

737

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA TRANSPORTU¹⁾

z dnia 30 maja 2006 r.

w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej²⁾

Na podstawie art. 35 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789, z późn. zm.³⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) warunki dostępu i korzystania przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej;
- 2) tryb składania i rozpatrywania wniosków o przydzielenie tras pociągów;
- 3) rodzaj usług świadczonych przez zarządcę;
- 4) sposób postępowania w przypadku niewystarczającej zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej;
- 5) szczegółowe zasady ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej oraz podwyższania opłat i stosowania ulg;
- 6) zakres zagadnień, które w szczególności wymagają uregulowania umową o korzystanie z przydzielonych tras pociągów oraz umową ramową;
- 7) sposób opracowania przez zarządcę regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras przez licencjonowanych przewoźników kolejowych;
- 8) formy współdziałania zarządców w zakresie, o którym mowa w pkt 1—3, jeżeli zarządzana przez nich infrastruktura kolejowa umożliwia przejazdy pociągów po liniach kolejowych zarządzanych przez różnych zarządców.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) ustawa — ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym;
- 2) pociąg technologiczny — pociąg zarządcy wykonujący przewóz w celu budowy infrastruktury kolejowej, jej naprawy, utrzymania, nadzoru bądź usuwania awarii;

¹⁾ Minister Transportu kieruje działem administracji rządowej — transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 5 maja 2006 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu (Dz. U. Nr 76, poz. 541).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie wdraża postanowienia dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa (Dz. Urz. WE L 075 z 15.03.2001 r.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 5, str. 404).

³⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 170, poz. 1652 i Nr 203, poz. 1966, z 2004 r. Nr 92, poz. 883, Nr 96, poz. 959, Nr 97, poz. 962 i Nr 173, poz. 1808, z 2005 r. Nr 157, poz. 1314, Nr 163, poz. 1362 i Nr 169, poz. 1420 oraz z 2006 r. Nr 12, poz. 63.

3) całopociągowe przewozy intermodalne — przewozy ładunków wykonywane przy zastosowaniu rozwiązań technicznych lub technologicznych, które przy zmianie środka transportu lub szerokości toru nie będą wymagały przeładunku poszczególnych partii tego ładunku lub przestawienia pudła wagonu;

4) koszt obsługi kredytów — koszt ponoszony z tytułu obsługi kredytów zaciągniętych przez zarządcę na rozwój i modernizację zarządzanej infrastruktury kolejowej;

5) narzut naprawczo-utrzymaniowy — niezbędne nakłady na rozwój własnego potencjału naprawczego i utrzymeniowego zarządcy w zakresie bieżącego utrzymania i prowadzenia ruchu;

6) Prezes UTK — Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego;

7) pociągokilometr — przejazd jednego pociągu na odległość jednego kilometra.

§ 3. 1. Warunkiem przyznania przewoźnikowi kolejowemu, zwanemu dalej „przewoźnikiem”, prawa dostępu do infrastruktury kolejowej jest przedłożenie zarządcy:

- 1) poświadczonej kopii ważnej licencji, o której mowa w rozdziale 8 ustawy;
- 2) poświadczonej kopii ważnego świadectwa bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 19 ust. 2 ustawy;
- 3) oświadczenia przewoźnika, że dysponuje taborem spełniającym warunki określone w przepisach wydanych na podstawie art. 20 ustawy.

2. Wnioski o przydzielenie tras pociągów, składane na okres obowiązywania rozkładu jazdy, powinny być rozpatrzone z zachowaniem zasad równoprawnego traktowania przewoźników.

3. Wnioski o przydzielenie tras pociągów, o których mowa w art. 30 ust. 7 ustawy, rozpatruje się po rozpatrzeniu wniosków, o których mowa w ust. 2, w kolejności ich zgłoszenia, z tym że wnioski zgłoszone w tym samym dniu powinny być rozpatrzone z zachowaniem równoprawnego traktowania przewoźników.

