



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
2014/2015**

Wykaz zmian

Lp.	Podstawa wprowadzenia zmiany	Zakres wprowadzonej zmiany	Obowiązuje od dnia
1	Pismo Biura Sprzedaży Centrali PLK nr IUS9-741/9-1/14 z dnia 13 marca 2014 r.	Załączniki 2.1, 2.2, 2.2A, 2.2B, 2.2C, 2.4B, 2.8, 12	23 marca 2014 r.
2	Pismo Biura Sprzedaży Centrali PLK nr IUS9-741/16-1/14 z dnia 30 kwietnia 2014 r.	§18 ust. 4, §26 ust. 8, §31 ust. 2; Załączniki: 2.4A, 2.4B, 2.8, 3A, 3B, 8, 9	10 maja 2014 r.
3	Pismo Biura Sprzedaży Centrali PLK nr IUS9-741/21/14 z dnia 26 czerwca 2014 r.	Spis treści, spis załączników, §3 ust.1 i 5; §4 ust. 2 pkt 14a; §7 ust.11; §15; §16 ust. 8, 16a, 18a, 22, 26, 27, 28; §17 ust. 1, 1a, 1b, 1c, 2, 3, 5, 6, 8, 9; §18 ust. 1a; §19 ust. 7; §22; §23; §24 ust. 1; §25 ust. 7; §26 ust. 1, 3, 4, 5, 8, 10; §27; §28; §31 ust. 2; §31a; Załączniki: 2.1, 2.2, 2.2A, 2.2B, 2.4, 2.4B, 2.8, 6, 7, 8, 12	7 lipca 2014 r.
4	Pismo Biura Sprzedaży Centrali PLK nr IUS9-741-27/14 z dnia 7 sierpnia 2014 r.	§32 ust.2 pkt 17; Załączniki: 2.4A, 2.4B, 2.7, 2.8, 3A, 3B	18 sierpnia 2014 r.
5	Pismo Biura Sprzedaży Centrali PLK nr IUS9-741-30/14 z dnia 20 sierpnia 2014 r.	Załącznik 2.8	30 sierpnia 2014 r.
6	Pismo Biura Sprzedaży Centrali PLK nr IUS9-741/36-2/14 z dnia 7 października 2014 r.	Spis załączników, §2 ust. 2a, §7 ust. 6, 8 i 9, §16 ust. 2, 9 i 20 §18 ust. 6 pkt 1 i 2, ust. 7 i 11, §19 ust. 2 pkt 2, §20 ust. 1 i 6, §26 ust. 9a; Załączniki: 2.4B, 2.8, 4.3A, 4.3B, 4.5, 6A, 7	20 października 2014 r.
7	Pismo Biura Sprzedaży Centrali PLK nr IUS9-741-44/14 z dnia 8 grudnia 2014 r.	§1 ust. 3, §16 ust. 10, 10a; Załączniki: 1, 2.1, 2.2, 2.2A, 2.4, 2.4A, 2.4B, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10, 3A, 4.2, 4.4, 8, 9	14 grudnia 2014 r.
8	Pismo Biura Sprzedaży Centrali PLK nr IUS9-741-45/14 z dnia 23 grudnia 2014 r.	§6 ust. 1, §26 ust.4a; Załączniki: 2.4A, 2.6, 5	1 stycznia 2015 r.
9	Pismo Biura Sprzedaży Centrali PLK nr IUS9-741-02/15 z dnia 9 lutego 2015 r.	§31a ust. 1, §36 ust. 5; Załączniki: 2.1, 2.2, 2.2A, 2.2B, 2.4, 2.4A, 2.4B, 2.5, 2.7, 2.8, 2.9, 6.A	20 lutego 2015 r.
10	Pismo Biura Sprzedaży Centrali PLK nr IUS9-741-07/15 z dnia 27 lutego 2015 r.	Załączniki: 2.1, 2.2, 2.2A, 2.2C, 2.4, 2.4A, 2.4B, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10	13 marca 2015 r.
11	Pismo Biura Sprzedaży Centrali PLK nr IUS9-741-12/15 z dnia 18 maja 2015 r.	§3 ust.5, §16 ust.10b, §37 ust.4 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, 2.9, 2.10, 3A, 3B, 6	28 maja 2015 r.
12	Pismo Biura Sprzedaży Centrali PLK nr IUS9-741-15/15 z dnia 1 czerwca 2015 r.	Załączniki: 1, 2.1, 2.2, 2.2A, 2.2B, 2.2C, 2.4, 2.4A, 2.4B, 2.7, 2.8, 2.10	10 czerwca 2015 r.
13	Pismo Biura Sprzedaży Centrali PLK nr IUS9-741-20/15 z dnia 8 lipca 2015 r.	§11 ust. 1; §32 ust. 2 pkt 3a Załączniki: 2.1, 2.2, 2.2B, 2.2C, 2.4, 2.4A, 2.4B, 2.5, 2.7, 2.8, 2.9, 3A, 3B	19 lipca 2015 r.
14	Pismo Biura Sprzedaży Centrali PLK nr IUS9-741/23-1/15 z dnia 10 sierpnia 2015 r.	Spis załączników, §4 ust. 2, §4a, §38; Załączniki: 2.1, 2.4A, 2.4A.1, 2.4B, 2.7, 2.8, 2.10	20 sierpnia 2015 r.
15	Pismo Biura Sprzedaży Centrali PLK nr IUS9-741-28/15 z dnia 29 września 2015 r.	Załączniki: 1, 2.1, 2.2, 2.2A, 2.2B, 2.2C, 2.3, 2.4, 2.4A, 2.4B, 2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10, 3B	9 października 2015 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
§ 4a Kolejowe korytarze towarowe	9
ROZDZIAŁ 2	10
UDOSTĘPNIANA INFRASTRUKTURA KOLEJOWA	10
§ 5. Infrastruktura kolejowa	10
§ 6. Zmiany parametrów techniczno-eksploatacyjnych linii kolejowych	11
§ 7. Ograniczenia w korzystaniu z infrastruktury kolejowej	11
§ 8. Korzystanie z energii elektrycznej na cele trakcyjne	13
ROZDZIAŁ 3	13
WYMAGANIA DOTYCZĄCE UZYSKANIA PRAWA DOSTĘPU DO INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ	13
§ 9. Warunki uzyskania prawa dostępu	13
§ 10. Przepisy wewnętrzne	14
§ 11. Personel	15
§ 12. Tabor, urządzenia zamontowane na taborze współpracujące z urządzeniami przytorowymi, urządzenia radiotelefoniczne	15
ROZDZIAŁ 4	17
USŁUGI ŚWIADCZONE PRZEZ PLK W RAMACH UDOSTĘPNIANIA INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ	17
§ 13. Zakres usług	17
§ 14. Usługi w ramach opłaty podstawowej	17
§ 15. Usługi dodatkowe i pomocnicze	18
ROZDZIAŁ 5	18
PRZYDZIELANIE TRAS POCIĄGÓW.....	18
§ 16. Składanie oraz rozpatrywanie wniosków do rocznego rozkładu jazdy pociągów	18
§ 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	25
§ 19. Przydzielanie tras pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi	27
§ 20. Przydzielanie tras pociągów z Katalogu PLK	28
§ 21. Studium rozkładu jazdy pociągów	29
§ 22. (uchylony)	29
§ 23. Koordynacja i rozwiązywanie kolizji tras pociągów	29
§ 24. Rezygnacja z przydzielonej trasy pociągu	30
ROZDZIAŁ 6	30
OPŁATY ZA KORZYSTANIE Z INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, ROZLICZANIE NALEŻNOŚCI	30
§ 25. Rodzaje opłat	30
§ 26. Sposób ustalania opłat	31
§ 27. (uchylony)	32
§ 28. (uchylony)	32
§ 29. Rozliczanie należności	32



§ 30. Odszkodowania, rozliczenia za niedotrzymanie zobowiązań	32
ROZDZIAŁ 7	33
POSTĘPOWANIE W TRAKCIE REALIZACJI UMOWY	33
§ 31. Organizacja i realizacja przejazdów pociągów	33
§ 31a. Działania sprawdzające przeprowadzane przez uprawniony personel PLK.....	33
§ 32. Obowiązki i uprawnienia stron	35
§ 33. Zezwolenia dla pracowników przewoźnika	39
§ 34. Zgłaszanie przez przewoźnika gotowości do odjazdu	39
§ 35. Powiadomienia.....	40
§ 36. Postępowanie w razie zdarzeń oraz trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych.....	41
§ 37. Postępowanie w przypadkach wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych, sytuacji nadzwyczajnej i kryzysowej	42
§ 38. Komunikacja zastępcza	44
§ 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	45

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.A.1 Wytyczne w sprawie komunikatów megafonowych i wzory komunikatów
 - 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. Przepisy wewnętrzne:
 - 3A. Wykaz krajowych przepisów bezpieczeństwa obowiązujących pracowników przewoźnika wykonujących czynności bezpośrednio związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego
 - 3B. 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 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 dotyczącym 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 2014/2015
 - 5A. (uchylony).
 - 5B. Terminarz obowiązywania zmienionej organizacji ruchu pociągów oraz przygotowania i publikacji rozkładów jazdy pociągów 2014/2015
6. Wzór wniosku o przydzielenie trasy pociągu; instrukcja wypełniania wniosku
 - 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
12. Sposób ustalania kategorii linii kolejowych dla potrzeb kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

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 2015 r., poz. 1297), zwanej dalej Ustawą, ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych (Dz. U. z 2013 r., poz. 1030 ze zm.), ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. z 2014 r., poz. 1160 ze zm.) oraz inne obowiązujące przepisy.
3. PLK posiada autoryzację bezpieczeństwa¹ Nr PL2120140003 z dnia 7 października 2014 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.
- 2a. Na przejściach granicznych z Republiką Białorusi po torach o prześwicie 1520 mm dodatkowo zasady współpracy reguluje „Porozumienie o współpracy w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową i dostępu do niej dla prowadzenia ruchu kolejowego przez granicę między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Białorusi, dostępne na stronie internetowej www.plk-sa.pl.
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 pociągów, 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 § 8 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2014 r., poz. 788), 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 2014/2015 uchwałą Zarządu PLK.

