

Warszawa, dnia 16 czerwca 2014 r.

Poz. 788

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾**

z dnia 5 czerwca 2014 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. z 2013 r. poz. 1594 oraz z 2014 r. poz. 644 i 768) 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) sposób postępowania w przypadku niewystarczającej zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej;
- 4) rodzaj usług świadczonych przez zarządcę infrastruktury kolejowej, zwanego dalej „zarządcą”, za które pobierane są opłaty dodatkowe;
- 5) szczegółowe zasady ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w tym opłaty podstawowej, minimalnej stawki jednostkowej oraz podwyższania opłat i udzielania ulg;
- 6) sposób opracowania przez zarządcę regulaminu, o którym mowa w art. 32 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, zwanej dalej „ustawą”;
- 7) zakres przedmiotowy zagadnień, które w szczególności wymagają uregulowania umowami, o których mowa w art. 29 ust. 1c i art. 31 ust. 2 ustawy;
- 8) formy współdziałania zarządców w zakresie, o którym mowa w pkt 1–4, jeżeli zarządzana przez nich infrastruktura kolejowa umożliwia wzajemne przekazywanie pociągów dzięki połączeniu linii kolejowych przez nich zarządzanych.

§ 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 zbliżonym czasie przejazdu;

¹⁾ Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 27 listopada 2013 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1391).

²⁾ 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).

- 2) indywidualny rozkład jazdy – rozkład jazdy pociągu opracowany na podstawie art. 30 ust. 7 ustawy;
- 3) pociągokilometr – miernik pracy eksploatacyjnej odpowiadający przejazdowi jednego pociągu na odległość jednego kilometra;
- 4) roczny rozkład jazdy – rozkład jazdy pociągów obowiązujący pomiędzy dwoma kolejnymi zmianami rozkładu jazdy pociągów następującymi o północy w drugą sobotę grudnia.

§ 3. 1. Przewoźnik kolejowy, zwany dalej „przewoźnikiem”, uzyskuje prawo dostępu do infrastruktury kolejowej po przedłożeniu zarządcy:

- 1) poświadczonej kopii ważnej licencji, o której mowa w art. 43 ustawy;
- 2) poświadczonej kopii ważnego certyfikatu bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 2 ustawy, lub poświadczonej kopii ważnego świadectwa bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 19 ust. 2 ustawy;
- 3) oświadczenia przewoźnika, że do realizacji przejazdów będzie wykorzystywał tabor spełniający warunki określone w przepisach wydanych na podstawie art. 20 ustawy.

2. Przewoźnik uzyskuje prawo do korzystania z infrastruktury kolejowej po podpisaniu z zarządcą umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej, o której mowa w art. 29 ust. 1c ustawy, zwanej dalej „umową”.

§ 4. 1. We wniosku o przydzielenie trasy pociągu, zwanym dalej „wnioskiem”, zawiera się w szczególności następujące informacje:

- 1) rodzaj wykonywanych przewozów;
- 2) czy pociąg ma kursować w ramach cyklicznego rozkładu jazdy;
- 3) parametry pociągu:
 - a) maksymalną prędkość pociągu wynikającą z parametrów taboru,
 - b) masę pociągu,
 - c) maksymalny nacisk osi,
 - d) długość pociągu,
 - e) sposób nastawienia hamulca.

2. Zarządca rozpatruje tylko wnioski:

- 1) złożone w terminie wymaganym ustawą bądź regulaminem, o którym mowa w art. 32 ustawy, zwanym dalej „regulaminem”;
- 2) w których zawarto informacje określone w ust. 1;
- 3) w których zawarto informacje niezbędne do opracowania rozkładu jazdy pociągów określone przez zarządcę w regulaminie.

3. 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;
- 2) wyłączenia z eksploatacji linii kolejowej lub jej części;
- 3) wszczęcia procedury likwidacji linii kolejowej lub jej części, o której mowa w art. 9 ustawy.

