



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

REGULAMIN

**PRZYDZIELANIA TRAS POCIĄGÓW
I KORZYSTANIA Z PRZYDZIELONYCH TRAS POCIĄGÓW
PRZEZ LICENCJONOWANYCH PRZEWÓŹNIKÓW KOLEJOWYCH
W RAMACH ROZKŁADU JAZDY POCIĄGÓW
2017/2018**

Warszawa, grudzień 2016

Wykaz zmian

| Lp. | Podstawa wprowadzenia zmiany | Zakres wprowadzonej zmiany | Obowiązuje od dnia |
|-----|---|--|---------------------|
| 1 | Zmiana nr 1 z dnia 10 stycznia 2017 r. | Spis załączników, Załączniki: 2.1, 2.6, 2.7, 2.8, 2.9, 2.11, 2.13, 2.14, 12, 14. | 10 grudnia 2017 r. |
| 2 | Zmiana nr 2 z dnia 7 marca 2017 r. | Spis załączników, Definicje pojęć i skrótów w Regulaminie: ust. 2 pkt 5, Podrozdział 2.1.1. ust. 1, Podrozdział 4.2. ust. 16, Podrozdział 4.3.1. ust. 14, Podrozdział 7.2. ust. 1 pkt 1 lit. h, Załączniki: 1., 2.1(P), 2.1(A), 2.1(T), 2.2., 2.3., 2.4., 2.5., 2.6., 2.7., 2.8., 2.9., 2.11., 2.12., 2.13., 2.14., 2.15., 2.16., 2.18., 3.1., 3.2., 4.3., 5.2., 13. | 18 marca 2017 r. |
| 3 | Zmiana nr 3 z dnia 15 marca 2017 r. | Podrozdział 4.8.2.: tytuł, ust. 1, Załączniki: 2.6., 2.7., 2.8., 2.9., 2.11., 2.13., 2.14., 6.1. | 26 marca 2017 r. |
| 4 | Zmiana nr 4 z dnia 7 kwietnia 2017 r. | Spis załączników, Podrozdział 1.7 ust. 4, Podrozdział 4.2. ust. 1, ust. 10, ust. 11, ust. 12, ust. 16, Podrozdział 4.4.1. ust. 1, Podrozdział 4.5. ust. 3, ust. 5, ust. 6, Podrozdział 4.6. ust. 2, Podrozdział 4.7. ust. 3, Załączniki: 2.6., 2.7., 2.8., 2.8a., 2.9., 2.11., 2.13., 4.3., 4.4. (uchylony), 6.2., 15., 16. | 20 kwietnia 2017 r. |

Spis treści

| | |
|---|-----------|
| SPIS ZAŁĄCZNIKÓW..... | 6 |
| DEFINICJE POJĘĆ I SKRÓTÓW W REGULAMINIE..... | 8 |
| 1. INFORMACJE OGÓLNE..... | 11 |
| 1.1. Wprowadzenie | 11 |
| 1.2. Cel | 11 |
| 1.3. Status prawny | 11 |
| 1.3.1. Postanowienia ogólne | 11 |
| 1.3.2. Zgłaszanie uwag | 11 |
| 1.4. Struktura Regulaminu sieci..... | 12 |
| 1.5. Obowiązki i aktualizacja | 12 |
| 1.5.1. Okres obowiązywania | 12 |
| 1.5.2. Proces aktualizacji | 12 |
| 1.6. Publikowanie | 12 |
| 1.7. Dane kontaktowe..... | 12 |
| 1.8. Kolejowe korytarze towarowe..... | 13 |
| 2. WARUNKI DOSTĘPU | 14 |
| 2.1. Ogólne warunki dostępu | 14 |
| 2.1.1. Warunki składania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej | 14 |
| 2.1.2. Warunki uzyskania dostępu do infrastruktury kolejowej..... | 14 |
| 2.2. Ogólne warunki handlowe..... | 15 |
| 2.3. Przepisy eksploatacyjne..... | 15 |
| 2.4. Przewóz przesyłek nadzwyczajnych | 15 |
| 2.5. Zasady akceptacji taboru kolejowego..... | 16 |
| 2.6. Proces akceptacji personelu..... | 18 |
| 3. INFRASTRUKTURA | 19 |
| 3.1. Wprowadzenie | 19 |
| 3.2. Opis sieci | 19 |
| 3.2.1. Zasilanie trakcyjne | 20 |
| 3.3. Ograniczenia ruchu | 20 |
| 3.3.1. Ograniczenia środowiskowe..... | 20 |
| 3.4. Dostępność infrastruktury | 21 |
| 4. PRZYDZIELANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ | 22 |
| 4.1. Wprowadzenie | 22 |
| 4.2. Opis procesu | 22 |
| 4.3. Harmonogram zamawiania i przydzielania tras pociągów | 24 |

| | | |
|-------------|---|-----------|
| 4.3.1. | Harmonogram rocznego rozkładu jazdy | 24 |
| 4.3.2. | Aktualizacja rocznego rozkładu jazdy | 26 |
| 4.3.3. | Harmonogram zamawiania tras pociągów w ramach indywidualnego rozkładu jazdy... | 28 |
| 4.3.4. | Przydzielanie tras pociągów z katalogu PLK | 29 |
| 4.3.5. | Studium rozkładu jazdy pociągów | 29 |
| 4.3.6. | Korzystanie z linii/odcinków kolejowych, dla których nie jest opracowywany rozkład jazdy pociągów..... | 29 |
| 4.4. | Proces przydzielania tras pociągów | 30 |
| 4.4.1. | Proces koordynacji..... | 30 |
| 4.4.2. | Proces rozwiązywania konfliktów | 30 |
| 4.4.3. | Przepełniona infrastruktura: definicja, kryteria pierwszeństwa i postępowanie | 31 |
| 4.4.4. | Ramowa zdolność przepustowa | 31 |
| 4.5. | Przydzielanie zdolności przepustowej na potrzeby utrzymania, rewitalizacji i modernizacji..... | 33 |
| 4.6. | Komunikacja zastępcza | 34 |
| 4.7. | Zasady rezygnacji z niewykorzystanej zdolności przepustowej..... | 35 |
| 4.8. | Specjalne działania podejmowane w przypadku zakłóceń | 35 |
| 4.8.1. | Zasady dokonywania powiadomień | 35 |
| 4.8.2. | Postępowanie w razie zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w transporcie kolejowym..... | 35 |
| 4.8.3. | Przewidywane problemy | 36 |
| 4.8.4. | Nieprzewidziane problemy | 38 |
| 5. | USŁUGI | 40 |
| 5.1. | Wprowadzenie | 40 |
| 5.2. | Minimalny pakiet dostępu | 40 |
| 5.3. | Usługi dodatkowe i pomocnicze..... | 41 |
| 6. | OPŁATY | 42 |
| 6.1. | Zasady ustalania opłat..... | 42 |
| 6.1.1. | Opłaty za niewykorzystanie zdolności przepustowej | 44 |
| 6.1.2. | Gwarancje finansowe | 44 |
| 6.2. | Zasady rozliczeń..... | 45 |
| 7. | POSTĘPOWANIE W TRAKCIE REALIZACJI UMOWY | 46 |
| 7.1. | Organizacja i realizacja przejazdów pociągów | 46 |
| 7.2. | Działania sprawdzające przeprowadzane przez uprawniony personel PLK | 47 |
| 7.3. | Obowiązki i uprawnienia stron | 47 |
| 7.3.1. | Obowiązki i uprawnienia zarządcy infrastruktury PLK..... | 47 |
| 7.3.2. | Obowiązki i uprawnienia przewoźnika | 49 |



| | |
|--|-----------|
| 7.4. Odszkodowania, rozliczenia za niedotrzymanie zobowiązań..... | 51 |
| 7.5. Zezwolenia dla pracowników przewoźnika..... | 52 |
| 7.6. Zgłaszanie przez przewoźnika gotowości do odjazdu | 53 |
| 7.7. Włączanie wagonów kontrolnych i inspekcyjnych PLK do pociągów przewoźnika..... | 53 |

Spis załączników

1. Wykaz linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. Charakterystyka infrastruktury kolejowej:
 - 2.1. Wykaz maksymalnych prędkości:
 - 2.1 (P) Wykaz maksymalnych prędkości – składy wagonowe
 - 2.1 (A) Wykaz maksymalnych prędkości – autobusy szynowe i EZT
 - 2.1 (T) Wykaz maksymalnych prędkości – pociągi towarowe
 - 2.2. Wykaz maksymalnych nacisków osi
 - 2.3. Wykaz maksymalnych nacisków liniowych (na 1 metr bieżący toru)
 - 2.4. Klasy odcinków linii kolejowych
 - 2.5. Wykaz parametrów technicznych na wyznaczonych międzynarodowych ciągach tranzytowych w ruchu towarowym
 - 2.6. Wykaz posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych
 - 2.7. Wykaz linii kolejowych, na których wprowadzone zostały ograniczenia ich użytkowania
 - 2.8. Wykaz odległości do terminali kolejowych, punktów zaopatrzenia w paliwo, torów postojowych i punktów utrzymania pojazdów kolejowych
 - 2.8a. Wykaz stacji i innych obiektów eksploatacyjnych z przyporządkowaniem im średnich odległości przejazdu przyjmowanych do obliczenia opłaty manewrowej obowiązujących od 10 grudnia 2017 r.
 - 2.9. Wykaz ogólnodostępnych torów do czynności ładunkowych z przyległym placem lub rampą będących w zarządzie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
 - 2.10. Wykaz stacji wyposażonych w czynne górkę rozrządową
 - 2.11. Wykaz peronów przy liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
 - 2.12. Wykaz ograniczeń wynikających z niezachowania skrajni budowli linii kolejowej
 - 2.13. Wykaz parametrów sieci trakcyjnej
 - 2.14. Wykaz linii kolejowych, które są wyposażone w elektromagnesy samoczynnego hamowania pociągów
 - 2.15. Linie kolejowe według obszarów działania zakładów linii kolejowych
 - 2.16. Przynależność linii kolejowych do obszarów konstrukcyjnych
 - 2.17. Wykaz linii kolejowych, które są wyposażone w urządzenia systemu ETCS
 - 2.18. Korytarze towarowe
3. Przepisy wewnętrzne:
 - 3.1. Wykaz krajowych przepisów bezpieczeństwa obowiązujących pracowników przewoźnika wykonujących czynności bezpośrednio związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego
 - 3.2. 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. Dane kontaktowe pracowników 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 kolejowych
 - 4.3. Wykaz ekspozytur Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
 - 4.4. (uchylony)
 - 4.5. Wykaz komend regionalnych Straży Ochrony Kolei PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
 - 4.6. OSS (One Stop Shop) działające w ramach międzynarodowej sieci punktów OSS – RailNetEurope
 5. Harmonogramy zamknięć torowych:
 - 5.1. Sieciowy harmonogram zamknięć torowych planowanych do wykonania w rozkładzie jazdy pociągów 2017/2018
 - 5.2. Terminarz obowiązywania zmienionej organizacji ruchu pociągów oraz przygotowania i publikacji rozkładów jazdy pociągów 2017/2018
 6. Wzory wniosków:
 - 6.1. Wzór wniosku o przydzielenie trasy pociągu z instrukcją wypełniania wniosku
 - 6.2. Wzór wniosku o przydzielenie dostępu do Internetowego Systemu Zamawiania Trasy Pociągu (ISZTP) „Zamawiaj i jedź”
 - 6.3. Wzór wniosku o zarejestrowanie pojazdu kolejowego z napędem w aplikacji OT (Obliczenia Trakcyjne)
 7. Zasady przeprowadzania aukcji nieprzydzielonej zdolności przepustowej
 8. Harmonogram opracowania rocznego rozkładu jazdy pociągów 2017/2018
 - 8.1. Formularz zgłoszeniowy uwag do projektu rocznego rozkładu jazdy 2017/2018
 9. Wykaz materiałów, z których mogą być wykonane nakładki ślizgowe odbieraka prądu (pantografu) pojazdu trakcyjnego do kontaktu z siecią trakcyjną PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
 10. Zasady przejazdów pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w czynnej kabinie maszynisty
 11. Sposób ustalania kategorii linii kolejowych dla potrzeb kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej
 12. Wytyczne w sprawie komunikatów megafonowych i wzory komunikatów
 13. Mapa linii kolejowych w Polsce zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
 14. Zasady rezerwacji ramowej zdolności przepustowej
 - 14.1. Wzór wniosku o ramową zdolność przepustową
 15. Projekt cennika opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obowiązującego od 10 grudnia 2017 r.
 16. Wykaz linii kolejowych o szerokości torów 1435 mm zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z przyporządkowaniem im cennikowych kategorii obowiązujących od 10 grudnia 2017 r. (projekt)