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

2. Konsultacje z przewoźnikami przeprowadzane są za pomocą poczty elektronicznej.
Nieodniesienie się w terminie 14 dni kalendarzowych do proponowanej zmiany w Regulaminie oznacza jej akceptację.
3. 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 teled adresowe PLK.
4. 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.
5. Zmiany w części opisowej Regulaminu dokonywane są w uzasadnionych przypadkach po wcześniejszych konsultacjach z przewoźnikami i po omówieniu przez Radę Przewoźników, o ile w tym czasie przewidywane jest posiedzenie Rady.
Aktualizacje danych w załącznikach 1, 2.1, 2.2, 2.2A, 2.2B, 2.2.C, 2.4, 2.4A, 2.5, 2.7, 2.9, 2.10, mających wpływ na opracowanie rozkładu jazdy pociągów, mogą być dokonywane najpóźniej przed terminem nadania projektu zastępczego rozkładu jazdy pociągów, wskazanym w załączniku 5.B.
Zmian w załączniku 5 dokonuje się do 28 grudnia 2014 r., przy czym obowiązują one od terminu aktualizacji rocznego rozkładu jazdy pociągów, tj. od dnia 14 czerwca 2015 r.
Zmiany wynikające ze zmian powszechnie obowiązujących przepisów prawa dokonywane są z zachowaniem terminów określonych tymi przepisami.
PLK w razie potrzeby aktualizuje dane teled adresowe oraz dane w załącznikach 2.3, 2.4B, 2.6, 2.8.
Zmiany wprowadzane są nie później niż na 10 dni kalendarzowych przed terminem ich obowiązywania.
6. PLK, ogłasza na stronie internetowej www.plk-sa.pl zmiany w Regulaminie oraz informuje o nich przewoźników pocztą elektroniczną.
Adresy poczty elektronicznej do przesyłania korespondencji dotyczącej Regulaminu, należy zgłaszać na adres wskazany w ust. 7.
7. Uwagi i zapytania dotyczące Regulaminu należy zgłaszać na adres:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrala
Biuro Sprzedaży
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74
e-mail: regulamin@plk-sa.pl
miejski nr tel.: **(00 48) 22 473 30 80**; kolejowy nr tel.: **(922) 473 30 80**
miejski nr faksu: **(00 48) 22 473 28 04**; kolejowy nr faksu: **(922) 473 28 04**
8. 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 nieujęty 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) kolizja 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;
- 6) koordynacja – proces rozwiązywania przez PLK, w drodze konsultacji z wnioskodawcami, kolizji pomiędzy złożonymi wnioskami;
- 7) międzynarodowe konferencje rozkładów jazdy – konferencje mające na celu uzgodnienie międzynarodowych tras pociągów organizowane w ramach FTE (Forum Train Europe), OSŻD (Organizacja Sotrudniczestwa 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, EI) 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 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 pośpieszny – pociąg pasażerski kursujący w połączeniach krajowych lub międzynarodowych z maksymalną prędkością ≥ 120 km/h, inny niż ekspresowy, wykonujący przewozy wojewódzkie lub międzywojewódzkie z ograniczonymi postojami do średnich i większych miejscowości, w składzie którego znajdują się miejsca klasy 1 i 2;
- 14) pociąg transgraniczny – pociąg wojewódzki kursujący w strefie transgranicznej, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 ze zm.);
- 14a) pociąg utrzymaniowo-naprawczy – pociąg lub pojazd pomocniczy PLK albo przewoźnika działającego na zlecenie PLK, wykonujący przejazd w celu utrzymania infrastruktury kolejowej, nadzoru, przeprowadzenia badań lub usuwania awarii;
- 15) 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;
- 16) pracownicy PLK – pracownicy PLK oraz inne osoby, którymi się ona posługuje, w celu wykonywania umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej;
- 17) pracownicy przewoźnika – pracownicy przewoźnika oraz inne osoby, którymi się on posługuje, w celu wykonywania umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej;
- 18) przerwa technologiczna – ustalone przez zarządcę czasowe ograniczenie udostępniania infrastruktury kolejowej przewoźnikom, wykorzystywane do prowadzenia prac inwestycyjnych, modernizacyjnych lub utrzymaniowo naprawczych;
- 19) przewoźnik – przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną;
- 20) relacja pociągu – droga przejazdu pociągu pomiędzy rozkładowym punktem początkowym i końcowym, przy czym punkt początkowy relacji pociągu nie może być jednocześnie jej punktem końcowym;

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

- 21) RRJ – roczny rozkład jazdy pociągów obowiązujący od 14 grudnia 2014 r. do 12 grudnia 2015 r., opracowany przez PLK na podstawie złożonych przez przewoźników wniosków o przydzielenie trasy pociągu;
- 22) SEPE – System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej;
- 23) SID – System Informatyczny Detekcji Stanów Awaryjnych Taboru;
- 24) studium rozkładu jazdy – propozycja rozkładu jazdy pociągu, niestanowiąca podstawy do realizacji przejazdu, będąca wstępną informacją dot. drogi i czasu przejazdu, pozwalająca oszacować koszty przejazdu;
- 25) 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 zewnętrznych sieci energetycznych lub zewnętrznych sieci łączności itp., w tym również będących rezultatem decyzji władz publicznych (administracji rządowej lub samorządowej), skutkujących zmianami w procesie eksploatacyjnym;
- 26) Umowa – umowa o udostępnienie infrastruktury kolejowej;
- 27) WRJ – wewnętrzny rozkład jazdy pociągów przeznaczony do użytku pracowników PLK i przewoźników;
- 28) wykres ruchu – graficzne przedstawienie rozkładu jazdy pociągów poprzez zobrazowanie tras pociągów w układzie współrzędnych czasu i drogi;
- 29) zapewnienie dostępu – umożliwienie przewoźnikom kolejowym korzystania z infrastruktury kolejowej;
- 30) zespół zarządzania kryzysowego – tworzony w strukturach PLK z przedstawicieli przewoźników oraz innych podmiotów i PLK w sytuacjach poważnych zakłóceń i mogących stworzyć zakłócenia, jeżeli zwykłe środki są niewystarczające do usunięcia lub zmniejszenia skutków zagrożeń;
- 31) ZRJ – zastępczy rozkład jazdy pociągów opracowany przez PLK i uzgadniany z przewoźnikiem, zawierający zmiany wynikające z planowanej realizacji robót;
- 32) CID – dokument zawierający informacje o warunkach użytkowania korytarza towarowego³;
- 33) kolejowy korytarz towarowy – korytarz towarowy⁴.

§ 4a Kolejowe korytarze towarowe

1. Przez sieć kolejową zarządzaną przez PLK przebiegają dwa międzynarodowe kolejowe korytarze towarowe (RFC), z dziewięciu wyznaczonych rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy:
 - 1) RFC 5 Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie: Świnoujście/Gdynia-Katowice-Ostrawa/Żylin-Bratysława/Wiedeń/Klagenfurt-Udine Wenecja/Triest/Bolonia/Rawenna/Graz-Maribor-Lublana-Koper/Triest;

³zgodnie z określeniem, o którym mowa w art. 18 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy

⁴ w rozumieniu art. 2 ust. 2 lit. a ww. rozporządzenia

- 2) RFC 8 Morze Północne – Morze Bałtyckie: Bremerhaven/Rotterdam/Antwerpia-Akwizgran/Berlin-Warszawa-Terespol (granica polsko-białoruska)/Kowno.
2. Uruchomienie korytarzy towarowych RFC 5 i RFC 8 zaplanowano na 10 listopada 2015 r.
3. Szczegółowe informacje na temat kolejowych korytarzy towarowych będą publikowane w języku angielskim na stronach internetowych www.rfc5.eu oraz www.rfc8.eu. Warunki korzystania z kolejowych korytarzy towarowych będą zawarte w dokumentach CID publikowanych w języku angielskim na ww. stronach internetowych.

