowanych tras kolizyjnych, bez ujawniania tożsamości pozostałych aplikantów, chyba że zainteresowani aplikanci wyrażą zgodę na takie ujawnienie,

- b) propozycją zarządcy rozwiązania sytuacji kolizyjnej, z uwzględnieniem pierwszeństwa w przydzielaniu tras pociągów powodujących kolizję, w tym propozycji tras alternatywnych lub wariantowych, o ile są możliwe,
  - c) informacją na temat kryteriów uwzględnianych w ramach procesu przydzielania tras pociągów oraz wskazaniem wniosków o przydzielenie tras pociągów równorzędnych pod względem pierwszeństwa w przydzielaniu zdolności przepustowej;
- 2) akceptację ze strony aplikanta propozycji bądź zgłoszenie uwag i przedstawienie przez aplikanta możliwych ustępstw w zakresie złożonych wniosków, przy czym brak odpowiedzi aplikanta w terminie 5 dni roboczych od dnia otrzymania informacji od zarządcy jest równoznaczny z akceptacją przedstawionej propozycji.

9. Zarządca przekazuje aplikantom do uzgodnienia dotyczącą ich część projektu rocznego rozkładu jazdy pociągów nie później niż dwa miesiące po upływie terminu, o którym mowa w ust. 2 pkt 3.

10. W terminie miesiąca od dnia otrzymania projektu, o którym mowa w ust. 9, aplikant akceptuje projekt albo zgłasza uwagi lub proponuje zmiany do dotyczącej go części projektu w zakresie, w jakim nie spełnia ona wymagań ujętych w złożonych przez niego wnioskach.

11. Zarządca, jeżeli nie może uwzględnić uwag lub zrealizować zmian, o których mowa w ust. 10:

- 1) wskazuje przepełniony odcinek infrastruktury, na którym kolizja tras pociągów uniemożliwiła realizację wniosku zgodnie z określonymi w nim wymaganiami, oraz okres przepełnienia, z wyłączeniem przypadku, gdy trasa pociągu zakłada odstępstwo od wymagań określonych we wniosku w zakresie pory kursowania lub czasów postojów handlowych łącznie:
  - a) do 15 minut – w przypadku pociągów realizujących przewozy wojewódzkie,
  - b) do 30 minut – w przypadku pociągów pasażerskich realizujących przewozy inne niż wojewódzkie,
  - c) do 180 minut – w przypadku pociągów towarowych;
- 2) powiadamia aplikanta o zakresie uwag i zmian, których nie uwzględnił, nie później niż w terminie 14 dni od upłynięcia terminu, o którym mowa w ust. 10;
- 3) w przypadku wskazania przepełnionego odcinka infrastruktury, o którym mowa w pkt 1, w powiadomieniu, o którym mowa w pkt 2, wskazuje aplikantowi trasy równorzędne pod względem pierwszeństwa w przydzielaniu zdolności przepustowej, które powodują odstępstwo od wymagań określonych we wniosku;
- 4) w przypadku wskazania tras, o których mowa w pkt 3, przeprowadza z udziałem aplikantów, którzy wnioskowali o te trasy, aukcję nieprzydzielonej zdolności przepustowej, w wyniku której:
  - a) ustala deklarowaną przez aplikantów dla poszczególnych tras pociągów kwotę podwyższenia opłaty podstawowej,
  - b) wskazuje kolejność rozpatrywania wniosków,
  - c) weryfikuje projekt, o którym mowa w ust. 9, w zakresie nieprzydzielonej zdolności przepustowej z uwzględnieniem nowej kolejności rozpatrywania wniosków, których dotyczyła aukcja,
  - d) ustala kwotę podwyższenia opłaty podstawowej dla tras pociągów, dla których w wyniku aukcji możliwe jest ograniczenie odstępstw od wymagań określonych we wniosku, w stosunku do projektu, o którym mowa w ust. 9,
  - e) przekazuje aplikantom nową propozycję tras pociągów wnioskowanych na przepełnionym odcinku infrastruktury, w tym tras alternatywnych lub wariantowych, albo odmawia przydzielenia zdolności przepustowej.

12. Aplikant, w przypadku otrzymania nowej propozycji tras pociągów, o której mowa w ust. 11 pkt 4 lit. e, w terminie 5 dni roboczych od jej otrzymania ma możliwość wycofania wniosków, dla których projekt, o którym mowa w ust. 9, nie spełnia wymagań określonych we wniosku. Brak wycofania wniosków przez aplikanta jest równoznaczny z akceptacją propozycji, o której mowa w ust. 11 pkt 4 lit. e.

13. Jeżeli jest możliwe uwzględnienie uwag i zrealizowanie zmian, o których mowa w ust. 10, zarządca uzgadnia z aplikantem projekt rocznego rozkładu jazdy pociągów, nie później niż w terminie 14 dni od dnia otrzymania wystąpienia aplikanta w tej sprawie.

14. Zarządca przed dokonaniem przydziału tras pociągów realizujących przewóz osób dokonuje, w miarę potrzeb zgłoszonych przez aplikantów, koordynacji połączeń z udziałem zainteresowanych aplikantów.

15. Zarządca, na podstawie uzgodnionego projektu rocznego rozkładu jazdy pociągów, przydziela trasy pociągów, opracowuje roczny rozkład jazdy pociągów i udostępnia go aplikantowi nie później niż w terminie 3 miesięcy przed okresem jego obowiązywania w sposób określony w regulaminie sieci.

16. W trakcie procesu układania rocznego rozkładu jazdy pociągów zarządca przyjmuje wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej, o której mowa w ust. 1 pkt 1, w celu wykonania prac w zakresie utrzymania infrastruktury kolejowej.

#### Rozdział 4

##### **Przydzielanie zdolności przepustowej w ramach indywidualnego rozkładu jazdy pociągu**

**§ 8. 1.** Na podstawie wniosku o przydzielenie trasy pociągu dotyczącego przydzielenia nowej zdolności przepustowej w okresie obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów, złożonego po upływie terminu na składanie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej w ramach rocznego rozkładu jazdy pociągów, zwanego dalej „wnioskiem IRJ”, zarządca opracowuje indywidualny rozkład jazdy pociągu.

2. Dla wniosku IRJ złożonego do dnia udostępnienia aplikantom rocznego rozkładu jazdy pociągów, zarządca opracowuje indywidualny rozkład jazdy pociągu nie później niż w terminie 5 dni roboczych od dnia udostępnienia aplikantom rocznego rozkładu jazdy pociągów.

