|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **TABELA ZGODNOŚCI** | | | | |
| **TYTUŁ PROJEKTU:** | **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenie w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej** | | | |
| **TYTUŁ DOSTOSOWYWANEGO AKTU PRAWNEGO / WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH:** | **Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego** | | | |
| **PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ** | | | | |
| **Jedn. red.** | **Treść przepisu UE** | **Konieczność wdrożenia**  T/N | **Jedn. red. rozp.** | **Treść przepisu/ów projektu (\*)** |
|  |  | N | § 1 pkt 1 lit. a rozporządzenia | w § 2: a) pkt 2 otrzymuje brzmienie: „2) modyfikacja przydzielonej zdolności przepustowej – zmianę przydzielonej zdolności przepustowej, w wyniku której aplikant zakłada przynajmniej częściowe jej wykorzystanie;”, |
|  |  | N | § 1 pkt 1 lit. b rozporządzenia | w § 2: b) po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu: „3a) bruttotonokilometr – miernik pracy eksploatacyjnej odpowiadający przejazdowi jednej tony brutto towaru na odległość jednego kilometra;”; |
| **Rozdział IV  Sekcja 2** Art. 31 ust. 3 | **Pobieranie opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej i alokacja zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej  Opłaty za infrastrukturę i usługi** 3. Bez uszczerbku dla ust. 4 lub 5 niniejszego artykułu lub dla art. 32 opłaty za minimalny pakiet dostępu i za dostęp do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej ustala się po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat przejazdu pociągu. | T | § 1 pkt 2 lit. a, b i g rozporządzenia | w § 21: a) ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Część stawki zależną od kosztów bezpośrednich ustala się jako sumę części stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowych, części stawki zależnej od trakcji pociągu oraz części stawki zależnej od postojów handlowych przy peronach.”,  b) ust. 4 otrzymuje brzmienie: „4. Średnią stawkę zależną od masy pociągu i kategorii linii kolejowych ustala się jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich – z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną oraz kosztów udostępniania peronów wraz z infrastrukturą umożliwiającą pasażerom dostęp do peronu, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego – oraz planowanej pracy eksploatacyjnej.”,  g) po ust. 12 dodaje się ust. 12a w brzmieniu: „12a. Część stawki zależną od postojów handlowych przy peronach ustala się jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich w zakresie udostępniania peronów wraz z infrastrukturą umożliwiającą pasażerom dostęp do peronów pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego oraz planowanej pracy eksploatacyjnej dla pociągów realizujących postoje handlowe przy peronach.” |
|  |  | N | § 1 pkt 2 lit. c rozporządzenia | w § 21: c) uchyla się ust. 7 i 8, |
|  |  | N | § 1 pkt 2 lit. d rozporządzenia | w § 21: d) w ust. 10 uchyla się pkt 1, |
|  |  | N | § 1 pkt 2 lit. e rozporządzenia | w § 21: e) w ust. 11 uchyla się pkt 1, |
|  |  | N | § 1 pkt 2 lit. f rozporządzenia | w § 21: f) w ust. 12 pkt 2 otrzymuje brzmienie: „2) wynosi 0 zł/pociągokilometr lub 0 zł/bruttotonokilometr dla pociągów prowadzonych trakcją inną niż elektryczna.”, |
|  |  | N | § 1 pkt 2 lit. h rozporządzenia | w § 21: h) ust. 13 otrzymuje brzmienie: „13. Planowaną wysokość kosztów bezpośrednich ustala się na podstawie wysokości odpowiednich kosztów bezpośrednich poniesionych w roku obrotowym przyjętym jako rok bazowy, z którego pochodzą wszystkie mierzone lub prognozowane dane do określenia stawek jednostkowych opłat, z uwzględnieniem: „1) współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej, ustalonego jako iloraz liczby dni w rocznym rozkładzie jazdy pociągów, na który ustala się stawki, i liczby dni w roku przyjętym jako rok bazowy; 2) planowanych lub znanych wskaźników inflacji na kolejne lata po roku przyjętym jako rok bazowy, a w przypadku kosztów wynagrodzeń, planowanych wskaźników inflacji oraz planowanych wskaźników dynamiki realnej wynagrodzenia brutto w gospodarce narodowej.”, |
|  |  | N | § 1 pkt 2 lit. i rozporządzenia | w § 21: i) uchyla się ust. 16, |
| **Rozdział IV  Sekcja 2** Art. 32 ust. 1 | **Pobieranie opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej i alokacja zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej  Opłaty za infrastrukturę i usługi** 1. W celu odzyskania całości kosztów poniesionych przez zarządcę infrastruktury państwo członkowskie może, jeżeli kondycja rynku to umożliwia, dokonywać podwyżek na podstawie efektywnych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych zasad, gwarantując przy tym optymalną konkurencyjność segmentów rynku kolejowego. System pobierania opłat uwzględnia wzrosty produktywności osiągnięte przez przedsiębiorstwa kolejowe.  