

## 274

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>

z dnia 27 lutego 2009 r.

w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej<sup>2)</sup>

Na podstawie art. 35 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.<sup>3)</sup>) 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 dodatkowych i pomocniczych, świadczonych przez zarządcę infrastruktury kolejowej, zwanego dalej „zarządcą”;
- 4) sposób postępowania w przypadku niewystarczającej zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej;
- 5) szczegółowe zasady ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w tym opłaty podstawowej, minimalnej stawki jednostkowej i opłat dodatkowych oraz podwyższania opłat i udzielania ulg;
- 6) zakres przedmiotowy zagadnień, które w szczególności wymagają uregulowania umową o korzystanie z przydzielonych tras pociągów oraz umową ramową;
- 7) sposób opracowania przez zarządcę regulaminu, o którym mowa w art. 32 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, zwanego dalej „regulaminem”;
- 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) ustawa — ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym;
- 2) pociąg utrzymaniowo-naprawczy — pociąg lub pojazd pomocniczy zarządcy albo przedsiębiorcy działającego na jego zlecenie, wykonujący przejazd w celu utrzymania infrastruktury kolejowej, nadzoru lub usuwania awarii;
- 3) Prezes UTK — Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego;
- 4) pociągokilometr — miernik pracy eksploatacyjnej, odpowiadający przejazdowi jednego pociągu na odległość jednego kilometra.

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

- 1) poświadczoną kopii ważnej licencji, o której mowa w rozdziale 8 ustawy;
- 2) poświadczoną kopii ważnego certyfikatu bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 2 ustawy, lub poświadczoną 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. Zarządca dokonuje kwalifikacji otrzymanych wniosków o przydzielenie tras pociągów, biorąc pod uwagę:

- 1) obowiązek uwzględnienia priorytetów w przydzielaniu tras pociągów, określonych w art. 30 ust. 2 ustawy;
- 2) możliwości uwzględnienia priorytetów, o których mowa w pkt 1, w ramach dysponowanej zdolności przepustowej.

3. Wnioski o przydzielenie tras pociągów, o których mowa w art. 30 ust. 7 ustawy, zarządca rozpatruje, uwzględniając planowany termin przejazdu oraz kolejność złożenia wniosków.

4. Rozpatrzeniu podlegają tylko te wnioski o przydzielenie tras pociągów, w których zawarto informacje niezbędne do opracowania rozkładu jazdy pociągów, określone przez zarządcę w regulaminie.

5. Wnioski niezawierające informacji, o których mowa w ust. 4, zarządca jest obowiązany niezwłocznie zwrócić wnioskodawcy wraz ze wskazaniem

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej — transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji 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 75 z 15.03.2001, str. 29; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 5, str. 404).

<sup>3)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374, z 2008 r. Nr 59, poz. 359, Nr 144, poz. 902, Nr 206, poz. 1289 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 1, poz. 3, Nr 18, poz. 97 i Nr 19, poz. 100.

stwierdzonych braków w celu uzupełnienia w terminie określonym przez zarządcę, nie krótszym jednak niż 7 dni, licząc od dnia doręczenia wnioskodawcy zwróconego wniosku.

6. Zarządca, w przypadku kolizji pomiędzy złożonymi wnioskami, jest obowiązany zapewnić możliwie najlepszą realizację zgłoszonych potrzeb w drodze konsultacji z wnioskodawcami.

7. Jeżeli pomimo działań, o których mowa w ust. 6, nie jest możliwe zrealizowanie zamówień określonych we wnioskach w sposób zgodny z oczekiwaniami wnioskodawców, zarządca niezwłocznie powiadamia Prezesa UTK, że linia kolejowa lub jej część jest przepełniona. Obowiązek powiadomienia dotyczy również linii kolejowej lub jej części, na których zarządca przewiduje wystąpienie braku zdolności przepustowej w kolejnym okresie opracowywania rozkładu jazdy pociągów.

8. W celu zapewnienia możliwości opracowania rozkładu jazdy z wykorzystaniem przepełnionej linii kolejowej lub jej części zarządca, pod nadzorem Prezesa UTK, przeprowadza z udziałem zainteresowanych przewoźników aukcję nieprzydzielonej zdolności przepustowej, w wyniku której ustala kwotę podwyższenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za usługi wymienione w części I ust. 1 załącznika do ustawy.

9. Zarządca, w terminie 6 miesięcy od dnia powiadomienia, o którym mowa w ust. 7, jest obowiązany przedłożyć Prezesowi UTK wyniki analizy zdolności przepustowej, o ile nie jest już wdrażany plan powiększenia zdolności przepustowej, o którym mowa w ust. 11.

