

projekt z dnia 04.06.2016 r.

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA<sup>1)</sup>**  
z dnia .....2016 r.  
**w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 35 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297, z późn. zm.<sup>3)</sup>) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) zakres przedmiotowy zagadnień, które w szczególności wymagają uregulowania umową o przydzielenie zdolności przepustowej, o której mowa w art. 30 ust. 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, zwanej dalej „ustawą”;
- 2) tryb składania i rozpatrywania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej, w szczególności: informacje jakie powinny znaleźć się we wnioskach o przydzielenie zdolności przepustowej;
- 3) sposób postępowania w przypadku niewystarczającej zdolności przepustowej;
- 4) warunki korzystania przez przewoźników kolejowych, zwanych dalej „przewoźnikami”, z infrastruktury kolejowej;
- 5) sposób kwalifikacji opóźnień pociągów;
- 6) sposób ustalania opłat, o których mowa w art. 33 ustawy, sposób ich podwyższania i udzielania ulg oraz minimalne stawki opłat, o których mowa w art. 33 ust. 1 i 2 ustawy;
- 7) zakres przedmiotowy zagadnień, które w szczególności wymagają uregulowania umową o wykorzystanie zdolności przepustowej, o której mowa w art. 30b ust. 1 ustawy;
- 8) zakres przedmiotowy zagadnień, które w szczególności wymagają uregulowania umową ramową, o której mowa w art. 31 ustawy, zwaną dalej „umową ramową”;

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

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

<sup>3)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 1741, 1753, 1777 i 1893 oraz z 2016 r. poz. 542.

- 9) sposób opracowania regulaminu sieci, zakres informacji w nim zawieranych, sposób i terminy jego publikacji.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) cykliczny rozkład jazdy – rozkład jazdy grupy pociągów na całości lub części trasy charakteryzujący się następującymi cechami:
  - a) co najmniej 4 pociągi w dobie przynajmniej z jednej stacji odjeżdżają o godzinach ze stałą końcówką minutową,
  - b) odstęp pomiędzy danym pociągiem a poprzednim lub następnym pociągiem kursującym w cyklu jest nie większy niż 4 godziny,
  - c) parametry pociągów umożliwiają opracowanie rozkładu jazdy pociągów o zblizonym czasie przejazdu;
- 2) pociągokilometr - miernik pracy eksploatacyjnej odpowiadający przejazdowi jednego pociągu na odległość jednego kilometra;
- 3) trasa jednostajowa – trasa pociągu nie wykraczająca poza jedną sieć kolejową;
- 4) trasa wielostajowa – trasa pociągu przebiegająca przez więcej niż jedną sieć kolejową.

§ 3. W umowie o przydzielenie zdolności przepustowej określa się w szczególności:

- 1) jednostki organizacyjne zarządcy i aplikanta wyznaczone do współpracy;
- 2) prawa i obowiązki zarządcy i aplikanta w odniesieniu do przydzielonej zdolności przepustowej;
- 3) sposób oświadczenia przez przewoźnika przyjęcia do wykorzystania zdolności przepustowej przydzielonej aplikantowi;
- 4) termin i sposób uszczególnienia przez aplikanta opłat rezerwacyjnych;
- 5) sposób odstąpienia od umowy lub jej rozwiązania;
- 6) sposób rozstrzygnięcia sporów;
- 7) formy zabezpieczenia roszczeń wynikających z umowy, o ile zarządca ich wymaga.

§ 4. 1. Aplikant we wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej określa, że wniosek dotyczy:

- 1) przydzielenia nowej zdolności przepustowej albo modyfikacji zdolności przepustowej już przydzielonej;
- 2) przydzielenia trasy pociągu albo przydzielenia zdolności przepustowej w celu innym niż przejazd pociągu.

2. We wniosku o przydzielenie trasy pociągu, zawiera się w szczególności następujące informacje:

- 1) czy wniosek dotyczy trasy jednościelowej, czy wielościelowej;
- 2) rodzaj wykonywanych przewozów;
- 3) dane, które należy przyjąć do określenia parametrów trasy pociągu:
  - a) typ pojazdu trakcyjnego,
  - b) maksymalną prędkość pociągu,
  - c) maksymalną masę pociągu,
  - d) maksymalną długość pociągu,
  - e) maksymalny nacisk osi;

4) czy pociąg ma kursować w ramach cyklicznego rozkładu jazdy.

3. Zarządca rozpatruje tylko wnioski:

- 1) złożone przez aplikantów, którzy zawarli z zarządcą umowę o przydzielenie zdolności przepustowej;
  - 2) przekazane w wymaganym terminie;
  - 3) w których zawarto wszystkie wymagane informacje.
4. Zarządca może odmówić rozpatrzenia wniosku w przypadku braku możliwości korzystania z infrastruktury kolejowej w wyniku:
- 1) realizacji postanowień porozumień międzynarodowych zawieranych pomiędzy zarządcami w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową lub;
  - 2) wyłączenia z eksploatacji infrastruktury kolejowej.

5. Wnioski niespełniające wymogów, o których mowa w ust. 3, oraz wnioski, o których mowa w ust. 4, niezwłocznie zwraca się aplikantowi wraz ze wskazaniem przyczyny zwrotu w celu umożliwienia aplikantowi naniesienia niezbędnych zmian w terminie określonym przez zarządcę w regulaminie sieci.

§ 5. 1. Zarządca dla rocznego rozkładu jazdy pociągów określa zapotrzebowanie na zdolność przepustową niezbędną dla:

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

2. Wniosek o przydzielenie trasy wielościelowej w ramach rocznego rozkładu jazdy pociągów aplikant składa w terminie określonym przez zarządcę, nie później niż 11 miesięcy i nie wcześniej niż 12 miesięcy przed dniem wejścia w życie rocznego rozkładu jazdy pociągów.

3. Na podstawie wniosków, o których mowa w ust. 2, zarządca uzgadnia, nie później niż 11 miesięcy przed dniem wejścia w życie rocznego rozkładu jazdy pociągów, z zainteresowanymi zarządcami:

- 1) które trasy wielościelowe mają zostać uwzględnione w rocznym rozkładzie jazdy;
- 2) godzinę przejazdu pociągu na styku sieci kolejowych.

Korekty w stosunku do uzgodnień są dokonywane tylko w razie konieczności.

4. Wniosek o przydzielenie trasy pociągu na podstawie zawartej umowy ramowej aplikant składa w terminie wyznaczonym przez zarządcę dla składania wniosków o przydzielenie trasy wielościelowej.

5. Wniosek o przydzielenie trasy jednościelowej w ramach rocznego rozkładu jazdy pociągów aplikant składa w terminie określonym przez zarządcę, nie później niż 6 miesięcy i nie wcześniej niż 12 miesięcy przed dniem wejścia w życie rocznego rozkładu jazdy pociągów.

6. Na podstawie wniosków, o których mowa w ust. 2 i 4, zarządca opracowuje, nie później niż w terminie określonym w ust. 5, wstępne trasy pociągów wraz z określeniem przepustowości zarezerwowanej na możliwe ich modyfikacje wynikające z dalszych prac nad rocznym rozkładem jazdy.

7. W przypadku wniosków o przydzielenie trasy pociągu dotyczących rocznego rozkładu jazdy:

- 1) zarządca opracowuje projekt rocznego rozkładu jazdy, biorąc pod uwagę:
  - a) ograniczenia wynikające z:
    - potrzeby zapewnienia zdolności przepustowej, o której mowa w ust. 1,
    - możliwości modyfikacji wstępnych tras pociągów, o których mowa w ust. 6,
  - b) pierwszeństwo ruchu uprzywilejowanego na odcinkach linii kolejowych, o których mowa w art. 29b ustawy,
  - c) jak najlepsze wykorzystanie zdolności przepustowej,
  - d) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów uwzględnionych w ogłoszonych planach transportowych,
  - e) pierwszeństwo przewoźu osób,

- f) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów zamówionych przez aplikantów, którzy nie przekroczyli ustalonego przez zarządcę progno wykorzystania tras pociągów w ostatnim zakończonym rozkładzie jazdy,
  - g) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów, dla których aplikant wskazał we wniosku, że mają kursować w ramach cyklicznego rozkładu jazdy,
  - h) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów, dla których przewidziano większą liczbę dni kursowania;
- 2) zarządca w przypadku kolizji tras pociągów zapewnia możliwie najlepszą realizację zgłoszonych potrzeb w drodze konsultacji z aplikantami, które obejmują:
- a) przekazanie aplikantom informacji o wystąpieniu kolizji tras pociągów, niezwłocznie po jej ujawnieniu, wraz z:
    - niezbędną informacją dotyczącą wnioskowanych tras kolizyjnych, bez ujawniania tożsamości pozostałych aplikantów, chyba że zainteresowani aplikanci wyrażą zgodę na takie ujawnienie,
    - przedstawieniem propozycji zarządcy rozwiązania sytuacji kolizyjnej, z uwzględnieniem pierwszeństwa w opracowaniu tras pociągów, o którym mowa w pkt 1, w tym propozycji tras alternatywnych i wariantowych, o ile są możliwe,
    - informacją na temat kryteriów uwzględnianych w ramach procesu przydzielania tras pociągów oraz wskazaniem tras równorzędnych pod względem pierwszeństwa w przydzielaniu zdolności przepustowości,
  - b) akceptację ze strony aplikanta zaproponowanej propozycji bądź zgłoszenie uwag i przedstawienie przez aplikanta możliwych ustępstw w zakresie złożonych wniosków, przy czym brak odpowiedzi aplikanta w terminie 5 dni roboczych od dnia otrzymania informacji od zarządcy traktowany jest jako akceptacja przedstawionej propozycji.
- 3) zarządca przekazuje aplikantom do uzgodnienia dotyczącą ich część projektu rocznego rozkładu jazdy nie później niż trzy miesiące po upływie określonego w regulaminie sieci ostatecznego terminu składania wniosków;
- 4) w terminie miesiąca od dnia otrzymania projektu, o którym mowa w pkt 3, aplikant akceptuje projekt albo zgłasza uwagi lub proponuje zmiany dotyczącej go części projektu w zakresie, w jakim nie spełnia ona wymagań ujętych w złożonych przez niego i przyjętych przez zarządcę wnioskach;

