

### Załącznik nr 1

Uwagi do projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa  
w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej.

UWAGI GENERALNE		
1.	<b>Nieprawidłowa implementacja zasady kosztu bezpośrednio ponoszonego jako rezultat wykonywania przewozu pociągiem</b>	<p>Przepis art. 33 ust. 6 zd. 1 projektu nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym z dnia 22 czerwca 2016 roku stanowi, że „stawki jednostkowe opłaty podstawowej ustalane są przez zarządcę po kosztach bezpośrednich, jakie zarządca ponosi jako rezultat przejazdu pociągu. W celu odzyskania całości ponoszonych kosztów zarządca może, jeżeli wykaże, że kondycja rynku to umożliwi, dokonać podwyżki stawek”.</p> <p>Z kolei §13 ust. 3 projektu rozporządzenia stanowi, że „stawkę jednostkową [...] ustala się jako sumę części stawki zależnej od kosztów bezpośrednich oraz części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów”.</p> <p>Tymczasem:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) punkt 69 Preambuły Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 roku w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (dalej jako: „Dyrektywa”) stanowi, że „w rezultacie pobieranie opłat za infrastrukturę powinno być ustalone na poziomie kosztu, który jest ponoszony bezpośrednio jako rezultat wykonywania przewozu pociągiem”,</li> <li>2) art. 31 ust. 3 Dyrektywy stanowi, że „[...] 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. Przed dniem 16 czerwca 2015 r. Komisja przyjmuje środki ustalające zasady obliczania kosztów, które są bezpośrednio ponoszone w wyniku prowadzenia ruchu pociągów. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.</li> </ol> <p>Powyższe wskazuje, że przepis §13 ust. 3 projektu rozporządzenia jest niezgodny nie tylko z art. 33 ust. 6 projektu nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym, lecz przede wszystkim z art. 31 ust. 3 Dyrektywy. Nie przesądza bowiem, że pobieranie opłat za infrastrukturę musi być ustalone na poziomie kosztu, który jest ponoszony bezpośrednio jako rezultat wykonywania przewozu pociągiem. Tym samym, proponowane brzmienie przepisu rozporządzenia pozwala kalkulować opłaty w oparciu o wszystkie koszty bezpośrednie – a nie jedynie te które powstają w wyniku przejazdu pociągu.</p> <p>Ponadto, stwierdzenie, że stawka <i>ma być zależna</i> od kosztów bezpośrednich nie jest tożsame z wymogiem, aby opłata była ustalona na poziomie kosztu, który jest ponoszony bezpośrednio jako</p>

		<p>rezultat wykonywania przewozu pociągiem.</p> <p>Zgodnie z pkt 8 Preambuły Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 roku w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu (dalej jako: „Rozporządzenie Wykonawcze”) „zarządca infrastruktury powinien mieć możliwość włączenia do obliczenia kosztów bezpośrednich jedynie tych kosztów, co do których może obiektywnie i rzetelnie wykazać, że wynikają one bezpośrednio z przejazdu pociągu”. Jest to niezgodne również z art. 2 pkt 1 tego Rozporządzenia Wykonawczego, który stanowi że „koszt bezpośredni” oznacza koszt, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat przejazdu pociągu.</p> <p><i>Wnosimy o stosowną modyfikację przepisu.</i></p>
2.	<p><b>Niepełna regulacja dotycząca możliwości odzyskania całości kosztów ponoszonych przez zarządcę</b></p>	<p>Przepis art. 33 ust. 6 zd. 2 projektu ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw z dnia 22 czerwca 2016 roku stanowi, że „w celu odzyskania całości ponoszonych kosztów zarządca może, jeżeli wykaze, że kondycja rynku to umożliwiała, dokonać podwyżki stawek”.</p> <p>Jest to regulacja niepełna w kontekście brzmienia przepisu art. 32 Dyrektywy i wymaga uzupełnienia.</p> <p>Przed wszystkim przepis art. 32 Dyrektywy gwarantuje, że podwyżki mogą zostać dokonane na podstawie efektywnych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych zasad, gwarantując przy tym optymalną konkurencyjność segmentów rynku kolejowego. Obecne brzmienie projektu ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw oraz rozporządzenia nie czynią zadość temu obowiązkowi, a jest to istotne naruszenie przepisów unijnych.</p> <p>Ponadto, projektowane przepisy nie gwarantują, że:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) system pobierania opłat będzie uwzględniał wzrosty produktywności osiągnięte przez przedsiębiorstwa kolejowe.</li> <li>2) poziom opłat nie będzie mógł wykluczać użytkownika 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.</li> </ol> <p><i>Wnosimy o stosowną modyfikację przepisu.</i></p>