Definicje pojęć i skrótów w Regulaminie

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) CID (*ang. Corridor Information Document*) – dokument zawierający informacje o warunkach użytkowania korytarza towarowego¹;
 - 2) C-OSS (*ang. Corridor One-Stop Shop*) – korytarzowy punkt kompleksowej obsługi wniosków w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury²
 - 3) cykliczny rozkład jazdy – rozkład jazdy grupy pociągów o wspólnych cechach³;
 - 4) IRJ – indywidualny rozkład jazdy pociągu⁴;
 - 5) ISZTP – Internetowy System Zamawiania Trasy Pociągu „Zamawiaj i Jedź” – aplikacja umożliwiająca przewoźnikom kolejowym kompleksową obsługę wniosków o przydzielenie trasy pociągów;
 - 6) 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;
 - 7) kolejowy korytarz towarowy – korytarz towarowy⁵;
 - 8) kolizja pomiędzy złożonymi wnioskami – sytuacja, w której co najmniej dwóch przewoźników kolejowych złożyło wnioski o przydzielenie tras pociągów⁶ na korzystanie z tego samego odcinka linii w tym samym czasie;
 - 9) koordynacja – proces rozwiązywania przez PLK, w drodze konsultacji z przewoźnikami kolejowymi, kolizji pomiędzy złożonymi wnioskami o przydzielenie tras pociągów;
 - 10) międzynarodowe konferencje rozkładów jazdy – konferencje mające na celu uzgodnienie międzynarodowych tras pociągów organizowane w ramach FTE (Forum Train Europe), OSŻD (Organizacja Sotrudniczestwa Żelaznych Drog) i RNE (RailNetEurope) oraz inne współorganizowane przez PLK;
 - 11) obszar konstrukcyjny – ustalony przez PLK obszar działania stanowiska ds. konstrukcji rozkładów jazdy pociągów;
 - 12) okres przepełnienia – 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;
 - 13) 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 brakiem lub niewielką liczbą postojów, ograniczoną do dużych miast i ważnych węzłów kolejowych, w składzie którego znajduje się strefa o podwyższonym standardzie oraz wyodrębniona strefa gastronomiczna;
 - 14) pociąg międzynarodowy – pociąg kursujący w połączeniach z przekroczeniem granicy państwa, z wyłączeniem pociągów transgranicznych;
 - 15) pociąg międzywojewódzki – pociąg pasażerski kursujący w połączeniach krajowych z przekroczeniem granicy województwa, inny niż pociąg wojewódzki;
 - 16) 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.);

¹ zgodnie 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

² zgodnie z określeniem, o którym mowa w art. 13 ww. rozporządzenia

³ zgodnie z definicją określoną w § 2 pkt 1 Rozporządzenia

⁴ zgodnie z definicją określoną w § 2 pkt 2 Rozporządzenia

⁵ w rozumieniu art. 2 ust. 2 lit. a 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

⁶ zgodnie z definicją trasy pociągu określoną w art. 4 pkt 11 Ustawy

- 17) 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;
- 18) 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;
- 19) pracownicy PLK – pracownicy PLK oraz inne osoby, którymi się ona posługuje w celu wykonywania Umowy;
- 20) pracownicy przewoźnika – pracownicy przewoźnika kolejowego oraz inne osoby, którymi się on posługuje w celu wykonywania Umowy;
- 21) przerwa technologiczna – ustalone przez zarządcę czasowe ograniczenie udostępniania infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym, wykorzystywane do prowadzenia prac inwestycyjnych, modernizacyjnych, remontowych i bieżącego utrzymania;
- 22) przewoźnik – przewoźnik kolejowy⁷;
- 23) przewóz okazjonalny – jednorazowy przewóz pasażerski⁸ realizowany w ramach wolnej zdolności przepustowej;
- 24) ramowa zdolność przepustowa – zdolność przepustowa zarezerwowana na podstawie Umowy ramowej;
- 25) ramy czasowe – okres czasu określony w umowie ramowej, w którym PLK zarezerwuje ramową zdolność przepustową dla planowanej trasy pociągu;
- 26) relacja pociągu – droga przejazdu pociągu pomiędzy rozkładowym punktem początkowym i końcowym, przy czym punkt początkowy relacji pociągu nie może być jednocześnie jej punktem końcowym;
- 27) RRJ – roczny rozkład jazdy pociągów⁹;
- 28) SEPE – System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej;
- 29) SID – System Informatyczny Detekcji Stanów Awaryjnych Taboru;
- 30) studium rozkładu jazdy pociągów – propozycja rozkładu jazdy pociągu, niestanowiąca podstawy do realizacji przejazdu, będąca wstępną informacją dotyczącą drogi i czasu przejazdu, pozwalająca oszacować koszty przejazdu;
- 31) 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, potrącenia osób postronnych, kolizje ze zwierzętami / wkraczanie zwierząt w skrajnię, 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;
- 32) sytuacja potencjalnie niebezpieczna – sytuacja eksploatacyjna lub wydarzenie kolejowe niebędące poważnym wypadkiem, wypadkiem lub incydem, powodujące nieznaczny wzrost ryzyka – do kontrolowanego poziomu nieprzekraczającego poziomu ryzyka akceptowalnego¹⁰;
- 33) umowa ramowa – umowa zawarta pomiędzy przewoźnikiem kolejowym i PLK w sprawie rezerwacji ramowej zdolności przepustowej linii kolejowych obejmująca okres dłuższy niż rok, bez określenia szczegółowych tras pociągów;

⁷ zgodnie z definicją określoną w art. 4 pkt 9 Ustawy

⁸ zgodnie z definicją określoną w art. 4 pkt 22a Ustawy

⁹ zgodnie z definicją określoną w § 2 pkt 4 Rozporządzenia

¹⁰ zgodnie z definicją, o której mowa w § 2 ust. 23 Instrukcji Ir-8

- 34) WRJ – wewnętrzny rozkład jazdy pociągów przeznaczony do użytku pracowników PLK i przewoźników;
- 35) wstępnie ustalona międzynarodowa trasa pociągu – trasa pociągu¹¹;
- 36) wykres ruchu – graficzne przedstawienie rozkładu jazdy pociągów poprzez zobrazowanie tras pociągów w układzie współrzędnych czasu i drogi;
- 37) zespół zarządzania kryzysowego – tworzony w strukturach PLK z przedstawicieli przewoźników, innych podmiotów oraz PLK w sytuacjach poważnych zakłóceń i mogących stworzyć zakłócenia, jeżeli zwykłe środki są niewystarczające do usunięcia lub zmniejszenia skutków zagrożeń;
- 38) ZRJ – zastępczy rozkład jazdy pociągów opracowany przez PLK i uzgadniany z przewoźnikiem, zawierający zmiany wynikające z planowanej realizacji prac inwestycyjnych, modernizacyjnych, remontowych i bieżącego utrzymania.

¹¹zgodnie z określeniem, o którym mowa w art. 13 ust. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport

1. INFORMACJE OGÓLNE

1.1. Wprowadzenie

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 2016 r., poz. 1727 ze zm.), zwanej dalej Ustawą, ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych (Dz.U. z 2016 r., poz. 1578), 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 bezpieczeństwa¹² nr PL/31/0015/0010 ważną od dnia 30 grudnia 2015 r. do 30 grudnia 2020 r.

1.2. Cel

Zasady współpracy i wymagania niezbędne do uzyskania dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PLK odnoszące się do wszystkich przewoźników kolejowych zawiera Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych, zwany dalej Regulaminem.

1.3. Status prawny

1.3.1. Postanowienia ogólne

1. Regulamin, został opracowany przez PLK na podstawie art. 32 Ustawy i § 8 ust. 1 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 ze zm.), zwanego dalej Rozporządzeniem.
2. Projekt Regulaminu został skonsultowany z przewoźnikami kolejowymi, zgodnie z § 8 ust. 2 Rozporządzenia, wyniki konsultacji zostały omówione przez Radę Przewoźników działającą przy Zarządzie PLK i przyjęty do stosowania uchwałą Zarządu PLK.

1.3.2. Zgłaszanie uwag

1. 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**

2. Skargi i wnioski dotyczące działalności PLK przyjmowane są przez wszystkie jednostki organizacyjne PLK, w zakresie obszaru ich działania, a w zakresie realizacji Umowy, zgodnie z tą Umową.

¹² zgodnie z definicją autoryzacji bezpieczeństwa zawartą w art. 4 pkt 18b Ustawy

1.4. Struktura Regulaminu sieci

Regulamin składa się z części opisowej określającej warunki udostępniania i korzystania z infrastruktury kolejowej oraz załączników zawierających charakterystykę sieci kolejowej, wzory dokumentów, wykaz przepisów wewnętrznych obowiązujących przewoźnika oraz dane teled adresowe PLK.

1.5. Obowiązki i aktualizacja

1.5.1. Okres obowiązywania

Regulamin obowiązuje w całym okresie przygotowywania, opracowywania i obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2017/2018.

1.5.2. Proces aktualizacji

1. Zmiany w części opisowej Regulaminu i w **załączniku 12** 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.
2. Aktualizacje danych w **załącznikach 1, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 2.11, 2.12, 2.13, 2.14, 2.17, 2.18** mających wpływ na opracowanie rozkładu jazdy pociągów, mogą być dokonywane najpóźniej przed terminem nadania projektu zastępczego rozkładu jazdy, wskazanym w **załączniku 5.2**.
3. Zmian w **załączniku 5.1** dokonuje się najpóźniej przed terminem wejścia w życie rocznego rozkładu jazdy pociągów.
4. Zmiany wynikające ze zmian powszechnie obowiązujących przepisów prawa dokonywane są z zachowaniem terminów określonych tymi przepisami.
5. PLK w razie potrzeby aktualizuje dane teled adresowe oraz dane w **załącznikach 2.8, 2.9, 2.10, 2.15, 2.16**.
6. Zmiany wprowadzane są nie później niż na 10 dni kalendarzowych przed terminem ich obowiązywania.
7. Konsultacje, o których mowa w podrozdziale 1.3.1 ust. 2 oraz w ust. 1 powyżej - przeprowadzane są z przewoźnikami kolejowymi za pomocą poczty elektronicznej.
Adresy poczty elektronicznej do korespondencji dotyczącej Regulaminu, należy przesłać na adres wymieniony w podrozdziale 1.3.2.
8. Przewoźnicy kolejowi w terminie 14 dni kalendarzowych od otrzymania projektu zmiany mogą zgłaszać uwagi za pomocą poczty elektronicznej.

1.6. Publikowanie

1. Pełny tekst Regulaminu wraz z załącznikami publikowany jest na stronie internetowej www.plk-sa.pl.
2. PLK informuje przewoźników kolejowych o ogłoszeniu Regulaminu i wprowadzeniu zmian, za pomocą poczty elektronicznej. Zmiany przekazywane są w postaci porównania do poprzedniej wersji.

1.7. Dane kontaktowe

1. Dane kontaktowe pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. udzielających szczegółowych informacji o parametrach techniczno-eksploatacyjnych linii kolejowych, posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych – zawiera **załącznik 4.1**.
2. Dane kontaktowe 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 kolejowych – zawiera **załącznik 4.2**.
3. Dane kontaktowe ekspozytur Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zawiera **załącznik 4.3**.
4. (*uchylony*)
5. Dane kontaktowe Komend Regionalnych Straży Ochrony Kolei – zawiera **załącznik 4.5**
6. Dane kontaktowe OSS (One Stop Shop) działające w ramach międzynarodowej sieci punktów OSS – RailNetEurope – zawiera **załącznik 4.6**.

1.8. 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) Korytarz towarowy nr 5 Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie (RFC5): Świnoujście / Gdynia – Katowice – Ostrawa / Żylin – Bratysława / Wiedeń – / Klagenfurt – Udine – (Wenecja – Bolonia/Rawenna) / Triest / – Graz – Maribor – Lublana – Koper / Triest;
 - 2) Korytarz towarowy nr 8 Morze Północne – Morze Bałtyckie (RFC8): Wilhelmshaven / Bremerhaven / Hamburg / Amsterdam / Rotterdam / Antwerpia – Akwizgran – Hannover / Berlin – Warszawa - Terespol (granica polsko-białoruska) / Kowno – Ryga – Tallinn / Falkenberg – Praga / Wrocław – Katowice – Medyka (granica polsko-ukraińska) (przy czym realizacja wydłużenia do Medyki jest planowana w 2020 roku).

Wykaz linii kolejowych zaliczanych do ww. europejskich korytarzy towarowych zawiera **załącznik 2.18**.

2. Informacje o ofercie korytarzy towarowych, w tym o wstępnie ustalonych międzynarodowych trasach pociągów, o rezerwie zdolności przepustowej oraz CID publikuje się w języku angielskim na stronach internetowych: www.rfc5.eu oraz www.rfc8.eu.
3. Szczegółowe informacje na temat kolejowych korytarzy towarowych publikuje się w języku angielskim na stronach internetowych www.rfc5.eu oraz www.rfc8.eu. Warunki korzystania z kolejowych korytarzy towarowych zawarte są w dokumentach CID publikowanych w języku angielskim na ww. stronach internetowych.

2. WARUNKI DOSTĘPU

2.1. Ogólne warunki dostępu

Wymagania dla przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury kolejowej określają przepisy Ustawy, akty wykonawcze do niej oraz inne powszechnie obowiązujące przepisy prawa, kształtujące stosunki handlowe podmiotów gospodarczych.

2.1.1. Warunki składania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej

1. Po otrzymaniu informacji o uzyskaniu prawa dostępu do infrastruktury kolejowej przewoźnik ma prawo złożenia wniosków o przydzielenie tras pociągów zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziałach 4.1. - 4.2.

Rozpatrzenie wniosków o przydzielenie tras pociągów odbywa się zgodnie z zasadami, o których mowa w podrozdziałach 4.1. - 4.2.

Złożenie wniosków o przydzielenie tras pociągów w zakresie pasażerskich przewozów kolejowych, innych niż przewóz okazjonalny - dokonywane jest na podstawie:

- 1) umowy o świadczenie usług publicznych;
- 2) decyzji o przyznaniu otwartego dostępu;
- 3) oświadczenia organizatora publicznego transportu kolejowego o zamiarze objęcia pociągów umową o świadczenie usług publicznych.

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.

2. Prawo dostępu do infrastruktury kolejowej zachowuje swoją ważność pod warunkiem, że dokumenty, o których mowa w podrozdziale 2.1.2. ust. 1, w trakcie trwania rozkładu jazdy pociągów 2016/2017 nie straciły ważności lub nie uległy zmianie. W przypadku, gdy te dokumenty straciły ważność lub uległy zmianie, przewoźnik zobowiązany jest do niezwłocznego przedstawienia aktualnych dokumentów do Biura Sprzedaży na adres wskazany w podrozdziale 2.1.2. ust. 1.
3. Przewoźnik nabywa prawo do korzystania z infrastruktury kolejowej po zawarciu Umowy.

