



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

REGULAMIN

**PRZYDZIELANIA TRAS POCIĄGÓW
I KORZYSTANIA
Z PRZYDZIELONYCH TRAS POCIĄGÓW
PRZEZ LICENCJONOWANYCH
PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH
W RAMACH ROZKŁADU JAZDY POCIĄGÓW
2013/2014**

Wykaz zmian

Lp.	Podstawa wprowadzenia zmiany	Zakres wprowadzonej zmiany	Obowiązuje od dnia
1	Pismo Biura Sprzedaży Centrali PLK nr IUS9-741/5-1/13 z dnia 6 marca 2013 r.	§9 ust. 1-8, §27 ust. 1a Załączniki 2.4B, 2.7, 2.8	16 marca 2013 r.
2	Pismo Biura Sprzedaży Centrali PLK nr IUS9-741/6-4/13 z dnia 26 kwietnia 2013 r.	§16 ust. 8 pkt 6, 7 lit. b i c Załączniki 1, 2.1, 2.2, 2.4, 2.4B, 2.7, 2.8, 3	09 maja 2013 r.
3	Pismo Biura Sprzedaży Centrali PLK nr IUS9-741/12-1/13 z dnia 29 maja 2013 r.	Załączniki 2.4B, 2.8, 4.2	09 czerwca 2013 r.
4	Pismo Biura Sprzedaży Centrali PLK nr IUS9-741/14-1/13 z dnia 4 lipca 2013 r.	§16 ust. 2, 8, 13, 15, 16; §18 ust. 7, 17; §19 ust. 2; §20 ust. 1; §21, §26 ust. 2, 2a, 2b Załączniki 2.1, 2.4, 2.4A, 2.4B, 2.5, 2.8, 4.3	14 lipca 2013 r.
5	Pismo Biura Sprzedaży Centrali PLK nr IUS9-741-23/13 z dnia 17 września 2013 r.	Spis załączników, §3 ust.4, §10 ust. 2, §12 ust. 6 i 9, §13 ust. 1, §17, §26 ust. 2a, 3, 4a, §32 ust. 1 pkt 1 i 13, ust. 2 pkt 3, §33 ust. 1, §36 ust. 1, §37 ust. 11, §40 ust. 4 Załączniki 3, 3A, 2.4B, 2.8, 2.10	1 października 2013 r.
6	Pismo Biura Sprzedaży Centrali PLK nr IUS9a-741-27/13 z dnia 26 września 2013 r.	Załączniki 2.4A, 2.7	7 października 2013 r.
7	Pismo Biura Sprzedaży Centrali PLK nr IUS9-741/28-1/13 z dnia 11 października 2013 r.	§16 ust. 26, §26 ust. 6 Załączniki 2.4B, 2.8, 6-instrukcja	24 października 2013 r.
8	Pismo Biura Sprzedaży Centrali PLK nr IUS9-741-29/13 z dnia 4 listopada 2013 r.	Załączniki 1, 2.1, 2.2, 2.2A, 2.2B, 2.2C, 2.3, 2.4, 2.4A, 2.4B, 2.6, 2.7, 2.8	14 listopada 2013 r.
9	Pismo Biura Sprzedaży Centrali PLK nr IUS9-741/30-1/13 z dnia 2 grudnia 2013 r.	§10 ust.5 Załączniki 1, 2.1, 2.2, 2.2A, 2.2B, 2.2C, 2.4, 2.4B, 2.7, 6A	15 grudnia 2013 r.
10	Pismo Biura Sprzedaży Centrali PLK nr IUS9-741-34/13 z dnia 20 grudnia 2013 r.	Spis załączników, §4 ust. 2 pkt 19a, §5 ust. 3, §32 ust. 1 pkt 28 i ust. 2 pkt 28, §37 ust. 10a, Załączniki 2.2C – opis, 2.4B, 2.8, 5 – opis, 5	6 stycznia 2014 r.
11	Pismo Biura Sprzedaży Centrali PLK nr IUS9-741/1-1/14 z dnia 6 lutego 2014 r.	§16 ust. 8 pkt 7 lit. c, ust. 15, §19 ust. 2 pkt 2, §40 ust. 1 i 7 Załączniki 1, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.4B, 2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10, 3A, 4.1, 4.2, 4.3, 4.4.	17 lutego 2014 r.
12	Pismo Biura Sprzedaży Centrali PLK nr IUS9-741/9-1/14 z dnia 13 marca 2014 r.	§16 ust. 8 pkt 8 Załączniki 2.1, 2.2, 2.2A, 2.2B, 2.2C, 2.4B, 2.8, 11.	23 marca 2014 r.
13	Pismo Biura Sprzedaży Centrali PLK nr IUS9-741/14/14 z dnia 24 marca 2014 r.	Załącznik 2.4A	3 kwietnia 2014 r.
14	Pismo Biura Sprzedaży Centrali PLK nr IUS9-741/16-1/14 z dnia 30 kwietnia 2014 r.	§16 ust. 15; Załączniki: 2.4A, 2.4B, 2.8, 3, 3A, 8, 9.	10 maja 2014 r.
15	Pismo Biura Sprzedaży Centrali PLK nr IUS9-741/21/14 z dnia 26 czerwca 2014 r.	Załączniki: 2.1, 2.2, 2.2A, 2.2B, 2.4, 2.4B, 2.7, 2.8, 8	7 lipca 2014 r.
16	Pismo Biura Sprzedaży Centrali PLK nr IUS9-741-27/14 z dnia 7 sierpnia 2014 r.	Załączniki: 2.1, 2.2, 2.2A, 2.4, 2.4A, 2.4B, 2.7, 2.8, 3, 3A	18 sierpnia 2014 r.
17	Pismo Biura Sprzedaży Centrali PLK nr IUS9-741-30/14 z dnia 20 sierpnia 2014 r.	Załączniki: 2.4B, 2.8	30 sierpnia 2014 r.
18	Pismo Biura Sprzedaży Centrali PLK nr IUS9-741/36-2/14 z dnia 7 października 2014 r.	Spis załączników, §7 ust. 8 i 9, §16 ust. 2, 9 i 16, §18 ust. 6 pkt 1 i 2, ust. 7, §19 ust.2 pkt 2, §20 ust. 1 i 6; Załączniki: 2.1, 2.2, 2.2A, 2.2B, 2.4A, 2.4B, 2.8, 4.3A, 4.3B, 4.5, 6A	20 października 2014 r.

Spis treści

SPIS ZAŁĄCZNIKÓW.....	5
ROZDZIAŁ 1	6
POSTANOWIENIA OGÓLNE	6
§ 1 . Zarządca infrastruktury kolejowej – PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna	6
§ 2 . Relacje przewoźnik – PLK.....	6
§ 3 . Struktura Regulaminu, rozpowszechnianie, wprowadzanie zmian, zgłaszanie uwag	6
§ 4 . Definicje i używane skróty	7
ROZDZIAŁ 2	9
UDOSTĘPNIANA INFRASTRUKTURA KOLEJOWA	9
§ 5 . Infrastruktura kolejowa	9
§ 6 . Zmiany parametrów techniczno-eksploatacyjnych linii kolejowych.....	10
§ 7 . Ograniczenia w korzystaniu z infrastruktury kolejowej	10
§ 8 . Korzystanie z energii elektrycznej na cele trakcyjne	12
ROZDZIAŁ 3	12
WYMAGANIA DOTYCZĄCE UZYSKANIA PRAWA DOSTĘPU DO INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ 12	
§ 9 . Warunki uzyskania prawa dostępu.....	12
§ 10 . Przepisy wewnętrzne.....	13
§ 11 . Personel.....	14
§ 12 . Tabor, urządzenia zamontowane na taborze współpracujące z urządzeniami przytorowymi, urządzenia radiotelefoniczne.....	14
ROZDZIAŁ 4	16
USŁUGI ŚWIADCZONE PRZEZ PLK W RAMACH UDOSTĘPNIANIA INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ	16
§ 13 . Zakres usług	16
§ 14 . Usługi w ramach opłaty podstawowej	16
§ 15 . Usługi dodatkowe i pomocnicze	17
ROZDZIAŁ 5	17
PRYZDZIELANIE TRAS POCIĄGÓW.....	17
§ 16 . Składanie oraz rozpatrywanie wniosków do rocznego rozkładu jazdy pociągów	17
§ 17 . Zmiany w rocznym rozkładzie jazdy pociągów.....	22
§ 18 . Przydzielanie tras pociągów w ramach indywidualnego rozkładu jazdy pociągów oprócz tras pociągów wprowadzanych do rocznego rozkładu jazdy pociągów i tras pociągów do przewozu przesyłek nadzwyczajnych	23
§ 19 . Przydzielanie tras pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi.....	25
§ 20 . Przydzielanie tras pociągów z Katalogu PLK	27
§ 21 . Studium rozkładu jazdy pociągów	27
§ 22 . Priorytety w przydzielaniu tras pociągów	28
§ 23 . Koordynacja i rozwiązywanie konfliktów przy projektowaniu tras pociągów	28
§ 24 . Rezygnacja z przydzielonej trasy pociągu	29
ROZDZIAŁ 6	29
OPLĄTY ZA KORZYSTANIE Z INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, ROZLICZANIE NALEŻNOŚCI	29
§ 25 . Rodzaje opłat.....	29
§ 26 . Sposób ustalania opłat	30
§ 27 . Ulgi i zmniejszenie opłaty podstawowej za usługi w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej	33



§ 28 .	Zwiększanie opłaty podstawowej za usługi w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej	33
§ 29 .	Rozliczanie należności	34
§ 30 .	Odszkodowania, rozliczenia za niedotrzymanie zobowiązań	34
ROZDZIAŁ 7		35
POSTĘPOWANIE W TRAKCIE REALIZACJI UMOWY		35
§ 31 .	Organizacja i realizacja przejazdów pociągów	35
§ 32 .	Obowiązki i uprawnienia stron	36
§ 33 .	Zezwolenia dla pracowników przewoźnika	39
§ 34 .	Zgłaszanie przez przewoźnika gotowości do odjazdu	40
§ 35 .	Powiadomienia	41
§ 36 .	Postępowanie w razie zdarzeń oraz trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych	41
§ 37 .	Postępowanie w przypadkach wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych, sytuacji nadzwyczajnej i kryzysowej	43
§ 38 .	Komunikacja zastępcza	45
§ 39 .	Włączanie wagonów kontrolnych i inspekcyjnych PLK do pociągów przewoźnika	45
§ 40 .	Korzystanie z linii/odcinków kolejowych, dla których nie jest przygotowywany rozkład jazdy pociągów	46

SPIS ZAŁĄCZNIKÓW

1. Wykaz linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. Charakterystyka infrastruktury kolejowej
 - 2.1. Wykaz maksymalnych prędkości
 - 2.2. Wykaz maksymalnych nacisków osi
 - 2.2.A. Wykaz maksymalnych nacisków liniowych (na 1 metr bieżący toru)
 - 2.2.B. Klasy linii
 - 2.2.C. Wykaz wyznaczonych międzynarodowych ciągów tranzytowych w ruchu towarowym
 - 2.3. Linie kolejowe wg obszarów działania zakładów linii kolejowych
 - 2.4. Wykaz posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych
 - 2.4.A. Wykaz peronów
 - 2.4.B. Wykaz ogólnodostępnych torów ładunkowych z przyległym placem lub rampą będących w zarządzie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do wykonywania czynności ładunkowych
 - 2.5. Wykaz linii kolejowych, które nie są wyposażone w elektromagnesy samoczynnego hamowania pociągów
 - 2.6. Przynależność linii kolejowych do obszarów konstrukcyjnych
 - 2.7. Wykaz linii kolejowych, na których wprowadzone zostały ograniczenia ich użytkowania
 - 2.8. Wykaz odległości do terminali towarowych, punktów zaopatrzenia w paliwo, torów postojowych i punktów utrzymania pojazdów kolejowych
 - 2.9. Wykaz ograniczeń wynikających z niezachowania skrajni budowli linii kolejowej
 - 2.10. Wykaz parametrów sieci trakcyjnej
3. Wykaz krajowych przepisów bezpieczeństwa obowiązujących pracowników przewoźnika wykonujących czynności bezpośrednio związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego
 - 3A. Wykaz przepisów wewnętrznych obowiązujących przewoźnika korzystającego z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
4. Wykazy jednostek i komórek organizacyjnych przywoływanych w Regulaminie
 - 4.1. Wykaz komórek zakładów linii kolejowych i Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. udzielających szczegółowych informacji o parametrach techniczno-eksploatacyjnych linii kolejowych, posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych
 - 4.2. Wykaz stanowisk ds. ochrony środowiska w zakładach linii kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. udzielających szczegółowych informacji w zakresie dot. problematyki ochrony środowiska na liniach PLK
 - 4.3. Wykaz ekspozytur:
 - 4.3.A. Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
 - 4.3.B. Centrum Rozkładów Jazdy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
 - 4.4. Wykaz komend regionalnych Straży Ochrony Kolei PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
 - 4.5. OSS (One Stop Shop) działające w ramach międzynarodowej sieci punktów OSS – RailNetEurope
5. Sieciowy harmonogram zamknięć torowych planowanych do wykonania w rozkładzie jazdy pociągów 2013/2014
6. Wzór wniosku o przydzielenie trasy pociągu; instrukcja wypełniania wniosku z wzorem Powiadomienia o przydzielonych trasach pociągów i elektronicznym załącznikiem do Powiadomienia
 - 6A. Wzór wniosku o przydzielenie dostępu do Internetowego Systemu Zamawiania Trasy Pociągu (ISZTP) – „Zamawiaj i jedź”
7. Zasady przeprowadzania aukcji nieprzydzielonej zdolności przepustowej
8. Wzór wniosku o zarejestrowanie pojazdu kolejowego z napędem w aplikacji OT (Obliczenia Trakcyjne)
9. Wykaz materiałów, z których mogą być wykonane nakładki ślizgowe odbieraka prądu (pantografu) pojazdu kolejowego z napędem do kontaktu z siecią trakcyjną PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
10. Wykaz stanowisk, dla których będzie wystawiane zezwolenie na przejazd w czynnej kabinie maszynisty
11. Mapa – linie kolejowe zarządzane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz innych zarządców

ROZDZIAŁ 1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1. Zarządca infrastruktury kolejowej – PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna

1. PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna, zwana dalej PLK, postanowieniem Sądu Rejonowego dla m. st. Warszawy w Warszawie z dnia 21 sierpnia 2001 r. (XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego), została zarejestrowana i wpisana do Rejestru Przedsiębiorców pod numerem KRS: 0000037568 – rejestracja z dnia 22 sierpnia 2001 r.
2. PLK działa – wykonując zadania zarządcy infrastruktury kolejowej na zarządzanej przez siebie sieci kolejowej – w oparciu o nadany statut, przepisy ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 ze zm.), zwanej dalej USTAWĄ, ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych (Dz. U. Nr 94, poz. 1037 ze zm.), ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 84, poz. 948 ze zm.) oraz inne obowiązujące regulacje.
3. PLK posiada autoryzację bezpieczeństwa¹ w części A nr PL2120100003 oraz w części B nr PL2220100001 z dnia 30 grudnia 2010 r.

§ 2. Relacje przewoźnik – PLK

1. Wymagania dla przewoźników i zarządców infrastruktury kolejowej określają przepisy USTAWY, akty wykonawcze do niej oraz inne powszechnie obowiązujące przepisy prawa, kształtujące stosunki handlowe podmiotów gospodarczych.
2. Zasady współpracy i wymagania PLK odnoszące się do wszystkich przewoźników zawiera Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych, zwany dalej Regulaminem.
3. Szczegółowe relacje przewoźnik – PLK ustalone są przez umowę cywilnoprawną o udostępnienie infrastruktury kolejowej, określającą prawa i obowiązki stron, aspekty handlowe oraz formalnoprawne dotyczące realizacji wzajemnych zobowiązań.
4. Nadrzędną zasadą jest równoprawne traktowanie przewoźników na etapie:
 - 1) przyznawania dostępu do infrastruktury kolejowej;
 - 2) opracowywania rozkładu jazdy pociągów;
 - 3) zawierania umów o udostępnienie infrastruktury kolejowej;
 - 4) korzystania z infrastruktury kolejowej;
 - 5) rozliczania przejazdów, naliczania i pobierania opłat.
5. Skargi i wnioski dotyczące działalności PLK przyjmowane są przez wszystkie jednostki organizacyjne PLK.

§ 3. Struktura Regulaminu, rozpowszechnianie, wprowadzanie zmian, zgłaszanie uwag

1. Regulamin, został opracowany na podstawie art. 32 USTAWY i § 19 rozporządzenia z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. Nr 35, poz. 274), zwanego dalej ROZPORZĄDZENIEM, przez zarządcę infrastruktury kolejowej PLK.
Regulamin został skonsultowany z przewoźnikami kolejowymi, wyniki konsultacji zostały omówione przez Radę Przewoźników działającą przy Zarządzie PLK i przyjęty do stosowania w okresie przygotowywania i obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2013/2014 uchwałą Zarządu PLK.
2. Regulamin składa się z części opisowej określającej warunki udostępniania i korzystania z infrastruktury kolejowej oraz załączników zawierających opis sieci kolejowej, wzory dokumentów, wykaz przepisów wewnętrznych obowiązujących przewoźnika oraz dane teleadresowe PLK.

¹ zgodnie z definicją autoryzacji bezpieczeństwa zawartą w art. 4 pkt 18b USTAWY

3. Pełny tekst Regulaminu wraz z załącznikami publikowany jest na stronie internetowej PLK. Regulamin rozpowszechniany jest również w formie wydawnictwa z załączoną płytą CD zawierającą załącznik 2 i 5 oraz wzory dokumentów stanowiące załącznik 6, 6A i 8.
4. W uzasadnionych przypadkach dokonywane są zmiany w części opisowej Regulaminu oraz w załącznikach 3, 6, 7, 8, 9, 10, po wcześniejszych konsultacjach z przewoźnikami i po omówieniu przez Radę Przewoźników, o ile w tym czasie przewidywane jest posiedzenie Rady.
Zmiany dokonywane są nie później niż na 10 dni kalendarzowych przed terminem ich obowiązywania.
Zmiany załączników 1, 2 mogą być dokonywane najpóźniej jeden miesiąc przed terminem składania wniosków o aktualizację RRJ obowiązującą od 15 czerwca 2014 r.
Zmian w załączniku 5 dokonuje się do 28 grudnia 2013 r., przy czym obowiązują one od aktualizacji RRJ w dniu 15 czerwca 2014 r.
Zmiany wynikające ze zmian ogólnie obowiązujących przepisów prawa dokonywane są zgodnie z tymi przepisami.
PLK na bieżąco informuje zainteresowanych przewoźników o dokonanych zmianach teleadresowych w Regulaminie.
5. Konsultacje z przewoźnikami przeprowadzane są za pomocą poczty elektronicznej.
Nie odniesienie się w terminie 14 dni kalendarzowych do proponowanej zmiany w Regulaminie oznacza jej akceptację.
PLK, po przeprowadzeniu konsultacji, przekazuje przewoźnikom pocztą elektroniczną informacje o zmianach w Regulaminie oraz ogłasza je na stronie internetowej PLK (www.plk-sa.pl).
6. Uwagi i zapytania dotyczące Regulaminu należy zgłaszać na adres:

**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrala
Biuro Sprzedaży
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74**

miejski nr tel.: **(22) 473 30 80**; kolejowy nr tel.: **(922) 473 30 80**
miejski nr faksu: **(22) 473 28 04**; kolejowy nr faksu: **(922) 473 28 04**
e-mail: **regulamin@plk-sa.pl**

7. Sprzedaż Regulaminu prowadzi Biuro Sprzedaży Centrali PLK według zasad podanych na stronie internetowej PLK (www.plk-sa.pl).

