

PROJEKT

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej oraz sposobu postępowania
w przypadku niewystarczającej zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej²⁾**

Na podstawie art. 35 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789, Nr 170, poz. 1652 i Nr 203, poz. 1966, z 2004 r. Nr 92, poz. 883, Nr 96, poz. 959, Nr 97, poz. 962 i Nr 173, poz. 1808 oraz z 2005 r. Nr 157, poz. 134 i Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) warunki dostępu i korzystania przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej;
- 2) sposób postępowania w przypadku niewystarczającej zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej;
- 3) tryb składania i rozpatrywania wniosków o przydzielenie tras pociągów;
- 4) rodzaj usług świadczonych przez zarządcę;
- 5) szczegółowe zasady ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w tym opłaty podstawowej, minimalnej stawki jednostkowej, podwyższania opłat i udzielania ulg;
- 6) zakres zagadnień, które w szczególności wymagają uregulowania umową o korzystanie z przydzielonych tras pociągów oraz umową ramową;
- 7) sposób opracowania przez zarządcę regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras przez licencjonowanych przewoźników kolejowych;
- 8) formy współdziałania zarządców w zakresie, o którym mowa w pkt 1-3, jeżeli zarządzana przez nich infrastruktura kolejowa umożliwia wzajemne przekazywanie pociągów, dzięki połączeniu linii kolejowych zarządzanych przez różnych zarządców.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) ustawa - ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym;
- 2) pociąg - przepisowo osygnalizowany, kierowany i wyposażony pojazd lub zespół pojazdów kolejowych zdolnych do samodzielnego poruszania się po torach kolejowych, zgodnie z wyznaczoną przez zarządcę trasą;
- 3) pociąg służbowy - pociąg pasażerski wykonujący przejazd bez pasażerów między stacją postojową a przewidzianą w rozkładzie jazdy stacją początkową lub końcową, pociąg z wagonami do naprawy i z naprawy lub pociąg próbny po naprawie;
- 4) pociąg technologiczny - pociąg zarządcy lub przedsiębiorcy działającego na jego zlecenie, wykonujący przewóz w celu budowy infrastruktury kolejowej, jej naprawy, utrzymania, nadzoru bądź usuwania awarii;
- 5) stacja kolejowa - układ torowy, połączony rozjazdami, wraz z urządzeniami sterowania ruchem i łączności, obejmujący co najmniej tor główny zasadniczy i tor główny dodatkowy, umożliwiające rozpoczynanie i kończenie jazdy pociągów, ich krzyżowanie i wyprzedzanie, a także zmianę składu lub kierunku jazdy;
- 6) całopociągowe przewozy kombinowane - przewozy ładunków wykonywane przy zastosowaniu rozwiązań technicznych, które przy zmianie środka transportu lub szerokości toru, nie będą wymagały przeładunku poszczególnych partii tego ładunku lub przestawienia pudła wagonu;
- 7) punkty handlowe - miejsca z dostępem do torów kolejowych, przeznaczone do odprawy osób lub rzeczy;
- 8) koszty wspólne - koszty, które w przybliżeniu równomiernie obciążają działalność zarządcy, i których nie da się zróżnicować zależnie od rodzaju usług i miejsc świadczenia;
- 9) pociągo-kilometr - przejazd jednego pociągu na odległość jednego kilometra.

§ 3. 1. Warunkiem przyznania przewoźnikowi kolejowemu, zwanemu dalej "przewoźnikiem", prawa dostępu do infrastruktury kolejowej jest potwierdzenie spełnienia koniecznych wymagań, przez dołączenie do składanych zarządcy wniosków:

- 1) poświadczonej kopii ważnej licencji, o której mowa w rozdziale 8 ustawy;
- 2) poświadczonej kopii ważnego świadectwa bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 19 ust. 2 ustawy;

- 3) oświadczenia przewoźnika, że prowadzenie pociągów będzie powierzane maszynistom posiadającym uprawnienia określone w przepisach wydanych na podstawie art. 22 ust. 2 pkt 1 ustawy;
- 4) innych dokumentów określonych przez zarządcę w regulaminie przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez przewoźników, zwanym dalej "regulaminem".

2. Zarządca rozpatruje wnioski o przydzielenie tras pociągów złożone przez przewoźników najpóźniej w terminie 6 miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów, z zachowaniem zasad równoprawnego traktowania przewoźników, przy uwzględnieniu priorytetów określonych w art. 30 ust. 2 ustawy.

3. Wnioski o przydzielenie tras pociągów, o których mowa w art. 30 ust. 7 ustawy, są rozpatrywane w kolejności zgłoszenia po rozpatrzeniu wniosków, o których mowa w ust. 2, z tym że wnioski zgłoszone w tym samym dniu powinny być rozpatrzone z zachowaniem równoprawnego traktowania przewoźników, przy uwzględnieniu priorytetów określonych w art. 30 ust. 2 ustawy.

4. Zarządca dokonuje odrębnej kwalifikacji otrzymanych wniosków o przydzielenie tras pociągów w trybie, o którym mowa w ust. 2 i 3, pod względem możliwości:

- 1) uwzględnienia ich w ogólnej puli zgłoszonego zapotrzebowania na przydział tras pociągów;
- 2) zakwalifikowania poszczególnych wniosków do priorytetów o przydzielaniu tras pociągów, określonych w art. 30 ust. 2 ustawy.