- 5) zarządca, jeżeli nie może uwzględnić uwag lub zrealizować zmian, o których mowa w pkt 4:
- a) wskazuje przepełniony odcinek infrastruktury, który uniemożliwił realizację wniosku zgodnie z określonymi w nim wymaganiami, oraz okres przepełnienia, z wyłączeniem przypadku, gdy projekt rozkładu jazdy pociągu zakłada odstępstwo od wymagań określonych we wniosku w zakresie pory kursowania lub czasów postojów handlowych:
    - do 15 minut - w przypadku pasażerskich pociągów wojewódzkich,
    - do 30 minut - w przypadku pociągów pasażerskich innych niż wojewódzkie,
    - do 240 minut - w przypadku pociągów towarowych,
  - b) powiadamia o tym aplikanta nie później niż w terminie 14 dni od dnia ich zgłoszenia,
  - c) w przypadku wskazania przepełnionego odcinka infrastruktury, o którym mowa w lit. a, w powiadomieniu, o którym mowa w lit. b, wskazuje aplikantowi trasy równorzędne pod względem pierwszeństwa w przydzielaniu zdolności przepustowości, które powodują odstępstwo od wymagań określonych we wniosku,
  - d) w przypadku wskazania aplikantów, o których mowa w lit. c, przeprowadza pod nadzorem Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezsem UTK”, z udziałem aplikantów, którzy wnioskowali o trasy, o których mowa w lit. c, aukcję nieprydzielonej zdolności przepustowości, w wyniku której:
    - wskazuje kolejność rozpatrywania wniosków,
    - weryfikuje projekt, o którym mowa w pkt 3, z uwzględnieniem nowej kolejności rozpatrywania wniosków,
    - ustala kwotę podwyższenia opłaty podstawowej dla pociągów, dla których w wyniku aukcji możliwe jest ograniczenie w stosunku do projektu, o którym mowa w pkt 3, odstępstw od wymagań określonych we wniosku,
    - przekazuje aplikantom nową propozycję tras pociągów wnioskowanych na przepełnionym odcinku infrastruktury, w tym tras alternatywnych, wariantowych albo odmawia przydzielenia zdolności przepustowości;
  - e) aplikant, w przypadku, o którym mowa w pkt 5, w terminie 5 dni roboczych od dnia przekazania nowej propozycji tras pociągów, o której mowa w pkt 5 lit. d tiret 4, ma możliwość wycofania wniosków, dla których projekt, o którym mowa w pkt 3, nie spełnia wymagań określonych we wniosku, w odniesieniu do wniosków, które nie

zostały wycofane, zarządca przyjmuje, że aplikant zaakceptował projekt, o którym mowa w pkt 5 lit. d tiret 4;

- 7) jeżeli jest możliwe uwzględnienie uwag i realizowanie zmian, o których mowa w pkt 4, zarządca uzgadnia z aplikantem projekt rocznego rozkładu jazdy, nie później niż w terminie 14 dni od dnia otrzymania wystąpienia aplikanta w tej sprawie;
- 8) przed dokonaniem przydziału tras pociągów realizujących przewóz osób zarządca dokonuje, w miarę potrzeb zgłoszonych przez aplikantów, koordynacji połączeń z udziałem zainteresowanych aplikantów;
- 9) zarządca, na podstawie uzgodnionego projektu rocznego rozkładu jazdy, opracowuje roczny rozkład jazdy i udostępnia go aplikantowi nie później niż miesiąc przed terminem jego obowiązywania.

§ 6. 1. Zarządca dla wniosku o przydzielenie trasy pociągu złożonego przez aplikanta w trybie innym, niż przewidziany dla rocznego rozkładu jazdy pociągów, może opracować indywidualny rozkład jazdy pociągu.

2. Wniosek o przydzielenie trasy pociągu w ramach indywidualnego rozkładu jazdy pociągu może dotyczyć przydzielenia nowej trasy pociągu lub modyfikacji istniejącej trasy pociągu.

3. Wniosek o przydzielenie trasy pociągu w ramach indywidualnego rozkładu jazdy pociągu aplikant składa w terminie wyznaczonym przez zarządcę, nie później niż 5 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu.

4. W przypadku wniosków o przydzielenie trasy pociągu dotyczących indywidualnego rozkładu jazdy pociągu zarządca rozpatruje je biorąc pod uwagę:

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

5. W celu realizacji wniosków o przydzielenie trasy pociągu dotyczących indywidualnego rozkładu jazdy pociągu możliwa jest korekta przydzielonej wcześniej zdolności przepustowej pod warunkiem uzyskania zgody zainteresowanych aplikantów.

6. Zarządca przekazuje aplikantowi projekt indywidualnego rozkładu jazdy pociągu nie później niż 5 dni roboczych od dnia złożenia wniosku oraz nie później niż 5 dni przed uruchomieniem pociągu. Zarządca infrastruktury kolejowej może zastosować krótszy okres powiadomienia w przypadku wystąpienia siły wyższej.

7. W terminie określonym przez zarządcę, nie krótszym niż jeden dzień roboczy od dnia otrzymania projektu, o którym mowa w ust. 6, aplikant akceptuje projekt albo odmawia jego akceptacji.

8. Na podstawie powtarzającego się zapotrzebowania na zdolność przepustową dla wniosków o przyznanie trasy pociągu dotyczących indywidualnego rozkładu jazdy pociągu zarządca może podjąć decyzję, zarówno na etapie tworzenia rocznego rozkładu jazdy jak i w trakcie jego obowiązywania, o przygotowaniu wstępnej trasy pociągu: dla takich wniosków, zwaną dalej „trasą katalogową”. Trasa katalogowa może być przygotowana, w uzgodnieniu z zainteresowanymi zarządcami, dla potrzeb realizacji wniosków o przydzielenie tras wielosieczowych.

§ 7. 1. Zarządca, na etapie tworzenia rocznego rozkładu jazdy pociągów oraz w okresie jego obowiązywania, może przewidzieć terminy wprowadzania korekt rozkładu jazdy pociągów.

2. Jeżeli zarządca podejmie decyzję o wprowadzeniu korekt rozkładu jazdy pociągów wprowadza ją o północy w drugą sobotę czerwca oraz, jeżeli uzna to za uzasadnione, w innych, dodatkowych terminach. W szczególności zarządca może wprowadzić korektę rozkładu jazdy w dniu wejścia w życie rocznego rozkładu jazdy.

3. Korekty rozkładu jazdy pociągów wprowadzane są nie częściej niż co 4 tygodnie.

4. Dla korekty rozkładu jazdy pociągów zarządca określa:

- 1) okres, w którym będzie obowiązywać;
- 2) harmonogram jej opracowania, w tym okres składania wniosków o przydzielenie tras pociągów, które mają być procedowane wraz z korektą rozkładu jazdy.
5. Okres, o którym mowa w ust. 4 pkt 2, jest nie krótszy niż 5 dni roboczych i rozpoczyna się nie wcześniej niż 3 miesiące przed terminem wprowadzenia korekty.