3.	<p><b>Nieuwzględnienie postanowień Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 roku w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako</b></p>	<p>Ani projekt ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw, ani projekt rozporządzenia nie odnoszą się w swej treści ani nie uwzględniają postanowień Rozporządzenia Wykonawczego, w szczególności w zakresie obowiązku zarządcy kalkulacji opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej zgodnie z postanowieniami tego Rozporządzenia Wykonawczego.</p>

	rezultat przejazdu pociągu	
4.	<b>Brak zapewnienia organowi regulacyjnemu możliwości sprawdzenia naliczania opłat</b>	<p>Zgodnie z pkt 15 Preambuły Rozporządzenia Wykonawczego „organy regulacyjne powinny mieć możliwość sprawdzenia, czy różne zasady naliczania opłat są stosowane zgodnie z informacjami przekazanymi im przez zarządcę infrastruktury”.</p> <p>Zgodnie natomiast z art. 31 ust. 2 Dyrektywy „państwa członkowskie wymagają od zarządcy infrastruktury i operatora obiektu infrastruktury usługowej dostarczenia organowi regulacyjnemu wszystkich koniecznych informacji na temat nałożonych opłat, aby umożliwić organowi regulacyjnemu wykonywanie jego funkcji, o których mowa w art. 56. Zarządca infrastruktury i operator obiektu infrastruktury usługowej muszą w związku z tym być w stanie wykazać wobec przedsiębiorstw kolejowych, że opłaty za infrastrukturę i usługi, na które faktycznie wystawiono faktury przedsiębiorstwu kolejowemu, zgodnie z art. 30–37, są zgodne z metodologią, zasadami, a jeśli to ma zastosowanie, z wartościami określonymi w regulaminie sieci”.</p> <p>Obecne brzmienie projektu ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw oraz rozporządzenia nie przyznają Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego takich uprawnień.</p> <p><i>Wnosimy o pilne uzupełnienie stosownych uregulowań.</i></p>
5.	<b>Brak regulacji odnoszących się ustalania opłat za dostęp do obiektów infrastruktury usługowej</b>	<p>Projektowane rozporządzenie nie zawiera żadnych regulacji odnoszących się do ustalania opłat za dostęp do obiektów infrastruktury usługowej koncentrując się wyłącznie na minimalnym dostępie.</p> <p><i>Wnosimy o stosowną modyfikację przepisu.</i></p>
6.	<b>Brak regulacji odnoszących się do ustalania opłat za usługi dodatkowe</b>	<p>Projektowane rozporządzenie nie zawiera żadnych regulacji odnoszących się do ustalania opłat za usługi dodatkowe.</p> <p>Rozporządzenie powinno odnieść się ponadto do postanowień art. 13 ust. 7 Dyrektywy, zgodnie z którym operator świadczy te usługi na niedyskryminujących zasadach, jak również do art. 31 ust. 8 Dyrektywy, zgodnie z którym „w przypadku gdy usługi wymienione w załączniku II pkt 3 i 4 jako usługi dodatkowe i pomocnicze są oferowane tylko przez jednego dostawcę, opłata nałożona za taką usługę nie może przekraczać kosztów jej świadczenia powiększonych o rozsądny zysk”.</p> <p><i>Wnosimy o stosowną modyfikację przepisu.</i></p>
7.	<b>Brak postanowień regulujących system zachęt do zmniejszania kosztów udostępniania infrastruktury i poziomu opłat za dostęp</b>	<p>Projektowane rozporządzenie nie zawiera żadnych regulacji odnoszących się do systemu zachęt zarządcy infrastruktury kolejowej do zmniejszania kosztów udostępniania infrastruktury i poziomu opłat za dostęp, w szczególności mechanizmów motywujących w postaci nagród i premii dla pracowników za właściwą realizację celów jakościowych wskazanych w umowie oraz za optymalizację kosztów udostępniania infrastruktury i poziomu opłat za dostęp.</p>

UWAGI SZCZEGÓŁOWE		
8.	<b>§1 pkt 5</b>	Przepisy prawa nie zawierają postanowień odnośnie do zasad ustalania „planu wykonania”. Projektowane rozporządzenie zawiera wyłącznie sposób kwalifikowania opóźnień.