5. Zarządca w przypadku kolizji między różnymi wnioskami i przeprowadzeniu konsultacji, o których mowa w art. 30 ust. 3 ustawy, powinien w drodze koordynacji wniosków zapewnić możliwie najlepszą realizację zgłoszonych potrzeb.

6. Jeżeli po koordynacji wniosków i konsultacjach z wnioskodawcami nie jest możliwe zrealizowanie zamówień na zdolność przepustową infrastruktury w sposób właściwy, wówczas zarządca niezwłocznie powiadamia Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, że element infrastruktury, na którym ta sytuacja wystąpiła jest przepełniony. Powiadomienie takie obowiązuje również odnośnie infrastruktury, na której można przewidywać, że wystąpią skutki niewystarczającej zdolności przepustowej w najbliższej przyszłości.

7. Zarządca w terminie 6 miesięcy po powiadomieniu, że infrastruktura jest przepełniona obowiązany jest przedstawić Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego analizę zdolności przepustowej, o ile nie jest już wdrażany plan powiększenia zdolności przepustowej, o którym mowa w ust. 9.

8. Analiza winna uwzględniać infrastrukturę, procedury prowadzenia przewozów, charakter różnych usług przewozowych i skutki oddziaływania tych czynników na zdolność przepustową

infrastruktury oraz określać przyczyny przepełnienia i środki, które mogłyby w krótkim i średnim okresie złagodzić to przepełnienie, obejmujące w szczególności zmiany trasy, czasu, prędkości oraz przedsięwzięcia zapewniające poprawę infrastruktury.

9. Zarządca w terminie 6 miesięcy od przedstawieniu analizy zdolności przepustowej, o której mowa w ust. 7, po konsultacjach z użytkownikami odnośnej przepełnionej infrastruktury, przedstawi plan powiększenia zdolności przepustowej określający:

- a) przyczyny powstania przepełnienia,
- b) prawdopodobny przyszły rozwój ruchu,
- c) ograniczenia w rozwoju infrastruktury,
- d) opcje i koszty powiększenia zdolności przepustowej, w tym prawdopodobne zmiany opłat za dostęp

wyznaczając na podstawie analizy kosztów i korzyści możliwych określonych środków, działania jakie zostaną podjęte, żeby powiększyć zdolność przepustową infrastruktury, w tym kalendarz wdrożenia tych środków.

10. Zarządca zaprzestanie pobierania podwyższonych opłat, o których mowa w art. 34 ust. 1a ustawy za odnośną infrastrukturę w przypadkach, jeżeli:

- a) nie przedstawił planu powiększenia zdolności przepustowej, albo
- b) nie rozpoczął realizacji planu działań określonych w planie powiększenia zdolności przepustowej.

z zastrzeżeniem ust. 11.

11. Zarządca może po zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego pobierać podwyższone opłaty, jeżeli:

- a) plan powiększenia zdolności przepustowej infrastruktury nie może być zrealizowany z przyczyn pozostających poza jego kontrolą, albo
- b) dostępne opcje nie są możliwe do wykonania z przyczyn ekonomicznych lub finansowych.

12. Rozpatrzeniu podlegają tylko te wnioski o przydzielenie tras pociągów, w których zawarto informacje:

- 1) identyfikujące przewoźnika i jego uprawnienia wynikające z licencji, o której mowa w rozdziale 8 ustawy;
- 2) określające rodzaj pociągów, zgodnie z § 8 ust. 1;
- 3) umożliwiające określenie rodzaju priorytetu, zgodnie z art. 30 ust. 2 ustawy;
- 4) niezbędne dla ustalenia opłaty podstawowej oraz wskaźników korekty stawek jednostkowych, o których mowa w § 7 i 8;
- 5) określone szczegółowo i zestawione zgodnie z wzorem określonym przez zarządcę w regulaminie.

§ 4. 1. Przewoźnik uzyskuje rezerwację dostępu do infrastruktury kolejowej w zakresie i na warunkach określonych w powiadomieniu o przydzielonych trasach pociągów, zwanym dalej „powiadomieniem”.

2. Jeżeli zarządca nie może wskazać uzasadnionych przyczyn ograniczenia dostępu do czynnej i znajdującej się w jego zarządzie infrastruktury kolejowej jest obowiązany potwierdzić w powiadomieniu udostępnienie infrastruktury w zakresie wnioskowanym przez przewoźnika.

3. Przez uzasadnione przyczyny, o których mowa w ust. 2, rozumie się wyczerpanie zdolności przepustowej albo wyłączenie z eksploatacji linii kolejowej bądź brak możliwości korzystania z infrastruktury kolejowej zarządcy, w wyniku:

- 1) uwzględnienia zobowiązań wynikających z porozumień międzynarodowych;
- 2) uwzględnienia ograniczeń wynikających z rezerwacji przez zarządcę zdolności przepustowej dla przejazdów niezbędnych do zapewnienia sprawności eksploatacyjnej zarządzanej sieci;
- 3) wszczęcia procedury likwidacji linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej, o której mowa w art. 9 ustawy.

§ 5. 1. Nie później niż na cztery miesiące po upływie terminu składania wniosków o przydzielenie tras pociągów, o którym mowa w § 3 ust. 2, zarządca opracowuje projekt rozkładu jazdy pociągów.