6. Zarządca opracowując korektę rozkładu jazdy pociągów:

- 1) opracowuje projekt korekty rozkładu jazdy pociągów uwzględniający:
  - a) niezbędne zmiany przydzielonych tras pociągów związane ze zmianą parametrów infrastruktury kolejowej,

- b) wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej złożone w okresie, o którym mowa w ust. 4 pkt 2, dotyczące modyfikacji przydzielonych tras pociągów;
- 2) uzupełnia projekt korekty rozkładu jazdy pociągów rozpatrując wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej złożone w okresie, o którym mowa w ust. 4 pkt 2, dotyczące przydzielenia nowych tras pociągów biorąc pod uwagę:
  - a) ograniczenia wynikające z potrzeby zapewnienia zdolności przepustowej, o której mowa w § 5 ust. 1,
  - b) pierwszeństwo ruchu uprzywilejowanego na odcinkach linii kolejowych, o których mowa w art. 29b ustawy,
  - c) jak najlepsze wykorzystanie zdolności przepustowej,
  - d) pierwszeństwo pociągów uwzględnionych w ogłoszonych planach transportowych,
  - e) pierwszeństwo przewoźu osób,
  - f) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów, dla których aplikant wskazał we wniosku, że mają kursować w ramach cyklicznego rozkładu jazdy,
  - g) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów, dla których przewidziano większą liczbę dni kursowania;
- 3) zarządca, w terminie określonym w regulaminie sieci, udostępnia aplikantowi do uzgodnienia dotyczącą go część projektu korekty rozkładu jazdy pociągów albo informuje o braku zdolności przepustowej;
- 4) aplikant, w terminie określonym w regulaminie sieci, akceptuje dotyczącą go część projektu korekty rozkładu jazdy pociągów albo zgłasza uwagi lub proponuje zmiany w zakresie, w jakim nie spełnia ona wymagań ujętych w złożonych przez niego i przyjętych przez zarządcę wnioskach,
- 5) jeżeli zarządca nie może uwzględnić uwag lub zrealizować zmian, o których mowa w pkt 4, powiadomienia o tym aplikanta w terminie określonym w regulaminie sieci;
- 6) jeżeli jest możliwe uwzględnienie uwag lub zrealizowanie zmian, o których mowa w pkt 4, zarządca uzgadnia z aplikantem projekt korekty rocznego rozkładu jazdy, w terminie określonym w regulaminie;
- 7) akceptacja trasy pociągu opracowanej na podstawie wniosku o korektę trasy pociągu jest równoznaczna z rezygnacją aplikanta z przydzielonej trasy pociągu w terminach, których wniosek dotyczy;

- 8) zarządca, na podstawie uzgodnionego projektu korekty rozkładu jazdy, opracowuje korektę rozkładu jazdy i udostępnia ją aplikantowi nie później niż 21 dni przed terminem obowiązywania korekty rocznego rozkładu jazdy.
  - 7. W przypadku gdy zmiana rozkładu jazdy pociągów może naruszyć ruch międzynarodowy, zarządca informuje o terminie zmiany organy krajowe właściwe w sprawie kontroli granicznej i kontroli celnej oraz Komisję Europejską.
  - 8. Wnioski o przydzielenie tras pociągów na okres obowiązywania korekty rozkładu jazdy pociągów:
    - 1) złożone przed okresem, o którym mowa w ust. 4 pkt 2, zarządca rozpatruje w sposób opisany w § 6;
    - 2) złożone po okresie, o którym mowa w ust. 4 pkt 2, zarządca rozpatruje w sposób opisany w § 6 po zakończeniu opracowywania korekty rozkładu jazdy.
  - § 8. W przypadku wniosku przewoźnika o przyznanie trasy pociągu złożonego po upływie terminu, o którym mowa w § 6 ust. 3, zarządca może podjąć decyzję o udostępnieniu infrastruktury bez przydzielenia trasy pociągu. W takim przypadku zarządca opracowuje rozkład jazdy pociągu określający godzinę odjazdu pociągu ze stacji początkowej oraz czasy przejazdu pomiędzy poszczególnymi postaczkami ruchu.
  - § 9. Zarządca:
    - 1) na wniosek aplikanta odwołuje kursowanie pociągu;
    - 2) może odwołać kursowanie pociągu jeżeli przewoźnik nie będzie gotowy do jego uruchomienia w określonym w regulaminie sieci terminie po planowanym uruchomieniu pociągu.
  - § 10. 1. W przypadku odcinka infrastruktury o niewystarczającej zdolności przepustowej, o którym mowa w § 4 ust. 14 pkt 5 lit. a, zarządca niezwłocznie powiadomienia o tym Prezesa UTK oraz zainteresowanych aplikantów. Obowiązek powiadomienia występuje również w przypadku odcinka infrastruktury, na którym zarządca przewiduje wystąpienie jego przepełnienia w kolejnym rocznym rozkładzie jazdy.
    - 2. Zarządca, w terminie 6 miesięcy od dnia powiadomienia, o którym mowa w ust. 1, przedkłada Prezesowi UTK wyniki analizy zdolności przepustowej uwzględniającej:
      - 1) wpływ rodzaju realizowanych przewoźów i sposobu prowadzenia ruchu pociągów na zdolność przepustową.

- 2) określenie przyczyn niewystarczającej zdolności przepustowej odcinka infrastruktury, w szczególności czy przyczyną były zmiany w zakresie ruchu pociągów, parametrów infrastruktury, czy sposobu prowadzenia ruchu pociągów;
- 3) wskazanie działań tymczasowych i docelowych, w tym zgłoszonych przez zainteresowanych przewoźników, które zapewnią zwiększenie zdolności przepustowej, w szczególności takich, jak:
  - a) zaproponowanie tras objazdu dla pociągów, które nie mają wyznaczonych postojów handlowych na danym odcinku linii kolejowej,
  - b) zaproponowanie zmiany rozłożenia w ciągu doby ruchu pociągów,
  - c) skrócenie czasu przejazdu pociągów poprzez poprawę parametrów odcinka infrastruktury, w tym likwidację ograniczeń prędkości lub zwiększenie dopuszczalnej prędkości pociągów,
  - d) wprowadzenie zmian w zakresie zasad prowadzenia ruchu pociągów, w tym utworzenie posterunków odstępowych lub, w przypadku gdy spełnienie wymagań z szerokiego spektrum prędkości, ograniczenie dopuszczalnej prędkości pociągów,
  - e) zmiana urządzeń sterowania ruchem pociągów,
  - f) budowa dodatkowego toru.
3. Zarządca, w terminie 6 miesięcy od dnia przedłożenia wyników analizy zdolności przepustowej, po konsultacjach z zainteresowanymi przewoźnikami, przedkłada Prezesowi UTK plan zwiększenia zdolności przepustowej określający:
  - 1) przyczyny powstania przepełnienia;
  - 2) przewidywane natężenie ruchu pociągów;
  - 3) ograniczenia w rozwoju infrastruktury kolejowej;
  - 4) możliwe warianty zwiększenia zdolności przepustowej wraz z przewidywanymi kosztami i ich wpływem na wysokość stawek jednostkowych za dostęp do infrastruktury kolejowej;
  - 5) harmonogram wprowadzania proponowanych rozwiązań.
4. Zarządca przedstawia pobierania podwyższonych opłat, o których mowa w § 5 ust. 7 pkt 5 lit. d tiret trzecie, jeżeli:
  - 1) nie przedłożył planu zwiększenia zdolności przepustowej albo
  - 2) nie realizuje działań określonych w planie zwiększenia zdolności przepustowej.

5. W przypadku, o którym mowa w ust. 4 pkt 2, za zgodą Prezesa UTK, zarządca może kontynuować pobieranie podwyższonych opłat przez okres nie dłuższy niż 3 lata, jeżeli:
  - 1) plan zwiększenia zdolności przepustowej nie może być zrealizowany z przyczyn od niego niezależnych albo
  - 2) możliwe warianty zwiększenia zdolności przepustowej nie mogą być zrealizowane z przyczyn ekonomicznych.
- § 11. 1. Przewoźnik uzyskuje prawo do korzystania z infrastruktury kolejowej po:
  - 1) przedłożeniu zarządcy poświadczonej kopii ważnej licencji, o której mowa w art. 43 ustawy;
  - 2) przedłożeniu zarządcy poświadczonej kopii ważnego certyfikatu bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 18 ust. 5 ustawy, lub poświadczonej kopii ważnego świadectwa bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 19 ust. 2 ustawy;
  - 3) przedłożeniu zarządcy oświadczenia przewoźnika, że do realizacji przejazdów będzie wykorzystywał tabor spełniający warunki określone w przepisach wydanych na podstawie art. 20 ustawy;
  - 4) podpisaniu z zarządcą umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej, o której mowa w art. 30b ustawy.
2. W przypadku odcinka infrastruktury o niewystarczającej zdolności przepustowej zarządca odbiera przewoźnikowi prawo do korzystania z trasy pociągu, która w okresie co najmniej jednego miesiąca była wykorzystywana poniżej progowej wielkości ustalonej w regulaminie sieci, chyba że nastąpiło to z przyczyn innych niż ekonomiczne, pozostających poza kontrolą aplikanta.
- § 12. 1. Zarządca dokonuje wstępnej klasyfikacji przyczyn opóźnień pociągów zgodnie z następującymi kategoriami:
  - 1) zarządzanie działaniami/planowaniem, za które jest odpowiedzialny zarządca:
    - a) opracowanie rozkładu jazdy,
    - b) zestawianie składu pociągu, jeżeli odpowiada za nie zarządca,
    - c) błędy w zakresie procedury operacyjnej,
    - d) niewłaściwe stosowanie zasad pierwszeństwa,
    - e) personel,
    - f) pozostałe przyczyny;
  - 2) instalacje infrastruktury, za które jest odpowiedzialny zarządca:

