

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2015/1100

z dnia 7 lipca 2015 r.

w sprawie obowiązków sprawozdawczych państw członkowskich w ramach monitorowania rynku kolejowego

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 15 ust. 6,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W związku z potrzebą monitorowania rynku kolejowego art. 15 ust. 5 dyrektywy 2012/34/UE nakłada na państwa członkowskie obowiązek składania sprawozdań dotyczących korzystania z sieci i rozwoju warunków ramowych w sektorze kolejowym.
- (2) Na podstawie informacji przedłożonych przez państwa członkowskie Komisja powinna składać co dwa lata sprawozdania Parlamentowi Europejskiemu i Radzie dotyczące kwestii, o których mowa w art. 15 ust. 4 dyrektywy 2012/34/UE.
- (3) Państwa członkowskie dostarczały Komisji niezbędne informacje dobrowolnie już od wielu lat. W celu zapewnienia spójności i porównywalności danych przekazywanych przez państwa członkowskie, niezbędne są szczegółowe przepisy dotyczące treści i formatu tych danych.
- (4) W niniejszym rozporządzeniu określa się kwestionariusz, który ma być wypełniany corocznie przez państwa członkowskie w celu monitorowania warunków technicznych i gospodarczych oraz rozwoju rynku w unijnym sektorze transportu kolejowego.
- (5) Podczas zestawiania danych wymaganych w kwestionariuszu, państwa członkowskie powinny współpracować z partnerami społecznymi, użytkownikami, organami regulacyjnymi i innymi właściwymi organami na szczeblu krajowym.
- (6) Podejmując decyzję o zakresie danych, które należy przedłożyć w kwestionariuszu, Komisja bierze pod uwagę istniejące źródła danych oraz dane przekazywane już w ramach obecnych obowiązków sprawozdawczych w celu zminimalizowania dodatkowych obciążeń dla sektora kolejowego i państw członkowskich. W szczególności Komisja, w miarę możliwości, korzysta z danych przekazywanych w ramach następujących aktów prawnych:
 - rozporządzenie Rady (EWG) nr 1108/70 ⁽²⁾, w odniesieniu do danych dotyczących inwestycji w infrastrukturę kolejową,
 - rozporządzenie (WE) nr 91/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽³⁾, w odniesieniu do danych dotyczących wielkości ruchu na sieci kolejowej i wypadków,

⁽¹⁾ Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32.

⁽²⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 1108/70 z dnia 4 czerwca 1970 r. wprowadzające system księgowy dla wydatków na infrastrukturę w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej (Dz.U. L 130 z 15.6.1970, s. 4).

⁽³⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 91/2003 z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie statystyki transportu kolejowego (Dz.U. L 14 z 21.1.2003, s. 1).

- rozporządzenie Komisji (WE) nr 1708/2005 ⁽¹⁾, w szczególności jego załączniki I i II, w odniesieniu do danych dotyczących kolejowego transportu pasażerskiego,
- rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾, w odniesieniu do publikowania rocznych sprawozdań przez przedsiębiorstwa kolejowe na temat realizacji norm jakości obsługi, oraz
- rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 ⁽³⁾ w odniesieniu do wykazów majątku sporządzanych przez państwa członkowskie w celu monitorowania i oceny dostępności unijnego systemu kolei dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej możliwości poruszania się.
- (7) Europejska sieć organów regulacyjnych powinna być ściśle zaangażowana w realizację zobowiązań sprawozdawczych wynikających z art. 15 dyrektywy 2012/34/UE, a także w aktualizację metodyki zbierania danych.
- (8) Kwestionariusz zawarty w załączniku należy stosować do zbierania danych od roku sprawozdawczego 2015. W ciągu pierwszych dwóch lat składania sprawozdań niezbędny jest okres przejściowy, ponieważ państwa członkowskie muszą dostosować istniejące mechanizmy zbierania danych po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia. Aby uniknąć błędnych interpretacji, ważne jest, aby w okresie przejściowym państwa członkowskie informowały Komisję o rozbieżnościach w zawartości lub formie danych w odpowiednich sekcjach kwestionariusza.
- (9) Na wniosek przedsiębiorstwa kolejowego i jeśli jest to uzasadnione koniecznością zachowania tajemnicy handlowej, państwa członkowskie mogą przedłożyć Komisji dane wymagane w pkt 7 kwestionariusza w formie anonimowej.
- (10) Dane zebrane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem powinny być udostępniane wszystkim zainteresowanym stronom, z wyjątkiem przypadków, w których uniemożliwia to ochrona tajemnicy handlowej.
- (11) Metodyka, definicje i metody zbierania danych mogą zmieniać się z czasem w wyniku postępu technicznego i naukowego. Rozwój rynku kolejowego i poprawa dostępności danych mogą skutkować potrzebą zawężenia lub rozszerzenia zakresu kwestionariusza. Załącznik do niniejszego rozporządzenia powinien być zatem regularnie aktualizowany w celu uwzględnienia tych zmian zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE.
- (12) Komisja skonsultowała się z partnerami społecznymi i użytkownikami sektora kolejowego za pośrednictwem grupy roboczej ds. monitorowania rynku kolejowego. Komisja zwróciła się też o opinię do europejskiej sieci kolejowych organów regulacyjnych.
- (13) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu, o którym mowa w art. 62 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie określa treść i format danych, które mają być przekazywane Komisji przez państwa członkowskie w ramach ich obowiązków sprawozdawczych do celów monitorowania rynku kolejowego.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1708/2005 z dnia 19 października 2005 r. ustanawiające szczegółowe zasady wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 2494/95 w odniesieniu do wspólnego okresu odniesienia dla zharmonizowanego wskaźnika cen konsumpcyjnych oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2214/96 (Dz.U. L 274 z 20.10.2005, s. 9).

⁽²⁾ Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 14).

⁽³⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 110).

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia zastosowanie mają definicje przewidziane w art. 2 lit. e) rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾, art. 2 ust. 2 lit. a) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 ⁽²⁾ oraz art. 3 dyrektywy 2012/34/UE.

