

329**ZARZĄDZENIE MINISTRA TRANSPORTU I GOSPODARKI MORSKIEJ**

z dnia 2 czerwca 1997 r.

w sprawie zasad przewozu w wagonach nie należących do przewoźnika kolejowego i włączania ich do taboru kolejowego.

Na podstawie art. 12 ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. — Prawo przewozowe (Dz. U. z 1995 r. Nr 119, poz. 575 i z 1997 r. Nr 23, poz. 117) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1**Przepisy ogólne**

§ 1. Zarządzenie reguluje zasady przewozu w wagonach nie należących do przewoźnika kolejowego, zwanych dalej „wagonami prywatnymi”, przewozu tych wagonów oraz włączania ich do taboru przewoźnika kolejowego.

§ 2. Przez użyte w zarządzeniu określenia należy rozumieć:

- 1) podmiot włączający — podmiot gospodarczy będący właścicielem lub posiadaczem wagonu prywatnego oraz stroną umowy o włączenie tego wagonu do taboru przewoźnika kolejowego, zwanej dalej „umową włączenia wagonu”,
- 2) przewoźnik kolejowy włączający — podmiot gospodarczy uprawniony do włączania wagonu prywatnego do swojego taboru,
- 3) przewoźnik kolejowy użytkujący — każdy przewoźnik kolejowy, w którego pociągach i obiektach znajduje się wagon prywatny,
- 4) jednostka włączająca przewoźnika — jednostka organizacyjna przewoźnika kolejowego włączającego, upoważniona do zawierania umów włączenia wagonu,

5) dysponent — osoba prawna lub fizyczna rozporządzająca wagonem prywatnym na podstawie upoważnienia wystawionego przez podmiot włączający.

Rozdział 2

Zasady przewozu wagonów prywatnych

§ 3. Przewóz wagonów prywatnych w stanie próżnym i ładownym odbywa się za listem przewozowym.

§ 4. Nadawca może użyć wagonu prywatnego tylko do przewozu rzeczy, do których przewożenia jest on przeznaczony zgodnie z umową włączenia wagonu. Za skutki nieprzestrzegania tego przepisu odpowiedzialny jest wyłącznie nadawca.

§ 5. Prawo nadania wagonów prywatnych przysuguje:

1) w komunikacji krajowej:

- a) podmiotowi włączającemu,
- b) odbiorcy ostatnio przewożonej przesyłki, której nadawcą był podmiot włączający, jeżeli podmiot ten nie zastrzeże sobie prawa rozporządzania wagonem,
- c) odbiorcy przesyłki lub dysponentowi, jeżeli równocześnie z listem przewozowym składa on upoważnienie wystawione przez podmiot włączający,

2) w komunikacji międzynarodowej — podmiotom określonym w obowiązujących przepisach i umowach międzynarodowych.

§ 6. 1. Nadawca obowiązany jest zawiadomić stację nadania o zamierzonym nadaniu wagonu do przewozu na dobę wcześniej, z wyjątkiem przewozów systemowych.

2. Przewoźnik kolejowy użytkujący może odmówić przyjęcia wagonu do przewozu w razie niedopełnienia obowiązku, o którym mowa w ust. 1.

§ 7. 1. Jeżeli podmiot, o którym mowa w § 5, nie dostarczy listu przewozowego dla wagonu próżnego znajdującego się na terenie kolejowym poza stacją macierzystą, przewoźnik kolejowy włączający może zwrócić na stację macierzystą za listem przewozowym wystawionym na podmiot włączający i na jego koszt każdy wagon:

- 1) przybyły w stanie próżnym i którego nie zaczęto ładować przed upływem terminu wolnego od opłat za zajęcie torów stacyjnych,
- 2) przybyły w stanie ładownym, którego po wyładunku nie rozpoczęto ładować przed upływem terminu wolnego od opłat za zajęcie torów stacyjnych.

2. Przepis ust. 1 nie dotyczy wagonów znajdujących się na bocznicach.

§ 8. 1. W przypadku ujawnienia wagonu w stanie próżnym bez dokumentów przewozowych i nalepek kierunkowych, przewoźnik kolejowy użytkujący zwraca się do podmiotu włączającego o wydanie odpowiednich dyspozycji. W razie braku odpowiedzi w ciągu 72 godzin od wystąpienia zapytania, przewoźnik ten kieruje wagon do stacji macierzystej bez pobierania należności przewozowych.

2. Wagon zwrócony z zagranicy w stanie próżnym bez dokumentów przewozowych przewoźnik kolejowy włączający ma prawo skierować do stacji macierzystej na koszt podmiotu włączającego za listem przewozowym wystawionym na podmiot włączający i jego koszt, jeżeli nie ma od niego odmiennych wskazówek.

§ 9. 1. Za przewóz wagonu prywatnego pobiera się należności określone w taryfie.

2. Przy przewozie wagonów prywatnych wagony włączone do taboru każdego z przewoźników kolejowych poza granicami kraju traktowane są, w zakresie należności pobieranych w kraju, na takich samych zasadach jak wagony włączone do taboru przewoźnika kolejowego na terenie kraju.

§ 10. Za zajęcie torów stacyjnych terminy wolne od opłat i stawki tych opłat określa taryfa.

§ 11. 1. Przy przewozie wagonów ładownych deklaracja wartości obejmuje tylko wartość przewożonych rzeczy.

2. Nie deklaruje się wartości przewożonego wagonu próżnego.

§ 12. W razie uszkodzenia wagonu przewożonego w stanie ładownym, przewoźnik kolejowy użytkujący powiadamia o tym fakcie podmiot włączający oraz, zależnie od okoliczności:

- 1) żąda od nadawcy wskazówek co do postępowania z rzeczami i wagonem albo
- 2) przeladowuje rzeczy do innego wagonu bez zwracania się do nadawcy o wskazówki, albo
- 3) likwiduje przesyłkę zawierającą żywe zwierzęta, rzeczy niebezpieczne lub ulegające zepsuciu.

§ 13. 1. Termin przewozu przedłuża się o czas trwania przerwy w przewozie spowodowanej uszkodzeniem wagonów, pod warunkiem że przewoźnik kolejowy użytkujący nie ponosi odpowiedzialności za to uszkodzenie.