ROZDZIAŁ 2

UDOSTĘPNIANA INFRASTRUKTURA KOLEJOWA

§ 5 . Infrastruktura kolejowa

1. Wykaz linii kolejowych zarządzanych przez PLK zawiera załącznik 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)” dostępna na stronie internetowej PLK (www.plk-sa.pl).
3. Maksymalną prędkość na liniach zarządzanych przez PLK dla pociągów pasażerskich, towarowych i autobusów szynowych określa załącznik 2.1, maksymalne dopuszczalne naciski osi – załącznik 2.2, maksymalne naciski liniowe (na 1 metr bieżący toru) – załącznik 2.2A, klasy linii – załącznik 2.2B, wykaz wyznaczonych międzynarodowych ciągów tranzytowych w ruchu towarowym – załącznik 2.2C, wykaz parametrów sieci trakcyjnej – załącznik 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 PLK⁵ (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.
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);

⁵ w Warszawie, Lublinie, Krakowie, Sosnowcu, Gdyni, Wrocławiu, Poznaniu i Szczecinie

- 4) urządzeniach radiotelefonicznych sieci radiołączności PLK, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub utrzymania infrastruktury kolejowej;
 - 5) parametrach sieci trakcyjnej
- udzielają zakłady linii kolejowych PLK (adresy i numery telefonów zawiera załącznik 4.1), natomiast informacji na temat urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru (dsat) – Biuro Automatyki i Telekomunikacji Centrali PLK.

§ 6 . Zmiany parametrów techniczno-eksploatacyjnych linii kolejowych

1. Korzystających z linii kolejowych obowiązują postanowienia zawarte w Dodatku 2. do WRJ, zawierającym wykaz ostrzeżeń stałych oraz prędkości drogowych na torach głównych zasadniczych stacji węzłowych.
2. Dodatek 2. do WRJ jest wydawany okresowo, przy czym po raz pierwszy równocześnie z wejściem w życie RRJ, przez wyznaczone zakłady linii kolejowych PLK⁶ (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) 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 prac 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.
3. Wykaz planowanych długoterminowych zamknięć torowych zawiera załącznik 5, stanowiący „Sieciowy harmonogram zamknięć torowych planowanych do wykonania w rozkładzie jazdy pociągów 2014/2015”.
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 5B.
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

⁶ j.w.

spełnienia tego warunku, w pierwszym możliwym czasie wolnej zdolności przepustowej, z zastrzeżeniem ust. 6.

6. W przypadku zmiany rozkładu jazdy danego pociągu wynikającej z uwarunkowań zastępczej organizacji ruchu pociągów, na uzasadniony wniosek przewoźnika i za zgodą Centrum Rozkładów Jazdy, możliwe są zmiany w zakresie rozkładu jazdy innych pociągów znajdujących się w jego otoczeniu czasowym (w ramach tego samego segmentu przewozów), służące poprawie koordynacji połączeń i zniwelowaniu utrudnień dla 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 zbyt niemu 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 ZRJ, powiadamia przewoźnika, a przewoźnik w terminie 10 dni, jednak nie mniej niż 6 dni roboczych, od otrzymania powiadomienia podaje informacje o relacjach, czasach przejazdu i terminach kursowania środków transportu komunikacji zastępczej.

PLK w terminie 10 dni kalendarzowych od otrzymania zmian do projektów ZRJ zgłoszonych przez przewoźników wprowadza je, opracowuje plan zajętości krawędzi peronowych oraz 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 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 okrężnymi. 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 opracowania ZRJ uwzględnia 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 lokomotywy.
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;
 - 2) poświadczoną kopię ważnego certyfikatu bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 18b ust. 1 Ustawy;
 - 3) oświadczenie, że do realizacji przejazdów będzie wykorzystywał tabor spełniający 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.);
 - 4) oświadczenie, że będzie informował o zmianach, zawieszeniu lub cofnięciu licencji i/lub certyfikatu bezpieczeństwana 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 (w tym poświadczonych lub podpisanych przez osoby nieumocowane prawnie do reprezentacji przedsiębiorcy/przewoźnika) 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 o przydzielenie tras pociągów odbywa się zgodnie z zasadami, o których mowa w § 16-20 i 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 2014/2015 nie straciły ważności lub nie uległy zmianie. W przypadku, kiedy te dokumenty straciły ważność lub uległy zmianie, przewoźnik zobowiązany jest do niezwłocznego przedstawienia aktualnych dokumentów do Biura Sprzedaży na adres wskazany w ust. 1.
8. Przewoźnik nabywa prawo do korzystania z infrastruktury kolejowej po zawarciu Umowy.

§ 10 . Przepisy wewnętrzne

1. Pracowników przewoźnika wykonujących czynności związane bezpośrednio z bezpieczeństwem ruchu kolejowego obowiązują postanowienia krajowych przepisów bezpieczeństwa wyszczególnionych w załączniku 3A.
Przewoźnika korzystającego z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PLK obowiązują ponadto przepisy wewnętrzne wymienione w załączniku 3B.
W ruchu granicznym dodatkowo obowiązują zasady prowadzenia ruchu kolejowego określone odrębnymi porozumieniami, regulaminami lub instrukcjami.
2. O zmianach przepisów wewnętrznych, wyszczególnionych w załączniku 3 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”.

§ 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, w tym maszyniści odnośnie czasu pracy i odpoczynku oraz znajomości odcinków linii kolejowych.
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 pojazdu kolejowego, nie może przekraczać wielkości określonych w § 6 „Instrukcji o przewozie przesyłek nadzwyczajnych Ir-10 (R-57)”, wymienionej w załączniku 3A.
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 klap spustowych i urządzeń zsypanych, 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**

e-mail: sok.komenda@plk-sa.pl lub d.ksok@plk-sa.pl
miejski nr tel.: (00 48) 22 474 40 79 lub (00 48) 22 474 17 13
kolejowy nr tel.: (922) 474 40 79 lub (922) 474 17 13
miejski nr faksu: (00 48) 22 474 17 14; kolejowy nr faksu: (922) 474 17 14

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”, wymienionej w załączniku 3A 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, nieujęte 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 regulaminach technicznych.
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)”, wymienionej w załączniku 3A.
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)”, wymienionej w załączniku 3B.
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. Dodatkowo, 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)”, wymienionej w załączniku 3A.
13. Przewoźnik zobowiązany jest do wyposażenia pojazdu posiadającego sprzęg inny niż śrubowy, w urządzenia umożliwiające sprzęgnięcie go ze sprzęgiem śrubowym, w celu „ściągnięcia” ze szlaku zdefektowanego pojazdu.
14. 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.

15. 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.
16. 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.
17. 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 wyposażonego w toalety z otwartym układem sanitarnym.
18. Po 2020 roku, nie będą rozpatrywane wnioski o przydzielenie tras pociągów, przewidujące zestawienie pociągu z taboru pasażerskiego wyposażonego w toalety z otwartym układem sanitarnym.
19. 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.
20. 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 wymienionymi w załączniku 3.
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 nieobjęte 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 radioł łączności 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 nieujęty w rozkładzie jazdy pociągów – odległości zawiera załącznik 2.8;
 - 2) dostęp i korzystanie ze stacji i przystanków 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 nieujęty w rozkładzie jazdy pociągów – odległości zawiera załącznik 2.8;
 - 4) dostęp i korzystanie ze stacji wyposażonych w czynne górki rozrządowe;
 - 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) czynności wynikające ze szczególnych warunków realizacji przejazdu i nadzoru;
- 2) dostarczenie uzupełniających informacji o przejeździe pociągu poza objętymi opłatą podstawową, o których mowa w § 14 ust. 1 pkt 5;
- 3) opracowanie projektu indywidualnego rozkładu jazdy;
- 4) opracowanie przez konstruktora PLK rozkładu jazdy na odrębne zamówienie przewoźnika dotyczące zmiany rodzaju pojazdu kolejowego z napędem lub zmiany masy brutto pociągu;
- 5) udostępnienie w postaci wydawnictwa Regulaminu;
- 6) udostępnienie w postaci wydruku wyciągów z regulaminów technicznych i innych dokumentów wymagających poniesienia dodatkowych kosztów ze strony PLK;
- 7) inne, sprecyzowane w umowie lub w zleceniu.

ROZDZIAŁ 5

PRZYDZIELANIE 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 o przydzielenie trasy pociągu 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: ijrz@plk-sa.pl

miejski nr tel.: **(00 48) 22 473 23 94** lub **(00 48) 22 473 37 89**

kolejowy nr tel.: **(922) 473 23 94** lub **(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 o przydzielenie trasy pociągu musi zawierać dane określone we wzorze zamieszczonym w załączniku 6, w szczególności jednolite terminy kursowania pociągu dla całej relacji.

W składanych wnioskach o przydzielenie trasy pociągu stosuje się rozróżnienie rodzajów pociągów według klasyfikacji zgodnej z załącznikiem 6.