4. Zarządca dokonuje kwalifikacji otrzymanych wniosków o przydzielenie tras pociągów, biorąc pod uwagę:

- 1) możliwości uwzględnienia ich w ogólnej puli zgłoszonego zapotrzebowania na przydzielenie tras pociągów w ramach posiadanej zdolności przepustowej;
- 2) obowiązek uwzględnienia priorytetów o przydzielaniu tras pociągów, określonych w art. 30 ust. 2 ustawy.

5. Rozpatrzeniu podlegają tylko te wnioski o przydzielenie tras pociągów, w których zawarto informacje:

- 1) identyfikujące przewoźnika i jego uprawnienia wynikające z licencji, o której mowa w rozdziale 8 ustawy;
- 2) określające rodzaj pociągów, zgodnie z § 8 ust. 1;
- 3) umożliwiające określenie rodzaju priorytetu, zgodnie z art. 30 ust. 2 ustawy, jeżeli priorytet taki występuje;
- 4) niezbędne dla ustalenia opłaty podstawowej, o której mowa w § 7 ust. 1, oraz wskaźników korekty stawek jednostkowych, o których mowa w § 11;
- 5) zestawione zgodnie z wzorem określonym przez zarządcę w regulaminie przydzielania tras pociągów, zwanym dalej „regulaminem”.

6. Wnioski niezawierające informacji, o których mowa w ust. 5, zarządca infrastruktury obowiązany jest niezwłocznie zwrócić wnioskodawcy wraz ze wskazaniem stwierdzonych braków w celu uzupełnienia w określonym przez zarządcę terminie.

7. Zarządca, w przypadku kolizji między złożonymi wnioskami, powinien w drodze ich koordynacji zapewnić możliwie najlepszą realizację zgłoszonych potrzeb przez przeprowadzenie konsultacji z wnioskodawcami.

8. Jeżeli pomimo działań, o których mowa w ust. 7, nie jest możliwe zrealizowanie zamówień określonych we wnioskach w sposób zgodny z oczekiwaniami wnioskodawców ze względu na ograniczoną zdolność przepustową linii kolejowej lub jej odcinka, zarządca niezwłocznie powiadamia Prezesa UTK, że linia kolejowa lub jej odcinek jest przepełniony. Obowiązek powiadomienia dotyczy również linii kolejowej lub jej odcinka, na których zarządca przewiduje wystąpienie braku zdolności przepustowej w kolejnym, najbliższym okresie opracowywania rozkładu jazdy.

9. Zarządca, w terminie 6 miesięcy od dnia powiadomienia, o którym mowa w ust. 8, obowiązany jest przedstawić Prezesowi UTK analizę zdolności przepustowej linii kolejowej, o ile nie jest już wdrażany plan powiększenia zdolności przepustowej, o którym mowa w ust. 11.

10. Analiza zdolności przepustowej linii kolejowej powinna uwzględniać: rodzaj realizowanych na tej linii przewozów, technologię i organizację prowadzenia ruchu i skutki oddziaływania tych czynników na zdolność przepustową linii kolejowej lub jej odcinka, przyczyny przepełnienia oraz działania, które mogłyby, w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów i w okresie dłuższym niż ten okres, zapewnić poprawę przepustowości poprzez zmiany tras i prędkości pociągów, a także czasu ich przejazdów.

11. Zarządca, w terminie 6 miesięcy od dnia przedstawienia analizy zdolności przepustowej, po konsultacjach z zainteresowanymi przewoźnikami kolejowymi, przedstawia Prezesowi UTK plan powiększenia zdolności przepustowej określający:

- 1) przyczyny powstania przepełnienia;

- 2) przewidywane obciążenie ruchem;
- 3) ograniczenia w rozwoju infrastruktury;
- 4) możliwe warianty powiększenia zdolności przepustowej wraz z przewidywanymi kosztami i ich wpływem na wysokość opłat za dostęp;
- 5) plan wprowadzenia proponowanych rozwiązań i czas ich wdrożenia.

12. W przypadku niewystarczającej przepustowości linii kolejowej lub jej odcinka zarządca może pobierać podwyższoną opłatę podstawową. O pobieraniu podwyższonej opłaty zarządca informuje pisemnie Prezesa UTK.