9.	<b>§2</b>	<p><i>Wnosimy, aby w przepisie tym dodać definicje o następującej treści:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– roczny rozkład jazdy – rozkład jazdy obowiązujący pomiędzy dwoma kolejnymi zmianami rozkładu jazdy pociągów następującymi o północy w drugą sobotę grudnia</li> <li>– indywidualny rozkład jazdy – rozkład jazdy opracowany na indywidualny wniosek aplikanta na jeden lub kilka terminów kursowania pociągu w ramach pozostałej, wolnej zdolności przepustowej</li> <li>– trasa katalogowa – oferta tras dla których opracowano rozkład jazdy pociągów na okres obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów w oparciu o parametry przyjęte przez zarządcę infrastruktury kolejowej</li> <li>– praca eksploatacyjna - miernik określający wykorzystanie (eksploatację) taboru kolejowego. Wyrażony jest iloczynem liczby pociągów i przebytej przez te pociągi odległości (pociągokilometry).</li> </ul>
10.	<b>§3 pkt 3</b>	<p>W zakresie §3 pkt 3 rozporządzenia nie jest potrzeba wskazywania w umowie sposobu oświadczania przez przewoźnika przyjęcia do wykorzystania zdolności przepustowej przydzielonej aplikantowi, skoro zgodnie z projektowanym art. 30b ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym przewoźnik kolejowy nabywa prawo do wykorzystania przydzielonej aplikantowi zdolności przepustowej po zawarciu z zarządcą umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej. Projekt umowy jest zaś przedstawiany przewoźnikom kolejowym wskazanym przez aplikanta (projektowany art. 30b ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym).</p> <p><i>Wnosimy o wykreślenie §3 pkt 3.</i></p>
11.	<b>§4</b>	<p>Zgodnie z projektowanym art. 30 ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym umowa o przydzielenie zdolności przepustowej określa w szczególności sposób i terminy przekazywania zarządcy informacji o przewoźniku kolejowym uprawnionym do wykorzystania zdolności przepustowej, która zostanie przydzielona aplikantowi.</p> <p><i>Wnosimy o rozważenie przeniesienia ww. przepisu do rozporządzenia tak, aby zakres kwestii, które winny być uregulowane umową nie budził wątpliwości.</i></p>
12.	<b>§4 ust. 1 pkt 2</b>	<p>Nie jest wiadome, dla jakiego innego celu niż przejazd pociągu może być przydzielona zdolność przepustowa.</p> <p><i>Wnosimy o stosowne wyjaśnienie.</i></p>
13.	<b>§4 ust. 1 oraz 2</b>	<p>Rozporządzenie posługuje się terminami wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej oraz wniosek o przydzielenie trasy pociągu (zob. przykładowo §4 ust. 1 oraz ust. 2 rozporządzenia).</p> <p>Dla uniknięcia ewentualnych wątpliwości interpretacyjnych,</p>

		terminologia stosowana w rozporządzeniu powinna zostać ujednolicona.