Zamawiany przez przewoźnika czas postoju pociągu pasażerskiego nie może być krótszy niż 0,5 min z wyjątkiem pociągów obsługiwanych autobusami szynowymi jedno i dwuczłonowymi, dla których czas postoju nie może być krótszy niż 0,3 min oraz pociągów międzywojewódzkich pośpiesznych 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. (uchylony).
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	31.03.2014 r.	14.04.2014 r.
próżne składy oraz lokomotywy do ruchu pasażerskiego (PC, PW, PX, LP, LW, PH)	02.06.2014 r.	13.06.2014 r.
TOWAROWE		
w ruchu międzynarodowym	31.03.2014 r.	14.04.2014 r.
w ruchu krajowym	19.05.2014 r.	30.05.2014 r.
lokomotywy do ruchu towarowego (LT, LM, LS, TH) ⁷	07.07.2014 r.	17.07.2014 r.

Ostatecznym ustawowym terminem przekazania wniosków jest 13 czerwca 2014 r.

⁷ termin wydłużony dla lokomotyw do ruchu towarowego – przy opracowaniu rozkładu jazdy traktowane są jako uzupełnienie wniosków składanych na te pociągi.

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

10. Nowy przewoźnik, który rozpoczął działalność w czasie uniemożliwiającym złożenie wniosków o przydzielenie tras pociągów do RRJ, w terminie, o którym mowa w ust. 9, może złożyć jednorazowo wnioski do RRJ, przy czym termin ich złożenia nie może być krótszy niż 40 dni przed planowanym uruchomieniem pociągów pasażerskich i 10 dni przed planowanym uruchomieniem pociągów towarowych.

W przypadku wniosków o przydzielenie tras pociągów międzynarodowych, przewoźnik musi uwzględnić niezbędny czas na uzgodnienia i potwierdzenia przez sąsiednich zagranicznych zarządców linii kolejowych.

- 10a. W przypadku udostępnienia przez PLK linii kolejowej lub jej części, która dotychczas nie była udostępniana przewoźnicy mają możliwość jednorazowego złożenia wniosków do RRJ, przy czym termin ich złożenia nie może być krótszy niż 40 dni kalendarzowych przed planowanym uruchomieniem pociągów pasażerskich i 10 dni kalendarzowych przed planowanym uruchomieniem pociągów towarowych. W przypadku wniosków o przydzielenie tras pociągów międzynarodowych, przewoźnik musi uwzględnić niezbędny czas na uzgodnienia i potwierdzenia przez sąsiednich zagranicznych zarządców linii kolejowych.
- 10b. Przewoźnik mający siedzibę poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej, przed złożeniem wniosku o przydzielenie tras pociągów na międzynarodowe kolejowe przewozy osób, obejmujące prawo do zapewnienia podróżnym możliwości wsiadania i wysiadania na stacjach znajdujących się na sieci PLK, zobowiązany jest przedłożyć decyzję Prezesa UTK w sprawie zakresu dostępu do infrastruktury kolejowej, na adres wskazany w § 9 ust.1
11. Dopuszcza się ostateczne uzupełnienie oferty w dniach od 1 do 3 września 2014 r. poprzez złożenie przez przewoźników osób nowych wniosków o przydzielenie tras pociągów na pociągi kursujące w ramach IRJ.

Liczba składanych wniosków o przydzielenie tras pociągów uzależniona jest od liczby przydzielonych tras pociągów w RRJ 2013/2014 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.

12. Szczegółowy tryb opracowywania RRJ zawarty jest w „Harmonogramie opracowania rozkładu jazdy pociągów 2014/2015”, dostępnym na stronie internetowej PLK (www.plk-sa.pl).

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

Terminy konferencji są określone w harmonogramie.

13. Datą złożenia wniosku o przydzielenie trasy pociągu jest data przekazania przez wnioskodawcę wniosku w ISZTP.

W przypadku awarii ISZTP z winy nieleżącej po stronie przewoźnika, PLK informuje o zastępczej procedurze składania wniosków o przydzielenie tras pociągów. Powtórnie złożony wniosek o przydzielenie trasy pociągu traktowany będzie jako planowy z zachowaniem pierwotnej daty wniosku (do dnia 13 czerwca 2014 r. – termin wynikający z Ustawy).

14. Przewoźnik przekazuje, najpóźniej przy przesłaniu pierwszej grupy wniosków o przydzielenie tras pociągów, wykaz pracowników odpowiedzialnych za uzgadnianie rozkładu jazdy pociągów w procesie koordynacji tras pociągów zawierający numery telefonów i adresy poczty elektronicznej.

15. Informacje dotyczące wniosków o przydzielenie tras pociągów można uzyskać według podanych niżej danych kontaktowych:

- 1) wnioski dot. przejazdów w krajowym ruchu pasażerskim:

e-mail: **wnioski.pas@plk-sa.pl**
miejski nr tel.: **(00 48) 22 473 20 17**; kolejowy nr tel.: **(922) 473 20 17**
miejski nr faksu: **(00 48) 22 473 23 59**

- 2) wnioski dot. przejazdów w międzynarodowym ruchu pasażerskim:

e-mail: **miedzynarodowe.pas@plk-sa.pl**



miejski nr tel.: **(00 48) 22 473 28 76**; kolejowy nr tel.: **(922) 473 28 76**
miejski nr faksu: **(00 48) 22 473 23 59**

3) wnioski dot. przejazdów w ruchu towarowym:

e-mail: **wnioski.tow@plk-sa.pl**

miejski nr tel.: **(00 48) 22 473 32 08**; kolejowy nr tel.: **(922) 473 32 08**
miejski nr faksu: **(00 48) 22 473 23 59**

16. Rozpatrzeniu podlegają jedynie te wnioski o przydzielenie tras pociągów, które zostały przesłane z zachowaniem terminów określonych w ust. 9, z zastrzeżeniem postanowień ust. 13, i zawierają informacje niezbędne do sporządzenia na ich podstawie rozkładu jazdy pociągów, określone we wzorze zgodnym z załącznikiem 6.
- 16a. PLK może odmówić rozpatrzenia wniosku w przypadku braku możliwości korzystania z infrastruktury kolejowej w wyniku wyłączenia z eksploatacji linii kolejowej lub jej części, dla których w załączniku 2.1 jako prędkość maksymalną wskazano wartość 0 km/h.
17. Warunkiem przyjęcia wniosku o przydzielenie trasy pociągu z przesyłką nadzwyczajną jest zaznaczenie rodzaju ograniczenia i wpisanie numeru otrzymanej od PLK zgody, o której mowa w § 19 ust. 5, w zakładce „Ograniczenia” aplikacji ISZTP.
18. W przypadku, gdy wnioskodawca przewiduje wystąpienie potrzeby skorzystania z alternatywnego pojazdu kolejowego z napędem należy postępować zgodnie z procedurą opisaną w § 31 ust. 2.
- 18a. Wnioski o przydzielenie tras pociągów w ramach RRJ, PLK rozpatruje biorąc pod uwagę:
- 1) obowiązek uwzględnienia zasad określonych w art. 30 ust. 2 Ustawy;
 - 2) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów zapewniających lepsze wykorzystanie zdolności przepustowej;
 - 3) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów, dla których przewoźnik wskazał we wniosku, że mają kursować w ramach cyklicznego rozkładu jazdy;
 - 4) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów, dla których przewidziano większą liczbę dni kursowania.
19. W przypadku, kiedy PLK podczas opracowania rozkładu jazdy pociągów według złożonych wniosków o przydzielenie tras pociągów stwierdzi:
- 1) nieprawidłowości w ich sporządzeniu, w szczególności przekroczone dopuszczalne wielkości nacisków osi ujawnione podczas obliczeń trakcyjnych;
 - 2) 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, ze wskazaniem alternatywnych tras przejazdu.
- Wnioskodawca zobowiązany jest do przedstawienia koniecznych uzupełnień i poprawek w terminie wyznaczonym przez PLK, uwzględniającym postanowienia „Harmonogramu opracowania rozkładu jazdy pociągów 2014/2015”.
20. W przypadku planowania użycia nowego pojazdu kolejowego z napędem wnioskodawca składa wniosek o zarejestrowanie pojazdu kolejowego z napędem, co najmniej na 7 dni przed planowanym złożeniem wniosku o przydzielenie trasy pociągu, według wzoru stanowiącego załącznik 8 w formie elektronicznej na adres:

ij@plk-sa.pl

21. W przypadku wystąpienia kolizji pomiędzy złożonymi wnioskami o przydzielenie tras pociągów, PLK zapewnia możliwie najlepszą realizację zgłoszonych potrzeb przez przeprowadzenie konsultacji z zainteresowanymi wnioskodawcami, według zasad określonych w § 23.
22. Jeżeli pomimo działań, o których mowa w ust. 21, nie jest możliwe zrealizowanie zamówień określonych we wnioskach o przydzielenie tras pociągów w sposób zgodny z oczekiwaniami wnioskodawców, PLK niezwłocznie powiadamia Prezesa UTK oraz zainteresowanych przewoźników, że linia kolejowa lub jej odcinek jest przepelniony, z wyłączeniem przypadków, o których mowa w § 5 ust. 1 Rozporządzenia. PLK powiadamia również o linii kolejowej lub jej odcinku, na którym przewidywane jest wystąpienie braku zdolności przepustowej w kolejnym, najbliższym okresie opracowywania RRJ.