13. Zarządca przeprowadza negocjacje ceny dostępu z zainteresowanymi przewoźnikami kolejowymi. Negocjacje prowadzi się do momentu zrównoważenia zdolności przepustowej linii kolejowej lub jej odcinka z zapotrzebowaniem na przewozy w danym okresie czasu, z zastrzeżeniem art. 30 ust. 2 ustawy.

14. Zarządca zaprzestaje pobierania podwyższonych opłat, o których mowa w ust. 12, jeżeli:

- 1) nie przedstawił planu powiększenia zdolności przepustowej albo
- 2) nie realizuje działań określonych w tym planie.

15. W przypadku, o którym mowa w ust. 14 pkt 2, zarządca, za zgodą Prezesa UTK, może kontynuować pobieranie podwyższonej opłaty za dostęp do infrastruktury, jeżeli:

- 1) plan powiększenia zdolności przepustowej linii kolejowej lub jej odcinka nie może być zrealizowany z przyczyn niezależnych od zarządcy albo
- 2) możliwe warianty powiększenia zdolności przepustowej nie mogą być zrealizowane z przyczyn ekonomicznie lub finansowo uzasadnionych.

§ 4. 1. Przewoźnik uzyskuje rezerwację dostępu do infrastruktury kolejowej w zakresie i na warunkach określonych w powiadomieniu o przydzielonych trasach pociągów, zwanym dalej „powiadomieniem”.

2. Jeżeli zarządca nie może wskazać uzasadnionych przyczyn ograniczenia dostępu do czynnej i znajdującej się w jego zarządzie infrastruktury kolejowej, jest obowiązany potwierdzić w powiadomieniu udostępnienie infrastruktury kolejowej w zakresie wnioskowanym przez przewoźnika.

3. Przez uzasadnione przyczyny, o których mowa w ust. 2, rozumie się wyczerpanie zdolności przepustowej albo wyłączenie z eksploatacji linii kolejowej lub jej odcinka bądź brak możliwości korzystania z infrastruktury kolejowej zarządcy w wyniku:

- 1) uwzględnienia zobowiązań wynikających z porozumień międzynarodowych;
- 2) uwzględnienia ograniczeń wynikających z rezerwacji przez zarządcę zdolności przepustowej dla przejazdów niezbędnych do zapewnienia sprawności eksploatacyjnej zarządzanej sieci;
- 3) wszczęcia procedury likwidacji linii kolejowej lub jej odcinka, o której mowa w art. 9 ustawy.

§ 5. 1. Nie później niż cztery miesiące po upływie terminu składania wniosków o przydzielenie tras po-

ciągów, o którym mowa w art. 30 ust. 1 ustawy, zarządca opracowuje projekt rozkładu jazdy pociągów.

2. Zarządca jest obowiązany uzgodnić z przewoźnikiem dotyczącą go część projektowanego rozkładu jazdy pociągów.

3. Przewoźnik może odmówić uzgodnienia dotyczącej go części projektu rozkładu jazdy pociągów, jeżeli nie spełnia ona wymogów ujętych w zgłoszonych przez niego i przyjętych przez zarządcę wnioskach o przydzielenie tras pociągów.

4. Na podstawie uzgodnionego projektu rozkładu jazdy pociągów zarządca opracowuje obowiązujący rozkład jazdy pociągów.

5. Po opracowaniu obowiązującego rozkładu jazdy pociągów zarządca przesyła go przewoźnikowi w formie powiadomienia.

6. Jeżeli przedstawiony w powiadomieniu rozkład jazdy pociągów nie uwzględnia tras pociągów uzgodnionych przez przewoźnika w projekcie rozkładu jazdy, może on, w terminie 14 dni od dnia otrzymania powiadomienia, zwrócić się pisemnie do zarządcy o wprowadzenie do rozkładu jazdy odpowiednich zmian. Zarządca potwierdza wprowadzenie zmian w formie aneksu do powiadomienia, nie później niż w terminie 14 dni od dnia otrzymania wystąpienia przewoźnika w tej sprawie.