14.	<b>§4 ust. 2 pkt 3 lit. a)</b>	<i>Wnosimy o to by wyraz „typ” zamienić na „dane techniczne oraz charakterystykę trakcyjną”.</i>
15.	<b>§4 ust. 2 pkt 3 lit. e)</b>	<i>Wnosimy, aby na końcu dopisać „taboru na tor”.</i>
16.	<b>§4 ust. 2 pkt 3 lit. f)</b>	<i>Wnosimy, aby dodać literę f) „seria i typ wagonów”.</i>
17.	<b>§4 ust. 4</b>	§4 ust. 4 rozporządzenia pomija dotychczas występującą przesłankę wszczęcia procedury likwidacji linii kolejowej lub jej części jako ewentualnej przyczyny odmowy rozpatrzenia wniosku. <i>Wnosimy o dodanie powyższej przesłanki do katalogu wskazanego w §4 ust. 4.</i>
18.	<b>§4 ust. 4 pkt 2</b>	Nie jest jasne czy dla przeprowadzenia prac związanych z utrzymaniem, budową i modernizacją infrastruktury kolejowej możliwe będzie wyłączenie z eksploatacji linii kolejowej. <i>Wnosimy o stosowne wyjaśnienie i doprecyzowanie, w jakich przypadkach będzie możliwe takie wyłączenie.</i>
19.	<b>§5 ust. 2</b>	Zgodnie z §5 ust. 2 rozporządzenia wnioski o przydzielenie trasy wielosieciowej w ramach rocznego rozkładu jazdy pociągów aplikant składa w terminie określonym przez zarządcę, nie późniejszym niż 11 miesięcy i nie wcześniejszym niż 12 miesięcy przed dniem wejścia w życie rocznego rozkładu jazdy pociągów. Jednocześnie zgodnie z §5 ust. 3 rozporządzenia na podstawie ww. wniosków zarządca uzgadnia z zainteresowanymi zarządcami, nie później niż 11 miesięcy przed dniem wejścia w życie rocznego rozkładu jazdy pociągów, które trasy wielosieciowe mają zostać uwzględnione w rocznym rozkładzie jazdy pociągów. Mając na uwadze ww. terminy, w praktyce zarządca infrastruktury będzie dysponował wyjątkowo krótkim okresem czasu na uzgodnienie uwzględnienia w rocznym rozkładzie jazdy pociągów tras wielosieciowych z zainteresowanymi zarządcami. <i>W związku z tym wnosimy o wydłużenie tego terminu.</i>
20.	<b>§5 ust. 6</b>	Nie jest jasne, dlaczego §5 ust. 6 rozporządzenia nie obejmuje wniosków o przydzielenie trasy jednosieciowej, o których mowa w ust. 5. Przepis odwołuje do ust. 5 wyłącznie w zakresie terminu na opracowanie wstępnych tras pociągów. Wnioski o przydzielenie trasy jednosieciowej również powinny być brane pod uwagę przez zarządcę przy opracowywaniu wstępnych tras pociągów. <i>Wnosimy o stosowną modyfikację przepisu.</i>
21.	<b>§5 ust. 7 pkt 2 lit. a)</b>	§5 ust. 7 pkt 2 lit. a) rozporządzenia powinien wskazywać dopuszczalną formę przekazania aplikantom informacji o wystąpieniu kolizji. Zgodnie z art. 46 ust. 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 roku w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego informacje podawane są nieodpłatnie, w formie pisemnej lub elektronicznej. <i>Wnosimy o stosowne uzupełnienie.</i>

22.	<b>§5 ust. 7 pkt 5 lit. a)</b>	<p>§5 ust. 7 pkt 5 lit. a) rozporządzenia nie uwzględnia przypadku, gdy brak możliwości uwzględnienia zmian wnioskowanych przez przewoźnika wynika z zaplanowanych zamknięć torowych (§5 ust. 1 pkt 2 dotychczasowego rozporządzenia).</p> <p><i>Wnosimy o stosowne uzupełnienie.</i></p>