10. Analiza zdolności przepustowej powinna uwzględniać: rodzaj realizowanych przewozów, sposób prowadzenia ruchu i skutki oddziaływania tych czynników na zdolność przepustową, przyczyny przepełnienia oraz wskazać działania, które mogłyby zapewnić poprawę przepustowości, w szczególności takie, jak zmiana trasy, zmiana czasu, zmiana prędkości lub inne środki zapewniające poprawę infrastruktury.

11. 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;
- 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.

12. Zarządca zaprzestaje stosowania podwyższonych stawek, o których mowa w ust. 8, jeżeli:

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

13. W przypadku, o którym mowa w ust. 12 pkt 2, za zgodą Prezesa UTK, zarządca może kontynuować stosowanie podwyższonych stawek, o których mowa w ust. 8, 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 ekonomicznie lub finansowo uzasadnionych.

§ 4. 1. Nie później niż trzy miesiące po upływie terminu składania wniosków o przydzielenie tras pociągów, o którym mowa w art. 30 ust. 1 ustawy, zarządca opracowuje projekt rozkładu jazdy pociągów i przekazuje przewoźnikowi do uzgodnienia dotyczącą go część.

2. W terminie miesiąca od dnia otrzymania projektu przewoźnik może zgłosić uwagi i zaproponować zmiany dotyczącej go części projektu rozkładu jazdy pociągów, jeżeli nie spełnia ona wymagań ujętych w złożonych przez niego i przyjętych przez zarządcę wnioskach o przydzielenie tras pociągów.

3. Jeżeli zarządca nie może zrealizować zmian, o których mowa w ust. 2, powiadamia o tym przewoźnika nie później niż w terminie 7 dni od dnia otrzymania wystąpienia o wprowadzenie zmian do rozkładu jazdy pociągów.

4. Jeżeli jest możliwe uwzględnienie zmian, o których mowa w ust. 2, zarządca uzgadnia z przewoźnikiem rozkład jazdy pociągu, nie później niż w terminie 14 dni od dnia otrzymania wystąpienia przewoźnika w tej sprawie.

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

6. Obowiązujący rozkład jazdy pociągów zarządca przekazuje przewoźnikowi w formie powiadomienia o przydzielonych trasach pociągów, co stanowi potwierdzenie rezerwacji dostępu do infrastruktury kolejowej.

§ 5. Zarządca może odmówić przydzielenia trasy pociągu w przypadkach:

- 1) wyczerpania zdolności przepustowej;
- 2) braku możliwości korzystania z infrastruktury kolejowej zarządcy w wyniku:
  - a) realizacji postanowień porozumień międzynarodowych,

- b) wyłączenia z eksploatacji linii kolejowej lub jej części,
- c) wszczęcia procedury likwidacji linii kolejowej lub jej części, o której mowa w art. 9 ustawy,
- d) powstania ograniczeń przepustowości wynikających z prowadzenia remontów i modernizacji linii kolejowych.

§ 6. Opłata podstawowa, o której mowa w art. 33 ust. 4 ustawy, jest ustalana jako iloczyn liczby zrealizowanych pociągokilometrów i stawki właściwej dla danej kategorii linii kolejowej, określonej z uwzględnieniem średniodobowego natężenia ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe, oraz rodzaju pociągu i całkowitej masy brutto pociągu określonych w przydzielonej trasie pociągu.

§ 7. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej, o której mowa w § 6, określa się dla:

- 1) pociągów pasażerskich;
- 2) pociągów towarowych.

§ 8. 1. Do kalkulacji stawek, dla planowanej do udostępniania infrastruktury kolejowej, zarządca przyjmuje:

- 1) koszty bezpośrednie obejmujące:
  - a) koszty utrzymania,
  - b) koszty prowadzenia ruchu kolejowego,
  - c) amortyzację;
- 2) koszty pośrednie działalności obejmujące pozostałe uzasadnione koszty zarządcy infrastruktury, inne niż wymienione w pkt 1 i 3;
- 3) koszty finansowe związane z obsługą kredytów zaciągniętych przez zarządcę na rozwój i modernizację udostępnianej infrastruktury;
- 4) pracę eksploatacyjną określoną dla poszczególnych kategorii linii i pociągów, o których mowa w § 7.

2. Stawkę różnicuje się zależnie od kategorii linii kolejowej oraz całkowitej masy brutto pociągu, z tym że stawka rośnie wraz ze wzrostem tych parametrów.

3. Stawki za przejazd pociągów, o których mowa w § 7, dotyczące tej samej kategorii linii kolejowej i takiej samej całkowitej masy brutto powinny być jednokowe.