23. Dla przepelnionych 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.
24. Przydział tras pociągów na przepelnionych odcinkach linii kolejowych odbywa się na podstawie wyników aukcji, o których mowa w § 5 ust. 5 Rozporządzenia, przeprowadzonej zgodnie z zasadami zawartymi w załączniku 7.
25. PLK opracowuje projekt RRJ i przekazuje wnioskodawcy do uzgodnienia dotyczącą go część, z zastosowaniem terminów ustalonych w „Harmonogramie opracowywania rozkładu jazdy pociągów 2014/2015”, dostępnym na stronie internetowej PLK (www.plk-sa.pl).
26. Wnioskodawca, w terminie 1 miesiąca od daty przekazania projektu, o którym mowa w ust. 25, uzgadnia projekt RRJ albo zgłasza uwagi lub proponuje zmiany.
Uwagi lub propozycje zmian nie mogą dotyczyć elementów, które nie zostały ujęte przez wnioskodawcę we wnioskach o przydzielenie tras pociągów.
W przypadku braku stanowiska wnioskodawcy w terminie, o którym mowa wyżej, uznaje się że projekt RRJ został przyjęty bez uwag.
27. PLK rozpatruje zgłoszone uwagi lub propozycje zmian do projektu RRJ.
Jeżeli PLK nie może uwzględnić uwag lub propozycji zmian, o których mowa w ust. 26, informuje o tym wnioskodawcę nie później niż w terminie 14 dni od dnia otrzymania uwag lub propozycji zmian do projektu RRJ.
Przewoźnik w terminie 5 dni roboczych od otrzymania informacji może wycofać wniosek o przydzielenie trasy pociągu niespełniający określonych wymagań, a wnioski niewycofane PLK przyjmuje jako zaakceptowane.
Jeżeli PLK uwzględni uwagi lub propozycje zmian, o których mowa w ust. 26, PLK uzgadnia z wnioskodawcą rozkład jazdy pociągu, nie później niż w terminie 14 dni od dnia ich otrzymania.
28. PLK, uwzględniając uzgodnione projekty rozkładów jazdy pociągów, opracowuje RRJ.
PLK powiadamia wnioskodawcę o przydzielonych trasach pociągów najpóźniej do 15 września 2014 r. Warunkiem przekazania Powiadomienia o przydzielonych trasach jest dokonanie przez przewoźnika akceptacji tras w formie autoryzacji w systemie ISZTP do dnia 12 września 2014 r.
Trasy bez autoryzacji przewoźnika nie zostaną ujęte w Powiadomieniu.
Powiadomienie o przydzielonych trasach pociągów uwzględnia wzajemnie uzgodnione zmiany wprowadzone do projektu RRJ i zawiera informacje według wzoru zawartego w załączniku 6.
29. 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) od dnia 15 września 2014 r.
PLK wyraża zgodę na wykorzystywanie przez przewoźnika plików przekazanych w formie elektronicznej.
30. PLK umożliwia przewoźnikowi bieżący dostęp do opracowywanego rozkładu jazdy poprzez aplikację SKRJ. Dostęp do aplikacji SKRJ przewoźnik uzyskuje z chwilą zawarcia „Umowy o udostępnienie danych poprzez aplikację SKRJ”.

§ 17. Zmiany w rocznym rozkładzie jazdy pociągów

1. PLK przeprowadza aktualizację polegającą na wprowadzeniu zmian do RRJ, zgłoszonych przez przewoźników kolejowych na podstawie wniosku o przydzielenie tras pociągów, za wyjątkiem rezygnacji z trasy pociągu, której można dokonać jedynie w trybie § 24.
- 1a. PLK rozpatruje wnioski o przydzielenie tras pociągów złożone w terminach wskazanych w ust. 5 i 6, w których zawarto informacje niezbędne do opracowania rozkładu jazdy pociągów, określone w załączniku 6.
- 1b. Wnioski o przydzielenie tras pociągów dotyczące aktualizacji RRJ, PLK rozpatruje biorąc pod uwagę:
 - 1) pierwszeństwo wniosków, które stanowią korektę tras już przydzielonych;
 - 2) zasady określone w art. 30 ust. 2 Ustawy;

- 3) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów zapewniających lepsze wykorzystanie zdolności przepustowej;
 - 4) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów, dla których przewoźnik wskazał we wniosku, że mają kursować w ramach cyklicznego rozkładu jazdy;
 - 5) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów, dla których przewidziano większą liczbę dni kursowania.
- 1c. W celu potrzeby nawiązania skomunikowania, przewoźnik składający wniosek o przydzielenie tras w aplikacji ISZTP w zakładce „Skomunikowania” dokonuje wskazania pociągów, które mają być skomunikowane.
2. W ramach aktualizacji, PLK na wniosek przewoźnika dokonuje w miarę możliwości, następujących zmian w RRJ:
- 1) skrócenia trasy pociągu pod warunkiem pozostawienia 30% niezmienionej pierwotnej trasy oraz niezłożenia rezygnacji od dnia aktualizacji;
 - 2) wydłużenia trasy pociągu pod warunkiem niezłożenia rezygnacji od dnia aktualizacji;
 - 3) rozszerzenia terminu kursowania;
 - 4) zmiany miejsca i czasu zatrzymań;
 - 5) zmiany długości i masy brutto pociągu;
 - 6) zmiany serii pojazdu kolejowego z napędem;
 - 7) zmiany deklarowanego procentu masy hamującej;
 - 8) zmiany prędkości pociągu;
 - 9) zmiany godzin odjazdu lub przyjazdu;
 - 10) przejazdu częściowo inną drogą pod warunkiem pozostawienia 30% niezmienionej pierwotnej trasy;
 - 11) przyjęcia nowych wniosków o przydzielenie tras pociągów w ramach RRJ.
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.
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 14 czerwca 2015 r., według następującego harmonogramu:

Termin składania wniosków o aktualizację	19.01-23.01.2015
Opracowanie rozkładu jazdy na podstawie złożonych wniosków	26.01-18.02.2015
Przekazanie projektu rozkładu jazdy	19.02.2015
Analiza i zgłaszanie uwag do projektu rozkładu jazdy	19.02-23.02.2015
Realizacja lub odmowa realizacji uwag	24.02-02.03.2015
Akceptacja tras przez przewoźników	03.03-06.03.2015
Termin kursowania pociągów w RRJ	14.06-12.12.2015

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

PLK umożliwi generowanie raportu z ISZTP o zmianach rozkładu jazdy spowodowanych zmianami parametrów linii.

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

Termin składania wniosków o aktualizację	16.10-17.10.2014	08.12-09.12.2014	04.05-05.05.2015	18.06-19.06.2015
Opracowanie RRJ na podst. złożonych wniosków	20.10-24.10.2014	10.12-17.12.2014	06.05-13.05.2015	22.06-29.06.2015
Przekazanie projektu rozkładu jazdy	27.10.2014	17.12.2014	13.05.2015	29.06.2015
Analiza i zgłaszanie uwag do projektu	27.10-29.10.2014	17.12-19.12.2014	13.05-15.05.2015	29.06-01.07.2015
Realizacja lub odmowa realizacji uwag	30.10-03.11.2014	22.12-29.12.2014	18.05-20.05.2015	02.07-06.07.2015
Akceptacja tras przez przewoźników	04.11-05.11.2014	30.12-31.12.2014	21.05-22.05.2015	07.07-08.07.2015
Termin kursowania pociągów w RRJ	15.03-12.12.2015	26.04-12.12.2015	01.09-12.12.2015	18.10-12.12.2015

Aktualizacja dokonywana będzie w ramach 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 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, według zasad określonych w § 16 ust. 20. W przypadku niezarejestrowania pojazdu kolejowego z napędem, przewoźnik nie ma możliwości złożenia wniosku o przydzielenie trasy pociągu.
8. 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) najpóźniej na 70 dni przed wprowadzeniem zmiany w RRJ.
Przewoźnik od daty przekazania przez PLK projektu rozkładu jazdy, uzgadnia albo zgłasza uwagi lub proponuje zmiany.
Uwagi lub propozycje zmian nie mogą dotyczyć elementów, które nie zostały ujęte przez wnioskodawcę we wnioskach o przydzielenie tras pociągów.
W przypadku braku stanowiska wnioskodawcy w terminach wskazanych w ust. 5 i 6, PLK uznaje, że projekt zmian do RRJ został przyjęty bez uwag.
9. PLK w okresie obowiązywania RRJ, w ramach istniejącej wolnej zdolności przepustowej, umożliwia przewoźnikom pasażerskim na 40 dni przed dniem planowanego odjazdu pociągu, dokonanie następujących zmian:
 - 1) skrócenia trasy pociągu pomiędzy posterunkami, na których wprowadzony jest postój;
 - 2) łączenia relacji pociągów;
 - 3) skrócenia trasy pociągu, w pozostałych przypadkach niż wymienione w punkcie 1;
 - 4) dodania postojów w istniejącej trasie pociągu;
 - 5) usunięcia postojów z istniejącej trasy pociągu.
10. W przypadku pogorszenia parametrów technicznych infrastruktury kolejowej, spowodowanych przyczynami niezależnymi, a wymagającymi długotrwałych napraw, np. powódź, pożar, szkody górnicze itp., PLK może w dowolnym czasie wprowadzać 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).
- 1a. Wnioski o przydzielenie tras pociągów w ramach IRJ są rozpatrywane z uwzględnieniem planowanego terminu przejazdu oraz kolejności złożenia wniosków.
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) 8 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 o przydzielenie tras pociągów dla przejazdów pociągów w ruchu towarowym można składać od 24 października 2014 r., a dla przejazdów pociągów pasażerskich przyjmowane będą od 4 listopada 2014 r.
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 teleadresowe 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:

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

e-mail: **oss@plk-sa.pl**

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

miejski 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 o przydzielenie tras pociągów 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 o przydzielenie trasy pociągu 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 planowania użycia nowego pojazdu kolejowego z napędem, wnioskodawca składa wniosek o zarejestrowanie pojazdu kolejowego z napędem według zasad określonych w § 16 ust. 20.