Stosuje się również poniższe definicje:

- a) „opłaty za dostęp do infrastruktury” (ang. track access charges, TAC) oznaczają opłaty pobierane za minimalny pakiet dostępu, o którym mowa w pkt 1 załącznika II do dyrektywy 2012/34/UE;
- b) „przewozy dużych prędkości” oznaczają pasażerskie usługi kolejowe świadczone przez tabor dużych prędkości, w tym pociągi z systemem przechyłu nadwozia, który porusza się z prędkością co najmniej 200 km/h przynajmniej na części trasy; zastosowanie infrastruktury wysokich prędkości nie zawsze jest konieczne;
- c) „konwencjonalne przewozy dalekobieżne” oznaczają pasażerskie kolejowe usługi przewozowe inne niż przewozy miejskie, podmiejskie, regionalne czy też dużych prędkości;
- d) „stacja” oznacza miejsce na linii kolejowej, w którym pociąg pasażerski może zatrzymać się, czy też rozpocząć lub zakończyć trasę;
- e) „terminal towarowy” oznacza miejsce przeznaczone do przeładunku i składowania jednostek transportu intermodalnego, w przypadku których przynajmniej jednym z rodzajów transportu jest transport kolejowy;
- f) „łączna rekompensata ze strony państwa” w kontekście umów oznacza całkowitą kwotę, którą państwo zgodziło się zapłacić zarządcy infrastruktury w formie finansowania przez cały okres obowiązywania umowy;
- g) „organ monitorujący” oznacza organ, który, zgodnie z przepisami krajowymi, weryfikuje przestrzeganie warunków umownych przez zarządcę infrastruktury;
- h) „tor” oznacza parę szyn, po których poruszać się mogą pojazdy kolejowe;
- i) „dedykowana linia dużych prędkości” oznacza linię zbudowaną specjalnie w celu umożliwienia ruchu z prędkością na ogół równą lub większą niż 250 km/h na jej głównych segmentach; może ona obejmować segmenty łączące, na których prędkości są obniżone w celu uwzględnienia warunków lokalnych;
- j) „węzeł” oznacza ważny punkt w sieci kolejowej, gdzie wiele linii kolejowych jest ze sobą połączonych;
- k) „międzynarodowe przewozy pasażerskie” oznaczają przewozy pasażerskie, w przypadku których pociąg przekracza co najmniej jedną granicę państwa członkowskiego, a pasażerowie są przewożeni między stacjami znajdującymi się w różnych państwach członkowskich;
- l) „krajowe przewozy pasażerskie” oznaczają przewozy pasażerskie wyłącznie na terytorium jednego państwa członkowskiego;
- m) „krajowe przewozy towarowe” oznaczają przewozy towarowe wyłącznie na terytorium jednego państwa członkowskiego;
- n) „przydział trasy” oznacza decyzję o przydzieleniu konkretnej trasy pociągu na potrzeby operacji; przydział trasy dla każdego przewozu kolejowego odbywającego się w ramach regularnego przewozu rozkładowego liczy się jako oddzielny przydział trasy;
- o) „rozkładowa trasa pociągu” oznacza trasę przydzieloną zgodnie z przepisami art. 45 dyrektywy 2012/34/UE;
- p) „trasa pociągu ad hoc” oznacza trasę przydzieloną zgodnie z wnioskiem o trasę, o którym mowa w art. 48 dyrektywy 2012/34/UE;
- q) „odrzucony wniosek o przydział trasy” oznacza wniosek o trasę, który został odrzucony przez zarządcę infrastruktury w wyniku procesu koordynacji określonym w art. 46 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE; każde anulowanie przewozu kolejowego odbywającego się w ramach regularnego przewozu rozkładowego liczy się jako odrzucony wniosek o przydział trasy;

⁽¹⁾ Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 1).

⁽²⁾ 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 (Dz.U. L 276 z 20.10.2010, s. 22).

- r) „utrzymanie” oznacza wydatki niekapitałowe, które ponosi zarządca infrastruktury w celu utrzymania stanu i możliwości istniejącej infrastruktury;
- s) „odnowienie” oznacza wydatki kapitałowe na większe prace wymienne w ramach istniejącej infrastruktury, które nie zmieniają jej ogólnego funkcjonowania;
- t) „modernizacja” oznacza wydatki kapitałowe na większe prace modyfikacyjne w ramach istniejącej infrastruktury, które poprawiają jej ogólne funkcjonowanie;
- u) „nowa infrastruktura” oznacza wydatki kapitałowe na projekty budowy nowych elementów infrastruktury;
- v) „fundusze publiczne” w kontekście wydatków na infrastrukturę oznaczają środki pozyskiwane bezpośrednio z dotacji publicznych na inwestycje;
- w) „fundusze własne” oznaczają fundusze z przychodów uzyskanych przez zarządców infrastruktury lub operatorów obiektów infrastruktury usługowej za pośrednictwem opłat za dostęp lub w inny sposób;
- x) „przychody” oznaczają wszystkie opłaty pobrane za świadczenie kolejowych usług transportowych w okresie sprawozdawczym; nie obejmuje innych przychodów, takich jak przychody z restauracji, usług na stacji oraz usług pokładowych;
- y) „tranzyt” oznacza transport przez kraj między miejscem załadunku/wsiadania a miejscem wyładunku/wysiadania, przy czym oba te miejsca są poza terytorium kraju;
- z) „ruch kolejowy na terytorium krajowym” oznacza każde przemieszczanie się pojazdów kolejowych w granicach jednego państwa, niezależnie od tego, w którym państwie pojazdy te są zarejestrowane;
- aa) „opóźnienie” oznacza różnicę czasu między czasem określonym w rozkładzie jazdy pociągu a rzeczywistym czasem, w którym pociąg przejeżdża przez miejsce na trasie pociągu, w którym pobierane są dane na temat podróży;
- bb) „pociąg odwołany” oznacza przejazd pociągu anulowany w fazie operacyjnej z przyczyn związanych z usługami kolejowymi, w tym pominięcie zaplanowanego przystanku, jeżeli pociąg jest przekierowany, lub zastąpienie przewozu kolejowego transportem drogowym;
- cc) „średnia prędkość rozkładowa” oznacza prędkość obliczaną poprzez podzielenie całkowitej długości podróży przez czas podróży oczekiwany zgodnie z rozkładem jazdy;
- dd) „rekompensata z tytułu świadczenia usługi publicznej” lub „rekompensata z tytułu PSO” oznacza środki finansowe przyznane w okresie sprawozdawczym, bezpośrednio lub pośrednio, przez właściwy organ z funduszy publicznych, przeznaczone na funkcjonowanie przewozów kolejowych w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej;
- ee) „przewozy komercyjne” oznaczają wszystkie przewozy pasażerskie, które nie wchodzą w zakres przewozów w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej;
- ff) „główne przedsiębiorstwo kolejowe” oznacza największe przedsiębiorstwo pod względem pasażerokilometrów lub tonokilometrów;
- gg) „licencja aktywna” oznacza licencję przyznaną przedsiębiorstwu kolejowemu, które rozpoczęło działalność i nie zaprzestało działalności w okresach określonych przez państwo członkowskie zgodnie z art. 24 ust. 4 dyrektywy 2012/34/UE;
- hh) „licencja nieaktywna” oznacza licencję przyznaną przedsiębiorstwu kolejowemu, które nie rozpoczęło działalności lub zaprzestało działalności w okresach określonych przez państwo członkowskie zgodnie z art. 24 ust. 4 dyrektywy 2012/34/UE oraz licencje, które zostały zawieszony lub wycofane;
- ii) „opłata za uzyskanie licencji” oznacza wszystkie opłaty pobierane przez organ wydający licencje za rozpatrzenie wniosku;
- jj) „czas uzyskania licencji” oznacza okres od dnia złożenia kompletnego wniosku o licencję do dnia ostatecznej decyzji;
- kk) „ekwiwalent pełnego czasu pracy” oznacza całkowitą liczbę godzin, łącznie z nadgodzinami, przepracowanych rocznie na stanowisku pracy, podzieloną przez średnią liczbę godzin przepracowanych rocznie na pełnoetatowym stanowisku;
- ll) „stacja rozrządowa” oznacza obiekt lub część obiektu wyposażony w pewną liczbę torów lub inne urządzenia używane do rozrządzania pojazdów kolejowych, w tym do manewrowania.