§ 4 . Definicje i używane skróty

1. W niniejszym Regulaminie stosowane są pojęcia dotyczące udostępniania infrastruktury kolejowej określone w obowiązujących przepisach, w szczególności w USTAWIE i aktach wykonawczych do niej.
2. Dla potrzeb Regulaminu wprowadza się dodatkowo definicje następujących pojęć i skrótów:
 - 1) harmonogram opracowania rozkładu jazdy – dokument ustalający terminy wykonania zadań w zakresie opracowania rocznego rozkładu jazdy pociągów;
 - 2) IRJ – indywidualny rozkład jazdy pociągu nie ujęty w rocznym rozkładzie jazdy pociągów – opracowany przez PLK w przypadku wolnej zdolności przepustowej, na podstawie złożonego przez przewoźnika wniosku o przydzielenie trasy pociągu;
 - 3) ISZTP – Internetowy System Zamawiania Trasy Pociągu, za pomocą którego przewoźnik składa wnioski o przydzielenie trasy pociągu;
 - 4) Katalog PLK – oferta tras pociągów, dla których przygotowano rozkład jazdy pociągów na okres obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów w oparciu o parametry przyjęte przez PLK;
 - 5) konflikt pomiędzy złożonymi wnioskami – sytuacja, w której co najmniej dwóch wnioskodawców złożyło wnioski o przydzielenie tras pociągów² na korzystanie z tego samego odcinka linii w tym samym czasie;

² zgodnie z definicją trasy pociągu zawartą w art. 4 pkt 11 USTAWY

- 6) koordynacja – proces rozwiązywania przez PLK, w drodze konsultacji z wnioskodawcami, konfliktów pomiędzy złożonymi wnioskami;
- 7) międzynarodowe konferencje rozkładów jazdy – konferencje mające na celu uzgodnienie międzynarodowych tras pociągów organizowane w ramach FTE (Forum Train Europe), OSZD (Organizacja Sotrudnicztwa Żelaznych Dorog) i RNE (RailNetEurope) oraz inne współorganizowane przez PLK;
- 8) obszar konstrukcyjny – ustalony przez PLK obszar działania stanowiska ds. konstrukcji rozkładów jazdy pociągów;
- 9) okres przepelnienia – część doby, doba lub dni ustalone przez PLK, w których popyt na zdolność przepustową linii kolejowej lub jej odcinka nie może być w pełni zaspokojony, w tym biorąc pod uwagę parametry pociągu zamówione przez przewoźnika, nawet po dokonaniu koordynacji;
- 10) pociąg ekspresowy – pociąg pasażerski kursujący w połączeniach krajowych (EX, EIC) lub międzynarodowych (EC, EN) z maksymalną prędkością > 130 km/h, wykonujący przewóz łącząc ze sobą miasta aglomeracyjne lub centra turystyczne, który charakteryzuje się niewielką liczbą postojów, ograniczoną do dużych miast, w składzie którego znajduje się strefa o podwyższonym standardzie oraz wyodrębniona strefa gastronomiczna;
- 11) pociąg międzynarodowy – pociąg pasażerski kursujący w połączeniach z przekroczeniem granicy państwa, z wyłączeniem pociągów transgranicznych;
- 12) pociąg międzywojewódzki – pociąg pasażerski kursujący w połączeniach krajowych z przekroczeniem granicy województwa, inny niż pociąg wojewódzki;
- 13) pociąg wojewódzki – pociąg pasażerski kursujący w granicach administracyjnych województwa lub do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu oraz pociąg powrotny, inny niż pociąg międzywojewódzki;
- 14) pracownicy PLK – pracownicy PLK oraz inne osoby, którymi się ona posługuje, w celu wykonywania umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej;
- 15) pracownicy przewoźnika – pracownicy przewoźnika oraz inne osoby, którymi się on posługuje, w celu wykonywania umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej;
- 16) przewoźnik – przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną;
- 17) relacja pociągu – droga przejazdu pociągu pomiędzy rozkładowym punktem początkowym i końcowym, przy czym punkt początkowy relacji pociągu nie może być jednocześnie jej punktem końcowym;
- 18) RRJ – roczny rozkład jazdy pociągów obowiązujący od 15 grudnia 2013 r. do 13 grudnia 2014 r., opracowany przez PLK na podstawie złożonych przez przewoźników wniosków o przydzielenie trasy pociągu;
- 19) SEPE – System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej;
- 19a) SID – System Informatyczny Detekcji Stanów Awaryjnych Taboru;
- 20) studium rozkładu jazdy – propozycja rozkładu jazdy pociągu, nie stanowiąca podstawy do realizacji przejazdu, będąca wstępną informacją dot. drogi i czasu przejazdu, pozwalająca oszacować koszty przejazdu;
- 21) sytuacja nadzwyczajna – sytuacja, w której w wyniku nagłego wydarzenia powstałego niezależnie od woli stron umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej, stwarzającego zakłócenie lub zagrożenie zakłócenia procesu eksploatacyjnego na liniach PLK, niemożliwe jest wykonanie zobowiązań wynikających z tej umowy, a której żadna ze stron umowy, przy zachowaniu należytej staranności, nie mogła przewidzieć lub zapobiec.
Sytuacja nadzwyczajna może wynikać z:
 - a) wprowadzenia na całym obszarze kraju lub jego części stanu nadzwyczajnego (stanu klęski żywiołowej, stanu wyjątkowego, stanu wojennego),
 - b) protestów społecznych (np. strajki),
 - c) wydarzeń o charakterze terrorystycznym lub ich przesłanek,

- d) innych nieprzewidzianych wydarzeń jak: powodzie, pożary, huragany, osuwiska ziemi, długotrwałe opady atmosferyczne, awarie sieci energetycznych lub sieci łączności itp., w tym również będących rezultatem decyzji władz publicznych (administracji rządowej lub samorządowej), skutkujących zmianami w procesie eksploatacyjnym;
- 22) UMOWA – umowa o udostępnienie infrastruktury kolejowej;
- 23) WRJ – wewnętrzny rozkład jazdy pociągów przeznaczony do użytku pracowników PLK i przewoźników;
- 24) wykres ruchu – graficzne przedstawienie rozkładu jazdy pociągów poprzez zobrazowanie tras pociągów w układzie współrzędnych czasu i drogi;
- 25) zapewnienie dostępu – umożliwienie przewoźnikom kolejowym korzystania z infrastruktury kolejowej;
- 26) zespół zarządzania kryzysowego – tworzony w strukturach PLK z przedstawicieli przewoźników oraz innych podmiotów i PLK w sytuacjach poważnych zakłóceń i mogących stworzyć zakłócenia, jeżeli zwykle środki są niewystarczające do usunięcia lub zmniejszenia skutków zagrożeń;
- 27) ZRJ – zastępczy rozkład jazdy pociągów opracowany przez PLK i uzgadniany z przewoźnikiem, zawierający zmiany wynikające z planowanej realizacji robót.

ROZDZIAŁ 2

UDOSTĘPNIANA INFRASTRUKTURA KOLEJOWA

§ 5. Infrastruktura kolejowa

1. Wykaz linii kolejowych zarządzanych przez PLK zawarto w załączniku 1.
Zdolność przepustowa linii kolejowych, w tym zdolność przepustowa potrzebna dla własnych przewozów technologicznych, ustalana jest – zasadniczo dla okresu doby – za pomocą oprogramowania uwzględniającego postanowienia karty UIC 406 R oraz uwarunkowania eksploatacyjne PLK.
2. Ogólną charakterystykę linii kolejowych zarządzanych przez PLK, zawiera instrukcja „Wykaz linii Id-12 (D-29)”.
3. Maksymalną prędkość na liniach zarządzanych przez PLK dla pociągów pasażerskich, towarowych i autobusów szynowych określono w załączniku 2.1, maksymalne dopuszczalne naciski osi – w załączniku 2.2, maksymalne naciski liniowe (na 1 metr bieżący toru) – w załączniku 2.2A, klasy linii – w załączniku 2.2B, wykaz wyznaczonych międzynarodowych ciągów tranzytowych w ruchu towarowym – w załączniku 2.2C, wykaz parametrów sieci trakcyjnej – w załączniku 2.10.
4. Wykaz posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych (stacji i punktów handlowych) na poszczególnych liniach kolejowych zawiera załącznik 2.4, wykaz peronów – załącznik 2.4A, wykaz ogólnodostępnych torów ładunkowych z przyległym placem lub rampą będących w zarządzie PLK do wykonywania czynności ładunkowych – załącznik 2.4B, a wykaz odległości do terminali towarowych, punktów zaopatrzenia w paliwo, torów postojowych i punktów utrzymania pojazdów kolejowych – załącznik 2.8.
5. Linie kolejowe zarządzane przez PLK wyposażone są w przytorowe urządzenia samoczynnego hamowania pociągów, za wyjątkiem linii wymienionych w załączniku 2.5.
6. Warunki techniczno-ruchowe linii kolejowych zarządzanych przez PLK zawiera dodatek 1. do WRJ. Dodatek 1. do WRJ jest wydawany okresowo przez właściwe terenowo wyznaczone zakłady linii kolejowych PLK³ (adresy zawiera załącznik 4.1).
7. Informacje o przynależności linii kolejowych do zakładów linii kolejowych PLK zawiera załącznik 2.3, a o przyporządkowaniu linii kolejowych do obszarów konstrukcyjnych – załącznik 2.6.

³ w Warszawie, Lublinie, Krakowie, Sosnowcu, Gdyni, Wrocławiu, Poznaniu i Szczecinie

8. Wykaz linii kolejowych, na których wprowadzone zostały czasowe ograniczenia ich użytkowania zawiera załącznik 2.7, a wykaz ograniczeń wynikających z niezachowania skrajni budowli linii kolejowej – załącznik 2.9.
9. Informacje zawarte w załącznikach 1 i 2 odwzorowują stan infrastruktury kolejowej PLK na dzień podany w tych załącznikach i obowiązują do czasu ich ewentualnej zmiany, o której są informowani przewoźnicy.
10. Szczegółowych informacji o liniach kolejowych, uwzględniających zmiany wprowadzone od momentu ostatniej aktualizacji Regulaminu i załączników do niego, w tym o:
 - 1) parametrach techniczno-eksploatacyjnych linii i stacji;
 - 2) parametrach technicznych peronów i innych urządzeń służących odprawie osób lub rzeczy;
 - 3) urządzeniach samoczynnego hamowania pociągów (shp);
 - 4) urządzeniach radiotelefonicznych sieci radiołączności PLK, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub utrzymania infrastruktury kolejowej;
 - 5) parametrach sieci trakcyjnejudzielają zakłady linii kolejowych PLK, natomiast informacji na temat urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru (dsat) – Biuro Automatyki i Telekomunikacji Centrali PLK (adresy i numery telefonów zawiera załącznik 4.1).

§ 6 . Zmiany parametrów techniczno-eksploatacyjnych linii kolejowych

1. Korzystających z linii kolejowych obowiązują postanowienia zawarte w dodatku 2. do WRJ, zawierającym wykaz ostrzeżeń stałych.
2. Dodatek 2. do WRJ jest wydawany okresowo, przy czym po raz pierwszy równocześnie z wejściem w życie RRJ, przez wyznaczone zakłady linii kolejowych PLK⁴ (adresy zawiera załącznik 4.1).
3. PLK informuje prowadzącego pojazd kolejowy z napędem, w sposób określony przepisami, o zmianach wynikających z nagłej potrzeby wprowadzenia ograniczeń eksploatacyjnych dotyczących:
 - 1) parametrów technicznych i eksploatacyjnych linii, na których odbywa się przejazd, w tym o ograniczeniach związanych z robotami, wprowadzanych ograniczeniach prędkości i innych ograniczeniach eksploatacyjnych;
 - 2) specyficznego działania urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności oraz urządzeń kontrolnych i diagnostycznych taboru.

§ 7 . Ograniczenia w korzystaniu z infrastruktury kolejowej

1. Ograniczenia eksploatacyjne wynikać mogą między innymi z:
 - 1) planowych zamknięć torowych wynikających z robót inwestycyjnych, modernizacyjnych, remontowych i bieżącego utrzymania;
 - 2) nieplanowych zamknięć torowych wynikających z uszkodzeń infrastruktury kolejowej oraz nieujętych w planowaniu długoterminowym zamknięć wynikających z realizacji dodatkowych zadań inwestycyjnych i modernizacyjnych;
 - 3) czasowych ograniczeń w użytkowaniu fragmentów linii kolejowych lub pracy posterunków ruchu zawartych w załączniku 2.7;
 - 4) uszkodzeń taboru;
 - 5) wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych lub kryzysowych;
 - 6) zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy;
 - 7) potrzeb związanych z bezpieczeństwem i obronnością państwa.
2. Planowanie zamknięć torowych dzieli się na:
 - 1) długoterminowe;
 - 2) okresowe.

⁴ j.w.

3. Wykaz planowanych długoterminowych zamknięć torowych zawiera załącznik 5, stanowiący „Sietciowy harmonogram zamknięć torowych planowanych do wykonania w rozkładzie jazdy 2013/2014”.
4. Planowanie okresowe dotyczy terminów obowiązywania zmienionej organizacji ruchu. PLK opracowuje ZRJ na odpowiednie okresy obowiązywania zmienionej organizacji ruchu, które przesyła drogą elektroniczną.

Szczegółowy terminarz zmian w rozkładzie jazdy pociągów jest dostępny w załączniku 2 do „Zasad organizacji i udzielania zamknięć torowych Ir-19” oraz w systemie ISZTP.

5. ZRJ przygotowuje się w oparciu o parametry pociągu opracowanego w ramach RRJ, przy czym zmiana godziny uruchomienia pociągu wynosi do +/- 60 minut, a w przypadku braku możliwości spełnienia tego warunku, w pierwszym możliwym czasie wolnej zdolności przepustowej, z zastrzeżeniem ust. 6.
6. W przypadku odwołania pociągu z RRJ spowodowanego zamknięciem torowym, PLK podczas opracowywania ZRJ dopuszcza możliwość zmiany parametrów innego pociągu kursującego w ramach zmienionej organizacji ruchu, w celu zapewnienia przewoźnikowi obsługi potoku pasażerów, polegającej na:
 - 1) zmianie godziny uruchomienia pociągu do +/- 60 minut, a w przypadku braku możliwości spełnienia tego warunku, w pierwszym możliwym czasie wolnej zdolności przepustowej;
 - 2) zmianie rodzaju pociągu, długości, masy brutto pociągu;
 - 3) zmianie miejsca i czasu postoju;
 - 4) uruchomieniu dodatkowych pociągów niehandlowych lub lokomotyw luzem, niezbędnych do zachowania prawidłowego obiegu składów pociągów;
 - 5) rozszerzeniu terminu kursowania pociągu, gdy w przedziale +/- 120 minut kursował pociąg odwołany lub gdy interwał między najbliższymi pociągami uległ zbytniemu wydłużeniu.
7. PLK przed przystąpieniem do opracowania projektów ZRJ informuje przewoźników o rozpoczęciu prac nad zastępczą organizacją ruchu oraz o zamknięciach torowych, które będą w danym okresie uwzględnione w ZRJ.
8. W przypadku planowanej realizacji robót na linii kolejowej, powodującej zmiany rozkładu jazdy pociągów w pasażerskim ruchu krajowym lub międzynarodowym, Centrum Rozkładów Jazdy najpóźniej na 60 dni kalendarzowych przed planowanym terminem zmiany organizacji ruchu, przekazuje do uzgodnienia drogą elektroniczną, odrębnie każdemu z zainteresowanych przewoźników, projekty ZRJ. Przewoźnik w okresie nie dłuższym niż 10 dni kalendarzowych opracowuje obiegi taboru, uzgadnia projekt ZRJ lub proponuje zmiany. Brak odpowiedzi ze strony przewoźnika jest jednoznaczny z akceptacją przesłanej propozycji i uzgodnieniem rozkładu jazdy pociągów.

W przypadku konieczności wprowadzenia komunikacji zastępczej PLK po rozpoczęciu procesu opracowywania powiadamia przewoźnika, a przewoźnik w terminie 10 dni od powiadomienia podaje informacje o relacjach, czasach przejazdu i terminach kursowania środków transportu komunikacji zastępczej.

PLK opracowuje plan zajętości krawędzi peronowych oraz wprowadza ewentualne korekty do projektów ZRJ, zgłoszone przez przewoźników w terminie 10 dni kalendarzowych od ich otrzymania i zarządza ZRJ.

9. W przypadku planowanej realizacji robót na linii kolejowej, powodującej zmiany rozkładu jazdy pociągów w ruchu towarowym, Centrum Rozkładów Jazdy najpóźniej na 35 dni kalendarzowych przed terminem planowego zamknięcia, przekazuje do uzgodnienia drogą elektroniczną, odrębnie każdemu z zainteresowanych przewoźników, projekty ZRJ. Przewoźnik w okresie nie dłuższym niż 10 dni kalendarzowych uzgadnia projekt ZRJ lub proponuje zmiany. Brak odpowiedzi ze strony przewoźnika jest jednoznaczny z akceptacją przesłanej propozycji i uzgodnieniem rozkładu jazdy pociągów.

PLK wprowadza ewentualne zmiany w ramach uzgadniania zmienionej organizacji ruchu do projektów ZRJ zgłoszone przez przewoźników towarowych w terminie 5 dni kalendarzowych od ich otrzymania i zarządza ZRJ.

10. PLK proponuje drogi okrężne, a w przypadku braku zdolności przepustowej, PLK po konsultacjach z przewoźnikiem odwołuje pociągi, których nie można przeprowadzić po torze czynnym lub drogami

określonymi. W ruchu międzynarodowym z wykorzystaniem przejść granicznych na granicy zachodniej i południowej, PLK uzgadnia z przewoźnikiem ZRJ po uprzednim uzgodnieniu z DB Netz AG, SŽDC s.o. i ŽSR.

11. Podczas konstruowania ZRJ uwzględnia się stopnie pierwszeństwa pociągów ustalone w § 22 ust. 3, z wyjątkiem póżnych składow pasażerskich i lokomotyw.
12. W przypadku ograniczenia zdolności przepustowej linii kolejowych, wynikającej z zamknięć torowych, w sytuacji wystąpienia kolizji pomiędzy pociągami o równych priorytetach, PLK przyjmuje rozwiązanie najkorzystniejsze pod względem wykorzystania zdolności przepustowej linii kolejowej, tj. udziela pierwszeństwa temu przewoźnikowi, którego pociąg w większym stopniu spowoduje lepsze wykorzystanie zdolności przepustowej linii kolejowej.
13. W przypadku, kiedy przewoźnik – bez uzasadnionej przyczyny – nie uzgodni propozycji zmian lub przedstawia warunki niemożliwe do spełnienia ze względów techniczno-eksploatacyjnych, PLK ma prawo potraktować ZRJ jako obowiązujący. Przewoźnik ma prawo wymagać wyjaśnienia warunków niemożliwych do spełnienia i ich przyczyn.

§ 8 . Korzystanie z energii elektrycznej na cele trakcyjne

1. PLK w ramach korzystania z infrastruktury kolejowej na liniach zelektryfikowanych umożliwia pobór energii z sieci trakcyjnej o napięciu 3 kV DC.
2. Operatorem systemu dystrybucji energii elektrycznej, do którego przyłączona jest sieć trakcyjna 3 kV DC jest PKP Energetyka S.A.
3. Przewoźnicy korzystający z energii elektrycznej na cele trakcyjne zobligowani są do zawarcia umów sprzedaży energii elektrycznej i umów o świadczenie usług dystrybucji energii elektrycznej lub umów kompleksowych o świadczenie usług dystrybucji i sprzedaży energii elektrycznej z przedsiębiorstwami energetycznymi w odpowiednim zakresie.

ROZDZIAŁ 3

WYMAGANIA DOTYCZĄCE UZYSKANIA PRAWA DOSTĘPU DO INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

§ 9 . Warunki uzyskania prawa dostępu

1. Przedsiębiorca zamierzający po raz pierwszy prowadzić przejazdy pociągów po liniach kolejowych zarządzanych przez PLK, uzyskuje prawo dostępu do infrastruktury kolejowej PLK, jeżeli przedłoży:
 - 1) poświadczoną kopię ważnej licencji, o której mowa w rozdziale 8 USTAWY, wraz z oświadczeniem, że będzie informował o jej cofnięciu lub zmianach;
 - 2) poświadczoną kopię ważnego certyfikatu bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 18b ust. 1 USTAWY;
 - 3) oświadczenie, że dysponuje taborem spełniającym warunki określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. Nr 212, poz. 1771 ze zm.)
na adres Biura Sprzedaży w Centrali PLK: 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74.
2. Przewoźnik posiadający prawo dostępu do infrastruktury kolejowej PLK uzyskane w poprzednich rozkładach jazdy, zobowiązany jest na co najmniej 10 dni przed terminem składania wniosków o przydzielenie tras pociągów w RRJ, o którym mowa w § 16, do przedłożenia PLK oświadczenia, że dokumenty, o których mowa w ust. 1, będące podstawą do uzyskania prawa dostępu zachowują swoją ważność lub w przypadku zmiany tych dokumentów do przedłożenia poświadczonych kopii uaktualnionych dokumentów.
3. Przewoźnik korzystający wyłącznie z tras w ramach IRJ, z Katalogu PLK lub tras wprowadzonych do RRJ w ramach aktualizacji, a posiadający prawo dostępu uzyskane w poprzednich rozkładach jazdy, zobowiązany jest na co najmniej 10 dni przed złożeniem pierwszego wniosku o przydzielenie trasy pociągu, do złożenia dokumentów, o których mowa w ust. 2.

4. Dokumenty, o których mowa w ust. 2 i 3 przewoźnik przedkłada do Biura Sprzedaży na adres wskazany w ust. 1.
5. Biuro Sprzedaży w ciągu 5 dni informuje przedsiębiorcę/przewoźnika o dopełnieniu przez niego wymaganych warunków uzyskania prawa dostępu do infrastruktury kolejowej, a w przypadku stwierdzenia braku dokumentów lub złożeniu nieprawidłowych dokumentów informuje zainteresowanego o konieczności niezwłocznego ich uzupełnienia.
6. Po otrzymaniu informacji o uzyskaniu prawa dostępu do infrastruktury kolejowej przewoźnik ma prawo złożenia wniosków o przydzielenie tras pociągów zgodnie z zasadami określonymi w § 16-20. Rozpatrzenie wniosków odbywa się zgodnie z zasadami, o których mowa w § 16-20 oraz § 22-23. Z chwilą otrzymania powiadomienia o przydzieleniu tras dla przejazdów pociągów, przewoźnik uzyskuje rezerwację dostępu do infrastruktury kolejowej w zakresie i na warunkach określonych w tym powiadomieniu.
7. Prawo dostępu do infrastruktury kolejowej zachowuje swoją ważność pod warunkiem, że dokumenty, o których mowa w ust. 1, w trakcie trwania rozkładu jazdy 2013/2014 nie straciły ważności lub nie uległy zmianie. W przypadku, kiedy te dokumenty straciły ważność lub uległy zmianie, przewoźnik zobowiązany jest do przedstawienia aktualnych dokumentów do Biura Sprzedaży na adres wskazany w ust. 1.
8. Przewoźnik nabywa prawo do korzystania z przydzielonych tras pociągów po zawarciu UMOWY.⁵

§ 10 . Przepisy wewnętrzne

1. Pracowników przewoźnika wykonujących czynności związane bezpośrednio z bezpieczeństwem ruchu kolejowego obowiązują postanowienia przepisów wewnętrznych PLK wyszczególnionych w załączniku 3. W ruchu granicznym dodatkowo obowiązują zasady prowadzenia ruchu kolejowego określone odrębnymi porozumieniami, regulaminami lub instrukcjami.
2. O zmianach przepisów wewnętrznych, o których mowa w załączniku 3 i 3A oraz porozumień, regulaminów lub instrukcji obowiązujących w ruchu granicznym, o których mowa w ust. 1, PLK powiadamia przewoźników, w terminie umożliwiającym przygotowanie się do wprowadzenia zmian, jednak nie później niż 15 dni przed wejściem zmian w życie.
3. Wprowadzenie w życie nowych przepisów wewnętrznych i zmiany ogłaszane są w Biuletynie PLK, o wydaniu którego PLK informuje przewoźników pocztą elektroniczną. Biuletyny PLK dostępne są na stronie internetowej PLK (www.plk-sa.pl).
4. Sprzedaż Biuletynu PLK prowadzą zakłady linii kolejowych PLK (adresy zawiera załącznik 4.1).
5. Zapotrzebowanie na zakup przepisów wewnętrznych lub zmian opracowanych przez PLK, należy składać pisemnie na adres:

**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrala
Biuro Administracyjne
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74**

i dodatkowo w postaci pliku MS Excel, na adres poczty elektronicznej:

iad@plk-sa.pl

Instrukcje dostępne są na stronie internetowej PLK (www.plk-sa.pl).

6. Porozumienia, regulaminy i instrukcje, o których mowa w ust. 1 oraz wyciągi z regulaminów technicznych posterunków ruchu i odcinków zdalnego prowadzenia ruchu dostępne są na stronie internetowej PLK (www.plk-sa.pl) po uprzednim zalogowaniu się w ISZTP – „Zamawiaj i Jedź”.

⁵Komunikat Prezesa UTK – otwarty dostęp do infrastruktury kolejowej dla przewoźników pasażerskich z dnia 16 sierpnia 2011 r.: „Urząd Transportu Kolejowego informuje, że zgodnie z art. 78 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13), pasażerscy przewoźnicy kolejowi świadczący usługi regularnego przewozu osób, nie muszą składać wniosków do Prezesa UTK o wydanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu do infrastruktury na 5 najbliższych rocznych rozkładów jazdy tj. 2011/2012, 2012/2013, 2013/2014, 2014/2015 oraz 2015/2016. Wyżej wymienieni przewoźnicy nie muszą również przedstawiać zarządcy infrastruktury umów o świadczenie usług publicznych. (...) Konsekwentnie, zarządców infrastruktury nie obowiązują zapisy art. 30 ust. 1a ustawy o transporcie kolejowym i mogą oni planować trasy pociągów pasażerskich w rozkładzie jazdy pociągów wyłącznie na podstawie przyjętych od przewoźników kolejowych wniosków o przydzielenie trasy pociągów.”