2. Zarządca jest obowiązany uzgodnić z przewoźnikiem dotyczącą go część projektowanego rozkładu jazdy pociągów.

3. Przewoźnik może odmówić uzgodnienia dotyczącej go części projektu rozkładu jazdy pociągów, jeżeli nie spełnia ona wymogów ujętych w zgłoszonych przez niego i przyjętych przez zarządcę wnioskach o przydzielenie tras pociągów.

4. Na podstawie uzgodnionego projektu rozkładu jazdy pociągów zarządca opracowuje obowiązujący rozkład jazdy pociągów.

5. Jeżeli przedstawiony w powiadomieniu rozkład jazdy pociągów nie uwzględnia tras pociągów uzgodnionych przez przewoźnika w projekcie rozkładu jazdy, może on w terminie 14 dni od dnia otrzymania powiadomienia zwrócić się pisemnie do zarządcy o wprowadzenie do rozkładu jazdy pociągów, odpowiednich zmian. Wprowadzenie zmian jest potwierdzane przez zarządcę w formie aneksu do powiadomienia, nie później niż w terminie 14 dni od dnia otrzymania przez zarządcę wystąpienia przewoźnika w tej sprawie.

§ 6. 1. Zarządca zapewnia przewoźnikowi udostępnienie infrastruktury kolejowej, którą zarządza, przez umożliwienie:

- 1) przebywania pociągu i wykonania przez niego przejazdu na liniach kolejowych według określonej w umowie trasy pociągu;
- 2) korzystania z niezbędnej infrastruktury kolejowej zarządcy na przyznanej trasie pociągu.

2. Zarządca i przewoźnik mogą uzgodnić wprowadzenie dla każdej udostępnianej trasy „karty pociągu”, której wzór określa załącznik do rozporządzenia.

3. Kartę pociągu wystawia zarządca oraz przekazuje ją i odbiera, w sposób uprzednio uzgodniony z przewoźnikiem.

4. Karta pociągu dostarczona maszyniście pociągu jest potwierdzeniem dopuszczenia pociągu do jazdy i przebywania na liniach kolejowych, o których mowa w ust. 1 pkt 1. Maszynista pociągu nie może rozpocząć jazdy, jeśli nie otrzyma karty pociągu na określoną dla tej jazdy trasę pociągu.

5. W dostarczonej maszyniście pociągu karcie pociągu zarządca podaje numer trasy i dzień rozpoczęcia jazdy, wypełnia działki A i B oraz pozycje 2 i 4 w działce F. Pozostałe działki i pozycje wypełnia maszynista, z wyjątkiem pozycji 8, w działce F, którą wypełnia osoba odbierająca kartę pociągu.

6. Zarządca i przewoźnik mogą uzgodnić rozszerzenie i zmianę układu zapisów w karcie pociągu, w szczególności w sposób umożliwiający wykorzystanie jej także dla ewidencji czasu pracy drużyny trakcyjnej i pracy taboru oraz elektronicznego przetwarzania danych, zapewniając odpowiedni obieg wypełnionych kart pociągu i przetwarzanie zawartych w nich informacji.

7. Jeżeli karta pociągu jest przekazywana maszyniście bezpośrednio przed odjazdem pociągu przez pracownika zarządcy, może on odmówić jej wręczenia, jeżeli stwierdzi:

- 1) brak podpisu upoważnionego przedstawiciela przewoźnika na dokumencie poświadczającym, że maszynista posiada uprawnienia określone w przepisach wydanych na podstawie art. 22 ust. 2 pkt 1 ustawy i znajomość trasy, którą będzie prowadzony pociąg;
- 2) brak dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 25 ust. 1 ustawy;
- 3) niedotrzymania innych warunków, określonych w przepisach lub regulaminie.

8. Karty pociągu uzgodnione przez zarządcę i przewoźnika stanowią, z zastrzeżeniem § 17 ust. 1 pkt 6, podstawę ustalenia ilości pociągo-kilometrów przy rozliczeniu opłaty podstawowej, o której mowa w art. 33 ustawy.

§ 7. 1. Opłata podstawowa jest ustalana jako iloczyn wykonanych pociągo-kilometrów i stawki jednostkowej właściwej dla określonej kategorii odcinka linii kolejowej i rodzaju pociągu. Opłata podstawowa za przejazd według przyznanej trasy jest sumą opłat za przejazd przez wszystkie odcinki linii na tej trasie.

2. Opłata podstawowa jest pobierana za usługi polegające w szczególności na:

- 1) umożliwieniu przejazdu pociągu przewoźnika po torach, rozjazdach linii i stacji kolejowych na przyznanej trasie pociągu albo trasie zastępczej wyznaczonej z uwagi na sytuację techniczno-eksploatacyjną na przyznanej trasie pociągu;
- 2) udostępnieniu na przyznanej trasie pociągu i według ustalonego dla niej rozkładu jazdy pociągów, na stacjach kolejowych lub innych miejscach postoju pociągu przewoźnika, urządzeń i obiektów zarządcy, umożliwiających pełną obsługę techniczną i handlową tego pociągu, w tym dojście, wsiadanie i wysiadanie pasażerów;
- 3) zapewnieniu dostępu do sieci trakcyjnej na trasie przejazdu pociągu przewoźnika, w tym podczas prac związanych z czynnościami przygotowania pociągu do przejazdu oraz jego zakończenia, według rozkładu jazdy pociągów;

- 4) kierowaniu i prowadzeniu ruchu, a także zapewnieniu, na żądanie przewoźnika, informacji związanych z przejazdem pociągu dotyczących: godziny odjazdu ze stacji początkowej, godziny faktycznego przybycia na stację końcową lub pośrednią, na której według rozkładu jazdy pociągów jest dokonywane włączenie, wyłączenie wagonów lub zmiana lokomotywy, godziny wystąpienia awarii, wypadków i zakłóceń na drodze przejazdu, mających wpływ na przejazd pociągów przewoźnika.