Artykuł 3

Zbieranie i przekazywanie danych

1. Do dnia 31 grudnia każdego roku państwa członkowskie przekazują Komisji dane za poprzedni rok, określone w kwestionariuszu zawartym w załączniku.
2. Każde państwo członkowskie przekazuje Komisji dane odnoszące się do transportu kolejowego na swoim terytorium.
3. W przypadku przedsiębiorstw kolejowych działających w więcej niż jednym państwie członkowskim, przedsiębiorstwo to przekazuje organom krajowym oddzielne dane dla każdego państwa członkowskiego, w którym prowadzi działalność.
4. Państwa członkowskie mogą uzyskać niezbędne dane z następujących źródeł:
 - a) obowiązkowe ankiety;
 - b) dane administracyjne, w tym dane gromadzone przez urzędy statystyczne i inne organy;
 - c) szacunki statystyczne, z wyjaśnieniem stosowanych metod;
 - d) dane dostarczone przez odpowiednie organizacje branżowe lub inne zainteresowane strony; oraz
 - e) badania doraźne.

Organy dysponujące odpowiednimi danymi udostępniają je na żądanie.

5. Aby pomóc państwom członkowskim w zapewnieniu jakości i porównywalności danych, Komisja może opracować materiały z wytycznymi metodycznymi, uwzględniając najlepsze praktyki przyjęte przez organy krajowe i organizacje zawodowe w sektorze kolejowym.
6. Państwa członkowskie przekazują Komisji dane za pośrednictwem kwestionariusza elektronicznego, który zostanie udostępniony przez Komisję na jej stronie internetowej.
7. Państwa członkowskie i Komisja przestrzegają poufności handlowej przekazywanych im informacji.

Artykuł 4

Przepisy przejściowe

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby ich systemy gromadzenia danych umożliwiały przedłożenie sprawozdania zgodnie z zawartością i formatem danych zdefiniowanymi w załączniku najpóźniej za rok sprawozdawczy 2017. Jeżeli państwa członkowskie napotkają istotne trudności w dostosowaniu systemów gromadzenia danych lub zgłoszą wątpliwości dotyczące istotności lub konieczności niektórych kategorii danych, potrzeba zmiany załącznika zostanie poddana ocenie.
2. Jeżeli w okresie przejściowym państwa członkowskie nie mogą przekazać danych zgodnych z zawartością i formatem zdefiniowanymi w załączniku, przekazują dane w najbliższym dostępnym formacie, wskazując na rozbieżności w momencie przekazywania danych.

Artykuł 5

Wejście w życie i stosowanie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 stycznia 2016 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 7 lipca 2015 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

KWESTIONARIUSZ MONITOROWANIA RYNKU KOLEJOWEGO

Informacje ogólne

Państwo członkowskie:

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL
 AT PL PT RO SI SK FI SE UK

NO

Okres sprawozdawczy: / / - / /

Instytucja odpowiedzialna: _____

Adres e-mail: _____

Państwa członkowskie, których walutą krajową nie jest euro, powinny przeliczyć swoją walutę według średniego kursu wymiany w okresie sprawozdawczym. Poniżej należy podać zastosowany kurs wymiany.

1 = , EUR

Pytania oznaczone gwiazdką (*) są nieobowiązkowe.

Tam gdzie obowiązki sprawozdawcze w niniejszym załączniku odnoszą się do przedsiębiorstw kolejowych, nie mają one zastosowania do przedsiębiorstw kolejowych, które wykonują jedynie przewozy miejskie, podmiejskie lub regionalne na wydzielonych sieciach lokalnych lub regionalnych, jak określono w art. 2 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE.

1. Opłaty za korzystanie z infrastruktury

1.1. Średnie opłaty za dostęp do infrastruktury (TAC) na pociągokilometr dla różnych kategorii pociągu

Tabelę należy wypełnić tylko dla kategorii pociągów używanych w danym państwie członkowskim. Jeżeli nie można obliczyć średnich arytmetycznych, można podać szacunki TAC dla różnych kategorii pociągów. Metodę obliczania lub szacowania TAC należy wyjaśnić w punkcie 1.5 ⁽¹⁾.

Kategoria pociągu (tylko jeśli jest w użyciu w danym państwie członkowskim)	Opłaty za dostęp do infrastruktury bez marży (ang. <i>mark-up</i>) (EUR/pociągokilometr)
Przewozy pasażerskie:	
Pociągi pasażerskie wykonujące przewozy podmiejskie i regionalne	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Pociągi pasażerskie wykonujące konwencjonalne przewozy dalekobieżne	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Pociągi pasażerskie wykonujące przewozy dużych prędkości na dedykowanych liniach dużych prędkości	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

⁽¹⁾ Ze względu na różnorodność możliwych metod obliczania TAC, dane w tabeli podane przez różne państwa członkowskie niekoniecznie będą porównywalne i będą przede wszystkim służyć do monitorowania tendencji w poszczególnych państwach członkowskich.

Kategoria pociągu (tylko jeśli jest w użyciu w danym państwie członkowskim)	Oplaty za dostęp do infrastruktury bez marży (ang. mark-up) (EUR/pociągokilometr)
Przewozy towarowe:	
Pociąg towarowy o masie 1 000 ton brutto	□□□.□□
Pociąg towarowy o masie 1 600 ton brutto	□□□.□□
Pociąg towarowy o masie 6 000 ton brutto	□□□.□□

1.2. Przychody zarządców infrastruktury z opłat za infrastrukturę, stacje i terminale

Zgłasza się tylko opłaty pobierane przez zarządców infrastruktury. Obejmują one opłaty pobierane za obiekty stacyjne i terminale towarowe będące własnością zarządców infrastruktury lub przez nich zarządzane.