4. Wnioski niespełniające wymogów, o których mowa w ust. 2, oraz wnioski, o których mowa w ust. 3, niezwłocznie zwraca się przewoźnikowi wraz ze wskazaniem przyczyny zwrotu w celu umożliwienia przewoźnikowi naniesienia niezbędnych zmian w terminie określonym przez zarządcę w regulaminie.

5. W przypadku wniosków dotyczących rocznego rozkładu jazdy:

- 1) zarządca opracowuje projekt rocznego rozkładu jazdy, biorąc pod uwagę:
 - a) obowiązek uwzględnienia zasad określonych w art. 30 ust. 2 ustawy,
 - b) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów zapewniających lepsze wykorzystanie zdolności przepustowej,
 - c) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów, dla których przewoźnik wskazał we wniosku, że mają kursować w ramach cyklicznego rozkładu jazdy,
 - d) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów, dla których przewidziano większą liczbę dni kursowania;
- 2) zarządca w przypadku kolizji tras pociągów jest obowiązany zapewnić możliwie najlepszą realizację zgłoszonych potrzeb w drodze konsultacji z przewoźnikami, które obejmują:
 - a) poinformowanie przewoźników, w postaci papierowej lub elektronicznej, o wystąpieniu kolizji tras niezwłocznie po jej ujawnieniu wraz z:
 - niezbędną informacją dotyczącą wnioskowanych tras kolizyjnych, bez ujawniania tożsamości pozostałych przewoźników, chyba że zainteresowani przewoźnicy 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, o ile są możliwe,
 - informacją na temat kryteriów uwzględnianych w ramach procesu przydzielania tras pociągów,
 - b) akceptację ze strony przewoźników zaproponowanej propozycji bądź zgłoszenie uwag i przedstawienie przez przewoźników możliwych ustępstw w zakresie złożonych wniosków, przy czym brak odpowiedzi przewoźnika w terminie 5 dni roboczych od dnia otrzymania informacji od zarządcy traktowany jest jako akceptacja przedstawionej propozycji;
- 3) zarządca przekazuje przewoźnikom do uzgodnienia dotyczącą ich część projektu rocznego rozkładu jazdy nie później niż trzy miesiące po upływie określonego w regulaminie terminu składania wniosków;
- 4) w terminie miesiąca od dnia otrzymania projektu, o którym mowa w pkt 3, przewoźnik 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, powiadamia o tym przewoźnika nie później niż w terminie 14 dni od dnia ich zgłoszenia;
- 6) przewoźnik w przypadku, o którym mowa w pkt 5, w terminie 5 dni roboczych od dnia otrzymania powiadomienia, 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 przewoźnik zaakceptował projekt, o którym mowa w pkt 3;
- 7) jeżeli jest możliwe uwzględnienie uwag i zrealizowanie zmian, o których mowa w pkt 4, zarządca uzgadnia z przewoźnikiem projekt rocznego rozkładu jazdy nie później niż w terminie 14 dni od dnia otrzymania wystąpienia przewoźnika w tej sprawie.

6. W przypadku wniosków dotyczących zmian rocznego rozkładu jazdy, o których mowa w art. 30 ust. 5b ustawy:

- 1) zarządca rozpatruje je, biorąc pod uwagę:
 - a) pierwszeństwo wniosków, które stanowią korektę tras już przydzielonych,
 - b) zasady określone w art. 30 ust. 2 ustawy,
 - c) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów zapewniających lepsze wykorzystanie zdolności przepustowej,
 - d) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów, dla których przewoźnik wskazał we wniosku, że mają kursować w ramach cyklicznego rozkładu jazdy,
 - e) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów, dla których przewidziano większą liczbę dni kursowania;
- 2) zarządca, w terminie określonym w regulaminie, opracowuje projekt rozkładu jazdy i udostępnia przewoźnikowi do uzgodnienia dotyczącą go część albo informuje o braku zdolności przepustowej;
- 3) przewoźnik, w terminie określonym w regulaminie, akceptuje dotyczącą go część projektu zmiany rocznego rozkładu jazdy albo zgłasza uwagi lub proponuje zmiany w zakresie, w jakim nie spełnia ona wymagań ujętych w złożonych przez niego i przyjętych przez zarządcę wnioskach;

- 4) jeżeli zarządca nie może uwzględnić uwag lub zrealizować zmian, o których mowa w pkt 3, powiadamia o tym przewoźnika w terminie określonym w regulaminie;
- 5) jeżeli jest możliwe uwzględnienie uwag lub zrealizowanie zmian, o których mowa w pkt 3, zarządca uzgadnia z przewoźnikiem projekt zmiany rocznego rozkładu jazdy, w terminie określonym w regulaminie.