2. Jeżeli rzeczy z uszkodzonego wagonu przeladowano do innego wagonu, przerwa w przewozie kończy się, gdy po przeladowaniu można podjąć dalszy przewóz.

3. Jeżeli za uszkodzenie wagonu przewoźnik kolejowy użytkujący nie ponosi odpowiedzialności, koszty przewozu wagonu, do którego przesyłka zostanie przeladowana, i koszty jego zwrotu do stacji macierzystej

oraz koszty dodatkowe powstałe w związku z koniecznością uzyskania i wykonania wskazówek obciążającą przesyłkę.

§ 14. 1. Podmiot włączający nabywa prawo do realizacji przewozów wagonem prywatnym od następnego dnia po zawarciu umowy włączenia wagonu.

2. Podmiot włączający może swoje prawo do rozporządzania wagonem prywatnym przekazać dysponentowi.

Rozdział 3

Dopuszczenie wagonów prywatnych do przewozu na liniach kolejowych

§ 15. Dopuszczenie wagonu prywatnego do przewozów na liniach eksploatowanych przez przewoźnika kolejowego włączającego lub przez innych przewoźników kolejowych użytkujących następuje po zawarciu umowy włączenia wagonu.

§ 16. 1. Przewoźnik kolejowy włączający włącza do swojego taboru dopuszczone do przewozu międzynarodowego bez żadnych ograniczeń wagony rodzajów i serii zgodnych z przepisami i umowami międzynarodowymi, jeżeli wagony te spełniają warunki przewidziane tymi przepisami.

2. Przewoźnik kolejowy włączający włącza do swego taboru także wagony z dopuszczeniem do przewozu wyłącznie na swoich liniach, jeśli spełniają warunki przewidziane przepisami krajowymi.

§ 17. Budowa wagonów włączanych do taboru przewoźnika kolejowego włączającego powinna odpowiadać przepisom:

- 1) obowiązującym przewoźnika kolejowego włączającego,
- 2) zawartym w postanowieniach Przepisów o wzajemnym użytkowaniu wagonów towarowych w komunikacji międzynarodowej — RIV (Biuletyn PKP z 1996 r. Nr 8A, poz. 11) i Przepisów użytkowania wagonów w kolejowej komunikacji międzynarodowej — PPW (Biuletyn PKP z 1996 r. Nr 35A, poz. 150), zwanych dalej „przepisami RIV i PPW”.

§ 18. 1. Na każdym włączanym wagonie powinny znajdować się napisy i znaki określające:

- 1) dopuszczenie wagonu do przewozu w kraju lub również za granicą zgodnie z obowiązującymi przepisami,
- 2) znak włączenia do taboru przewoźnika kolejowego, ustalony przez przewoźnika kolejowego włączającego,
- 3) nazwę firmy i adres podmiotu włączającego wraz z numerami teleksu i telefaksu,
- 4) nazwę stacji macierzystej i jednostki włączającej przewoźnika kolejowego,

5) przeznaczenie wagonu,

6) ograniczenia przewozowe.

2. Na wagonach prywatnych wynajętych, obok informacji o podmiocie włączającym, może być umieszczony podkreślony napis „Wynajęty ...” (w nawiasie nazwa firmy i adres najemcy wraz z numerami teleksu i telefaksu).

§ 19. Podmiot włączający, po dokonaniu zmiany w umowie włączenia wagonu i uzgodnieniu z przewoźnikiem kolejowym włączającym, zobowiązany jest nanieść lub usunąć dane dotyczące najemcy wagonu prywatnego. Niedozwolone jest usunięcie z wagonu prywatnego nazwy najemcy w czasie realizacji zawartej umowy przewozu.

§ 20. 1. Podmiot włączający ma prawo umieścić swój zarejestrowany znak firmowy lub reklamę na nadwoziu wagonu lub na specjalnej tablicy po uzgodnieniu z jednostką włączającą przewoźnika kolejowego.

2. Wszystkie napisy i znaki na wagonie umieszczane są na koszt podmiotu włączającego zgodnie z obowiązującymi przepisami, normami oraz umową włączenia.

3. Przewoźnik kolejowy włączający nie odpowiada za skutki wynikające z umieszczenia przez podmiot włączający napisów lub reklamy na włączonym wagonie.

Rozdział 4

Umowa włączenia wagonu prywatnego do taboru przewoźnika kolejowego

§ 21. 1. Podmiot zamierzający włączyć wagon prywatny do taboru przewoźnika kolejowego przedkłada jednostce włączającej przewoźnika wniosek o włączenie wagonu prywatnego do taboru przewoźnika kolejowego na formularzu według wzoru ustalonego przez przewoźnika kolejowego włączającego.

2. Wniosek o włączenie wagonu prywatnego do taboru przewoźnika kolejowego powinien zawierać:

- 1) nazwę i adres podmiotu włączającego,
- 2) nazwę właściciela wagonów wraz z upoważnieniem dla podmiotu włączającego, jeżeli nie jest on właścicielem wagonu,
- 3) dokumentację techniczną zawierającą m.in. parametry techniczno-eksploatacyjne wagonu,
- 4) określenie przewoźników kolejowych użytkujących i linii, na których ma być dopuszczony przewóz wagonów, w tym dane dotyczące możliwości przewozu w komunikacji przestawczej (przy zmianie szerokości toru),
- 5) przewidywaną stację macierzystą oraz lokalizację miejsca postoju wagonów,
- 6) liczbę wagonów oraz okres włączenia,

- 7) treść i wzór napisów na wagonach (znak firmowy, reklamy itp.),
- 8) odpis decyzji organu kolejowego dozoru technicznego, dopuszczającej do eksploatacji wagon cysternę do przewozu materiałów niebezpiecznych lub rozładowywanych pod ciśnieniem oraz zbiorniki nie będące cysternami,
- 9) dokument dopuszczający wagon do eksploatacji po ostatniej naprawie przed włączeniem.