	Przychody (w tys. EUR)
Przewozy pasażerskie:	
Całkowite przychody z opłat za dostęp do infrastruktury, w tym marże	□□□ □□□ □□□
Łączne przychody z opłat peronowych	□□□ □□□ □□□
<i>W tym:</i>	
Oplaty peronowe dla pociągów podmiejskich i regionalnych (*)	□□□ □□□ □□□
Oplaty peronowe dla pociągów konwencjonalnych dalekobieżnych i pociągów dużych prędkości (*)	□□□ □□□ □□□
Inne opłaty pobierane od operatorów pociągów pasażerskich	□□□ □□□ □□□
Przewozy towarowe:	
Całkowite przychody z opłat za dostęp do infrastruktury, w tym marże	□□□ □□□ □□□
Całkowite przychody z opłat za terminale towarowe	□□□ □□□ □□□
Inne opłaty pobierane od operatorów pociągów towarowych	□□□ □□□ □□□
Łączne przychody zarządców infrastruktury	□□□ □□□ □□□

1.3. Najważniejsze informacje o umowach zawartych zgodnie z art. 30 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE

Zarządca infrastruktury (nazwa)	Długość sieci objętej umową (km)	Data rozpoczęcia	Data zakończenia	Czy uzgodniono wskaźniki (!) ? Jeśli tak, proszę określić	Łączna rekompensata ze strony państwa (w tys. EUR)	Czy istnieje organ monitorujący umowę? Jeśli tak, proszę określić (nazwa)
				<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE _____	□□□ □□□	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE _____
				<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE _____	□□□ □□□	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE _____

Zarządca infrastruktury (nazwa)	Długość sieci objętej umową (km)	Data rozpoczęcia	Data zakończenia	Czy uzgodniono wskaźniki ⁽¹⁾ ? Jeśli tak, proszę określić		Łączna rekompensata ze strony państwa (w tys. EUR)	Czy istnieje organ monitorujący umowę? Jeśli tak, proszę określić (nazwa)	
				<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	_____	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	_____
				<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	_____	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	_____
				<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	_____	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	_____

⁽¹⁾ Jak określono w pkt 3 załącznika V do dyrektywy 2012/34/UE.

1.4. Redukcja hałasu

Czy istnieją obowiązkowe przepisy (obowiązujące lub mające wejść w życie) nakładające na przewoźników kolejowych lub zarządców infrastruktury obowiązek podjęcia działań mających na celu ograniczenie narażenia ludności na hałas kolejowy? Środki te mogą obejmować ograniczenia w ruchu, bariery akustyczne lub różnicowanie opłat w zależności od poziomu emitowanego hałasu, mające na celu przyspieszenie wyposażania wagonów towarowych w „ciche” klocki hamulcowe.

TAK NIE

Jeżeli tak, proszę określić:

1.5. Dodatkowe uwagi (*):

Prosimy o podanie wszelkich dodatkowych uwag według następujących punktów:

- W okresie przejściowym, o którym mowa w art. 4 rozporządzenia, należy informować o braku pełnej zgodności przedłożonych danych z żądanymi zawartością i formatem danych.
- Proszę wyjaśnić sposób obliczania TAC na pociągokilometr w tabeli 1.1 wraz z uszczegółowieniem, które elementy opłat zostały uwzględnione.
- Czy marże zostały doliczone do zgłoszonych opłat TAC?
- Jeżeli do uzyskania danych stosowano dobór próby lub szacowanie, proszę krótko wyjaśnić przyjęte podejście.
- Czy zastosowano zróżnicowanie opłat TAC w zależności od systemu ERTMS ⁽¹⁾ ?

⁽¹⁾ ERTMS = europejski system zarządzania ruchem kolejowym

2. Alokacja zdolności przepustowej

2.1. Przeciążone odcinki infrastruktury

Proszę podać następujące informacje dotyczące przeciążonych odcinków, jak określono w art. 47 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE, w odniesieniu do sytuacji na koniec okresu sprawozdawczego.

Całkowita długość torów, której dotyczy przeciążenie (km)	□□□ □□□
W tym:	
Dedykowane linie dużych prędkości (km)	□□□ □□□
Kolejowe korytarze towarowe (km)	□□□ □□□
Liczba przeciążonych węzłów kolejowych	□□□

2.2. Przewozy priorytetowe

Proszę podać ranking (1 oznacza najwyższy priorytet) przewozów kolejowych, jeżeli dane państwo członkowskie musi nadać priorytet alokacji zdolności przepustowej infrastruktury, np. w ramach procesu układania rozkładu jazdy i koordynacji oraz w przypadku tymczasowych ograniczeń lub zakłóceń zdolności przepustowej. Jeżeli którykolwiek z poniższych przewozów nie kwalifikuje się jako priorytet, proszę postawić krzyżyk („x”).

<input type="checkbox"/> Przewozy w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej (PSO)
<input type="checkbox"/> Krajowe przewozy dużych prędkości
<input type="checkbox"/> Inne krajowe przewozy pasażerskie
<input type="checkbox"/> Międzynarodowe przewozy pasażerskie
<input type="checkbox"/> Krajowe przewozy towarowe
<input type="checkbox"/> Międzynarodowe przewozy towarowe
<input type="checkbox"/> Pozostałe Proszę określić: _____

2.3. Zaakceptowane i odrzucone wnioski o przydział trasy dla różnych przewozów

Tabelę należy wypełnić tylko dla kategorii pociągów używanych w danym państwie członkowskim. Proszę podać następujące informacje dotyczące sytuacji po procedurach układania rozkładów jazdy i koordynacji określonych w art. 45 i 46 dyrektywy 2012/34/UE.

Przewóz	Rozkładowe trasy pociągu		Trasy pociągu ad hoc	
	Zaakceptowane wnioski o przydział trasy (liczba)	Odrzucone wnioski o przydział trasy (liczba)	Zaakceptowane wnioski o przydział trasy (liczba)	Odrzucone wnioski o przydział trasy (liczba)
Przewozy pasażerskie ogółem:	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□
Krajowe podmiejskie i regionalne	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□
Krajowe konwencjonalne dalekobieżne	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□

Przewóz	Rozkładowe trasy pociągu		Trasy pociągu ad hoc	
	Zaakceptowane wnioski o przydział trasy (liczba)	Odrzucone wnioski o przydział trasy (liczba)	Zaakceptowane wnioski o przydział trasy (liczba)	Odrzucone wnioski o przydział trasy (liczba)
Krajowe dużych prędkości	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□
Międzynarodowe	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□
Przewozy towarowe ogółem:	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□
Krajowe towarowe	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□
Międzynarodowe towarowe	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□

W tym:

Trasy przydzielone przez punkty kompleksowej obsługi (ang. OSS) kolejowych korytarzy towarowych	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□
---	-------------	-------------	-------------	-------------