2.1.2. Warunki uzyskania dostępu do infrastruktury kolejowej

1. Przewoźnik 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 art. 43 Ustawy;
 - 2) poświadczoną kopię ważnego certyfikatu bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 2 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. z 2016 r. poz. 226);
 - 4) oświadczenie, że będzie informował o zmianach, zawieszeniu lub cofnięciu licencji i/lub certyfikatu bezpieczeństwa

na adres Biura Sprzedaży w Centrali PLK: 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74.

Dokumenty należy przedłożyć w języku polskim lub w uwierzytelnionym tłumaczeniu oryginałów na język polski.

2. Przewoźnik posiadający prawo dostępu do infrastruktury kolejowej PLK uzyskane w poprzednich rozkładach jazdy pociągów, zobowiązany jest na co najmniej 10 dni roboczych przed terminem składania wniosków o przydzielenie tras pociągów w RRJ, o którym mowa w podrozdziale 4.3.1. ust.1, 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.

Dokumenty przewoźnik przedkłada do Biura Sprzedaży na adres wskazany w ust. 1.

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 pociągów,

zobowiązany jest na co najmniej 10 dni roboczych przed złożeniem pierwszego wniosku o przydzielenie trasy pociągu, do złożenia dokumentu, o którym mowa w ust. 2.

4. Biuro Sprzedaży w ciągu 5 dni roboczych informuje przewoźnika o dopełnieniu przez niego wymaganych warunków uzyskania prawa dostępu do infrastruktury kolejowej, a w przypadku stwierdzenia braku dokumentów lub braków formalnych w złożonych dokumentach (w tym poświadczonych lub podpisanych przez osoby nieuprawnione do reprezentacji), informuje zainteresowanego o konieczności niezwłocznego ich uzupełnienia.

2.2. Ogólne warunki handlowe

1. Szczegółowe relacje przewoźnik kolejowy – PLK ustalone są przez umowę cywilnoprawną o udostępnienie infrastruktury kolejowej, zwanej dalej Umową, określającą prawa i obowiązki stron, aspekty handlowe oraz formalnoprawne dotyczące realizacji wzajemnych zobowiązań.
2. Nadrzędną zasadą, którą kieruje się PLK jest bezpieczne i sprawne wykonywanie przejazdów pociągów oraz równoprawne traktowanie przewoźników kolejowych na etapie:
 - 1) przyznawania dostępu do infrastruktury kolejowej;
 - 2) opracowywania rozkładu jazdy pociągów;
 - 3) zawierania Umów;
 - 4) korzystania z infrastruktury kolejowej;
 - 5) rozliczania przejazdów pociągów, naliczania i pobierania opłat.
3. Dla torów o szerokości 1520 mm obowiązują odrębne uregulowania wskazane w dokumencie „Zasady udostępniania infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1520 mm zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”, dostępne na stronie internetowej www.plk-sa.pl

2.3. Przepisy eksploatacyjne

1. Pracowników przewoźnika wykonujących czynności związane bezpośrednio z bezpieczeństwem ruchu kolejowego obowiązują krajowe przepisy bezpieczeństwa wskazane w **załączniku 3.1**.
Przewoźnika korzystającego z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PLK obowiązują ponadto przepisy wewnętrzne wymienione w **załączniku 3.2**.
W ruchu granicznym dodatkowo obowiązują zasady prowadzenia ruchu kolejowego określone odrębnymi porozumieniami, regulaminami lub instrukcjami.
2. O zmianach przepisów wewnętrznych, wskazanych 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 30 dni kalendarzowych przed wejściem w życie tych zmian.
3. Nowe przepisy wewnętrzne i ich zmiany ogłaszane są w Biuletynie PLK, o wydaniu którego PLK informuje przewoźników pocztą elektroniczną.
Biuletyny PLK dostępne są na stronie internetowej www.plk-sa.pl.
4. Porozumienia, regulaminy i instrukcje, o których mowa w ust. 1 oraz wyciągi z aktualnych regulaminów technicznych, a także plany schematyczne posterunków ruchu i punktów eksploatacyjnych dostępne są na stronie internetowej www.plk-sa.pl po uprzednim zalogowaniu się w ISZTP. W przypadku ich braku na stronie internetowej, na pisemne wystąpienie przewoźnika właściwy terytorialnie zakład linii kolejowych PLK przesyła je nieodpłatnie w wersji elektronicznej.

2.4. Przewóz przesyłek nadzwyczajnych

1. Przejazdy pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi realizowane są przez PLK w ramach RRJ, IRJ 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 kalendarzowych 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 kalendarzowych 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.

**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 3.1**.
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 2017 r.
6. PLK, w przypadku zamknięć torowych, które odbywają się na terenie i z przyczyn PLK, na wniosek przewoźnika dokonuje aktualizacji wydanych wcześniej zgód na przewóz przesyłek nadzwyczajnych.

2.5. Zasady akceptacji taboru kolejowego

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. z 2016 r. poz. 226);
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 3.1**.
4. Zestawy kołowe taboru muszą zapewnić elektryczne zwieranie toków szynowych – rezystancja zestawu kołowego nie może być większa niż 50 mΩ.
5. 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 3.1**, 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.

6. Pojazdy kolejowe wyposażone w urządzenia sieci radiotelefonicznych 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.

7. 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 3.1**.

8. 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 Ir-14 (E-36)”, wymienionej w **załączniku 3.2**.

9. 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, w szczególności „Regulaminem wykorzystywania sieci radiołączności w pasmach radiowych administrowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przez przewoźników kolejowych korzystających z linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”.

10. Wszystkich informacji dotyczących sieci radiołączności PLK oraz pozwoleń radiowych udziela PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala – Biuro Automatyki i Telekomunikacji; 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74.

11. 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 3.1**.

12. Przewoźnicy zobowiązani są do wyposażenia pojazdu posiadającego sprzęg inny niż śrubowy, w urządzenia umożliwiające sprzęgnięcie go ze sprzęgiem śrubowym, w celu „ściągnięcia” ze szlaku zdefektowanego pojazdu.

13. Pojazdy kolejowe przewoźników muszą być oznakowane zgodnie z wymogami rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 stycznia 2013 r. w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2013 r. poz. 211), w szczególności w zakresie prawidłowego wyposażenia pociągów pasażerskich we właściwe tablice kierunkowe.

14. 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.

15. Przewoźnik, po bezskutecznej interwencji, informuje Prezesa UTK o przypadkach ujawnienia usterek i nieprawidłowości infrastruktury kolejowej powodujących zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

16. W przypadku przewoźników, którzy chcą wprowadzić do eksploatacji pojazdy wyposażone w urządzenia systemów ERTMS/GSM-R oraz ERTMS/ETCS na liniach wyposażonych w przekazany do eksploatacji system ERTMS/GSM-R oraz ERTMS/ETCS poziom 2, przewoźnik ma obowiązek wystąpić do PLK o przydzielenie i przekazanie kluczy kryptograficznych oraz kart SIM dla każdego z tych pojazdów. W przypadku, gdy linia jest wyposażona w przekazany do eksploatacji tylko system ERTMS/GSM-R obowiązek wystąpienia o przydzielenie kluczy kryptograficznych i kart SIM dotyczy tylko kart SIM. Zasady przydzielenia i przekazywania kluczy kryptograficznych oraz kart SIM będą uregulowane w odrębnych porozumieniach między PLK a przewoźnikiem.

2.6. Proces akceptacji personelu

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 opisanym w podrozdziale 7.5. 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 technicznychmoże 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.

3. INFRASTRUKTURA

3.1. Wprowadzenie

Krajowy rejestr infrastruktury (RINF), prowadzony przez Prezesa UTK w postaci elektronicznej, jest dostępny na stronie internetowej <https://rinf.utk.gov.pl>.

3.2. Opis sieci

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 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 2.3**, klasy odcinków linii kolejowych – **załącznik 2.4**, wykaz parametrów technicznych na wyznaczonych międzynarodowych ciągach tranzytowych w ruchu towarowym – **załącznik 2.5**, wykaz parametrów sieci trakcyjnej – **załącznik 2.13**.
4. Wykaz posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych (stacji i punktów handlowych) na poszczególnych liniach kolejowych zawiera **załącznik 2.6**, wykaz odległości do terminali kolejowych, punktów zaopatrzenia w paliwo, torów postojowych i punktów utrzymania pojazdów kolejowych – **załącznik 2.8**, wykaz ogólnodostępnych torów do czynności ładunkowych z przyległym placem lub rampą będących w zarządzie PLK – **załącznik 2.9**, wykaz stacji wyposażonych w czynne górkę rozrządowe – zawiera **załącznik 2.10**, wykaz peronów udostępnianych przez PLK – **załącznik 2.11**.
5. Linie kolejowe zarządzane przez PLK wyposażone w przytorowe urządzenia samoczynnego hamowania pociągów, wymienione są w **załączniku 2.14**, a w urządzenia systemu ETCS w **załączniku 2.17**.
6. Warunki techniczno-ruchowe linii kolejowych zarządzanych przez PLK zawiera Dodatek 1. do WRJ. Dodatek 1. do WRJ jest opracowywany okresowo.
Aktualny Dodatek 1. do WRJ jest dostępny w ISZTP.
7. Informacje o przynależności linii kolejowych do zakładów linii kolejowych PLK zawiera **załącznik 2.15**, a o przyporządkowaniu linii kolejowych do obszarów konstrukcyjnych – **załącznik 2.16**.
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 2.12**.
9. Informacje zawarte w **załącznikach 1 i 2** odwzorowują stan infrastruktury kolejowej PLK na dzień podany w tych załącznikach i obowiązują do czasu ich zmiany, o której informowani są przewoźnicy.
10. Szczegółowych informacji o liniach kolejowych, uwzględniających zmiany wprowadzone od momentu ostatniej aktualizacji Regulaminu i załączników do niego, w tym o:
 - 1) parametrach techniczno-eksploatacyjnych linii i stacji;
 - 2) parametrach technicznych peronów i innych urządzeń służących odprawie osób lub rzeczy;
 - 3) urządzeniach samoczynnego hamowania pociągów (shp);
 - 4) urządzeniach radiotelefonicznych sieci radiołączności PLK, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub utrzymania infrastruktury kolejowej;
 - 5) parametrach sieci trakcyjnejudzielają zakłady linii kolejowych PLK (adresy i numery telefonów zawiera **załącznik 4.1**), natomiast informacji na temat urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru (dsat) – Biuro Automatyki i Telekomunikacji Centrali PLK.

3.2.1. Zasilanie 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.

3.3. Ograniczenia ruchu

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 opracowywany okresowo, przy czym po raz pierwszy równocześnie z wejściem w życie RRJ.
Aktualny Dodatek 2. do WRJ jest dostępny w ISZTP.
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.

3.3.1. Ograniczenia środowiskowe

1. Przewoźnicy osób korzystający z linii kolejowej nr 1 Warszawa Centralna– Katowice na odcinku Skierniewice – Koluszki oraz z linii nr 17 Łódź Fabryczna – Koluszki na odcinku Łódź Fabryczna – Koluszki) zobowiązani są do sukcesywnego wprowadzania do eksploatacji taboru pasażerskiego wyposażonego w toalety z zamkniętym układem sanitarnym.
Po 2017 roku na ww. odcinkach linii kolejowych nr 1 i 17 przewoźnicy powinni zestawiać pociągi z taboru pasażerskiego wyposażonego w toalety z zamkniętym układem sanitarnym.
2. Przewoźnicy osób korzystający z linii kolejowej 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.
3. Przewoźnicy osób, w czasie korzystania z linii kolejowej pomiędzy posterunkami Wrocław Główny WGB, Wrocław Główny WGA i posterunkiem odgałęźnym Grabiszyn, w czasie podstawiania składów pociągów z torów postojowych na tory przy peronach oraz podczas postoju na stacji Wrocław Główny, zobowiązani są do zamykania przez drużyny konduktorskie toalet mających otwarty układ sanitarny.
4. Przewoźnicy osób korzystający z linii kolejowej nr 440 Warszawa Służewiec – Warszawa Lotnisko Chopina zobowiązani są do zestawiania pociągu z taboru pasażerskiego wyposażonego w toalety z zamkniętym układem sanitarnym.
5. Po 2023 roku przewoźnicy będą zobowiązani do zestawiania pociągów z taboru pasażerskiego wyposażonego w toalety z zamkniętym układem sanitarnym.

3.4. Dostępność infrastruktury

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 nieuwzględnionych 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;
 - 8) decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz innych uprawnionych organów państwowych.
2. Planowanie zamknięć torowych dzieli się na:
 - 1) długoterminowe;
 - 2) okresowe.
3. Wykaz planowanych długoterminowych zamknięć torowych zawiera **załącznik 5.1**, stanowiący „Sieciowy harmonogram zamknięć torowych planowanych do wykonania w rozkładzie jazdy pociągów 2017/2018”.
4. Planowanie okresowe dotyczy terminów obowiązywania zmienionej organizacji ruchu. Szczegółowy terminarz zmian w rozkładzie jazdy pociągów jest dostępny w **załączniku 5.2**.
5. Na liniach objętych planowanymi zamknięciami torowymi, o których mowa w ust. 1 pkt 1, PLK opracuje RRJ w oparciu o faktyczne możliwości przepustowości linii.

4. PRYZDZIELANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ

4.1. Wprowadzenie

Wniosek o przydzielenie trasy pociągu składany jest w formie elektronicznej, według poniższych zasad za pomocą ISZTP przez stronę internetową <https://skrz.plk-sa.pl> lub za pomocą interfejsu SKRJ Webservice przygotowanego przez PLK.