3. Dla wniosku IRJ złożonego po dniu udostępnienia aplikantom rocznego rozkładu jazdy pociągów i przed upływem terminu określonego w regulaminie sieci, po którym zarządca nie przydziela zdolności przepustowej na podstawie wniosków IRJ, zarządca niezwłocznie opracowuje projekt indywidualnego rozkładu jazdy pociągu, nie później jednak niż w terminie 5 dni roboczych od dnia złożenia wniosku IRJ.

4. Zarządca może określić w regulaminie sieci przypadki, w których projekt indywidualnego rozkładu jazdy pociągu zostanie opracowany w terminie późniejszym niż określony w ust. 2 lub 3.

5. W przypadku, o którym mowa w ust. 4, zarządca w terminie 5 dni roboczych od dnia złożenia wniosku IRJ informuje aplikanta o terminie opracowania projektu indywidualnego rozkładu jazdy pociągu.

6. Zarządca może nie stosować terminów, o których mowa w ust. 2, 3 i 5, wyłącznie w przypadku wystąpienia siły wyższej.

7. Zarządca rozpatruje wnioski IRJ, uwzględniając w następującej kolejności:

- 1) obowiązek wykonywania przewozu nałożony przepisami prawa przewozowego;
- 2) ograniczenia wynikające z potrzeby zapewnienia zdolności przepustowej, o której mowa w § 7 ust. 1 pkt 1;
- 3) jak najlepsze wykorzystanie zdolności przepustowej;
- 4) planowany termin przejazdu;
- 5) kolejność złożenia wniosków.

8. W celu realizacji wniosku IRJ możliwa jest zmiana przydzielonej wcześniej zdolności przepustowej pod warunkiem uzyskania zgody zainteresowanych aplikantów.

9. W odniesieniu do wniosku o modyfikację przydzielonej trasy pociągu przepisy ust. 3–8 stosuje się odpowiednio.

**§ 9. 1.** Na podstawie powtarzającego się zapotrzebowania na zdolność przepustową dla wniosków IRJ zarządca może podjąć decyzję, zarówno na etapie tworzenia rocznego rozkładu jazdy pociągów, jak i w trakcie jego obowiązywania, o przygotowaniu wstępnej trasy pociągu dla takich wniosków, zwanej dalej „trasą katalogową”.

2. Trasa katalogowa może być przygotowana, w uzgodnieniu z zainteresowanymi zarządcami, dla potrzeb realizacji wniosków o przydzielenie tras międzynarodowych.

3. Do wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej dotyczących międzynarodowych tras katalogowych stosuje się przepisy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy.

4. Do trybu rozpatrywania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej dotyczących krajowych tras katalogowych przepisy rozporządzenia, o którym mowa w ust. 3, stosuje się odpowiednio.

#### Rozdział 5

##### **Przydzielanie zdolności przepustowej w ramach uproszczonego rozkładu jazdy pociągu**

**§ 10. 1.** Zarządca, jeżeli dopuszcza opracowanie uproszczonego rozkładu jazdy pociągu, o którym mowa w art. 30 ust. 10 ustawy, określa w regulaminie sieci termin składania wniosków, dla których deklaruje jego opracowanie. Zarządca określa termin, o którym mowa w zdaniu pierwszym, jako liczbę dni, godzin albo minut przed planowanym uruchomieniem pociągu.

2. Dla wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej, dla którego zarządca opracowuje uproszczony rozkład jazdy pociągu, zarządca przedstawia aplikantowi propozycję godziny odjazdu pociągu ze stacji początkowej oraz trasę przejazdu.

3. W terminie określonym przez zarządcę w regulaminie sieci aplikant akceptuje propozycję, o której mowa w ust. 2, albo odmawia jej akceptacji.

## Rozdział 6

### Zmiany rozkładu jazdy pociągów

§ 11. 1. Jeżeli zarządca podejmie decyzję o wprowadzeniu zmian rozkładu jazdy pociągów, wprowadza je:

- 1) o północy w drugą sobotę czerwca;
- 2) w dodatkowych terminach, jeżeli uzna to za uzasadnione.

2. Zarządca może przewidzieć terminy wprowadzania zmian rozkładu jazdy pociągów, o których mowa w ust. 1 pkt 2, na etapie tworzenia rocznego rozkładu jazdy pociągów lub w okresie jego obowiązywania.

3. Zarządca, który podjął decyzję o wprowadzeniu zmiany rozkładu jazdy pociągów, określa:

- 1) okres, w którym zmiana będzie obowiązywała;
- 2) czy w ramach prac nad zmianą rozkładu jazdy rozpatrywane będą wnioski o przydzielenie tras pociągów;
- 3) harmonogram jej opracowania, w tym okres składania wniosków o przydzielenie tras pociągów.

4. Zarządca nie może wyłączyć rozpatrywania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej:

- 1) w ramach prac nad zmianą rozkładu jazdy pociągów, o której mowa w ust. 1 pkt 1;
- 2) wycofanych przez aplikanta na podstawie § 7 ust. 12;
- 3) dla których zarządca zaproponował zdolność przepustową, a aplikant z niej zrezygnował w jednej z poprzednich zmian rozkładu jazdy pociągów na podstawie ust. 10.

5. Opracowanie projektu zmiany rozkładu jazdy pociągów obejmuje:

- 1) przygotowanie propozycji zmian przydzielonych tras pociągów koniecznych w związku ze zmianą parametrów infrastruktury kolejowej;
- 2) rozpatrzenie wniosków o przydzielenie tras pociągów dotyczących modyfikacji przydzielonych tras pociągów, o ile zarządca rozpatruje takie wnioski w ramach zmiany rozkładu jazdy pociągów;
- 3) przygotowanie propozycji zmian przydzielonych tras pociągów, które są możliwe z uwagi na zmianę parametrów infrastruktury kolejowej lub zmiany, o których mowa w pkt 1 lub 2;
- 4) rozpatrzenie wniosków o przydzielenie tras pociągów dotyczących przydzielenia nowych tras pociągów, o ile zarządca rozpatruje takie wnioski w ramach zmiany rozkładu jazdy pociągów.

6. Zarządca przygotowuje propozycje, o których mowa w ust. 5 pkt 1 i 3, oraz rozpatruje wnioski, o których mowa w ust. 5 pkt 2, biorąc pod uwagę:

- 1) pierwszeństwo tras pociągów przydzielonych w ramach rocznego rozkładu jazdy pociągów;
- 2) w odniesieniu do tras pociągów przydzielonych w ramach rocznego rozkładu jazdy pociągów – przesłanki, o których mowa w § 7 ust. 7;
- 3) w odniesieniu do tras pociągów przydzielonych w ramach indywidualnego rozkładu jazdy pociągów – przesłanki, o których mowa w § 8 ust. 7.