2.4. Dodatkowe uwagi (*):

Prosimy o podanie wszelkich dodatkowych uwag w tym następujących punktów:

- W okresie przejściowym, o którym mowa w art. 4 rozporządzenia, należy informować o braku pełnej zgodności przedłożonych danych z żądanymi zawartością i formatem danych.
- Jeżeli do uzyskania danych stosowano dobór próby lub szacowanie, proszę krótko wyjaśnić przyjęte podejście.
- Przedstawić krótki opis kryteriów priorytetyzacji stosowanych przez zarządców infrastruktury w przydziale tras w zależności od okoliczności, w których kryteria te są stosowane, np. w ramach procedury układania rozkładu jazdy i koordynacji oraz w przypadku tymczasowych ograniczeń lub zakłóceń.
- Należy podać, czy zastosowano pobieranie opłat w związku z niedoborem zdolności przepustowej, jak przewidziano w art. 31 ust. 4 dyrektywy 2012/34/UE.
- Określić, czy plany powiększenia zdolności przepustowej, o których mowa w art. 51 dyrektywy 2012/34/UE, zostały przygotowane i wdrożone.

3. Wydatki na infrastrukturę

Proszę podać wydatki poniesione w okresie sprawozdawczym przez głównych zarządców infrastruktury kolejowej i przez innych właścicieli stacji i terminali towarowych. Na rozdzielonych rynkach zakres sprawozdania może ograniczać się do wydatków właścicieli głównych stacji i terminali towarowych ⁽¹⁾. W przypadku stacji i terminali intermodalnych należy podać tylko część wydatków odnoszącą się do wydatków na transport kolejowy.

3.1. Przegląd wydatków na infrastrukturę kolejową

(w tys. EUR)

	Utrzymanie	Odnowienie	Modernizacje	Nowa infrastruktura
Linie konwencjonalne	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□
Dedykowane linie dużych prędkości	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□
Główne stacje	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□
Główne terminale towarowe	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□
Wydatki ogółem	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□

3.2. Źródło finansowania wydatków na różne elementy infrastruktury ⁽²⁾

(w tys. EUR)

	Fundusze publiczne	Fundusze UE	Fundusze własne
Istniejąca infrastruktura , w tym główne stacje i terminale towarowe	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□
Nowa infrastruktura			
Linie konwencjonalne i dedykowane linie dużych prędkości	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□
Główne stacje	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□
Główne terminale towarowe	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□
Wydatki ogółem	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□

3.3. Dodatkowe uwagi (*):

Prosimy o podanie wszelkich dodatkowych uwag w tym następujących punktów:

- W okresie przejściowym, o którym mowa w art. 4 rozporządzenia, należy informować o braku pełnej zgodności przedłożonych danych z żądanymi zawartością i formatem danych.

⁽¹⁾ Do celów niniejszego kwestionariusza stacje obsługujące ponad 10 000 pasażerów w ciągu dnia tygodnia są uważane za „główne stacje”, a terminale towarowe o przepustowości ponad 100 000 kontenerów rocznie lub ponad 1 mln ton rocznie są uważane za „główne terminale towarowe”.

⁽²⁾ Łączna kwota wydatków zgłoszonych w tabelach 3.1 i 3.2 powinna być w przybliżeniu jednakowa.

- Jeżeli do uzyskania danych stosowano dobór próby lub szacowanie, proszę krótko wyjaśnić przyjęte podejście.
- Proszę podać odwołanie do krajowej strategii rozwoju infrastruktury opublikowanej zgodnie z art. 8 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE.

4. Przychody i wielkość przewozów

4.1. Przychody i wielkość przewozów pasażerskich i towarowych

Aby zapewnić przystawalność wielkości przewozów do wykazywanych przychodów, w tabeli należy podać tylko przychody z ruchu kolejowego na terenie kraju. W razie konieczności można korzystać z szacunków statystycznych. Jeżeli oficjalne dane statystyczne dotyczące wielkości przewozów nie są jeszcze dostępne, można podać wstępne wartości, a następnie skorygować je w późniejszym terminie.

Przewozy pasażerskie:

Przychody ogółem przedsiębiorstw kolejowych z przewozów (tys. EUR)	□□□ □□□ □□□
Wielkość przewozów ogółem (tys. pociągokilometrów)	□□□ □□□.□
Wielkość przewozów ogółem (mln pasażerokilometrów)	□□□ □□□.□
Wielkość przewozów krajowych (mln pasażerokilometrów)	□□□ □□□.□
Wielkość przewozów międzynarodowych (mln pasażerokilometrów)	□□□ □□□.□
Wielkość przewozów tranzytowych (*) (mln pasażerokilometrów)	□□□ □□□.□

Przychód i wielkości przewozów dla obowiązku użyteczności publicznej i przewozów komercyjnych

Przewozy w ramach usługi użyteczności publicznej (PSO):

Przychody z biletów (w tys. EUR)	□□□ □□□ □□□
Rekompensata z tytułu PSO (w tys. EUR) ⁽¹⁾	□□□ □□□ □□□
Wielkość przewozów (mln pasażerokilometrów) ⁽²⁾	□□□ □□□.□

Przewozy komercyjne:

Przychody z biletów (w tys. EUR)	□□□ □□□ □□□
Wielkość przewozów (mln pasażerokilometrów)	□□□ □□□,□

Przewozy towarowe:

Przychody ogółem przedsiębiorstw kolejowych z przewozów (tys. EUR)	□□□ □□□ □□□
Wielkość przewozów ogółem (tys. pociągokilometrów)	□□□ □□□,□
Wielkość przewozów ogółem (mln tonokilometrów)	□□□ □□□,□
Wielkość przewozów krajowych (mln tonokilometrów)	□□□ □□□,□
Wielkość przewozów międzynarodowych (mln tonokilometrów)	□□□ □□□,□
Wielkość przewozów tranzytowych (*) (mln tonokilometrów)	□□□ □□□,□

(¹) Wartość podana tutaj i wartość w tabeli 6.1 powinny być jednakowe. Opłaty koncesyjne operatora dla organu publicznego należy traktować jak ujemne rekompensaty z tytułu PSO.

(²) Wartość podana tutaj i wartość w tabeli 6.1 powinny być jednakowe.

4.2. *Dodatkowe uwagi (*)*:

Prosimy o podanie wszelkich dodatkowych uwag w tym następujących punktów:

- W okresie przejściowym, o którym mowa w art. 4 rozporządzenia, należy informować o braku pełnej zgodności przedłożonych danych z żądanymi zawartością i formatem danych.
- Czy wartości podane jako przychody z ruchu kolejowego na terytorium krajowym są danymi czy szacunkami? Jeżeli stosowano dobór próby lub szacowanie, proszę krótko wyjaśnić przyjęte podejście.
- Czy w danych źródłowych były braki lub niezgodności?