Poziom opłat nie może jednak wykluczać użytkowania infrastruktury przez segmenty rynku, które mogą zapłacić przynajmniej koszty ponoszone bezpośrednio w wyniku prowadzenia przewozów kolejowych, powiększone o pewną stopę zwrotu, którą umożliwia kondycja rynku.  Przed zatwierdzeniem wprowadzenia podwyżek państwa członkowskie zapewniają, aby zarządcy infrastruktury ocenili ich znaczenie dla określonych segmentów rynku, biorąc pod uwagę co najmniej pary wymienione w załączniku VI pkt 1 i zachowując te właściwe. Wykaz sektorów rynku określony przez zarządców infrastruktury zawiera co najmniej trzy następujące segmenty: przewozy towarowe, przewozy pasażerskie w ramach umowy o świadczeniu usługi publicznej oraz inne przewozy pasażerskie.  Zarządcy infrastruktury mogą dalej rozróżniać segmenty rynku według przewożonych towarów lub pasażerów.  Określone zostaną również segmenty rynku, w których przedsiębiorstwa kolejowe obecnie nie działają, ale mogą świadczyć usługi w okresie obowiązywania systemu pobierania opłat. Zarządca infrastruktury nie uwzględnia podwyżki w systemie pobierania opłat w tych segmentach rynku.  Wykaz segmentów rynku jest publikowany w regulaminie sieci i podlega przeglądowi przynajmniej raz na pięć lat. Organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55, sprawdza ten wykaz zgodnie z art. 56. | T | § 1 pkt 2 lit. j i k rozporządzenia | w § 21: j) ust. 17 otrzymuje brzmienie: „17. Zarządca może określić w regulaminie sieci część stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów, o której mowa w ust. 1, jako wartość wyższą niż 0 zł/pociągokilometr lub 0 zł/bruttotonokilometr, jeżeli na podstawie analizy rynku wykazał, że taka wartość nie spowoduje przejęcia przewozów przez transport samochodowy ani nie spowoduje zwiększenia udziału w rynku przez transport samochodowy. System pobierania opłat uwzględnia wzrosty produktywności osiągnięte przez przewoźników kolejowych w roku obrotowym przyjętym jako rok bazowy.”,  k) ust. 17a otrzymuje brzmienie:  „17a. W przypadku, o którym mowa w ust. 17, zarządca określa segmenty rynku, w których przewoźnicy kolejowi obecnie nie działają, ale mogą świadczyć usługi, albo mogą zwiększyć udział w rynku w okresie obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów. W tych segmentach rynku zarządca ustala wartość stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów w wysokości 0 zł/pociągokilometr lub 0 zł/bruttotonokilometr.”, |
|  |  | N | § 1 pkt 2 lit. l rozporządzenia | w § 21: l) ust. 20 otrzymuje brzmienie: „20. Zarządca może odstąpić od przeprowadzania analizy, o której mowa w ust. 17, jeżeli przyjmie, że wartość części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w ust. 1, wynosi 0 zł/pociągokilometr lub 0 zł/bruttotonokilometr dla wszystkich rodzajów przewozów.”, |
|  |  | N | § 1 pkt 2 lit. m rozporządzenia | w § 21: m) w ust. 22 w pkt 1 i 2 oraz w ust. 24 wyrazy „ust. 1–-17” zastępuje się wyrazami „ust. 1 –6,- 9– 15 i 17”; |
|  |  | N | § 1 pkt 3 lit. a rozporządzenia | w § 23: a) ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. W przypadku niewykorzystania przez przewoźnika, z przyczyn leżących  po jego stronie, całej albo części przydzielonej trasy pociągu, opłata rezerwacyjna  za niewykorzystany odcinek przydzielonej trasy pociągu wynosi: 1) 100% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu przy braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu; 2) 25% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie krótszym niż 12 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu; 3) 20% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie nie krótszym niż 12 godzin i krótszym niż 36 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu; 4) 15% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie nie krótszym niż 36 godzin i krótszym niż 72 godziny przed planowym uruchomieniem pociągu;  5) 10% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie nie krótszym niż 72 godziny i nie dłuższym niż 30 dni przed planowym uruchomieniem pociągu; 6) 0% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie dłuższym niż 30 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu.”; |
|  |  | N | § 1 pkt 3 lit. b rozporządzenia | w § 23: b) w ust. 2 skreśla się wyrazy „pkt 2”, |
|  |  | N | § 1 pkt 3 lit. c rozporządzenia | w § 23: c) uchyla się ust. 3, |
|  |  | N | § 1 pkt 3 lit. d rozporządzenia | w § 23: d) ust. 4 otrzymuje brzmienie: „4. Opłata rezerwacyjna, o której mowa w ust. 1, wynosi 0% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku, gdy niewykorzystanie trasy pociągu jest następstwem wniosku o przydzielenie trasy pociągu dotyczącego modyfikacji przydzielonej trasy pociągu złożonego w ramach zmiany rozkładu jazdy pociągów.”; |
|  |  | N | § 1 pkt 4 lit. a rozporządzenia | w § 27 w ust. 1: a) po pkt 19 dodaje się pkt 19a w brzmieniu: „19a) plan wykonania, o którym mowa w art. 30f ust. 4 ustawy,”, |
|  |  | N | § 1 pkt 4 lit. b rozporządzenia | w § 27 w ust. 1: b) pkt 21 otrzymuje brzmienie: „21) procedury rozstrzygania sporów i odwołań w zakresie spraw związanych  z udostępnianiem infrastruktury kolejowej,”. |