- a) instalacje sygnalizacyjne,
  - b) instalacje sygnalizacyjne na przejazdach,
  - c) instalacje telekomunikacyjne,
  - d) urządzenia sieci trakcyjnej,
  - e) tory,
  - f) obiekty,
  - g) personel,
  - h) pozostałe przyczyny;
- 3) inżynieria lądowa, za którą jest odpowiedzialny zarządca:
- a) planowane roboty budowlane,
  - b) nieprawidłowości w zakresie robót budowlanych,
  - c) ograniczenie prędkości z powodu usterek torów,
  - d) pozostałe przyczyny;
- 4) przyczyny, za które są odpowiedzialni inni zarządcy:
- a) spowodowane przez poprzedniego zarządcę,
  - b) spowodowane przez następnego zarządcę,
- 5) przyczyny ekonomiczne, za które jest odpowiedzialny przewoźnik:
- a) przekroczenie czasu postoju,
  - b) wniosek przewoźnika
  - c) czynności ładunkowe,
  - d) nieprawidłowości w zakresie załadunku,
  - e) przygotowanie pociągu do jazdy,
  - f) personel,
  - g) pozostałe przyczyny;
- 6) tabor, za który jest odpowiedzialny przewoźnik:
- a) planowanie harmonogramu przewozów/ponowne planowanie harmonogramu przewozów,
  - b) zestawienie składu pociągu przez przewoźnika
  - c) problemy mające wpływ na wagony sypialne (przewozy pasażerskie),
  - d) problemy mające wpływ na wagony towarowe (przewozy towarowe),
  - e) problemy mające wpływ na wagony osobowe, lokomotywy i zespoły trakcyjne,
  - f) personel,
  - g) pozostałe przyczyny;

- 7) przyczyny, za które są odpowiedzialni inni przewoźnicy:
- a) spowodowane przez następnego przewoźnika,
  - b) spowodowane przez poprzedniego przewoźnika,
- 8) przyczyny zewnętrzne, za które nie są odpowiedzialni ani zarządca, ani przewoźnicy:
- a) strajk, przy czym legalne strajki pracowników zarządcy lub przedsiębiorstwa kolejowego zalicza się do kategorii określonych odpowiednio w pkt 1 lit. f oraz w pkt 5 lit. g,
  - b) formalności administracyjne,
  - c) czynniki zewnętrzne,
  - d) skutki działania czynników pogodowych i przyczyn naturalnych,
  - e) opóźnienia spowodowane czynnikami zewnętrznymi w sąsiedniej sieci,
  - f) pozostałe przyczyny;
- 9) przyczyny wtórne, za które nie są odpowiedzialni ani zarządca, ani przewoźnicy:
- a) niebezpieczne zdarzenia, wypadki i zagrożenia,
  - b) zajęcie torów spowodowane opóźnieniem tego samego pociągu,
  - c) zajęcie torów spowodowane opóźnieniem innego pociągu,
  - d) zmiana kierunku jazdy,
  - e) skomunikowanie,
  - f) konieczne jest dalsze rozpoznanie.
2. Zarządca, po dokonaniu wstępnej klasyfikacji przyczyn opóźnień oraz ustaleniu szczegółów wydarzeń, uzgadnia ją z aplikantami:
3. Po uzgodnieniu z aplikantami przyjętej klasyfikacji zarządca dokonuje, w uzgodnieniu z aplikantami, podziału przyczyn opóźnień pociągów na następujące grupy:
- 1) przyczyny, za które odpowiada zarządca;
  - 2) przyczyny, za które odpowiada inni zarządcy;
  - 3) przyczyny, za które odpowiada przewoźnicy.
4. W ramach grup, o których mowa w ust. 3 pkt 2 i 3 wskazuje się konkretnych zarządców i przewoźników. Jeżeli to możliwe, zarządca przypisuje przyczynne opóźnienia jednemu podmiotowi, w przeciwnym przypadku ustala procentowy udział odpowiedzialności poszczególnych podmiotów.
5. Dokonując podziału, o którym mowa w ust. 3, zarządca uwzględnia następujące zasady:

- 1) przyczyny, za które są odpowiedzialne inne przedsiębiorstwa kolejowe przypisuje się do przedsiębiorstwa kolejowego, z którym dane przedsiębiorstwo miało zawartą umowę dotyczącą obsługi danego pociągu;
- 2) przyczyny zewnętrzne oraz wtórne dzieli się na dodatkowe podkategorie wskazujące, z czym działalnością były związane:
  - a) przyczyny związane z działalnością zarządcy,
  - b) przyczyny związane z działalnością innego zarządcy,
  - c) przyczyny związane z działalnością przewoźnika.
6. Na podstawie podziału, o którym mowa w ust. 3, zarządca ustala wielkość opóźnień przypadającą na poszczególnych zarządców i przewoźników z uwzględnieniem następujących zasad:
  - 1) za wielkość opóźnienia przyjmuje się sumę następujących składników:
    - a) pierwszego opóźnienia pociągu na przyjeździe do punktu, w którym wnioskodawca zamówił postój pociągu,
    - b) każdej różnicy pomiędzy opóźnieniem pociągu na przyjeździe do punktu, w którym wnioskodawca zamówił postój pociągu, a opóźnieniem pociągu na przyjeździe do poprzedniego punktu, w którym wnioskodawca zamówił postój pociągu, powiększonej o wartość skrócenia zamówionego czasu postoju na poprzednim punkcie, w którym wnioskodawca zamówił postój pociągu, o ile przyjęła wartość dodatnią;
  - 2) przyjmuje się, że wielkość opóźnienia pociągu wyniosła zero, jeżeli do każdego z punktów, w którym wnioskodawca zamówił postój pociągu, pociąg przyjechał z opóźnieniem, które nie przekroczyło wartości opóźnienia uzgodnionej przez zarządcę na podstawie art. 30e ust. 4 pkt 1 ustawy;
  - 3) każdy składnik opóźnienia, o którym mowa w pkt 1, przypisuje się do poszczególnych przyczyn opóźnienia proporcjonalnie do wielkości opóźnienia, którą spowodowały w miejscu wystąpienia;
  - 4) na podstawie przypisania, o którym mowa w pkt 3, zarządca ustala wysokość opóźnień przypadających na poszczególnych zarządców i przewoźników;
  - 5) w przypadku, gdy różnica, o której mowa w pkt 1 lit. b, ma wartość ujemną, zarządca ustala przyczynę zmniejszenia opóźnienia i podmioty za nie odpowiedzialne na zasadach analogicznych jak dla ustalania podmiotów, na które przypadają opóźnienia;

- 6) zarządca pomniejsza wysokość opóźnień przypadających na poszczególnych zarządców i wnioskodawców o wartości zmniejszeń opóźnienia przypadających na poszczególnych zarządców i wnioskodawców.
7. Wielkość opóźnienia, o którym mowa w art. 30f ust. 4 pkt 1 ustawy, nie może przekraczać:
  - 1) 5 minut – w odniesieniu do pociągów pasażerskich;
  - 2) 30 minut – w odniesieniu do pozostałych pociągów.
8. Procentowy udział, o którym mowa w art. 30f ust. 4 pkt 2 ustawy, nie może być niższy niż:
  - 1) 90% - w odniesieniu do pociągów pasażerskich;
  - 2) 70% - w odniesieniu do pozostałych pociągów.
- § 13. 1. Opłata za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej, o której mowa w art. 33 ust. 1 ustawy, jest ustalana jako iloraz kosztów poniesionych przez zarządcę na obsługę wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej i liczby wniosków złożonych w ostatnim zakończonym roku, w wysokości nie mniejszej niż 100 zł.
2. Opłata rezerwacyjna za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej, o której mowa w art. 33 ust. 2 ustawy, jest ustalana w wysokości 100% opłaty podstawowej za planowany przejazd, nie mniej jednak niż 1000 zł.
3. Stawkę jednostkową, o której mowa w art. 33 ust. 4 ustawy, ustala się jako sumę części stawki zależnej od kosztów bezpośrednich oraz części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów.
4. Część stawki zależną od kosztów bezpośrednich ustala się jako sumę części stawki zależnej od kategorii linii kolejowych i parametrów pociągu oraz części stawki zależnej od traktacji pociągu.
5. Część stawki zależną od kategorii linii kolejowych i parametrów pociągu ustala się jako iloczyn średniej stawki zależnej od kategorii linii kolejowych i parametrów pociągu oraz:
  - 1) współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych, po których przejeżdża pociąg;
  - 2) współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu;
  - 3) współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od maksymalnego nacisku osi pociągu;



- 4) współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od średniej prędkości pociągu.
  6. Średnią stawkę zależną od kategorii linii kolejowych i parametrów pociągu ustala się jako ilorzec planowanych kosztów bezpośrednich, z wyłączeniem kosztów udostępniania energii trakcyjnej, oraz planowanej pracy eksploatacyjnej.
  7. Zarządca definiuje kategorie linii kolejowej w zależności od parametrów, które w istotny sposób wpływają na koszty ich utrzymania i remontów, w szczególności dopuszczalnej prędkości i dopuszczalnego nacisku osi. Poszczególnym kategoriom zarządca nadaje oznaczenie cyfrowe tak, aby ze wzrostem parametrów linii kategoria linii rosła. Kategoria linii kolejowej przypisywana jest do całej linii kolejowej lub jej poszczególnych odcinków.
  8. Kategorie linii kolejowych, po których przejeżdża pociąg, ustala się jako średnią kategorię linii kolejowej ważoną długością odcinków, po których przejeżdża pociąg.
  9. Dla średniej stawki, o której mowa w ust. 6, ustala się średnią wartość:
    - 1) kategorii linii kolejowej;
    - 2) masy pociągu;
    - 3) nacisku osi pociągu;
    - 4) prędkości pociągu.
  10. Współczynnikiem, o którym mowa w ust. 5, dla wartości średnich, o których mowa w ust. 9, przypisuje się wartość „1”.
  11. Wartości współczynników, o których mowa w ust. 5 ustala się w taki sposób, aby:
    - 1) stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem kategorii linii kolejowej, masy, nacisku osi i średniej prędkości pociągu;
    - 2) planowane przychody z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, z wyłączeniem przychodów związanych z rodzajem trakcji oraz rodzajem wykonywanych przewozów, były równe planowanej wysokości kosztów bezpośrednich, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną.
  12. Część stawki zależna od trakcji pociągu:
    - 1) jest ustalana jako ilorzec planowanych kosztów bezpośrednich w zakresie udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną, oraz planowanej pracy eksploatacyjnej dla pociągów prowadzonych trakcją elektryczną;
    - 2) wynosi 0 zł / pociągokilometr dla pociągów prowadzonych trakcją inna niż elektryczna.