7. Zarządca rozpatruje wnioski, o których mowa w ust. 5 pkt 4, biorąc pod uwagę przesłanki, o których mowa w § 8 ust. 7.

8. Aplikant może zgłosić uwagi lub zaproponować zmiany w stosunku do opracowanego przez zarządcę projektu zmiany rozkładu jazdy pociągów w zakresie, w jakim nie spełnia on oczekiwań ujętych w złożonych przez aplikanta wnioskach.

9. W przypadku gdy zarządca nie może w pełni uwzględnić uwag lub zrealizować zmian, o których mowa w ust. 8:

- 1) przygotowuje projekt rozkładu jazdy pociągów maksymalnie uwzględniający uwagi aplikanta;
- 2) powiadamia o tym aplikanta.

10. Aplikant akceptuje projekt, o którym mowa w ust. 9 pkt 1, lub rezygnuje z proponowanej zdolności przepustowej w całości albo w części.

11. Zarządca, na podstawie uzgodnionych części projektu zmiany rozkładu jazdy pociągów, zarządza zmianę rozkładu jazdy pociągów.

12. Zarządca udostępnia aplikantowi zmianę rozkładu jazdy pociągów nie później niż 21 dni przed terminem jej obowiązywania.

13. W przypadku gdy zmiana rozkładu jazdy pociągów może wpłynąć na ruch międzynarodowy, zarządca informuje o terminie zmiany organy krajowe właściwe w sprawie kontroli granicznej i kontroli celnej oraz Komisję Europejską. Obowiązek informowania nie dotyczy zmiany rozkładu jazdy pociągów, o której mowa w ust. 1 pkt 1.

**§ 12.** 1. Jeżeli zarządca w ramach zmiany rozkładu jazdy pociągów rozpatruje wnioski o przydzielenie tras pociągów, wnioski IRJ na okres obowiązywania zmiany rozkładu jazdy pociągów:

- 1) złożone przed okresem, o którym mowa w § 11 ust. 3 pkt 3, zarządca rozpatruje w sposób opisany w § 8;
- 2) złożone po okresie, o którym mowa w § 11 ust. 3 pkt 3, zarządca rozpatruje w sposób opisany w § 8 i § 9, po udostępnieniu aplikantom zmiany rozkładu jazdy pociągów.

2. Jeżeli zarządca w ramach zmiany rozkładu jazdy pociągów nie rozpatruje wniosków o przydzielenie tras pociągów, wnioski IRJ na okres obowiązywania zmiany rozkładu jazdy pociągów złożone:

- 1) przed rozpoczęciem prac nad zmianą rozkładu jazdy pociągów rozpatruje w sposób opisany w § 8;
- 2) od dnia rozpoczęcia prac nad zmianą rozkładu jazdy pociągów rozpatruje w sposób opisany w § 8 i § 9, po udostępnieniu aplikantom zmiany rozkładu jazdy pociągów.

## Rozdział 7

### Analiza i plan powiększenia zdolności przepustowej

**§ 13.** Analiza zdolności przepustowej odcinka linii kolejowej o niewystarczającej zdolności przepustowej obejmuje:

- 1) wpływ rodzaju realizowanych przewozów i sposobu prowadzenia ruchu pociągów na zdolność przepustową;
- 2) określenie przyczyn niewystarczającej zdolności przepustowej odcinka infrastruktury, w szczególności ustalenie czy przyczyną były zmiany w zakresie ruchu pociągów, parametrów infrastruktury, czy sposobu prowadzenia ruchu pociągów;
- 3) wskazanie działań tymczasowych i docelowych, w tym zgłoszonych przez zainteresowanych aplikantów, które zapewnią zwiększenie zdolności przepustowej, w szczególności takich, jak:
  - a) zaproponowanie tras objazdu dla pociągów, które nie mają wyznaczonych postojów handlowych na danym odcinku linii kolejowej,
  - b) zaproponowanie zmiany rozłożenia w ciągu doby ruchu pociągów,
  - c) skrócenie czasu przejazdu pociągów poprzez poprawę parametrów odcinka infrastruktury, w tym likwidację ograniczeń prędkości, zwiększenie dopuszczalnej prędkości pociągów lub ograniczenie liczby postojów,
  - d) wprowadzenie zmian w zakresie zasad prowadzenia ruchu pociągów, w tym utworzenie posterunków odstępowych lub, w przypadku gdy przepełnienie wynikało ze zróżnicowanych prędkości, ograniczenie dopuszczalnej prędkości pociągów,
  - e) zmianę urządzeń sterowania ruchem pociągów,
  - f) budowę dodatkowego toru.

**§ 14.** Plan powiększenia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 30 ust. 7 ustawy, obejmuje:

- 1) opis przyczyn wystąpienia niewystarczającej zdolności przepustowej;
- 2) prognozę natężenia ruchu pociągów;
- 3) określenie ograniczeń w rozwoju infrastruktury kolejowej;
- 4) możliwe warianty powiększenia zdolności przepustowej wraz z przewidywanymi kosztami i ich wpływem na wysokość stawek jednostkowych za dostęp do infrastruktury kolejowej;
- 5) harmonogram wprowadzania proponowanych rozwiązań.



## Rozdział 8

**Warunki korzystania z infrastruktury kolejowej**

**§ 15.** 1. Warunkiem korzystania przez przewoźnika z infrastruktury kolejowej jest:

- 1) przedłożenie zarządcy:
  - a) poświadczonej kopii ważnej licencji, o której mowa w art. 43 ustawy,
  - b) poświadczonej kopii ważnego certyfikatu bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 17e ust. 1 ustawy, lub poświadczonej kopii ważnego świadectwa bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 17e ust. 3 ustawy,
  - c) oświadczenia przewoźnika, że do realizacji przejazdów będzie wykorzystywał tabor spełniający warunki określone w przepisach wydanych na podstawie art. 20 ustawy;
- 2) podpisanie z zarządcą umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej, o której mowa w art. 30c ustawy.

2. Przewoźnik nie może korzystać z infrastruktury kolejowej na podstawie przydzielonej trasy pociągu, jeżeli bez wniosku o jej modyfikację zmieni parametry pociągu, z wyjątkiem zmiany masy pociągu lub pojazdu trakcyjnego, o której mowa w § 5 ust. 3, z uwzględnieniem ust. 3.