7. W przypadkach, o których mowa w ust. 5 i 6, na podstawie uzgodnionego projektu rozkładu jazdy zarządca opracowuje rozkład jazdy i udostępnia go przewoźnikowi.

8. W przypadku wniosków dotyczących indywidualnego rozkładu jazdy zarządca rozpatruje je, biorąc pod uwagę planowany termin przejazdu oraz kolejność złożenia wniosków.

§ 5. 1. W przypadku, o którym mowa w § 4 ust. 5 pkt 5, zarządca wskazuje przepełniony odcinek infrastruktury, który uniemożliwił realizację wniosku zgodnie z określonymi w nim wymaganiami, z wyłączeniem przypadku, gdy:

- 1) projekt rozkładu jazdy pociągu zakłada odstępstwo od wymagań określonych we wniosku w zakresie pory kursowania lub czasów postojów handlowych:
 - a) do 15 minut – w przypadku pasażerskich pociągów wojewódzkich,
 - b) do 30 minut – w przypadku pociągów pasażerskich innych niż wojewódzkie,
 - c) do 240 minut – w przypadku pociągów towarowych;
- 2) brak możliwości uwzględnienia zmian wnioskowanych przez przewoźnika wynika z zaplanowanych zamknięć torowych.

2. W przypadku ujawnienia przepełnionego odcinka infrastruktury zarządca niezwłocznie powiadamia o tym Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, oraz zainteresowanych przewoźników. Obowiązek powiadomienia występuje również w przypadku ujawnienia odcinka infrastruktury, na którym zarządca przewiduje wystąpienie jego przepełnienia w kolejnym rocznym rozkładzie jazdy.

3. Zarządca, w terminie 6 miesięcy od dnia powiadomienia, o którym mowa w ust. 2, jest obowiązany przedłożyć Prezesowi UTK wyniki analizy zdolności przepustowej uwzględniającej:

- 1) wpływ rodzaju realizowanych przewozów i sposobu prowadzenia ruchu pociągów na zdolność przepustową;
- 2) określenie przyczyn przepełnienia, 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 przepustowości, w szczególności takich, jak:
 - a) zaproponowanie tras objazdowych dla pociągów, które nie mają wyznaczonych postojów handlowych na danym odcinku,
 - 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,
 - e) zmiana urządzeń sterowania ruchem pociągów,
 - f) budowa dodatkowego toru.

4. Zarządca, w terminie 6 miesięcy od dnia przedłożenia wyników analizy zdolności przepustowej, po konsultacjach z zainteresowanymi przewoźnikami przedkłada Prezesowi UTK plan powiększenia zdolności przepustowej określający:

- 1) przyczyny powstania przepełnienia;
- 2) przewidywane natężenie ruchu pociągów;
- 3) ograniczenia w rozwoju infrastruktury kolejowej;
- 4) możliwe warianty powiększenia zdolności przepustowej wraz z przewidywanymi kosztami i ich wpływem na wysokość stawek jednostkowych za dostęp do infrastruktury kolejowej;
- 5) harmonogram wprowadzania proponowanych rozwiązań.