Do czasu zarejestrowania pojazdu kolejowego z napędem, wniosek o przydzielenie trasy pociągu nie zostanie przyjęty do realizacji.

W przypadku, gdy nie ma możliwości opracowania IRJ według wniosku o przydzielenie trasy pociągu, 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 o przydzielenie tras pociągów na pociągi pasażerskie i towarowe, oprócz jednorazowej zmiany parametrów pociągu, 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 o przydzielenie tras pociągów na pociągi pasażerskie handlowe, oprócz pociągów pasażerskich okazjonalnych, PLK nie później niż 7 dni roboczych po ich złożeniu, przekazuje wnioskodawcy opracowany IRJ lub informuje o braku możliwości realizacji złożonego wniosku.
12. W miarę możliwości, PLK przyjmuje wniosek o przydzielenie trasy pociągu 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. Opracowana w ramach IRJ trasa pociągu podlegająca akceptacji przewoźnika, musi zostać zaakceptowana w ciągu 2 dni roboczych. Brak akceptacji we wskazanym terminie powoduje automatyczne odrzucenie wniosku przez system. Po zaakceptowaniu trasy przewoźnik otrzyma automatycznie zarządzoną trasę.
14. 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).
15. Opłatę dodatkową pobiera się również za opracowanie IRJ, z którego wnioskodawca zrezygnował.
16. PLK nie przyjmuje wniosków o przydzielenie tras pociągów na wprowadzenie korekty do IRJ.
17. Wnioski o przydzielenie tras pociągów wynikające z przewozów przesyłek priorytetowych na potrzeby obronne państwa, przyjmowane są z wyprzedzeniem umożliwiającym opracowanie i przekazanie wnioskodawcy rozkładu jazdy pociągów.

18. W przypadku konieczności uruchomienia pociągu pasażerskiego lub towarowego z innym rodzajem pojazdu kolejowego z napędem i/lub zmienioną masą brutto pociągu obowiązują zasady według § 31 ust. 2.

§ 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**

e-mail: elzbieta.pawlowska@plk-sa.pl; id.nadzwyczajne@plk-sa.pl

miejski nr tel.: (00 48) 22 473 35 67 lub (00 48) 22 473 27 00

kolejowy nr tel.: (922) 473 35 67 lub (922) 473 27 00

miejski nr faksu: (00 48) 22 473 35 68; kolejowy nr faksu: (922) 473 35 68

3. 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.
4. 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)”, wymienionej w załączniku 3A.
5. 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. 4.

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 28 listopada 2014 r.
6. 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.
7. 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), przewoźnik wnosi opłatę za usługi o charakterze dodatkowym wyznaczoną na podstawie indywidualnych kalkulacji.

W przypadku, kiedy dla zrealizowania przewozu przesyłki nadzwyczajnej musi zostać wstrzymany ruch po sąsiednim torze, przewoźnik wnosi opłatę podstawową za minimalny dostęp za korzystanie z obu torów.



8. 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. 5.
Dodatkowym warunkiem przyjęcia przez PLK wniosku o przydzielenie trasy pociągu 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.
9. Opłata dodatkowa za opracowanie IRJ dla przejazdów pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi wyznaczana jest zgodnie z cennikiem, o którym mowa w § 25 ust. 1.
10. W przypadku, kiedy PLK poniesie dodatkowe koszty związane z przygotowaniem trasy dla przejazdu, o których mowa w ust. 7, przewoźnik ponosi te dodatkowe koszty również w przypadku, kiedy zrezygnował z tego przejazdu.
11. Obciążenie przewoźnika kosztami przygotowania takiego przejazdu dokonywane jest przez jednostkę organizacyjną PLK, która poniosła te koszty.
12. PLK nie przyjmuje wniosków o przydzielenie tras pociągów na kursowanie pociągów pasażerskich w ramach RRJ, w których składzie znajdują się wagony z przekroczoną skrajnią taboru kolei o prześwicie toru 1520 mm, o wymiarach mieszczących się w skrajni taboru 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: ij@plk-sa.pl

miejski nr tel.: **(00 48) 22 473 23 94** lub **(00 48) 22 473 37 89**

kolejowy nr tel.: **(922) 473 23 94** lub **(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 o przydzielenie tras pociągów, według ust. 7, z zachowaniem terminów, o których mowa w ust. 5 oraz procedurę rezygnacji z trasy pociągu z Katalogu PLK według § 24 ust. 2.
7. W przypadku, o którym mowa w ust. 6, wnioski o przydzielenie tras pociągów 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 o przydzielenie trasy pociągu 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 pociągów należy składać za pomocą ISZTP – „Zamawiaj i Jedź” poprzez stronę internetową 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 pociągów, w ramach studium rozkładu jazdy, dla każdego pociągu, PLK pobiera opłatę w wysokości określonej w § 18 ust. 14.
4. Inne prace objęte studium rozkładu jazdy pociągów, 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. Opracowane studium rozkładu jazdy pociągów 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 opracowane studium rozkładu jazdy lub informuje o braku możliwości opracowania studium rozkładu jazdy pociągów.

§ 22. (uchylony)

§ 23. Koordynacja i rozwiązywanie kolizji tras pociągów

1. W przypadku powstania kolizji pomiędzy trasami, podejmowany jest przez PLK proces koordynacji. W trakcie procesu koordynacji, PLK przekazuje zainteresowanym przewoźnikom w postaci papierowej lub elektronicznej niezbędne informacje o wnioskowanych trasach kolizyjnych bez ujawnienia tożsamości pozostałych przewoźników, chyba że wyrażą zgodę, oraz stosowanych kryteriach w procesie przydzielania tras pociągów.
PLK przedstawia propozycję rozwiązania sytuacji kolizyjnej niezwłocznie po jej ujawnieniu, z uwzględnieniem priorytetów w opracowaniu tras pociągów, wskazanych w § 16 ust. 18a, 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 odcinek infrastruktury poprzez zmniejszenie liczby postojów, czasów ich trwania, zmniejszenie masy pociągu, użycie pojazdu kolejowego z napędem o lepszych parametrach trakcyjnych;
 - 4) zastosowaniu:
 - a) wariantów rozkładu jazdy pociągów dla tras kolidujących w dniach ich zaistnienia,
 - b) ograniczeń – w określonych terminach – możliwości kursowania wybranych pociągów.

Zaproponowane rozwiązania są dyskutowane w procesie koordynacji, przy czym w ramach procesu koordynacji, wnioskodawca może zgłaszać uwagi i przedstawiać możliwe ustępstwa w zakresie złożonych wniosków, które uwzględniane są przez PLK w miarę możliwości techniczno-eksploatacyjnych.

Nieotrzymanie odpowiedzi wnioskodawcy w terminie 5 dni roboczych od dnia otrzymania od PLK informacji o propozycji rozwiązania kolizji, będzie traktowane jako akceptacja.

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

W rezultacie wypracowywane jest rozwiązanie kompromisowe.

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

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

3. (uchylony).
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 całą albo część zamówionej i przydzielonej trasy pociągu, która nie została przez przewoźnika wykorzystana, w wysokości określonej w § 26 ust. 10.
2. PLK przyjmuje rezygnację z przydzielonej trasy pociągu począwszy od daty przekazania powiadomienia o przydzielonych trasach pociągów, o którym mowa w § 16 ust. 28.
Zasady składania rezygnacji określa Umowa.
3. Przewoźnik otrzymuje potwierdzenie przyjęcia rezygnacji.
4. Podanie przez przewoźnika błędnych danych skutkuje nieprzyjęciem rezygnacji.

ROZDZIAŁ 6

OPLĄTY 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 14 grudnia 2014 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.
7. 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, poczynawszy od pierwszego dnia obowiązywania RRJ, podwyższoną opłatę podstawową za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, ustaloną w wyniku aukcji przeprowadzonej z uwzględnieniem zasad, o których mowa w załączniku 7.