§ 11 . Personel

1. Pracownicy przewoźnika wykonujący czynności związane bezpośrednio z prowadzeniem ruchu kolejowego oraz prowadzący pojazdy kolejowe muszą spełniać warunki określone w USTAWIE oraz właściwych aktach wykonawczych wydanych na jej podstawie.
2. Podczas wykonywania zadań wynikających z UMOWY, pracownicy przewoźnika muszą być wyposażeni – w wymaganych przypadkach – w zezwolenie wydane w trybie § 33 oraz aktualne wydawnictwa rozkładu jazdy pociągów lub odpowiednie wyciągi.
3. Szkolenie pracowników przewoźnika w zakresie zagadnień związanych z korzystaniem z infrastruktury kolejowej PLK, a w szczególności:
 - 1) techniki ruchu kolejowego;
 - 2) znajomości wyciągów z regulaminów technicznych posterunków ruchu i odcinków zdalnego prowadzenia ruchu na drodze przejazdu pociągów w zamówionych trasachmoże być prowadzone na zlecenie przewoźnika przez właściwych pracowników PLK.
4. Szczegółowy zakres zagadnień, o których mowa w ust. 3, terminy, liczbę godzin szkolenia oraz odpłatność za ich przeprowadzenie, określa odrębna umowa lub zlecenie.

§ 12 . Tabor, urządzenia zamontowane na taborze współpracujące z urządzeniami przytorowymi, urządzenia radiotelefoniczne

1. Pojazdy kolejowe przewoźników muszą spełniać warunki określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. Nr 212, poz. 1771 ze zm.).
2. Tabor elektryczny musi być wyposażony w odbieraki prądu (pantografy) o profilu ślizgacza B.3 lub B.8 zgodnym z normą PN-EN 50367.

Długość części roboczej ślizgacza (nakładki ślizgowej) wynosi:

 - 1) 1030 mm dla profilu B.3;
 - 2) 1100 mm dla profilu B.8.Wykaz materiałów, z których mogą być wykonane nakładki ślizgowe odbieraka prądu (pantografu) pojazdu kolejowego z napędem do kontaktu z siecią trakcyjną PLK zawiera załącznik 9.
3. Dopuszczalna nierównomierność nacisków wózków, osi i kół danej osi wagonu, nie może przekraczać wielkości określonych w § 6 „Instrukcji o przewozie przesyłek nadzwyczajnych Ir-10 (R-57)”, o której mowa w załączniku 3.
4. Zestawy kołowe taboru muszą zapewnić elektryczne zwieranie toków szynowych – rezystancja zestawu kołowego nie może być większa niż 50 mΩ.
5. W przypadku realizacji przewozów ładunków szczególnie narażonych na kradzieże, PLK zaleca stosowanie przez przewoźnika dla wagonów towarowych dodatkowego zabezpieczenia drzwi, żaluzji okiennych lub luków dachowych, wlewów górnych i zaworów spustowych oraz kłap spustowych i urządzeń zsykowych, w sposób utrudniający ich otwarcie przez osoby postronne.

Informacji o miejscach na sieci PLK szczególnie narażonych na kradzieże, udziela Komenda Główna Straży Ochrony Kolei PLK:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Komenda Główna Straży Ochrony Kolei
00-801 Warszawa, ul. Chmielna 73A

miejski nr tel.: **(22) 474 40 79** lub **(22) 474 17 13**
kolejowy nr tel.: **(922) 474 40 79** lub **(922) 474 17 13**
miejski nr faksu: **(22) 474 17 14**; kolejowy nr faksu: **(922) 474 17 14**
e-mail: **sok.komenda@plk-sa.pl** lub **d.ksok@plk-sa.pl**

6. Wagony towarowe, których:
 - 1) rozstaw osi wewnętrznych jest większy niż 13,8 m;
 - 2) szerokość obręczy lub wieńca koła monoblokowego jest różna od 135 ± 2 mm

powinny mieć oznaczenia zgodne z „Instrukcją o technice wykonywania manewrów Ir-9”, o której mowa w załączniku 3, informujące, że wagon nie może przejeżdżać przez hamulce torowe oraz inne urządzenia hamujące lub rozrządowe w trakcie ich działania.

Wszelkie inne ograniczenia w zakresie dopuszczenia do rozrządzania wagonów, nie ujęte w aktualnie obowiązujących przepisach i instrukcjach, a wynikające ze specyfiki obiektu wyposażonego w urządzenia automatycznego sterowania rozrządzaniem, w tym z konstrukcji hamulca torowego, ujęte są w regulaminie technicznym stacji.

7. Pojazdy kolejowe wyposażone w urządzenia radiotelefonicznych sieci PLK mogą wjeżdżać na linie kolejowe PLK wyłącznie z czynnymi i sprawnymi urządzeniami, a w przypadku pojazdów kolejowych wyposażonych w urządzenia systemu „Radio-stop” – ze sprawnym systemem.

W urządzenia systemu „Radio-stop” muszą być wyposażone wszystkie pojazdy kolejowe z napędem z przeznaczeniem eksploatacyjnym do pracy pociągowej.

8. Pojazdy kolejowe z napędem, wykonujące przejazdy na liniach wyposażonych w przytorowe urządzenia samoczynnego hamowania pociągów, powinny mieć zamontowane i sprawne urządzenia współpracujące z urządzeniami przytorowymi.

Przejazd pojazdów kolejowych z napędem, które nie są wyposażone w urządzenia samoczynnego hamowania pociągów, jest możliwy po spełnieniu przez przewoźnika warunków dotyczących obsady osobowej pociągów określonych w „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1)”.

9. Pojazdy kolejowe oraz pracownicy przewoźnika muszą być wyposażeni w urządzenia radiotelefoniczne pracujące w sieci radiołączności PLK zgodnie z zasadami i wymaganiami określonymi w „Instrukcji o organizacji i użytkowaniu sieci radiotelefonicznych Ie-14 (E-36)”, o której mowa w załączniku 3A.

10. Przewoźnik nie może udostępniać użytkowanych przez jego personel urządzeń radiotelefonicznych pracujących w sieci radiołączności PLK osobom trzecim i odpowiedzialny jest za ich sprawność oraz wykorzystywanie, zgodnie z instrukcjami i regulaminami obowiązującymi w PLK.

11. Dodatkowe, szczegółowe wymagania i warunki wykorzystania sieci radiołączności PLK oraz informacje dotyczące pozwoleń radiowych, udostępnia PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala – Biuro Automatyki i Telekomunikacji; 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74.

12. Przewoźnicy, którzy po raz pierwszy będą korzystać z linii kolejowych PLK, podlegają jednorazowemu szkoleniu w zakresie procedury sprawdzania prawidłowości działania radiotelefonu i systemu „Radio-stop”.

Szkolenie przeprowadzają zakłady linii kolejowych PLK na wytypowanym przez przewoźnika pojeździe kolejowym z napędem, na podstawie odrębnej umowy lub zlecenia.

Po przeprowadzeniu szkolenia przewoźnik zobowiązany jest przeszkolić wszystkich pracowników obsługujących pojazdy kolejowe z napędem.

Zasady sprawdzania prawidłowości działania urządzeń radiotelefonicznych oraz systemu „Radio-stop” określone są w „Instrukcji o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej Ir-5 (R-12)”, o której mowa w załączniku 3.

13. Przewoźnicy osób korzystający z linii nr 1 Warszawa Centralna – Katowice na odcinku Skierniewice – Koluszki oraz z linii nr 17 Łódź Fabryczna – Koluszki na odcinku Łódź Widzew – Koluszki zobowiązani są do sukcesywnego wprowadzania do eksploatacji taboru pasażerskiego wyposażonego w toalety z zamkniętym układem sanitarnym.

Po 2017 roku, nie będą rozpatrywane wnioski o przydzielenie tras pociągów, z wykorzystaniem ww. odcinków linii nr 1 i 17 przewidujące zestawienie pociągu z taboru pasażerskiego niewyposażonego w toalety z zamkniętym układem sanitarnym.

14. Przewoźnicy osób korzystający z linii nr 1 Warszawa Centralna – Katowice oraz z linii nr 2 Warszawa Centralna – Terespol zobowiązani są do zamykania przez drużyny konduktorskie toalet z otwartym układem sanitarnym na czas przejazdu pociągu linią średnicową dalekobieżną na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia.

15. Przewoźnicy osób, w czasie korzystania z linii pomiędzy posterunkami Wrocław Główny WGB, Wrocław Główny WGA i posterunkiem odgałęźnym Grabiszyn, w czasie podstawiania składów pociągów z torów postojowych na tory peronowe oraz podczas postoju na stacji Wrocław Główny, zobowiązani są do zamykania przez drużyny konduktorskie toalet mających otwarty układ sanitarny.

16. Nie będą rozpatrywane wnioski o przydzielenie trasy pociągu z wykorzystaniem linii kolejowej nr 440 Warszawa Służewiec – Warszawa Lotnisko Chopina przewidujące zestawienie pociągu z taboru pasażerskiego niewyposażonego w toalety z zamkniętym układem sanitarnym.
17. Po 2020 roku, nie będą rozpatrywane wnioski o przydzielenie tras pociągów, przewidujące zestawienie pociągu z taboru pasażerskiego niewyposażonego w toalety z zamkniętym układem sanitarnym.
18. PLK, po bezskutecznej interwencji, informuje Prezesa UTK o przypadkach ujawnienia taboru i urządzeń zainstalowanych na taborze powodujących zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w tym zakłócenia pracy urządzeń sterowania ruchem kolejowym i telekomunikacji kolejowej.
19. Przewoźnik, po bezskutecznej interwencji, informuje Prezesa UTK o przypadkach ujawnienia usterek i nieprawidłowości infrastruktury kolejowej powodujących zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

ROZDZIAŁ 4

USŁUGI ŚWIADCZONE PRZEZ PLK W RAMACH UDOSTĘPNIANIA INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

§ 13 . Zakres usług

1. PLK zapewnia realizację przejazdów pociągów przewoźnika zgodnie z zawartą UMOWĄ, z zastosowaniem zasad i warunków określonych w Regulaminie oraz przepisami wewnętrznymi według załącznika 3 i 3A.
2. PLK świadczy następujące usługi:
 - 1) minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, wymienione w § 14 ust. 1;
 - 2) dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów oraz zapewnienie tej obsługi; wymienione w § 14 ust. 2;
 - 3) dodatkowe i pomocnicze, wymienione w § 15;
 - 4) inne usługi nie objęte postanowieniami Regulaminu, realizowane i rozliczane według odrębnych umów i zleceń.

§ 14 . Usługi w ramach opłaty podstawowej

1. Minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obejmuje:
 - 1) rozpatrzenie wniosków przewoźników o przydzielenie tras pociągów, o których mowa w art. 30 ust. 1 USTAWY, opracowanie RRJ według wniosków złożonych przez przewoźnika i w uzgodnieniu z nim;
 - 2) prawo korzystania z infrastruktury kolejowej według przydzielonych tras pociągów;
 - 3) korzystanie z infrastruktury kolejowej w zakresie koniecznym do realizacji przejazdu według przydzielonej trasy albo trasy zastępczej wyznaczonej z uwagi na sytuację techniczno-eksploatacyjną;
 - 4) udostępnienie urządzeń sieci trakcyjnej, jeżeli są one dostępne;
 - 5) kierowanie i prowadzenie ruchu, w tym wykorzystywanie przez przewoźnika częstotliwości sieci radiołączności kolejowej oraz zapewnienie na żądanie przewoźnika informacji związanej z przejazdem pociągu, dotyczącej: godziny odjazdu ze stacji początkowej, godziny faktycznego przybycia na stację końcową lub pośrednią, na której według rozkładu jazdy pociągów jest dokonywane włączenie, wyłączenie wagonów lub zmiana lokomotywy, godziny wystąpienia zdarzeń lub trudności eksploatacyjnych i zakłóceń na drodze przejazdu, mających wpływ na przejazd pociągu przewoźnika, przyjazd na stację pośrednią, wydawanie za numerem dyspozycji „stój” przez PLK i innych zarządców.
2. Dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów oraz zapewnienie tej obsługi, obejmuje:

- 1) dostęp (dojazd) do urządzeń zaopatrzenia w paliwo nie ujęty w rozkładzie jazdy pociągów – odległości zawiera załącznik 2.8;
- 2) dostęp i korzystanie ze stacji pasażerskich, ich budynków i innych urządzeń, w tym:
 - a) korzystanie ze stacji Gdynia Postojowa,
 - b) dostęp i korzystanie z peronów,
 - c) dostęp (dojazd) do torów postojowych dla pociągów pasażerskich oraz punktów utrzymania pojazdów kolejowych dla pociągów pasażerskich – odległości zawiera załącznik 2.8;
- 3) dostęp (dojazd) do terminali towarowych nie ujęty w rozkładzie jazdy pociągów – odległości zawiera załącznik 2.8;
- 4) dostęp i korzystanie ze stacji rozrządowych;
- 5) dostęp i korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów;
- 6) korzystanie z torów postojowych;
- 7) korzystanie z torów, ramp i placów ładunkowych – wykaz torów ładunkowych z przyległym placem lub rampą będących w zarządzie PLK do wykonywania czynności ładunkowych zawiera załącznik 2.4B.

§ 15 . Usługi dodatkowe i pomocnicze

PLK świadczy, na podstawie UMOWY, odrębnych umów lub zleceń, następujące usługi:

- 1) udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi, w tym:
 - a) opracowanie warunków przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną,
 - b) wykonywanie czynności wynikających ze szczególnych warunków realizacji przejazdu;
- 2) dostarczenie uzupełniających informacji o przejeździe pociągu poza wchodzącymi w zakres minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 14 ust. 1 pkt 5;
- 3) przygotowanie i przydzielenie trasy pociągu, w miarę wolnej zdolności przepustowej, na czas krótszy, niż okres obowiązywania rozkładu jazdy pociągów;
- 4) udostępnienie Regulaminu oraz wykazu stacji kolejowych i punktów handlowych (ekspedycyjnych) w formie elektronicznej lub jako druków;
- 5) udostępnienie wyciągów z regulaminów i innych dokumentów wymagających poniesienia dodatkowych kosztów ze strony PLK;
- 6) inne, sprecyzowane w umowie lub w zleceniu.

ROZDZIAŁ 5

PRYZDZIELANIE TRAS POCIĄGÓW

§ 16 . Składanie oraz rozpatrywanie wniosków do rocznego rozkładu jazdy pociągów

1. W celu skorzystania z linii kolejowych zarządzanych przez PLK, wnioskodawca zwraca się do PLK z wnioskiem o przydzielenie trasy pociągu.
Wniosek składany jest w formie elektronicznej, według zasad podanych w ust. 7-9, za pomocą ISZTP – „Zamawiaj i Jedź” na stronie internetowej PLK (www.plk-sa.pl) lub za pomocą interfejsu zdefiniowanego przez PLK.
2. Dostęp do systemu uzyskiwany jest po złożeniu wniosku o przydzielenie dostępu do ISZTP (załącznik 6A) do:

**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrum Rozkładów Jazdy
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74
e-mail: pawel.bozyk@plk-sa.pl**

miejski nr tel.: **(00 48) 22 473 23 94**; kolejowy nr tel.: **(922) 473 23 94**
lub miejski nr tel.: **(00 48) 22 473 37 89**; kolejowy nr tel.: **(922) 473 37 89**
miejski nr faksu: **(00 48) 22 473 23 59**; kolejowy nr faksu: **(922) 473 23 59**

3. Dla uzyskania dostępu do ISZTP we wniosku należy podać stały adres IP komputera, z którego będzie odbywało się logowanie do systemu. W przypadku braku stałego adresu IP, przy próbie logowania na adres poczty elektronicznej użytkownika wysyłany jest „e-mail-kod”, który umożliwi zalogowanie do systemu.
4. Po przydzieleniu dostępu do ISZTP, przewoźnikowi zwracany jest wniosek wraz z danymi dotyczącymi pierwszego uruchomienia na adres poczty elektronicznej podany we wniosku.
5. Logowanie do systemu musi nastąpić w czasie nie dłuższym niż 3 miesiące od daty przydzielenia dostępu lub ostatniego logowania. Po upływie tego terminu należy ponownie wystąpić o przydzielenie dostępu do ISZTP.
6. Za hasło i dane wprowadzone do ISZTP odpowiada przewoźnik.
7. Wniosek powinien zawierać dane określone we wzorze zamieszczonym w załączniku 6, w szczególności jednolite terminy kursowania pociągu dla całej relacji zgodnie z zasadami zawartymi w WRJ.

W składanych wnioskach stosuje się rozróżnienie rodzajów pociągów wg klasyfikacji zgodnej z tym załącznikiem.

Zamawiany przez przewoźnika czas postoju pociągu pasażerskiego nie może być krótszy niż 0,5 min z wyjątkiem pociągów obsługiwanych autobusami szynowymi co najwyżej dwuczłonowymi, dla których czas postoju nie może być krótszy niż 0,3 min oraz pociągów międzywojewódzkich zestawionych z wagonów, dla których czas postoju nie może być krótszy niż 1,0 min, a w przypadku kursowania w tych pociągach wagonów sypialnych i kuszetek, czas postoju nie może być krótszy niż 2,0 min.

8. Dla wniosków o przydzielenie trasy pociągu w ramach RRJ obowiązują następujące ograniczenia:
 - 1) na odcinku Pruszków – Żyrardów linii kolejowej nr 1 Warszawa Centralna – Katowice będą przyjmowane wnioski dla pociągów pasażerskich wojewódzkich oraz pociągów pasażerskich międzywojewódzkich w relacji Warszawa – Łódź – Warszawa i pociągów kursujących linią CMK;
 - 2) na odcinku Zawiercie – Dąbrowa Górnicza Ząbkowice oraz Baby – Rudniki linii kolejowej nr 1 Warszawa Centralna – Katowice będą przyjmowane wnioski dla pociągów pasażerskich i towarowych kursujących po jednym torze. Dodatkowo dla wykonania prac modernizacyjnych na obu torach odcinka Baby – Rudniki linii nr 1 będzie wprowadzona w porze nocnej 5 godzinna przerwa technologiczna;
 - 3) z uwagi na duże obciążenie warszawskiej linii średnicowej dalekobieżnej na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia, PLK zastrzega sobie prawo skierowania części pociągów nie objętych obowiązkiem służby publicznej na/przez stację Warszawa Gdańska;
 - 4) na linii nr 4 Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie (CMK) wprowadza się zakaz kursowania wszystkich pociągów z prędkością $V < 120$ km/h, z wyjątkiem przewozów technologicznych i pociągów pasażerskich realizujących przewozy na odcinku Zawiercie – Knapówka;
 - 5) na odcinku Zielonka – Tłuszcz linii kolejowej nr 6 Zielonka – Kuźnica Białostocka będą przyjmowane wnioski dla pociągów pasażerskich wojewódzkich kursujących po jednym torze;
 - 6) uchylony
 - 7) w związku z przebudową stacji Łódź Fabryczna i Łódź Widzew na linii nr 17 Łódź Fabryczna – Koluszki nastąpi:
 - a) przerwa w ruchu pociągów na odcinku Łódź Widzew – Łódź Fabryczna,
 - b) brak możliwości rozpoczynania i kończenia biegu pociągów na stacji Łódź Widzew – nie dotyczy składów osobowych odstawianych na teren Zaplecza Technicznego ŁKA,
 - c) przerwa w ruchu pociągów na odcinku Łódź Widzew – Zgierz linii kolejowej nr 16 Łódź Widzew – Kutno w okresie od 15 grudnia 2013 r. do 29 sierpnia 2014 r.,
 - d) na linii 540 Łódź Chojny – Łódź Widzew w okresie od 15 grudnia 2013 r. do 14 czerwca 2014 r. będą przyjmowane wnioski dla jazd pociągów pasażerskich kursujących po jednym torze oraz loco Łódź Dąbrowa,
 - e) przerwa w ruchu pociągów na linii 541 Łódź Widzew – Łódź Olechów w okresie od 15 grudnia 2013 r. do 14 czerwca 2014 r. Na okres od 15 czerwca 2014 r. do 13 grudnia 2014 r. wnioski będą przyjmowane dla jazd po jednym torze;
 - 8) uchylony

- 9) na odcinku podg. Rudzice – Rzeszów Główny linii kolejowej nr 91 Kraków Główny Osobowy – Medyka będą przyjmowane wnioski dla pociągów pasażerskich w relacji Kraków Osobowy – Przemyśl Główny kursujących po jednym torze. Ruch pociągów towarowych będzie prowadzony w porze nocnej poza przewidzianymi przerwami technologicznymi w godz. 0.01÷4.00;
 - 10) na odcinku Stryków – Zembrzyce – Sucha Beskidzka linii kolejowej nr 97 Skawina – Żywiec w okresie od 1 marca 2014 r. do 27 czerwca 2014 r. oraz od 2 września 2014 r. do 13 grudnia 2014 r. nastąpi przerwa w ruchu pociągów. W okresie od 28 czerwca 2014 r. do 1 września 2014 r. możliwość jazdy przy użyciu trakcji spalinowej;
 - 11) na odcinku Przybówka – Jasło linii kolejowej nr 106 Rzeszów – Jasło w okresie od 9 lutego 2014 r. do 27 czerwca 2014 r. nastąpi przerwa w ruchu pociągów;
 - 12) na odcinku Jaworzno Szczakowa – Kraków Główny Towarowy linii kolejowej nr 133 Dąbrowa Górnicza Ząbkowice – Kraków Główny Osobowy będą przyjmowane wnioski dla pociągów pasażerskich kursujących po jednym torze w obu kierunkach oraz na odcinku Dąbrowa Górnicza Ząbkowice – Jaworzno Szczakowa będą przyjmowane wnioski dla pociągów pasażerskich i towarowych kursujących po jednym torze w obu kierunkach. Dodatkowo na odcinku Jaworzno Szczakowa – Kraków Główny Towarowy w godzinach 0.01÷04.00 będzie wprowadzona przerwa technologiczna;
 - 13) na odcinku Wodzisław Śląski – Chałupki linii kolejowej nr 158 Rybnik Towarowy – Chałupki w okresie od 9 lutego 2014 r. do 13 grudnia 2014 r. nastąpi przerwa w ruchu pociągów;
 - 14) uchylony;
 - 15) uchylony;
 - 16) uchylony;
 - 17) na odcinku Czempień – Poznań Główny oraz na odcinku Wrocław Główny – Wrocław Grabiszyn linii nr 271 Wrocław Główny – Poznań Główny będą przyjmowane wnioski dla pociągów kursujących po jednym torze. Dodatkowo na odcinku Czempień – Poznań Główny przerwa technologiczna od godz. 0.01 do godz. 3.00, a na odcinku Wrocław Główny – Wrocław Grabiszyn 1 godzinna przerwa technologiczna w porze dziennej i 4 godzinna w porze nocnej;
 - 18) na linii nr 449 Warszawa Rembertów – Zielonka w okresie od 15 grudnia 2013 r. do 13 grudnia 2014 r. nastąpi przerwa w ruchu pociągów.
9. Wnioski o przydzielenie tras pociągów do RRJ składane są w następujących terminach:

Rodzaje pociągów (używane skróty wg załącznika 6)	Terminy składania wniosków	
	od	do
PASAŻERSKIE		
w ruchu międzynarodowym i krajowym	25.03.2013 r.	10.04.2013 r.
próżne składy oraz lokomotywy do ruchu pasażerskiego (PC, PW, PX, LP, LW, PH)	03.06.2013 r.	14.06.2013 r.
TOWAROWE		
w ruchu międzynarodowym	25.03.2013 r.	12.04.2013 r.
w ruchu krajowym	13.05.2013 r.	24.05.2013 r.
lokomotywy do ruchu towarowego (LT, LM, LS, TH) ⁶	08.07.2013 r.	17.07.2013 r.