3. Przewoźnik nie może korzystać z infrastruktury kolejowej na podstawie przydzielonej trasy pociągu, jeżeli nie będzie gotowy do jego uruchomienia ze stacji początkowej w określonym w regulaminie sieci terminie po planowanym uruchomieniu pociągu.

4. W przypadku odcinka linii kolejowej o niewystarczającej zdolności przepustowej przewoźnik nie może korzystać z infrastruktury kolejowej na podstawie przydzielonej trasy pociągu, jeżeli w okresie obejmującym 31 kolejnych planowanych przejazdów wykorzystał tę trasę poniżej progowej wielkości ustalonej w regulaminie sieci.

5. Przepisu ust. 4 nie stosuje się, jeżeli trasa pociągu nie była wykorzystywana z przyczyn innych niż ekonomiczne, niezależnych od aplikanta.

6. W terminie 7 dni przed upływem okresu, o którym mowa w ust. 4, zarządca informuje aplikanta i przewoźnika o przewidywanym braku możliwości korzystania z trasy pociągu. W takim przypadku zarządca wyznacza termin, nie krótszy niż 10 dni i nie dłuższy niż 30 dni, na złożenie przez aplikanta oświadczenia wskazującego daty, w których brak wykorzystania trasy pociągu nastąpił z przyczyn innych niż ekonomiczne, niezależnych od aplikanta.

7. Jeżeli aplikant:

- 1) nie złoży oświadczenia, o którym mowa w ust. 6, albo
- 2) z oświadczenia wynika, że nie został spełniony warunek, o którym mowa w ust. 5

– zarządca, jeżeli został spełniony warunek, o którym mowa w ust. 4, informuje aplikanta i przewoźnika o terminie, od którego przewoźnik nie może korzystać z infrastruktury kolejowej na podstawie przydzielonej trasy pociągu do końca okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów.

8. W przypadku, o którym mowa w ust. 7, aplikant nie może wyznaczyć innego przewoźnika do wykorzystania trasy pociągu.

## Rozdział 9

**Opóźnienia pociągów**

**§ 16.** 1. Zarządca dokonuje wstępnej klasyfikacji przyczyn opóźnień pociągów zgodnie z następującymi kategoriami:

- 1) eksploatacja, planowanie i zarządzanie, za które jest odpowiedzialny zarządca:
  - a) rozkład jazdy,
  - b) przygotowanie pociągu, jeżeli odpowiada za nie zarządca,
  - c) organizacja ruchu,
  - d) nieprzestrzeganie zasad kolejności wyprawiania pociągów,
  - e) personel,
  - f) pozostałe przyczyny;
- 2) elementy infrastruktury, za które jest odpowiedzialny zarządca:
  - a) urządzenia i systemy sterowania ruchem kolejowym,

- b) urządzenia zabezpieczenia na przejazdach kolejowych,
  - c) urządzenia telekomunikacyjne,
  - d) urządzenia sieci trakcyjnej,
  - e) tory,
  - f) budowle,
  - g) personel,
  - h) pozostałe przyczyny;
- 3) inżynieria lądowa, za którą jest odpowiedzialny zarządca:
- a) planowane roboty budowlane,
  - b) nieprawidłowości w zakresie robót budowlanych,
  - c) ograniczenie prędkości ze względu na zły stan toru,
  - d) pozostałe przyczyny;
- 4) przyczyny, za które są odpowiedzialni inni zarządcy:
- a) spowodowane przez zdarzenie przypisane zarządcy, od którego przyjmowany jest pociąg,
  - b) spowodowane przez zdarzenie przypisane zarządcy, do którego wyprawiany jest pociąg;
- 5) przyczyny handlowe, za które jest odpowiedzialny przewoźnik:
- a) wydłużony czas postoju,
  - b) żądanie przewoźnika,
  - c) czynności ładunkowe,
  - d) nieprawidłowości w zakresie załadunku,
  - e) przygotowanie pociągu do jazdy,
  - f) personel,
  - g) pozostałe przyczyny;
- 6) tabor, za który jest odpowiedzialny przewoźnik:
- a) plan obiegów i jego zmiany,
  - b) przygotowanie pociągu,
  - c) problemy mające wpływ na wagony pasażerskie,
  - d) problemy mające wpływ na wagony towarowe,
  - e) problemy mające wpływ na pojazdy trakcyjne,
  - f) personel,
  - g) pozostałe przyczyny;
- 7) przyczyny, za które są odpowiedzialni inni przewoźnicy:
- a) spowodowane przez zdarzenie przypisane przewoźnikowi, któremu przekazywany jest pociąg,
  - b) spowodowane przez zdarzenie przypisane przewoźnikowi, od którego przyjmowany jest pociąg;
- 8) przyczyny zewnętrzne, za które nie są odpowiedzialni ani zarządca, ani przewoźnicy:
- a) strajk,
  - b) formalności administracyjne,
  - c) czynniki zewnętrzne,
  - d) skutki działania czynników pogodowych i przyczyn naturalnych,
  - e) opóźnienia spowodowane czynnikami zewnętrznymi w sąsiedniej sieci,
  - f) pozostałe przyczyny;

- 9) przyczyny wtórne, za które nie są odpowiedzialni ani zarządca, ani przewoźnicy:
- niebezpieczne zdarzenia, wypadki i zagrożenia,
  - zajęcie torów spowodowane opóźnieniem tego samego pociągu,
  - zajęcie torów spowodowane opóźnieniem innego pociągu,
  - opóźnienie innego pociągu, którego przybycie jest niezbędne z przyczyn organizacyjnych do odjazdu danego pociągu,
  - skomunikowanie,
  - konieczne jest dalsze rozpoznanie.

2. W przypadku wątpliwości co do sposobu kwalifikacji opóźnienia pociągu stosuje się zasady określone przez zarządcę w regulaminie sieci.

3. Zarządca po dokonaniu wstępnej klasyfikacji przyczyn opóźnień pociągów uzgadnia ją z przewoźnikami.

4. Zarządca dokonuje, w uzgodnieniu z przewoźnikami, podziału przyczyn opóźnień pociągów na następujące grupy:

- przyczyny, za które odpowiada zarządca;
- przyczyny, za które odpowiadają:
  - inni zarządcy,
  - przewoźnicy;
- przyczyny, za które nie odpowiadają ani zarządcy ani przewoźnicy.

5. W ramach grup, o których mowa w ust. 4 pkt 2, wskazuje się konkretnych zarządców i przewoźników. Jeżeli to możliwe zarządca przypisuje przyczynę opóźnienia pociągu jednemu podmiotowi, w przeciwnym przypadku ustala procentowy udział odpowiedzialności poszczególnych podmiotów.

