

PROJEKT

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU¹⁾**

z dnia 2007 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków dostępu i korzystania z
infrastruktury kolejowej**

Na podstawie art. 35 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§1. W rozporządzeniu Ministra Transportu z dnia 30 maja 2006 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. Nr 107, poz. 737) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 2 :

a) pkt. 2 otrzymuje brzmienie:

„2) pociąg technologiczny – pociąg zarządcy lub przedsiębiorcy działającego na jego zlecenie wykonujący przejazd w celu utrzymania infrastruktury kolejowej, nadzoru lub usuwania awarii;”

b) dodaje się pkt 8 i 9 w brzmieniu:

„8) pociąg do przewozów pojazdów samochodowych – pociąg w przewozach intermodalnych do przewozu pojazdów samochodowych wykonujących transport drogowy: samochodów ciężarowych, przyczep, naczep z jednostką ciągnącą lub bez jednostki ciągnącej, ciągników siodłowych na platformach kolejowych;

„9) pojazd kolejowy luzem - pojedyncza lokomotywa, pojazd trakcyjny zaliczany do taboru specjalnego lub pojazd pomocniczy bez dołączonych wagonów lub kolejowych pojazdów trakcyjnych i pomocniczych w stanie nieczynnym. ”;

2) w § 7 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„§ 7.1. Opłata podstawowa jest sumą opłat ustalonych dla poszczególnych odcinków linii składających się na przydzieloną trasę pociągu. Opłata podstawowa dla odcinka linii jest ustalana jako iloczyn liczby zrealizowanych pociągokilometrów i stawki jednostkowej właściwej dla odcinka określonej kategorii linii kolejowej, rodzaju pociągu oraz parametrów pociągu określonych w przydzielonej trasie pociągu.”;

3) w § 8 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„§ 8.1. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej, zwane dalej „stawkami”, określa się dla następujących rodzajów pociągów:

- 1) pociągów pasażerskich;
- 2) pociągów towarowych;
- 3) pociągów w przewozach intermodalnych;
- 4) pojazdów kolejowych luzem.”

4) w § 9 ust. 4 - 6 otrzymują brzmienie:

„4. Jednostkowy koszt stały jednego pociągokilometra przyjęty do obliczania stawek, o których mowa w § 8 ust. 2, różnicuje się zależnie od standardu odcinka określonej kategorii linii kolejowej, wyrażonego dopuszczalną prędkością techniczną tego odcinka z uwzględnieniem ograniczeń stałych. Koszty jednostkowe rosną wraz ze wzrostem standardu linii lub jej odcinka.

5. Jednostkowy koszt zmienny jednego pociągokilometra, przyjęty do obliczania stawek, o których mowa w § 8 ust. 2, różnicuje się zależnie od całkowitej masy brutto pociągu oraz od dopuszczalnych prędkości technicznych dla odcinków linii kolejowej z *uwzględnieniem ograniczeń stałych*.

6. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej przedstawia się w zestawieniu, podając w poszczególnych jego wierszach całkowite masy brutto pociągów, a w poszczególnych jego kolumnach dopuszczalne prędkości techniczne dla odcinków linii kolejowej z uwzględnieniem ograniczeń stałych, odrębnie dla pociągów określonych w § 8. ust. 1. Przedziały różnicujące dopuszczalną prędkość techniczną odcinków linii kolejowej oraz masę brutto pociągu dla obliczania jednostkowego kosztu zmiennego określa zarządca infrastruktury w przedziałach wartości.”;

5) w § 10 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) pkt 1 – nie może przekroczyć 25 % tej opłaty;”;

6) w § 12 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) niezwłocznie po zatwierdzeniu przez Prezesa UTK:

- a) wysokość jednostkowych stawek opłaty podstawowej dla rodzajów pociągów, o których mowa w § 8 ust. 1,
- b) wskaźniki i zasady obniżania i zwiększania jednostkowych stawek opłaty podstawowej, o których mowa w § 11;”;

7) w § 15 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„§ 15.1. Zarządca powinien, nie później niż na 4 miesiące przed upływem terminu składania wniosków o przydział tras pociągów, opracować projekty nowych jednostkowych stawek opłaty podstawowej na podstawie planowanych kosztów i przychodów, jak również z uwzględnieniem przewidywanych środków, o których mowa w art. 33 ust. 5a ustawy oraz projekt opłat dodatkowych, w celu przedłożenia Prezesowi UTK wraz z kalkulacją ich wysokości do zatwierdzenia.”