Ostatecznym ustawowym terminem przekazania wniosków jest 14 czerwca 2013 r.

Ustalenia z konferencji międzynarodowych z udziałem przedstawiciela PLK Centrum Rozkładów Jazdy oraz przewoźników, dotyczące rozkładów jazdy pociągów międzynarodowych są wiążące.

10. Szczegółowy tryb opracowywania RRJ zawarty jest w „Harmonogramie opracowania rozkładu jazdy pociągów 2013/2014”.

PLK organizuje konferencje rozkładów jazdy z udziałem zainteresowanych przewoźników osób dla dokonania koordynacji połączeń.

⁶ termin wydłużony dla lokomotyw do ruchu towarowego – w konstrukcji rozkładu jazdy traktowane są jako uzupełnienie wniosków składanych na te pociągi.

Terminy konferencji są określone w harmonogramie.

11. Datą złożenia wniosku jest data przekazania przez wnioskodawcę wniosku w ISZTP.
W przypadku awarii ISZTP z winy nie leżącej po stronie przewoźnika, PLK informuje o zastępczej procedurze składania wniosków. Powtórnie złożony wniosek traktowany będzie jako planowy z zachowaniem pierwotnej daty wniosku (do dnia 14 czerwca 2013 r. – termin wynikający z USTAWY).
12. Przewoźnik przekazuje, najpóźniej przy przesłaniu pierwszej grupy wniosków, wykaz pracowników odpowiedzialnych za uzgadnianie rozkładu jazdy pociągów w procesie koordynacji tras pociągów zawierający numery telefonów i adresy poczty elektronicznej.
13. Informacje dotyczące wniosków można uzyskać według podanych niżej danych kontaktowych:
 - 1) wnioski dot. przejazdów w krajowym ruchu pasażerskim:
miejski nr tel.: **(22) 473 20 17**; kolejowy nr tel.: **(922) 473 20 17**
e-mail: **wnioski.pas@plk-sa.pl**; nr faksu: **(22) 473 23 59**
 - 2) wnioski dot. przejazdów w międzynarodowym ruchu pasażerskim:
miejski nr tel.: **(22) 473 28 76**; kolejowy nr tel.: **(922) 473 28 76**
e-mail: **miedzynarodowe.pas@plk-sa.pl**; nr faksu: **(22) 473 23 59**
 - 3) wnioski dot. przejazdów w ruchu towarowym:
miejski nr tel.: **(22) 473 32 08**; kolejowy nr tel.: **(922) 473 32 08**
e-mail: **wnioski.tow@plk-sa.pl**; nr faksu: **(22) 473 23 59**
14. Rozpatrzeniu podlegają jedynie te wnioski, które zostały przesłane z zachowaniem terminów określonych w ust. 9, z zastrzeżeniem postanowień ust. 8, i zawierają informacje niezbędne do sporządzenia na ich podstawie rozkładu jazdy pociągów, określone we wzorze zgodnym z załącznikiem 6.
Warunkiem przyjęcia wniosku o przydzielenie trasy pociągu z przesyłką nadzwyczajną jest wpisanie w polu „Ograniczenia” numeru otrzymanej zgody, o której mowa w § 19 ust. 4.
W przypadku, gdy wnioskodawca przewiduje wystąpienie potrzeby skorzystania z alternatywnego pojazdu kolejowego z napędem należy postępować zgodnie z procedurą opisaną w ust. 15.
15. W przypadku konieczności uruchomienia pociągu pasażerskiego lub towarowego z innym rodzajem pojazdu kolejowego z napędem i/lub zwiększoną masą brutto pociągu (dla pociągów towarowych nie więcej niż o 500 ton) obowiązują następujące zasady postępowania:
 - 1) zmiana ww. parametrów pociągu możliwa jest tylko po uprzednim złożeniu zamówienia za pomocą ISZTP poprzez zakładkę „Zmiana parametrów pociągu”;
 - 2) zmiana parametrów pociągu powodująca zmiany czasów jazdy zostanie wprowadzona tylko w ramach wolnej zdolności przepustowej;
 - 3) zmiana nie powodująca zmiany czasów jazdy zostanie zarządzona automatycznie a przewoźnik niezwłocznie otrzyma zarządzenie rozkładu jazdy uwzględniające dokonane zmiany parametrów;
 - 4) w przypadku wprowadzenia zmiany parametrów pociągu, przewoźnik nie składa rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu, a PLK nie nalicza opłaty rezerwacyjnej;
 - 5) opłata za przejazd pociągu ustalana jest dla zmienionej masy brutto pociągu i przy uwzględnieniu rodzaju rozkładu jazdy pociągów, w ramach którego zamówiono pierwotną trasę pociągu (RRJ lub IRJ).Za opracowanie zmian wymienionych w punkcie 2, PLK pobiera opłatę w wysokości określonej jako iloczyn stawki wg cennika, o którym mowa w § 25 ust. 1 i długości całej trasy (z zaokrągleniem do pełnego kilometra).
Powyższe zasady postępowania dotyczą również zmniejszenia masy brutto pociągów nie więcej niż o 500 ton. Inne zmiany parametrów pociągu odbywają się zgodnie z § 17 ust. 2.
16. W przypadku, kiedy PLK podczas konstruowania rozkładu jazdy pociągów według złożonych wniosków stwierdzi:
 - 1) nieprawidłowości w ich sporządzeniu, w szczególności przekroczone dopuszczalne wielkości nacisków osi ujawnione podczas obliczeń trakcyjnych;
 - 2) brak charakterystyk pojazdów kolejowych z napędem zgłoszonych we wniosku;

3) brak możliwości opracowania rozkładu jazdy dla przejazdów pociągów na wnioskowanych odcinkach linii, z uwagi na czasowe ograniczenia w zdolności przepustowej odcinków powiadamia o tym składającego wniosek.

W przypadku, o którym mowa w pkt 2 wnioskodawca składa wniosek o zarejestrowanie pojazdu kolejowego z napędem w aplikacji OT (Obliczenia Trakcyjne) według wzoru stanowiącego załącznik 8 na adres:

**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrum Rozkładów Jazdy
Wydział ds. Roczego Rozkładu Jazdy
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74**

oraz w formie elektronicznej na adres:

jerzy.bilyk@plk-sa.pl

Wnioskodawca zobowiązany jest do przedstawienia koniecznych uzupełnień i poprawek w terminie wyznaczonym przez PLK, uwzględniającym postanowienia „Harmonogramu opracowania rozkładu jazdy pociągów 2013/2014”.

17. W każdym czasie, z zachowaniem 40 dni przed planowanym odjazdem pociągów pasażerskich, będą przyjmowane wnioski od nowego przewoźnika, który rozpoczął działalność w czasie uniemożliwiającym złożenie wniosków na RRJ.

Dopuszcza się ostateczne uzupełnienie oferty w dniach 09 - 13 września 2013 r. poprzez złożenie przez przewoźników osób nowych wniosków na pociągi kursujące w ramach IRJ.

Liczba składanych wniosków uzależniona jest od liczby przydzielonych tras pociągów w rocznym rozkładzie jazdy 2012/2013 wykazanych w powiadomieniu:

- 1) przewoźnicy posiadający do 500 tras mogą złożyć maksymalnie 10 wniosków;
- 2) przewoźnicy posiadający od 500 do 1000 tras mogą złożyć maksymalnie 20 wniosków;
- 3) przewoźnicy posiadający powyżej 1000 tras mogą złożyć maksymalnie 30 wniosków.

18. W przypadku wystąpienia konfliktu pomiędzy złożonymi wnioskami, PLK zapewnia możliwie najlepszą realizację zgłoszonych potrzeb przez przeprowadzenie konsultacji z zainteresowanymi wnioskodawcami według zasad określonych w § 23.

19. Jeżeli pomimo działań, o których mowa w ust. 18, nie jest możliwe zrealizowanie zamówień określonych we wnioskach w sposób zgodny z oczekiwaniami wnioskodawców ze względu na ograniczoną zdolność przepustową linii kolejowej lub jej odcinka, PLK niezwłocznie powiadamia Prezesa UTK, że linia kolejowa lub jej odcinek jest przepełniony podając przy tym okres przepełnienia, o którym mowa w art. 34 ust. 1a USTAWY. PLK powiadamia również Prezesa UTK o linii kolejowej lub jej odcinku, na którym przewidywane jest wystąpienie braku zdolności przepustowej w kolejnym, najbliższym okresie opracowywania RRJ.

20. Dla przepełnionych linii kolejowych lub jej odcinków, PLK przedstawia Prezesowi UTK wyniki analizy zdolności przepustowej linii kolejowej oraz plan powiększenia zdolności przepustowej według zasad określonych w ROZPORZĄDZENIU.

21. Przydział tras pociągów na przepełnionych odcinkach linii kolejowych odbywa się na podstawie wyników aukcji, o których mowa w § 3 ust. 8 ROZPORZĄDZENIA, przeprowadzonej zgodnie z zasadami zawartymi w załączniku 7.

22. PLK opracowuje projekt RRJ i przekazuje wnioskodawcy do uzgodnienia dotyczącą go część, z zastosowaniem terminów ustalonych w „Harmonogramie opracowywania rozkładu jazdy pociągów 2013/2014”.

23. Wnioskodawca, w terminie 1 miesiąca od daty przekazania projektu, o którym mowa w ust. 22, uzgadnia projekt RRJ lub zgłasza zastrzeżenia.

Zastrzeżenia nie mogą dotyczyć elementów, które nie zostały ujęte przez wnioskodawcę we wnioskach.

W przypadku braku stanowiska wnioskodawcy w terminie, o którym mowa wyżej, uznaje się że projekt RRJ został przyjęty bez zastrzeżeń.

24. PLK rozpatruje zgłoszone zastrzeżenia do projektu RRJ.

Jeżeli PLK nie może uwzględnić zastrzeżeń, o których mowa w ust. 23, powiadamia o tym wnioskodawcę nie później niż w terminie 7 dni od dnia otrzymania wystąpienia o wprowadzenie zmian do projektu RRJ.

Jeżeli PLK uwzględni zastrzeżenia, o których mowa w ust. 23, PLK uzgadnia z wnioskodawcą rozkład jazdy pociągu, nie później niż w terminie 14 dni od dnia otrzymania wystąpienia wnioskodawcy w tej sprawie.

25. PLK, uwzględniając uzgodnione projekty rozkładów jazdy pociągów, opracowuje obowiązujący RRJ. PLK powiadamia wnioskodawcę o przydzielonych trasach pociągów w tym rozkładzie jazdy pociągów najpóźniej do 16 września 2013 r.
Powiadomienie o przydzielonych trasach pociągów uwzględnia wzajemnie uzgodnione zmiany wprowadzone do projektu RRJ i zawiera informacje według wzoru zawartego w załączniku 6.
26. PLK umożliwia zainteresowanym przewoźnikom pobranie opracowanego rozkładu jazdy w formie elektronicznej z aplikacji ISZTP – „Zamawiaj i Jedź” na stronie internetowej PLK (www.plk-sa.pl).
PLK wyraża zgodę na wykorzystywanie przez przewoźnika plików przekazanych w formie elektronicznej.

§ 17 . Zmiany w rocznym rozkładzie jazdy pociągów

1. PLK, w okresie obowiązywania RRJ, przeprowadza jego aktualizację na odrębne wnioski wnioskodawców składane w aplikacji ISZTP.
Aktualizacja polega na wprowadzeniu zmian do RRJ zgłoszonych przez wnioskodawcę na odrębnym wniosku za wyjątkiem rezygnacji z trasy pociągu, której można dokonać jedynie w trybie § 24.
2. W ramach aktualizacji, PLK na wniosek przewoźnika dokonuje w miarę możliwości, następujących zmian w RRJ:
 - 1) skrócenie trasy pociągu pod warunkiem pozostawienia 30% niezmienionej pierwotnej trasy oraz niezłożenia rezygnacji od dnia aktualizacji;
 - 2) wydłużenie trasy pociągu pod warunkiem niezłożenia rezygnacji od dnia aktualizacji;
 - 3) rozszerzenie terminu kursowania;
 - 4) zmiana miejsca i czasu zatrzymań;
 - 5) zmiana długości i masy brutto pociągu;
 - 6) zmiana serii pojazdu kolejowego z napędem;
 - 7) zmiany deklarowanego procentu masy hamującej;
 - 8) zmiany prędkości pociągu;
 - 9) zmiany godzin odjazdu lub przyjazdu;
 - 10) przejazd częściowo inną drogą pod warunkiem pozostawienia 30% niezmienionej pierwotnej trasy;
 - 11) przyjęcie nowych wniosków na pociągi w ramach RRJ.Za opracowanie zmian wymienionych w punktach 1-11, PLK pobiera opłatę w wysokości określonej jako iloczyn stawki wg cennika, o którym mowa w § 25 ust. 1 i długości całej trasy (z zaokrągleniem do pełnego kilometra). Opłata nie jest pobierana w przypadku określonym w pkt 1, pod warunkiem, że skrócenie trasy następuje na stacji, na której założony jest postój pociągu.
3. W przypadku zgłoszenia zmian w ramach aktualizacji RRJ, generujących zmiany rozkładu jazdy pociągów innych przewoźników, aktualizacja RRJ odbywa się po wyrażeniu zgody przez zainteresowanych przewoźników na wniosek przewoźnika zgłaszającego zmianę.
Wnioskodawcę obciąża się opłatą za zmianę tras innych przewoźników w wysokości określonej jako iloczyn stawki wg cennika, o którym mowa w § 25 ust. 1 i długości całej trasy (z zaokrągleniem do pełnego kilometra).
4. W ramach aktualizacji, w związku z powstaniem ograniczeń przepustowości wynikających z prowadzenia remontów i modernizacji linii kolejowych, po konsultacjach z przewoźnikiem PLK może wycofać przydzielone trasy pociągów. W takim przypadku nie jest pobierana opłata rezerwacyjna.

5. PLK wprowadza aktualizację RRJ obowiązującą od 15 czerwca 2014 r., według następującego harmonogramu:

Termin składania wniosków o aktualizację	Konstrukcja tras na podstawie złożonych wniosków	Akceptacja tras przez przewoźników	Termin zarządzenia aktualizacji
20.01-31.01.2014 r.	03.02-28.02.2014 r.	03.03-05.03.2014 r.	04.04.2014 r.

W wyżej wymienionym terminie aktualizacji, PLK przeprowadza również aktualizację RRJ spowodowaną zmianami stanu technicznego infrastruktury kolejowej uwzględnionymi w bazie POS (Prowadzenie Opisu Sieci).

Wykaz pociągów objętych korektą parametrów linii dostępny jest w ISZTP.

6. PLK wprowadza dodatkowe aktualizacje RRJ dla pociągów towarowych, według następującego harmonogramu:

Termin składania wniosków o aktualizację dla pociągów towarowych w RRJ	Konstrukcja tras na podstawie złożonych wniosków	Akceptacja tras przez przewoźników	Termin kursowania pociągów w ruchu towarowym w RRJ	Termin zarządzenia aktualizacji
13.11-15.11.2013 r.	18.11-26.11.2013 r.	27.11-28.11.2013 r.	09.03-13.12.2014 r.	27.12.2013 r.
27.12-31.12.2013 r.	02.01-10.01.2014 r.	13.01-14.01.2014 r.	27.04-13.12.2014 r.	14.02.2014 r.
07.05-09.05.2014 r.	12.05-20.05.2014 r.	21.05-22.05.2014 r.	01.09-13.12.2014 r.	23.06.2014 r.
16.06-18.06.2014 r.	20.06-30.06.2014 r.	01.07-02.07.2014 r.	12.10-13.12.2014 r.	01.08.2014 r.

Pociągi, o których mowa wyżej będą trasowane w ramach pozostałej wolnej zdolności przepustowej.

7. Wnioski, o których mowa w ust. 1, 5 i 6, należy składać za pomocą ISZTP – „Zamawiaj i Jedź” na stronie internetowej PLK (www.plk-sa.pl).

Zasady wprowadzania wniosków są dostępne na stronie internetowej w aplikacji ISZTP w części „Pomoc do systemu”.

Warunkiem przyjęcia wniosku o przydzielenie trasy pociągu z przesyłką nadzwyczajną jest zaznaczenie rodzaju ograniczenia i wpisanie numeru otrzymanej od PLK zgody PNZ lub PNK w zakładce „Ograniczenia” aplikacji ISZTP.

W przypadku stwierdzenia braku pojazdu kolejowego z napędem w aplikacji ISZTP, wnioskodawca składa wniosek o zarejestrowanie pojazdu kolejowego z napędem w aplikacji SKRJ według zasad określonych w § 16 ust. 16.

W przypadku niezłożenia wniosku o zarejestrowanie pojazdu kolejowego z napędem, przewoźnik nie ma możliwości złożenia wniosku o przydzielenie trasy pociągu.

8. Poza ustalonymi terminami, o których mowa w ust. 5 i 6, PLK nie wprowadza zmian w RRJ.
9. PLK umożliwi zainteresowanym przewoźnikom pobranie opracowanego rozkładu jazdy w formie elektronicznej z aplikacji ISZTP – „Zamawiaj i Jedź” na stronie internetowej PLK (www.plk-sa.pl) na 70 dni przed wprowadzeniem zmiany w RRJ.

Brak akceptacji trasy w wyznaczonym terminie o którym mowa w ust. 5 i 6 powoduje odrzucenie wniosku.

PLK w sytuacjach awaryjnych, spowodowanych czynnikami niezależnymi, które mają wpływ na zmianę warunków technicznych infrastruktury kolejowej, może w dowolnym czasie wprowadzić zmiany do wydawnictw WRJ.

§ 18 . Przydzielanie tras pociągów w ramach indywidualnego rozkładu jazdy pociągów oprócz tras pociągów wprowadzanych do rocznego rozkładu jazdy pociągów i tras pociągów do przewozu przesyłek nadzwyczajnych

1. Wniosek o przydzielenie trasy pociągu w ruchu krajowym w ramach IRJ należy składać za pomocą ISZTP – „Zamawiaj i Jedź” na stronie internetowej PLK (www.plk-sa.pl).

2. Dostęp do systemu uzyskiwany jest po złożeniu wniosku o przydzielenie dostępu do ISZTP według zasad określonych w § 16 ust. 2–6.
3. Wnioski o przydzielenie trasy pociągów w ramach IRJ należy składać, z zastrzeżeniem ust. 4, najpóźniej:
 - 1) 40 dni przed dniem planowanego odjazdu w przypadku tras pociągów, oprócz wymienionych w pkt 2 i 3;
 - 2) 7 dni przed dniem planowanego odjazdu w przypadku tras pociągów pasażerskich okazjonalnych;
 - 3) 15 godzin przed planowanym odjazdem w przypadku tras pociągów krajowych w ruchu towarowym i pozostałych tras pociągów pasażerskich (niehandlowych tzn. próżnych składów pasażerskich, lokomotyw luzem).
4. Wnioski dla przejazdów pociągów w ruchu towarowym można składać od 25 października 2013 r., a dla przejazdów pociągów pasażerskich przyjmowane będą od 28 listopada 2013 r., z wyjątkiem wniosków dotyczących przejazdów okazjonalnych, które można składać od drugiego poniedziałku listopada.
5. W przypadku awarii ISZTP, wniosek o przydzielenie trasy pociągu w ruchu krajowym w ramach IRJ należy składać według zasad opisanych w ust. 8-10 do właściwego terytorialnie stanowiska ds. konstrukcji rozkładów jazdy pociągów, odpowiadającego obszarowo miejscu planowanego rozpoczęcia przejazdu (dane teledadresowe podano w załączniku 4.3).
6. Wniosek o przydzielenie trasy pociągu w ramach IRJ dla przejazdów pociągów międzynarodowych w ruchu pasażerskim i towarowym, wymagających uzgodnienia z zagranicznymi zarządcami infrastruktury kolejowej przez:
 - 1) komórkę One Stop Shop (OSS) w Centrum Rozkładów Jazdy PLK na granicy północnej i wschodniej;
 - 2) właściwą dla stacji granicznej ekspozyturę Centrum Rozkładów Jazdy PLK we Wrocławiu, Poznaniu i Szczecinie na granicy zachodniej, we Wrocławiu i Sosnowcu na granicy południowej (Republika Czeska) oraz w Sosnowcu i Krakowie (Republika Słowacka);wnioskodawca jest zobowiązany złożyć za pomocą Internetowego Systemu Zamawiania Trasy Pociągu (ISZTP) – „Zamawiaj i Jedź” w terminie:
 - a) dla pociągów towarowych oraz pociągów pasażerskich niehandlowych – 2 dni roboczych przed planowanym terminem rozpoczęcia przejazdu z wykorzystaniem sieci sąsiedniego zagranicznego zarządcy infrastruktury kolejowej będącego członkiem RNE lub 15 dni roboczych przed planowanym terminem rozpoczęcia przejazdu z wykorzystaniem sieci sąsiedniego zagranicznego zarządcy infrastruktury kolejowej, który nie jest członkiem RNE,
 - b) dla pociągów towarowych – 3 dni roboczych przed planowanym terminem rozpoczęcia przejazdu + 2 dni robocze na każdego kolejnego zarządcę infrastruktury kolejowej będącego członkiem RNE, w przypadku wykorzystania sieci więcej niż jednego zagranicznego zarządcy infrastruktury kolejowej lub 30 dni roboczych przed planowanym terminem rozpoczęcia przejazdu z wykorzystaniem sieci więcej niż jednego zagranicznego zarządcy infrastruktury kolejowej, który nie jest członkiem RNE,
 - c) dla pociągów pasażerskich – według ust. 3 pkt 1 i 2.
7. W przypadku awarii systemu ISZTP, wniosek o przydzielenie trasy pociągu w ramach IRJ dla przejazdów pociągów międzynarodowych w ruchu pasażerskim i towarowym należy składać do komórki OSS w Centrum Rozkładów Jazdy PLK:

**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrum Rozkładów Jazdy
Stanowisko ds. One Stop Shop
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74**

nr tel.: **(00 48) 22 473 34 69**; kolejowy nr tel.: **(922) 473 34 69**

e-mail: **oss@plk-sa.pl** lub **roman.stanczak@plk-sa.pl**

nr faksu: **(00 48) 22 473 23 59**; kolejowy nr faksu: **(922) 473 23 59**

8. Stanowiska ds. konstrukcji rozkładów jazdy pociągów czynne całą dobę, przyjmują wnioski na wszystkie rodzaje pociągów w IRJ za wyjątkiem pociągów, o których mowa w ust. 6. Wniosek musi być złożony dla pełnej relacji planowanego przejazdu.