§ 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.
Wartość składnika, stanowiącego część stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o której mowa w § 7 ust. 3 Rozporządzenia, związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, wynosi 0 złotych dla wszystkich rodzajów przewozów.
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 według przydzielonej trasy pociągu na poszczególnych jej odcinkach.Do wyznaczania całkowitej masy brutto pociągu przyjmuje się masę lokomotyw według przydzielonej trasy pociągu.
3. Sposób ustalania kategorii linii dla potrzeb kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej został przedstawiony w załączniku 12.
4. 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 przypisanych odcinkom linii kolejowych i długości tych odcinków.
- 4a. PLK w okresie od 14 grudnia 2014 r. do 12 grudnia 2015 r. udziela ulgi intermodalnej w opłacie za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, dofinansowanej ze środków pochodzących z budżetu państwa, w wysokości i na zasadach określonych w Umowie.
5. (uchylony).
6. 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.
7. 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.
8. Do opłat za usługi dodatkowe nie nalicza się marży zysku.
9. 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, nie mogą się odbywać.
- 9a. Opłata podstawowa za korzystanie z torów postojowych o prześwicie 1520 mm na przejściach granicznych z Republiką Białorusi 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.
10. Opłata rezerwacyjna, o której mowa w § 25 ust. 6, wynosi zgodnie z § 7 ust. 20 Rozporządzenia:

- 1) 25% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu przy braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy albo jej złożeniu w terminie krótszym niż 12 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;
- 2) 20% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie nie krótszym niż 12 godzin i krótszym niż 36 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;
- 3) 15% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie nie krótszym niż 36 godzin i krótszym niż 72 godziny przed planowym uruchomieniem pociągu;
- 4) 10% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie nie krótszym niż 72 godziny i nie dłuższym niż 30 dni przed planowym uruchomieniem pociągu;
- 5) 1% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu do czasu najbliższej zmiany rozkładu jazdy, wskazanej w załączniku 5B, w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągów w terminie dłuższym niż 30 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu, z wyłączeniem przejazdów na podstawie IRJ.

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

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

§ 27. (uchylony)

§ 28. (uchylony)

§ 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 wskutek niewykonania lub nienależytego wykonania Umowy szkody doznała osoba trzecia, strona która wyrównała osobie trzeciej doznaną 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 o przydzielenie tras pociągów przewoźnika.
Wszystkie przydzielone trasy pociągów przez PLK na wniosek przewoźnika, w okresie obowiązywania RRJ, są do jego dyspozycji.
2. 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 niepowodująca 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.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.
3. 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 podróżnymi, 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 towarów,
 - c) relację przesyłki z towarami niebezpiecznymi wysokiego ryzyka (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 towarami niebezpiecznymi wysokiego ryzyka (TWR) i przesyłkami nadzwyczajnymi, przewoźnik dodatkowo zgłasza telefonicznie powyższe informacje do właściwej terytorialnie ekspozytury zarządzania ruchem kolejowym (kontakt według załącznika 4.3).

4. Przewoźnik zgłasza informacje, o których mowa w ust. 3 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 towarami niebezpiecznymi wysokiego ryzyka (TWR) oraz przesyłkami nadzwyczajnymi poza procesem planowania dyspozytorskiego, jednak nie później niż na 60 minut przed odjazdem pociągu.

5. 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 o przydzielenie tras pociągów, przygotowywania rozkładu jazdy pociągów, a także podczas jego realizacji; zawsze jednak tak, aby przewoźnik mógł dostosować organizację przewozów do niezbędnych zmian.

6. W przypadku odstępstw od rozkładu jazdy przy regulowaniu ruchu pociągów obowiązują stopnie pierwszeństwa pociągów wskazane w § 7 ust. 11, z uwzględnieniem wykorzystania zdolności przepustowej oraz minimalizacji opóźnień:

7. 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.

8. Postój pociągu, z przyczyn leżących po stronie przewoźnika i nieujęty w rozkładzie jazdy pociągów, przekraczający 36 godzin skutkuje koniecznością zamówienia nowej trasy pociągu.

9. 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.

§ 31a. Działania sprawdzające przeprowadzane przez uprawniony personel PLK

1. Pracownicy zarządcy posiadający imienne upoważnienia wydane przez Dyrektora Biura Bezpieczeństwa Centrali PLK, uprawnieni są do przeprowadzenia czynności sprawdzających, w zakresie:

- 1) wyposażenia pracowników i pojazdu kolejowego przewoźnika w następujące dokumenty i przybory:

- a) prawo kierowania pojazdem kolejowym lub licencję i świadectwo maszynisty,
 - b) zezwolenie wydane dla pracownika w trybie § 33 Regulaminu,
 - c) aktualny wewnętrzny rozkład jazdy pociągu oraz Dodatek 2 do WRJ,
 - d) kartę próby hamulca i urządzeń pneumatycznych pociągu,
 - e) druki rozkazów pisemnych,
 - f) wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu,
 - g) sprawny radiotelefon,
 - h) przybory sygnałowe;
- 2) zestawienia pociągu zgodnie z parametrami przydzielonej trasy pociągu.

Działania te nie mogą naruszać zasad bezpieczeństwa.

2. PLK powiadamia przewoźnika o wynikach czynności sprawdzających w terminie 14 dni od ich zakończenia.

§ 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. z 2015 r., poz. 360) oraz w przepisach wewnętrznych określonych w załączniku 3 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 towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR) zgodnie z przepisami wewnętrznymi określonymi w załączniku 3A;
 - 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, nieprzewidzianych 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 ZRJ;
- 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 pociągów, 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, wyszczególnionych w załączniku 3 oraz porozumień, regulaminów lub instrukcji obowiązujących w ruchu granicznym, o których mowa w § 10 ust. 1 oraz zmianach w działkach regulaminów technicznych dotyczących przewoźników, w terminie określonym w § 10 ust. 2;
- 14) dokonuje czynności sprawdzających 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.), zgodnie z zasadami określonymi w § 31a;
- 15) 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;
- 16) wstrzymuje lub ogranicza ruch kolejowy oraz decyduje o zakresie modyfikacji procesu przewozowego w sytuacjach nadzwyczajnych lub/i kryzysowych, w szczególności wynikających z potrzeb obronności i bezpieczeństwa państwa;
- 17) ma prawo żądania wyznaczenia przez przewoźnika swoich przedstawicieli do składu zespołów zarządzania kryzysowego, powoływanych i tworzonych w strukturach PLK w sytuacjach nadzwyczajnych lub kryzysowych;
- 18) 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;
- 19) 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;
- 20) ma prawo usunięcia na koszt przewoźnika pozostałości po czynnościach ładunkowych, jeśli nie dokonał tego przewoźnik, pomimo uprzedniego wezwania;
- 21) 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;
- 22) 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;
- 23) 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;

-
- 24) dokonuje kontroli przestrzegania przepisów porządkowych na obszarze kolejowym PLK, w pociągach i pojazdach kolejowych przewoźnika;
 - 25) ma prawo żądania od przewoźnika wyjaśnień dotyczących sposobu realizacji Umowy w przypadkach, kiedy zachodzi obawa jej naruszenia lub zagrożenia bezpieczeństwa osób lub mienia;
 - 26) ma prawo ustalania przerw technologicznych, skutkujących wprowadzaniem czasowych ograniczeń wynikających z prowadzenia przez PLK prac inwestycyjnych, modernizacyjnych lub 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;
 - 27) umożliwia dostęp do SID, według zasad określonych w § 37 ust. 12.
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. z 2015 r., poz. 360) oraz przepisach wewnętrznych wyszczególnionych w załączniku 3;
 - 3a) spełnia warunki wymagane przepisami prawa odnośnie czasu pracy i odpoczynku maszynistów oraz znajomości przez nich obsługiwanych odcinków linii kolejowych;
 - 4) ściśle współpracuje i przestrzega wszelkich decyzji i ustaleń dotyczących modyfikacji procesu przewozowego, podejmowanych przez PLK w sytuacjach nadzwyczajnych lub/i kryzysowych;
 - 5) wyznacza przedstawicieli do składu zespołów zarządzania kryzysowego powoływanych i tworzonych w strukturach PLK;
 - 6) ma prawo żądania od PLK otrzymania dodatkowych wyjaśnień i uzasadnień dotyczących wprowadzenia zmian powstałych w wyniku zaistnienia sytuacji opisanych w ust. 1 pkt 15, 16 i 18;
 - 7) realizuje przejazdy pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi towarami niebezpiecznymi, towarami niebezpiecznymi wysokiego ryzyka (TWR), zgodnie z przepisami wewnętrznymi, wyszczególnionymi w załączniku 3A;
 - 8) przekazuje informacje handlowe poprzez ISZTP o pociągach pasażerskich w terminach określonych w załączniku 5B;
 - 9) 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;
 - 10) 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;
 - 11) ponosi odpowiedzialność za zabezpieczenie podczas postoju przed zbliżeniem pociągów lub pojazdów kolejowych;
 - 12) 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;
 - 13) niezwłocznie powiadamia PLK o dostrzeżonych, wszelkich innych, niż wymienione w pkt 12, 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, mienia i środowiska;