5. W przypadku ujawnienia przepełnionego odcinka infrastruktury, w celu zapewnienia opracowania rocznego rozkładu jazdy z wykorzystaniem przepełnionego odcinka infrastruktury, zarządca, pod nadzorem Prezesa UTK, przeprowadza z udziałem zainteresowanych przewoźników aukcję nieprzydzielonej zdolności przepustowej, w wyniku której:

- 1) ustala kwotę podwyższenia opłaty podstawowej za usługi wymienione w części I ust. 1 załącznika do ustawy;
- 2) wskazuje wnioski, dla których zostaną przydzielone trasy pociągów na przepełnionym odcinku infrastruktury;
- 3) odmawia przydzielenia tras pociągów na przepełnionym odcinku infrastruktury dla pozostałych wniosków, których aukcja dotyczyła.

6. Zarządca zaprzestaje pobierania podwyższonych opłat, jeżeli:

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

7. W przypadku, o którym mowa w ust. 6 pkt 2, za zgodą Prezesa UTK, zarządca może kontynuować pobieranie podwyższonych opłat przez okres nie dłuższy niż 3 lata, jeżeli:

- 1) plan powiększenia zdolności przepustowej nie może być zrealizowany z przyczyn od niego niezależnych albo
- 2) możliwe warianty powiększenia zdolności przepustowej nie mogą być zrealizowane z przyczyn ekonomicznych.

8. W przypadku gdy z powodu niewystarczającej zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej nie jest możliwe przydzielenie tras pociągów na podstawie wniosków dotyczących zmiany rocznego rozkładu jazdy lub na podstawie wniosków dotyczących indywidualnego rozkładu jazdy, zarządca odmawia przydzielenia tras pociągów albo proponuje rozwiązania alternatywne.

§ 6. Zarządca może pobierać opłaty dodatkowe za:

- 1) korzystanie z prądu trakcyjnego;
- 2) podgrzewanie składów pociągów pasażerskich;
- 3) dostawę paliwa;
- 4) nieobjęte opłatą podstawową wykonywanie przez zarządcę prac manewrowych;
- 5) sprawowanie nadzoru nad transportem towarów niebezpiecznych;
- 6) udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów przewożących przesyłki nadzwyczajne, w tym za:
 - a) czynności związane z opracowaniem warunków przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną,
 - b) dodatkowe czynności wynikające ze szczególnych warunków realizacji przejazdu i nadzoru;
- 7) dostęp do sieci telekomunikacyjnej;
- 8) dostarczanie, na żądanie przewoźnika, uzupełniających informacji o przejeździe pociągu, nieobjętych opłatą podstawową;
- 9) nieobjętą opłatą podstawową kontrolę techniczną taboru wykonaną przez zarządcę na zlecenie przewoźnika;
- 10) opracowanie projektu indywidualnego rozkładu jazdy;
- 11) udostępnienie w postaci wydruku dokumentów, które są udostępniane przez zarządcę w postaci elektronicznej;
- 12) inne usługi świadczone przez zarządcę na zlecenie przewoźnika.

§ 7. 1. Opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o której mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy, jest ustalana jako iloczyn liczby zrealizowanych pociągokilometrów i stawki jednostkowej właściwej dla danej kategorii linii kolejowej, określonej z uwzględnieniem średniodobowego natężenia ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe, oraz rodzaju pociągu określonego w przydzielonej trasie pociągu. Kategoria linii kolejowej przypisywana jest do całej linii kolejowej lub jej poszczególnych odcinków.

2. Stawkę jednostkową ustala się jako sumę części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej oraz części stawki zależnej od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu.

3. Część stawki jednostkowej zależną od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu ustala się jako sumę składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów oraz składnika różnicującego część stawki w zależności od masy pociągu i kategorii linii kolejowej.

4. Wartości części stawek, o których mowa w ust. 2, oraz składników, o których mowa w ust. 3, ustala się w taki sposób, aby stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem kategorii linii kolejowej i masy pociągu.

5. Wartości części stawek, o których mowa w ust. 2, oraz składników, o których mowa w ust. 3, ustala się w taki sposób, aby planowane przychody z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej były równe planowanej wysokości kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z tych opłat, przy założeniu że składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w ust. 3, wynosi 0 zł/pociągokilometr.