§ 8. 1. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej, zwane dalej „stawkami”, określa się w odrębnie ustalonych tablicach dla:

- | | |
|---|----------------|
| 1) pociągów pasażerskich kwalifikowanych | - w tablicy 1; |
| 2) pociągów pasażerskich innych niż kwalifikowane | - w tablicy 2; |
| 3) pociągów towarowych i lokomotyw luzem | - w tablicy 3; |
| 4) pociągów w przewozach kombinowanych | - w tablicy 4; |
| 5) pociągów służbowych | - w tablicy 5. |

2. Stawki przyjmuje się w wysokości określonej przez zarządcę i podanej do publicznej wiadomości w tablicach, o których mowa w ust. 1.

3. Elementami każdej z tablic, o których mowa w ust. 1, są stawki S_{ij} takie, że:

$$S_{ij} = (k_{ij} + l_{ij} + w) \times (1 + m)$$

gdzie:

k_{ij} - oznacza jednostkowy koszt zmienny jednego pociągo-kilometra, ustalony dla parametrów przyjętych w tablicach 1-4 (dla i-tego wiersza i j-tej kolumny),

l_{ij} - oznacza koszt stały odniesiony do jednego pociągo-kilometra, ustalony dla parametrów przyjętych w tablicach 1-4 (dla i-tego wiersza i j-tej kolumny),

w - oznacza koszty wspólne,

m - oznacza marżę zysku.

4. Zarządca może przyjąć różną wielkość marży zysku dla każdego rodzaju pociągu według tablic, o których mowa w ust. 1.

5. Zarządca może stosować minimalną stawkę jednostkową opłaty podstawowej zgodnie z zasadami określonymi w art.33 ust. 4a i 4b ustawy.

§ 9. 1. Do kalkulacji stawek przyjmuje się:

- 1) łączne koszty stałe obejmujące:
 - a) amortyzację,
 - b) koszt utrzymania bieżącego, łącznie z kosztami niezbędnego w tym celu zatrudnienia,
 - c) koszt prowadzenia ruchu łącznie z kosztami niezbędnego w tym celu zatrudnienia;
- 2) łączne koszty zmienne obejmujące pozostałą część kosztów, bez kosztów wspólnych;
- 3) koszty wspólne.

2. Jednostkowe koszty stałe i zmienne oblicza się w sposób określony w ust. 3-15, a koszty wspólne rozlicza się równomiernie na każdy planowany pociągo-kilometr.

3. W przypadku przejazdu pociągów pasażerskich kwalifikowanych, stawki za jeden pociągo-kilometr różnicuje się w poszczególnych wierszach tablicy 1, zależnie od średniej rozkładowej prędkości technicznej pociągu i w poszczególnych kolumnach tej tablicy oraz zależnie od technicznej dopuszczalnej prędkości dla odcinka linii kolejowej, tak aby stawki odpowiadające wyższej wartości wymienionych parametrów były wyższe, a także zostały zachowane szczegółowe zasady określone w ust. 4 i 5.

4. Koszty zmienne jednego pociągo-kilometra przyjęte do obliczania stawek w tablicy 1 uzależnia się od intensywności oddziaływania pociągu na tor, obliczonej dla zróżnicowanych w poszczególnych wierszach tablicy średnich prędkości technicznych pociągu, przy założeniu przeciętnej takiej samej masy tych pociągów. Zmienny koszt jednego pociągo-kilometra będzie miał taką samą wartość w poszczególnych pozycjach tego samego wiersza, a jego wartość w poszczególnych pozycjach wszystkich kolumn będzie powtarzalna.

5. Koszty stałe jednego pociągo-kilometra przyjęte do obliczania stawek w tablicy 1 różnicuje się zgodnie z opisem kolumn w tej tablicy, zależnie od dopuszczalnej prędkości technicznej. Stały

koszt jednego pociągo-kilometra będzie miał taką samą wartość we wszystkich pozycjach tej samej kolumny.

6. W przypadku przejazdu pociągów pasażerskich innych niż kwalifikowane, stawki za jeden pociągo-kilometr różnicuje się w poszczególnych wierszach tablicy 2 zależnie od całkowitej masy pociągu brutto, a w poszczególnych kolumnach tablicy, zależnie od technicznej dopuszczalnej prędkości dla odcinka linii kolejowej, tak aby stawki odpowiadające wyższej wartości wymienionych parametrów były wyższe, a także zostały zachowane szczegółowe zasady określone w ust. 7 i 8.

7. Koszty zmienne jednego pociągo-kilometra przyjęte do obliczeń stawek w tablicy 2 uzależnia się od intensywności oddziaływania pociągu na tor, obliczonej zależnie od zróżnicowanej w układzie wierszy całkowitej masy pociągu brutto, a w układzie kolumn, od dopuszczalnych prędkości technicznych dla odcinków linii kolejowej. Wszystkie pozycje kosztów zmiennych w tablicy będą miały różną wartość.