6. Na podstawie podziału, o którym mowa w ust. 4, zarządca ustala wielkość opóźnień pociągów przypadającą na poszczególnych zarządców i przewoźników z uwzględnieniem następujących zasad:

- za wielkość opóźnienia pociągu przyjmuje się największe opóźnienie, jakie wystąpiło na trasie przejazdu pociągu na przyjeździe do punktów postoju zamówionych przez aplikanta;
- przyjmuje się, że wielkość opóźnienia pociągu wyniosła zero, jeżeli opóźnienie, o którym mowa w pkt 1, nie przekroczyło wartości opóźnienia uzgodnionej przez zarządcę na podstawie art. 30f ust. 4 pkt 1 ustawy;
- opóźnienie, o którym mowa w pkt 1, przypisuje się do poszczególnych przyczyn opóźnienia proporcjonalnie do wielkości opóźnień, które spowodowały na trasie przejazdu pociągu do punktu postoju, w którym opóźnienie było największe;
- na podstawie przypisania, o którym mowa w pkt 3, zarządca ustala wysokość opóźnień pociągów przypadających na poszczególnych zarządców i przewoźników.

**§ 17.** Wielkość opóźnienia pociągu, dla której uznaje się, że pociąg kursuje planowo, o której mowa w art. 30f ust. 4 pkt 1 ustawy, nie może przekraczać:

- 5 minut – w odniesieniu do pociągów pasażerskich;
- 15 minut – w odniesieniu do pozostałych pociągów.

**§ 18.** Procentowy udział liczby pociągów przewoźnika kolejowego, które nie zostaną opóźnione z jego winy, o którym mowa w art. 30f ust. 4 pkt 2 ustawy, nie może być niższy niż:

- 90% – w odniesieniu do pociągów pasażerskich;
- 70% – w odniesieniu do pozostałych pociągów.

## Rozdział 10

### Oplaty

**§ 19.** Opłata za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej, o której mowa w art. 33 ust. 2 ustawy, jest ustalana jako iloraz kosztów poniesionych przez zarządcę na obsługę wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej i liczby wniosków złożonych w ostatnim zakończonym roku, w wysokości nie mniejszej niż 100 zł.

§ 20. Opłata rezerwacyjna za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej, o której mowa w art. 33 ust. 3 ustawy, jest ustalana w wysokości 100% opłaty podstawowej za planowany przejazd, nie mniej jednak niż 1000 zł.

§ 21. 1. Stawkę jednostkową opłaty podstawowej, o której mowa w art. 33 ust. 4 ustawy, ustala się jako sumę części stawki zależnej od kosztów bezpośrednich, o których mowa w art. 33 ust. 6 ustawy, oraz części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów.

2. Część stawki zależną od kosztów bezpośrednich ustala się jako sumę części stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowych oraz części stawki zależnej od trakcji pociągu.

3. Część stawki zależną od masy pociągu i kategorii linii kolejowych ustala się jako iloczyn średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowych oraz:

- 1) współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu;
- 2) współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych.

4. Średnią stawkę zależną od masy pociągu i kategorii linii kolejowych ustala się jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną, oraz planowanej pracy eksploatacyjnej.

5. Zarządca definiuje kategorie linii kolejowych w zależności od parametrów, które w istotny sposób wpływają na koszty ich utrzymania i remontów. Zarządca może w szczególności zdefiniować kategorie linii w zależności od dopuszczalnej prędkości lub dopuszczalnego nacisku osi. Poszczególnym kategoriom zarządca nadaje oznaczenie cyfrowe tak, aby ze wzrostem parametrów linii oznaczenie cyfrowe malało. Kategoria linii kolejowej przypisywana jest do całej linii kolejowej lub jej poszczególnych odcinków.

6. Kategorię linii kolejowych, ustala się jako średnią kategorię linii kolejowej ważoną długością odcinków, określoną z dokładnością do części dziesiątej.

7. Dla średniej stawki, o której mowa w ust. 4, ustala się średnią wartość:

- 1) masy pociągu z dokładnością do 1 tony;
- 2) kategorii linii kolejowej.

8. Wartości średnie, o których mowa w ust. 7, stanowią średnie ważone pracą eksploatacyjną dla ostatniego zakończonego okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów.

9. Zarządca określa w regulaminie sieci wzór, według którego ustala się wartość współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu. Jako alternatywne rozwiązanie zarządca może ustalić równe przedziały masy pociągu, nie mniejsze niż 10 ton i nie większe niż 100 ton, dla których ustala współczynniki różnicujące średnią stawkę w zależności od masy pociągu.

10. Zarządca określa wzór albo współczynniki, o których mowa w ust. 9, w taki sposób, aby:

- 1) dla średniej masy pociągu wartość współczynnika wynosiła 1;
- 2) stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem masy pociągu;
- 3) planowane przychody z opłaty podstawowej i manewrowej, z wyłączeniem przychodów związanych z rodzajem trakcji oraz rodzajem wykonywanych przewozów, były równe planowanej wysokości kosztów bezpośrednich, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną.

11. Zarządca określa wartości współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych w taki sposób, aby:

- 1) dla średniej kategorii linii kolejowej wartość współczynnika wynosiła 1;
- 2) stawka jednostkowa rosła wraz ze zmniejszeniem oznaczenia cyfrowego kategorii linii kolejowej;
- 3) planowane przychody z opłaty podstawowej i manewrowej, z wyłączeniem przychodów związanych z rodzajem trakcji oraz rodzajem wykonywanych przewozów, były równe planowanej wysokości kosztów bezpośrednich, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną.

12. Część stawki zależna od trakcji pociągu:

- 1) jest ustalana jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich w zakresie udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną, oraz planowanej pracy eksploatacyjnej dla pociągów prowadzonych trakcją elektryczną;
- 2) wynosi 0 zł/pociągokilometr dla pociągów prowadzonych trakcją inną niż elektryczna.

13. Planowaną wysokość kosztów bezpośrednich ustala się na podstawie wysokości odpowiednich kosztów bezpośrednich w ostatnim zakończonym roku obrotowym, z uwzględnieniem:

- 1) współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej, ustalonego jako iloraz liczby dni w rocznym rozkładzie jazdy pociągów, na który ustala się stawki, i liczby dni w ostatnim zakończonym roku;
- 2) planowanych wskaźników inflacji na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył, albo, w przypadkach kosztów wynagrodzeń, planowanych wskaźników dynamiki realnej wynagrodzenia brutto w gospodarce narodowej.