9. Warunkiem koniecznym przyjęcia wniosku jest umieszczenie na nim numeru telefonu kontaktowego pracownika wnioskodawcy, numeru faksu oraz adresu poczty elektronicznej, na który należy przesłać opracowany rozkład jazdy pociągów.
- Forma składanych wniosków, o których mowa w ust. 3, 4 i 6 musi być zgodna z zasadami opisanymi w § 16 ust. 1.
- W przypadku stwierdzenia przez PLK braku aktualnych charakterystyk pojazdów kolejowych z napędem zgłoszonych we wniosku o przydzielenie trasy pociągu, wnioskodawca składa wniosek o zarejestrowanie pojazdu kolejowego z napędem w aplikacji OT (Obliczenia Trakcyjne) według zasad określonych w § 16 ust. 16. W przypadku niezłożenia wniosku o zarejestrowanie pojazdu kolejowego z napędem, wniosek o przydzielenie trasy pociągu nie zostanie przyjęty do realizacji i zwrócony przewoźnikowi.
- W przypadku, gdy nie ma możliwości opracowania IRJ według wniosku, PLK sugeruje wnioskodawcy rozwiązania zastępcze umożliwiające przejazd pociągu (np. proponuje przejazdy inną drogą, możliwie najkrótszą i o zbliżonych do pożądanym parametrach, według innego układu czasowego przejazdu) i opracowuje IRJ w uzgodnieniu z wnioskodawcą.
10. Warunkiem przyjęcia wniosku o przydzielenie trasy pociągu do realizacji przewozów pasażerskich okazjonalnych jest wpisanie w polu „Uwagi dla konstruktora” uzasadnienia jego realizacji, zawierającego: przyczynę zgłoszenia przewozu okazjonalnego, inne przesłanki wskazujące na potrzebę realizacji przewozu okazjonalnego.
11. W przypadku wniosków na pociągi krajowe w ruchu towarowym i pociągi pasażerskie z jednorazową zmianą parametrów pociągu oprócz pociągów pasażerskich do przewozu osób, PLK nie później niż na 6 godzin przed planowanym odjazdem, przekazuje wnioskodawcy opracowany IRJ lub informuje o braku możliwości realizacji złożonego wniosku.
- W przypadku wniosków na pozostałe pociągi pasażerskie, PLK nie później niż 7 dni po ich złożeniu, przekazuje wnioskodawcy opracowany IRJ lub informuje o braku możliwości realizacji złożonego wniosku.
12. W miarę możliwości, PLK przyjmuje wniosek na opracowanie IRJ dla pojedynczego przejazdu po terminie określonym w ust. 3, przy czym termin złożenia wniosku musi umożliwić PLK przekazanie wnioskodawcy opracowanego rozkładu jazdy pociągów lub poinformowanie o braku możliwości realizacji złożonego wniosku nie później niż na 6 godzin przed planowym odjazdem pociągu.
13. Za opracowanie przekazanego IRJ, PLK pobiera opłatę dodatkową w wysokości określonej jako iloczyn stawki wg cennika, o którym mowa w § 25 ust. 1 i długości trasy (z zaokrągleniem do pełnego kilometra).
14. Opłatę dodatkową pobiera się również za opracowanie IRJ, z którego wnioskodawca zrezygnował.
15. PLK nie przyjmuje wniosków na wprowadzenie korekty do IRJ.
16. Wnioski wynikające z przewozów przesyłek priorytetowych na potrzeby obronne państwa, przyjmowane są z wyprzedzeniem umożliwiającym opracowanie i przekazanie wnioskodawcy rozkładu jazdy pociągów.
17. W przypadku konieczności uruchomienia pociągu pasażerskiego lub towarowego z innym rodzajem pojazdu kolejowego z napędem i/lub zmienioną masą brutto pociągu obowiązują zasady według § 16 ust. 15.

§ 19 . Przydzielanie tras pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi

1. Przejazdy pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi realizowane są przez PLK w ramach RRJ, IRJ oraz z wykorzystaniem tras z Katalogu PLK po uprzednim ustaleniu warunków przewozu przesyłki nadzwyczajnej.
2. Przewoźnik składa wniosek o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK:
 - 1) dla przejazdów w komunikacji krajowej, które mają się odbyć wyłącznie na liniach zarządzanych przez PLK lub innych zarządców krajowych, co najmniej na 20 dni przed planowanym przejazdem lub terminem składania wniosków o przydzielenie trasy pociągu w ramach RRJ lub jego aktualizacji – do ekspozytury zarządzania ruchem kolejowym właściwej dla miejsca uruchomienia przejazdu, wymienionej w załączniku 4.3;



- 2) dla przejazdów w komunikacji międzynarodowej, co najmniej na 40 dni przed planowanym przejazdem lub terminem składania wniosków o przydzielenie trasy pociągu w ramach RRJ lub jego aktualizacji na adres:

**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym
Samodzielne wieloosobowe stanowisko pracy ds. Przewozu Przesyłek Nadzwyczajnych
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74**

miejski nr tel.: **(00 48) 22 473 35 67; (00 48) 22 473 27 00**
kolejowy nr tel.: **(922) 473 35 67; (922) 473 27 00**
miejski nr faksu: **(00 48) 22 473 35 68**; kolejowy nr faksu: **(922) 473 35 68**
e-mail: **elzbieta.pawlowska@plk-sa.pl**

Wymagań w zakresie dotrzymania terminu złożenia wniosku o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej nie stosuje się w przypadku, gdy przewóz przesyłki uzasadniony jest ważnymi względami obronności lub bezpieczeństwa państwa, a w szczególności w przypadku wprowadzenia stanu klęski żywiołowej, stanu wyjątkowego lub stanu wojennego.

3. Szczegółowe informacje zawarte we wniosku o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej, o którym mowa w ust. 2, określa Rozdział II § 11a, 12, 13 i 14 „Instrukcji o przewozie przesyłek nadzwyczajnych Ir-10 (R-57)”, o której mowa w załączniku 3.
4. PLK, w udzielonej zgodzie na przewóz przesyłki nadzwyczajnej, określa warunki przewozu tej przesyłki po liniach zarządzanych przez PLK zgodnie z § 18 instrukcji, o której mowa w ust. 3.
W przypadku przewozu przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej realizowanej w ramach RRJ, przewoźnik zobowiązany jest przekazać PLK zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej przewoźnika lub zarządcy infrastruktury kolejowej lub kolei sąsiadujących z PLK najpóźniej do 29 listopada 2013 r.
5. Za określenie warunków przewozu w udzielonej zgodzie, PLK pobiera od przewoźnika opłatę dodatkową zgodnie z cennikiem, o którym mowa w § 25 ust. 1.
W przypadku przesyłki nadzwyczajnej o przekroczonych różnych parametrach np. nacisk i skrajnia, PLK pobiera od przewoźnika jedną najwyższą opłatę dodatkową.
6. W przypadku, kiedy dla zrealizowania przewozu przesyłki nadzwyczajnej PLK musi dokonać dodatkowych czynności wynikających z warunków przejazdu polegających na dostosowaniu swoich budowli, urządzeń, systemów do specjalnych warunków przejazdu (np. rozbiórka kładek, wiaduktów, sygnalizatorów, demontaż lub podniesienie sieci trakcyjnej), niezależnie od zwiększenia opłaty z tytułu przejazdu pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi, przewoźnik wnosi opłatę za usługi o charakterze dodatkowym wyznaczoną na podstawie indywidualnych kalkulacji.
7. Warunkiem przyjęcia wniosku o przydzielenie trasy pociągu z przesyłką nadzwyczajną jest wpisanie w polu „Ograniczenia” numeru otrzymanej zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej, o której mowa w ust. 4.
Dodatkowym warunkiem przyjęcia przez PLK wniosku jest umieszczenie na nim numeru telefonu kontaktowego pracownika przewoźnika, numeru faksu oraz adresu poczty elektronicznej, na który należy przesłać opracowany rozkład jazdy pociągów.
Wnioski o przydzielenie trasy pociągu z przesyłką nadzwyczajną złożone po wyznaczonych terminach, o których mowa w § 16, 17 i 18, nie będą rozpatrywane.
8. Opłata dodatkowa za opracowanie IRJ dla przejazdów pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi wyznaczana jest zgodnie z cennikiem, o którym mowa w § 25 ust. 1.
9. W przypadku, kiedy PLK poniesie dodatkowe koszty związane z przygotowaniem trasy dla przejazdu, o których mowa w ust. 6, przewoźnik ponosi te dodatkowe koszty również w przypadku, kiedy zrezygnował z tego przejazdu.
10. Obciążenie przewoźnika kosztami przygotowania takiego przejazdu dokonywane jest przez jednostkę organizacyjną PLK, która poniosła te koszty.
11. PLK nie przyjmuje wniosków na kursowanie pociągów pasażerskich w ramach RRJ, w których składzie znajdują się wagony z przekroczoną skrajnią taboru, budowy dawnej WNP, o wymiarach mieszczących się w skrajni 1 WM poza odcinkami granicznymi.

§ 20 . Przydzielanie tras pociągów z Katalogu PLK

1. Rozkład jazdy krajowych tras pociągów z Katalogu PLK dostępny jest za pomocą Internetowego Systemu Zamawiania Trasy Pociągu (ISZTP) – „Zamawiaj i Jedź” na stronie internetowej PLK (www.plk-sa.pl). Dostęp do systemu przyznawany jest po złożeniu wniosku (załącznik 6A) do:

**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrum Rozkładów Jazdy
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74**

e-mail: **pawel.bozyk@plk-sa.pl** lub **krzysztof.grunke@plk-sa.pl**
miejski nr tel.: **(00 48) 22 473 23 94**; kolejowy nr tel.: **(922) 473 23 94**
lub miejski nr tel.: **(00 48) 22 473 37 89**; kolejowy nr tel.: **(922) 473 37 89**
miejski nr faksu: **(00 48) 22 473 23 59**; kolejowy nr faksu: **(922) 473 23 59**

2. Potwierdzenie złożenia wniosku o dostęp do ISZTP następuje telefonicznie.
3. Przewoźnik otrzymuje potwierdzenie złożenia elektronicznego wniosku o przydzielenie trasy pociągu z Katalogu PLK pocztą elektroniczną za pomocą ISZTP.
4. Za hasło i dane wprowadzone do ISZTP odpowiada przewoźnik.
5. ISZTP pozwala składać elektroniczny wniosek o przydzielenie trasy pociągu z Katalogu PLK najpóźniej na 2 godziny przed planowym odjazdem pociągu i o terminie kursowania pociągu nie dłuższym niż 14 dni od dnia złożenia wniosku.
6. W przypadku awarii ISZTP, Centrum Rozkładów Jazdy wprowadza procedurę składania wniosków wg ust. 7 z zachowaniem terminów, o których mowa w ust. 5 oraz procedurę rezygnacji z trasy pociągu z Katalogu PLK wg § 24 ust. 2.
7. W przypadku, o którym mowa w ust. 6, wnioski na przewozy krajowe z wykorzystaniem tras pociągów z Katalogu PLK należy składać do właściwego terytorialnie stanowiska ds. konstrukcji rozkładów jazdy pociągów czynnego całą dobę, odpowiadającego obszarowo miejscu planowanego rozpoczęcia przejazdu (dane teleadresowe podano w załączniku 4.3). Na wniosku według wzoru zamieszczonego w załączniku 6, wypełnić należy następujące pola:
 - 1) 1 – numer wniosku;
 - 2) 14 – nazwa i adres jednostki PLK przyjmującej zamówienie;
 - 3) 18-21 – dane o przewoźniku;
 - 4) 22.S – rodzaj pociągu (rozdzielenie rodzajów pociągów wg klasyfikacji zgodnej z załącznikiem 6);
 - 5) 29 – należy wpisać: „Katalog – nr” i numer trasy pociągu z Katalogu PLK według Katalogu tras (kolumna „Nr trasy”) np. Katalog nr 006;
 - 6) 30-31 – relacja pociągu handlowa; należy wpisać gdy przewoźnik zamierza wykorzystać część trasy z Katalogu PLK na sieci PLK;
 - 7) 47 – terminy kursowania;
 - 8) 57-59 – dane dot. złożenia wniosku.Dopuszcza się składanie wniosków o przydzielenie trasy pociągu z Katalogu PLK pocztą elektroniczną poprzez przesłanie podpisanego i zeskanowanego wniosku („pdf”) według wzoru zamieszczonego w załączniku 6.
8. Realizacja przejazdów pociągów przy wykorzystaniu trasy z Katalogu PLK, odbywa się na podstawie § 31.

§ 21 . Studium rozkładu jazdy pociągów

1. Wniosek o opracowanie studium rozkładu jazdy należy składać za pomocą Internetowego Systemu Zamawiania Trasy Pociągu (ISZTP) – „Zamawiaj i Jedź” na stronie internetowej PLK (www.plk-sa.pl).
2. Dostęp do systemu przyznawany jest po złożeniu wniosku (załącznik 6A) zgodnie z § 16 ust. 2-6
3. Za opracowanie rozkładu jazdy, w ramach studium rozkładu jazdy, dla każdego pociągu, PLK pobiera opłatę w wysokości określonej w § 18 ust. 13.

4. Inne prace objęte studium rozkładu jazdy, poza opracowaniami rozkładów jazdy, o których mowa w ust. 3, wykonywane są na podstawie kalkulacji indywidualnej, która stanowi podstawę do rozliczenia zlecenia lub umowy.
5. Opracowany, w wyniku studium rozkładu jazdy, projekt rozkładu jazdy nie stanowi gwarancji przydzielenia trasy pociągu.
6. PLK nie później niż 7 dni po złożeniu za pomocą ISZTP wniosku o opracowanie studium rozkładu jazdy pociągów przekazuje wnioskodawcy opracowany projekt rozkładu jazdy lub informuje o braku możliwości realizacji rozkładu jazdy.

§ 22 . Priorytety w przydzielaniu tras pociągów

1. PLK rozpatruje wnioski o przydzielenie tras pociągów uwzględniając uwarunkowania wynikające z art. 30 ust. 2 i 3 USTAWY oraz z § 3 ust. 2 i 3 ROZPORZĄDZENIA.
2. Uwarunkowania wymienione w ust. 1, uwzględnia się w całym procesie opracowywania rozkładu jazdy pociągów (rozpatrywanie wniosku, koordynacja tras, konstrukcja).
3. Ustala się następujące stopnie pierwszeństwa pociągów:
 - 1) pasażerskie ekspresowe (EC, EN, EI, EX) i międzynarodowe (MM, RM, AM);
 - 2) pasażerskie międzywojewódzkie i wojewódzkie dowożące do pracy tzn. z przyjazdem do wskazanej stacji docelowej w godzinach 05:30-08:30;
 - 3) pozostałe pasażerskie międzywojewódzkie (MH, MP, MO);
 - 4) pasażerskie wojewódzkie odwożące z pracy tzn. pociągi odjeżdżające w godzinach 14:30-16:30;
 - 5) pozostałe pasażerskie wojewódzkie;
 - 6) pociągi towarowe priorytetowe, dla których wnioskodawca zamówił we wniosku o przydzielenie trasy pociągu pierwszeństwo przed innymi pociągami towarowymi przy trasowaniu i regulowaniu ruchu pociągów;
 - 7) towarowe;
 - 8) próżne składy pasażerskie i lokomotywyprzy zachowaniu jakości i stabilności oferty, uwzględniając cykliczność, czas jazdy pociągów.
4. PLK zapewnia realizację wniosków dla tras pociągów pasażerskich, zgodnie z cyklem ustalonym przez wnioskodawcę, w miarę posiadanej zdolności przepustowej oraz gdy będą to umożliwiały parametry tras pociągów określone przez wnioskodawcę.

§ 23 . Koordynacja i rozwiązywanie konfliktów przy projektowaniu tras pociągów

1. W przypadku powstania konfliktu pomiędzy trasami, podejmowany jest przez PLK dokumentowany proces koordynacji (w formie rozmów eksperckich, zawsze z udziałem wszystkich wnioskodawców, których trasy mają charakter konfliktowy).

W trakcie procesu koordynacji, PLK informuje wnioskodawców o zaistniałej sytuacji konfliktowej i zgłasza propozycję jej rozwiązania, która może polegać na:

 - 1) przydzieleniu innego układu czasowego dla wnioskowanych tras pociągów;
 - 2) opracowaniu rozkładu jazdy dla przeprowadzenia pociągów inną drogą niż wskazana we wniosku o przydzielenie trasy pociągu;
 - 3) skróceniu czasu przejazdu pociągu przez przepełniony element infrastruktury poprzez zmniejszenie liczby postojów, czasów ich trwania, zmniejszenie masy pociągu, użycie środka trakcyjnego o lepszych parametrach trakcyjnych;
 - 4) zastosowaniu:
 - a) wariantów rozkładu jazdy pociągów dla tras kolidujących w dniach zaistnienia konfliktu,
 - b) ograniczeń – w określonych terminach – możliwości kursowania wybranych pociągów.Zaproponowane rozwiązania są dyskutowane w procesie koordynacji, przy czym w ramach procesu koordynacji, wnioskodawca może formułować specjalne wymagania dotyczące organizacji przewozów; uwzględniane są one przez PLK w miarę możliwości techniczno-eksploatacyjnych.

W przypadku konfliktu pomiędzy trasami tego samego wnioskodawcy lub sytuacji uniemożliwiających nawiązanie założonych skomunikowań – decydujące znaczenie ma stanowisko wnioskodawcy.

W rezultacie wypracowywane jest rozwiązanie kompromisowe dla stron konfliktu.

2. Dla tras pociągów międzynarodowych ustalane są czasy przyjęcia i przekazania pociągów na przejściach granicznych podczas międzynarodowych konferencji FTE, WMPS i RNE.

W przypadku powstania konfliktu pomiędzy trasą pociągu międzynarodowego a trasą lub trasami pociągów krajowych, PLK proponuje rozwiązanie z uwzględnieniem zasad koordynacji, o których mowa w ust. 1.

3. Proces koordynacji, o którym mowa w ust. 1, musi być zakończony w terminie 7 dni od daty powiadomienia wnioskodawców o wystąpieniu konfliktu.
4. Jeżeli proces koordynacji nie przyniesie rozwiązania akceptowanego przez wszystkich jego uczestników, PLK przydziela trasę pociągu, biorąc pod uwagę uwarunkowania techniczno-eksploatacyjne oraz najlepsze wykorzystanie zdolności przepustowej na udostępnianych liniach kolejowych.

Przyjęte rozwiązanie jest przedstawiane w projekcie rozkładu jazdy pociągów przekazywanym wnioskodawcom do uzgodnienia w trybie określonym w § 16.

§ 24 . Rezygnacja z przydzielonej trasy pociągu

1. Przewoźnik ma prawo do zrezygnowania z przydzielonej trasy pociągu.
W tym przypadku, PLK pobiera opłatę rezerwacyjną za zamówioną i przydzieloną trasę pociągu, która nie została przez przewoźnika wykorzystana w wysokości określonej w § 26 ust. 8.
2. PLK przyjmuje rezygnację z przydzielonej trasy pociągu począwszy od daty przekazania powiadomienia o przydzielonych trasach pociągów, o którym mowa w § 16 ust. 25.
Zasady składania rezygnacji określa UMOWA.
3. Przewoźnik otrzymuje potwierdzenie przyjęcia rezygnacji.
4. Podanie przez przewoźnika błędnych danych skutkuje nieprzyjęciem rezygnacji.

ROZDZIAŁ 6

OPŁATY ZA KORZYSTANIE Z INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, ROZLICZANIE NALEŻNOŚCI

§ 25 . Rodzaje opłat

1. Opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalane są w oparciu o „Cennik stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obowiązujący od 15 grudnia 2013 r.”, zawierający stawki jednostkowe opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych, zatwierdzone przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.
2. Cennik, o którym mowa w ust. 1, opracowywany jest na podstawie zasad zawartych w USTAWIE oraz ROZPORZĄDZENIU.
3. Opłata podstawowa obejmująca usługi, o których mowa w § 14 ust. 1, pobierana jest za przejazdy zrealizowane według przydzielonych tras pociągów.
4. Opłata podstawowa obejmująca usługi, o których mowa w § 14 ust. 2, pobierana jest za zrealizowane usługi.
5. Opłata dodatkowa pobierana jest za zrealizowane usługi dodatkowe i pomocnicze, o których mowa w § 15.
6. Opłata rezerwacyjna, pobierana jest za zamówioną i przydzieloną trasę pociągu, która nie została przez przewoźnika wykorzystana w całości lub w części.

§ 26 . Sposób ustalania opłat

1. Podstawę do wyznaczenia opłaty podstawowej, o której mowa w § 25 ust. 3, stanowią stawki jednostkowe opłaty podstawowej zawarte w cenniku, o którym mowa w § 25 ust. 1 oraz przydzielona trasa pociągu.
2. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej, o której mowa w § 25 ust. 3, określono dla następujących parametrów:
 - 1) kategorii linii kolejowej, określonej z uwzględnieniem średniodobowego natężenia ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe;
 - 2) całkowitej masy brutto pociągu, obejmującej masę lokomotyw czynnych i masę składu pociągu wg przydzielonej trasy pociągu na poszczególnych jej odcinkach.

Przy wyznaczaniu całkowitej masy brutto pociągu przyjmuje się masę lokomotyw wg przydzielonej trasy pociągu.

- 2a. Zasady kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na okres obowiązywania RRJ ustalono na podstawie obowiązujących przepisów USTAWY, ROZPORZĄDZENIA i decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

Stawki jednostkowe zostały ustalone na podstawie kosztów, które są bezpośrednio ponoszone w wyniku prowadzenia przewozów pociągami, określonych z uwzględnieniem wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 30 maja 2013 r. w sprawie o sygnaturze C-512/10, Komisja Europejska przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej.

W szczególności koszty te obejmują koszty utrzymania i napraw, koszty prowadzenia ruchu kolejowego oraz koszty amortyzacji w tych częściach, w których są one bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

W ramach ustalonej w ten sposób bazy kosztowej wyodrębniono rodzaje kosztów, którym przypisano nośniki alokacji na poszczególne kategorie linii kolejowych. Zastosowano zróżnicowane nośniki alokacji w zależności od rodzajów kosztów, które są:

- 1) zależne od dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe i całkowitej masy brutto pociągu;
- 2) zależne od dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe;
- 3) zależne od całkowitej masy brutto pociągu;
- 4) niezależne od dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe i całkowitej masy brutto pociągu.

Przy kalkulacji stawek nie przewidziano dofinansowania kosztów remontu i utrzymania infrastruktury kolejowej z budżetu państwa i Funduszu Kolejowego w celu zmniejszenia wysokości opłat za korzystanie z niej.