§ 6. 1. Zarządca zapewnia przewoźnikowi udostępnienie infrastruktury kolejowej, którą zarządza, przez umożliwienie:

- 1) przebywania pociągu i wykonania przez niego przejazdu na liniach kolejowych według określonej w umowie trasy pociągu;
- 2) korzystania z niezbędnej infrastruktury kolejowej zarządcy na przyznanej trasie pociągu.

2. Zarządca i przewoźnik mogą uzgodnić wprowadzenie dla każdej udostępnianej trasy pociągu „karty pociągu”, zawierającej dane niezbędne do rozliczenia opłaty podstawowej. Zakres informacji zawartej w „karcie pociągu” oraz warunki jej wprowadzenia określa umowa, o której mowa w § 18 ust. 1.

§ 7. 1. Opłata podstawowa jest ustalana jako iloczyn zrealizowanych pociągokilometrów wynikających z rozkładu jazdy i stawki jednostkowej właściwej dla odcinka określonej kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu. Opłata podstawowa za przejazd według przyznanej trasy jest sumą opłat za przejazd przez wszystkie odcinki linii składających się na trasę przejazdu danego pociągu.

2. Opłata podstawowa pobierana jest za usługi określone w części I ust. 1 załącznika do ustawy.

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

- 1) pociągów pasażerskich;
- 2) pociągów towarowych i lokomotyw luzem;
- 3) pociągów w przewozach intermodalnych.

2. Stawka jednostkowa jest sumą jednostkowego kosztu stałego, jednostkowego kosztu zmiennego,

jednostkowego kosztu obsługi kredytów i jednostkowego narzutu naprawczo-utrzymeniowego, liczonych na jeden pociągokilometr, z zastrzeżeniem § 9 ust. 7 i 8.

§ 9. 1. Do kalkulacji stawek przyjmuje się:

- 1) koszty stałe obejmujące:
 - a) amortyzację,
 - b) koszt utrzymania bieżącego linii kolejowych,
 - c) koszt prowadzenia ruchu;
- 2) koszty zmienne;
- 3) koszt obsługi kredytów;
- 4) narzut naprawczo-utrzymeniowy.

2. Koszt jednostkowy obsługi kredytów jest ilorazem kosztu obsługi kredytów zaciągniętych przez zarządcę na rozwój i modernizację infrastruktury i liczby pociągokilometrów planowanych do wykonania na sieci zarządcy.

3. Narzut naprawczo-utrzymeniowy nie może być większy niż 0,9 % sumy kosztów stałych i kosztów zmiennych. Jednostkowy narzut naprawczo-utrzymeniowy jest ilorazem niezbędnych nakładów zarządcy infrastruktury na rozwój własnego potencjału naprawczego i utrzymeniowego w zakresie bieżącego utrzymania i prowadzenia ruchu oraz liczby pociągokilometrów planowanych do wykonania na sieci zarządcy.

4. Jednostkowy koszt stały jednego pociągokilometra przyjęty do obliczania stawek, o których mowa w § 8 ust. 2, różnicuje się zależnie od standardu odcinka określonej kategorii linii kolejowej, wyrażonego dopuszczalną prędkością techniczną tego odcinka z uwzględnieniem ograniczeń stałych, odrębnie dla pociągów pasażerskich i pociągów towarowych. Koszty jednostkowe rosną wraz ze wzrostem standardu linii lub jej odcinka. Przedziały wartości dopuszczalnej prędkości technicznej linii kolejowej lub jej odcinka do obliczania jednostkowego kosztu stałego określa zarządca.

5. Jednostkowy koszt zmienny jednego pociągokilometra, przyjęty do obliczania stawek, o których mowa w § 8 ust. 2, uzależnia się od intensywności oddziaływania pociągu na tor wyrażonej siłą hamowania pociągu obliczoną jako funkcję całkowitej masy brutto i średniej prędkości rozkładowej pociągu. Jednostkowy koszt zmienny jednego pociągokilometra różnicuje się zależnie od całkowitej masy pociągu brutto oraz od średniej prędkości rozkładowej pociągu i przedstawia się w zestawieniu, podając w poszczególnych jego wierszach całkowite masy pociągów brutto, a w poszczególnych jego kolumnach średnie prędkości rozkładowe pociągów.