23.	<b>§6 ust. 3 i 6</b>	<p>Prosimy o rozważenie modyfikacji terminów określonych §6 ust. 3 i 6 rozporządzenia. Zgodnie z §6 ust. 3 rozporządzenia wnioski o przydzielenie trasy pociągu w ramach indywidualnego rozkładu jazdy powinien zostać złożony w terminie wyznaczonym przez zarządcę, nie późniejszym niż 5 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu. Jednocześnie, zgodnie z §6 ust. 6 rozporządzenia 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.</p> <p><i>Wnosimy o skrócenie tych terminów do obecnie obowiązujących (tj. 2 dni dla przewozów międzynarodowych, 12 godz. dla pociągów towarowych krajowych oraz 3 godz. dla lokomotyw luzem). W proponowanym kształcie terminy te negatywnie wpłyną na elastyczność przewozów, która np. w przypadku przewozu chemii jest bardzo ważna.</i></p>
24.	<b>§7 ust. 1</b>	<p>W zakresie §7 ust. 1 rozporządzenia wskazujemy, że dotychczas obowiązujący art. 30 ust. 5b ustawy o transporcie kolejowym przewiduje, iż zmiany rozkładu jazdy nieprzewidziane w trakcie jego tworzenia są wprowadzane z inicjatywy zarządcy infrastruktury lub na wniosek przewoźnika. Projektowane rozporządzenie zmiany rozkładu jazdy uzależnia wyłącznie od inicjatywy zarządcy.</p> <p><i>Wnosimy o stosowną modyfikację i przyznanie tego uprawnienia również przewoźnikowi kolejowemu.</i></p>
25.	<b>§7 ust. 1 i 2</b>	<p>Przepis ten powinien konkretyzować, kiedy zarządcy mają obowiązek informować przewoźników o terminach korekt. Musi to być realizowane każdorazowo ze znacznym wyprzedzeniem. Zmniejszenie ilości terminów aktualizacji z obecnych 4 terminów (1 termin aktualizacji + 3 terminy korekt) i wyższe opłaty rezerwacyjne będą bardzo niekorzystne dla aplikantów.</p> <p>Ponadto, przepisy rozporządzenia powinny wskazywać w jakich konkretnie przypadkach może dojść do korekty rozkład, a Prezes Urzędu Transportu kolejowego powinien mieć możliwość wykonywania kontroli w tym zakresie.</p> <p><i>Wnosimy o stosowną modyfikację przepisu.</i></p>
26.	<b>§7 ust. 6 pkt 7</b>	<p>Doprecyzowania wymaga, czy w przypadku, kiedy nie będzie akceptacji trasy opracowanej na podstawie wniosku o korektę trasy pociągu, trasa będzie objęta opłatą rezerwacyjną.</p> <p><i>Wnosimy o stosowną modyfikację przepisu.</i></p>
27.	<b>§9 pkt 2</b>	<p>Wyjaśnienia wymaga zapis, że zarządca może odwołać kursowanie pociągu jeżeli przewoźnik nie będzie gotowy do jego uruchomienia</p>

		<p>w określonym w regulaminie sieci terminie po planowanym uruchomieniu pociągu. Czy zapis może oznaczać że przewoźnik może zostać pozbawiony możliwości uruchomienia pociągu opóźnionego na odjeździe? <i>Wnosimy o stosowną modyfikację przepisu.</i></p>
28.	<b>§10 ust. 1</b>	<p>§10 ust. 1 rozporządzenia powinien odwoływać do §5 ust. 7 pkt 5 lit. a). <i>Wnosimy o stosowną modyfikację przepisu.</i></p>
29.	<b>§10 ust. 2 pkt 3</b>	<p>W zakresie §10 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia zasadne wydaje się, aby wskazanie działań tymczasowych i docelowych dotyczyło również działań zgłoszonych przez aplikantów. <i>Wnosimy o stosowną modyfikację przepisu.</i></p>