Kategoria linii kolejowej ustalana jest dla każdego odcinka linii kolejowej wyróżnionego w załączniku do instrukcji „Wykaz linii Id-12 (D-29)”. Kategoria linii kolejowej określona została na podstawie dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe i średniodobowego natężenia ruchu pociągów.

Jako dopuszczalną prędkość techniczną linii kolejowej, charakteryzującą standard techniczny udostępnianego fragmentu linii kolejowej – przyjęto średnią ważoną prędkość maksymalną (oddzielnie dla pociągów pasażerskich i towarowych) z uwzględnieniem ograniczeń stałych, obliczoną dla odcinka linii kolejowej. Średnie wartości dopuszczalnej technicznej prędkości dla odcinka z uwzględnieniem ograniczeń stałych oddzielnie dla kierunku nieparzystego i parzystego obliczane są na podstawie danych zawartych w bazie POS (Prowadzenie Opisu Sieci) na rozkład jazdy pociągów 2013/2014 i przyjętego algorytmu uwzględniającego charakter ograniczenia – stałe czy punktowe oraz założonej średniej długości pociągu pasażerskiego i towarowego. Do określenia kategorii odcinka wybierana jest niższa z obliczonych wartości średniej dopuszczalnej prędkości technicznej tzn. w przypadku linii jednotorowej mniejsza z 2 obliczonych wielkości dla kierunku nieparzystego i parzystego, a w przypadku linii dwutorowej mniejsza z 2 obliczonych wielkości przy uwzględnieniu prędkości dla toru 1 i 2 dla kierunku nieparzystego i parzystego.

Po wyznaczeniu średniej dopuszczalnej prędkości technicznej sprawdzany jest warunek, czy co najmniej na połowie długości torów wybranego kierunku, dla którego przyjęto prędkość do ustalenia kategorii, obowiązuje prędkość stanowiąca dolną granicę ustalonego przedziału. Jeżeli nie jest

spełniony powyższy warunek, to kategoria wynikająca z prędkości obniżana jest o 1 kategorię, po czym ponownie sprawdzany jest ten warunek.

Średniodobowe natężenie ruchu pociągów ustalane jest z uwzględnieniem średniodobowego obciążenia odcinków linii kolejowych w 2012 r. i odnoszone jest na 1 km toru.

Kategoria linii kolejowej ustalona została odrębnie dla pociągów pasażerskich i towarowych jako zaokrąglona do całkowitej części liczby (tzn. „w dół”) z przedziału $\langle 1, 5 \rangle$ średnia ważona z:

- 1) kategorii wynikającej z dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe dla pociągów pasażerskich lub towarowych – waga 60%;
- 2) kategorii wynikającej ze średniodobowego natężenia ruchu pociągów pasażerskich i towarowych na 1 km toru – waga 40%.

Przyjęto następujące przedziały wartości dla poszczególnych kategorii:

Pociągi pasażerskie

Parametr wpływający na kategorię linii kolejowej	Wartości parametrów:				
	1	2	3	4	5
Średnia dopuszczalna prędkość techniczna dla pociągów pasażerskich	$0 < V_{max} \leq 40$	$40 < V_{max} \leq 80$	$80 < V_{max} \leq 100$	$100 < V_{max} \leq 120$	$V_{max} > 120$
Średniodobowe natężenie ruchu pociągów pasażerskich i towarowych na 1 km toru	$0 < N \leq 6$	$6 < N \leq 10$	$10 < N \leq 20$	$20 < N \leq 40$	$N > 40$

Pociągi towarowe

Parametr wpływający na kategorię linii kolejowej	Wartości parametrów:				
	1	2	3	4	5
Średnia dopuszczalna prędkość techniczna dla pociągów towarowych	$0 < V_{max} \leq 40$	$40 < V_{max} \leq 60$	$60 < V_{max} \leq 80$	$80 < V_{max} \leq 100$	$V_{max} > 100$
Średniodobowe natężenie ruchu pociągów pasażerskich i towarowych na 1 km toru	$0 < N \leq 6$	$6 < N \leq 10$	$10 < N \leq 20$	$20 < N \leq 40$	$N > 40$

Do kalkulacji stawek przyjęto dla poszczególnych kategorii linii kolejowych parametry referencyjne reprezentujące ww. przedziały dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe dla pociągów pasażerskich i towarowych.

Tablice cennikowe zostały opracowane dla całkowitych mas brutto wszystkich pociągów pasażerskich i towarowych mniejszych od 900 ton – co 60 ton, a dla pociągów towarowych o całkowitej masie brutto od 900 ton – co 100 ton.

Pociągi pasażerskie

Całkowita masa brutto pociągu M [t]	Kategoria linii kolejowej				
	1	2	3	4	5
$M < 60$					
$60 \leq M < 120$					
...					
$780 \leq M < 840$					
$840 \leq M < 900$					
$900 \leq M$					

Pociągi towarowe

Całkowita masa brutto pociągu M [t]	Kategoria linii kolejowej				
	1	2	3	4	5
$M < 60$					
$60 \leq M < 120$					
...					
$780 \leq M < 840$					
$840 \leq M < 900$					
$900 \leq M < 1000$					
...					
$2900 \leq M < 3000$					
$3000 \leq M$					

- 2b. Założenia do kalkulacji stawek jednostkowych na okres obowiązywania RRJ są dostępne w ISZTP.
3. Opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla przejazdu pociągu według przydzielonej trasy, obliczana jest jako suma iloczynów stawek jednostkowych właściwych dla całkowitej masy brutto pociągu oraz kategorii odcinków linii kolejowych ujętych w „Wykazie linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z przyporządkowaniem im stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obowiązujących od 15 grudnia 2013 r.” i długości tych odcinków.
4. Do opłaty podstawowej wyznaczanej według zasad, o których mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednie zmniejszenia i zwiększenia, zgodnie z postanowieniami § 27 i 28.
- 4a. Opłata podstawowa, o której mowa w § 25 ust. 3, w przypadku realizacji przejazdu drogą okrężną z przyczyn leżących po stronie PLK, wyznaczana jest według trasy zaplanowanej w rozkładzie jazdy pociągów.
5. Opłata podstawowa, o której mowa w § 25 ust. 4 oraz opłata dodatkowa, o której mowa w § 25 ust. 5, ustalana jest wg postanowień cennika, o którym mowa w § 25 ust. 1.
6. Do opłaty nalicza się marżę zysku w następującej wysokości:
- 1) 0% – za przejazdy w ramach RRJ oraz za usługi związane z obsługą pociągów i usługi dodatkowe;
 - 2) 0% – za przejazdy w ramach IRJ i Katalogu PLK
7. Opłata podstawowa za korzystanie z torów, ramp i placów ładunkowych w przypadku przekroczenia 12 godzin postoju ustalana jest z uwzględnieniem stawki według postanowień cennika, o którym mowa w § 25 ust. 1, powiększonej dla każdego kolejnych rozpoczętych 12 godzin postoju o wielkość tej stawki. Do 12 godzin nie zalicza się okresów, w których prace ładunkowe, zgodnie z regulaminem technicznym stacji, nie mogą się odbywać.
8. Opłata rezerwacyjna, o której mowa w § 25 ust. 6, wynosi zgodnie z § 18 ust. 1 ROZPORZĄDZENIA:
- 1) 10% opłaty podstawowej za przejazd planowanego pociągu na przydzielonej trasie w przypadku rezygnacji z tego przejazdu w terminie krótszym niż 30 dni przed planowanym terminem jego realizacji;
 - 2) 25% opłaty podstawowej za przejazd planowanego pociągu na przydzielonej trasie w przypadku rezygnacji z tego przejazdu w terminie krótszym niż 72 godziny przed planowanym terminem jego realizacji bądź niewykorzystania przyznanej przydzielonej trasy.

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

Opłaty rezerwacyjnej nie pobiera się w przypadku niezrealizowania przejazdu z przyczyn leżących po stronie PLK lub w przypadku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnej.

9. Opłata rezerwacyjna, o której mowa w § 25 ust. 6, pobierana jest również za przydzielone i niewykorzystane trasy pociągów z IRJ i z Katalogu PLK.
10. Do opłat, o których mowa w niniejszym paragrafie doliczany jest, na podstawie odrębnych przepisów, należny podatek od towarów i usług.

§ 27 . Ulgi i zmniejszenie opłaty podstawowej za usługi w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej

1. Na odrębny wniosek przewoźnika, uzasadniony:
 - 1) rozwijaniem nowych, dotychczas nie świadczonych usług kolejowych związanych z przeniesieniem przewozów z innych rodzajów transportu na kolej lub w przypadku ujawnienia się nowych potoków ładunków wynikających z obsługi nowopowstałych podmiotów gospodarczych;
 - 2) wznowieniem przewozów pasażerskich na eksploatowanych liniach kolejowych, na których w poprzednim rocznym rozkładzie jazdy pociągów nie realizowano przewozów pasażerskichPLK może udzielić, z zachowaniem zasad równoprawnego traktowania, ograniczonej w czasie ulgi w wysokości do 25% opłaty podstawowej, o której mowa w § 25 ust. 3.

Ulga, o której mowa w pkt 1 dotyczy wyłącznie przejazdów realizowanych w zwartych składach całopociągowych objętych IRJ lub nowych pociągów wprowadzonych do RRJ w ramach aktualizacji.

Ulga, o której mowa w pkt 2 nie dotyczy linii kolejowych, na których w celu uruchomienia przewozów pasażerskich PLK poniosła dodatkowe nakłady.
- 1a. W okresie od 15 grudnia 2013 r. do 13 grudnia 2014 r., PLK udziela ulgi w wysokości 25% opłaty podstawowej, o której mowa w § 25 ust. 3, za przejazdy pociągów zestawionych z wagonów z jednostkami transportu intermodalnego i/lub wagonów próżnych przystosowanych do przewozu jednostek intermodalnych.

Ulga nie będzie udzielana przez PLK w przypadku, gdy w składzie pociągu znajduje się co najmniej jeden wagon nieprzystosowany do przewozu jednostek intermodalnych lub co najmniej jeden wagon z ładunkiem nie będącym jednostką intermodalną.

Podstawę do udzielenia ulgi stanowi wystąpienie przewoźnika zawierające dane o zrealizowanych przejazdach spełniających warunki udzielenia ulgi. Zasady składania wystąpień o udzielenie ulgi, w szczególności formę, termin oraz sposób weryfikacji, określa się w UMOWIE.
2. W przypadku zrealizowania przez wszystkich przewoźników osób, pracy eksploatacyjnej wykonanej przez pociągi pasażerskie większej niż planowana, będącej podstawą do opracowania cennika, o którym mowa w § 25 ust. 1, PLK zastosuje minimalną stawkę jednostkową opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej dla pociągów uruchamianych na podstawie zawartej umowy o świadczenie usług publicznych.
3. Minimalna stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej wynosi 75% stawki dla określonej kategorii linii kolejowej i całkowitej masy brutto pociągu.
4. Przy wyznaczaniu opłaty podstawowej, minimalna stawka jednostkowa naliczana będzie od pierwszego dnia następnego miesiąca, po miesiącu w którym planowana wielkość pracy eksploatacyjnej została zrealizowana.
5. Podstawą do zastosowania minimalnej stawki jednostkowej będzie oświadczenie przewoźnika, w którym wskaże numery pociągów i numery umów o świadczenie usług publicznych.

§ 28 . Zwiększanie opłaty podstawowej za usługi w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej

1. Zwiększanie opłaty podstawowej, o której mowa w § 25 ust. 3 stosowane jest dla przejazdów pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi (w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 7 czerwca 2006 r. w sprawie rodzaju i warunków przewozu rzeczy mogących powodować trudności transportowe przy przewozie koleją (Dz. U. Nr 108, poz. 746)), uruchamianych zgodnie z przepisami według wykazu stanowiącego załącznik 3.
2. PLK stosuje współczynniki zwiększające stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w następujących przypadkach:

- 1) przewóz powodujący ograniczenia w prowadzeniu ruchu po sąsiednim torze polegające na wstrzymaniu ruchu lub zmniejszeniu prędkości do 10 km/h – współczynnik zwiększający stawkę jednostkową wynosi 2,0;
 - 2) przewóz wywołujący zwiększenie nacisków osi i liniowych powyżej dopuszczalnych – współczynnik zwiększający stawkę jednostkową wynosi 1,2;
 - 3) przejazd z prędkością mniejszą, niż dopuszczalna prędkość techniczna określona dla danego rodzaju pociągów w wyniku zestawienia pociągu z grup wagonów, pojedynczych wagonów, lokomotyw, maszyn torowych itp. powodujących ograniczenie prędkości przejazdu – współczynnik zwiększający stawkę jednostkową wynosi 1,2.
3. Za korzystanie w okresie przepełnienia, o którym mowa w art. 34 ust. 1a USTAWY, z linii kolejowych lub odcinków linii kolejowych zgłoszonych Prezesowi UTK jako przepełnione, PLK pobiera, począwszy od pierwszego dnia obowiązywania RRJ, podwyższoną opłatę podstawową za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, określoną w wyniku aukcji przeprowadzonej z uwzględnieniem zasad ustalonych w załączniku 7.

§ 29 . Rozliczanie należności

1. Opłaty podstawowe za usługi, o których mowa w § 14 ust. 1 i opłaty rezerwacyjne wnoszone są przez przewoźnika, według szczegółowych zasad zawartych w UMOWIE.
2. Opłaty za usługi, o których mowa w § 14 ust. 2 i w § 15, wnoszone są przez przewoźnika według szczegółowych zasad zawartych w umowach je obejmujących.
3. Rozliczanie należności dokonywane jest z zachowaniem 14-dniowego terminu płatności od daty otrzymania faktury.
4. Za opóźnienia w regulowaniu należności naliczane są odsetki.

§ 30 . Odszkodowania, rozliczenia za niedotrzymanie zobowiązań

1. Niedotrzymanie zobowiązań, wynikających z UMOWY, powoduje odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną tym drugiej stronie.
2. Odpowiedzialność za szkodę, o której mowa w ust. 1, nie dotyczy:
 - 1) kosztów ponoszonych w wyniku rozliczeń innych umów zawartych przez stronę, jeżeli umowy te były zawarte bez uprzedniego uzgodnienia z drugą stroną UMOWY w zakresie dotyczącym ewentualnych roszczeń (w tym w szczególności z tytułu ponoszonych przez stronę kar umownych i odszkodowań);
 - 2) utraconych korzyściza wyjątkiem roszczeń wynikających z UMÓW z innymi przewoźnikami, jeżeli warunek ten został wprowadzony do UMOWY z danym przewoźnikiem.
3. Odpowiedzialność za szkodę, o której mowa w ust. 1 dotyczy w szczególności wypłacanych przez przewoźnika na podstawie prawa przewozowego, obowiązujących przepisów Unii Europejskiej, w szczególności rozporządzenia (WE) Nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 315 z 3 grudnia 2007 r.) i umów, odszkodowań za powstałe szkody w przesyłkach lub szkody i opóźnienia w przewozie powstałe z winy PLK.
4. Odpowiedzialność PLK z tytułu niewykonania zobowiązań wynikających z UMOWY jest wyłączona w przypadku niedotrzymania przez przewoźnika parametrów przejazdu, będących elementem rozkładu jazdy pociągów.
5. Odpowiedzialność stron z tytułu niewykonania zobowiązań wynikających z UMOWY jest wyłączona w przypadku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych.
6. Jeżeli skutek niewykonania lub nienależytego wykonania UMOWY szkody doznała osoba trzecia, strona która wyrównała osobie trzeciej doznana szkodę, może dochodzić roszczenia zwrotnego w całości lub odpowiedniej części od drugiej strony.
7. W przypadku spowodowania przez przewoźnika zanieczyszczenia środowiska w stopniu przekraczającym standardy jakości środowiska określone prawnie, przewoźnik jest zobowiązany do pokrycia kosztów związanych z doprowadzeniem środowiska do wymaganych standardów.

ROZDZIAŁ 7

POSTĘPOWANIE W TRAKCIE REALIZACJI UMOWY

§ 31 . Organizacja i realizacja przejazdów pociągów

1. Ruch pociągów na liniach PLK odbywa się według opracowanego rozkładu jazdy pociągów na podstawie wniosków przewoźnika.

Wszystkie przydzielone trasy pociągów przez PLK na wniosek przewoźnika, w okresie obowiązywania RRJ, są do jego dyspozycji.

2. Realizację przejazdów poprzedza planowanie dyspozytorskie uruchomienia pociągów, w którym przewoźnik zobowiązany jest do wprowadzenia informacji za pomocą udostępnionej przewoźnikom aplikacji służącej do elektronicznego planowania.

Planowanie dyspozytorskie pociągów nie obejmuje pociągów pasażerskich z podróznymi, za wyjątkiem odwołania tych pociągów.

Podczas planowania dyspozytorskiego, przewoźnik zobowiązany jest również wprowadzić dodatkowe informacje o planowanym włączeniu do składu pociągu wagonów z:

- 1) towarami niebezpiecznymi wysokiego ryzyka (TWR), wprowadzając:
 - a) liczbę wagonów,
 - b) numer UN,
 - c) relację przesyłki z TWR w pociągu;
- 2) przesyłkami nadzwyczajnymi:
 - a) rodzaj przesyłki np. przekroczona skrajnia ładunkowa, przekroczony nacisk osi,
 - b) relacja przesyłki nadzwyczajnej,
 - c) numer zgody: na przewóz przesyłki nadzwyczajnej będącej jednocześnie zarządzeniem przewozu przesyłki nadzwyczajnej (adres cztery) w komunikacji międzynarodowej lub krajowej bądź zarządzenia przewozu przesyłki nadzwyczajnej (adres cztery).

Ponadto, dla pociągów z TWR i przesyłkami nadzwyczajnymi, przewoźnik dodatkowo zgłasza telefonicznie powyższe informacje do właściwej terytorialnie ekspozytury zarządzania ruchem kolejowym (kontakt według załącznika 4.3).

3. Przewoźnik zgłasza informacje, o których mowa w ust. 2 w godzinach:
 - 1) 21⁰⁰ do 22⁰⁰ dnia poprzedniego, jeżeli przejazd ma się rozpocząć w dniu następnym, w godzinach 0⁰¹ do 6⁰⁰;
 - 2) 3⁰⁰ do 4⁰⁰, jeżeli przejazd ma się rozpocząć w godzinach 6⁰¹ do 12⁰⁰;
 - 3) 9⁰⁰ do 10⁰⁰, jeżeli przejazd ma się rozpocząć w godzinach 12⁰¹ do 18⁰⁰;
 - 4) 15⁰⁰ do 16⁰⁰, jeżeli przejazd ma się rozpocząć w godzinach 18⁰¹ do 24⁰⁰.

W uzasadnionych przypadkach, PLK dopuszcza przekazanie dodatkowych informacji o włączeniu do składu pociągu wagonów z TWR oraz przesyłkami nadzwyczajnymi poza procesem planowania dyspozytorskiego, jednak nie później niż na 60 minut przed odjazdem pociągu.

4. W przypadku zaistnienia, z przyczyn techniczno-ruchowych lub potrzeby efektywnego wykorzystania linii kolejowych, konieczności dostosowania organizacji przewozów do nowych warunków ujawnionych w czasie użytkowania linii/odcinków kolejowych, PLK powiadamia przewoźników o zmianach, których mogą dotyczyć te wymagania.

Powiadomienia o zmianach dokonywane są podczas całego procesu składania wniosków, przygotowywania rozkładu jazdy pociągów, a także podczas jego realizacji; zawsze jednak tak, aby przewoźnik mógł dostosować organizację przewozów do niezbędnych zmian.

5. W przypadku odstępstw od rozkładu jazdy przy regulowaniu ruchu pociągów obowiązują stopnie pierwszeństwa pociągów wskazane w § 22 ust. 3, z uwzględnieniem wykorzystania zdolności przepustowej oraz minimalizacji opóźnień.
6. Dyspozytor właściwej terytorialnie ekspozytury zarządzania ruchem kolejowym dla miejsca uruchomienia pociągu może zezwolić na uruchomienie pociągu, którego zgłoszenie gotowości pociągu do odjazdu, z przyczyn leżących wyłącznie po stronie przewoźnika, nastąpiło z opóźnieniem nie większym niż 12 godzin.

PLK przyjmuje do przejazdu pociąg zgłoszony z opóźnieniem bez 12-godzinnego limitu czasu, jeżeli opóźnienie powstało z przyczyn wyłącznie leżących po stronie PLK.

Przyjęty do przejazdu opóźniony pociąg prowadzony jest z zastosowaniem czasów jazdy z rozkładu jazdy opracowanego dla tej trasy.

7. Postój pociągu, z przyczyn leżących po stronie przewoźnika i nieujęty w rozkładzie jazdy pociągów, przekraczający 36 godzin skutkuje koniecznością zamówienia nowej trasy pociągu.
8. W ramach usługi korzystania z torów, ramp i placów ładunkowych w pierwszej kolejności podstawiane są składy wagonów, które wcześniej przyjechały chyba, że wcześniej przybyłe składy tego samego przewoźnika z innych przyczyn muszą być, po uzgodnieniu z przewoźnikiem, podstawione w innej kolejności.

§ 32 . Obowiązki i uprawnienia stron

1. W ramach udostępniania infrastruktury kolejowej PLK:
 - 1) prowadzi przejazdy pociągów, zgodnie z uzgodnionym rozkładem jazdy przewoźnika, według zasad i warunków prowadzenia ruchu na liniach kolejowych określonych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. Nr 172, poz. 1444 ze zm.) oraz w przepisach wewnętrznych określonych w załączniku 3 i 3A, z zastosowaniem dodatkowych warunków zawartych w UMOWIE;
 - 2) ponosi odpowiedzialność za stan i sprawność elementów drogi kolejowej udostępnianej w ramach UMOWY;
 - 3) wykonuje wszystkie niezbędne do przejazdu czynności ruchowe na posterunkach technicznych PLK, bezpośrednio je organizuje i nadzoruje zgodnie z obowiązującymi przepisami i regulaminami technicznymi;
 - 4) wykonuje czynności związane z przewozem przesyłek nadzwyczajnych i TWR zgodnie z przepisami wewnętrznymi określonymi w załączniku 3;
 - 5) umożliwia wstęp na obszar kolejowy PLK pracownikom przewoźnika; warunkiem wstępu jest posiadanie przez pracowników przewoźnika imiennych zezwoleń, wystawionych przez PLK zgodnie z zasadami określonymi w § 33;
 - 6) prowadzi dokumentację przejazdów pociągów przewoźnika.