§ 22. Jednostka włączająca przewoźnika wyznacza, w porozumieniu z podmiotem włączającym, stację macierzystą dla włączanych wagonów z uwzględnieniem następujących warunków:

- 1) stacja macierzysta wagonu używanego również do przewozów międzynarodowych musi być otwarta do odprawy przesyłek w komunikacji międzynarodowej,
- 2) w czasie postoju wagony powinny znajdować się na bocznicach podmiotu włączającego, obsługiwanej przez stację macierzystą wagonu; jednostka włączająca przewoźnika może wyrazić zgodę na włączenie wagonu również wtedy, gdy podmiot włączający nie posiada i nie współużytkuje bocznic, jeżeli warunki eksploatacyjne na stacji macierzystej pozwalają na odstawienie wagonu na tory stacyjne,
- 3) w razie okresowego braku miejsca na bocznicach podmiotu włączającego stacja macierzysta ma prawo odstawić wagony prywatne na tory stacyjne, a w razie braku miejsca na torach stacji macierzystej, przewoźnik kolejowy włączający może, po uprzednim zawiadomieniu podmiotu włączającego, wysłać wagony prywatne za wystawionym przez siebie listem przewozowym do jednej z sąsiadujących stacji, za opłatą ustaloną w taryfie dla przewozu próżnych wagonów prywatnych, na koszt podmiotu włączającego.

§ 23. Jednostka włączająca przewoźnika, która otrzymała wniosek o włączenie wagonu prywatnego, powiadamia podmiot włączający w terminie 30 dni o możliwości włączenia wagonu, podając ewentualne ograniczenia w ruchu, jakim wagon będzie podlegał.

§ 24. 1. Po wstępnym uzgodnieniu podmiot włączający zapewnia jednostce włączającej przewoźnika wszelkie możliwe środki, mające na celu umożliwienie sprawdzenia jakości produkcji wagonu i wykorzystanych przez producenta materiałów, szczególnie dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

2. Przy włączaniu wagonów pochodzenia zagranicznego podmiot włączający obowiązany jest przedstawić dowód własności lub posiadania wagonu, a przy wagonach, które były uprzednio włączone do taboru innego przewoźnika kolejowego — dowód, że wagony te zostały wyłączone z taboru tego przewoźnika i umowa włączenia wagonów jest rozwiązana.

3. Za badanie wniosku o włączenie oraz przedstawionej przez podmiot włączający dokumentacji tech-

nicznej, technologii produkcji i stanu technicznego włączanych wagonów, jednostka włączająca przewoźnika nie pobiera żadnych opłat, chyba że czynności te musiały być dokonane poza granicami kraju.

4. Po stwierdzeniu przez jednostkę włączającą przewoźnika, że wagon ze względów konstrukcyjno-technicznych może być włączony do taboru przewoźnika kolejowego, strony zawierają umowę włączenia wagonu według wzoru ustalonego przez przewoźnika kolejowego włączającego.

§ 25. 1. Po naniesieniu lub uzupełnieniu numerów i napisów wskazanych w umowie włączenia, jednostka włączająca przewoźnika dokonuje przy udziale podmiotu włączającego oględzin stanu technicznego wagonu, zwanych dalej „oględzinami technicznymi”.

2. Oględzin technicznych włączanych wagonów dokonuje się na stacji macierzystej lub na innej uzgodnionej z jednostką włączającą przewoźnika, w terminie uzgodnionym między stronami.

3. Wagony podlegające włączeniu podmiot włączający obowiązany jest dostarczyć do stacji macierzystej lub innej wcześniej uzgodnionej w stanie próżnym, zdadne do ruchu, z kompletnym wyposażeniem w luźne części i urządzenia przewidziane w dokumentacji wagonu.

4. Jeżeli podmiot włączający nie spełni obowiązków, o których mowa w ust. 3, jednostka włączająca przewoźnika przesuwając termin włączenia wagonu, informując podmiot włączający o przyczynie oraz o obciążeniu go kosztami za następne oględziny wagonów.

5. Po dokonaniu oględzin technicznych strony umowy włączenia sporządzają protokół zdawczo-odbiorczy, stwierdzający ostateczne dopuszczenie wagonów do przewozu na liniach przewoźnika kolejowego włączającego lub liniach innych przewoźników kolejowych użytkujących.

6. Za prace związane z włączeniem każdego wagonu prywatnego do taboru przewoźnika kolejowego lub aktualizację danych o jego parametrach i napisach pobiera się opłatę w wysokości określonej w taryfie przewoźnika kolejowego włączającego.

§ 26. 1. Podmiot włączający nie ma prawa bez pisemnej zgody przewoźnika kolejowego włączającego wprowadzać żadnych zmian w stanie technicznym włączonego wagonu, jego częściach składowych lub napisach.

2. W przypadku ujawnienia przez przewoźnika kolejowego włączającego, podczas sprawdzania, dokonania zmian, o których mowa w ust. 1, bez zgody przewoźnika kolejowego włączającego, nie zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego lub przewozu rzeczy, podmiot włączający uiszcza opłatę za sprawdzenie w wysokości określonej w taryfie przewoźnika kolejowego włączającego i zobowiązany jest na swój koszt przywrócić wagon do stanu poprzedniego.

3. Jeżeli podmiot włączający:

- 1) bez zgody przewoźnika kolejowego włączającego dokona zmiany w budowie wagonu i naniesionych napisach, mogącej wpłynąć na bezpieczeństwo ruchu kolejowego bądź pogorszenie możliwości przewozu rzeczy,
- 2) przedstawi dane, o których mowa w § 24 ust. 2, niezgodne ze stanem faktycznym,

przewoźnik kolejowy włączający ma prawo rozwiązania umowy bez wypowiedzenia lub odmowy przyjęcia wagonu do przewozu.

4. Przewoźnik kolejowy włączający szczegółowo uzasadnia na piśmie rozwiązanie umowy lub odmowę przyjęcia wagonu do przewozu z przyczyn wymienionych w ust. 3.

§ 27. Jeżeli ponowne włączenie wagonu następuje u innego przewoźnika kolejowego, podmiot włączający, będący stroną poprzedniej umowy o włączenie wagonu, zobowiązany jest niezwłocznie powiadomić dotychczasowego przewoźnika kolejowego włączającego o zawarciu nowej umowy.

§ 28. Zmiana stacji macierzystej w okresie trwania umowy włączenia wagonu wymaga zmiany tej umowy oraz — jeżeli proponowana stacja macierzysta nie leży w obrębie sieci przewoźnika kolejowego włączającego — także zgody przewoźnika kolejowego użytkującego, do którego należy proponowana stacja macierzysta.