14. Jeżeli zarządca nie ponosił albo nie ewidencjonował kosztów bezpośrednich w ostatnim zakończonym roku obrotowym, planowaną wysokość kosztów bezpośrednich ustala się na podstawie wartości szacunkowych.

15. Planowaną wielkość pracy eksploatacyjnej, o której mowa w ust. 4 i ust. 12 pkt 1, ustala się na podstawie wielkości odpowiedniej pracy eksploatacyjnej w ostatnim zakończonym rocznym rozkładzie jazdy pociągów z uwzględnieniem współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej, ustalonego jako iloraz liczby dni w rocznym rozkładzie jazdy pociągów, na który ustala się stawki, i liczby dni w ostatnim zakończonym rocznym rozkładzie jazdy pociągów.

16. Część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów, o której mowa w ust. 1, przyjmuje wartość 0 zł/pociągokilometr w odniesieniu do przewozów, których wykonywanie jest uzależnione od dofinansowania ze środków publicznych.

17. W odniesieniu do przewozów innych, niż określone w ust. 16, zarządca może określić w regulaminie sieci wartość składnika stawki wyższą niż 0 zł/pociągokilometr, jeżeli na podstawie analizy rynku wykazał, że taka wartość składnika nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy.

18. Analizy, o której mowa w ust. 17, zarządca dokonuje nie rzadziej niż raz na trzy lata z uwzględnieniem co najmniej następującego podziału segmentów rynku:

- 1) przewozy pasażerskie/przewozy towarowe;
- 2) wojewódzkie przewozy pasażerskie/międzywojewódzkie przewozy pasażerskie;
- 3) przewozy towarów niebezpiecznych/pozostałe przewozy towarowe;
- 4) przewozy krajowe/przewozy międzynarodowe;
- 5) przewozy w ramach transportu kombinowanego/przewozy wykonywane wyłącznie transportem kolejowym;
- 6) przewozy całopociągowe/przewozy ładunków rozproszonych;
- 7) przewozy realizowane w ramach rocznego rozkładu jazdy/przewozy realizowane w ramach indywidualnego rozkładu jazdy.

19. Zarządca może dokonać analizy, o której mowa w ust. 17, z uwzględnieniem opracowanego we własnym zakresie, bardziej szczegółowego podziału rynku przewozów.

20. Zarządca może odstąpić od przeprowadzania analizy, o której mowa w ust. 17, jeżeli przyjmie, że wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w ust. 1, wynosi 0 zł/pociągokilometr dla wszystkich rodzajów przewozów.

21. Planowane zmiany w zasadach ustalania części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów, o której mowa w ust. 1, zarządca podaje do publicznej wiadomości nie później niż trzy miesiące przed upływem terminu publikacji regulaminu sieci.

22. Dla przydzielonych tras pociągów, o których mowa w § 11 ust. 5 pkt 1, jeżeli w wyniku wprowadzenia zmiany rozkładu jazdy pociągów:

- 1) czas przejazdu pociągu uległ wydłużeniu, a trasa przejazdu pociągu nie zmieniła się, zarządca ustala opłatę podstawową jako różnicę pomiędzy opłatą ustaloną na podstawie ust. 1–17 i połową kwoty, jaką zarządca zapłaciłby przewoźnikowi za opóźnienie pociągu z jego winy równe wydłużeniu czasu przejazdu;
- 2) czas przejazdu pociągu i trasa przejazdu pociągu uległy wydłużeniu, zarządca ustala opłatę podstawową jako różnicę pomiędzy opłatą ustaloną na podstawie ust. 1–17 po trasie dotychczasowej i połową kwoty, jaką zarządca zapłaciłby przewoźnikowi za opóźnienie pociągu z jego winy równe wydłużeniu czasu przejazdu.

23. Zmniejszeń, o których mowa w ust. 22, nie stosuje się, jeżeli czas przejazdu pociągu uległ wydłużeniu o mniej niż:

- 1) 10 minut lub
- 2) 10% całkowitego czasu przejazdu pociągu.

24. Opłata podstawowa ustalona na podstawie ust. 22 nie może być mniejsza niż połowa opłaty podstawowej ustalonej na podstawie ust. 1-17.

25. Zarządca ustala masę pociągu do kalkulacji stawki, o której mowa w ust. 1, oraz do ustalenia opłaty podstawowej na podstawie stanu faktycznego albo planowanego.

26. Zarządca ustala koszty bezpośrednie zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu (Dz. Urz. UE L 148 z 13.06.2015, str. 17).

**§ 22.** 1. Opłata podstawowa obliczona zgodnie z art. 33 ust. 5 ustawy jest zmniejszana:

- 1) zgodnie z ustalonymi na podstawie art. 33 ust. 7 ustawy zasadami zmniejszenia opłaty podstawowej w zależności od realizacji przez przewoźnika planu wykonania;
- 2) o wartość ulgi, o której mowa w art. 34 ust. 2 ustawy.

2. Po dokonaniu zmniejszeń, o których mowa w ust. 1, zarządca podwyższa opłatę podstawową o kwotę, o której mowa w § 7 ust. 11 pkt 4 lit. d.

**§ 23.** 1. W przypadku niewykorzystania przez przewoźnika, z przyczyn leżących po jego stronie, całej albo części trasy pociągu przydzielonej w ramach rocznego rozkładu jazdy pociągów, opłata rezerwacyjna za niewykorzystany odcinek przydzielonej trasy pociągu wynosi:

- 1) 25% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu:
  - a) w przypadku braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu,
  - b) za okres od dnia złożenia rezygnacji do dnia poprzedzającego wdrożenie zmiany rozkładu jazdy pociągów, dla której nie upłynął jeszcze termin składania wniosków;
- 2) 5% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu, za okres od dnia wdrożenia zmiany rozkładu jazdy pociągów, dla której nie upłynął jeszcze termin składania wniosków, do końca okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów.

2. Opłata, o której mowa w ust. 1 pkt 2, wynosi 0% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu za okres, w którym rozkład jazdy pociągu został zmieniony na wniosek zarządcy.

3. W przypadku niewykorzystania przez przewoźnika, z przyczyn leżących po jego stronie, całej albo części trasy pociągu przydzielonej w trybie innym niż przyjęty dla rocznego rozkładu jazdy pociągów, opłata rezerwacyjna za niewykorzystany odcinek przydzielonej trasy pociągu wynosi:

- 1) 25% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu przy braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu albo jej złożeniu w terminie krótszym niż 12 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;
- 2) 20% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie nie krótszym niż 12 godzin i krótszym niż 36 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;
- 3) 15% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie nie krótszym niż 36 godzin i krótszym niż 72 godziny przed planowym uruchomieniem pociągu;
- 4) 10% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie nie krótszym niż 72 godziny i nie dłuższym niż 30 dni przed planowym uruchomieniem pociągu;
- 5) 0% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie dłuższym niż 30 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu.