Rejestracja wykonanych przez przewoźnika przejazdów prowadzona jest za pomocą SEPE. Przewoźnik mający dostęp do SEPE dokonuje potwierdzenia zrealizowanych przejazdów, po ich sprawdzeniu i wyjaśnieniu ewentualnych wątpliwości, najpóźniej w ciągu 24 godzin po zrealizowaniu przejazdu. Przewoźnikom nie mającym dostępu do SEPE, PLK wysyła po zakończeniu doby drogą elektroniczną dane z SEPE o wykonanych przez przewoźnika przejazdach. Po sprawdzeniu i wyjaśnieniu ewentualnych wątpliwości przewoźnik w ciągu 24 godzin dokonuje potwierdzenia danych;
 - 7) niezwłocznie powiadamia przewoźnika o zdarzeniach, o których mowa w § 36 ust. 1, związanych bezpośrednio z jego pociągiem, pojazdem kolejowym lub pracownikiem;
 - 8) niezwłocznie powiadamia przewoźnika o zaistnieniu sytuacji, które mogą spowodować zakłócenia w realizacji przejazdów, w tym w szczególności:
 - a) numerycznie o doraźnych ograniczeniach ruchowych, mających wpływ na planowe dokonywanie przejazdów,
 - b) o zaistnieniu zdarzeń, o wystąpieniu których PLK była uprzedzona lecz nie mogła im zapobiec – np. strajku, blokady przejazdu pociągu, demonstracji,
 - c) o niedopuszczeniu do przejazdu lub zatrzymaniu przejazdu pociągu (pojazdu kolejowego) przewoźnika w wyniku niespełnienia przez ten pociąg (pojazd kolejowy) albo obsługujące go osoby wymagań określonych w przepisach;
 - 9) informuje przewoźnika o konieczności wprowadzenia ograniczeń ruchowych, nie przewidzianych w rozkładzie jazdy pociągów, w tym w szczególności wynikających z nagłej potrzeby wykonania robót na linii kolejowej przez PLK lub na jej zlecenie; w przypadku takim, PLK uzgadnia z przewoźnikiem zastępczy rozkład jazdy pociągów;

- 10) w przypadku zgłoszenia przez przewoźnika gotowości do odjazdu pociągu zgodnie z zasadami i trybem określonymi w § 34, planowo wyprawia pociąg przewoźnika ze stacji początkowej lub stacji pośredniej i doprowadza, zgodnie z rozkładem jazdy, do stacji końcowej;
- 11) organizuje i przeprowadza na wniosek przewoźnika – w trybie i według zasad określonych w odrębnej umowie – niezbędne szkolenia i egzaminy pracowników przewoźnika;
- 12) współdziała – według warunków określonych w odrębnych umowach z innymi zarządcami infrastruktury kolejowej – w zakresie przejazdów po liniach/częściach linii kolejowych przylegających do punktu styku;
- 13) powiadamia przewoźnika o zmianach przepisów wewnętrznych, o których mowa w załączniku 3 i 3A oraz porozumień, regulaminów lub instrukcji obowiązujących w ruchu granicznym, o których mowa w § 10 ust. 1, w terminie określonym w § 10 ust. 2;
- 14) powiadamia zainteresowanego przewoźnika o zasadach postępowania zespołów zarządzania kryzysowego;
- 15) dokonuje czynności sprawdzających w zakresie uzgodnionym pisemnie z przewoźnikiem w UMOWIE, dotyczących pociągów, pojazdów kolejowych oraz pracowników przewoźnika, w celu zapewnienia bezpiecznego i zgodnego z przepisami prowadzenia ruchu oraz spójnej kontroli wspólnego ryzyka wynikającej z rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 60, poz. 407 ze zm.);
- 16) ma prawo niedopuszczenia do przejazdu pociągu (pojazdu kolejowego) przewoźnika lub zatrzymania przejazdu pociągu w przypadku stwierdzenia niespełnienia, przez pociąg (pojazd kolejowy) albo obsługujące go osoby, wymagań określonych w przepisach;
- 17) wstrzymuje lub ogranicza ruch kolejowy oraz decyduje o zakresie modyfikacji procesu przewozowego w sytuacjach nadzwyczajnych lub kryzysowych, w szczególności wynikających z potrzeb obronności i bezpieczeństwa państwa;
- 18) ma prawo żądania wyznaczenia przez przewoźnika swoich przedstawicieli do składu zespołów zarządzania kryzysowego, powoływanych i tworzonych w strukturach PLK w sytuacjach nadzwyczajnych lub kryzysowych;
- 19) dokonuje – w wyjątkowych, uzasadnionych okolicznościach przypadkach – realizacji przejazdu pociągu przewoźnika inną drogą niż przewidziana w rozkładzie jazdy pociągów; w takim przypadku, PLK zobowiązana jest zaproponować przewoźnikowi możliwie najkrótszą drogę przejazdu oraz uzgodnić z nim niezbędne zmiany przed realizacją przejazdu;
- 20) wstrzymuje przejazd przewidziany w rozkładzie jazdy, jeśli nie ma możliwości realizacji przejazdu pociągu przewoźnika inną drogą, bądź jeśli występuje sytuacja nadzwyczajna lub kryzysowa; PLK zobowiązana jest niezwłocznie poinformować przewoźnika o wstrzymaniu przejazdu oraz jego przyczynie;
- 21) ma prawo usunięcia na koszt przewoźnika pozostałości po czynnościach ładunkowych, jeśli nie dokonał tego przewoźnik, pomimo uprzedniego wezwania;
- 22) ma prawo włączania do pociągów przewoźnika wagonów kontrolnych i inspekcyjnych PLK oraz dokonywania nimi przejazdów według szczegółowych zasad określanych indywidualnie, dla każdego przypadku, pomiędzy uprawnionymi przedstawicielami stron; tryb włączania do pociągów przewoźnika wagonów kontrolnych i inspekcyjnych PLK oraz dokonywania nimi przejazdów określono w § 39;
- 23) wydaje prowadzącym pojazdy kolejowe z napędem wiążące polecenia w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i prowadzenia ruchu na liniach kolejowych PLK; do wydawania takich poleceń uprawnieni są pracownicy PLK prowadzący ruch pociągów;
- 24) ma prawo usunięcia na koszt i ryzyko przewoźnika pojazdów kolejowych, urządzeń i sprzętu przewoźnika z linii kolejowych PLK – w przypadku rozwiązania UMOWY i nieusunięcia we własnym zakresie przez przewoźnika w terminie 15 dni od dnia rozwiązania tej UMOWY;
- 25) dokonuje kontroli przestrzegania przepisów porządkowych na obszarze kolejowym PLK, w pociągach i pojazdach kolejowych przewoźnika;
- 26) ma prawo żądania od przewoźnika wyjaśnień dotyczących sposobu realizacji UMOWY w przypadkach, kiedy zachodzi obawa jej naruszenia lub zagrożenia bezpieczeństwa osób lub mienia;

- 27) ma prawo ustalania przerw technologicznych, skutkujących wprowadzaniem czasowych ograniczeń wynikających z prowadzenia przez PLK prac utrzymaniowo-naprawczych, wynoszących:
- a) 4 godziny na liniach jednotorowych w godzinach nocnych,
 - b) 6 godzin na jednym torze linii dwutorowych w godzinach nocnych,
 - c) od 4 do 6 godzin na jednym torze linii dwutorowych w soboty i niedziele;
- 28) umożliwia dostęp do SID, wg zasad określonych w § 37 ust. 10a.
2. W ramach korzystania z infrastruktury kolejowej, przewoźnik:
- 1) nie może odstępować innemu przewoźnikowi przydzielonych tras pociągów ani też zlecać wykonywania przejazdów w ramach tych tras;
 - 2) ponosi odpowiedzialność za stan pociągów i sprawność wykorzystywanych pojazdów kolejowych;
 - 3) przestrzega zasad i warunków prowadzenia ruchu na liniach kolejowych, określonych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. Nr 172, 1444 ze zm.) oraz przepisach wewnętrznych określonych w załączniku 3 i 3A;
 - 4) ściśle współpracuje i przestrzega wszelkich decyzji i ustaleń dotyczących modyfikacji procesu przewozowego, podejmowanych przez PLK w sytuacjach nadzwyczajnych lub kryzysowych;
 - 5) wyznacza, na żądanie właściwego dla danego szczebla i obszaru działania kierownika jednostki organizacyjnej PLK, przedstawicieli do składu zespołów zarządzania kryzysowego powoływanych i tworzonych w strukturach PLK.
Funkcjonowanie i tryb pracy zespołów zarządzania kryzysowego określają ich przewodniczący zgodnie z potrzebami wynikającymi z danej sytuacji;
 - 6) ma prawo żądania od PLK otrzymania dodatkowych wyjaśnień i uzasadnień dotyczących wprowadzenia zmian powstałych w wyniku zaistnienia sytuacji opisanych w ust. 1 pkt 16, 17 i 19;
 - 7) realizuje przejazdy pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi, zgodnie z przepisami określonymi w załączniku 3;
 - 8) zapewnia wykonywanie przez pracowników przewoźnika poleceń wydawanych przez uprawnionych pracowników PLK w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i prowadzenia ruchu na liniach kolejowych oraz w sytuacjach nadzwyczajnych lub kryzysowych;
 - 9) wyposaża pracowników przewoźnika, uczestniczących w realizowanym procesie przewozowym we wszelkie niezbędne dokumenty i przybory określone w przepisach; pracownicy przewoźnika zobowiązani są do posiadania tychże dokumentów i przyborów w czasie wykonywania czynności związanych z realizacją przejazdów;
 - 10) ponosi odpowiedzialność za zabezpieczenie podczas postoju przed zbiegnięciem pociągów lub pojazdów kolejowych;
 - 11) niezwłocznie powiadamia PLK o zdarzeniach, o których mowa w § 36 ust. 1, związanych bezpośrednio z jego pociągiem (pojazdem kolejowym) lub pracownikami, zaistniałych na obszarze kolejowym PLK, zgodnie z zasadami zawartymi w § 36;
 - 12) niezwłocznie powiadamia PLK o dostrzeżonych, wszelkich innych, niż wymienione w pkt 11, zdarzeniach oraz o innych sytuacjach występujących na obszarze kolejowym PLK, które tworzą lub mogą stworzyć jakiegokolwiek zagrożenia dla bezpieczeństwa i ciągłości prowadzenia przejazdów pociągów, a także bezpieczeństwa ludzi i mienia;
 - 13) na żądanie PLK, udostępnia dokumentację dotyczącą kwalifikacji i uprawnień pracowników przewoźnika oraz potwierdzającą sprawność techniczną pojazdów kolejowych używanych do przewozu;
 - 14) w przypadku rozwiązania UMOWY usuwa, w terminie 15 dni, swoje pojazdy kolejowe, urządzenia i sprzęt z linii kolejowych PLK; w przypadku niewykonania tego zobowiązania, przewoźnik pokrywa koszty usunięcia tych pojazdów, urządzeń i sprzętu przez PLK;
 - 15) zgłasza dyżurnemu ruchu stacji początkowej lub stacji pośredniej gotowość do odjazdu pociągu, zgodnie z zasadami i trybem określonymi w § 34;

- 16) pozostawia 1 egzemplarz wykazu pojazdów kolejowych w składzie pociągu na stacji uruchomienia pociągu lub w przypadku pociągu rozpoczynającego jazdę poza siecią PLK, w wyznaczonym miejscu uzgodnionym pomiędzy przewoźnikiem i PLK, albo przekazuje w formie elektronicznej do SEPE;
- 17) pozostawia 1 egzemplarz karty rozrządowej na wyznaczonych posterunkach ruchu PLK na stacjach wyposażonych w górki rozrządowe;
- 18) przestrzega ustaleń zawartych w WRJ dotyczących dopuszczalnej masy brutto pociągu i pozostałych parametrów trasy pociągu zawartych w tym rozkładzie jazdy;
- 19) ogranicza możliwość występowania kradzieży i innych ingerencji w stan przesyłki i taboru między innymi poprzez:
 - a) niedopuszczanie do nieprawidłowości w zabezpieczeniu przyjmowanych do przewozu przesyłek,
 - b) włączanie wagonów z przesyłkami wartościowymi do składu pociągu jak najbliżej lokomotywy;
- 20) ponosi odpowiedzialność za usunięcie pozostałości po czynnościach ładunkowych;
- 21) zapewnia i ponosi odpowiedzialność za skuteczne zabezpieczenie przyjętych do przewozu ładunków, w szczególności uniemożliwiający emisję ładunku poprzez np. pylenie, wywiewanie, usypywanie, wylanie i uwalnianie oraz emisję energii;
- 22) w przypadku spowodowania bezpośredniego zagrożenia szkodą w środowisku lub szkody w środowisku, podejmuje działania zapobiegawcze i naprawcze, o których mowa w ustawie z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie (Dz. U. Nr 75, poz. 493 ze zm.) na własny koszt; jeżeli działania te dotyczą infrastruktury PLK, sporządza harmonogram i zakres działań w uzgodnieniu z PLK;
- 23) w przypadku nieplanowej zmiany drużyn trakcyjnych lub konduktorskich uzgadnia stację tej zmiany z dyspozytorem właściwej terytorialnie ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK;
- 24) na żądanie PLK, przekazuje zgodnie z Regulaminem międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID) następujące informacje o:
 - a) zestawieniu pociągu, poprzez wskazanie numeru każdego wagonu i jego rodzaju, jeżeli rodzaj wagonu nie jest zawarty w numerze wagonu,
 - b) numerach UN przewożonych towarów niebezpiecznych w/lub na każdym wagonie lub o przewozie towarów niebezpiecznych zapakowanych w ilościach ograniczonych zgodnie z działem 3.4 RID, jeżeli przewożone są tylko takie towary i zgodnie z działem 3.4 RID wymagane jest oznakowanie wagonu lub kontenera wielkiego,
 - c) umiejscowieniu każdego wagonu w składzie pociągu (zestawienie składu pociągu);
- 25) ma prawo żądania od PLK wyjaśnień dotyczących sposobu realizacji UMOWY w przypadkach, kiedy zachodzi obawa naruszenia UMOWY lub następuje zagrożenie bezpieczeństwa osób lub mienia;
- 26) ma prawo korzystania z częstotliwości sieci radiołączności kolejowej zgodnie z "Regulaminem wykorzystywania sieci radiołączności w pasmach radiowych administrowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.";
- 27) może zezwolić na przejazd w czynnej kabinie maszynisty pracowników PLK zatrudnionych na stanowiskach wymienionych w załączniku 10 na podstawie zezwoleń wydanych w trybie i na zasadach uzgodnionych w UMOWIE;
- 28) ma obowiązek bieżącego śledzenia zdarzeń awaryjnych za pomocą SID.

§ 33 . Zezwolenia dla pracowników przewoźnika

1. PLK, na wniosek przewoźnika, wydaje pracownikom przewoźnika, na podstawie „Zasad wstępu na obszar kolejowy zarządzany przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Id-21”, o których mowa w załączniku 3A, w celu wykonywania czynności związanych z realizacją UMOWY, imienne zezwolenia do przebywania na obszarze kolejowym PLK.
2. Zezwolenia upoważniają do wstępu na obszar kolejowy bądź jego część wyraźnie w nich określoną i są ważne za okazaniem dokumentu tożsamości osoby, dla której zostały wystawione.

3. Zezwolenia, o których mowa w ust. 1, zachowują ważność na czas w nim określony, jednak nie dłużej niż jeden rok z możliwością ich przedłużenia na lata następne.
Przedłużenia okresu ważności zezwolenia dokonuje jednostka wystawiająca.
4. Przewoźnik ubiegający się o otrzymanie zezwolenia składa wnioski do następujących jednostek organizacyjnych PLK:
 - 1) Komenda Główna Straży Ochrony Kolei – na cały obszar kolejowy lub jego część, większą niż obszar działania jednej komendy regionalnej SOK na adres:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Komenda Główna Straży Ochrony Kolei
00-801 Warszawa, ul. Chmielna 73A

miejski nr tel.: **(22) 474 41 62**; kolejowy nr tel.: **(922) 474 41 62**
miejski nr faksu: **(22) 474 41 57**; kolejowy nr faksu: **(922) 474 41 57**
e-mail: **sok.komenda@plk-sa.pl**
 - 2) Komenda Regionalna Straży Ochrony Kolei – na obszar mniejszy lub równy obszarowi działania jednej komendy regionalnej SOK.
Wykaz Komend Regionalnych Straży Ochrony Kolei zawiera załącznik 4.4.
5. Wnioski o wydanie zezwolenia zawierać muszą:
 - 1) imię i nazwisko wraz z podaniem stanowiska służbowego osoby, dla której dokument ma być wydany;
 - 2) określenie obszaru kolejowego, którego wniosek dotyczy;
 - 3) wskazanie terminu, na jaki ma być wydane zezwolenie;
 - 4) cel wydania;
 - 5) oświadczenie przewoźnika, że osoba dla której ma być wydane zezwolenie, posiada odpowiednie przygotowanie do poruszania się po obszarze kolejowym.
6. Za wydanie zezwolenia, o którym mowa w ust. 1 oraz wydanie duplikatu, wystawiający pobiera opłatę w wysokości 8,20 zł netto od każdego dokumentu.
Za prolongatę zezwolenia, wystawiający pobiera opłatę w wysokości:
 - 1) 2,00 zł netto od każdego dokumentu w przypadku drużyn pociągowych;
 - 2) 4,10 zł netto od każdego dokumentu w przypadku pozostałych pracowników przewoźnika.
7. Wystawiający zezwolenie może odmówić jego wystawienia lub ograniczyć obszar wstępu, jeżeli przemawiają za tym względy bezpieczeństwa ruchu, ochrony informacji niejawnych, ochrony danych osobowych lub inne ważne powody.
8. W przypadku ustania przyczyny uzasadniającej wydanie zezwolenia, przewoźnik zobowiązany jest do jego niezwłocznego zwrotu wystawcy.
9. O utracie zezwolenia przewoźnik, który wystąpił o jego wystawienie informuje pisemnie wystawcę, wyjaśniając okoliczności, w jakich nastąpiła utrata i ewentualnie wnioskując o wydanie duplikatu.
10. Wystawiający może odmówić wystawienia duplikatu przewoźnikowi, który nie złożył pisemnych wyjaśnień odnośnie okoliczności, w jakich nastąpiła utrata zezwolenia.

§ 34 . Zgłaszanie przez przewoźnika gotowości do odjazdu

1. Gotowość pociągu przewoźnika do odjazdu ze stacji początkowej lub stacji pośredniej, na której dokonywane są:
 - 1) włączenie/wyłączenie wagonu lub grup wagonów;
 - 2) zmiana lokomotywy lub drużyny trakcyjnej;
 - 3) próba hamulca;
 - 4) oględziny technicznezgłasza dyżurnemu ruchu maszynista prowadzący pociąg, w przypadku pociągów pasażerskich – po uzgodnieniu z kierownikiem pociągu.
2. Zgłoszenie dokonywane jest przy użyciu urządzeń radiołączności pociągowej z podaniem:

- 1) numeru pociągu;
 - 2) nazwiska maszynisty, numeru i serii pojazdu kolejowego z napędem;
 - 3) długości pociągu w metrach i jego masy ogólnej;
 - 4) informacji o znajdowaniu się w składzie pociągu wagonów z towarem niebezpiecznym, TWR lub/i przesyłki nadzwyczajnej, podając numer uzyskanej zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej będącej jednocześnie zarządzeniem przewozu przesyłki nadzwyczajnej (adres cztery) w komunikacji międzynarodowej lub krajowej bądź zarządzenia przewozu przesyłki nadzwyczajnej (adres cztery);
 - 5) godziny zgłoszenia.
3. Fakt zgłoszenia gotowości do odjazdu odnotowywany jest przez dyżurnego ruchu w Dzienniku telefonicznym R-138, z zapisaniem informacji zgłoszonych przez maszynistę.
 4. Zgłoszenie maszynisty, o którym mowa w ust. 2, potwierdzone jest przez dyżurnego ruchu podaniem przez niego:
 - 1) nazwiska dyżurnego ruchu;
 - 2) godziny przyjęcia zgłoszenia;
 - 3) numeru, pod którym zgłoszenie zostało zarejestrowane w Dzienniku telefonicznym R-138.
 5. Zgłoszenie gotowości do odjazdu uznaje się za dokonane w terminie zobowiązującym PLK do zrealizowania przejazdu zgodnie z UMOWĄ, jedynie w przypadku gdy dokonane jest przed rozkładowym odjazdem pociągu, w czasie ustalonym w regulaminie technicznym, za wyjątkiem zmiany drużyny trakcyjnej, po której zgłoszenie gotowości do odjazdu powinno nastąpić w czasie umożliwiającym rozkładowy odjazd pociągu.
 6. W przypadku niedotrzymania terminu zgłoszenia gotowości do odjazdu pociągu według zasad opisanych wyżej, przewoźnikowi nie przysługuje w stosunku do PLK prawo roszczenia dotyczącego punktualności przejazdu.
 7. Dopuszcza się, inny niż wymieniony w ust. 1-5, sposób przekazywania informacji o gotowości do odjazdu, o ile zostanie on ustalony w regulaminie technicznym posterunku ruchu.

§ 35 . Powiadomienia

1. Ustala się następujące zasady dokonywania powiadomień:
 - 1) w przypadkach zdarzeń mających znaczenie dla zachowania bezpieczeństwa i ciągłości prowadzenia ruchu, a także bezpieczeństwa ludzi i mienia, w tym o zdarzeniach, o których mowa w § 36 ust. 1, odpowiednio powiadamia się:
 - a) po stronie PLK – najbliższy posterunek ruchu,
 - b) po stronie przewoźnika – komórki/osoby/stanowiska wymienione w UMOWIE;
 - 2) w przypadkach zakłóceń w realizacji rozkładu jazdy pociągów komórki/osoby/stanowiska pracy powiadamiające i uzyskujące informacje określa UMOWA;
 - 3) w przypadkach pozostałych, w tym przy przekazywaniu innych informacji związanych z wykonywaniem UMOWY, odpowiednio powiadamia się komórki/osoby/stanowiska wymienione w UMOWIE, zarówno po stronie PLK jak i przewoźnika.
2. Jeżeli powiadomienia dokonywane są w formie pisemnej, kieruje się je do komórek/osób/stanowisk na adresy wyszczególnione w UMOWIE.
3. Dokumentację potwierdzającą fakt dokonania powiadomienia przechowuje się przez okres 5 lat.