§ 29. 1. Każda ze stron może rozwiązać umowę włączenia wagonów w całości lub w odniesieniu do części włączanych wagonów, z zachowaniem trzymiesięcznego okresu wypowiedzenia, chyba że umowa przewiduje inny okres wypowiedzenia. Oświadczenie woli o zamiarze rozwiązania umowy powinno zawierać uzasadnienie.

2. Umowa włączenia może zostać także rozwiązana:

- 1) w każdym czasie, jeżeli:
 - a) zmienia się właściciel wagonu prywatnego,
 - b) wagon ma być włączony przez innego przewoźnika kolejowego,
 - c) wagon ma być wycofany z eksploatacji,
 - d) zachodzą okoliczności, o których mowa w § 26 ust. 3,
- 2) w terminie jednego miesiąca, gdy którakolwiek ze stron nie wywiązuje się z obowiązków określonych w umowie włączenia,
- 3) w terminie uzgodnionym między stronami, a w przypadku gdy powodem rozwiązania umowy jest konieczność dokonania zmian technicznych — w terminie nie krótszym od okresu niezbędnego na dokonanie tych zmian.

§ 30. 1. Podmiot włączający zobowiązany jest usunąć numery i napisy, świadczące o włączeniu wagonu prywatnego do taboru przewoźnika kolejowego, co po-

winno być potwierdzone w protokole zdawczo-odbiorczym lub oświadczeniu podmiotu włączającego:

- 1) z upływem terminu wypowiedzenia umowy włączenia,
- 2) przed przewozem wagonu do włączenia przez innego przewoźnika kolejowego.

2. Jeżeli podmiot włączający nie dokona zmian w napisach na wagonie w terminie wypowiedzenia umowy, przewoźnik kolejowy włączający uprawniony jest do usunięcia numerów i napisów na wagonach, dla których umowa wygasła, na koszt podmiotu włączającego, za opłatą określoną w taryfie przewoźnika kolejowego włączającego.

§ 31. 1. Na pisemny wniosek podmiotu włączającego, złożony w jednostce włączającej przewoźnika, przewoźnik kolejowy włączający zobowiązany jest wszcząć poszukiwanie wagonu prywatnego.

2. Na żądanie podmiotu włączającego przewoźnik kolejowy włączający przekazuje mu informacje, do jakiej stacji przeznaczenia skierowano jego wagon oraz czy jest on próżny, czy ładowny.

3. Za poszukiwanie wagonu lub wskazanie stacji, do której skierowano wagon, przewoźnik kolejowy włączający pobiera opłatę określoną w jego taryfie. Opłat nie pobiera się, jeżeli wagon zaginął z winy przewoźnika kolejowego włączającego.

4. Dopuszcza się ustalenie, w oddzielnej umowie pomiędzy przewoźnikiem kolejowym włączającym i podmiotem włączającym, ujednoczonych opłat za poszukiwanie wagonów.

§ 32. 1. Wagon uważa się za utracony, jeżeli nie może być oddany do dyspozycji podmiotu włączającego:

- 1) w okresie 3 miesięcy od upływu terminu przewozu przesyłki, jeżeli użyty był do przewozu przesyłki,
- 2) w okresie 3 miesięcy od żądania zwrotu przez podmiot włączający, jeżeli wagon był we władaniu przewoźnika kolejowego użytkującego, lecz nie służył do przewozu przesyłki.

2. Termin, o którym mowa w ust. 1, ulega przedłużeniu o okres postoju z przyczyn nie spowodowanych przez przewoźnika kolejowego użytkującego lub z powodu uszkodzenia.

3. Przewoźnik kolejowy włączający zobowiązany jest prowadzić poszukiwanie zaginionego wagonu przez okres 5 lat. W okresie poszukiwania nie wolno numeru zaginionego wagonu prywatnego nadać innemu wagonowi.

4. Jeżeli w okresie do 5 lat wagon uznany za utracony zostanie odnaleziony po zapłaceniu odszkodowania, podmiot włączający może w okresie 6 miesięcy od otrzymania informacji o odnalezieniu zażądać, żeby przekazano mu ten wagon na stacji macierzystej, za zwrotem odszkodowania.

Rozdział 5

**Utrzymanie wagonów prywatnych
w sprawnym stanie technicznym i postępowanie
w razie uszkodzenia**

§ 33. Podmiot włączający zobowiązany jest utrzymywać włączone wagony prywatne i ich części składowe w dobrym stanie technicznym. Powinien on przeprowadzać lub zlecać następujące prace w zakresie utrzymania:

- 1) badania i naprawy okresowe zgodnie z wymaganiami określonymi przez przewoźnika kolejowego włączającego,
- 2) naprawę usterek,
- 3) bieżące utrzymanie,
- 4) czyszczenie.

§ 34. 1. Prace przy podwoziu wagonu, o których mowa w § 33 pkt 1—3, przeprowadzane są zgodnie z wymogami technicznymi określonymi przez przewoźnika kolejowego włączającego, w jego lub innych posiadających uprawnienia zakładach naprawczych.

2. Prace przy nadwoziu wagonu lub przy specjalnych urządzeniach wagonu są przeprowadzane przez podmiot włączający lub na jego zlecenie w zakładach naprawczych posiadających w tym zakresie uprawnienia.

§ 35. 1. Przewoźnik kolejowy włączający zobowiązany jest sprawdzić jakość napraw dokonanych w innych niż jego zakładach naprawczych z punktu widzenia bezpieczeństwa eksploatacji kolei. Za prace te podmiot włączający nie ponosi żadnych kosztów, chyba że koszty dla przewoźnika kolejowego włączającego przy pracach sprawdzających powstały poza granicami kraju.

2. Bezpośrednio przed nadaniem do przewozu oraz podczas przewozu wagony prywatne badane są przez przewoźnika kolejowego włączającego, tak jak jego własne wagony, bez pobierania dodatkowych opłat.

§ 36. 1. W razie stwierdzenia, że termin naprawy okresowej wagonu prywatnego minął, przewoźnik kolejowy włączający niezwłocznie powiadamia o tym fakcie podmiot włączający.

2. Przewóz wagonu po przekroczeniu terminu naprawy okresowej odbywa się na zasadach określonych w odrębnych przepisach.

§ 37. Zakres badań, o których mowa w § 35 ust. 2, określa przewoźnik kolejowy włączający.

§ 38. Podmiot włączający zobowiązany jest dostarczyć zakładowi naprawczemu wszystkie części różniące się od stosowanych przez przewoźnika kolejowego włączającego.