4.2. Opis procesu

1. Dostęp do systemu uzyskiwany jest po złożeniu wniosku o przydzielenie dostępu do ISZTP według wzoru stanowiącego załącznik 6.2, do:

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

e-mail: idoi@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. We wniosku, o którym mowa w ust. 1, 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.
3. Po przydzieleniu dostępu do ISZTP, przewoźnik otrzymuje informacje dotyczące pierwszego uruchomienia na adres poczty elektronicznej podany we wniosku.
4. 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.
5. Za zabezpieczenie hasła i dane wprowadzone do ISZTP odpowiedzialność ponosi przewoźnik.
6. Warunkiem koniecznym przyjęcia wniosku o przydzielenie trasy pociągu jest zawarcie informacji określonych we wzorze zamieszczonym w załączniku 6.1.
W przypadku kolejowych przewozów pasażerskich, wymagane jest wybranie podstawy realizacji przewozów, zgodnie z instrukcją wypełniania wniosków. W przypadku okazjonalnych przewozów pasażerskich, wymagane jest wpisanie uzasadnienia zawierającego potrzebę realizacji takiego przewozu.
7. W składanych wnioskach o przydzielenie trasy pociągu stosuje się rozróżnienie rodzajów pociągów według klasyfikacji określonej w załączniku 6.1.
Zamawiany przez przewoźnika czas postoju pociągu pasażerskiego nie może być krótszy niż wskazany w § 19 ust. 7 Instrukcji Ir-11 o rozkładzie jazdy pociągów.
8. W celu nawiązania skomunikowania i przełączenia składów, przewoźnik w ISZTP dokonuje wskazania pociągów, które mają być skomunikowane i na których następuje przełączanie składów. Tylko oznaczone w ISZTP pociągi traktuje się jako skomunikowane i te, na których następuje przełączanie składów. Skomunikowania i przełączenia składów w ISZTP mogą być przez przewoźników oznaczane od nadania projektu RRJ i ZRJ do 5 dni po zarządzeniu ZRJ i zgodnie z harmonogramem opracowywania RRJ.
9. Datą złożenia wniosku o przydzielenie trasy pociągu jest data przekazania przez przewoźnika wniosku w ISZTP.
10. Wniosek o przydzielenie trasy pociągu w ramach IRJ dla przejazdów pociągów międzynarodowych w ruchu pasażerskim i towarowym, wymagających uzgodnienia z zagranicznymi zarządcami infrastruktury kolejowej, przewoźnik jest zobowiązany złożyć za pomocą ISZTP przez właściwą dla stacji granicznej ekspozyturę Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK, pod nadzorem komórki One Stop Shop (OSS), w terminie:
 - 1) dla pociągów towarowych oraz pociągów pasażerskich niehandlowych (tzn. nierealizujących przewozów osób) – 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;
- 2) dla pociągów towarowych – 2 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 25 dni roboczych przed planowanym terminem rozpoczęcia przejazdu z wykorzystaniem sieci więcej niż jednego zagranicznego zarządcy infrastruktury kolejowej, który nie jest członkiem RNE;
- 3) dla pociągów pasażerskich – według podrozdziału 4.3.3. ust. 3 pkt 1 i 2.
11. W przypadku awarii ISZTP z przyczyn nieleżących po stronie przewoźnika, wniosek o przydzielenie trasy pociągu należy składać do właściwego terytorialnie stanowiska ds. konstrukcji rozkładów jazdy pociągów, odpowiadającego obszarowo miejscu planowanego rozpoczęcia przejazdu (dane teleadresowe podano w **załączniku 4.3**).

Wniosek o przydzielenie trasy dla pociągów, o których mowa w ust. 10 należy składać za pomocą faksu lub pocztą elektroniczną do:

**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym
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**

Wniosek ten traktowany będzie jako złożony w terminie z zachowaniem pierwotnej daty złożenia wniosku.

12. W przypadku planowania użycia nowego pojazdu kolejowego z napędem przewoźnik składa wniosek o zarejestrowanie pojazdu kolejowego z napędem, w terminie co najmniej na 7 dni kalendarzowych przed planowanym złożeniem wniosku o przydzielenie trasy pociągu, według wzoru stanowiącego **załącznik 6.3** w formie elektronicznej na adres:

id@plk-sa.pl

13. W przypadku konieczności uruchomienia pociągu pasażerskiego lub towarowego z innym rodzajem pojazdu kolejowego i/lub zmienioną 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, bez pobierania opłaty z tego tytułu, a przewoźnik niezwłocznie otrzyma zarządzenie rozkładu jazdy pociągów uwzględniające dokonane zmiany parametrów;
 - 4) w przypadku wprowadzenia zmiany parametrów pociągu, przewoźnik nie składa rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu, a PLK nie nalicza opłaty rezerwacyjnej;
 - 5) opłata za przejazd pociągu ustalana jest dla zmienionej masy brutto pociągu i przy uwzględnieniu rodzaju rozkładu jazdy pociągów, w ramach którego zamówiono pierwotną trasę pociągu (RRJ lub IRJ);
 - 6) wnioski na zmianę parametrów przyjmowane będą od dnia 1 listopada 2017 r.
- Inne zmiany parametrów pociągu odbywają się w trybie opisanym w podrozdziale 4.3.2. ust. 4.
14. PLK może odmówić rozpatrzenia wniosku o przydzielenie trasy pociągu w przypadku braku możliwości korzystania z infrastruktury kolejowej w wyniku:
- 1) realizacji postanowień porozumień międzynarodowych zawieranych pomiędzy zarządcami;
 - 2) wyłączenia z eksploatacji linii kolejowej lub jej części, dla których w **załączniku 2.1** jako prędkość maksymalną wskazano wartość 0 km/h;
 - 3) wszczęcia procedury likwidacji linii kolejowej lub jej części, o której mowa w art. 9 Ustawy.

15. Wnioski o przydzielenie tras pociągów wynikające z przewozów przesyłek priorytetowych na potrzeby obronne państwa, przyjmowane są z wyprzedzeniem umożliwiającym opracowanie i przekazanie przewoźnikowi rozkładu jazdy pociągów.
16. W zakresie przewozów pasażerskich, przewoźnik dodatkowo przekazuje poświadczoną za zgodność z oryginałem kopię umowy o świadczenie usług publicznych (bądź jej część, w której określono zakres usług) lub kopię decyzji o przyznaniu otwartego dostępu lub kopię oświadczenia organizatora publicznego transportu kolejowego o zamiarze objęcia pociągów umową o świadczenie usług publicznych - na adres:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74
e-mail: id@plk-sa.pl

Nieprzekazanie powyższych dokumentów jest podstawą zwrotu wniosków o przydzielenie tras pociągów przewoźnikowi.

17. 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 podrozdziale 2.1.2 ust.1.
18. Na liniach wchodzących w skład kolejowych korytarzy towarowych, o których mowa w podrozdziale 1.8. wstępnie ustalone międzynarodowe trasy pociągów oraz rezerwę zdolności przepustowej przydzielają C-OSS. Zasady i procedury przydzielania tras pociągów przez C-OSS są publikowane w dokumentach CID każdego korytarza. Szczegółowe informacje dostępne są w języku angielskim na stronach internetowych korytarzy www.rfc5.eu i www.rfc8.eu.

4.3. Harmonogram zamawiania i przydzielania tras pociągów

4.3.1. Harmonogram rocznego rozkładu jazdy

1. PLK opracowuje projekt RRJ na podstawie wniosków o przydzielenie tras pociągów złożonych zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziałach 4.1. - 4.2., z zachowaniem terminów:

| Rodzaje pociągów (skrót według załącznika 6.1) | Terminy | |
|--|--------------|--------------|
| | od | do |
| PASAŻERSKIE | | |
| w ruchu międzynarodowym i krajowym | 27.03.2017r. | 10.04.2017r. |
| próżne składki oraz lokomotywy do ruchu pasażerskiego (PC, PW, PX, LP, LW, PH) | 29.05.2017r. | 09.06.2017r. |
| TOWAROWE | | |
| w ruchu międzynarodowym | 27.03.2017r. | 10.04.2017r. |
| w ruchu krajowym | 29.05.2017r. | 09.06.2017r. |
| lokomotywy do ruchu towarowego (LT, LM, LS, TH) ¹³ | 17.07.2017r. | 21.07.2017r. |

2. PLK opracowuje projekt RRJ 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;

¹³ termin wydłużony dla lokomotyw do ruchu towarowego – przy opracowaniu rozkładu jazdy traktowane są jako uzupełnienie wniosków składanych na te pociągi.

- 4) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów, dla których przewidziano większą liczbę dni kursowania.
3. Opracowując RRJ, podczas rozpatrywania każdego z priorytetów, o których mowa w ust. 2, PLK dodatkowo uwzględniania 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 lub innej stacji wskazanej przez przewoźnika na drodze przejazdu pociągu w godzinach 05³⁰- 08³⁰ oraz odwożące z pracy, tzn. pociągi odjeżdżające ze stacji początkowej lub innej wskazanej przez przewoźnika na drodze przejazdu pociągu w godzinach 14³⁰-17³⁰;
 - 3) pozostałe pasażerskie wojewódzkie;
 - 4) pociągi towarowe;
 - 5) próżne składy pasażerskie i lokomotywy.
4. Szczegółowy tryb opracowywania RRJ zawarty jest w **załączniku 8** „Harmonogramie opracowania rocznego rozkładu jazdy pociągów 2017/2018.
5. W przypadku, kiedy PLK podczas opracowania rozkładu jazdy pociągów według złożonych wniosków o przydzielenie tras pociągów stwierdzi nieprawidłowości w ich sporządzeniu, w szczególności przekroczone dopuszczalne wielkości nacisków osi ujawnione podczas obliczeń trakcyjnych, powiadamia o tym przewoźnika, ze wskazaniem alternatywnych tras przejazdu.
Przewoźnik zobowiązany jest do przedstawienia koniecznych uzupełnień i poprawek w terminie 7 dni kalendarzowych.
6. Pod niżej wskazanymi danymi kontaktowymi można uzyskać informacje dotyczące realizacji wniosków o przydzielenie tras pociągów:
 - 1) wnioski dotyczące 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 dotyczące 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 dotyczące 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**
7. PLK opracowuje projekt RRJ i przekazuje przewoźnikowi do uzgodnienia dotyczącą go część, z zastosowaniem terminów ustalonych w **załączniku 8**.
8. Przewoźnik, w terminie 1 miesiąca od daty otrzymania projektu RRJ, o którym mowa w ust. 7, akceptuje go albo zgłasza uwagi lub proponuje zmiany dotyczącej go części w zakresie w jakim nie spełnia wymagań ujętych w złożonych przez niego i przyjętych przez PLK wnioskach o przydzielenie tras pociągów. Uwagi do projektu RRJ należy zgłaszać w tabeli zgodnie z wzorem zamieszczonym w **załączniku 8.1** i przesłać również w wersji edytowalnej (MS Excel) na adres e-mail: **ij@plk-sa.pl**.
W przypadku braku stanowiska w terminie, o którym mowa wyżej, uznaje się, że projekt RRJ został przyjęty bez uwag.
9. PLK rozpatruje zgłoszone uwagi lub propozycje zmian do projektu RRJ.
Jeżeli PLK nie może uwzględnić uwag lub propozycji zmian, o których mowa w ust. 8 informuje o tym przewoźnika nie później niż w terminie 14 dni roboczych od dnia otrzymania uwag lub propozycji zmian do projektu RRJ.
Przewoźnik może wycofać wniosek o przydzielenie trasy pociągu, dla którego projekt RRJ nie spełnia określonych wymagań, a wnioski niewycofane PLK przyjmuje jako zaakceptowane.
Jeżeli PLK uwzględnia uwagi lub propozycje zmian, o których mowa w ust. 8, uzgadnia z przewoźnikiem projekt rozkładu jazdy pociągu, nie później niż w terminie 14 dni roboczych od dnia ich otrzymania.
10. PLK, uwzględniając uzgodnione projekty rozkładów jazdy pociągów, opracowuje RRJ.

PLK powiadamia przewoźnika o przydzielonych trasach pociągów najpóźniej do 11 września 2017 r. Warunkiem przekazania Powiadomienia o przydzielonych trasach jest dokonanie przez przewoźnika akceptacji tras w formie autoryzacji w ISZTP do dnia 8 września 2017 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 6.1**.

11. PLK umożliwia zainteresowanym przewoźnikom pobranie opracowanego rozkładu jazdy pociągów w formie elektronicznej z ISZTP ze strony internetowej www.plk-sa.pl od dnia 11 września 2017 r.

PLK wyraża zgodę na wykorzystywanie przez przewoźnika plików przekazanych w formie elektronicznej.

12. Dopuszcza się ostateczne uzupełnienie oferty w okresie od 29 do 31 sierpnia 2017 r. poprzez złożenie 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 2016/2017 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.

W okresie tym PLK przyjmuje również wnioski na pociągi okazjonalne. Wnioski na pociągi okazjonalne należy składać w ramach IRJ. Zostaną one rozpatrzone w ciągu 2 tygodni po przekazaniu powiadomienia o przyznaniu tras w RRJ.

W ciągu dwóch dni po terminie przydzielenia tras pociągów, PLK dopuszcza wykonanie przez przewoźnika zmiany parametrów zamówionych tras.

13. Nowy przewoźnik, który rozpoczął działalność w czasie uniemożliwiającym złożenie wniosków o przydzielenie tras pociągów do RRJ, w terminie, o którym mowa w ust. 1, może złożyć jednorazowo wnioski do RRJ w ramach wolnej zdolności przepustowej, 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.

14. W przypadku udostępnienia przez PLK linii kolejowej, jej części lub stacji pasażerskiej, które dotychczas nie były udostępniane, 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.

15. PLK umożliwia przewoźnikowi bieżący dostęp do opracowywanego rozkładu jazdy pociągów poprzez SKRJ. Dostęp do SKRJ przewoźnik uzyskuje z chwilą zawarcia „Umowy o udostępnienie danych poprzez SKRJ”.