4. Stawki dla pociągów, o których mowa w § 7, zestawia się w tablicach, których poszczególne wiersze dotyczą całkowitej masy brutto pociągów, a kolumny — kategorii linii kolejowych.

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

- 1) pkt 1 — nie może przekroczyć 25 % tej opłaty;

2) pkt 2 — nie może być wyższa niż część opłaty wynikająca z kosztów pośrednich przyjętych do obliczenia stawki;

3) pkt 3 — nie może być wyższa niż oszczędności kosztów w zarządzaniu infrastrukturą kolejową.

§ 10. Stawka minimalna, o której mowa w art. 33 ust. 4a ustawy, nie może być niższa niż 75 % stawki dla określonej kategorii linii kolejowej i całkowitej masy brutto pociągu.

§ 11. W przypadku pociągów:

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

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

— zarządca może zastosować, określone we własnym zakresie, współczynniki zwiększające stawki odpowiadające wskaźnikom wzrostu kosztów, jaki występuje w przypadkach, o których mowa w pkt 1 i 2, jeżeli będą dotyczyły w równym stopniu wszystkich przewoźników.

§ 12. Stawki jednostkowe opłat za usługi wymienione w części I ust. 2 oraz w części II załącznika do ustawy określone są 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, z uwzględnieniem marży zysku nieprzekraczającej 10 %.

§ 13. 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 udostępniania infrastruktury, z uwzględnieniem marży zysku nieprzekraczającej 10 %.

§ 14. Zarządca rejestruje koszty, o których mowa w § 8 ust. 1 pkt 1—3, w sposób umożliwiający — dla poprzednich okresów obowiązywania — sprawdzenie prawidłowości określenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz stawek jednostkowych opłat dodatkowych, o których mowa w § 12, a także ulg, o których mowa w § 9, i współczynników zwiększających stawki, o których mowa w § 11.

§ 15. Opłat podstawowych i opłat dodatkowych nie nalicza się za przejazdy pociągów utrzymaniowo-naprawczych.

§ 16. 1. Zarządca, nie później niż w terminie 9 miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów, przedkłada do zatwierdzenia Prezesowi UTK projekt:

- 1) stawek jednostkowych opłaty podstawowej;
- 2) stawek opłat za usługi wymienione w części II załącznika do ustawy.

2. Do projektu, o którym mowa w ust. 1, zarządca dołącza wykaz zarządzanych linii kolejowych z przyporządkowaniem im stawek dla pociągów, o których mowa w § 7, oraz zasady zwiększania stawek wraz ze współczynnikami, o których mowa w § 11, a także zasady przyznawania ulg w opłacie, o których mowa w § 9.

3. Na żądanie przewoźnika zarządca powinien umożliwić mu zapoznanie się z projektem, o którym mowa w ust. 1, a także z wykazem, o którym mowa w ust. 2.

4. Stawki opłat oraz zwiększenia stawek i ulgi w opłatach, o których mowa w ust. 1 i 2, powinny być skalkulowane w sposób zapewniający ochronę przed nieuzasadnionym wzrostem dotychczasowego poziomu opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

§ 17. 1. Prezes UTK odmawia zatwierdzenia przedłożonego projektu, o którym mowa w § 16 ust. 1, tylko wtedy gdy został on sporządzony z naruszeniem przepisów, o których mowa w art. 33 ust. 8 ustawy.

2. Prezes UTK może zasięgać opinii biegłych rewidentów lub niezależnych ekspertów w przypadku wątpliwości co do zasadności przyjętego przez zarządcę infrastruktury wzrostu stawek jednostkowych.

§ 18. 1. Zarządca pobiera opłatę rezerwacyjną za każdą przydzieloną trasę pociągów, która nie została przez przewoźnika wykorzystana, w wysokości:

- 1) 10 % wyznaczonej opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku rezygnacji z przejazdu w terminie krótszym niż 30 dni przed planowym terminem realizacji;
- 2) 25 % wyznaczonej opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku rezygnacji z przejazdu w terminie krótszym niż 72 godziny przed planowym terminem realizacji bądź gdy przydzielona trasa nie została wykorzystana.

2. W przypadku rezygnacji z przejazdu przed terminem, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, zarządca nie pobiera opłaty rezerwacyjnej.

3. Opłata, o której mowa w ust. 1, jest pobierana przez zarządcę w terminie określonym w umowie, o której mowa w § 20 ust. 1.