§ 39. Do naprawy uszkodzeń, dokonanej przez innego niż włączający przewoźnika kolejowego użytkujące-

go, przewoźnik ten powinien użyć własnych części zamiennych ujednoliconych, zwanych dalej częściami „U”, do których w szczególności należą:

- 1) zestawy kołowe,
- 2) sprężyny piórowe,
- 3) zderzaki,
- 4) haki ciągnikowe,
- 5) sprzęgi śrubowe.

§ 40. 1. Części „U” montowane są w uszkodzonym na liniach przewoźnika, o którym mowa w § 39, wagonie prywatnym tymczasowo i powinny być zwrócone w wyznaczonym terminie przez przewoźnika kolejowego włączającego. Jeżeli podmiot włączający nie zwróci przewoźnikowi kolejowemu włączającemu części ujednoliconej w wyznaczonym terminie, zobowiązany jest zapłacić za każdą nie zwróconą część cenę ustaloną zgodnie z przepisami RIV i PPW.

2. Do trybu zamawiania, dostawy, cen i przewozu części zamiennych „U” i nie ujednoliconych stosuje się zasady określone w przepisach RIV i PPW.

§ 41. Przewoźnik kolejowy użytkujący, w razie powstania uszkodzenia wagonu prywatnego zagrażającego bezpieczeństwu ruchu kolejowego, zobowiązany jest przywrócić ten wagon do stanu umożliwiającego ponowny przewóz, niezależnie do tego, czy wagon ten kwalifikował się będzie do dalszego użytku. Przewoźnik kolejowy użytkujący zwolniony jest z tego obowiązku wówczas, gdy wagon, w związku z jego ciężkim uszkodzeniem, musi być załadowany na inny wagon.

§ 42. 1. Przewoźnik kolejowy użytkujący wagon prywatny w komunikacji krajowej może, bez porozumienia z podmiotem włączającym, dokonać naprawy wagonu:

- 1) jeżeli koszt naprawy nie przekroczy najniższej kwoty spośród podanych w przepisach RIV i PPW,
- 2) w celu przywrócenia wagonu prywatnego do stanu umożliwiającego przewóz do stacji macierzystej lub do zakładu naprawczego,
- 3) jeżeli uszkodzenie wagonu powstało z winy przewoźnika kolejowego użytkującego,

z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Strony umowy włączenia wagonu mogą przewidzieć w umowie obowiązek powiadamiania podmiotu włączającego o konieczności naprawy uszkodzonego wagonu i uzgodnienia z nim zakresu naprawy. Brak dyspozycji podmiotu włączającego w ciągu 24 godzin od chwili jego powiadomienia oznacza zgodę tego podmiotu na dokonanie naprawy przez przewoźnika kolejowego włączającego. Koszt tej naprawy nie może przekroczyć najniższej kwoty spośród podanych w przepisach RIV i PPW.

§ 43. Przewoźnik kolejowy użytkujący na terenie kraju, po naprawie dokonywanej bez porozumienia

z podmiotem włączającym, powinien uzyskać od niego dyspozycję o dalszym wykorzystaniu wagonu.

§ 44. Jeżeli przewoźnik kolejowy użytkujący wykryje uszkodzenie wagonu prywatnego lub brak części składowych wagonu, właściwa jednostka organizacyjna tego przewoźnika sporządza protokół o stwierdzeniu uszkodzenia lub braku luźnych części wagonowych, według ustalonego wzoru, i o powstałym uszkodzeniu niezwłocznie (nie później niż 24 godz.) zawiadamia telegraficznie lub telexem podmiot włączający, stację macierzystą oraz jednostkę włączającą, wskazując:

- 1) serię i numer wagonu,
- 2) uwidoczniony na wagonie adres,
- 3) sposób użytkowania wagonu w czasie stwierdzenia uszkodzenia lub braku części (ładowny w czasie przewozu, próżny w czasie przewozu, próżny bez dokumentów przewozowych),
- 4) datę i stację wyłączenia,
- 5) rodzaj uszkodzenia oraz rodzaj i zakres wymaganej naprawy,
- 6) dane dotyczące jednostki przewoźnika kolejowego użytkującego, sporządzającej protokół.

§ 45. Jeżeli uszkodzeniu uległ wagon ładowny, a rodzaj uszkodzenia i sposób naprawy wagonu wymagać będzie przeładowania rzeczy lub przerwy w przewozie powyżej 48 godzin, stacja stwierdzająca uszkodzenie zawiadamia o tym również nadawcę przesyłki. Jeżeli rodzaj uszkodzenia i sposób naprawy wagonu wymagać będzie okresu dłuższego niż 7 dni, to przewoźnik kolejowy użytkujący zwraca się do podmiotu włączającego lub nadawcy przesyłki o dyspozycję na przewóz wagonu po naprawie.

§ 46. W przypadku ujawnienia uszkodzenia wagonu przy przekazywaniu go przewoźnikowi kolejowemu użytkującemu na punkcie ładunkowym, protokół uszkodzenia powinien być podpisany odpowiednio przez nadawcę lub odbiorcę albo ich upoważnionego przedstawiciela. W razie odmowy podpisania protokołu, fakt ujawnienia uszkodzeń powinien być poświadczony w protokole podpisami 2 świadków.

§ 47. Przewoźnik kolejowy użytkujący może nie przyjąć do przewozu uszkodzonych wagonów.

§ 48. Jednostka organizacyjna przewoźnika kolejowego użytkującego, sporządzająca protokół o uszkodzeniu wagonu, przesyła jego odpisy podmiotowi włączającemu i zakładowi naprawczemu, mającemu dokonać naprawy, nie później niż w ciągu 5 dni.

§ 49. 1. Jeżeli nie zachodzą okoliczności, o których mowa w § 42 ust. 1, uprawniające przewoźnika kolejowego użytkującego do naprawy wagonu bez porozumienia z podmiotem włączającym, jednostka organizacyjna przewoźnika kolejowego użytkującego, stwierdzająca uszkodzenie, zwołuje komisję z udziałem pod-

miotu włączającego. Komisja ta określa rodzaj naprawy uszkodzonego wagonu, zakład naprawczy, w którym naprawa zostanie dokonana, oraz kto i w jakim zakresie pokrywa koszty przygotowania do naprawy i naprawy wagonu.