4.3.2. Aktualizacja rocznego rozkładu jazdy

1. PLK przeprowadza aktualizację polegającą na wprowadzeniu zgłoszonych przez przewoźników kolejowych zmian do RRJ, na podstawie wniosku o przydzielenie tras pociągów, z wyjątkiem rezygnacji z trasy pociągu, której można dokonać jedynie w trybie określonym w podrozdziale 4.7.
2. PLK rozpatruje wnioski o przydzielenie tras pociągów złożone w terminach wskazanych w ust. 6 i 7, za pomocą ISZTP zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziałach 4.1. - 4.2.
3. Wnioski o przydzielenie tras pociągów dotyczące zmian 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;

- 6) stopnie pierwszeństwa pociągów wskazane w podrozdziale 4.3.1. ust. 3.
4. W ramach aktualizacji, PLK 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.
5. 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.
6. PLK wprowadza aktualizację RRJ obowiązującą od 10 czerwca 2018 r., według następującego harmonogramu:

| L.p. | Wyszczególnienie | Termin |
|------|---|------------------|
| 1 | Składanie wniosków o przydzielenie tras pociągów | 15-22.01.2018 |
| 2 | Opracowanie projektu rozkładu jazdy na podstawie złożonych wniosków o przydzielenie tras pociągów | 23.01-13.02.2018 |
| 3 | Przekazanie przewoźnikom projektu rozkładu jazdy pociągów | 14.02.2018 |
| 4 | Analiza i zgłaszanie uwag do projektu rozkładu jazdy pociągów | 15-19.02.2018 |
| 5 | Realizacja lub odmowa realizacji uwag i propozycji zmian | 20-27.02.2018 |
| 6 | Akceptacja rozkładu jazdy pociągów przez przewoźników | 28.02-2.03.2018 |
| 7 | Zarządzenie rozkładu jazdy pociągów | 5.03.2018 |
| 8 | Okres kursowania pociągów | 10.06-08.12.2018 |

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

7. PLK wprowadza w ramach wolnej zdolności przepustowej dodatkowe aktualizacje RRJ dla pociągów towarowych, według następującego harmonogramu:

| L.p. | Wyszczególnienie | Terminy | | |
|------|---|------------------|---------------|---------------|
| 1 | Składanie wniosków o przydzielenie tras pociągów | 20-21.11.2017 | 10-11.05.2018 | 5-6.07.2018 |
| 2 | Opracowanie projektu rozkładu jazdy na podstawie złożonych wniosków o przydzielenie tras pociągów | 22-28.11.2017 | 14-18.05.2018 | 9-12.07.2018 |
| 3 | Przekazanie przewoźnikom projektu rozkładu jazdy pociągów | 29.11.2017 | 21.05.2018 | 13.07.2018 |
| 4 | Analiza i zgłaszanie uwag do projektu rozkładu jazdy pociągów | 30.11-01.12.2017 | 22-23.05.2018 | 16-17.07.2018 |
| 5 | Realizacja lub odmowa realizacji uwag i propozycji zmian | 4-6.12.2017 | 24-28.05.2018 | 18-20.07.2018 |

| | | | | |
|---|---|----------------|----------------|-----------------|
| 6 | Akceptacja rozkładu jazdy pociągów przez przewoźników | 7.12.2017 | 29.05.2018 | 23.07.2018 |
| 7 | Zarządzenie rozkładu jazdy pociągów | 8.12.2017 | 30.05.2018 | 24.07.2018 |
| 8 | Okres kursowania pociągów | 9.04-8.12.2018 | 3.09-8.12.2018 | 21.10-8.12.2018 |

8. Przewoźnik po otrzymaniu projektu rozkładu jazdy pociągów, uzgadnia albo zgłasza uwagi lub proponuje zmiany. Uwagi lub propozycje zmian nie mogą dotyczyć elementów, które nie zostały ujęte przez przewoźnika we wnioskach o przydzielenie tras pociągów. W przypadku braku stanowiska przewoźnika w terminach wskazanych w ust. 6 i 7, PLK uznaje, że projekt zmian w RRJ został przyjęty bez uwag.
9. PLK umożliwia zainteresowanym przewoźnikom pobranie opracowanego rozkładu jazdy pociągów w formie elektronicznej z ISZTP ze strony internetowej www.plk-sa.pl po terminie zarządzenia, wskazanym w ust. 6 i 7.
10. PLK w okresie obowiązywania RRJ, w ramach istniejącej wolnej zdolności przepustowej, umożliwia przewoźnikom pasażerskim na 40 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu pociągu, dokonanie następujących zmian:
 - 1) łączenia relacji pociągów;
 - 2) dodania postojów w istniejącej trasie pociągu;
 - 3) usunięcia postojów z istniejącej trasy pociągu.

4.3.3. Harmonogram zamawiania tras pociągów w ramach indywidualnego rozkładu jazdy

1. Wniosek o przydzielenie trasy pociągu w ruchu krajowym w ramach IRJ należy składać za pomocą ISZTP, zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziałach 4.1. - 4.2.
2. Wnioski o przydzielenie tras pociągów w ramach IRJ są rozpatrywane z uwzględnieniem planowanego terminu przejazdu oraz kolejności złożenia wniosków.
3. Wnioski o przydzielenie trasy pociągów w ramach IRJ należy składać, z zastrzeżeniem ust. 5, najpóźniej:
 - 1) 40 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu, w przypadku tras pociągów oprócz wymienionych w punktach 2), 3) i 4);
 - 2) 7 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu, w przypadku tras pociągów pasażerskich okazjonalnych;
 - 3) 12 godzin przed planowanym odjazdem, w przypadku tras pociągów krajowych w ruchu towarowym i pozostałych tras pociągów pasażerskich (niehandlowych, tzn. nierealizujących przewozu osób);
 - 4) 3 godziny przed planowanym odjazdem dla tras lokomotyw luzem.
4. W przypadku złożenia wniosku o przydzielenie trasy w ramach IRJ z wyprzedzeniem co najmniej 72 godziny przed planowanym odjazdem pociągu, PLK gwarantuje przekazanie wnioskodawcy opracowanego IRJ lub informacji o braku możliwości realizacji złożonego wniosku najpóźniej po 36 godzinach od złożenia wniosku.
5. Wnioski o przydzielenie tras pociągów w ramach IRJ dla przejazdów pociągów w ruchu towarowym i dla przejazdów pociągów pasażerskich przyjmowane będą od 30 października 2017 r.
6. W przypadku, gdy nie ma możliwości opracowania IRJ według wniosku o przydzielenie trasy pociągu, PLK sugeruje przewoźnikowi rozwiązania zastępcze umożliwiające przejazd pociągu (np. proponuje przejazdy inną drogą, możliwie najkrótszą i o zbliżonych do pożądaných parametrach, według innego układu czasowego przejazdu) i opracowuje IRJ w uzgodnieniu z przewoźnikiem.
7. W przypadku wniosków o przydzielenie tras pociągów na pociągi krajowe w ruchu towarowym i pasażerskim oprócz pociągów pasażerskich do przewozu osób, PLK nie później niż na 6 godzin przed planowanym odjazdem, przekazuje przewoźnikowi opracowany IRJ lub informuje o braku możliwości realizacji złożonego wniosku.
 W przypadku wniosków o przydzielenie tras pociągów na pozostałe pociągi pasażerskie, PLK nie później niż 4 dni kalendarzowe po ich złożeniu, przekazuje przewoźnikowi opracowany IRJ lub informuje o braku możliwości realizacji złożonego wniosku.
8. W miarę możliwości, PLK przyjmuje wniosek o przydzielenie trasy pociągu na opracowanie IRJ dla pojedynczego przejazdu po terminie określonym w ust. 3 punkty 2), 3) i 4), przy czym termin złożenia wniosku musi umożliwić PLK przekazanie przewoźnikowi opracowanego rozkładu jazdy pociągów lub poinformowanie o braku możliwości realizacji złożonego wniosku o przydzielenie trasy pociągu nie później niż na 6 godzin przed planowym odjazdem pociągu.

9. Opracowana w ramach IRJ trasa pociągu, dla której przewoźnik wybrał opcję akceptacji rozkładu jazdy, powinna zostać zaakceptowana w ciągu 4 dni kalendarzowych. W przypadku braku akceptacji PLK może odrzucić wniosek. Po zaakceptowaniu trasy przewoźnik otrzyma automatycznie zarządzoną trasę.
10. PLK nie wprowadza korekty do IRJ.

4.3.4. Przydzielanie tras pociągów z katalogu PLK

1. Rozkład jazdy krajowych tras pociągów z Katalogu PLK może być tworzony i udostępniany na wniosek przewoźników w ISZTP na stronie internetowej www.plk-sa.pl. Dostęp do systemu przyznawany jest zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziałach 4.1. - 4.2.
2. Przewoźnik otrzymuje potwierdzenie złożenia elektronicznego wniosku o przydzielenie trasy pociągu z Katalogu PLK za pomocą ISZTP.
3. Wniosek o przydzielenie trasy pociągu z Katalogu PLK przewoźnik składa wyłącznie poprzez ISZTP.
4. Realizacja przejazdów pociągów przy wykorzystaniu trasy z Katalogu PLK, odbywa się na podstawie podrozdziału 7.1. oraz podrozdziału 4.2. ust. 13.

4.3.5. Studium rozkładu jazdy pociągów

1. Wniosek o opracowanie studium rozkładu jazdy pociągów, należy składać zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziałach 4.1. - 4.2.
2. Opracowane studium rozkładu jazdy pociągów nie stanowi gwarancji przydzielenia trasy pociągu.
3. PLK nie później niż 7 dni kalendarzowych po złożeniu za pomocą ISZTP wniosku o opracowanie studium rozkładu jazdy pociągów przekazuje przewoźnikowi opracowane studium rozkładu jazdy pociągów lub informuje o braku możliwości takiego opracowania.

4.3.6. Korzystanie z linii/odcinków kolejowych, dla których nie jest opracowywany rozkład jazdy pociągów

1. Korzystanie z linii/odcinków kolejowych, dla których nie jest opracowywany 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 5 dni kalendarzowych 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, dla 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 przewoźnika;
 - 3) datę sporządzenia wniosku;
 - 4) wskazanie linii/odcinków, o wykorzystanie których przewoźnik 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 przewoźnik wnosi;
 - 8) wskazanie parametrów pociągów przewoźnika, 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 przejazdów na wnioskowanych liniach/odcinkach i ewentualnie odcinkach przyległych.
4. Po rozpatrzeniu aspektów technicznych, organizacyjnych, eksploatacyjnych i ekonomicznych – w uzgodnieniu z przewoźnikiem warunków technicznych i eksploatacyjnych oraz zasad pokrycia wydatków z tym związanych – PLK, tj. właściwy zakład linii kolejowych, sporządza regulamin prowadzenia ruchu na linii/odcinku, dla której/go nie jest opracowywany 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 wskazanych w **załączniku 3**.
5. Koszty opracowania regulaminu prowadzenia ruchu na linii/odcinku, dla której/ego nie jest przygotowywany rozkład jazdy pociągów, ponosi przewoźnik.
6. Regulamin prowadzenia ruchu na linii/odcinku, dla której/ego nie jest opracowywany 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 opracowywany rozkład jazdy pociągów.
7. W umowie, o której mowa w ust. 6, opłatę za korzystanie z linii/odcinka, dla której/go nie jest opracowywany rozkład jazdy pociągów, oblicza się na podstawie odrębnej kalkulacji, 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 opracowania rozkładu jazdy pociągów, stosowane są stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury.

4.4. Proces przydzielania tras pociągów

4.4.1. Proces koordynacji

1. PLK organizuje konferencje rozkładów jazdy z udziałem zainteresowanych przewoźników pasażerskich dla dokonania koordynacji połączeń.
- Ustalenia z konferencji międzynarodowych dotyczących rozkładów jazdy międzynarodowych pociągów pasażerskich i towarowych uzgodnionych z przedstawicielem PLK Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym oraz przewoźnika są wiążące.
- Terminy konferencji są określone w **załączniku 8**.
2. W przypadku wystąpienia kolizji pomiędzy złożonymi wnioskami o przydzielenie tras pociągów, PLK zapewnia możliwie najlepszą realizację zgłoszonych potrzeb przez przeprowadzenie konsultacji z zainteresowanymi przewoźnikami na zasadach określonych w podrozdziale 4.4.2.

4.4.2. Proces rozwiązywania konfliktów

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 podrozdziale 4.3.1 ust. 2, 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, przewoźnik może zgłaszać uwagi i przedstawiać możliwe modyfikacje w zakresie złożonych wniosków, które uwzględniane są przez PLK w miarę możliwości techniczno-eksploatacyjnych.

Brak odpowiedzi przewoźnika 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 przewoźnika lub sytuacji uniemożliwiających nawiązanie założonych skomunikowań – decydujące znaczenie ma stanowisko przewoźnika.

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. 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 przewoźnikom do uzgodnienia w trybie określonym w podrozdziale 4.3.1.

4.4.3. Przepełniona infrastruktura: definicja, kryteria pierwszeństwa i postępowanie

1. Jeżeli pomimo działań, o których mowa w podrozdziale 4.4.1. ust. 2, nie jest możliwe zrealizowanie zamówień określonych we wnioskach o przydzielenie tras pociągów w sposób zgodny z oczekiwaniami przewoźników, PLK niezwłocznie powiadamia Prezesa UTK oraz zainteresowanych przewoźników, że linia kolejowa lub jej odcinek jest przepełniony, 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.
2. Dla przepełnionych linii kolejowych lub jej odcinków, PLK przedstawia Prezesowi UTK wyniki analizy zdolności przepustowej linii kolejowej oraz plan powiększenia zdolności przepustowej, według zasad określonych w Rozporządzeniu.
3. Przydział tras pociągów na przepełnionych 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**.

