**Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie *w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej***

Uwagi Forum Kolejowego **RBF** do wersji z dnia **10.12.2024**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Jednostka redakcyjna** | **Treść uwagi lub propozycja zmiany przepisu** | **Uzasadnienie** |
| 1 | §1 pkt. 1 lit b) nowelizacji dotyczący §2 nowego pkt. 3a | „3a) bruttotonokilometr – miernik pracy eksploatacyjnej odpowiadający przejazdowi jednej tony brutto ~~towaru~~ na odległość jednego kilometra;” – *należy skreślić w nowelizacji słowo „towaru”* | Pojęcie masy brutto używane jest zarówno w odniesieniu do pociągów towarowych jak i pasażerskich oraz lokomotyw luzem. Przy zastosowaniu takiej definicji praca eksploatacyjna wykonana przez lokomotywy luzem lub pociąg pasażerski wyniosłaby zero.  Patrz tez odpowiednie definicja na portalu UTK:  https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/sprawozdania/formularze/15255,Druk-TTE-Wskazniki-techniczno-eksploatacyjne-taboru-kolejowego.html.  Brutto tonokilometry oblicza się jako sumę iloczynów masy brutto(w tonach) poszczególnych pociągów w okresie sprawozdawczym i odległości ich przebiegu (w kilometrach).  Do masy (ciężaru) brutto pociągu towarowego (w tym intermodalnego) zalicza się masę własną wagonów włączonych do składu pociągu, masę własną lokomotywy oraz masę towarów (łącznie z ich opakowaniem) załadowanych do wagonów.  Masa (ciężar) brutto pociągu pasażerskiego składa się z masy własnej wagonów włączonych do składu pociągu, masy własnej lokomotywy, zespołu lub wagonu trakcyjnego lub innego pojazdu używanego jako siła trakcyjna oraz z **masy pasażerów, bagażu i rzeczy,** znajdujących się w tych wagonach, a ponadto z masy przesyłek przewożonych w wagonach towarowych w przypadku włączenia ich do pociągu osobowego.  Do masy (ciężaru) brutto pojazdu kolejowego luzem zalicza się masę własną danego pojazdu kolejowego. |
| 2 | §1 pkt. 2) lit. a), b), g) i części m) nowelizacji dotycząca §21 ust. 2 i 4 oraz dodania ust. 12a. | ***Zaniechać tych zmian tej zmiany*** | Wprowadzenie do bazy kosztów służącej obliczaniu stawki zależnej od kosztów bezpośrednich **„części stawki zależnej od postojów handlowych przy peronach”** wprowadza składnik, dla którego ustalenie jaka część (i czy w ogóle) tych kosztów **jest rezultatem przejazdu pociągu** jest niewykonalne. Tymczasem jest to kryterium nadrzędne wynikające z ustawy prawa UE. O ile w przypadku kosztów utrzymania torów są nie budzące sporu badania techniczne określające jaka część kosztów jest rezultatem przejazdu pociągu, a jaka postępuje wraz z czasem niezależnie od ruchu, to w odniesieniu do peronów, dojść itp. trudno o ustalenie związku przyczynowo – skutkowego z przejazdem pociągu, także tego który zatrzymuje się przy peronie. Wydaje się, że celowe jest pokrywanie tych kosztów w ramach umowy utrzymaniowej, a nie stawek dostępu. Zaliczenie dostępu do peronów itd. do zakresu minimalnego dostępu (wyrok TSUE) nie przesądza o wprowadzeniu kosztów ich utrzymania do stawek dostępu. Jest wiele kosztów utrzymaniowych, które w całości lub w części nie są częścią bazy kosztów służącej ustaleniu stawek pomimo ze muszą być ponoszone dla zapewnienia minimalnego dostępu (np. utrzymanie urządzeń srk). |
| 3 | §1 pkt. 2) lit. i) nowelizacji dotycząca §21 ust. 16 | ***Nie uchylać ust. 16.*** | Zasada zawarta w ust. 16, że „*Część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów, o której mowa w ust. 1, przyjmuje wartość 0 zł/pociągokilometr w odniesieniu do przewozów, których wykonywanie jest uzależnione od dofinansowania ze środków publicznych*.” **jest słuszna i powinna być zachowana**. Nie ma sensu stosowanie w odniesieniu do określonej grupy przewozów preferencji w postaci dotacji ze środków publicznych i równocześnie obciążania jej dodatkowymi opłatami. Takie postępowanie zimniejszy skuteczność preferencji i najprawdopodobniej spowoduje zmniejszenie przewozów wobec sztywnego charakteru budżetu przewidzianego na dotacje do usług publicznych oraz do przewozów intermodalnych. |
| 4 | §1 pkt. 3) nowelizacji dotyczący §23 | ***Nie wprowadzać tej zmiany.*** | Radykalne **podwyższenie opłaty rezerwacyjnej (do 100%)** zwiększy udział indywidulnych rozkładów jazdy i będzie skłaniać do dokonywania rezerwacji przepustowości w ostatniej chwili, gdy jest już pewność co do nadania ładunków. Dotyczy to zwłaszcza jej podwyższenia w odniesieniu do rozkładu rocznego Same opłaty rezerwacyjne są konieczne dla uniknięcia nadrezerwacji, która może mieć charakter nieuczciwej konkurencji. W istocie leżą więc one w interesie przewoźników i służą poprawnemu funkcjonowaniu rynku. Jednak wskazane jest zachowanie właściwej proporcji. Uzasadnienie tak drastycznej zmiany powinno obejmować analizę zjawiska i konsultacje z przewoźnikami. Uzasadnienie nie zawiera takiej analizy. |
| 5 | Proponowana zmiana §23 w części dotyczącej 25%, bez względu na decyzje co do uwagi 4 | 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 **lub w przypadku złożenia rezygnacji z części przydzielonej trasy pociągu po jego uruchomieniu;** | Umożliwienie przewoźnikom rezygnacji z części przydzielonej zdolności przepustowej także po uruchomieniu pociągu |