2. Podmiot włączający może złożyć zamówienie na wykonanie robót dodatkowych, przekraczających zakres robót niezbędnych do naprawy powstałego uszkodzenia.

§ 50. 1. W przypadku stwierdzenia uszkodzenia wagonu, zagrażającego bezpieczeństwu ruchu, jednostka organizacyjna przewoźnika kolejowego użytkującego zwołuje na stacji ujawnienia uszkodzenia wagonu komisję, o której mowa w § 49.

2. W przypadku stwierdzenia na stacji nadania uszkodzenia wagonu w stanie ładownym nie zagrażającego bezpieczeństwu ruchu już po przyjęciu przesyłki do przewozu, wagon oznacza się nalepką „nie ładować”, a komisję zwołuje się na stacji przeznaczenia wagonu. Jednostka organizacyjna przewoźnika kolejowego użytkującego, która stwierdziła uszkodzenie, powiadamia o tym telegraficznie stację przeznaczenia, przekazując jednocześnie protokół uszkodzenia i niezbędne dokumenty.

3. Komisji nie zwołuje się w przypadku, gdy winę za uszkodzenie wagonu ponosi nadawca lub odbiorca, potwierdzając ten fakt w protokole uszkodzenia. W tym przypadku podmiot włączający nadaje wagon do zakładu naprawczego lub na własną bocznice.

§ 51. W skład komisji, o której mowa w § 49 i § 50, wchodzi:

- 1) przedstawiciel jednostki przewoźnika kolejowego użytkującego, odpowiedzialnej za utrzymanie wagonów, jako przewodniczący komisji,
- 2) przedstawiciel stacji, na której stwierdzono uszkodzenie,
- 3) podmiot włączający lub jego upoważniony przedstawiciel,
- 4) inspektor kolejowego dozoru technicznego w przypadku uszkodzenia zbiornika objętego dozorem technicznym.

§ 52. 1. Przewodniczący komisji powiadamia pozostałych jej członków o terminie i miejscu zwołania komisji co najmniej na 3 dni robocze przed terminem zwołania komisji.

2. Nieobecność podmiotu włączającego, w przypadku prawidłowego zawiadomienia go o miejscu i terminie zwołania komisji, nie wstrzymuje jej prac, a fakt nieobecności podmiotu włączającego komisja odnotowuje w protokole.

§ 53. Komisja, po analizie zgromadzonych dokumentów oraz zbadaniu stanu i rodzaju uszkodzenia wagonu, ustala:

- 1) prawidłowość protokołu uszkodzeń odnośnie do zakresu uszkodzenia, winnych uszkodzenia i zakresu ich odpowiedzialności,
- 2) dalsze postępowanie z uszkodzonym wagonem, a w szczególności zakład naprawczy lub inne miejsce, do którego należy przestać wagon,
- 3) w przypadku stwierdzonej częściowej lub całkowitej winy przewoźnika kolejowego użytkującego, łączny czas niezbędny do przygotowania do naprawy i naprawy wagonu, stanowiący podstawę ustalenia wysokości odszkodowania należnego podmiotowi włączającemu.

§ 54. 1. Jeżeli koszty naprawy wagonu w całości lub w części obciążają przewoźnika kolejowego użytkującego, może on dokonać naprawy tego wagonu w swoich zakładach naprawczych.

2. Naprawa wagonu, o którym mowa w ust. 1, przez podmiot włączający lub w innych niż przewoźnika kolejowego użytkującego zakładach naprawczych, może być wykonana tylko za zgodą przewoźnika kolejowego włączającego.

§ 55. Czyszczenia wagonu zobowiązany jest dokonać zakład naprawczy taboru przewoźnika kolejowego użytkującego. Nie dotyczy to jednak oczyszczenia wnętrza cystern, w przypadku dokonywania naprawy przez zakłady naprawcze przewoźnika kolejowego włączającego.

§ 56. Naprawa uszkodzonego wagonu prywatnego nie może spowodować zmiany nadwozia wagonu bez zgody podmiotu włączającego i przewoźnika kolejowego włączającego.

§ 57. Pojęcie ciężko uszkodzonego wagonu oraz sposób postępowania z takimi wagonami określają przepisy RIV i PPW. Prawo do uznania ciężko uszkodzonego wagonu, jako wagonu nie nadającego się do dalszego użytku, przysługuje przewoźnikowi kolejowemu włączającemu, który musi uzasadnić swoją decyzję.

§ 58. 1. Za nie nadający się do dalszego użytku może być uznany bądź cały wagon, bądź jeden lub więcej wózków wagonu.

2. Podstawą do uznania wagonu lub wózka za nie nadające się do dalszego użytku jest stwierdzenie, że rodzaj i zakres powstałych uszkodzeń:

- 1) nie zezwala na naprawę zapewniającą pełne bezpieczeństwo ruchu,
- 2) spowoduje, że koszt naprawy przekroczy wysokość odszkodowania za utratę tego wagonu lub wózka.

Rozdział 6

Ustalenie odpowiedzialności za uszkodzenie lub utratę wagonu prywatnego

§ 59. 1. Przewoźnik kolejowy użytkujący ponosi odpowiedzialność za utratę lub uszkodzenie wagonu prywatnego albo jego części składowych powstałe od

przyjęcia do przewozu do wydania oraz w okresie pozostawania wagonu prywatnego w jego obiektach, chyba że udowodni, że szkoda nie powstała z jego winy.

2. W szczególności przewoźnik kolejowy użytkujący nie ponosi odpowiedzialności za uszkodzenie wagonu prywatnego, jeżeli udowodni, że uszkodzenie spowodowane zostało co najmniej jedną z następujących przyczyn:

- 1) skutek siły wyższej,
- 2) z winy podmiotu włączającego lub osób trzecich,
- 3) z powodu niewykonania obowiązków związanych z utrzymaniem wagonu, jeżeli przewoźnik kolejowy użytkujący wykaze, że niewykonanie tych obowiązków jego nie obciąża.

§ 60. Przewoźnik kolejowy użytkujący odpowiada za utratę lub uszkodzenie luźnych części składowych wagonu tylko wówczas, gdy są one zapisane na obydwu ścianach bocznych wagonu.