5. Jakość usług kolejowych

Tabele należy wypełnić tylko dla kategorii pociągów używanych w danym państwie członkowskim.

5.1. Punktualność i odwołania przewozów pasażerskich

Przewozy pasażerskie:	Łączna liczba pociągów	Liczba pociągów przyjeżdżających na czas (opóźnienie 5 min. lub mniej)	Liczba pociągów odwołanych
Usługi podmiejskie i regionalne	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
Konwencjonalne przewozy dalekobieżne i przewozy dużych prędkości	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>

5.2. Punktualność i odwołania przewozów towarowych ⁽¹⁾

Przewozy towarowe:	Łączna liczba pociągów	Liczba pociągów przyjeżdżających na czas (opóźnienie 15 min. lub mniej)	Liczba pociągów odwołanych
Przewozy krajowe	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
Przewozy międzynarodowe	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>

5.3. Średnia prędkość rozkładowa przewozów towarowych ^(*)

Przewozy towarowe:	Średnia prędkość rozkładowa (km/h)
Przewozy krajowe	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
Przewozy międzynarodowe	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>

5.4. Dodatkowe uwagi ^(*):

Prosimy o podanie wszelkich dodatkowych uwag w tym następujących punktów:

- W okresie przejściowym, o którym mowa w art. 4 rozporządzenia, należy informować o braku pełnej zgodności przedłożonych danych z żądanymi zawartością i formatem danych.
- Jeżeli do uzyskania danych stosowano dobór próby lub szacowanie, proszę krótko wyjaśnić przyjęte podejście.
- Proszę wyjaśnić, jak obliczono opóźnienie pociągu (np. tylko na stacji końcowej lub średnia ze wszystkich rozkładowych przystanków pośrednich).

⁽¹⁾ Tylko dla przewozów rozkładowych.

- Należy podać odniesienia do sprawozdań z jakości usług i badań satysfakcji opublikowanych przez radę zarządzającą korytarza towarowego zgodnie z art. 19 rozporządzenia (UE) nr 913/2010 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾.
- Należy podać odniesienia do innych niedawno przeprowadzonych badań jakości przewozów towarowych i pasażerskich.

--

6. Obowiązek świadczenia usługi publicznej (PSO)

6.1. Wielkość przewozów oraz rekompensata za przewozy w ramach PSO w różnych segmentach rynku

Tabelę należy wypełnić tylko dla kategorii pociągów używanych w danym państwie członkowskim.

	Wielkość przewozów (mln pasażerokilometrów)			Wielkość przewozów (w tys. pociągokilometrów)	Rekompensata z tytułu PSO ⁽¹⁾ (w tys. EUR)
	Ogółem	W tym:			
		Udzielone w drodze przetargu konkurencyjnego	Udzielone bezpośrednio		
Ogółem przewozy w ramach PSO	□□□ □□□,□	□□□ □□□,□	□□□ □□□,□	□□□ □□□,□	□□□ □□□ □□□

W tym:

Podmiejskie i regionalne	□□□ □□□,□	□□□ □□□,□	□□□ □□□,□	□□□ □□□,□	□□□ □□□ □□□
Konwencjonalne dalekobieżne	□□□ □□□,□	□□□ □□□,□	□□□ □□□,□	□□□ □□□,□	□□□ □□□ □□□
Dużych prędkości	□□□ □□□,□	□□□ □□□,□	□□□ □□□,□	□□□ □□□,□	□□□ □□□ □□□

W tym:

Przewozy międzynarodowe w ramach PSO	□□□ □□□,□	□□□ □□□,□	□□□ □□□,□	□□□ □□□,□	□□□ □□□ □□□
--------------------------------------	-----------	-----------	-----------	-----------	-------------

⁽¹⁾ Opłaty koncesyjne operatora dla organu publicznego należy traktować jak ujemne rekompensaty z tytułu PSO.

⁽¹⁾ 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 (Dz.U. L 276 z 20.10.2010, s. 22).

6.2. Dostęp do taboru kolejowego w ramach PSO

Proszę podać następujące informacje dotyczące każdej umowy o świadczenie usług publicznych zawartej w okresie sprawozdawczym.

	Opis (regiony lub linie objęte umową)	Czas trwania (w latach)	Wielkość zamówienia (tys. pociągokilometrów/rok)	Operator (nazwa)	Czy zamówienie zostało udzielone w konkurencyjnej procedurze przetargowej?	Uzgodnienia dotyczące dostarczenia taboru do realizacji umowy	
						Określone w specyfikacji przetargowej?	Opis ⁽¹⁾
1.					<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	_____
2.					<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	_____
3.					<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	_____
...					<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	<input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	_____

⁽¹⁾ Uzgodnione rozwiązania w zakresie dostarczenia taboru kolejowego dla realizacji każdej umowy, np. tabor posiadany, dotowany lub gwarantowany przez instytucję zamawiającą; tabor zapewniony przez przedsiębiorstwo kolejowe lub wypożyczony.

6.3. Dodatkowe uwagi (*):

Prosimy o podanie wszelkich dodatkowych uwag w tym następujących punktów:

- W okresie przejściowym, o którym mowa w art. 4 rozporządzenia, należy informować o braku pełnej zgodności przedłożonych danych z żądanymi zawartością i formatem danych.
- Jeżeli do uzyskania danych stosowano dobór próby lub szacowanie, proszę krótko wyjaśnić przyjęte podejście.

7. Stopień otwarcia rynku

Wykaz przedsiębiorstw kolejowych o udziale w rynku co najmniej 1 %. Jeżeli więcej niż dziesięć przedsiębiorstw ma udział w rynku powyżej 1 %, należy podać tylko 10 największych. Udział w rynku innych przedsiębiorstw kolejowych można podać ogółem w rubryce „Inne”.

Jeżeli ze względu na tajemnicę handlową nie można podać nazwy przedsiębiorstwa, należy podać pseudonim np. „RU 1”, „RU 2”. Gdyby takie podejście nie rozwiązywało problemu poufności, możliwe jest połączenie udziałów w rynku przedsiębiorstw kolejowych, z wyjątkiem głównego lub dominującego przedsiębiorstwa kolejowego.