13. Planowaną wysokość kosztów, o których mowa w ust. 6, ust. 11 pkt 2 i ust. 12 pkt 1, ustala się na podstawie wysokości odpowiednich kosztów bezpośrednich w ostatnim zakończonym roku obrotowym z uwzględnieniem:
  - 1) współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej, ustalonego jako ilorzec liczby dni w rocznym rozkładzie jazdy, na który ustala się stawkę, i liczby dni w ostatnim zakończonym roku;
  - 2) planowanych wskaźników inflacji na dwa kolejne lata po roku, który się zakończy.
14. Jeżeli zarządca nie ponosi kosztów, o których mowa w ust. 13, w ostatnim zakończonym roku obrotowym, planowaną wysokość kosztów, o których mowa w ust. 6, ust. 11 pkt 2 i ust. 12 pkt 1, ustala się na podstawie wartości szacunkowych.
15. Planowana wysokość kosztów, o których mowa w ust. 6, ust. 11 pkt 2 i ust. 12 pkt 1, jest pomniejszana o planowaną wysokość środków publicznych, która ma zostać przekazana zarządcy w celu zmniejszenia wysokości opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej.
16. Planowaną wielkość pracy eksploatacyjnej, o której mowa w ust. 6 i 12, ustala się na podstawie wielkości odpowiedniej pracy eksploatacyjnej w ostatnim zakończonym rocznym rozkładzie jazdy pociągów z uwzględnieniem współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej, ustalonego jako ilorzec liczby dni w rocznym rozkładzie jazdy, na który ustala się stawkę, i liczby dni w ostatnim zakończonym rocznym rozkładzie jazdy.
17. Część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów, o której mowa w ust. 3, przyjmuje wartość 0 zł/pociągokilometr w odniesieniu do przewozów, których wykonywanie jest uzależnione od dofinansowania ze środków publicznych.
18. W odniesieniu do przewozów innych, niż określone w ust. 17, zarządca może określić w regulaminie wartość składnika stawki wyższą niż 0 zł/pociągokilometr, jeżeli na podstawie analizy rynku wykazał, że taka wartość składnika nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy.
19. Analizy rynku, o której mowa w ust. 18, zarządca dokonuje nie rzadziej niż raz na trzy lata z uwzględnieniem podziału rynku co najmniej na następujące pary rodzajów przewozów:
  - 1) przewozy pasażerskie / przewozy towarowe;
  - 2) wojewódzkie przewozy pasażerskie / międzywojewódzkie przewozy pasażerskie;
  - 3) pociągi przewożące towary niebezpieczne / pozostałe pociągi towarowe;
  - 4) przewozy krajowe / przewozy międzynarodowe;
  - 5) transport kombinowany / przewozy wykonywane wyłącznie transportem kolejowym.

- 6) przewozy całopociągowe / pociągi przewożące ładunki rozproszone;
- 7) pociągi kursujące według rocznego rozkładu jazdy / pociągi kursujące według indywidualnego rozkładu jazdy.
  20. Zarządca może dokonać analizy, o której mowa w ust. 18, z uwzględnieniem opracowanego we własnym zakresie, bardziej szczegółowego podziału rynku przewozów.
  21. Zarządca może odstąpić od przeprowadzania analizy, o której mowa w ust. 18, jeżeli przyjmie, że wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w ust. 3, wynosi 0 zł/pociągokilometr dla wszystkich rodzajów przewozów.
  22. Analizę, o której mowa w ust. 18, uznaje się za przeprowadzoną, jeżeli zarządca wykaże, że wystąpi przynajmniej jedna z poniższych okoliczności:
    - 1) wartość części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów, o której mowa w ust. 3, nie zwiększy się w stosunku do wartości przyjętej dla poprzedniego rocznego rozkładu jazdy;
    - 2) w wyniku wprowadzenia zmiany stawek jednostkowych z uwzględnieniem nowej wartości części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów, o której mowa w ust. 3, stawki jednostkowe nie wzrosną w stosunku do wartości stawek, które zostały zatwierdzone w ciągu ostatnich 3 lat.
    23. Planowane zmiany w zasadach ustalania części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów, o której mowa w ust. 3, zarządca podaje do publicznej wiadomości przynajmniej na trzy miesiące przed upływem terminu publikacji regulaminu.
    24. Zarządca uwzględni ulgę w opłacie podstawowej w odniesieniu do pociągów, które spełniają kryteria określone w regulaminie sieci, pobierając obniżoną opłatę za odcinek, na którym ulga obowiązuje.
    25. Opłata podstawowa może być zmniejszana zgodnie z zasadami ustalonymi na podstawie art. 33 ust. 7 ustawy.
    26. Opłatę manewrową, o której mowa w art. 33 ust. 7 ustawy, ustala się tak, jak opłatę podstawową za przejazd pociągu po linii kolejowej najniższej kategorii.
    27. Opłat nie nalicza się za przejazd pociągu lub pojazdu pomocniczego zarządcy albo przedsiębiorcy działającego na jego zlecenie, wykonującego przejazd w celu utrzymania infrastruktury kolejowej, nadzoru, przeprowadzenia badań lub usuwania awarii.

§ 14. 1. W przypadku niewykorzystania przez przewoźnika, z przyczyn leżących po stronie przewoźnika, całej albo części trasy pociągu przydzielonej w ramach rocznego

rozkładu jazdy, zarządca pobiera opłatę rezerwacyjną za niewykorzystany odcinek przydzielonej trasy pociągu w wysokości:

- 1) 100 % opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu:
    - a) w przypadku braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy,
    - b) za okres od dnia złożenia rezygnacji do dnia wdrożenia korekty rozkładu jazdy, dla której nie upłynął jeszcze termin składania wniosków;
  - 2) 50 % opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy, za okres od dnia wdrożenia korekty rozkładu jazdy, dla której nie upłynął jeszcze termin składania wniosków.
    2. W przypadku niewykorzystania przez przewoźnika, z przyczyn leżących po stronie przewoźnika, całej albo części trasy pociągu przydzielonej w trybie innym niż przyjęty dla rocznego rozkładu jazdy pociągów, zarządca może pobrać opłatę rezerwacyjną za niewykorzystany odcinek przydzielonej trasy pociągu w wysokości:
      - 1) 25 % opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu przy braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy albo jej złożeniu w terminie krótszym niż 12 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;
      - 2) 20 % opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie nie krótszym niż 12 godzin i krótszym niż 36 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;
      - 3) 15 % opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie nie krótszym niż 36 godzin i krótszym niż 72 godziny przed planowym uruchomieniem pociągu;
      - 4) 10 % opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie nie krótszym niż 72 godziny i nie dłuższym niż 30 dni przed planowym uruchomieniem pociągu.
- § 15. W umowie o wykorzystanie zdolności przepustowej w szczególności określa się:
- 1) roczny rozkład jazdy pociągów przewoźnika;
  - 2) warunki korzystania z infrastruktury kolejowej;
  - 3) usługi, które zarządca zapewnia na rzecz przewoźnika;
  - 4) jednostki organizacyjne zarządcy i przewoźnika wyznaczone do współpracy;
  - 5) zasady dokumentowania świadczonych usług;
  - 6) termin i sposób przekazywania informacji o wysokości naliczonych opłat wraz ze wskazaniem zmian w opłatach wynikających z realizacji planu wykonania;