4. Opłaty rezerwacyjne, o których mowa w ust. 1 i 3, wynoszą 0% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku, gdy niewykorzystanie trasy pociągu jest następstwem wniosku o przydzielenie trasy pociągu dotyczącego modyfikacji przydzielonej trasy pociągu złożonego w ramach zmiany rozkładu jazdy pociągów.

5. W przypadku niewykorzystania części przydzielonej zdolności przepustowej będącego następstwem zmniejszenia przez przewoźnika planowanej masy pociągu, zgodnie z § 5 ust. 4, opłata rezerwacyjna wynosi 50% zmniejszenia opłaty podstawowej będącego następstwem zmniejszenia masy pociągu.

**§ 24.** 1. Opłatę manewrową, o której mowa w art. 33 ust. 8 ustawy, ustala się tak, jak opłatę podstawową za przejazd pociągu po linii kolejowej najniższej kategorii. Zarządca może ustalić w regulaminie sieci średnią masę składu pojazdów kolejowych podlegającego manewrom lub średnią odległość przejazdu, przyjmowane do obliczenia opłaty.

2. Jeżeli zarządca nie zarządza linią kolejową, może stosować opłatę manewrową w wysokości określonej dla linii kolejowej, z którą zarządzana przez niego droga kolejowa jest połączona.

**§ 25.** Opłat nie nalicza się za przejazd pociągu lub pojazdu pomocniczego zarządcy albo przedsiębiorcy działającego na jego zlecenie, wykonującego przejazd w celu utrzymania infrastruktury kolejowej, nadzoru, przeprowadzenia badań lub usuwania awarii.

## Rozdział 11

### Zakres umowy ramowej

**§ 26.** W umowie ramowej należy w szczególności określić:

- 1) okres, na jaki zawiera się umowę ramową;
- 2) zasady i termin składania wniosków o przydzielenie tras pociągów;
- 3) parametry zdolności przepustowej przewidzianej do rezerwacji przez zarządcę na rzecz aplikanta w kolejnych rocznych rozkładach jazdy w okresie obowiązywania umowy ramowej;
- 4) warunki, które zapewnią zarządcy wykorzystanie zarezerwowanej zdolności przepustowej;
- 5) zasady wprowadzania zmian lub ograniczeń w odniesieniu do zdolności przepustowej objętej umową umożliwiającą lepsze wykorzystanie infrastruktury kolejowej;
- 6) skutki niedotrzymania warunków umowy ramowej;
- 7) termin uiszczania opłaty za rezerwację zdolności przepustowej, o której mowa w pkt 3.

## Rozdział 12

### Regulamin sieci

**§ 27. 1.** W regulaminie sieci zawiera się następujące informacje:

- 1) dane teled adresowe zarządcy, w tym: adres do korespondencji, numer telefonu i faksu oraz adres poczty elektronicznej;
- 2) dotyczące sposobu uzyskania licencji, o której mowa w art. 43 ustawy, oraz certyfikatu bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 18b ustawy, lub wskazanie strony internetowej, na której takie informacje są dostępne nieodpłatnie w postaci elektronicznej;
- 3) wykaz linii kolejowych udostępnianych aplikantom wraz z ich charakterystyką obejmującą:
  - a) dopuszczalną prędkość techniczną,
  - b) dopuszczalne naciski i klasy odcinków linii kolejowych,
  - c) przyporządkowanie poszczególnym odcinkom linii kolejowych odpowiednich kategorii;
- 4) wykaz punktów ekspedycyjnych, ich usytuowanie w odniesieniu do linii kolejowych oraz ich charakterystykę, w szczególności długość czynnych krawędzi peronowych i ładunkowych, ich wysokość oraz parametry torów dojazdowych;
- 5) wykaz punktów styecznych z infrastrukturą kolejową innych zarządców z wyłączeniem infrastruktury nieczynnej;
- 6) adres strony internetowej, na której jest zamieszczony rejestr infrastruktury, o którym mowa w art. 25g ust. 1 ustawy;
- 7) ograniczenia w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, w tym związane z realizacją zadań zarządcy w zakresie, o którym mowa w art. 5 ust. 1 pkt 4 ustawy, oraz wykaz linii kolejowych, o których mowa w art. 29b ustawy;
- 8) szczególne wymagania techniczne i organizacyjne dotyczące użytkowania infrastruktury kolejowej udostępnianej przez zarządcę;
- 9) szczegółową specyfikację usług świadczonych w ramach udostępniania infrastruktury kolejowej i warunki ich zapewnienia;
- 10) wymagania i warunki dotyczące taboru, personelu i organizacji przejazdów, w tym:
  - a) informacje, które przewoźnik jest obowiązany przekazywać zarządcy przed, w czasie i po zakończeniu przejazdu pociągu,
  - b) sposób przewożenia materiałów sypkich zapobiegający ich pyleniu;