6. Zestawienie, o którym mowa w ust. 5, sporządza się oddzielnie dla pociągów pasażerskich i towarowych. Parametry różnicujące masę brutto i średnią rozkładową prędkość pociągu dla obliczania jednostkowego kosztu zmiennego określa zarządca infrastruktury w przedziałach wartości.

7. Zarządca może wobec przewoźników kolejowych świadczących usługi publiczne stosować minimalną stawkę jednostkową opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej związane z działalnością

wykonywaną zgodnie z umową o świadczenie usług publicznych w zakresie przewozu osób, która nie może być niższa niż koszty zmienne ponoszone przez zarządcę w związku z przejazdem określonego pociągu.

8. Stawka dostępu za jeden pociągokilometr dla całopociągowych przewozów intermodalnych jest sumą jednostkowych kosztów zmiennych, kosztu jednostkowego obsługi kredytów i jednostkowego narzutu naprawczo-utrzymaniowego.

§ 10. Zarządca może przyznać ulgi w opłacie podstawowej w przypadkach, o których mowa w art. 34 ust. 2 ustawy, z tym że ulga w przypadku określonym w:

- 1) pkt 1 — nie może przekroczyć 10 % tej opłaty;
- 2) pkt 2 — nie może być wyższa niż suma kosztu zmiennego, kosztu obsługi kredytów i narzutu naprawczo-utrzymaniowego, przyjętych do wyliczenia stawki;
- 3) pkt 3 — nie może być wyższa niż oszczędności kosztów w zarządzaniu infrastrukturą.

§ 11. 1. Zarządca może w przypadku pociągów:

- 1) dla których przewoźnik nie żąda dotrzymania wymagań w zakresie:
 - a) godziny odjazdu i przyjazdu do stacji pośrednich i stacji końcowej,
 - b) godziny odjazdu, przyjazdu i drogi przejazdu,
 - c) drogi przejazdu,
- 2) o identycznych prędkościach, relacjach, czasach przejazdu i miejscach zatrzymania, jeżeli są to co najmniej trzy kolejno po sobie następujące w dobie ustalone trasy pociągu w rozkładzie jazdy pociągów,
- 3) przejeżdżających przez odcinki, których obciążenie ruchem według zgłoszonych wniosków nie przekracza 70 % zdolności przepustowej, jeżeli liczba zamawianych tras przez jednego zamawiającego w jednym wniosku wyczerpuje co najmniej 35 % zdolności przepustowej tych odcinków,
- 4) dla których wnioski o przydział tras pociągów zostały zgłoszone w trybie, o którym mowa w § 3 ust. 3, nie wcześniej niż 14 dni po przesłaniu powiadomienia, o którym mowa w art. 9 ust. 2 pkt 1 ustawy, a realizacja wniosku zwiększy obciążenie linii i odcinków linii ujętych w tym powiadomieniu,
- 5) należących do przewoźnika, który jako jedyny, w określonym w umowie okresie rozliczeniowym, wykonuje przejazdy na danej linii kolejowej

— zastosować, określone we własnym zakresie, mniejsze od jedności wskaźniki zmniejszające jednostkowe stawki opłaty podstawowej odpowiadające wskaźnikom obniżki kosztów, jakie wystąpią w przypadkach, o których mowa w pkt 1—5, jeżeli wskaźniki te będą dotyczyły w równym stopniu wszystkich przewoźników.

2. Zarządca może w przypadku pociągów:

- 1) dla których istnieje potwierdzona przez przewoźnika konieczność zapewnienia szczególnych wymagań przewozu,

2) pasażerskich o wydłużonych czasach postojów powyżej 15 minut na stacjach pośrednich w celu innym niż oczekiwanie na rozkładowe skomunikowanie z innym pociągiem,

3) przewożących towary niebezpieczne, wymagających sprawowania nadzoru nad przejazdem, których obowiązek śledzenia wynika z odrębnych przepisów

— zastosować, określone we własnym zakresie, większe od jedności wskaźniki zwiększające jednostkowe stawki opłaty podstawowej odpowiadające wskaźnikom wzrostu kosztów, jaki występuje w przypadkach, o których mowa w pkt 1—3, jeżeli wskaźniki te będą dotyczyły w równym stopniu wszystkich przewoźników.