§ 61. Przewoźnik kolejowy użytkujący nie ponosi odpowiedzialności za:

- 1) uszkodzenia zbiorników glinianych, szklanych, ceramicznych itp., jeśli uszkodzenia nie mają związku z innym uszkodzeniem wagonu,
- 2) uszkodzenia zbiorników mających wewnętrzne powłoki (emalia, ebonit itp.), gdy pojemnik nie wykazuje śladów zewnętrznego uszkodzenia, chyba że podmiot włączający udowodni winę przewoźnika kolejowego użytkującego.

§ 62. 1. Koszty naprawy wykonywanej w warsztatach naprawczych przewoźnika kolejowego użytkującego ponosi podmiot włączający, chyba że przewoźnik kolejowy użytkujący ponosi odpowiedzialność za uszkodzenie. Jednostka organizacyjna przewoźnika kolejowego włączającego dokonująca naprawy obciąża podmiot włączający należnościami za naprawę wagonu. Bez względu na odpowiedzialność za uszkodzenie, podmiot włączający ponosi koszty wymontowania podatnych do wymiany ujednoczonych części, jeżeli na jego wniosek części te są mu zwracane.

2. Koszty czyszczenia i przygotowania wagonu do naprawy obciążają stronę ponoszącą koszty naprawy wagonu.

§ 63. Koszty napraw wykonywanych w zakładach naprawczych przewoźnika kolejowego użytkującego, koszty przewozu wagonu w związku z naprawą, sposób ich ustalania i dokumentowania oraz związane z tym postępowanie określa umowa włączenia wagonu.

§ 64. Jeżeli przewoźnik kolejowy użytkujący nie ponosi winy za uszkodzenie wagonu, podmiot włączający ponosi koszty:

- 1) wydłużenia drogi przewozu przesyłki, jeżeli uszkodzenie powstało w czasie wykonywania tego przewozu,

- 2) wykonania zleceń dodatkowych złożonych przewoźnikowi kolejowemu użytkującemu w związku z uszkodzeniem wagonu lub koszty przesłania wagonu do stacji wskazanej przez podmiot włączający.

§ 65. W przypadku naprawy wagonu na terenie kraju reklamacje dotyczące wykonania i kosztów naprawy mogą być składane do jednostki wystawiającej fakturę, a roszczenia mogą być dochodzone tylko od przewoźnika kolejowego, który przejął odpowiedzialność za wagon.

§ 66. Roszczenia podmiotu włączającego do przewoźnika kolejowego użytkującego z tytułu utraty lub uszkodzenia wagonu i jego części przedawniają się z upływem roku, jeżeli umowa międzynarodowa nie stanowi inaczej. Bieg przedawnienia rozpoczyna się w dniu, w którym stwierdzona została utrata wagonu bądź jego części składowych w sposób określony w § 32, a w przypadku uszkodzenia — od dnia zawiadomienia podmiotu włączającego przez przewoźnika kolejowego użytkującego.

§ 67. Jeżeli uszkodzenie wagonu lub jego części składowych zostało zawinione przez przewoźnika kolejowego użytkującego, to podmiotowi włączającemu przysługuje odszkodowanie za:

- 1) udowodnione koszty przywrócenia wagonu do eksploatacji, które nie mogą być wyższe niż obliczone według zasad określonych w § 69—76,
- 2) utratę możliwości użytkowania, obliczone według zasad określonych w § 68.

§ 68. 1. Odszkodowanie za utratę możliwości użytkowania wagonu prywatnego liczy się:

- 1) od 6 dnia po wyłączeniu wagonu do naprawy lub od 6 dnia po wygaśnięciu umowy o przewóz do dnia zakończenia naprawy — jeżeli naprawa trwała do 14 dni łącznie, a jeżeli podmiot włączający sam dokonuje naprawy lub zleca jej wykonanie wybranemu przez siebie zakładowi naprawczemu prywatnemu — do dnia, w którym w normalnych warunkach naprawa może być wykonana,
- 2) od pierwszego dnia wyłączenia lub od pierwszego dnia po ustaniu umowy o przewóz — jeżeli naprawa trwała powyżej 14 dni.

2. Jeżeli odszkodowanie dotyczy wagonu, który przed naprawą musiał być przeładowany, terminy określone w ust. 1 liczą się od dnia zakończenia przeładunku.

3. Odszkodowanie za utratę możliwości użytkowania nie przysługuje od chwili uznania wagonu za utracony zgodnie z § 32.

4. Wysokość odszkodowania za utratę możliwości użytkowania wagonu, w zależności od jego rodzaju, określona jest w taryfie przewoźnika kolejowego włączającego.

Rozdział 7

Ustalenie odszkodowania za uszkodzenie lub utratę wagonu prywatnego

§ 69. Maksymalne odszkodowanie za uszkodzony lub utracony wagon prywatny ustala się według zasad określonych w niniejszym rozdziale odrębnie dla wagonów zmodernizowanych i nie modernizowanych.

§ 70. Za wagony zmodernizowane uważa się wagony, przy których zostały przeprowadzone pod nadzorem przewoźnika kolejowego włączającego następujące prace modernizacyjne:

- 1) zmiana podwozia w taki sposób, że nadaje mu się techniczne i eksploatacyjne cechy nowoczesnych wagonów,
- 2) wyposażenie w nowe nadwozie,
- 3) określone w pkt 1 i 2 — przeprowadzone równocześnie.

§ 71. 1. Dla wagonu nie modernizowanego podstawą obliczenia odszkodowania jest wartość wagonu lub wózka, którą oblicza się według ceny 1 kg nowego wagonu lub wózka takiego samego lub porównywalnego rodzaju w czasie uszkodzenia lub utraty, pomnożonej przez ciężar własny wagonu lub wózka, z zastrzeżeniem, że wartości stanowiące podstawę do obliczenia nie mogą przewyższać wartości podanych w taryfie przewoźnika kolejowego włączającego.

2. Podstawę określoną w ust. 1 zmniejsza się o 4% za każdy rok użytkowania wagonu, z tym że obniżenie wartości może wynosić najwyżej 80%. Przy obliczaniu lat użytkowania rok budowy i rok, w którym wagon lub wózek został uszkodzony lub utracony, należy liczyć jako 1 rok.

3. Wartość wagonu lub wózka w czasie uszkodzenia lub utraty stanowi różnica między wartościami określonymi w ust. 1 i 2.

4. Obliczając wartość wagonu, określa się wartość części nadających się do ponownego użytku według stosunku ich wagi własnej do wagi wagonu.