- 7) termin, a także sposób uiszczenia opłat i innych zobowiązań finansowych wynikających z umowy;
  - 8) zakres i sposób ustalania odpowiedzialności stron umowy w przypadku wystąpienia szkody;
  - 9) zasady postępowania i regulowania ewentualnych zobowiązań w przypadku powstania przeszkód w wywiązaniu się z zobowiązań wynikających z umowy;
  - 10) sposób odstąpienia od umowy lub jej rozwiązania;
  - 11) sposób rozstrzygnięcia sporów;
  - 12) formy zabezpieczenia roszczeń wynikających z umowy.
- § 16. W umowie ramowej należy w szczególności określić:
- 1) okres, na który zawiera się umowę ramową;
  - 2) zasady i termin składania wniosków o przydzielenie tras pociągów;
  - 3) parametry zdolności przepustowej przewidzianej do rezerwacji przez zarządcę na rzecz aplikanta w kolejnych rocznych rozkładach jazdy w okresie obowiązywania umowy ramowej;
  - 4) warunki, które zapewnią zarządcy wykorzystanie zarezerwowanej zdolności przepustowej;
  - 5) zasady wprowadzania zmian lub ograniczeń w odniesieniu do zdolności przepustowej objętej umową umożliwiającą lepsze wykorzystanie infrastruktury kolejowej;
  - 6) skutki niedotrzymania warunków umowy ramowej;
  - 7) termin uiszczenia opłaty za rezerwację przepustowej, o której mowa w pkt 3.
- § 17. 1. W regulaminie sieci zawiera się następujące informacje:
- 1) dane teleadresowe zarządcy, w tym: adresy do korespondencji, numery telefonów i faksów oraz adresy poczty elektronicznej;
  - 2) dotyczące sposobu uzyskania licencji, o których mowa w art. 43 ustawy, oraz certyfikatów bezpieczeństwa, o których mowa w art. 18b ustawy, lub wskazanie strony internetowej, na której takie informacje są dostępne nieodpłatnie w formie elektronicznej;
  - 3) wykaz linii kolejowych udostępnianych aplikantom wraz z ich charakterystyką obejmującą:
    - a) dopuszczalną prędkość techniczną,
    - b) dopuszczalne naciski i klasy odcinków linii kolejowych,

- c) przyporządkowanie poszczególnym odcinkom linii kategorii linii;
- 4) wykaz punktów ekspedycyjnych, ich usytuowanie w odniesieniu do linii kolejowych oraz ich charakterystykę, w szczególności długość czynnych krawędzi peronowych i ładunkowych ich wysokość oraz parametry torów dójazdowych;
- 5) wykaz punktów stycznych z infrastrukturą kolejową innych zarządców;
- 6) adres strony internetowej, na której jest zamieszczony rejestr infrastruktury, o którym mowa w art. 25g ust. 1 ustawy;
- 7) ograniczenia w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, w tym wykaz linii kolejowych, o których mowa w art. 29b ustawy;
- 8) szczególne wymagania techniczne i organizacyjne dotyczące użytkowania infrastruktury kolejowej udostępnianej przez zarządcę;
- 9) szczegółową specyfikację usług świadczonych w ramach udostępniania infrastruktury kolejowej i warunki ich zapewnienia;
- 10) wymagania i warunki dotyczące taboru, personelu i organizacji przejazdów, w tym:
  - a) informacje, które przewoźnik jest obowiązany przekazywać zarządcy przed, w czasie i po zakończeniu przejazdu pociągu,
  - b) sposób przewożenia materiałów sypkich zapobiegający ich pyleniu;
- 11) przepisy wewnętrzne zarządcy, które będą obowiązywały aplikanta i przewoźnika w trakcie przygotowania i obowiązywania rozkładu jazdy;
- 12) tryb składania i rozpatrywania wniosków, z uwzględnieniem odpowiedniego traktowania przewozów towarowych, przewozów międzynarodowych i wniosków o przyznaniu trasy pociągu w ramach indywidualnego rozkładu jazdy, w tym:
  - a) wzory wniosków z zaznaczeniem informacji, których podanie jest obowiązkowe,
  - b) procedury, zgodnie z którymi aplikanci mogą składać wnioski, w tym informacje na temat gwarancji finansowych, o których mowa w art. 30 ust. 4 ustawy,
  - c) wymogi obowiązujące aplikantów,
  - d) harmonogram opracowania rozkładu jazdy,
  - e) sposób postępowania w przypadku wystąpienia trudności w ustaleniu tras wielościeżkowych,
  - f) sposób prowadzenia procesu koordynacji i rozstrzygnięcia sporów,
  - g) priorytety stosowane na etapie opracowania rozkładu jazdy, w tym warunki, na jakich uwzględnia się poprzednie wielkości wykorzystywania zdolności przepustowej przez aplikanta,

- h) trasy katalogowe,
  - i) zasady ustalania skomunikowań,
  - j) sposób postępowania w przypadku przepelnienia odcinka infrastruktury, o którym mowa w § 5 ust. 7 pkt 5 lit. a, w tym wielkość wykorzystania trasy pociągu upoważniającą zarządcę do odmowy przydzielenia aplikantowi trasy pociągu na danym odcinku,
  - k) sposób ustalania zdolności przepustowej potrzebnej dla własnych przewozów technologicznych;
- 13) tryb, warunki i terminy dokonywania zmian w rozkładzie jazdy;
  - 14) sposób powiadamiania o zmianach dotyczących parametrów technicznych i eksploatacyjnych linii kolejowych, na których przydzielono trasy pociągów, w tym o ograniczeniach związanych z robotami, wprowadzanych ograniczeniach prędkości i innych ograniczeniach eksploatacyjnych, nieprawidłowym działaniu urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności oraz urządzeń kontrolnych i diagnostycznych taboru;
  - 15) procedury układania harmonogramów remontów;
  - 16) specjalne środki podejmowane w przypadku wystąpienia zakłóceń w ruchu pociągów spowodowanych przez awarię techniczną lub wypadek zapewniające podjęcie wszystkich koniecznych kroków, aby przywrócić normalną sytuację, w tym plan postępowania wymieniający organy, które należy poinformować w przypadku wystąpienia poważnych zdarzeń lub poważnych zakłóceń w ruchu pociągów;
  - 17) działania sprawdzające przeprowadzane przez uprawnionych pracowników zarządcy;
  - 18) sposób ustalania i pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w tym:
    - a) obowiązujące przepisy w zakresie sposobu ustalania opłat,
    - b) projekt cennika, o którym mowa w art. 33 ust. 11 ustawy, wraz z wynikami analizy rynku, o której mowa w § 13 ust. 18,
    - c) sposób ustalania kategorii linii kolejowej,
    - d) podział rynku przewozów, który zastosowano przy ustalaniu zakresu stosowania wartości części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów, o której mowa w § 13 ust. 3,
    - e) wartość części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów, o której mowa w § 13 ust. 3, w podziale na rodzaje przewozów,

- f) oświadczenie, że jednakowe zasady pobierania opłat obowiązują wszystkich przewoźników kolejowych;
- 19) wzór umowy ramowej;
  - 20) procedury rozstrzygnięcia sporów i odwołań w zakresie spraw związanych z udostępnianiem infrastruktury kolejowej oraz planu wykonania, o którym mowa w art. 30e ustawy;
  - 21) wykaz obiektów infrastruktury usługowej połączonych z siecią zarządcy, ich usytuowanie w odniesieniu do linii kolejowych, warunki dostępu oraz świadczenia usług w tych obiektach lub wskazanie strony internetowej, na której takie informacje są udostępniane nieodpłatnie w formie elektronicznej;
  - 22) procedurę uzyskania odstępstwa od wymagań dotyczących znajomości języka polskiego dla maszynistów z innych państw członkowskich Unii Europejskiej w odniesieniu do linii kolejowych albo odcinków linii kolejowych obejmujących przejścia graniczne z państwami Unii Europejskiej sąsiadującymi z Rzeczpospolitą Polską;
  - 23) tryb, termin i sposób wprowadzania zmian do regulaminu sieci.
    - 2. Zarządca opracowuje regulamin sieci w sposób zapewniający:
      - 1) równoprawne traktowanie aplikantów na wszystkich etapach współpracy obejmujących:
        - a) przyznawanie dostępu do infrastruktury kolejowej,
        - b) opracowywanie rozkładu jazdy,
        - c) zawieranie umów,
        - d) korzystanie z infrastruktury kolejowej,
        - e) rozliczanie przejazdów pociągów, naliczanie i pobieranie opłat;
      - 2) bezpieczne i sprawne wykonywanie przejazdów pociągów.
    - 3. Projekt regulaminu sieci i jego zmiany podlegają konsultacji z Prezesem UTK i aplikantami.
    - 4. Regulamin sieci jest ogłaszany, w sposób zwyczajowo przyjęty, w tym na stronie internetowej zarządcy oraz na wspólnym portalu internetowym, o którym mowa w art. 34a ust. 4 ustawy, nie później niż na 4 miesiące przed upływem terminu składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej.
    - 5. Regulamin jest ogłaszany co najmniej w języku polskim i języku angielskim.
    - 6. Regulamin jest aktualizowany i zmieniany w razie konieczności.

§ 18. Do rozkładów jazdy, których opracowanie rozpoczęło się przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia oraz związanych z nimi cenników, regulaminów i umów o udostępnianie infrastruktury, a także ich zmian, stosuje się przepisy dotyczących asow e.

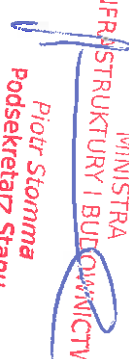
§ 19. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. poz. 788 oraz z 2015 r. poz. 1723).


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

**Za zgodność pod  
względem prawnym,  
legislacyjnym i redakcyjnym**

**ZASTĘPCA DYREKTORA  
Departamentu Prawnego**  
  
**Tomasz Marciniak**

**MINISTER  
INFRASTRUKTURY I  
BUDOWNICTWA**

Z upoważnienia  
**MINISTRA  
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA**  
  
**Piotr Stomma  
Podsekretarz Stanu**





Wydanie rozporządzenia w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej wynika:

- ze zmiany ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą” w szczególności art. 33 oraz delegacji do wydania rozporządzenia zawartej w art. 35;
- z wejścia w życie rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu (Dz. Urz. UE L 148 z 13.06.2015 r. str. 174), zwanego dalej „rozporządzeniem 2015/909”.