§ 12. Zarządca podaje do publicznej wiadomości, w sposób zwyczajowo przyjęty:

- 1) niezwłocznie po zatwierdzeniu:
 - a) wysokość jednostkowych stawek opłaty podstawowej dla rodzajów pociągów, o których mowa w § 8 ust. 1,
 - b) wskaźniki i zasady obniżania i zwiększania jednostkowych stawek opłaty podstawowej, o których mowa w § 11;
- 2) ulgi w opłacie podstawowej, o których mowa w § 10.

§ 13. 1. Za usługi związane z obsługą pociągów określone w części I ust. 2 załącznika do ustawy oraz za usługi dodatkowe i pomocnicze określone w części II załącznika do ustawy pobiera się opłaty dodatkowe.

2. Opłata dodatkowa określona jest na podstawie indywidualnej kalkulacji przez zarządcę, z tym że jeżeli dana usługa oferowana jest tylko przez jednego dostawcę opłata za taką usługę nie może być większa od kosztu jej świadczenia obliczonego na podstawie rzeczywistej wielkości jej wykonania, z uwzględnieniem zysku nieprzekraczającego 10 % udokumentowanych kosztów.

§ 14. 1. Opłaty podstawowe, z zastrzeżeniem art. 33 ust. 5a ustawy, i opłaty dodatkowe zarządca określa w sposób zapewniający pokrycie łącznych kosztów, które będzie musiał ponieść, zapewniając przewidywany zakres udostępnienia infrastruktury, z uwzględnieniem zysku nieprzekraczającego 10 % udokumentowanych kosztów.

2. Zarządca prowadzi rachunek kosztów umożliwiający ustalenie:

- 1) stawek opłaty podstawowej w układzie określonym w § 8 i 9;
- 2) opłat dodatkowych, o których mowa w § 13;
- 3) wskaźników zmniejszających albo zwiększających jednostkowe stawki opłaty podstawowej, o których mowa w § 11.

3. Opłat podstawowych i dodatkowych nie nalicza się za przejazdy pociągów technologicznych.

§ 15. 1. Zarządca powinien, najpóźniej w terminie 11 miesięcy przed dniem wejścia w życie nowego rozkładu jazdy pociągów, opracować projekt nowych jed-

nostkowych stawek opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych, w celu przedłożenia Prezesowi UTK wraz z kalkulacją ich wysokości do zatwierdzenia.

2. Na żądanie przewoźnika zarządca powinien umożliwić mu zapoznanie się z projektami, o których mowa w ust. 1.

§ 16. 1. Zarządca pobiera opłatę rezerwacyjną za zamówioną i przyznaną zdolność przepustową, która nie została przez przewoźnika wykorzystana, w wysokości stanowiącej 25 % sumy kosztów stałych, kosztu obsługi kredytów i narztu naprawczo-utrzymeniowego, przyjętych do ustalenia opłaty podstawowej za przejazd planowanego pociągu na przyznanej trasie.

2. Opłata, o której mowa w ust. 1, jest pobierana przez zarządcę w terminie określonym w umowie, o której mowa w § 18 i 19.

§ 17. 1. Zarządca, po przeprowadzeniu konsultacji z przewoźnikami, opracowuje regulamin w sposób zapewniający:

- 1) równoprawne traktowanie przewoźników na wszystkich następujących etapach współpracy:
 - a) udostępniania informacji zawartych w regulaminie,
 - b) przyjmowania wniosków o przydzielenie tras pociągów,
 - c) rozpatrywania wniosków o przydzielenie tras pociągów,
 - d) opracowywania rozkładu jazdy pociągów,
 - e) przyznawania dostępu do infrastruktury kolejowej,
 - f) zawierania umów o korzystaniu z przydzielonych tras pociągów oraz umów ramowych,
 - g) korzystania z infrastruktury kolejowej,
 - h) rozliczania przejazdów, naliczania i pobierania opłat;
- 2) bezpieczne i sprawne wykonywanie przejazdów.