8. Koszty stałe jednego pociągo-kilometra przyjęte do obliczeń stawek w tablicy 2 różnicuje się zgodnie z opisem kolumn tablicy, zależnie od dopuszczalnej prędkości technicznej dla odcinków linii kolejowej. Koszt stały jednego pociągo-kilometra będzie identyczny we wszystkich pozycjach każdej kolumny, a wartości podane w różnych kolumnach będą różne.

9. W przypadku przejazdu pociągów towarowych i lokomotyw luzem, stawki za jeden pociągo-kilometr różnicuje się w poszczególnych wierszach tablicy 3, zależnie od całkowitej masy brutto pociągu, a w poszczególnych kolumnach tej tablicy, zależnie od technicznej dopuszczalnej prędkości dla odcinka linii kolejowej, tak aby stawki odpowiadające wyższej wartości wymienionych parametrów były wyższe, a także zostały zachowane szczegółowe zasady określone w ust. 10 i 11.

10. Koszty zmienne jednego pociągo-kilometra przyjęte do obliczeń stawek w tablicy 3 uzależnia się od intensywności oddziaływania pociągu na tor, obliczonej zależnie od zróżnicowanej w układzie wierszy całkowitej masy pociągu brutto, a w układzie kolumn, od dopuszczalnych prędkości technicznych dla odcinków linii kolejowej. Wszystkie pozycje kosztów zmiennych w tabeli będą miały różną wartość.

11. Koszty stałe jednego pociągo-kilometra przyjęte do obliczeń stawek w tablicy 3 różnicuje się zgodnie z opisem kolumn tablicy 3, zależnie od dopuszczalnej prędkości technicznej dla odcinków linii kolejowej. Koszty stałe jednego pociągo-kilometra będą identyczne we wszystkich pozycjach każdej kolumny, a wartości podane w różnych kolumnach będą różne.

12. Stawki oraz koszty za jeden pociągo-kilometr dla całopociągowych przewozów kombinowanych różnicuje się w poszczególnych wierszach i kolumnach tablicy 4, w sposób określony w ust. 9-11, z tym że dla wyliczenia stawek przyjmowane są tylko koszty stałe, których można by uniknąć, gdyby przewozy kombinowane nie były wykonywane.

13. W przypadku przejazdu pociągów służbowych, stawki za jeden pociągo-kilometr różnicuje się w poszczególnych wierszach tablicy 5, zależnie od całkowitej masy brutto pociągu, a w

poszczególnych kolumnach tej tablicy, zależnie od technicznej dopuszczalnej prędkości dla odcinka linii kolejowej, tak aby stawki odpowiadające wyższej wartości wymienionych parametrów były wyższe, a także zostały zachowane szczegółowe zasady określone w ust. 14 i 15.

14. Koszty zmienne jednego pociągo-kilometra przyjęte do obliczeń stawek w tablicy 5 uzależnia się od intensywności oddziaływania pociągu na tor, obliczonej zależnie od zróżnicowanej w układzie wierszy całkowitej masy pociągu brutto, a w układzie kolumn, od dopuszczalnych prędkości technicznych dla odcinków linii kolejowej. Wszystkie pozycje kosztów zmiennych w tabeli będą miały różną wartość.

15. Koszty stałe jednego pociągo-kilometra przyjęte do obliczeń stawek w tablicy 5 różnicuje się zgodnie z opisem kolumn tablicy 5, zależnie od dopuszczalnej prędkości technicznej dla odcinków linii kolejowej. Koszty stałe jednego pociągo-kilometra będą identyczne we wszystkich pozycjach każdej kolumny, a wartości podane w różnych kolumnach będą różne.

§ 10. Zarządca może stosować dla przewoźników spełniających określone w regulaminie wymagania co do regularności kursowania pociągów oraz stosujących taryfy lub cenniki dla przewozów, których nie wykonywaliby oni kierując się jedynie interesem handlowym, średniosieciowe stawki określone dla rodzajów pociągów, o których mowa w § 8 ust. 1. Stawki średniosieciowe obliczane są jako średnia ważona stawek jednostkowych ustalonych dla każdego odcinka linii odniesionych do pociągo-kilometra.

§ 11. 1. Zarządca może w przypadku pociągów:

- 1) o identycznych prędkościach, relacjach, czasach przejazdu i miejscach zatrzymania, jeżeli są to co najmniej trzy kolejno po sobie następujące w dobie, ustalone trasy pociągu w rozkładzie jazdy pociągów;
- 2) dla których wnioski o przydział tras pociągów zostały zgłoszone w trybie, o którym mowa w § 3 ust. 3, nie wcześniej niż 14 dni po przesłaniu informacji, o której mowa w art. 9 ust. 2 ustawy, a wnioskowana trasa zwiększy obciążenie linii i odcinków linii ujętych w tym powiadomieniu;
- 3) przewoźnika, który jako jedyny, w określonym w umowie okresie rozliczeniowym, wykonuje przejazd na danej linii kolejowej,

zastosować, ograniczone w czasie, mniejsze od jedności wskaźniki zmniejszające stawki odpowiadające wskaźnikom obniżki kosztów, jakie wystąpią w przypadkach, o których mowa w pkt 1-3, jeżeli wskaźniki te będą dotyczyły w równym stopniu wszystkich przewoźników.