4.4.4. Ramowa zdolność przepustowa

1. PLK, na wniosek przewoźnika, rezerwuje ramową zdolność przepustową na okres dłuższy niż rok, do której przewoźnik nabywa prawo po zawarciu umowy ramowej.
2. Zasady rezerwacji ramowej zdolności przepustowej zostały określone w **załączniku 14**.
3. Do złożenia wniosku o ramową zdolność przepustową uprawniony jest przewoźnik posiadający prawo dostępu do infrastruktury PLK ważne na dzień złożenia tego wniosku.

Wnioski o ramową zdolność przepustową na okres dłuższy niż rok przyjmowane są w terminie rocznym, określonym w **załączniku 14**.

Wnioski złożone po upływie wyznaczonego terminu będą rozpatrywane w ramach pozostałej, wolnej zdolności przepustowej, udostępnionej do rezerwacji.

Wniosek o ramową zdolność przepustową stanowi **załącznik 14.1**.

4. Podstawą do złożenia przez przewoźnika wniosku o ramową zdolność przepustową na określonych liniach/odcinkach kolejowych jest:
 - 1) zawarta umowa handlowa;
 - 2) prowadzenie lub planowanie inwestycji taborowych.Przewoźnik przedkłada niezbędne informacje stanowiące podstawę do złożenia wniosku m.in. wyciąg z umowy/umów zawierający informacje o podmiotach będących stroną umowy, przedmiot umowy i termin jej obowiązywania,
na adres Biura Sprzedaży w Centrali PLK: 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74.
5. Biuro Sprzedaży w ciągu 10 dni roboczych informuje przewoźnika o dopełnieniu przez niego warunku przedłożenia dokumentów, o których mowa w ust. 4, potwierdzających okres realizacji umów na określonych liniach kolejowych dla ramowej zdolności przepustowej lub o brakach formalnych w złożonych dokumentach.
6. PLK, rozpatrując wnioski o ramową zdolność przepustową, uwzględnia między innymi następujące elementy:
 - 1) zabezpieczenie optymalnego wykorzystania dostępnej do rezerwacji zdolności przepustowej linii/odcinków kolejowych;
 - 2) wymagania dotyczące zdolności przepustowej na potrzeby międzynarodowych kolejowych korytarzy towarowych, określone w artykule 14 rozporządzenia (UE) 913/2010;
 - 3) kryteria priorytetów mające zastosowanie do przydzielania tras pociągów w procesie opracowania rocznego rozkładu jazdy pociągów, o których mowa w podrozdziale 4.3.1, oraz zgłoszenia o przepełnionej infrastrukturze;
 - 4) wcześniejsze przypadki niewykorzystania ramowej zdolności przepustowej oraz ich przyczyny.
7. PLK może odmówić rozpatrzenia wniosku o ramową zdolność przepustową lub dokonać modyfikacji zawartej umowy ramowej w przypadku braku możliwości korzystania z infrastruktury kolejowej w wyniku:
 - 1) wyłączenia z eksploatacji linii kolejowej lub jej części, dla których w **załączniku 2.1** jako prędkość maksymalną wskazano wartość 0 km/h;
 - 2) wszczęcia procedury likwidacji linii kolejowej lub jej części, o której mowa w art. 9 ustawy.
8. Umowa ramowa zawierana z przewoźnikiem na okres dłuższy niż okres obowiązywania jednego rozkładu jazdy pociągów, nie dłuższy niż 5 lat, może być przedłużana na kolejne okresy 5-letnie.
Umowa ramowa jest zatwierdzana przez Prezesa UTK.
9. W umowie ramowej określa się w szczególności:
 - 1) zarezerwowaną przez PLK ramową zdolność przepustową na rzecz przewoźnika w kolejnych rocznych rozkładach jazdy w okresie obowiązywania umowy ramowej;
 - 2) zasady modyfikacji ramowej zdolności przepustowej;
 - 3) warunki korzystania z ramowej zdolności przepustowej;
 - 4) opłatę za rezerwację ramowej zdolności przepustowej i termin jej uiszczenia.
10. PLK przeprowadza okresowe 2 razy w roku tj. w miesiącu kwietniu i październiku konsultacje z przewoźnikiem w celu dokonania przeglądu umowy ramowej i uzasadnienia dla jej utrzymania.
PLK, w przypadku stwierdzenia wykorzystania mniejszego niż 70% liczby pociągów na danych liniach kolejowych przez okres trzech kolejnych miesięcy kalendarzowych: styczeń – marzec, lipiec – wrzesień, dla których przydzielono trasy w rocznym rozkładzie jazdy pociągów na podstawie przydzielonej ramowej zdolności przepustowej, zmniejsza dla tych linii ramową zdolność przepustową dla kolejnych rocznych rozkładów jazdy pociągów analogicznie do % jej niewykorzystania.
11. Przewoźnik informuje bezzwłocznie PLK o stałym zamiarze niewykorzystania ramowej zdolności przepustowej.
12. PLK publikuje wykaz ramowej zdolności przepustowej nie później niż trzy miesiące po zawarciu umowy ramowej, po wprowadzeniu zmiany do tej umowy lub po jej rozwiązaniu, w sposób zapewniający poszanowanie tajemnicy handlowej.
13. PLK, po uzyskaniu zgody Prezesa UTK, może nie oferować umów ramowych w odniesieniu do linii kolejowych, które zostały zgłoszone jako przepełnione.

4.5. Przydzielanie zdolności przepustowej na potrzeby utrzymania, rewitalizacji i modernizacji

1. PLK wprowadza zmiany w rozkładzie jazdy pociągów, wynikające z inwestycji, remontów lub utrzymania linii kolejowych, w terminach określonych w **załączniku 5.2**.
W tym celu PLK opracowuje ZRJ na odpowiednie okresy obowiązywania zmienionej organizacji ruchu, które są dostępne w ISZTP. Opracowany ZRJ przesyła przewoźnikom pocztą elektroniczną.
2. ZRJ przygotowuje się w oparciu o parametry pociągu opracowanego w ramach RRJ.
3. W przypadku zmiany rozkładu jazdy danego pociągu wynikającej z uwarunkowań zastępczej organizacji ruchu pociągów, na wniosek przewoźnika i za zgodą Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, 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) dodanie postoju handlowego w przypadku odwołania innego pociągu tego samego przewoźnika lub gdy interwał między najbliższymi pociągami uległ zbyt niemu wydłużeniu rozpatrywane w przedziale +/- 120 minut;
 - 5) uruchomieniu dodatkowych pociągów niehandlowych (tzn. nierealizujących przewozu osób) lub lokomotyw luzem, niezbędnych do zachowania prawidłowego obiegu składów pociągów;
 - 6) rozszerzeniu terminu kursowania pociągu, gdy w przedziale +/- 120 minut kursował pociąg odwołany lub gdy interwał między najbliższymi pociągami uległ zbyt niemu wydłużeniu.

W trakcie opracowania ZRJ dopuszcza się możliwość usunięcia postojów handlowych, jeżeli taki zabieg umożliwiłby przejazd pociągu zamiast jego odwołania.
4. Przed przystąpieniem do opracowania projektów ZRJ, PLK informuje przewoźników o rozpoczęciu prac nad zastępczą organizacją ruchu oraz o zamknięciach torowych, które będą w danym okresie uwzględnione w ZRJ, w tym zamknięciach wymagających wprowadzenia komunikacji zastępczej.
5. W przypadku planowanej realizacji robót na linii kolejowej, powodującej zmiany rozkładu jazdy pociągów w pasażerskim ruchu krajowym lub międzynarodowym, Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym najpóźniej na 60 dni kalendarzowych przed planowanym terminem zmiany organizacji ruchu, zgodnie z terminami **załącznika 5.2** na dany cykl zamknięciowy przekazuje do uzgodnienia przez ISZTP i pocztą elektroniczną, odrębnie każdemu z zainteresowanych przewoźników, projekty ZRJ. Przewoźnik w okresie nie dłuższym niż 10 dni kalendarzowych na dany cykl zamknięciowy zgodnie z terminami określonym w **załączniku 5.2** 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 14 dni kalendarzowych, jednak nie mniej niż 6 dni roboczych, od otrzymania powiadomienia podaje informacje o relacjach, czasach przejazdu i terminach kursowania środków transportu komunikacji zastępczej.
W przypadku niedostarczenia chronometrażu komunikacji zastępczej, PLK zastrzega sobie prawo odwołania pociągów bez uwzględnienia organizowanej przez przewoźnika 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 najpóźniej w terminie 40 dni kalendarzowych przed wejściem w życie i zarządza ZRJ.
6. W przypadku planowanej realizacji robót na linii kolejowej, powodującej zmiany rozkładu jazdy pociągów w ruchu towarowym, Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym najpóźniej na 35 dni kalendarzowych przed terminem planowego zamknięcia, zgodnie z **załącznikiem 5.2** na dany cykl zamknięciowy przekazuje do uzgodnienia przez ISZTP i pocztą 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.

7. W przypadku braku zdolności przepustowej, PLK proponuje drogi okrężne, w tym także dla tras alternatywnych z przesyłkami nadzwyczajnymi, które po akceptacji przez przewoźnika, będą przez PLK automatycznie i bezkosztowo zmieniane wraz z opracowaniem zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w nowej trasie, bez konieczności składania przez przewoźnika wystąpienia o zgodę. Po konsultacjach z przewoźnikami PLK odwołuje pociągi, których nie można przeprowadzić po torze czynnym lub drogami okrężnymi.
8. W sytuacji wystąpienia kolizji tras pociągów o równych priorytetach, PLK przyjmuje rozwiązanie optymalne pod względem wykorzystania zdolności przepustowej linii kolejowej, tj. udziela pierwszeństwa temu przewoźnikowi, którego pociąg spowoduje lepsze wykorzystanie zdolności przepustowej linii kolejowej.
9. W przypadku, kiedy przewoźnik – bez uzasadnionej przyczyny – nie uzgodni propozycji zmian lub przedstawi warunki niemożliwe do spełnienia ze względów techniczno-eksploatacyjnych, PLK ma prawo potraktować ZRJ jako obowiązujący. Przewoźnik ma prawo wymagać od PLK podania i uzasadnienia przyczyn, ze względu na które warunki przez niego przedstawione, zostały uznane za niemożliwe do spełnienia.
10. W przypadku tras międzynarodowych PLK uzgadnia ZRJ (w tym trasy okrężne) z obcymi zarządcami infrastruktury (DB, SZDC, ZSR, BC, UZ, LG, RŽD).

4.6. Komunikacja zastępcza

1. W przypadku wystąpienia ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, z przyczyn leżących po stronie PLK, przewoźnik może realizować przewozy osób z wykorzystaniem środków transportu drogowego, dostosowanych do liczby podróżnych, wykonywanego przez przewoźnika drogowego posiadającego licencję na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób lub przedsiębiorcę w zakresie przewozu osób taksówką.
2. Planowanie komunikacji zastępczej z powodu planowanych zamknięć torowych odbywa się w procesie opracowywania i uzgadniania ZRJ, o którym mowa w podrozdziale 4.5. ust. 5.
Właściwa terenowo ekspozytura Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym 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 fakturą kosztami ponoszonymi przez przewoźnika za wykonanie usługi komunikacji zastępczej przez realizatora tej usługi.
4. Rozliczenia kosztów komunikacji zastępczej odbywają się zgodnie z postanowieniami Umowy.
5. Wprowadzenie komunikacji zastępczej przez przewoźnika z przyczyn, o których mowa w podrozdziale 4.8.2. ust. 1 oraz nieplanowanych zamknięć torowych nieujętych w ZRJ, odbywa się w trybie operatywnego uzgodnienia 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.

4.7. Zasady rezygnacji z niewykorzystanej zdolności przepustowej

1. Przewoźnik ma prawo do zrezygnowania z przydzielonej trasy pociągu lub jej części. Rezygnacja z przydzielonej trasy pociągu dokonywana jest przez pracowników przewoźnika poprzez ISZTP.
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 podrozdziale 6.1.1.
2. PLK przyjmuje rezygnację z przydzielonej trasy pociągu poczynawszy od daty przekazania powiadomienia o przydzielonych trasach pociągów, o którym mowa w podrozdziale 4.3.1. ust. 10.
3. Potwierdzenie przyjęcia „Rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w całości lub jej części” generowane jest automatycznie z ISZTP i przesyłane pocztą elektroniczną na adres e-mail przewoźnika.
W przypadku awarii ISZTP rezygnację z całości lub części przydzielonej trasy pociągu, należy składać do właściwego terytorialnie stanowiska ds. konstrukcji rozkładów jazdy pociągów, odpowiadającego obszarowo miejscu planowanego rozpoczęcia przejazdu (dane teleadresowe podano w **załączniku 4.3**), za pomocą poczty elektronicznej według wzoru stanowiącego załącznik do Umowy.
4. Podanie przez przewoźnika błędnych danych skutkuje nieprzyjęciem rezygnacji.

4.8. Specjalne działania podejmowane w przypadku zakłóceń

4.8.1. Zasady dokonywania powiadomień

1. Ustala się następujące zasady dokonywania powiadomień:
 - 1) w przypadkach wydarzeń mających znaczenie dla zachowania bezpieczeństwa i ciągłości prowadzenia ruchu, a także bezpieczeństwa osób, mienia bądź środowiska, w tym o zdarzeniach, o których mowa w podrozdziale 4.8.2 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.