§ 36 . Postępowanie w razie zdarzeń oraz trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych

1. W przypadku wystąpienia zdarzeń (poważnego wypadku, wypadku, incydentu) lub trudności eksploatacyjnych na linii kolejowej PLK, uczestnicy procesu przejazdu są zobowiązani do postępowania zgodnego z rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych (Dz. U. Nr 89, poz. 593) oraz przepisami wewnętrznymi wymienionymi w załączniku 3A.
2. Każdy pracownik przewoźnika, który zauważył, że może dojść lub doszło do zdarzenia lub trudności eksploatacyjnej, o których mowa w ust. 1, powinien:

- 1) użyć wszelkich możliwych i dostępnych środków, aby wyeliminować zagrożenie i zapobiec zwiększeniu jego zasięgu oraz ograniczyć skutki;
- 2) poinformować o tym pracownika najbliższego posterunku ruchu PLK.
3. Jeżeli w wyniku zdarzenia lub trudności eksploatacyjnej, o których mowa w ust. 1, nastąpiło lub może nastąpić bezpośrednie zagrożenie szkodą w środowisku lub szkoda w środowisku, zanieczyszczenie elementów infrastruktury lub istnieje ryzyko eksplozji, pożaru lub inne niebezpieczeństwo dla funkcjonowania kolei, pracownik przewoźnika zobowiązany jest niezwłocznie zawiadomić pracownika najbliższego posterunku ruchu PLK, za pośrednictwem którego dokonywane są powiadomienia zgodnie z rozporządzeniem, o którym mowa w ust. 1 i wdrażane wszelkie możliwe środki eliminujące zagrożenia i zapobiegawcze.
4. PLK i przewoźnik zobowiązani są do:
 - 1) niesienia pomocy poszkodowanym;
 - 2) współdziałania w celu zminimalizowania negatywnych skutków zaistniałych zdarzeń lub trudności eksploatacyjnych, o których mowa w ust. 1;
 - 3) współdziałania przy usuwaniu szkód i jak najszybszym przywróceniu ruchu kolejowego;
 - 4) współdziałania przy ustalaniu przyczyn zdarzenia lub trudności eksploatacyjnej, o których mowa w ust. 1.
5. Przewoźnik zobowiązany jest wskazać osoby, które z jego ramienia będą brały udział w pracach komisji kolejowej lub komisji badającej trudność eksploatacyjną oraz sposób kontaktowania się z nimi.

Przewoźnik na 30 dni przed rozpoczęciem obowiązywania RRJ przedkłada wykaz tych osób na adres:

**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Główna Dyspozytura w Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym
03-734 Warszawa ul. Targowa 74**

miejski nr tel.: **(22) 473 23 63** lub **(22) 391 24 04**
kolejowy nr tel.: **(922) 473 23 63** lub **(922) 391 24 04**
nr faksu: **(22) 473 35 61**
e-mail: **janusz.lewczuk@plk-sa.pl**

Przewoźnik zobowiązany jest do bieżącego aktualizowania wykazu, o którym mowa wyżej.

6. Po zakończeniu postępowania w sprawie zdarzenia lub trudności eksploatacyjnej, powodujących straty jednej ze stron UMOWY dyrektor zakładu linii kolejowych właściwego terytorialnie dla miejsca wystąpienia zdarzenia lub trudności eksploatacyjnej, powołuje zespół do ustalenia powstałych strat materialnych i odpowiedzialności za nie. Zespół może powołać również przewoźnik.

W skład tego zespołu wchodzi przedstawiciele PLK i przewoźnika posiadający stosowne upoważnienia. Do wydawania upoważnień ze strony PLK upoważniony jest dyrektor zakładu linii kolejowych właściwego terytorialnie dla miejsca wystąpienia zdarzenia lub trudności eksploatacyjnej, a ze strony przewoźnika osoba wskazana w UMOWIE.

Do zespołu mogą być powołani członkowie komisji kolejowej lub komisji badającej trudność eksploatacyjną.

Podstawę prac zespołu stanowi: w przypadku zdarzeń – protokół ustaleń końcowych komisji kolejowej lub raport Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, natomiast w przypadku trudności eksploatacyjnej – sprawozdanie końcowe z przeprowadzonego postępowania.

7. Ustalenia zespołu, o którym mowa w ust. 6, w formie protokołu podpisanego przez wszystkich członków zespołu, są wiążące dla wszystkich stron postępowania.

W przypadku niemożności uzgodnienia wysokości powstałych strat i zakresu odpowiedzialności stron, ustalenia dokonuje się na drodze prawnej.

8. Roszczeń z tytułu zdarzeń lub trudności eksploatacyjnych, o których mowa w ust. 1, nie zawinionych przez PLK, zainteresowane podmioty dochodzą we własnym zakresie.
9. Jeżeli w wyniku zdarzeń lub trudności eksploatacyjnych, o których mowa w ust. 1, uszkodzona została infrastruktura kolejowa PLK, naprawa uszkodzonych jej elementów dokonywana jest przez PLK lub na jej zlecenie.

10. Dla przejazdów realizowanych przez PLK lub przewoźnika w celu usuwania skutków zdarzeń lub trudności eksploatacyjnych, o których mowa w ust. 1, występujących na liniach zarządzanych przez PLK, nie opracowuje się rozkładu jazdy pociągów, a przejazd odbywa się według postanowień instrukcji zawartych w załączniku 3.

§ 37 . Postępowanie w przypadkach wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych, sytuacji nadzwyczajnej i kryzysowej

1. Jeżeli wystąpią odstępstwa od rozkładu jazdy z winy stron UMOWY (w tym przypadki, o których mowa w § 36 ust. 1), strony UMOWY ponoszą wzajemnie odpowiedzialność w stosunku do siebie oraz innych użytkowników linii kolejowych za wyniki utrudnienia w eksploatacji linii kolejowej.
2. Zgodnie z przepisami USTAWY, PLK jest zobowiązana do wstrzymania lub ograniczenia ruchu na całości lub części linii kolejowej w razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy.
3. PLK powiadamia zainteresowanych przewoźników o wystąpieniu zakłóceń mających wpływ na ich działalność eksploatacyjną.
4. W przypadku wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych, PLK podejmuje działania (z uwzględnieniem interesów i po zasięgnięciu opinii zainteresowanych przewoźników), mające na celu przywrócenie normalnych warunków eksploatacyjnych.

W tym celu PLK może wprowadzić: zmniejszenie prędkości przejazdu pociągów, kursowanie pociągów drogą okrężną, zastosowanie zastępczych środków trakcyjnych, odwołanie pociągu, skrócenie relacji, połączenia pociągów, itd.

5. PLK ma prawo – w przypadkach wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych, tj. konieczności „ściągnięcia” uszkodzonego taboru lub taboru z przemieszczonym ładunkiem, w celu przywrócenia możliwości przejazdu – do użycia pojazdu kolejowego z napędem przewoźnika lub zatrudnienia (zadysponowania do wykonania odpowiednich czynności) pracownika przewoźnika (maszynisty, rewidenta), posiadającego odpowiednie kwalifikacje w celu usunięcia ze szlaku uszkodzonego pojazdu kolejowego tego przewoźnika oraz innego przewoźnika.

Dotyczy to również przypadków konieczności wyłączenia uszkodzonego taboru z pociągu, który z powodu usterki taboru uniemożliwiającej jego dalszą jazdę, został zatrzymany na torze głównym zasadniczym na stacji oraz gdy zatrzymany pociąg blokuje lub znacznie ogranicza przejezdność stacji.

Użycie pojazdu kolejowego z napędem przewoźnika lub zatrudnienie (zadysponowanie) pracownika przewoźnika przez PLK może być zastosowane jedynie w celu „ściągnięcia” uszkodzonego pojazdu do najbliższej stacji, na której istnieją warunki do jego odstawienia albo do odstawienia uszkodzonego taboru z toru głównego na tor boczny na stacji i pomocy w wykonaniu wymaganej próby hamulca po wyłączeniu taboru z pociągu.

W przypadkach, kiedy konieczność dodatkowego użycia pojazdu kolejowego z napędem spowodowana jest winą przewoźnika, rozliczenie kosztów poniesionych z tego tytułu odbywa się zgodnie z zasadami zawartymi w UMOWIE, z uwzględnieniem postanowień § 30.

6. Dla przywrócenia ruchu po torze szlakowym lub stacyjnym – w przypadkach, o których mowa w ust. 5 – PLK ma również prawo użyć zespołów kolejowego ratownictwa technicznego.

Kosztami działań zespołów kolejowego ratownictwa technicznego, o których mowa wyżej, PLK obciąża przewoźnika.

7. Przewoźnik obowiązany jest do pokrycia kosztów wynikających z działań podjętych dla zapewnienia ciągłości i bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w celu wyeliminowania skutków zdarzeń i trudności eksploatacyjnych spowodowanych przyczynami leżącymi po jego stronie.
8. Zwroty opłat, obciążenia z tytułu ponoszonych kosztów likwidacji skutków zdarzeń i trudności eksploatacyjnych, użycia pojazdu kolejowego z napędem przewoźnika do eliminacji zakłóceń eksploatacyjnych, o których mowa w ust. 5, w tym również spowodowanych przez PLK oraz inne rozliczenia, dokonywane są odpowiednio – zarówno przez PLK i przewoźnika – z zachowaniem terminów płatności według umowy wzajemnej, na rachunek PLK lub przewoźnika.
9. W ramach zarządzania kryzysowego, w przypadku zaistnienia konieczności odwołania pociągów, decyzje o odwołaniu pociągów podejmuje przewodniczący regionalnego zespołu zarządzania

kryzysowego, a w przypadku, gdy zespół ten nie został powołany – naczelnik ekspozytury zarządzania ruchem kolejowym po uzgodnieniu z właściwym przewoźnikiem.

PLK i przewoźnicy w ramach zarządzania kryzysowego, odpowiednio do zakresu działań ich dotyczących, ponoszą wszelkie koszty wynikające z realizacji przedsięwzięć zmierzających do utrzymania przejezdności lub zabezpieczenia technicznego linii.

Postępowanie w przypadku wykrycia stanu awaryjnego w taborze podczas przejazdów

10. Do wykrywania stanów awaryjnych w przejeżdżającym taborze związanych z zagrzanymi maźnicami, zagrzanymi hamulcami oraz deformacjami powierzchni tocnych kół, linie kolejowe wyposażane są w urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru (dsat).
- 10a. Bieżące śledzenie zdarzeń awaryjnych taboru związanych z niesprawnościami układu biegowego i nieprawidłowościami załadunku, odbywa się za pomocą systemu SID. Dostęp do systemu przewoźnik kolejowy uzyskuje po złożeniu wniosku o przydzielenie dostępu na adres:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Biuro Automatyki i Telekomunikacji
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74
e-mail: iat@plk-sa.pl

miejski nr tel.: **(00 48) 22 473 20 50**; kolejowy nr tel.: **(922) 473 20 50**

11. W przypadku zakłóceń eksploatacyjnych spowodowanych wykryciem przez urządzenia dsat niesprawności zestawów kołowych w taborze, przewoźnik obowiązany jest do respektowania ich wskazań i przestrzegania procedur postępowania po ich wykryciu określonych w „Wytocznych techniczno-eksploatacyjnych urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru le-3”, o których mowa w załączniku 3A.
12. Ustawienia progowe dla urządzeń dsat określa PLK w „Wytocznych techniczno-eksploatacyjnych urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru le-3”.
13. Tabor wyłączony z eksploatacji na skutek niesprawności zestawów kołowych, stwierdzonych przez urządzenia dsat, podlega obsłudze technicznej przewoźnika.
14. W przypadku, kiedy niesprawności taboru wykryte przez urządzenia dsat, jak i stwierdzone przez pracowników PLK oraz potwierdzone przez pracowników przewoźnika, skutkują dodatkowymi czynnościami, to ich koszty ponosi przewoźnik.

Obciążanie przewoźnika tymi kosztami przez PLK odbywa się wg zasad określonych w § 30.

W przypadku, kiedy urządzenia dsat wykryją niesprawności taboru, które nie zostaną potwierdzone komisyjnie przez przewoźnika i PLK, to koszty związane z wyłączeniem sprawnego taboru ponosi PLK.

Postępowanie w przypadku wykrycia przekroczenia dopuszczalnego nacisku osi, nacisku liniowego (na 1 metr bieżący toru), nierównomierności rozmieszczenia przesyłki w wagonie

15. W przypadku wykrycia przez przytorowe urządzenia dsat przekroczenia przez pojazd kolejowy dopuszczalnego: nacisku osi, obciążenia na metr bieżący toru lub nierównomiernego rozmieszczenia przesyłki na wagonie, dyżurny ruchu przekazuje przez radiotelefon prowadzącemu pojazd kolejowy z napędem informację o rodzaju przekroczenia i jego lokalizacji.
Dyżurny ruchu, na podstawie regulaminu obsługi urządzeń, ustala prędkość z jaką może być kontynuowany przejazd do stacji wyłączenia pojazdu, gdzie pojazd będzie pozostawiony do dyspozycji przewoźnika.
16. Po wyłączeniu pojazdu, przewoźnik przygotowuje go do dalszej jazdy w taki sposób, aby nie przekraczał dopuszczalnych parametrów lub przeprowadza procedurę uznania przesyłki za nadzwyczajną zgodnie z „Instrukcją o przewozie przesyłek nadzwyczajnych Ir-10 (R-57)”, o której mowa w załączniku 3.

Postępowanie w przypadku wykrycia przekroczenia przeciążenia dynamicznego

17. Przeciążenie dynamiczne jest to dodatkowa siła nacisku koła na szynę powstająca w trakcie jazdy pojazdu szynowego, wywołwana niesprawnością elementów biegowych taboru, mierzona przez urządzenia dsat jako składowa dynamiczna pionowej siły nacisku koła na szynę. Krytyczna wartość

przeciążeń dynamicznych powstałych na torze bezстыkowym rejestrowanych przez urządzenia dsat wynosi $Q_{STOP} \geq 350$ kN.

18. W przypadku wykrycia przez przytorowe urządzenia dsat przekroczenia przez pojazd kolejowy krytycznej wartości przeciążenia dynamicznego, dyżurny ruchu przekazuje przez radiotelefon prowadzącemu pojazd kolejowy z napędem informacje o rodzaju przekroczenia i jego lokalizacji.
Dyżurny ruchu, na podstawie regulaminu obsługi urządzeń, ustala prędkość, z jaką może być kontynuowany przejazd do stacji wyłączenia pojazdu, gdzie pojazd będzie pozostawiony do dyspozycji przewoźnika.
19. Po wyłączeniu pojazdu, przewoźnik przygotowuje go do dalszej jazdy w taki sposób, aby nie przekraczał dopuszczalnych parametrów lub przeprowadza procedurę uznania przesyłki za nadzwyczajną zgodnie z „Instrukcją o przewozie przesyłek nadzwyczajnych Ir-10 (R-57)”, o której mowa w załączniku 3.
20. W przypadku wykrycia przez przytorowe urządzenia dsat przeciążeń dynamicznych koła na poziomie $Q_{OSTR} \geq 200$ kN, dyżurny ruchu przekazuje tylko prowadzącemu pojazd kolejowy z napędem przez radiotelefon informację o rodzaju przekroczenia.

§ 38 . Komunikacja zastępcza

1. W przypadku wystąpienia ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, z przyczyn leżących po stronie PLK, przewoźnik może realizować przewozy osób z wykorzystaniem lądowych środków komunikacji zastępczej, dostosowanej do liczby podróżnych i wykorzystującej dostępne środki publicznego transportu zbiorowego.
2. Wprowadzenie komunikacji zastępczej przez przewoźnika odbywa się w uzgodnieniu z właściwą terenowo ekspozyturą Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK (według załącznika 4.3). Przewoźnik, przed wprowadzeniem komunikacji zastępczej, informuje właściwą terenowo ekspozyturę Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK podając:
 - 1) datę i godzinę wprowadzenia komunikacji zastępczej;
 - 2) wykaz pociągów, za które zostanie wprowadzona komunikacja zastępcza;
 - 3) relację trasy przejazdu komunikacji zastępczej;
 - 4) planowaną liczbę osób do przewiezienia;
 - 5) nazwiska osób uzgadniających.Wyżej wymienione informacje powinny być również przekazane w formie pisemnej.
3. Właściwa terenowo ekspozytura Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK wskazuje jednostkę organizacyjną PLK, którą przewoźnik obciąża kosztami, o których mowa w ust. 5.
4. PLK obowiązana jest do pokrycia dodatkowych kosztów ponoszonych przez przewoźnika z tytułu wprowadzenia komunikacji zastępczej, jeżeli jej wprowadzenie wynika z przyczyn leżących po stronie PLK.
Przez dodatkowe koszty, o których mowa wyżej rozumie się różnicę pomiędzy kosztami, które poniósłby przewoźnik w przypadku realizacji przejazdu bez jakichkolwiek ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, powstałych z przyczyn leżących po stronie zarządcy, a udokumentowanymi uzasadnionymi kosztami ponoszonymi przy realizacji komunikacji zastępczej w ich pełnej wysokości.
5. Rozliczenia dodatkowych kosztów komunikacji zastępczej odbywają się zgodnie z postanowieniami UMOWY.

§ 39 . Włączanie wagonów kontrolnych i inspekcyjnych PLK do pociągów przewoźnika

1. Przewoźnik, na odrębny wniosek PLK, włącza – w miarę możliwości techniczno-eksploatacyjnych – pojedynczy wagon PLK do składu pociągu, którego przejazd objęty jest UMOWĄ, w celu dokonania przez pracowników PLK czynności kontrolnych i diagnostycznych dotyczących zarządzanej sieci kolejowej.
2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, składany jest przewoźnikowi (Centrala) na minimum 5 dni roboczych przed planowanym przejazdem pociągu.

3. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, podpisany przez wnoszącego o włączenie wagonu, musi zawierać:
 - 1) oznaczenie adresata (przewoźnika), do którego jest kierowany;
 - 2) firmę, siedzibę i adres jednostki organizacyjnej PLK składającej wniosek;
 - 3) numer ewidencyjny, datę sporządzenia;
 - 4) odniesienie do UMOWY, dotyczące konkretnego pociągu;
 - 5) cel przejazdu (szczegółowe uzasadnienie);
 - 6) serię i numer, prędkość maksymalną, masę brutto i masę hamującą wagonu, o którego włączenie wnioskodawca wnosi;
 - 7) plan przejazdu, zawierający w szczególności następujące dane:
 - a) terminy przejazdu,
 - b) relacje przejazdu,
 - c) numery pociągów, o włączenie do których wnioskodawca wnosi;
 - 8) pożądane miejsce wagonu w składzie pociągu;
 - 9) informację o obsłudze wagonu oraz wskazanie osoby kierującej ze strony PLK z podaniem stanowiska służbowego;
 - 10) potwierdzoną kopię świadectwa sprawności technicznej.
4. Po rozpatrzeniu wniosku, na minimum 2 dni przed planowanym przejazdem, przewoźnik informuje wnioskodawcę ze strony PLK o decyzjach dotyczących wniosku, ewentualnie koryguje (w uzgodnieniu z wnioskodawcą) plan przejazdu.
5. Realizacja przejazdu odbywa się według własnych regulacji przewoźnika.
6. Po zrealizowaniu przejazdu, PLK obowiązana jest do pokrycia dodatkowych kosztów ponoszonych przez przewoźnika z tytułu włączenia i przejazdu wagonów kontrolnych i inspekcyjnych PLK.

§ 40 . Korzystanie z linii/odcinków kolejowych, dla których nie jest przygotowywany rozkład jazdy pociągów

1. Korzystanie z linii/odcinków kolejowych, na których nie jest przygotowywany rozkład jazdy pociągów, odbywa się według zasad zawartych w ust. 2-7.
2. Przewoźnik występuje z wnioskiem o korzystanie z linii/odcinków, o których mowa w ust. 1, do właściwego zakładu linii kolejowych PLK, przy czym zakład PLK obowiązany jest do rozpatrzenia wystąpienia przewoźnika w okresie nie dłuższym niż 14 dni od daty jego złożenia, pod warunkiem spełnienia przez wnioskującego warunków określonych w ust. 3.

Wystąpienie pisemne, nie spełniające warunku, o którym mowa w ust. 3, nie daje podstaw do jakichkolwiek roszczeń w stosunku do PLK co do przygotowania przejazdów na liniach/odcinkach ujętych w wystąpieniu.
3. Wystąpienie przewoźnika o korzystanie z linii/odcinków kolejowych, na których ze względu na stan techniczny linii nie jest opracowywany rozkład jazdy pociągów, musi zawierać w szczególności:
 - 1) oznaczenie zakładu linii kolejowych, na obszarze którego znajduje się linia/odcinek, z której/go skorzystać chce przewoźnik; w przypadku kiedy linia/odcinek znajduje się na obszarze dwóch lub więcej zakładów, wniosek złożony do jednego z nich jest traktowany jako złożony do PLK;
 - 2) firmę, siedzibę i adres przedsiębiorstwa wnioskodawcy (przewoźnika);
 - 3) datę sporządzenia wniosku;
 - 4) wskazanie linii/odcinków, o wykorzystanie których wnioskodawca występuje;
 - 5) wskazanie okresu, w jakim linie/odcinki mają być wykorzystane do wykonywania na nich przejazdów;
 - 6) określenie rodzaju ładunków;
 - 7) deklarację wielkości pracy eksploatacyjnej w bruttotonokilometrach (btkm) i pociągokilometrach (pockm) na linii/odcinku, o korzystanie z której/go wnioskodawca wnosi;

- 8) wskazanie parametrów pociągów wnioskodawcy, w tym rodzaju pociągów, rodzaju trakcji, przewidywanych parametrów, a w szczególności: masy brutto pociągów, liczby wagonów i osi, nacisku osi, maksymalnej prędkości;
 - 9) wskazanie propozycji organizacji przewozów, umożliwiających opracowanie i realizację przejazdów na wnioskowanych liniach/odcinkach i ewentualnie odcinkach przyległych.
4. Po rozpatrzeniu aspektów technicznych, organizacyjnych, eksploatacyjnych i ekonomicznych – w uzgodnieniu z przewoźnikiem warunków technicznych i eksploatacyjnych oraz zasad pokrycia wydatków z tym związanych – PLK, tj. właściwy zakład linii kolejowych, sporządza regulamin prowadzenia ruchu na linii/odcinku, dla której/go nie jest przygotowywany rozkład jazdy pociągów, uwzględniając w nim przede wszystkim zasady i warunki prowadzenia ruchu na liniach kolejowych określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. Nr 172, poz. 1444 ze zm.) oraz przepisach wewnętrznych PLK według wykazu stanowiącego załącznik 3 i 3A.
 5. Koszty opracowania regulaminu prowadzenia ruchu na linii/odcinku, dla której/ego nie jest przygotowywany rozkład jazdy pociągów, ponosi wnioskodawca (przewoźnik).
 6. Regulamin prowadzenia ruchu na linii/odcinku, dla której/ego nie jest przygotowywany rozkład jazdy pociągów – opracowany w trybie zgodnym z opisanym powyżej i zatwierdzony zgodnie z przepisami wewnętrznymi PLK – stanowi podstawę zawarcia umowy o korzystanie z linii/odcinka, dla której/ego nie jest przygotowywany rozkład jazdy pociągów.
 7. W umowie, o której mowa w ust. 6, opłatę za korzystanie z linii/odcinka, dla której/go nie jest przygotowywany rozkład jazdy pociągów, oblicza się według kalkulacji indywidualnej, uwzględniając:
 - 1) koszty niezbędne do poniesienia w związku z przygotowaniem linii/odcinka do prowadzenia na nim przejazdów pociągów;
 - 2) koszty ponoszone na utrzymanie i eksploatację linii/odcinka w tej części, która jest uznana jako bezpośredni rezultat wykonywania danego przejazdu pociągu.

W przypadku linii/odcinka, dla którego w okresie obowiązywania ostatniego rozkładu jazdy pociągów była możliwość przygotowania rozkładu jazdy pociągów, stosowane są stawki jednostkowe według cennika, o którym mowa w § 25 ust. 1.