- 11) przepisy wewnętrzne zarządcy, które będą obowiązywały aplikanta i przewoźnika w trakcie przygotowania i obowiązywania rozkładu jazdy pociągów;
- 12) tryb składania i rozpatrywania wniosków, o których mowa w § 4 ust. 2–4, z uwzględnieniem traktowania przewozów towarowych, przewozów międzynarodowych i wniosków o przydzielenie trasy pociągu w ramach indywidualnego rozkładu jazdy pociągu, w tym:
  - a) wzory wniosków z zaznaczeniem informacji, których podanie jest obowiązkowe,
  - b) informację, czy w odniesieniu do wniosków, o których mowa w art. 30 ust. 10 ustawy, zarządca opracowuje uproszczony rozkład jazdy pociągu,
  - c) procedury, zgodnie z którymi aplikanci mogą składać wnioski, w tym informacje na temat gwarancji finansowych, o których mowa w art. 29d ust. 3 ustawy, oraz sposób udostępniania informacji o bazie danych pojazdów trakcyjnych dla których zarządca posiada charakterystykę trakcyjną,
  - d) wymogi obowiązujące aplikantów,
  - e) harmonogram opracowania rocznego rozkładu jazdy pociągów oraz zmian rozkładu jazdy pociągów,
  - f) termin, po którym zarządca nie przydziela zdolności przepustowej na podstawie wniosków IRJ, określony jako liczba dni lub godzin przed planowanym uruchomieniem pociągu,
  - g) sposób prowadzenia procesu koordynacji i rozstrzygania sporów,
  - h) priorytety stosowane na etapie opracowania rozkładu jazdy, w tym warunki, na jakich uwzględnia się poprzednie wielkości wykorzystywania zdolności przepustowej przez aplikanta,
  - i) zasady i kryteria przydzielania zdolności przepustowej obowiązujące w ramach współpracy z innymi zarządcami, w tym sposób postępowania w przypadku wystąpienia trudności w ustaleniu tras wielosieciowych,
  - j) zasady ustalania skomunikowań,
  - k) sposób postępowania w przypadku przepełnienia odcinka infrastruktury, o którym mowa w § 7 ust. 11 pkt 1, w tym wielkość wykorzystania trasy pociągu upoważniająca zarządcę do odmowy przydzielenia aplikantowi trasy pociągu na danym odcinku,
  - l) trasy katalogowe,
  - m) sposób udostępniania aplikantom informacji o wolnej zdolności przepustowej dla potrzeb indywidualnego rozkładu jazdy pociągów,
  - n) procedurę akceptacji przez aplikanta indywidualnego rozkładu jazdy pociągu,
  - o) progową wielkość wykorzystania trasy pociągu, której niedotrzymanie może spowodować utratę prawa do korzystania z trasy pociągu;
- 13) tryb, warunki i terminy dokonywania zmian w rozkładzie jazdy pociągów;
- 14) sposób powiadamiania o zmianach dotyczących parametrów technicznych i eksploatacyjnych linii kolejowych, na których przydzielono trasy pociągów, w tym o ograniczeniach związanych z robotami, wprowadzanych ograniczeniach prędkości i innych ograniczeniach eksploatacyjnych, nieprawidłowym działaniu urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności oraz urządzeń kontrolnych i diagnostycznych taboru;
- 15) procedury układania i podmioty odpowiedzialne za opracowywanie harmonogramów remontów;
- 16) specjalne środki podejmowane w przypadku wystąpienia zakłóceń w ruchu pociągów spowodowanych przez awarię techniczną lub wypadek zapewniające podjęcie wszystkich koniecznych kroków, aby przywrócić normalną sytuację, w tym plan postępowania w przypadkach wymagających powiadomienia właściwych organów;
- 17) działania sprawdzające przeprowadzane przez uprawnionych pracowników zarządcy;
- 18) progową wielkość wykorzystania trasy pociągu przydzielonej na odcinku infrastruktury kolejowej o niewystarczającej zdolności przepustowej, której przekroczenie przez przewoźnika upoważnia zarządcę do pozbawienia go prawa do jej wykorzystania;
- 19) sposób ustalania i pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w tym:
  - a) obowiązujące przepisy w zakresie sposobu ustalania opłat,
  - b) projekt cennika, o którym mowa w art. 33 ust. 13 ustawy, wraz z wynikami analizy rynku, o której mowa w § 21 ust. 17,



- c) sposób ustalania kategorii linii kolejowej,
  - d) podział rynku przewozów, który zastosowano przy ustalaniu zakresu stosowania wartości części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów, o której mowa w § 21 ust. 1,
  - e) wartość części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów, o której mowa w § 21 ust. 1, w podziale na rodzaje przewozów,
  - f) informację, czy stawki jednostkowe są ustalane w oparciu o stan faktyczny czy planowany,
  - g) oświadczenie, że jednakowe zasady pobierania opłat obowiązują wszystkich przewoźników;
- 20) wzór umowy ramowej, jeżeli zarządca oferuje ich zawieranie;
  - 21) procedury rozstrzygania sporów i odwołań w zakresie spraw związanych z udostępnianiem infrastruktury kolejowej oraz planu wykonania, o którym mowa w art. 30f ust. 4 ustawy;
  - 22) wykaz obiektów infrastruktury usługowej połączonych z siecią zarządcy, ich usytuowanie w odniesieniu do linii kolejowych, warunki dostępu oraz świadczenia usług w tych obiektach lub wskazanie strony internetowej, na której takie informacje są udostępniane nieodpłatnie w formie elektronicznej;
  - 23) procedurę uzyskania odstępstwa od wymagań dotyczących znajomości języka polskiego dla maszynistów z innych państw członkowskich Unii Europejskiej w odniesieniu do linii kolejowych albo odcinków linii kolejowych obejmujących przejścia graniczne z państwami Unii Europejskiej sąsiadującymi z Rzeczpospolitą Polską;
  - 24) zasady wprowadzania komunikacji zastępczej;
  - 25) tryb, termin i sposób wprowadzania zmian i aktualizacji regulaminu sieci w przypadku wystąpienia takiej konieczności.

2. Zarządca opracowuje projekt regulaminu sieci w sposób zapewniający:

- 1) równoprawne traktowanie aplikantów na wszystkich etapach współpracy obejmujących udostępnianie dróg kolejowych, świadczenie usług z tym związanych i pobieranie z tego tytułu opłat;
- 2) bezpieczne i sprawne wykonywanie przejazdów pociągów.

3. Opracowanie regulaminu sieci obejmuje:

- 1) opublikowanie projektu regulaminu sieci na stronie internetowej zarządcy;
- 2) rozesłanie informacji do aplikantów o możliwości zgłaszania uwag do projektu regulaminu sieci w terminie wyznaczonym przez zarządcę, nie krótszym niż 14 dni od wysłania wiadomości w przedmiotowej sprawie;
- 3) opublikowanie na stronie internetowej zarządcy zestawienia zgłoszonych uwag wraz z informacją o sposobie ich rozpatrzenia oraz uzasadnieniem w przypadku ich odrzucenia;
- 4) opublikowanie na stronie internetowej zarządcy regulaminu sieci.

## Rozdział 13

### Przepis przejściowy i przepis końcowy

**§ 28.** Zarządcy, do czasu pełnego wdrożenia metody obliczania kosztów, o której mowa w art. 9 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu, w zakresie sposobu ustalania kosztów bezpośrednich, stosują przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. poz. 788 oraz z 2015 r. poz. 1723).

**§ 29.** Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia, z wyjątkiem § 16 ust. 6 oraz § 21 ust. 22–24, które wchodzi w życie z dniem 9 grudnia 2018 r.<sup>4)</sup>

Minister Infrastruktury i Budownictwa: wz. *K. Smoliński*

<sup>4)</sup> Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. poz. 788 oraz z 2015 r. poz. 1723), które utraciło moc z dniem 30 grudnia 2016 r. w związku z wejściem w życie ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1923).