2. Zarządca może w przypadku pociągów:

- 1) dla których istnieje potwierdzona przez przewoźnika konieczność zapewnienia wymagań dotyczących trasy lub warunków przewozu, w szczególności ze względu na:
 - a) skrajnię taboru lub ładunku,
 - b) nacisk osi,
 - c) długość pociągu,
 - d) średnicę kół,
- 2) pasażerskich i towarowych, z nieprzewidzianą rozkładem jazdy wymianą, doczepianiem lub odczepianiem wagonów na stacjach pośrednich,
- 3) pasażerskich, o wydłużonych czasach postojów na stacjach pośrednich w celu wykonania czynności handlowych innych niż oczekiwanie na rozkładowe skomunikowanie z innym pociągiem, nie dłuższe niż 15 minut,

zastosować większe od jedności wskaźniki zwiększające stawki odpowiadające wskaźnikom wzrostu kosztów jaki występuje w przypadkach, o których mowa w pkt 1-3, jeżeli wskaźniki te będą dotyczyły w równym stopniu wszystkich przewoźników.

3. Parametry różnicujące rodzaje pociągów i kategorie odcinków linii kolejowych w tablicach, o których mowa w § 8 ust. 1, określa zarządca, z możliwością zapisu w przedziale wartości.

§ 12. Zarządca podaje do publicznej wiadomości, w sposób zwyczajowo przyjęty:

- 1) wysokość stawek określoną w tablicach, o których mowa w § 8 ust. 1;
- 2) wskaźniki obniżania i zwiększania stawek, o których mowa w § 11 ust. 1 i 2.

§ 13. 1. Opłaty dodatkowe są określane przez zarządcę na podstawie indywidualnych kalkulacji w ramach zawartej umowy z przewoźnikiem za usługi dodatkowe.

2. Opłaty dodatkowe zarządca pobiera za:

- 1) usługi świadczone tylko wtedy gdy zostały wymienione w regulaminie, a ich wykonania zażąda przewoźnik, obejmujące w szczególności:

- a) sprawowanie nadzoru nad przejazdem pociągów z ładunkami niebezpiecznymi, których obowiązek śledzenia wynika z odrębnych przepisów,
 - b) udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych,
 - c) dostarczanie wody, sprężonego powietrza, zrzut ścieków i zebranie nieczystości, dostarczanie, tankowanie i rozlew paliwa z punktów lub urządzeń dystrybucyjnych zarządcy,
 - d) dostarczanie energii elektrycznej dla zasilania urządzeń przewoźnika, podgrzewania składów pociągów pasażerskich,
 - e) zapewnienie dodatkowych informacji o przejeździe pociągu, poza objętymi opłatą podstawową, o których mowa w § 7 ust. 2 pkt 4,
 - f) przygotowanie i przydzielenie trasy pociągu, wcześniej niewnioskowanej;
- 2) usługi dodatkowo wymienione w umowie, o której mowa w § 17, obejmujące w szczególności:
- a) udostępnianie sieci telekomunikacyjnej dla celów innych niż określone w § 7 ust. 3 pkt 1,
 - b) wydanie przewoźnikowi na indywidualne zamówienie wykresów ruchu pociągów,
 - c) udostępnianie w formie elektronicznej lub jako druków, regulaminu oraz wykazu, o którym mowa w § 16 ust. 3, szczegółowych informacji wspomagających działalność marketingową przedsiębiorców zainteresowanych podjęciem przejazdów na sieci zarządcy, wyciągów z regulaminów i innych dokumentów wymagających dodatkowych kosztów ze strony zarządcy;
- 3) usługi świadczone tylko wtedy gdy zażąda tego przewoźnik, obejmujące dostęp do ogólnodostępnych urządzeń i obiektów zarządcy niewymienionych w § 7.

§ 14. 1. Opłaty podstawowe i dodatkowe za przejazdy pociągów pasażerskich i towarowych zarządca określa w sposób zapewniający pokrycie łącznych kosztów, które będzie musiał ponieść, zapewniając przewidywany zakres udostępnienia infrastruktury, z uwzględnieniem marży zysku.

2. Zarządca jest obowiązany prowadzić rachunek kosztów umożliwiający ustalenie:

- 1) stawek opłaty podstawowej w układzie określonym w § 8-10;

2) opłat dodatkowych, o których mowa w § 13.

3. Opłat podstawowych i dodatkowych nie nalicza się za przejazdy pociągów technologicznych.

§ 15. 1. Zarządca jest obowiązany, najpóźniej na 7 miesięcy przed dniem wejścia w życie nowego rozkładu jazdy pociągów, opracować projekt nowych stawek oraz opłat dodatkowych wraz z kalkulacją ich wysokości, w celu przedłożenia Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego do zatwierdzenia.

2. Na żądanie przewoźnika zarządca jest obowiązany umożliwić mu zapoznanie się z projektami, o których mowa w ust. 1.

§ 16. 1. Zarządca, po przeprowadzeniu konsultacji z przewoźnikami, opracowuje regulamin w sposób zapewniający:

1) równoprawne traktowanie przewoźników na wszystkich następujących etapach współpracy:

- a) udostępniania informacji zawartych w regulaminie,
- b) przyjmowania wniosków o przydzielenie tras pociągów,
- c) rozpatrywania wniosków o przydzielenie tras pociągów,
- d) opracowywania rozkładu jazdy pociągów,
- e) przyznawania dostępu do infrastruktury kolejowej,
- f) zawierania umów o korzystanie z przydzielonych tras pociągów oraz umów ramowych,
- g) korzystania z infrastruktury kolejowej,
- h) rozliczania przejazdów, naliczania i pobierania opłat;

2) bezpieczne i sprawne wykonywanie przejazdów.