2. Regulamin należy opracować w taki sposób, aby przewoźnik uzyskał informacje:

- 1) umożliwiające komunikowanie się z zarządcą, a zwłaszcza: adres do korespondencji, numery telefonów i faksów oraz adresy poczty elektronicznej;
- 2) dotyczące szczegółowej specyfikacji usług świadczonych w ramach udostępnienia infrastruktury kolejowej i sposobów postępowania, które muszą być zachowane przy korzystaniu z infrastruktury;
- 3) o trybie wprowadzania uzupełnień lub zmiany wymagań dotyczących sporządzania, przekazywania i terminów składania wniosków o przydzielenie tras pociągów;
- 4) o sposobie wprowadzania do treści powiadomienia wzajemnie uzgodnionych zmian;
- 5) o wymaganiach i warunkach dotyczących taboru, personelu i organizacji przejazdów;
- 6) dotyczące postępowania w przypadku braku zdolności przepustowej;
- 7) dotyczące planu powiększenia zdolności przepustowej, o którym mowa w § 3 ust. 11;
- 8) o instrukcjach, przepisach i regulaminach, które będą obowiązywały przewoźnika w czasie korzystania z infrastruktury kolejowej;

- 9) o sposobie udostępniania przewoźnikowi opisu aktualnych warunków i parametrów technicznych linii;
- 10) o dopuszczalnych naciskach i klasach nacisków osi dla poszczególnych linii;
- 11) o dopuszczalnej prędkości technicznej dla poszczególnych odcinków linii;
- 12) dotyczące sposobu informowania o zmianach dotyczących parametrów technicznych i eksploatacyjnych linii, na których przyznano trasy, w tym o ograniczeniach związanych z robotami, wprowadzanych ograniczeniach prędkości i innych ograniczeniach eksploatacyjnych, specyficznych działaniach urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności oraz urządzeń kontrolnych i diagnostycznych taboru;
- 13) o zasadach koordynacji przydzielania tras w przypadku wystąpienia trudności w ustaleniu międzynarodowych tras pociągów;
- 14) które jest obowiązany przekazywać zarządcy przed, w czasie i po zakończeniu przejazdu;
- 15) o trybie i warunkach dokonywania zmian w obowiązującym rozkładzie jazdy;
- 16) o ograniczeniach w korzystaniu z infrastruktury kolejowej;
- 17) o szczególnych wymaganiach technicznych i organizacyjnych dotyczących tras udostępnianych przez zarządcę.

3. Zarządca jest obowiązany załączyć do regulaminu albo odrębnie udostępnić przewoźnikowi wykaz punktów ekspedycyjnych, odległości pomiędzy nimi oraz dane charakteryzujące urządzenia służące odprawie.

§ 18. 1. Umowę o korzystanie z przydzielonych tras pociągów zawiera się w formie pisemnej. W umowie należy w szczególności określić:

- 1) trasy przydzielone przewoźnikowi w rozkładzie jazdy pociągów;
- 2) zakres, sposób i warunki udostępniania oraz korzystania z infrastruktury kolejowej związanej z przydzieloną trasą pociągu;
- 3) sposób zorganizowania i realizacji dostępu do urządzeń, do których zarządca zapewni dostęp przewoźnikom w wyniku realizacji usług, o których mowa w § 13;
- 4) usługi, które zarządca zapewnia na rzecz przewoźnika w ramach opłaty podstawowej, o których mowa w art. 33 ust. 10 ustawy, i opłat dodatkowych, o których mowa w § 13;
- 5) jednostki organizacyjne i osoby wyznaczone do współpracy, wraz z określeniem ich obowiązków i uprawnień;
- 6) tryb i warunki potwierdzania wykonania i dokumentowania przejazdu pociągu, umożliwiające ustalenie opłaty podstawowej, a także sposób dopuszczenia pociągu do jazdy;
- 7) zastosowane ulgi, podwyżki i obniżki;
- 8) termin oraz wysokość i sposób rozliczeń, a także sposób uiszczenia:
 - a) opłaty podstawowej,