7.1. Rynek przewozów pasażerskich – przewozy w ramach PSO

Przedsiębiorstwo kolejowe (nazwa lub pseudonim)	Udział w rynku przewozów PSO (w proc.) ⁽¹⁾
Główne lub dominujące przedsiębiorstwo kolejowe:	
	□□□,□ %
	□□□,□ %
Inne przedsiębiorstwa kolejowe:	
	□□□,□ %
	□□□,□ %
	□□□,□ %
	□□□,□ %
	□□□,□ %
	□□□,□ %
	□□□,□ %
	□□□,□ %
	□□□,□ %
Inne:	□□□,□ %

⁽¹⁾ Na podstawie pasażerokilometrów na terytorium kraju w okresie sprawozdawczym. Suma w kolumnie powinna wynosić 100 %.

7.2. Rynek pasażerski – przewozy komercyjne

Przedsiębiorstwo kolejowe (nazwa lub pseudonim)	Udział w rynku przewozów komercyjnych (w proc.) ⁽¹⁾
Główne lub dominujące przedsiębiorstwo kolejowe:	
	□□□,□ %
	□□□,□ %
Inne przedsiębiorstwa kolejowe:	
	□□□,□ %
	□□□,□ %
	□□□,□ %

Przedsiębiorstwo kolejowe (nazwa lub pseudonim)	Udział w rynku przewozów komercyjnych (w proc.) ⁽¹⁾
	□□□.□ %
	□□□.□ %
	□□□.□ %
	□□□.□ %
	□□□.□ %
	□□□.□ %
Inne:	□□□.□ %

⁽¹⁾ Na podstawie pasażerokilometrów na terytorium kraju w okresie sprawozdawczym. Suma w kolumnie powinna wynosić 100 %.

7.3. Rynek przewozów towarowych

Przedsiębiorstwo kolejowe (nazwa lub pseudonim)	Udział w rynku przewozów towarowych (w proc.) ⁽¹⁾
Główne lub dominujące przedsiębiorstwo kolejowe:	
	□□□.□ %
	□□□.□ %
Inne przedsiębiorstwa kolejowe:	
	□□□.□ %
	□□□.□ %
	□□□.□ %
	□□□.□ %
	□□□.□ %
	□□□.□ %
	□□□.□ %
	□□□.□ %
	□□□.□ %
	□□□.□ %
Inne:	□□□.□ %

⁽¹⁾ Na podstawie tonokilometrów na terytorium kraju w okresie sprawozdawczym. Suma w kolumnie powinna wynosić 100 %.

7.4. *Dodatkowe uwagi (*)*:

Prosimy o podanie wszelkich dodatkowych uwag w tym następujących punktów:

- W okresie przejściowym, o którym mowa w art. 4 rozporządzenia, należy informować o braku pełnej zgodności przedłożonych danych z żądanymi zawartością i formatem danych.
- Jeżeli do uzyskania danych stosowano dobór próby lub szacowanie, proszę krótko wyjaśnić przyjęte podejście.
- Proszę wskazać, czy w okresie sprawozdawczym na rynek pasażerski lub towarowy weszło duże nowe przedsiębiorstwo kolejowe.

8. **Stopień harmonizacji i zmiany legislacyjne (*)**

Informacje na temat stopnia harmonizacji prawnej są już dostępne Komisji, ponieważ państwa członkowskie powiadamiają Komisję o transpozycji prawodawstwa.

Poniżej państwa członkowskie mogą odnieść się do nierozstrzygniętych kwestii w dziedzinie rynku kolejowego UE czy też zmian w krajowym ustawodawstwie dotyczącym kolei.

8.1. *Dodatkowe uwagi (*)*:

9. Udzielanie licencji

9.1. Liczba licencji wydanych przedsiębiorstwom kolejowym ⁽¹⁾

Liczba licencji aktywnych na początku okresu sprawozdawczego (A)	□□□□
Liczba licencji zawieszonych lub cofniętych w okresie sprawozdawczym ⁽¹⁾ (B)	□□□□
Liczba licencji udzielonych w okresie sprawozdawczym (C)	□□□□
Liczba licencji aktywnych na koniec okresu sprawozdawczego (A – B + C)	□□□□
Liczba licencji nieaktywnych na koniec okresu sprawozdawczego	□□□□
⁽¹⁾ Bez licencji przywróconych w okresie sprawozdawczym.	

9.2. Opłaty i czas potrzebny na uzyskanie licencji

Średnia opłata za uzyskanie licencji (w EUR)	□□□ □□□
Średni czas uzyskania licencji (w dniach kalendarzowych)	□□□

9.3. Dodatkowe uwagi (*):

Prosimy o podanie wszelkich dodatkowych uwag w tym następujących punktów:

- W okresie przejściowym, o którym mowa w art. 4 rozporządzenia, należy informować o braku pełnej zgodności przedłożonych danych z żądanymi zawartością i formatem danych.
- Jeżeli do uzyskania danych stosowano dobór próby lub szacowanie, proszę krótko wyjaśnić przyjęte podejście.

⁽¹⁾ Państwa członkowskie nie będą zobowiązane do wypełnienia tej części, po udostępnieniu informacji o licencjach przedsiębiorstw kolejowych wszystkim państwom członkowskim w bazie danych interoperacyjności i bezpieczeństwa prowadzonej przez Europejską Agencję Kolejową (ERADIS).

10. **Zatrudnienie i warunki socjalne**10.1. *Zatrudnienie w sektorze kolejowym według płci i grupy wiekowej*

Proszę podać następujące informacje w odniesieniu do sytuacji na koniec okresu sprawozdawczego. Jeżeli którekolwiek z przedsiębiorstw świadczy usługi również w innych sektorach niż sektor kolejowy, liczbę pracowników można podać na podstawie oszacowania liczby pracowników zajmujących się usługami kolejowymi.

	Ogółem (w ekwiwalentach pełnego czasu pracy)	Mężczyźni (%)	Kobiety (%)		< 30 lat (%)	30–50 lat (%)	> 50 lat (%)
Łączna liczba pracowników w dominującym lub innym głównym przedsiębiorstwie kolejowym ⁽¹⁾	□□□ □□□	□□,□ %	□□,□ %		□□,□ %	□□,□ %	□□,□ %
W tym: maszyniści	□□□ □□□	□□,□ %	□□,□ %		□□,□ %	□□,□ %	□□,□ %
Łączna liczba pracowników innych przedsiębiorstw kolejowych	□□□ □□□						
W tym: maszyniści	□□□ □□□						
Łączna liczba pracowników głównych zarządców infrastruktury	□□□ □□□	□□,□ %	□□,□ %		□□,□ %	□□,□ %	□□,□ %
Łączna liczba pracowników pozostałych zarządców infrastruktury	□□□ □□□						
Pracownicy innych przedsiębiorstw świadczących usługi w dziedzinie transportu kolejowego ^(*) ⁽²⁾	□□□ □□□						
W tym:							
Stacje ^(*)	□□□ □□□						
Terminale towarowe ^(*)	□□□ □□□						
Utrzymanie taboru kolejowego ^(*)	□□□ □□□						
Utrzymanie infrastruktury ^(*)	□□□ □□□						
Specjalistyczne organizacje szkoleniowe ^(*)	□□□ □□□						
Wynajem maszynistów ^(*)	□□□ □□□						
Zaopatrzenie w energię ^(*)	□□□ □□□						
Usługi sprzątnięcia taboru ^(*)	□□□ □□□						
Inne ^(*)	□□□ □□□						

⁽¹⁾ Zakres sprawozdawczości powinien obejmować co najmniej 50 % rynku (na podstawie pasażerokilometrów oraz tonokilometrów).