2. Regulamin należy opracować w taki sposób, aby przewoźnik uzyskał informacje:

- 1) umożliwiające komunikowanie się z zarządcą, a zwłaszcza: adres do korespondencji, telefony, faksy, adres poczty elektronicznej;
- 2) dotyczące szczegółowej specyfikacji usług świadczonych w ramach udostępnienia infrastruktury kolejowej i sposobów postępowania, które muszą być zachowane przy korzystaniu z niej;
- 3) o trybie wprowadzania uzupełnień lub zmiany wymagań dotyczących sporządzania, przekazywania, terminów składania wniosków o przydzielenie tras pociągów;
- 4) o sposobie wprowadzania do powiadomienia wzajemnie uzgodnionych zmian;
- 5) o wymaganiach i warunkach dotyczących taboru, personelu i organizacji przejazdów dla składających wnioski o przydzielenie tras pociągów;
- 6) dotyczące postępowania w przypadku braku zdolności przepustowej, koniecznej dla uwzględnienia potrzeb zgłoszonych we wnioskach o przydzielenie tras pociągów;
- 7) o obowiązujących instrukcjach, przepisach i regulaminach, które będą obowiązywały przewoźnika w czasie korzystania z infrastruktury kolejowej;
- 8) o sposobie udostępniania przewoźnikowi opisu aktualnych warunków i parametrów technicznych linii;
- 9) dotyczące informowania przewoźników o zmianach dotyczących parametrów technicznych i eksploatacyjnych linii, na których przyznano trasy, w tym o ograniczeniach związanych z robotami, wprowadzanych ograniczeniach prędkości i innych ograniczeniach eksploatacyjnych, specyficznych działaniach urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności oraz urządzeń kontrolnych i diagnostycznych taboru;
- 10) które, przewoźnik jest obowiązany przekazywać zarządcy przed, w czasie i po zakończeniu przejazdu;
- 11) o trybie i warunkach dokonywania zmian w obowiązującym rozkładzie jazdy;
- 12) o ograniczeniach w korzystaniu z infrastruktury kolejowej;
- 13) o szczególnych wymaganiach dotyczących tras udostępnianych przez zarządcę;

- 14) o sposobie ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej oraz o możliwości przyznawania ulg w opłacie podstawowej, z określeniem warunków ich udzielania i wysokości.

3. Zarządca jest obowiązany załączyć do regulaminu albo odrębnie udostępnić przewoźnikowi wykaz stacji kolejowych i punktów handlowych, z określeniem urządzeń służących odprawie osób bądź rzeczy, odległości między wszystkimi stacjami i punktami handlowymi oraz dopuszczalnych nacisków osi na szyny i dopuszczalnych maksymalnych prędkości.

§ 17. 1. W umowie o korzystanie z przydzielonych tras pociągów należy w szczególności określić:

- 1) trasy przydzielone przewoźnikowi w rozkładzie jazdy pociągów;
- 2) zakres, sposób i warunki udostępniania oraz korzystania z infrastruktury kolejowej związanej z przydzieloną trasą pociągu;
- 3) sposób zorganizowania i realizacji dostępu do urządzeń, do których zarządca zapewni dostęp przewoźnikom, zgodnie z § 13 ust. 2;
- 4) usługi, które zarządca zapewnia na rzecz przewoźnika w ramach opłaty podstawowej, o których mowa w art. 33 ust. 10 ustawy, i opłat dodatkowych, o których mowa w § 13 ust. 2;
- 5) jednostki organizacyjne i osoby wyznaczone do współpracy, wraz z określeniem ich obowiązków i uprawnień;
- 6) tryb i warunki potwierdzania wykonania i dokumentowania przejazdu pociągu, umożliwiające ustalenie ilości pociągo-kilometrów przy rozliczaniu opłaty podstawowej, o której mowa w art. 33 ustawy, a także sposób dopuszczenia pociągu do jazdy;
- 7) termin oraz wysokość i sposób rozliczeń, a także sposób uiszczenia:
 - a) opłaty podstawowej, z określeniem zastosowanych podwyżek i obniżek,
 - b) opłaty dodatkowej,
 - c) innych zobowiązań finansowych wynikających z umowy;
- 8) zakres i sposób ustalania odpowiedzialności stron umowy w przypadku wystąpienia szkód;

9) zasady postępowania i wzajemnego regulowania ewentualnych zobowiązań w przypadku:

- a) powstania przeszkód w wywiązaniu się stron z zobowiązań wynikających z umów,
- b) wystąpienia przeszkód w prowadzeniu ruchu,
- c) powstania sytuacji awaryjnej,
- d) odstąpienia od umowy albo jej rozwiązania;

10) sposób rozstrzygania sporów;

11) skutki niedotrzymania warunków umowy, w tym niewykorzystania przyznanych tras.

2. Zarządca jest obowiązany załączyć do umowy nieodpłatnie kompletny rozkład jazdy pociągów przewoźnika oraz odpłatnie, na żądanie przewoźnika, wykresy ruchu dotyczące przyznanych mu tras pociągów.