W stosunku do obowiązującego rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. poz. 788, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem”, wprowadzono:

- zmiany wdrażające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012 r., str. 32), zwaną dalej „dyrektywą 2012/34/UE”, w części, w jakiej nie było to możliwe bez zmiany ustawy o transporcie kolejowym, w szczególności w zakresie:
  - o wprowadzenia pojęcia aplikanta jako podmiotu, który jest uprawniony do dostępu do infrastruktury kolejowej w zakresie wnioskowania o przydzielenie zdolności przepustowej;
  - o opisanie sposobu ustalania odpowiedzialności za opóźnienia pociągów;
- inne zmiany, mające głównie charakter porządkowy.

Szczegółowe zmiany w stosunku do obecnie obowiązującego rozporządzenia opisano poniżej.

Z uwagi na nowe określenia pojęć „dostęp do infrastruktury” i „korzystanie z infrastruktury”, nieadekwatne do treści rozporządzenia, zmieniono tytuł rozporządzenia na „udostępnianie infrastruktury kolejowej”.

W związku z wprowadzeniem do ustawy obowiązku zawarcia pomiędzy zarządcą a aplikantem umowy o przydzielenie zdolności przepustowej, wprowadzono przepisy regulujące zakres przedmiotowy zagadnień, które w szczególności wymagają uregulowania umową o przydzielenie zdolności przepustowej (§ 3).

W zakresie trybu składania i rozpatrywania wniosków o przydzielenie tras pociągów (dotychczas § 4):

- 1) dotychczasową treść § 4 podzieleno na § 4 - § 9 wydziałając przepisy dotyczące:
  - a) składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej (§ 4),
  - b) opracowania rocznego rozkładu jazdy (§ 5),
  - c) opracowania indywidualnego rozkładu jazdy (§ 6),
  - d) wprowadzania korekt rozkładu jazdy (§ 7),
  - e) opracowania uproszczonego rozkładu jazdy (§ 8),
  - f) odwoływania pociągów (§ 9).
- 2) dostosowano przepisy do wprowadzonego ustawą pojęcia „aplikant”,
- 3) dostosowano przepisy również w odniesieniu do infrastruktury kolejowej innej niż linie kolejowe;
- 4) zgodnie z ustawą, wprowadzono rozróżnienie na wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej dla przejazdu pociągów i w innym celu (manewry, posty skład, który nie jest pociągiem);
- 5) wprowadzono możliwość złożenia jednego wniosku nie wiele sieci kolejowych;
- 6) wprowadzono rozróżnienie procedury ustalania tras pociągów przebiegających przez jedną lub więcej sieci kolejowych, w tym wstępnie ustalonej tras w korytarzach towarowych, oraz tras pociągów zamawianych na podstawie umów ramowych;
- 7) z art. 30 ust. 2 ustawy przeniesiono przepisy regulujące pierwszeństwo w przydzielaniu tras pociągów, w szczególności:
  - a) uwzględniono możliwość uprzywilejowania określonego ruchu,
  - b) uwzględniono okresiony w dyrektywie 2012/34/UE wymóg uwzględniania przez zarządcę na etapie przydzielania zdolności przepustowej dotychczasowego wykorzystania przydzielonych tras poszczególnym przewoźnikom kolejowym;

- 8) z § 5 ust. 1 i 5 przeniesiono przepisy dotyczące identyfikacji przebieganego odcinka infrastruktury oraz sposobu przydzielania zdolności przepustowej na takim odcinku;
- 9) przeniesiono z art. 30 ust. 2b ustawy przepisy dotyczące koordynacji pociągów;
- 10) z uwagi na obowiązek opracowania przez zarządcę rozkładu jazdy pociągu na 5 dni przed jego uruchomieniem wprowadzono możliwość uruchomienia pociągu bez określenia szczegółowego rozkładu jazdy; uproszczono rozkład jazdy zawierając bieżące godzinne odjazdy ze stacji początkowej oraz przjazdu pomiędzy poszczególnymi postacjami ruchu, bez określenia czasu postojów technicznych na poszczególnych stacjach;
- 11) opisano zasady tworzenia powtarzalnych tras pociągów, zwanych trasami katalogowymi;
- 12) opisano zasady opracowywania rozkładu jazdy w przypadku wprowadzenia ograniczeń w eksploatacji infrastruktury, tzw. rozkładu zamknięciowego;
- 13) uregulowano zasady odwoływania kursowania pociągu.

W zakresie sposobu postępowania w przypadku niewystarczającej zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej (dotychczas § 5, obecnie § 10):

- 1) dotychczasowy ust. 1 i 5 przeniesiono do § 4;
- 2) dostosowano przepisy do wprowadzonego pojęcia „aplikant”;
- 3) uwzględniono, że w konkretnych przypadkach poprawa przepustowości linii kolejowej może zostać uzyskana poprzez zmniejszenie prędkości pociągów.

W zakresie warunków dostępu i korzystania przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej (dotychczas § 3, obecnie § 11):

- 1) dotychczasowe warunki dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej poprawiono na warunki korzystania z infrastruktury kolejowej (w związku z wprowadzonym w ustawie rozszerzeniem zakresu podmiotów uprawnionych do dostępu do infrastruktury kolejowej);
- 2) wprowadzono obowiązek odebrania przewoźnikowi kolejowemu prawa do trasy pociągu w przypadku, gdy trasa była wykorzystywana poniżej określonej wartości progowej;

Wprowadzono przepisy regulujące sposób kwalifikacji opóźnień pociągów i ustalania planu wykonania (§ 12).

W zakresie sposobu ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej oraz podwyższania opłat i udziałania ulg (dotychczas § 7, obecnie § 13 i 14):

- 1) przepisy podzieleno na dwa paragrafy dotyczące:
    - a) opłat za wykorzystanie zdolności przepustowej (§ 13),
    - b) opłat rezerwacyjnych (§ 14);
  - 2) określono sposób ustalania opłaty za rozpatrzenie wniosku o przyznanie zdolności przepustowej oraz jej minimalną wysokość; opłata ma charakter opłaty rezerwacyjnej i jej wysokość ma zapobiegać składaniu nieprzemyślanych wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej;
  - 3) w związku z przeniesieniem wymogu przedstawienia zarządcy desygnji o otwartym dostępie na okres zawierania umów z zarządcą, wprowadzono wysoką opłatę rezerwacyjną za wnioskowanie w ramach rocznego rozkładu jazdy o przydzielenie zdolności przepustowej, która nie zostanie wykorzystana; opłata ma uchronić zarządcę przed składaniem przez aplikantów nieprzemyślanych wniosków, które przeszkadzają w poprawnej konstrukcji rocznego rozkładu jazdy;
  - 4) dostosowano procedurę ustalania stawek jednostkowych opłaty podstawowej stosownie do zmian wprowadzonych w ustawie oraz rozporządzeniu 2015/909;
  - 5) określono sposób ustalania wielkości planowanej pracy eksploatacyjnej;
  - 6) uwzględniono zmiany w pobieranej opłacie podstawowej wynikające z realizacji planu wykonania, o którym mowa w art. 30e ustawy.
- Jednocześnie w przepisach pozostawiono odniesienie do sposobu uwzględniania na etapie kalkulacji stawek opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej wysokości dofinansowania przeznaczzonego na zmniejszenie tych stawek. Dofinansowanie takie nadal może być udzielane zarówno z budżetu państwa, na podstawie programu wieloletniego, jak i z budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

Odnosnie zakresu przedmiotowego zagadnień, które w szczególności wymagają uregulowania umową o wykorzystanie zdolności przepustowej (dotychczas § 9, obecnie § 15):

- 1) przepisy przeniesiono z dotychczasowego § 9 ust. 1;
- 2) uzupełniono zakres o termin i sposób przekazywania informacji o wysokości naliczonych opłat wraz ze wskazaniem zmian w opłatach wynikających z realizacji planu wykonania.

Odniesienie zakresu przedmiotowego załączników, które w szczególności wymagają uregulowania umową ramową (dotychczas § 9, obecnie § 16):

- 1) przepisy przeniesiono z dotychczasowego § 9 ust. 2;
- 2) uzupełniono zakres o:
  - a) zasady i termin składania wniosków o przydzielenie tras pociągów,
  - b) zasady wprowadzania zmian lub ograniczeń w odniesieniu do zdolności przepustowej objętej umową.

W zakresie sposobu opracowania przez zarządcę regulaminu sieci (dotychczas § 8, obecnie § 17)

- 1) rozszerzono zakres regulaminu o:
  - a) informacje dotyczące sposobu uzyskania licencji oraz certyfikatów bezpieczeństwa,
  - b) wykaz linii kolejowych udostępnianych wnioskodawcom wraz z ich charakterystyką,
  - c) wykaz punktów ekspedycyjnych oraz ich charakterystykę,
  - d) wykaz punktów stycznych z infrastrukturą kolejową innych zarządców,
  - e) adres strony internetowej, na której jest zamieszczony rejestr infrastruktury,
  - f) wykaz linii, na których stosuje się zasady dotyczące ruchu uprzywilejowanego,
  - g) procedury układania harmonogramów remontów,
  - h) specjalne środki podejmowane w przypadku wystąpienia zakłóceń w ruchu pociągów,
  - i) wzór umowy ramowej,
  - j) procedury rozstrzygnięcia sporów,
  - k) wykaz obiektów infrastruktury usługowej połączonych z siecią zarządcy.