30.	<b>§11 ust. 2</b>	<p>§11 ust. 2 rozporządzenia jest niezgodny z treścią art. 52 ust. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 roku w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. Zgodnie z ww. przepisem: „W szczególności w przypadku przepelnionej infrastruktury zarządca infrastruktury wymaga zrzeczenia się danej trasy pociągów, która w okresie co najmniej jednego miesiąca była wykorzystywana poniżej progowej wielkości ustalonej w regulaminie sieci, chyba że nastąpiło to z przyczyn pozaekonomicznych, pozostających poza kontrolą wnioskodawcy.” Zarządca, zgodnie z dyrektywą, jest uprawniony do wymagania zrzeczenia się danej trasy pociągów, a nie do jej odebrania, jak wskazano w §11 ust. 2 rozporządzenia. <i>Wnosimy o stosowną modyfikację przepisu.</i></p>
31.	<b>§12</b>	<p>§12 rozporządzenia posługuje się pojęciem przewoźnika i przedsiębiorcy kolejowego, przy czym w klasyfikacji przyczyn opóźnienia pociągów w miejsce pojęcia przedsiębiorcy kolejowego, używanego w Załączniku VI pkt 2 lit. c dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 roku w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, rozporządzenie wskazuje przewoźnika. <i>Wnosimy o ujednoczenie terminologii.</i></p>
32.	<b>§12 ust. 1 pkt 8 lit. a)</b>	<p>Wątpliwości wzbudza zaliczenie w §12 ust. 1 pkt 8 lit. a) rozporządzenia legalnych strajków pracowników zarządcy lub przewoźnika do kategorii określonych odpowiednio w pkt 1 lit. f oraz w pkt 5 lit. g. Załącznik VI pkt 2 lit. c pkt 1.2. dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 roku w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego nie zawiera podobnego zastrzeżenia. <i>Wnosimy o stosowną modyfikację przepisu.</i></p>
33.	<b>§12 ust. 5 pkt 2</b>	<p>Zgodnie z §12 ust. 5 pkt 2 rozporządzenia, przyczyny zewnętrzne oraz wtórne dzieli się na dodatkowe podkategorie wskazujące z czyją działalnością były związane. Przyczyny zewnętrzne oraz wtórne mogą być związane z działalnością przedsiębiorstwa kolejowego, niemniej jednak z Załącznika VI pkt 2 lit. c pkt 1.2.</p>

		dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 roku w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego wynika, że za ich powstanie nie jest odpowiedzialny ani zarządca, ani przewoźnik. <i>Wnosimy o stosowną modyfikację przepisu.</i>
34.	<b>§12 ust. 7 i 8</b>	§12 ust. 7 i 8 rozporządzenia powinny odwoływać do art. 30e ust. 4 pkt 1 i 2 projektowanej ustawy. Nadto, przepis stanowi powtórzenie projektowanego art. 30e ust. 5 i 6 ustawy o transporcie kolejowym. <i>Wnosimy o stosowną modyfikację przepisu.</i>
35.	<b>§13 ust. 1</b>	Zasadne wydaje się ograniczenie wysokości składnika opłaty, o której mowa w §13 ust. 1 rozporządzenia, jakim są koszty poniesione przez zarządcę na obsługę wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej do kosztów bezpośrednich, jakie zarządca ponosi jako rezultat obsługi wniosku.