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

- 1) równoprawne traktowanie przewoźników na wszystkich etapach współpracy:
  - a) przyznawania dostępu do infrastruktury kolejowej,
  - b) opracowywania rozkładu jazdy pociągów,
  - c) zawierania umów o korzystanie z przydzielonych tras pociągów oraz umów ramowych,
  - d) korzystania z infrastruktury kolejowej,
  - e) rozliczania przejazdów, naliczania i pobierania opłat;
- 2) bezpieczne i sprawne wykonywanie przejazdów.

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

- 1) o danych teleadresowych zarządcy, w tym: adresach do korespondencji, numerach telefonów i faksów oraz adresach poczty elektronicznej;
- 2) dotyczące szczegółowej specyfikacji usług świadczonych w ramach udostępniania infrastruktury kolejowej;
- 3) o trybie składania i rozpatrywania wniosków o przydzielenie tras pociągów oraz wprowadzania uzupełnień lub zmiany wymagań dotyczących sporządzania, przekazywania i terminów składania wniosków o przydzielenie tras pociągów;
- 4) o wymaganiach i warunkach dotyczących taboru, personelu i organizacji przejazdów;
- 5) dotyczące postępowania w przypadku braku zdolności przepustowej, w tym o trybie i sposobie przeprowadzania aukcji, o której mowa w § 3 ust. 8;
- 6) dotyczące planu powiększenia zdolności przepustowej, o którym mowa w § 3 ust. 11;
- 7) o przepisach wewnętrznych zarządcy, które będą obowiązywały przewoźnika w czasie korzystania z infrastruktury kolejowej;
- 8) 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 linii kolejowych;
- 9) dotyczące sposobu informowania 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, specyficznych działaniach urzędzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności oraz urządzeń kontrolnych i diagnostycznych taboru;
- 10) o zasadach koordynacji przydzielania tras pociągów w przypadku wystąpienia trudności w ustaleniu międzynarodowych tras pociągów;
- 11) które przewoźnik jest obowiązany przekazywać zarządcy przed, w czasie i po zakończeniu przejazdu;
- 12) o trybie i warunkach dokonywania zmian w obowiązującym rozkładzie jazdy pociągów;
- 13) o ograniczeniach w korzystaniu z infrastruktury kolejowej;
- 14) o sposobie ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej;
- 15) o ulgach w opłacie podstawowej, o których mowa w § 9, oraz o zwiększeniach opłaty, o których mowa w § 11;
- 16) o szczególnych wymaganiach technicznych i organizacyjnych dotyczących infrastruktury kolejowej udostępnianej 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, w szczególności długości krawędzi peronowych, przy których planowo zatrzymują się pociągi pasażerskie przewoźnika.

§ 20. 1. Umowę o korzystanie z przydzielonych tras pociągów zawiera się w formie pisemnej. W umowie w szczególności określa się:

- 1) 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 wyznaczone do współpracy;
- 5) zasady dokumentowania świadczonych usług;
- 6) zastosowane ulgi i współczynniki zwiększające stawki;
- 7) termin, a także sposób uiszczenia:
  - a) opłaty podstawowej,
  - b) opłat dodatkowych,
  - c) opłaty rezerwacyjnej,
  - d) innych zobowiązań finansowych wynikających z umowy;
- 8) zakres i sposób ustalania odpowiedzialności stron umowy w przypadku wystąpienia szkód;
- 9) zasady postępowania i regulowania ewentualnych zobowiązań w przypadku powstania przeszkód w wywiązaniu się z zobowiązań wynikających z umowy;
- 10) sposób odstąpienia od umowy albo jej rozwiązania;
- 11) sposób rozstrzygania sporów.

2. Zmiana umowy wymaga zachowania formy pisemnej.

§ 21. 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 umożliwią przewoźnikowi zawarcie umów z nadawcami przesyłek, a zarządcy zapewnią wykorzystanie zarezerwowanej zdolności przepustowej;
- 4) skutki niedotrzymania warunków umowy, w tym termin uiszczania opłaty za rezerwację zdolności przepustowej, o której mowa w pkt 2.

§ 22. Zarządcy infrastruktury kolejowej, która umożliwia wzajemne przekazywanie pociągów dzięki połączeniu linii kolejowych przez nich zarządzanych, w celu współdziałania w zakresie udostępniania infrastruktury kolejowej przewoźnikom, świadczenia usług dodatkowych i pomocniczych, postępowania w przypadku niewystarczającej zdolności przepustowej oraz składania wniosków o przydzielenie tras pociągów zawierają umowę dwustronną lub wielostronną, w której w szczególności są wskazane:

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

§ 23. Traci moc rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 30 maja 2006 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. Nr 107, poz. 737, z 2007 r. Nr 81, poz. 552 oraz z 2008 r. Nr 157, poz. 984).

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

Minister Infrastruktury: *C. Grabarczyk*