W zakresie rodzaju usług świadczonych przez zarządcę, za które pobierane są opłaty dodatkowe (dotychczas § 6) przepisy usunięto z uwagi na uregulowanie tej materii w rozdziale 6a ustawy.

W zakresie formy współdziałania zarządców, jeżeli zarządzana przez nich infrastruktura kolejowa umożliwiała wzajemne przekazywanie pociągów, dzięki połączeniu linii kolejowych przez nich zarządzanych (dotychczas § 10) przepisy zostały przeniesione do ustawy.

Wprowadzony w § 18 przepis przejściowy wynika z harmonogramu opracowania rozkładu jazdy. Prace nad jego opracowaniem zaczynają się ok. 16 miesięcy przed terminem jego wejścia w życie. W tym przypadku wejście w życie rozporządzenia zbiegnie się z rozpoczęciem prac nad rozkładem jazdy obowiązującym od 10 grudnia 2017 r. Oznacza to, że wszystkie dokumenty dotyczące rozkładów jazdy ważnych do 9 grudnia 2017 r. zachowają swoją ważność. Również zmiany obowiązujących rocznych rozkładów jazdy będą dokonywane na podstawie dotychczasowych przepisów.

Projekt rozporządzenia wdraża przepisy dyrektywy 2012/34/UE w zakresie art. 14 ust. 3, art. 26, art. 27 ust. 1-3, art. 29 ust. 1, art. 31 ust. 3, 4, 7, art. 32 ust. 1, 5, art. 36, art. 38 ust. 1, 3, art. 40 ust. 1, 2, 5, art. 41 ust. 2, art. 42 ust. 1, 3, 4, art. 43 ust. 3, art. 44 ust. 2-4, art. 45-48, art. 49 ust. 3, art. 50-53, art. 54 ust. 1.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie stanowi przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).



<b>Nazwa projektu</b> Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej	<b>Data sporządzenia</b> 08.02.2016 r.
<b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	<b>Źródło:</b> wdrożenie prawa unijnego
<b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Piotr Sojma	<b>Nr w wykazie prac MIIB:</b> 24
<b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Michał Wankiewicz, tel. 22 630 14 38, michael.wankiewicz@mib.gov.pl	

### OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązany?

2. Rekomendowane rozwiązania w tym planowane zmiany dla innych części i rozporządzeń.

Wprowadzenie nowych zasad udostępniania infrastruktury kolejowej poprzez zmianę ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297 z późn. zm.) oraz wydanie nowego rozporządzenia zastępującego rozporządzenie z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. poz. 788, z późn. zm.). Elektem jest implementacja prawa UE w zakresie art. 14 ust. 3, art. 26, art. 27 ust. 1-3, art. 29 ust. 1, art. 31 ust. 3, 4, 7, art. 32 ust. 1, 5, art. 36, art. 38 ust. 1, 3, art. 40 ust. 1, 2, 5, art. 41 ust. 2, art. 42 ust. 1, 3, 4, art. 43 ust. 3, art. 44 ust. 2-4, art. 45-48, art. 49 ust. 3, art. 50-53 oraz art. 54 ust. 1. dyrektywy 2012/34/UE w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego.

3. Jak problem został rozwiązany a także w innych częściach i rozporządzeniach?

Każdy kraj członkowski ma swobodę w ustalaniu zasad udostępniania infrastruktury kolejowej ograniczoną regulacjami zawartymi w prawie UE. Państwa członkowskie w różny sposób wdrażają przepisy dyrektywy 2012/34/UE. Przykłady odmienne zasad ustalania opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej:  
Niemcy – zarządcy infrastruktury muszą wyznaczyć opłaty w sposób rekompensujący koszty poniesione przez nich w związku ze świadczeniem usług regulaminowych, powiększone o wskaźnik rentowności, jeżeli rynek na to pozwala; Bułgaria – pobieranie opłat za dostęp musi pokryć koszty bieżącego utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej; koszty te obejmują prace bieżące remonty linii kolejowych, stacji, sprzętu, urządzeń bezpieczeństwa, systemów dostaw energii i telekomunikacji, a także funkcjonalna infrastruktura kolejowej i są uważane za poza anotyżacją; Węgry – w systemie prawnym nie ma szczególnych regulacji odnośnie metody ustalania opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej.

<b>4. Podmioty, na które odciążają projekt</b>			
Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
zarządcy infrastruktury	10	Urząd Transportu Kolejowego	zmiana zasad pobierania opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej
przewoźnicy kolejowy	108	Urząd Transportu Kolejowego	zmiana kosztów w zakresie opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej
JST	16	informacje ogólnodostępne	zmiana zapotrzebowania na środki na dofinansowanie kolejowego transportu publicznego

5. Informacje na temat zasad, czasu trwania i podziału zmian wdrożonych w projekcie

Projekt rozporządzenia zostanie skierowany m.in. do zainteresowanych zarządców infrastruktury, przewoźników pasażerskich i towarowych, Izby Gospodarczej Transportu Kolejowego, Krajowej Izby Gospodarczej, RailWay Business Forum, Stowarzyszenia Eksportów i menedżerów Transportu Szybnego.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]										
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Dochody ogółem	0										
budżet państwa											
JST											
pozostałe jednostki (oddzielnie)											
Wydatki ogółem		25	25	25	25	25	25	25	25	25	225
budżet państwa		80	80	80	80	80	80	80	80	80	720
JST		-55	-55	-55	-55	-55	-55	-55	-55	-55	-495
pozostałe jednostki (oddzielnie)											
Saldo ogółem	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	225
budżet państwa	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	720
JST	-55	-55	-55	-55	-55	-55	-55	-55	-55	-55	-495
pozostałe jednostki (oddzielnie)											

Źródła finansowania

budżet państwa, Fundusz Kolejowy

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

Rozporządzenie zmienia zasady finansowania kosztów zarządcy infrastruktury.  
Dla sieci zarządzanej przez PKP PLK S.A. przychody z opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej szacowane są w 2016 r. na ok. 2,1 mld zł. W związku z likwidacją części opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, co wynika z rozporządzenia 909/2015, przewiduje się zmniejszenie przychodów Spółki o ok. 95 mln zł w skali roku. W związku z powyższym konieczne będzie zwiększenie środków publicznych przekazywanych PKP PLK S.A. na pokrycie kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową.

W związku z likwidacją części opłat zmniejsza się koszty ponoszone przez przewoźników kolejowych, w tym przez przewoźników świadczących usługi na podstawie umów zawartych z organizacjami publicznego transportu zbiorowego. Tym samym zmniejszy się zapotrzebowanie na dotęgię dla tych przewoźników w wysokości ok. 15 mln zł w skali roku - w zakresie przewozów finansowanych z budżetu państwa, oraz ok. 55 mln zł - w zakresie przewozów finansowanych przez jednostki samorządu terytorialnego. Pozostałe zmniejszenie przychodów PKP PLK S.A. w wysokości ok. 25 mln zł dotyczy będzie opłat w zakresie usług komercyjnych (opisano w pkt 7 OSR).

Zwiększenie wydatków budżetu państwa o 80 mln zł w skali roku obliczone zostało jako różnica pomiędzy zwiększeniem dotacji dla PKP PLK S.A. (95 mln zł) a oszczędnościami w zakresie dofinansowania publicznego transportu zbiorowego (15 mln zł).

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorstw, w tym na konkurencyjność przedsiębiorstw w sektorze obrót wewnątrz gospodarki krajowej

Czas w latach od wejścia w życie zmian	Skutki										
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2016 r.)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pasażerscy przewoźnicy kolejowi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	45
towarowi przewoźnicy kolejowi	0	0	0	-20	-20	-20	-20	-20	-20	-20	180

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

Regulacja spowoduje zmniejszenie opłat pobieranych za dostęp do infrastruktury kolejowej na sieci zarządzanej przez PKP PLK S.A.

W przypadku przewoźników wykonujących przewozy na zasadach komercyjnych pobierane opłaty zostaną zmniejszone o ok. 5 mln zł w zakresie przewozów pasażerskich oraz o ok. 20 mln zł w zakresie przewozów towarowych.

W przypadku przewoźników wykonujących przewozy na zlecenie organizatorów publicznego transportu zbiorowego zmiana wysokości opłat i ponoszonych kosztów będzie powiązana ze zmianą

	wysokości dofinansowania, co będzie skutkowało brakiem wpływu na prowadzoną działalność.
<b>8. Zmiana obciążenia regulacji (w tym obowiązująca informacyjnej) wynikających z projektu</b>	
X nie dotyczy	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronicznej. <input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy Komentarz:
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>	
Rozporządzenie nie wpłynie na rynek pracy.	
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>	
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>	
10 grudnia 2017 r.	
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ocena skutków projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>	
Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.	
<b>13. Załącznik (jeżeli dokumenty załączone do wniosku są istotne)</b>	