⁽²⁾ Jeżeli nie zostali oni uwzględnieni w podanej powyżej liczbie pracowników przedsiębiorstw kolejowych lub zarządców infrastruktury.

10.2. Pracownicy według typu umowy

Proszę podać następujące informacje w odniesieniu do sytuacji na koniec okresu sprawozdawczego.

	Umowy na czas nie- określony A ⁽¹⁾ (%)	Umowy na czas określony B (%)		Umowy w niepełnym wymiarze godzin (%)	Praktykanci i stażyści (%)
Łączna liczba pracowników w dominującym lub innym głównym przedsiębiorstwie kolejowym ⁽²⁾	□□□.□ %	□□□.□ %		□□.□ %	□□.□ %
W tym: maszyniści	□□□.□ %	□□□.□ %		□□.□ %	□□.□ %
Łączna liczba pracowników głównych zarządców infras- truktury	□□□.□ %	□□□.□ %		□□.□ %	□□.□ %

⁽¹⁾ A + B = 100 %.

⁽²⁾ Zakres sprawozdawczości powinien obejmować co najmniej 50 % rynku (na podstawie pasażerokilometrów oraz tonokilometrów).

10.3. Dodatkowe uwagi (*):

Prosimy o podanie wszelkich dodatkowych uwag w tym następujących punktów:

- W okresie przejściowym, o którym mowa w art. 4 rozporządzenia, należy informować o braku pełnej zgodności przedłożonych danych z żądanymi zawartością i formatem danych.
- Jeżeli do uzyskania danych stosowano dobór próby lub szacowanie, proszę krótko wyjaśnić przyjęte podejście.
- Proszę podać informacje o programach szkoleniowych lub działaniach ukierunkowanych na pracowników kolei.
- Określić, czy właściwy organ skorzystał z prawa przyznanego mu w art. 4 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾ w zakresie praw pracowników i standardów socjalnych mających zastosowanie do podmiotów świadczących usługi publiczne.
- Jeżeli w tabeli 10.1 podano dane dotyczące „pracowników innych przedsiębiorstw świadczących usługi w dziedzinie transportu kolejowego”, proszę wyjaśnić, jakie przedsiębiorstwa zostały uwzględnione.

⁽¹⁾ Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 1).

11. Infrastruktura usługowa

11.1. Własność i zarządzanie głównymi obiektami infrastruktury usługowej

Do celów niniejszego kwestionariusza przyjmuje się definicję obiektów infrastruktury usługowej zawartą w załączniku II do dyrektywy 2012/34/UE. Proszę podać liczbę obiektów obsługiwanych w według rodzajów własności lub rodzajów operatora.

Obiekt infrastruktury	Własność						Operator					
	Dominujące przedsiębiorstwo kolejowe i powiązane z nim przedsiębiorstwa ⁽¹⁾	Inne przedsiębiorstwa					Dominujące przedsiębiorstwo kolejowe i powiązane z nim przedsiębiorstwa	Inne przedsiębiorstwa				
		Zarządcy infrastruktury	Przedsiębiorstwa kolejowe	Przedsiębiorstwa zintegrowane ⁽²⁾	Instytucje rządowe i samorządowe ⁽³⁾	Pozostałe		Zarządcy infrastruktury	Przedsiębiorstwa kolejowe	Przedsiębiorstwa zintegrowane	Instytucje rządowe i samorządowe	Pozostałe
Stacje ogółem	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Stacje obsługujące ponad 25 000 pasażerów dziennie	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Stacje obsługujące 10 000-25 000 pasażerów dziennie	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Stacje obsługujące 1 000-10 000 pasażerów dziennie	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Stacje obsługujące mniej niż 1 000 pasażerów dziennie	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Terminale towarowe	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Stacje rozrządowe	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Obiekt infrastruktury	Własność						Operator					
	Dominujące przedsiębiorstwo kolejowe i powiązane z nim przedsiębiorstwa ⁽¹⁾	Inne przedsiębiorstwa					Dominujące przedsiębiorstwo kolejowe i powiązane z nim przedsiębiorstwa	Inne przedsiębiorstwa				
		Zarządcy infrastruktury	Przedsiębiorstwa kolejowe	Przedsiębiorstwa zintegrowane ⁽²⁾	Instytucje rządowe i samorządowe ⁽³⁾	Pozostałe		Zarządcy infrastruktury	Przedsiębiorstwa kolejowe	Przedsiębiorstwa zintegrowane	Instytucje rządowe i samorządowe	Pozostałe
Punkty zaplecza technicznego	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□
Infrastruktura portów morskich i śródlądowych z dostępem do torów	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□
Stacje paliw	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□

⁽¹⁾ W tym zintegrowani zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstwa holdingowe.

⁽²⁾ W tym niedominujące przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury będący częścią przedsiębiorstwa zintegrowanego.

⁽³⁾ Władze publiczne krajowe, regionalne lub lokalne.

11.2. Liczba skarg odnoszących się do obiektów infrastruktury usługowej

Proszę podać liczbę skarg złożonych w odniesieniu do dostępu do obiektów, wysokości opłat i jakości świadczonych usług.

Skargi obecnie rozpatrywane przez organ regulacyjny	□□□
Decyzje w sprawie skarg w okresie sprawozdawczym	□□□

11.3. Opis skarg:

Proszę przedstawić krótki, ogólny opis głównych przypadków (do dziesięciu), w których decyzja została podjęta w okresie sprawozdawczym. Podać, czy w skargach poruszono kwestię wykładni europejskiego prawa kolejowego, oraz przedstawić działania mające na celu naprawę sytuacji.

1.	_____
2.	_____
3.	_____
4.	_____
5.	_____
6.	_____
7.	_____
8.	_____
9.	_____
10.	_____

11.4. Dodatkowe uwagi (*):

Prosimy o podanie wszelkich dodatkowych uwag w tym następujących punktów:

- W okresie przejściowym, o którym mowa w art. 4 rozporządzenia, należy informować o braku pełnej zgodności przedłożonych danych z żądanymi zawartością i formatem danych.
- Określić, czy w którymś z przypadków konsultowano się z organami regulacyjnymi innych państw członkowskich.

--