6. Do kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w ust. 5, przyjmuje się tę część kosztów, która jest bezpośrednio ponoszona przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Do kosztów tych zalicza się w szczególności część kosztów:

- 1) utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej;
- 2) prowadzenia ruchu pociągów;
- 3) amortyzacji, jeżeli jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego.

7. Do kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w ust. 5, nie przyjmuje się tych kosztów, które nie są bezpośrednio ponoszone przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Do kosztów tych zalicza się w szczególności koszty:

- 1) administracji;
- 2) ochrony infrastruktury i porządku na terenach kolejowych;
- 3) finansowe;
- 4) pośrednie.

8. Planowaną wysokość kosztów, o których mowa w ust. 5, ustala się na podstawie wysokości kosztów, o których mowa w ust. 6, w ostatnim zakończonym roku obrotowym z uwzględnieniem:

- 1) współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej, ustalonego jako iloraz liczby dni w rocznym rozkładzie jazdy, na który ustala się stawki, i liczby dni w ostatnim zakończonym roku;
- 2) planowanych wskaźników inflacji na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył.

9. Planowana wysokość kosztów, o których mowa w ust. 5, jest pomniejszana o planowaną wysokość środków publicznych, która ma zostać przekazana zarządcy w celu zmniejszenia wysokości opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej.

10. Składnik związany z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w ust. 3, przyjmuje wartość 0 zł/pociągokilometr w odniesieniu do przewozów:

- 1) dla których zarządca zastosował minimalną stawkę jednostkową opłaty podstawowej, o której mowa w art. 33 ust. 4a ustawy;
- 2) których wykonywanie jest uzależnione od dofinansowania ze środków publicznych.

11. W odniesieniu do przewozów innych niż określone w ust. 10 zarządca może określić w regulaminie wartość składnika stawki inną niż 0 zł/pociągokilometr, jeżeli na podstawie badania rynku wykazał, że taka wartość składnika nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy.

12. Badania rynku, o którym mowa w ust. 11, 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.

13. Zarządca może dokonać badania, o którym mowa w ust. 11, z uwzględnieniem opracowanego we własnym zakresie bardziej szczegółowego podziału rynku przewozów.

14. Zarządca może odstąpić od badania rynku, o którym mowa w ust. 11, jeżeli przyjmie, że wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w ust. 3, wynosi 0 zł/pociągokilometr dla wszystkich rodzajów przewozów.

15. Badanie rynku, o którym mowa w ust. 11, uznaje się za przeprowadzone, jeżeli zarządca wykaże, że wystąpi przynajmniej jedna z poniższych okoliczności:

- 1) wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym 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 składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w ust. 3, stawki jednostkowe nie wzrosną w stosunku do wartości stawek, które zostały zatwierdzone w ciągu ostatnich 3 lat.

16. Planowane zmiany w zasadach ustalania składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w ust. 3, zarządca podaje do publicznej wiadomości przynajmniej na trzy miesiące przed upływem terminu publikacji regulaminu.

17. Stawki jednostkowe określone według rodzaju wykonywanych przewozów zarządca zestawia w ujęciu tabelarycznym, tak aby poszczególne wiersze dotyczyły masy pociągów, a kolumny kategorii linii kolejowych.

18. Do kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów obejmujących usługi, o których mowa w części I ust. 2 załącznika do ustawy, zarządca przyjmuje uzasadnioną część kosztów, których wartość w określonym czasie rośnie wraz ze wzrostem częstotliwości dostępu do urządzeń.

19. Zarządca może przyznać ulgi w opłacie podstawowej w przypadkach, o których mowa w art. 34 ust. 2 ustawy, w wysokości, która wynika z wysokości środków zapewnionych na finansowanie ulgi.

20. W przypadku niewykorzystania przez przewoźnika z przyczyn niezależnych od zarządcy całej albo części przydzielonej trasy pociągu 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;
- 5) 1% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu do czasu najbliższej zmiany rocznego rozkładu jazdy w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie dłuższym niż 30 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu, z wyłączeniem przejazdów na podstawie indywidualnego rozkładu jazdy.