5. Jeżeli przewoźnik kolejowy użytkujący jest odpowiedzialny za uszkodzenie, a podmiotowi włączającemu zwracane są zestawy kołowe lub nadające się do użytku części wagonu lub wózka uszkodzonego i uznane za nie nadające się do naprawy, odszkodowanie stanowi różnicę między wartościami określonymi w ust. 3 i 4.

6. Jeżeli podmiotowi włączającemu nie zwraca się części nadających się do użytku, odszkodowanie należy zapłacić zgodnie z przepisem ust. 3.

§ 72. Podstawą obliczenia odszkodowania dla wagonu zmodernizowanego jest wysokość odszkodowania wyliczona zgodnie z § 71 ust. 1 i 5, z uwzględnieniem przepisów § 73 i 74.

§ 73. Wartość podwozia stanowi:

- 1) 80% wartości nowego podwozia, którą oblicza się mnożąc, obowiązującą w czasie zaginięcia lub uszkodzenia wagonu, cenę 1 kg takiego samego rodzaju nowego podwozia przez ciężar własny podwozia — dla wagonu z nowo wyprodukowanym podwoziem, w przypadkach, o których mowa w § 70 pkt 1 i 3,
- 2) wartość nowego podwozia, którą oblicza się w sposób określony w § 71 — dla wagonu z nowym nadwoziem, o którym mowa w § 70 pkt 2.

§ 74. 1. Wartość nadwozia wagonu zmodernizowanego oblicza się według obowiązującej w czasie utraty lub uszkodzenia ceny 1 kg nadwozia nowego, takiego samego lub porównywalnego rodzaju wagonu, pomnożonej przez ciężar własny nadwozia.

2. Wartość ogólna wagonu, która stanowi podstawę do obliczenia zgodnie z § 71 ust. 3, nie może przewyższać wartości podanych w taryfie przewoźnika kolejowego włączającego. W przypadku przekroczenia wartości taryfowych, wartości podwozia i nadwozia mniejsza się w równym stopniu.

3. Wartości obliczone zgodnie z ust. 2 mogą jedynie służyć za podstawę do obliczenia obniżenia wartości zgodnie z ust. 4.

4. Obniżenie wartości obliczane jest zgodnie z zasadami określonymi w § 71 ust. 2 oddzielnie dla podwozia i nadwozia, jednakże lata użytkowania odnowionej części liczy się dopiero od roku wykonania modernizacji. Obniżenie wartości wynosi za każdą z tych części, podwozia i nadwozia, najwyżej 80%. Całkowita wartość obniżenia wartości wynika z sumy obniżenia wartości podwozia i nadwozia.

5. Różnica między wartościami określonymi zgodnie z ust. 1 i 4 daje całkowitą wartość odszkodowania za uszkodzenie lub utratę wagonu.

6. Wartość części nadających się do ponownego użytku ustalana jest zgodnie z zasadami określonymi w § 71 ust. 4 oddzielnie dla podwozia i nadwozia. Obie wartości dają razem ogólną wartość części nadających się do ponownego użytku.

7. Różnica między wartościami ustalonymi zgodnie z ust. 5 i 6 stanowi wysokość odszkodowania, które należy zapłacić, jeżeli przewoźnik kolejowy użytkujący jest odpowiedzialny za uszkodzenie, a podmiotowi włączającemu zwracane są zestawy kołowe lub nadające się do użytku części uszkodzonego wagonu lub uznanego za niezdatny do naprawy wagonu lub wózka.

§ 75. Jeżeli zaginęły zapisane na obydwu ścianach bocznych wagonu luźne części wagonowe, a przewoźnik kolejowy użytkujący jest odpowiedzialny za to zaginięcie, wartość tych części zwracana jest przez przewoźnika kolejowego włączającego.

Rozdział 8

**Ustalenie odpowiedzialności
za szkody spowodowane przez wagon prywatny**

§ 76. 1. Podmiot włączający odpowiada za szkody wyrządzone przewoźnikowi kolejowemu użytkującemu, spowodowane złym stanem technicznym wagonu w czasie trwania umowy włączenia wagonu. Odpowiedzialność ponosi on również wtedy, gdy szkoda została spowodowana przez:

- 1) wagon ze swobodnie stosowanymi wymiennymi wózkami i zestawami kołowymi,
- 2) wagon, który po przeprowadzonych naprawach w zakładach naprawczych przewoźnika kolejowego użytkującego został wyposażony w części „U”,
- 3) wady ukryte wagonu.

2. Odpowiedzialność podmiotu włączającego z tytułów określonych w ust. 1 jest wyłączona, jeżeli szkoda została spowodowana przez część podwozia, od której zależy bezpieczeństwo ruchu, chyba że przewoźnik kolejowy użytkujący udowodni, że szkoda nie powstała z jego winy.

3. W pozostałych przypadkach ciężar udowodnienia, że szkoda nie powstała z winy podmiotu włączającego, spoczywa na tym podmiocie.

§ 77. Odpowiedzialność podmiotu włączającego wobec osób trzecich oparta jest na zasadach ogólnych prawa cywilnego.

§ 78. Jeżeli wagon podmiotu włączającego wskutek złego stanu technicznego wyrządził szkodę innemu niż włączający przewoźnikowi kolejowemu, przewoźnik ten może dochodzić odszkodowania od podmiotu włączającego za pośrednictwem przewoźnika kolejowego włączającego.

Rozdział 9

Przepisy końcowe

§ 79. Tracą moc:

- 1) zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 3 kwietnia 1987 r. w sprawie włączania do taboru przewoźnika kolejowego wagonów nie należących do kolei (Dz. T.i Z.K. Nr 5, poz. 21),
- 2) zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 3 kwietnia 1987 r. w sprawie przewozu wagonów nie należących do kolei (Dz.T.i Z.K. Nr 5, poz. 22 i Dz. Urz. MTiGM z 1990 r. Nr 4, poz. 24).

§ 80. Umowy włączenia, zawarte przed dniem wejścia w życie zarządzenia, strony dostosują do przepisów zarządzenia przed upływem roku od dnia wejścia w życie zarządzenia.

§ 81. Zarządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Transportu i Gospodarki Morskiej:

B. Liberadzki