3. Zmiana umowy wymaga zachowania formy pisemnej.

§ 18. W umowie ramowej należy w szczególności określić:

- 1) okres, na który zawiera się umowę;
- 2) zdolność przepustową przewidzianą do rezerwacji przez zarządcę na rzecz przewoźnika w kolejnych rozkładach jazdy pociągów, w okresie obowiązywania umowy;
- 3) warunki, które stworzą przewoźnikowi podstawę do zawarcia umów z nadawcami przesyłek, a zarządcy zapewnią wykorzystanie zarezerwowanej zdolności przepustowej;
- 4) skutki niedotrzymania warunków umowy, w tym niewykorzystania zarezerwowanej zdolności przepustowej.

§ 19. 1. Zarządcy, których sieci kolejowe łączą się, zawierają porozumienie dwustronne lub wielostronne, określające formy współdziałania dotyczące udostępniania infrastruktury przewoźnikom, w szczególności w zakresie:

- 1) wspólnej reprezentacji wobec przewoźników;
- 2) wskazania punktów styku sieci kolejowych;
- 3) wskazania jednostek organizacyjnych i ich przedstawicieli wyznaczonych do współpracy;
- 4) sposobu korzystania z budynków, budowli i urządzeń;
- 5) zagadnień organizacyjno-technicznych;
- 6) sporządzania rozkładu jazdy dla wykonywania przejazdów po liniach kolejowych współdziałających zarządców;
- 7) wymagań w zakresie warunków prowadzenia ruchu pociągów;
- 8) obowiązków w zakresie zapewnienia sprawności eksploatacyjnej odcinków linii kolejowych przylegających do punktów styku;
- 9) sposobu działania w sytuacjach wyjątkowych i w szczególnie trudnych warunkach, w tym wskazania trybu wyjaśniania przyczyn wypadków kolejowych i katastrof, ich skutków finansowych oraz sposobów prowadzenia związanej z tym dokumentacji;
- 10) obsługi przejazdów międzynarodowych oraz sposobu rozliczeń finansowych z tego tytułu;
- 11) trybu rozstrzygania sporów.

2. Jeżeli przejazd pociągów wjeżdżających przez stacje graniczne na sieci kolejowe zarządców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nie został zamówiony u zarządcy przez licencjonowanego przewoźnika, zarządca może uzależnić przejęcie pociągu na stacji granicznej od powierzenia wykonania przejazdu przewoźnikowi, który posiada licencję.

§ 20. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.³⁾

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 czerwca 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 134, poz. 1429).

- ²⁾ Niniejsze rozporządzenie wdraża postanowienia dyrektywy 2001/14/WE z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej oraz świadectw bezpieczeństwa (Dz. Urz. WE L 075 z dnia 15.03.2001). Dane dotyczące ogłoszenia aktów prawa Unii Europejskiej ogłoszone przed dniem 1 maja 2005 r. zamieszczone w niniejszym rozporządzeniu dotyczą ogłoszenia tych aktów w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej - wydanie specjalne.
- ³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 7 kwietnia 2004 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. Nr 83, poz.768).

UZASADNIENIE

W związku z implementacją do prawa krajowego dyrektywy 2001/14/WE w projekcie rozporządzenia określone zostały działania jakie winien podjąć zarządca infrastruktury kolejowej w przypadku przepełnienia infrastruktury kolejowej w celu zwiększenia jej zdolności przepustowej.

Działania te polegają w szczególności na:

- niezwłocznym powiadomieniu Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego o przepełnieniu elementu infrastruktury, jeżeli po koordynacji wniosków i konsultacjach z wnioskodawcami nie jest możliwe zrealizowanie w sposób właściwy zamówień na zdolność przepustową infrastruktury,
- przeprowadzeniu analizy zdolności przepustowej infrastruktury i przedstawieniu jej Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego w terminie 6 miesięcy po zgłoszeniu jej przepełnienia,
- opracowaniu i przedstawieniu Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego, w terminie 6 miesięcy od przedłożenia analizy przepustowej przepełnionej infrastruktury, planu powiększenia zdolności przepustowej infrastruktury określającego: przyczyny powstania przepełnienia, przewidywany przyszły rozwój ruchu, ograniczenia w rozwoju infrastruktury oraz opcje i koszty powiększenia zdolności przepustowej, a także środki jakie należy podjąć, żeby zwiększyć zdolność przepustową infrastruktury wraz z kalendarzem ich wdrożenia.

W projekcie rozporządzenia określono również wpływ jaki może odnieść przepełnienie infrastruktury na wysokość pobieranych opłat za jej udostępnienie.

Projekt rozporządzenia określa także zasady ustalania minimalnej stawki jednostkowej.

Ocena Skutków Regulacji (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałują projektowane regulacje

Projektowane rozporządzenie oddziałuje na zarządców powszechnie dostępnej infrastruktury kolejowej i przewoźników kolejowych.

2. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie spowoduje skutków finansowych dla budżetu państwa.

3. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

4. Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność zewnętrzną i wewnętrzną gospodarki ani na sytuację i rozwój regionalny

5. Konsultacje społeczne

W trakcie prac nad projektem przewiduje się przeprowadzenie konsultacji ze spółkami Grupy PKP, Izbą Gospodarczą Transportu Lądowego, zrzeszającą 89 podmiotów gospodarczych i placówek naukowych zrzeszonych w Sekcji Budownictwa Kolejowego, Właścicielami Wagonów Prywatnych i Spedycji oraz sekcji Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego oraz Urzędem Transportu Kolejowego.