4.8.2. Postępowanie w razie zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w transporcie kolejowym

1. W przypadku wystąpienia zdarzenia (poważnego wypadku, wypadku, incydentu) lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej w transporcie kolejowym, uczestnicy procesu przejazdu są zobowiązani do postępowania zgodnego z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U z 2016 r. poz. 369) oraz przepisami wewnętrznymi wymienionymi w **załączniku 3**.
2. Każdy pracownik przewoźnika, który zauważył, że może dojść lub doszło do wydarzenia kolejowego (w szczególności zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, o których mowa w ust. 1, na obszarze kolejowym, 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 sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, 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 PKP, 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. PKP i przewoźnik zobowiązani są do:
 - 1) niesienia pomocy poszkodowanym;
 - 2) współdziałania w celu zminimalizowania negatywnych skutków zaistniałych zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, o których mowa w ust. 1;
 - 3) współdziałania przy usuwaniu szkód i jak najszybszym przywracaniu ruchu kolejowego;
 - 4) współdziałania przy ustalaniu przyczyn zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, o których mowa w ust. 1.
5. Po zakończeniu postępowania w sprawie zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, powodujących straty jednej ze stron Umowy dyrektor zakładu linii kolejowych właściwego terytorialnie dla miejsca wystąpienia zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, powołuje zespół do ustalenia powstałych strat i odpowiedzialności za nie. Zespół może powołać również przewoźnik, jeżeli zespół nie został powołany przez dyrektora zakładu linii kolejowych, w ciągu 7 dni od daty zakończenia prac komisji kolejowej lub w przypadku sytuacji potencjalnie niebezpiecznej – sporządzenia sprawozdania końcowego.

W skład tego zespołu wchodzi przedstawiciele PKP i przewoźnika posiadający stosowne upoważnienia. Do wydawania upoważnień ze strony PKP upoważniony jest dyrektor zakładu linii kolejowych właściwego terytorialnie dla miejsca wystąpienia zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, a ze strony przewoźnika osoba wskazana w Umowie.

Podstawę prac zespołu stanowi: w przypadku zdarzeń – protokół ustaleń końcowych komisji kolejowej lub raport Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, natomiast w przypadku sytuacji potencjalnie niebezpiecznej – sprawozdanie końcowe z przeprowadzonego postępowania.
6. Ustalenia zespołu, o którym mowa w ust. 5, 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.
7. Roszczeń z tytułu zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, o których mowa w ust. 1, niezawinionych przez PKP, zainteresowane podmioty dochodzą we własnym zakresie.
8. Jeżeli w wyniku zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, o których mowa w ust. 1, uszkodzona została infrastruktura kolejowa PKP, naprawa uszkodzonych jej elementów dokonywana jest przez PKP lub na jej zlecenie.
9. Dla przejazdów realizowanych przez PKP lub przewoźnika w celu usuwania skutków zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, o których mowa w ust. 1, występujących na liniach zarządzanych przez PKP, nie opracowuje się rozkładu jazdy pociągów, a przejazd odbywa się według postanowień przepisów wewnętrznych wskazanych w **załączniku 3**.

4.8.3. Przewidywane problemy

1. Jeżeli wystąpią odstępstwa od rozkładu jazdy pociągów z winy stron Umowy (w tym przypadki, o których mowa w podrozdziale 4.8.2. ust. 1, strony Umowy ponoszą wzajemnie odpowiedzialność w stosunku do siebie oraz innych użytkowników linii kolejowych za wyniki utrudnienia w eksploatacji linii kolejowej.
2. Zgodnie z przepisami Ustawy, PKP 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. PKP powiadamia zainteresowanych przewoźników o wystąpieniu zakłóceń mających wpływ na ich działalność eksploatacyjną.
4. W przypadku wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych, PKP podejmuje działania (z uwzględnieniem interesów i po zasięgnięciu opinii zainteresowanych przewoźników), mające na celu przywrócenie normalnych warunków eksploatacyjnych.

W tym celu PKP może wprowadzić w szczególności: 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.

Pociąg, po alokacji podróżnych do innego pociągu, na dalszej części trasy kursuje jako próżny skład pasażerski do stacji uzgodnionej z przewoźnikiem.

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 podrozdziału 7.4.

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. Przed dokonaniem obciążenia kosztami, PLK przedkłada przewoźnikowi kalkulację kosztów działania zespołu kolejowego ratownictwa technicznego.

7. Przewoźnik i PLK zobowiązane są do pokrycia udokumentowanych kosztów bezpośrednich, wynikających z działań podjętych dla zapewnienia ciągłości i bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w celu wyeliminowania skutków zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych spowodowanych przyczynami leżącymi po ich stronie.
8. Zwroty opłat, obciążenia z tytułu ponoszonych kosztów likwidacji skutków zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, 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.

Postępowanie w przypadku wykrycia stanu awaryjnego w taborze podczas przejazdów

9. Do wykrywania stanów awaryjnych w przejeżdżającym taborze związanych z zagrzanymi maźnicami, zagrzanymi hamulcami oraz deformacjami powierzchni tocznych kół, linie kolejowe wyposażane są w urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru (dsat).
10. 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**

11. 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 3.2**.

12. Ustawienia progowe dla urządzeń dsat określa PLK w „Wytycznych techniczno-eksploatacyjnych urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru Ie-3”.
13. Tabor wyłączony z eksploatacji na skutek niesprawności zestawów kołowych, stwierdzonych przez urządzenia dsat, podlega obsłudze technicznej przewoźnika.
14. W przypadku, kiedy niesprawności taboru wykryte przez urządzenia dsat, jak i stwierdzone przez pracowników PLK oraz potwierdzone przez pracowników przewoźnika, skutkują dodatkowymi czynnościami, ich koszty ponosi przewoźnik.

Obciążanie przewoźnika tymi kosztami przez PLK odbywa się na zasadach określonych w podrozdziale 7.4. 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

15. 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.

16. Po wyłączeniu pojazdu, przewoźnik przygotowuje go do dalszej jazdy w taki sposób, aby nie przekraczał dopuszczalnych parametrów lub przeprowadza procedurę uznania przesyłki za nadzwyczajną zgodnie z „Instrukcją o przewozie przesyłek nadzwyczajnych Ir-10 (R-57)”, wymienionej w **załączniku 3.1**. Fakt dostosowania parametrów wyłączonego pojazdu do dopuszczalnych parametrów linii i zamiarze włączenia ww. pojazdu do przewozu, pracownik przewoźnika potwierdza w formie oświadczenia 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

17. Przeciążenie dynamiczne jest to dodatkowa siła nacisku koła na szynę powstająca w trakcie jazdy pojazdu kolejowego, wywoływana niesprawnością elementów biegowych taboru, mierzona przez urządzenia dsat jako składowa dynamiczna pionowej siły nacisku koła na szynę. Krytyczna wartość przeciążeń dynamicznych powstałych na torze bezstykowym rejestrowanych przez urządzenia dsat wynosi $Q_{STOP} \geq 350$ kN.
18. W przypadku wykrycia przez przytorowe urządzenia dsat przekroczenia przez pojazd kolejowy krytycznej wartości przeciążenia dynamicznego, dyżurny ruchu przekazuje przez radiotelefon prowadzącemu pojazd kolejowy z napędem 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.
19. Po wyłączeniu pojazdu, przewoźnik przeprowadza procedurę uznania przesyłki za nadzwyczajną zgodnie z „Instrukcją o przewozie przesyłek nadzwyczajnych Ir-10 (R-57)”, wymienionej w **załączniku 3.1**.
20. W przypadku wykrycia przez przytorowe urządzenia dsat stanu ostrzegawczego przeciążeń dynamicznych koła na poziomie $Q_{OSTR} \geq 200$ kN, dyżurny ruchu przekazuje przez radiotelefon tylko prowadzącemu pojazd kolejowy z napędem informację o rodzaju przekroczenia.

4.8.4. Nieprzewidziane problemy

1. 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.

2. W ramach zarządzania kryzysowego, w przypadku zaistnienia konieczności wstrzymania ruchu pociągów w skali całej sieci kolejowej, decyzję podejmuje Przewodniczący Kolejowego Zespołu Zarządzania Kryzysowego w PLK bądź jego Zastępca lub Przewodniczący Kolejowego Centrum Zarządzania Kryzysowego bądź jego Zastępca.

5. USŁUGI

5.1. Wprowadzenie

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, obejmujący usługi wymienione w podrozdziale 5.2. ust. 1;
 - 2) dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów oraz zapewnienie tej obsługi, obejmujący usługi wymienione w podrozdziale 5.2. ust. 2;
 - 3) dodatkowe i pomocnicze, wymienione w podrozdziale 5.3.;
 - 4) inne nieobjęte postanowieniami Regulaminu, realizowane i rozliczane według odrębnych umów i zleceń.

5.2. Minimalny pakiet dostępu

1. Minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obejmuje:
 - 1) rozpatrzenie wniosków o przydzielenie tras pociągów;
 - 2) opracowanie RRJ według wniosków o przydzielenie tras pociągów złożonych przez przewoźników i w uzgodnieniu z nimi;
 - 3) prawo korzystania z infrastruktury kolejowej według przydzielonych tras pociągów;
 - 4) korzystanie z infrastruktury kolejowej w zakresie koniecznym do realizacji przejazdu pociągu według przydzielonej trasy albo trasy zastępczej wyznaczonej z uwagi na sytuację techniczno-eksploatacyjną;
 - 5) udostępnienie urządzeń sieci trakcyjnej jeżeli są one dostępne;
 - 6) kierowanie i prowadzenie ruchu, w tym wykorzystywanie przez przewoźnika częstotliwości sieci radiolączności 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 sytuacji potencjalnie niebezpiecznych 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;
 - 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;
 - 3) dostęp (dojazd) do terminali kolejowych nieujęty w rozkładzie jazdy pociągów;
 - 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.

5.3. Usługi dodatkowe i pomocnicze

PLK świadczy, na podstawie Umowy, odrębnych umów lub zleceń, następujące usługi dodatkowe i pomocnicze:

- 1) udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi, w tym:
 - a) czynności związane z opracowaniem warunków przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną,
 - b) dodatkowe czynności wynikające ze szczególnych warunków realizacji przejazdu i nadzoru;
- 2) dostarczenia uzupełniających informacji o przejeździe pociągu poza objętymi opłatą podstawową, o których mowa w podrozdziale 5.2. ust. 1 pkt 6;
- 3) opracowanie projektu indywidualnego rozkładu jazdy pociągów (obejmujące rozkłady jazdy, o których mowa w podrozdziałach 4.3.3. i 4.3.5.);
- 4) dodatkowe czynności przy opracowaniu zmienionego rozkładu jazdy pociągu, wynikające z zastosowania przez przewoźnika, innego niż wskazanego we wniosku o przydzielenie trasy pociągu, rodzaju pojazdu kolejowego z napędem lub zmienionej masy brutto;
- 5) udostępnienie wyciągów z regulaminów technicznych i innych dokumentów w postaci wydruku, wymagających poniesienia dodatkowych kosztów ze strony PLK;
- 6) inne, sprecyzowane w umowie lub w zleceniu.

6. OPŁATY

Wprowadzenie

1. Opłata podstawowa obejmująca usługi, o których mowa w podrozdziale 5.2. ust. 1, pobierana jest za przejazdy zrealizowane według przydzielonych tras pociągów.
2. Opłata podstawowa obejmująca usługi, o których mowa w podrozdziale 5.2. ust. 2, pobierana jest za zrealizowane usługi.
3. Opłata dodatkowa pobierana jest za zrealizowane usługi dodatkowe i pomocnicze, o których mowa w podrozdziale 5.3.
4. Opłata rezerwacyjna, pobierana jest za zamówioną i przydzieloną trasę pociągu, która nie została przez przewoźnika wykorzystana w całości lub w części.
5. Za korzystanie w okresie przepełnienia, o którym mowa w art. 34 ust. 1a Ustawy, z linii kolejowych lub odcinków linii kolejowych zgłoszonych Prezesowi UTK jako przepełnione, PLK pobiera, począwszy od pierwszego dnia obowiązywania RRJ, podwyższoną opłatę podstawową za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, ustaloną w wyniku aukcji przeprowadzonej z uwzględnieniem zasad, o których mowa w **załączniku 7**.

6.1. Zasady ustalania opłat

1. Opłata podstawowa, o której mowa w ust. 1 wprowadzenia do rozdziału 6, ustalana jest jako suma iloczynów liczby pociągokilometrów, określonego w przydzielonej trasie rodzaju pociągu i stawek jednostkowych, właściwych dla kategorii przypisanych odcinkom linii kolejowych i całkowitej masy brutto pociągu.
2. Stawki jednostkowe opłaty, o której mowa w ust. 1, opublikowane są na stronie internetowej www.plk-sa.pl, zgodnie z art. 33 Ustawy.
Wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, stanowiącego część stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o której mowa w § 7 ust. 3 Rozporządzenia, wynosi 0 złotych dla wszystkich rodzajów przewozów.
3. Sposób ustalania kategorii linii dla potrzeb kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej został przedstawiony w **załączniku 11**.
4. Do wyznaczania całkowitej masy brutto pociągu przyjmuje się masę lokomotyw według przydzielonej trasy pociągu.
5. Opłata podstawowa, o której mowa w ust. 1 wprowadzenia do rozdziału 6, w przypadku realizacji przejazdu drogą okrężną z przyczyn leżących po stronie PLK, ustalana jest według trasy zaplanowanej w rozkładzie jazdy pociągów lub trasy okrężnej, jeżeli koszt trasy okrężnej jest niższy od trasy zaplanowanej.
6. W przypadku konieczności zrealizowania przewozu przesyłki nadzwyczajnej, powodującego wstrzymanie ruchu po sąsiednim torze, przewoźnik wnosi opłatę podstawową, o której mowa w ust. 1 wprowadzenia do rozdziału 6, za korzystanie z obu torów.
7. Opłata podstawowa, o której mowa w ust. 2 wprowadzenia do rozdziału 6, ustalana jest jako ilość zrealizowanych usług i stawek jednostkowych właściwych dla danej usługi, opublikowanych na stronie internetowej www.plk-sa.pl, zgodnie z art. 33 Ustawy.
8. Opłata za usługi wymienione w podrozdziale 5.2. ust. 2 pkt 1 [dostęp (dojazd) do urządzeń zaopatrzenia w paliwo nieujęty w rozkładzie jazdy pociągów], pkt 2 lit. c [dostęp (dojazd) do torów postojowych dla pociągów pasażerskich oraz punktów utrzymania pojazdów kolejowych dla pociągów pasażerskich] i pkt 3 [dostęp (dojazd) do terminali kolejowych nieujętych w rozkładzie jazdy pociągów] ustalana jest jako iloczyn sumy wykonanych pociągokilometrów i właściwej stawki jednostkowej.