21. Opłaty dodatkowe, o których mowa w § 6, zarządca określa, na tych samych zasadach w odniesieniu do wszystkich przewoźników, w sposób zapewniający sfinansowanie kosztów, które zarządca będzie musiał ponieść, zapewniając przewidywany zakres udostępniania infrastruktury kolejowej, z uwzględnieniem marży zysku nieprzekraczającej 10%.

22. Opłaty podstawowej i opłat dodatkowych 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.

23. Zarządca, nie później niż w terminie 9 miesięcy przed dniem wejścia w życie rocznego rozkładu jazdy, publikuje na swojej stronie internetowej:

- 1) projekt stawek jednostkowych wraz z wynikami badania rynku, o którym mowa w ust. 11;
- 2) projekt opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów obejmujących usługi, o których mowa w części I ust. 2 załącznika do ustawy;
- 3) projekt opłat dodatkowych za usługi wymienione w § 6;
- 4) wykaz udostępnianych linii kolejowych z przyporządkowaniem im kategorii linii.

24. Zarządca, nie później niż w terminie 9 miesięcy przed dniem wejścia w życie rocznego rozkładu jazdy, przedkłada do zatwierdzenia Prezesowi UTK projekty stawek, o których mowa w ust. 23 pkt 1–3, wraz z kalkulacją ich wysokości.

25. Przed zatwierdzeniem stawek jednostkowych Prezes UTK w przypadku wątpliwości co do zasadności ich wysokości może zasięgać opinii biegłych rewidentów lub niezależnych ekspertów.

§ 8. 1. Zarządca opracowuje regulamin w sposób zapewniający:

- 1) równoprawne traktowanie przewoźników na wszystkich etapach współpracy obejmujących:
 - a) przyznawanie dostępu do infrastruktury kolejowej,
 - b) opracowywanie rozkładu jazdy,
 - c) zawieranie umów oraz umów ramowych,
 - d) korzystanie z infrastruktury kolejowej,
 - e) rozliczanie przejazdów pociągów, naliczanie i pobieranie opłat;
- 2) bezpieczne i sprawne wykonywanie przejazdów pociągów;
- 3) uzyskanie przez przewoźnika informacji:
 - a) o danych teleadresowych zarządcy, w tym: adresach do korespondencji, numerach telefonów i faksów oraz adresach poczty elektronicznej,
 - b) dotyczących szczegółowej specyfikacji usług świadczonych w ramach udostępniania infrastruktury kolejowej,
 - c) o trybie składania i rozpatrywania wniosków, w tym o zasadach ustalania skomunikowań,
 - d) o wymaganiach i warunkach dotyczących taboru, personelu i organizacji przejazdów oraz o działaniach sprawdzających przeprowadzanych przez uprawnionych pracowników zarządcy,
 - e) dotyczących postępowania w przypadku przepełnienia odcinka infrastruktury, o którym mowa w § 5 ust. 1,
 - f) o przepisach wewnętrznych zarządcy, które będą obowiązywały przewoźnika w trakcie przygotowania i obowiązywania rozkładu jazdy,
 - g) o sposobie udostępniania przewoźnikowi opisu warunków i parametrów technicznych linii kolejowych, w tym w szczególności o dopuszczalnej prędkości technicznej oraz o dopuszczalnych naciskach i klasach odcinków linii kolejowych,
 - h) dotyczących sposobu 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,
 - i) o zasadach postępowania w przypadku wystąpienia trudności w ustaleniu tras pociągów międzynarodowych,
 - j) o trybie, warunkach i terminach dokonywania zmian w rozkładzie jazdy,
 - k) o ograniczeniach w korzystaniu z infrastruktury kolejowej,
 - l) o sposobie ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej,

- m) o sposobie ustalania kategorii linii kolejowej,
 - n) o szczególnych wymaganiach technicznych i organizacyjnych dotyczących infrastruktury kolejowej udostępnianej przez zarządcę,
 - o) o punktach ekspedycyjnych, odległości pomiędzy nimi oraz danych charakteryzujących urządzenia służące odprawie podróżnych i przesyłek, w szczególności o długości krawędzi peronowych, przy których mogą zatrzymywać się pociągi pasażerskie, oraz ich wysokości,
 - p) o podziale rynku przewozów, który zastosowano przy ustalaniu zakresu stosowania wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3,
 - q) o wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3, w podziale na rodzaje przewozów,
 - r) o harmonogramie opracowania rozkładu jazdy,
 - s) o trybie, terminie i sposobie wprowadzania zmian do regulaminu;
- 4) określenie informacji, które przewoźnik jest obowiązany przekazywać zarządcy przed, w czasie i po zakończeniu przejazdu pociągu.