8) w § 16 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„§ 16.1. Zarządca pobiera opłatę rezerwacyjną za zamówioną i przyznaną zdolność przepustową, która nie została przez przewoźnika wykorzystana, w wysokości:

- 1) 2% sumy kosztów przyjętych do ustalenia opłaty podstawowej za przejazd planowanego pociągu na przyznanej trasie w przypadku rezygnacji z tego przejazdu w terminie do 3 miesięcy przed planowym terminem jego realizacji;
- 2) 10% sumy kosztów przyjętych do ustalenia opłaty podstawowej za przejazd planowanego pociągu na przyznanej trasie w przypadku rezygnacji z tego przejazdu w terminie do 1 miesiąca przed planowym terminem jego realizacji;
- 3) 25% sumy kosztów przyjętych do ustalenia opłaty podstawowej za przejazd planowanego pociągu na przyznanej trasie w przypadku rezygnacji z tego przejazdu w terminie do 72 godzin przed planowym terminem jego realizacji;
- 4) 100% sumy kosztów przyjętych do ustalenia opłaty podstawowej za przejazd planowanego pociągu na przyznanej trasie w przypadku rezygnacji z tego przejazdu w terminie poniżej 72 godzin przed planowym terminem jego realizacji.”.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

¹⁾ Minister Transportu kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2006 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu (Dz. U. Nr 131, poz. 923).

²⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. 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, z 2005 r. Nr 157, poz. 1314, Nr 163, poz. 1362 i Nr 169, poz. 1420 oraz z 2006 r. Nr 12, poz. 63 i Nr 144, poz. 1046, Nr 170, poz. 1217, Nr 220, poz. 1600 i Nr 227, poz. 1658.

Uzasadnienie

Projektowane zmiany w rozporządzeniu Ministra Transportu z dnia 30 maja 2006 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej mają na celu uproszczenie sposobu określania stawek jednostkowych za dostęp do infrastruktury kolejowej. Umożliwi to łatwiejsze wyliczanie opłat przez przewoźników już od momentu publikacji stawek przez zarządców.

Zmiana regulacji dotyczących określenia opłaty podstawowej ma zapewnić jednoznaczność interpretacji zapisów rozporządzenia.

Wprowadzenie pojęcia pojazdu kolejowego luzem, zdefiniowanego w § 2, pozwoli bardziej precyzyjnie ustalać opłaty za przejazd lokomotyw oraz innych niż lokomotywy rodzajów pojazdów z napędem.

Projektowana zmiana przepisów dotyczących jednostkowego kosztu stałego, kosztu zmiennego oraz stawek jednostkowych opłaty podstawowej ma na celu uproszczenie ustalania stawek. Proponuje się zmienić dotychczasowy parametr dla kosztu zmiennego tj. prędkość rozkładową pociągu na dopuszczalną prędkość techniczną odcinków linii, gdyż średnia prędkość rozkładowa pociągu jest znana dopiero po opracowaniu rozkładu jazdy dla danego pociągu. Zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym, zarządca powiadamia wnioskodawców o przydzielonej trasie nie później niż na miesiąc przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów. Uniemożliwia to przewoźnikom kolejowym precyzyjne określenie kosztów udostępniania linii kolejowych na etapie przygotowywania oferty przewozowej. Ponadto konsekwencją sytuacji, że stawki rosną wraz ze wzrostem prędkości rozkładowej, mogą być dążenia przewoźników rzeczy do zmniejszenia prędkości technicznej pociągów, aby uzyskać zmniejszenie wielkości stawki jednostkowej. Zmniejszanie prędkości pociągów prowadzi do zmniejszania zdolności przepustowej linii kolejowej.

Zróżnicowanie wysokości opłat rezerwacyjnych w zależności od terminu powiadomienia zarządcy przez przewoźnika o rezygnacji wykorzystania przyznanej trasy zmobilizuje przewoźników do wcześniejszego powiadomienia zarządcy o zwolnieniu przyznanej zdolności przepustowej i da możliwość jej przydzielenia innym przewoźnikom, co wiąże się również z zapisami dyrektywy 2001/14/WE w zakresie realizacji wniosków ad hoc.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Ocena Skutków Regulacji (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałują projektowane regulacje

Projektowane rozporządzenie dotyczy zarządców infrastruktury kolejowej, przewoźników kolejowych oraz Urzędu Transportu Kolejowego.

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. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

Brak wpływu.

5. Konsultacje społeczne

Projekt został przesłany do konsultacji spółkom Grupy PKP, Izbie Gospodarczej Transportu Lądowego, zrzeszającej 89 podmiotów gospodarczych i placówek naukowych zrzeszonych w Sekcji Budownictwa Kolejowego, Właścicieli Wagonów Prywatnych i Spedycji oraz sekcji Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego oraz Urzędowi Transportu Kolejowego. Zgłoszone w trakcie konsultacji przez PKP Polskie Koleje Państwowe SA., PKP PLK SA i PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. uwagi dotyczące sformułowań proponowanych w projektowanym rozporządzeniu zostały wzięte pod uwagę.

Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z przepisami Unii Europejskiej.