- 14) na żądanie PLK, udostępnia dokumentację dotyczącą kwalifikacji i uprawnień pracowników przewoźnika oraz potwierdzającą sprawność techniczną pojazdów kolejowych używanych do przewozu;
- 15) 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;
- 16) zgłasza dyżurnemu ruchu stacji początkowej lub stacji pośredniej gotowość do odjazdu pociągu, zgodnie z zasadami i trybem określonymi w § 34;
- 17) pozostawia 1 egzemplarz wykazu pojazdów kolejowych w składzie pociągu zgodnie z postanowieniami Umowy;
- 18) pozostawia 1 egzemplarz karty rozrządowej na wyznaczonych posterunkach ruchu PLK na stacjach wyposażonych w górki rozrządowe;
- 19) przestrzega ustaleń zawartych w WRJ dotyczących dopuszczalnej masy brutto pociągu i pozostałych parametrów trasy pociągu zawartych w tym rozkładzie jazdy;
- 20) 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 najbliższej lokomotywy;
- 21) ponosi odpowiedzialność za usunięcie pozostałości po czynnościach ładunkowych;
- 22) zapewnia i ponosi odpowiedzialność za skuteczne zabezpieczenie przyjętych do przewozu ładunków, w szczególności uniemożliwiający przesunięcie, emisję ładunku poprzez np. pylenie, wywiewanie, usypywanie, wylewanie i uwalnianie oraz emisję energii;
- 23) 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;
- 24) w przypadku nieplanowej zmiany drużyn trakcyjnych lub konduktorskich uzgadnia stację tej zmiany z dyspozytorem właściwej terytorialnie ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK;
- 25) 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 identyfikacyjnych 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);
- 26) ma prawo żądania od PLK wyjaśnień dotyczących sposobu realizacji Umowy w przypadkach, kiedy zachodzi obawa naruszenia Umowy lub następuje zagrożenie bezpieczeństwa osób lub mienia;
- 27) ma prawo korzystania z częstotliwości sieci radiolączności kolejowej zgodnie z „Regulaminem wykorzystywania sieci radiolączności w pasmach radiowych administrowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”;
- 28) może zezwolić na wstęp i 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.
- 29) 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”, wyszczególnionych w załączniku 3B, 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**

e-mail: sok.komenda@plk-sa.pl

miejski nr tel.: **(00 48) 22 474 41 62**; kolejowy nr tel.: **(922) 474 41 62**

miejski nr faksu: **(00 48) 22 474 41 57**; kolejowy nr faksu: **(922) 474 41 57**

- 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 wnioskuje 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 techniczne
- zgłasza 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 lub/i towarem niebezpiecznym wysokiego ryzyka (TWR) podając ich liczbę i numery identyfikacyjne przewożonego towaru (UN) 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 i odcinków zdalnego prowadzenia ruchu (zpr).

§ 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, mienia i środowiska, 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 3B.
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 przywracaniu ruchu kolejowego;
 - 4) współdziałania przy ustalaniu przyczyn zdarzenia lub trudności eksploatacyjnej, o których mowa w ust. 1.
5. (uchylony).
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, jeżeli zespół nie został powołany przez dyrektora zakładu linii kolejowych.

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, niezawinionych 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 wynikłe 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, zarządzenie przesiadania podróżnych z odwołanych na trasie pociągów do najbliższych pociągów w danym kierunku jazdy (nawet innego przewoźnika) wraz z zarządzeniem dodatkowych postojów 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 przestawienia 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 w obszarze działania ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK, decyzje o odwołaniu pociągów podejmuje przewodniczący regionalnego zespołu zarządzania kryzysowego, a w przypadku, gdy zespół ten nie został powołany – naczelnik ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK po uzgodnieniu z zainteresowanymi przewoźnikami.
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.
10. W ramach zarządzania kryzysowego, w przypadku zaistnienia konieczności wstrzymania ruchu pociągów w skali całej sieci kolejowej, decyzję podejmuje Przewodniczący Zespołu Zarządzania Kryzysowego w PLK lub jego Zastępca.

Postępowanie w przypadku wykrycia stanu awaryjnego w taborze podczas przejazdów

11. 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).
12. Bieżące śledzenie zdarzeń awaryjnych taboru związanych z niesprawnościami układu biegowego i nieprawidłowościami załadunku, odbywa się za pomocą 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**

13. W przypadku zakłóceń eksploatacyjnych spowodowanych wykryciem przez urządzenia dsat niesprawności zestawów kołowych i innych elementów układu biegowego 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”, wymienionych w załączniku 3B.
14. Ustawienia progowe dla urządzeń dsat określa PLK w „Wytocznych techniczno-eksploatacyjnych urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru le-3”.
15. Tabor wyłączony z eksploatacji na skutek niesprawności zestawów kołowych, stwierdzonych przez urządzenia dsat, podlega obsłudze technicznej przewoźnika.
16. 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

17. W przypadku wykrycia przez przytorowe urządzenia dsat przekroczenia przez pojazd kolejowy dopuszczalnego: nacisku osi, obciążenia na metr bieżący toru lub nierównomiernego rozmieszczenia przesyłki, dyżurny ruchu przekazuje przez radiotelefon prowadzącemu pojazd kolejowy z napędem informację o rodzaju przekroczenia i jego lokalizacji.
Dyżurny ruchu poleca kontynuować jazdę z ograniczoną prędkością, ustaloną na podstawie „Regulaminu obsługi terminala urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych w taborze podczas jazdy”, do stacji wyłączenia, gdzie pojazd kolejowy z wykrytym przekroczeniem należy wyłączyć z pociągu i pozostawić do dyspozycji przewoźnika.
18. 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)”, wymienionej w załączniku 3A. Fakt dostosowania parametrów wyłączanego pojazdu do dopuszczalnych parametrów linii i zamiarze włączenia w/w pojazdu do przewozu, pracownik przewoźnika potwierdza w formie pisemnego zgłoszenia na etapie planowania dyspozytorskiego (dane teleadresowe wg załącznika 4.3). Pisemne zgłoszenie o dostosowaniu pojazdu do dopuszczalnych parametrów linii i zamiarze włączenia pojazdu do przewozu powinno zawierać nazwę przewoźnika, nr pojazdu, nr pociągu i datę jego kursowania oraz podpis pracownika przewoźnika.

Postępowanie w przypadku wykrycia przekroczenia przeciążenia dynamicznego

19. Przeciążenie dynamiczne jest to dodatkowa siła nacisku koła na szynę powstająca w trakcie jazdy pojazdu kolejowego, wywołwana niesprawnością elementów bieżowych 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.
20. 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 poleca kontynuować jazdę z ograniczoną prędkością, ustaloną na podstawie „Regulaminu obsługi terminala urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych w taborze podczas jazdy”, do stacji wyłączenia, gdzie pojazd kolejowy z wykrytym przekroczeniem należy wyłączyć z pociągu i pozostawić do dyspozycji przewoźnika.
21. Po wyłączeniu pojazdu, przewoźnik przeprowadza procedurę uznania przesyłki za nadzwyczajną zgodnie z „Instrukcją o przewozie przesyłek nadzwyczajnych Ir-10 (R-57)”, wymienionej w załączniku 3A.
22. 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, przyczyn leżących po stronie PLK, przewoźnik może realizować przewozy osób z wykorzystaniem lądowych środków komunikacji zastępczej, dostosowanej do liczby podróżnych i wykorzystującej dostępne środki transportu zbiorowego.
2. Wprowadzenie komunikacji zastępczej z powodu zamknięć torowych odbywa się w procesie opracowywania i uzgadniania ZRJ. W tym przypadku właściwą terenowo ekspozytura Centrum Rozkładów Jazdy PLK wskazuje jednostkę organizacyjną PLK, którą przewoźnik obciąża kosztami, o których mowa w ust. 3.
3. 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 za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, które poniósłby przewoźnik w przypadku realizacji przejazdu bez jakichkolwiek ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, powstałych z przyczyn leżących po stronie PLK, a udokumentowanymi kosztami ponoszonymi przy realizacji komunikacji zastępczej w ich pełnej wysokości.
4. Rozliczenia dodatkowych kosztów komunikacji zastępczej odbywają się zgodnie z postanowieniami Umowy.
5. Wprowadzenie komunikacji zastępczej przez przewoźnika z przyczyn, o których mowa w § 36 ust. 1, odbywa się w uzgodnieniu z właściwą terenowo ekspozyturą Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK (zgodnie z załącznikiem 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.

Wyżej wymienione informacje powinny być również przekazane w formie pisemnej.

§ 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 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 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 PLK o decyzjach dotyczących wniosku, ewentualnie koryguje w uzgodnieniu z PLK 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, niespełniające 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 długości pociągów, nacisku osi, maksymalnej prędkości;
 - 9) wskazanie propozycji organizacji przewozów, umożliwiających opracowanie i realizację przejazdu/ów 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. z 2015 r., poz. 360) oraz przepisach wewnętrznych PLK według wykazu stanowiącego załącznik 3.
 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.