2. Projekt regulaminu i jego zmiany podlegają konsultacji z przewoźnikami.

§ 9. 1. W umowie w szczególności określa się:

- 1) roczny rozkład jazdy pociągów przewoźnika;
- 2) warunki udostępniania oraz korzystania z infrastruktury kolejowej związanej z przydzieloną trasą pociągu;
- 3) usługi, które zarządca zapewnia na rzecz przewoźnika;
- 4) jednostki organizacyjne zarządcy i przewoźnika wyznaczone do współpracy;
- 5) zasady dokumentowania świadczonych usług;
- 6) termin, a także sposób uiszczenia:
 - a) opłaty podstawowej,
 - b) opłat dodatkowych,
 - c) opłaty rezerwacyjnej,
 - d) innych zobowiązań finansowych wynikających z umowy;
- 7) zakres i sposób ustalania odpowiedzialności stron umowy w przypadku wystąpienia szkody;
- 8) zasady postępowania i regulowania ewentualnych zobowiązań w przypadku powstania przeszkód w wywiązaniu się z zobowiązań wynikających z umowy;
- 9) sposób odstąpienia od umowy lub jej rozwiązania;
- 10) sposób rozstrzygania sporów;
- 11) formy zabezpieczenia roszczeń wynikających z umowy.

2. W umowie ramowej, o której mowa w art. 31 ust. 2 ustawy, należy w szczególności określić:

- 1) okres, na który zawiera się umowę ramową;
- 2) zdolność przepustową przewidzianą do rezerwacji przez zarządcę na rzecz przewoźnika w kolejnych rocznych rozkładach jazdy w okresie obowiązywania umowy ramowej;
- 3) warunki, które zapewnią zarządcy wykorzystanie zarezerwowanej zdolności przepustowej;
- 4) skutki niedotrzymania warunków umowy ramowej;
- 5) termin uiszczenia opłaty za rezerwację zdolności przepustowej, o której mowa w pkt 2.

3. Umowy, o których mowa w ust. 1 i 2, zawiera się w formie pisemnej.

§ 10. Zarządcy infrastruktury kolejowej, która umożliwi przejazd pociągów pomiędzy liniami kolejowymi przez nich zarządzanymi, w celu współdziałania w zakresie udostępniania infrastruktury kolejowej przewoźnikom, świadczenia usług dodatkowych i pomocniczych, postępowania w przypadku przepełnienia odcinka infrastruktury oraz składania wniosków, zawierają umowę o współpracy określającą w szczególności:

- 1) punkty styku linii kolejowych;
- 2) jednostki organizacyjne wyznaczone do współpracy;
- 3) strony opracowujące rozkład jazdy co najmniej na częściach linii kolejowych przylegających do punktu styku linii kolejowych;
- 4) zasady prowadzenia ruchu pociągów co najmniej na częściach linii kolejowych przylegających do punktu styku linii kolejowych;
- 5) działania podejmowane w sytuacjach wyjątkowych i w trudnych warunkach;
- 6) tryb wyjaśniania przyczyn poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych oraz ich skutków finansowych oraz sposób prowadzenia związanej z tym dokumentacji;
- 7) zasady wzajemnych rozliczeń;
- 8) tryb rozstrzygania sporów.

§ 11. Do rozkładów jazdy obowiązujących 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 dotychczasowe.

§ 12. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. Nr 35, poz. 274).

§ 13. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury i Rozwoju: *E. Bieńkowska*