- b) opłat dodatkowych,
 - c) innych zobowiązań finansowych wynikających z umowy;
- 9) zakres i sposób ustalania odpowiedzialności stron umowy w przypadku wystąpienia szkód;
- 10) zasady postępowania i wzajemnego regulowania ewentualnych zobowiązań w przypadku:
- a) powstania przeszkód w wywiązaniu się stron z zobowiązań wynikających z umów,
 - b) wystąpienia przeszkód w prowadzeniu ruchu,
 - c) powstania sytuacji awaryjnej,
 - d) odstąpienia od umowy albo jej rozwiązania;
- 11) sposób rozstrzygania sporów;
- 12) skutki niedotrzymania warunków umowy, w tym termin uiszczania opłaty rezerwacyjnej.

2. Zarządca jest obowiązany załączyć do umowy nieodpłatnie kompletny rozkład jazdy pociągów przewoźnika oraz odpłatnie, na żądanie przewoźnika, wykresy ruchu dotyczące przyznanych mu tras pociągów.

3. Zmiana umowy wymaga zachowania formy pisemnej.

§ 19. W umowie ramowej należy w szczególności określić:

- 1) okres, na który zawiera się umowę;
- 2) zdolność przepustową przewidzianą do rezerwacji przez zarządcę na rzecz przewoźnika w kolejnych rozkładach jazdy pociągów w okresie obowiązywania umowy;
- 3) warunki, które stworzą przewoźnikowi podstawę do zawarcia umów z nadawcami przesyłek, a zarządcy zapewnią wykorzystanie zarezerwowanej zdolności przepustowej;
- 4) skutki niedotrzymania warunków umowy, w tym termin uiszczania opłaty rezerwacyjnej.

§ 20. 1. Zarządcy, których sieci kolejowe łączą się, określają zakres współdziałania w zawieranej przez nich umowie dwustronnej lub wielostronnej, dotyczącej udostępniania infrastruktury kolejowej przewoźnikom, z uwzględnieniem w szczególności:

- 1) wspólnej reprezentacji wobec przewoźników;

- 2) wskazania punktów styku sieci kolejowych;
- 3) wskazania jednostek organizacyjnych i ich przedstawicieli wyznaczonych do współpracy;
- 4) sposobu korzystania z budynków, budowli i urządzeń;
- 5) zagadnień organizacyjno-technicznych;
- 6) sposobu sporządzania rozkładu jazdy dla wykonywania przejazdów po liniach kolejowych współdziałających zarządców;
- 7) wymagań w zakresie warunków prowadzenia ruchu pociągów;
- 8) obowiązków w zakresie zapewnienia sprawności eksploatacyjnej odcinków linii kolejowych przylegających do punktów styku;
- 9) sposobu działania w sytuacjach wyjątkowych i w szczególności trudnych warunkach, w tym wskazania trybu wyjaśniania przyczyn wypadków i incydentów kolejowych, ich skutków finansowych oraz sposobów prowadzenia związanej z tym dokumentacji;
- 10) obsługi przejazdów oraz sposobu rozliczeń finansowych z tego tytułu;
- 11) trybu rozstrzygania sporów.

2. Jeżeli przejazd pociągów wjeżdżających przez stacje graniczne na sieci kolejowe zarządców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nie został zamówiony u zarządcy przez licencjonowanego przewoźnika, zarządca może uzależnić przejęcie pociągu na stacji granicznej od powierzenia wykonania przejazdu przewoźnikowi, który posiada licencję.

§ 21. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.⁴⁾

Minister Transportu: *J. Polaczek*

⁴⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 7 kwietnia 2004 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. Nr 83, poz. 768), które traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, na podstawie art. 6 ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz o zmianie innych ustaw (Dz. U. z 2006 r. Nr 12, poz. 63).