36.	<b>§13 ust. 3</b>	W §13 ust. 3 rozporządzenia w zakresie kosztów bezpośrednich sprecyzować należy, iż chodzi o koszty bezpośrednie, jakie zarządca ponosi jako rezultat przejazdu pociągu. Podobne zastrzeżenie odnosi się do §13 ust. 6, ust. 11 pkt 2, ust. 12 pkt 1, ust. 13 rozporządzenia. <i>Wnosimy o stosowną modyfikację przepisu.</i>
37.	<b>§13 ust. 3</b>	Przepis art. 33 ust. 4 projektowanej ustawy o transporcie kolejowym odwołuje się do opłaty a nie stawki jednostkowej. <i>Wnosimy o stosowną modyfikację.</i>
38.	<b>§13 ust. 5 pkt 2</b>	Przepis jest niejasny, bowiem nie wiadomo czy chodzi o masę brutto rzeczywistą czy planowaną. <i>Wnosimy o doprecyzowanie przepisu.</i>
39.	<b>§13 ust. 5 pkt 3 oraz ust. 9 pkt 3</b>	<i>Wnosimy aby wyraz „pociąg” zamienić na „taboru na tor”.</i>
40.	<b>§13 ust. 22 pkt 2</b>	Przepis jest niejasny, bowiem nie jest wiadome, w jaki sposób będą porównywane wielkości stawek z ostatnich 3 lat. <i>Wnosimy o doprecyzowanie przepisu.</i>
41.	<b>§13 ust. 25</b>	§13 ust. 25 rozporządzenia powinien odwoływać do art. 33 ust. 6 ustawy. <i>Wnosimy o stosowną modyfikację przepisu.</i>
42.	<b>§14 ust. 1</b>	Wyjaśnienia wymaga czy rezygnacja z przydzielonej trasy pociągu, o której mowa w §14 ust. 1 rozporządzenia dotyczy odwołania kursowania pociągu na podstawie §9 rozporządzenia. Ponadto, wątpliwości wzbudza możliwość naliczania opłaty rezerwacyjnej w przypadku opisanym w §14 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia za okres od dnia wdrożenia korekty rozkładu jazdy. Wydaje się, iż po korekcie rozkładu jazdy nie ma podstaw do naliczania opłaty za niewykorzystany odcinek przydzielonej trasy pociągu, skoro korekta wdraża zmiany w rozkładzie jazdy w powyższym zakresie. <i>Wnosimy o stosowną modyfikację przepisu.</i>
43.	<b>§14 ust. 1 pkt 1 i 2</b>	Wprowadzenie 100% i 50% opłaty rezerwacyjnej dla pociągów w



		ramach rocznego rozkładu jazdy spowoduje, że przewoźnicy rzeczy zrezygnują z zamawiania rocznego rozkładu jazdy. Tak drastyczne podniesienie opłaty rezerwacyjnej dla rocznego rozkładu jazdy jest nie do przyjęcia. <i>Wnosimy o znaczną redukcję tych opłat.</i>
44.	<b>§3, §15, §16</b>	Poza zakresem przedmiotowym zagadnień, które wymagają uregulowania umową o przydzielenie zdolności przepustowej (§3 rozporządzenia), o wykorzystanie zdolności przepustowej (§15 rozporządzenia) oraz umową ramową (§16 rozporządzenia), zasadne wydaje się wskazanie formy zawarcia umowy jako formy pisemnej.
45.	<b>§17 ust. 1 pkt 3</b>	<i>Wnosimy, aby po słowie „naciski” dodać „osi taboru na tor oraz dopuszczalne obciążenie na metr bieżący toru linii kolejowej”.</i>
46.	<b>§17 ust. 1 pkt 15</b>	Nie jest jasne, czy regulamin sieci powinien zawierać szczegółowy opis procedur i podmiotów odpowiedzialnych za przygotowanie harmonogramu. <i>Wnosimy o doprecyzowanie przepisu.</i>
47.	<b>§17 ust. 1 pkt 16</b>	Nie jest wiadome, co należy rozumieć pod pojęciem „poważnego zdarzenia”. <i>Wnosimy o doprecyzowanie przepisu.</i>
48.	<b>§17 ust. 3</b>	Projekt regulaminu powinien być konsultowany również z przewoźnikami nie będącymi aplikantami. <i>Wnosimy o stosowną modyfikację przepisu.</i>