Wykaz wyznaczonych odległości stanowi **załącznik 2.8**.

9. Opłata za usługę wymienioną w podrozdziale 5.2. ust. 2 pkt 2 lit. b [dostęp i korzystanie z peronów], dla każdego uruchomionego pociągu, ustalana jest jako suma właściwych stawek jednostkowych przypisanych do stacji i przystanków osobowych, na których przewoźnik zamówił postój oraz stacji

początkowych i końcowych, ujętych w „Wykazie stacji i przystanków osobowych z przyporządkowaniem im stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp i korzystanie z peronów”, dostępnym na stronie internetowej www.plk-sa.pl.

10. Opłata za usługę wymienioną w podrozdziale 5.2. ust. 2 pkt 5 [dostęp i korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów] ustalana jest jako iloczyn liczby formowanych składów pociągów z wykorzystaniem co najmniej dwóch torów i stawki jednostkowej.
11. Opłata za usługę wymienioną w podrozdziale 5.2. ust. 2 pkt 6 [korzystanie z torów postojowych] ustalana jest jako iloczyn sumy czasu zajętości toru przez tabor kolejowy i stawki jednostkowej.
12. Opłata za usługę wymienioną w podrozdziale 5.2. ust. 2 pkt 2 lit. a [korzystanie ze stacji Gdynia Postojowa] ustalana jest jako iloczyn liczby wjeżdżających wagonów na stację Gdynia Postojowa i stawki jednostkowej.
13. Opłata za usługę wymienioną w podrozdziale 5.2. ust. 2 pkt 7 [korzystanie z torów, ramp i placów ładunkowych], ustalana jest jako iloczyn sumy czasu zajętości toru do czynności ładunkowych przez tabor kolejowy i stawki jednostkowej.

W przypadku przekroczenia 12 godzin postoju opłata ustalana jest z uwzględnieniem stawki powiększonej dla każdego kolejnych rozpoczętych 12 godzin postoju o wielkość tej stawki. Do 12 godzin nie zalicza się okresów, w których prace ładunkowe nie są wykonywane w związku z zapisami w dziale 71 regulaminu technicznego.

Wykaz ogólnodostępnych torów z przyległym placem lub rampą do wykonywania czynności ładunkowych stanowi **załącznik 2.9**.

14. Opłata za usługę wymienioną w podrozdziale 5.2. ust. 2 pkt 4 [dostęp i korzystanie ze stacji wyposażonych w czynne górki rozrządowe], ustalana jest jako iloczyn liczby rozrządzonych wagonów na stacjach wyposażonych w czynne górki rozrządowe i stawki jednostkowej.

Wykaz stacji wyposażonych w czynne górki rozrządowe zawierający posterunki wyznaczone do pozostawienia karty rozrządowej, stanowi **załącznik 2.10**.

15. Opłaty dodatkowe, o których mowa w ust. 3 wprowadzenia do rozdziału 6, pobierane są za zrealizowane usługi, określone w podrozdziale 5.3., na podstawie opłat właściwych dla danej usługi, opublikowanych na stronie internetowej www.plk-sa.pl z uwzględnieniem marży zysku w wysokości 10%.

Za określenie warunków przewozu w udzielonej zgodzie na przewóz przesyłki nadzwyczajnej, PLK pobiera od przewoźnika opłatę dodatkową.

W przypadku przesyłki nadzwyczajnej o przekroczonych różnych parametrach np. nacisk i skrajnia, PLK pobiera od przewoźnika jedną najwyższą opłatę dodatkową.

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 PLK poniesie dodatkowe koszty związane z przygotowaniem trasy dla przejazdu, o których mowa wyżej, przewoźnik ponosi te dodatkowe koszty również w przypadku, kiedy zrezygnował z tego przejazdu.

Obciążenie przewoźnika kosztami przygotowania takiego przejazdu dokonywane jest przez jednostkę organizacyjną PLK, która poniosła te koszty.

16. Do opłat, o których mowa w niniejszym paragrafie doliczany jest, na podstawie odrębnych przepisów, należny podatek od towarów i usług.
17. Opłaty podstawowe za usługi, o których mowa w podrozdziale 5.2. ust. 1 i opłaty rezerwacyjne wnoszone są przez przewoźnika, według szczegółowych zasad zawartych w Umowie.
18. Opłaty za usługi, o których mowa w podrozdziale 5.2. ust. 2 oraz w podrozdziale 5.3., wnoszone są przez przewoźnika według szczegółowych zasad zawartych w umowach je obejmujących.

6.1.1. Opłaty za niewykorzystanie zdolności przepustowej

1. Opłata rezerwacyjna, o której mowa w ust. 4 wprowadzenia do rozdziału 6, ustalana jest jako:
 - 1) 25% opłaty podstawowej, o której mowa w podrozdziale 6.1. ust. 1, przy braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy albo jej złożeniu w terminie krótszym niż 12 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;
 - 2) 20% opłaty podstawowej, o której mowa w podrozdziale 6.1. ust. 1, 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, o której mowa w podrozdziale 6.1. ust. 1, 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, o której mowa w podrozdziale 6.1. ust. 1, w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie nie krótszym niż 72 godziny i nie dłuższym niż 30 dni kalendarzowych przed planowym uruchomieniem pociągu;
 - 5) 1% opłaty podstawowej, o której mowa w podrozdziale 6.1. ust. 1, do czasu najbliższej zmiany rozkładu jazdy pociągów, wskazanej w **załączniku 5.2**, w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie dłuższym niż 30 dni kalendarzowych przed planowanym uruchomieniem pociągu, z wyłączeniem przejazdów na podstawie IRJ.
2. Opłaty rezerwacyjnej nie pobiera się w przypadku niezrealizowania przejazdu z przyczyn leżących po stronie PKP lub w przypadku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnej.

6.1.2. Gwarancje finansowe

1. PKP może żądać przedstawienia przez przewoźnika gwarancji finansowej, o której mowa w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2015/10 z dnia 6 stycznia 2015 roku w sprawie kryteriów w odniesieniu do wnioskodawców składających wnioski o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej oraz uchylającym rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 870/2014 (Dz. Urz. UE L 3/34 z 7.1.2015).
2. Gwarancja finansowa może być składana wyłącznie w formie:
 - 1) płatności zaliczkowych mających na celu zmniejszenie i uregulowanie z wyprzedzeniem przyszłych zobowiązań do dokonania płatności z tytułu opłat za dostęp do infrastruktury;
 - 2) gwarancji instytucji finansowych, które zobowiążą się do uregulowania powyższych zobowiązań z chwilą, gdy staną się one wymagalne. Gwarancja wystawiona przez bank lub zakład ubezpieczeń nienadzorowany przez Komisję Nadzoru Finansowego („KNF”) albo przez oddział zagranicznej instytucji kredytowej lub ubezpieczeniowej spoza listy KNF wymaga uzyskania regwarancji przez bank lub zakład ubezpieczeń nadzorowany przez KNF lub przez oddział zagranicznej instytucji kredytowej lub ubezpieczeniowej z listy KNF ([http:// www.knf.gov.pl/szukaj_podmioty.jsp](http://www.knf.gov.pl/szukaj_podmioty.jsp)). Gwarancja nie może być wystawiona przez banki lub zakłady ubezpieczeń objęte postępowaniem naprawczym.
3. PKP opiera swoje żądanie przedstawienia gwarancji finansowej na ocenie wiarygodności kredytowej przewoźnika nie starszej niż dwa lata, udostępnionej przez agencję ratingową lub inny podmiot opracowujący zawodowo ratingi lub punktowe oceny kredytowe.
4. PKP poinformuje na wniosek przewoźnika o przyznanej mu ocenie wiarygodności kredytowej przez podmiot opracowujący zawodowo ratingi lub punktowe oceny kredytowe.
5. Wysokość wymaganej przez PKP gwarancji finansowej odpowiada szacowanej wartości opłat za zamówione usługi, o których mowa w podrozdziale 5.2. ust. 1 za okres maksymalnie 2 miesiące. Termin ważności gwarancji finansowej wystawionej przez instytucję finansową musi obejmować cały rozkład jazdy oraz 2 miesiące następujące po jego zakończeniu.
6. W przypadku pozytywnej oceny ratingowej lub wiarygodności kredytowej przewoźnika PKP nie będzie żądać od niego przedstawienia gwarancji finansowej, o ile bieżące należności za wykonywane usługi będą regulowane w terminie do 60 dni od daty ich wymagalności.
7. W przypadku negatywnej oceny ratingowej lub wiarygodności kredytowej przewoźnika i nie wystąpienia w okresie ostatnich 12 miesięcy przypadku zalegania z płatnością powyżej 30 dni od daty jej wymagalności, PKP ma prawo żądać od przewoźnika przedstawienia gwarancji finansowej, o ile bieżące należności za wykonywane usługi nie będą regulowane w terminie do 30 dni od daty ich wymagalności.

8. W przypadku negatywnej oceny ratingowej lub wiarygodności kredytowej przewoźnika i wystąpienia w okresie ostatnich 12 miesięcy przynajmniej jednego przypadku zalegania z płatnością powyżej 30 dni od daty jej wymagalności, PLK ma prawo żądać od przewoźnika przedstawienia gwarancji finansowej zabezpieczającej przyszłe należności za wykonywane usługi w terminie 10 dni przed realizacją planowanych przejazdów pociągów.
9. PLK ma prawo żądać uzupełnienia/wystawienia dodatkowej gwarancji finansowej w następujących przypadkach:
 - 1) gdy w okresie 2 miesięcy wartość opłat za zamówione usługi, o których mowa w ust. 5, przekroczy wartości szacowane;
 - 2) gdy PLK wykorzysta część lub całość gwarancji finansowej na zabezpieczenie należności.
10. W przypadku nieprzedstawienia lub nieuzupełnienia gwarancji finansowej w terminie ustalonym przez PLK w Umowie, przewoźnik zostanie wezwany do wniesienia gwarancji instytucji finansowej w terminie 10 dni lub dokonania płatności zaliczkowej w terminie 7 dni od dnia otrzymania wezwania. Nieprzedstawienie lub nieuzupełnienie przez przewoźnika wymaganej wezwaniem gwarancji finansowej (rozumianej jako płatność zaliczkowa lub gwarancja instytucji finansowej) może skutkować wystąpieniem przez PLK z wnioskiem do Prezesa UTK o wyrażenie zgody na rozwiązanie Umowy.
11. Gwarancja instytucji finansowej powinna być przedstawiona według wzoru stanowiącego załącznik do Umowy. PLK dopuszcza gwarancje, których zapisy odbiegają od przedstawionego wzoru, po wcześniejszej akceptacji ich treści.
12. Szczegóły przedstawiania, uzupełniania i uruchomienia zapłaty gwarancji instytucji finansowych określa Umowa.

6.2. Zasady rozliczeń

1. Rozliczanie należności dokonywane jest z zachowaniem 14-dniowego terminu płatności od daty otrzymania faktury.
2. Za opóźnienia w regulowaniu należności naliczane są odsetki.

7. POSTĘPOWANIE W TRAKCIE REALIZACJI UMOWY

7.1. 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. Realizację przejazdów poprzedza planowanie dyspozytorskie uruchomienia pociągów, w którym przewoźnik zobowiązany jest do wprowadzenia informacji za pomocą udostępnionej przewoźnikom aplikacji służącej do elektronicznego planowania.
Planowanie dyspozytorskie pociągów nie obejmuje pociągów pasażerskich z podróznymi, za wyjątkiem odwołania tych pociągów.
Dla pociągów z towarami niebezpiecznymi wysokiego ryzyka (TWR) i przesyłkami nadzwyczajnymi, przewoźnik zgłasza telefonicznie do właściwej terytorialnie ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym (kontakt według **załącznika 4.3**) dodatkowe informacje o planowanym włączeniu do składu pociągu wagonów z:
 - 1) TWR, podając:
 - a) liczbę wagonów,
 - b) numer UN towarów,
 - c) relację przesyłki z TWR w pociągu;
 - 2) przesyłkami nadzwyczajnymi podając:
 - a) rodzaj przesyłki np. przekroczona skrajnia ładunkowa, przekroczony nacisk osi,
 - b) relacje 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).
3. Przewoźnik zgłasza informacje, o których mowa w ust. 2 w godzinach:
 - 1) 21⁰⁰ do 22⁰⁰ dnia poprzedniego, jeżeli przejazd ma się rozpocząć w dniu następnym, w godzinach 0⁰¹ do 6⁰⁰;
 - 2) 3⁰⁰ do 4⁰⁰, jeżeli przejazd ma się rozpocząć w godzinach 6⁰¹ do 12⁰⁰;
 - 3) 9⁰⁰ do 10⁰⁰, jeżeli przejazd ma się rozpocząć w godzinach 12⁰¹ do 18⁰⁰;
 - 4) 15⁰⁰ do 16⁰⁰, jeżeli przejazd ma się rozpocząć w godzinach 18⁰¹ do 24⁰⁰.W uzasadnionych przypadkach, PLK dopuszcza przekazanie dodatkowych informacji o włączeniu do składu pociągu wagonów z towarami niebezpiecznymi wysokiego ryzyka (TWR) oraz przesyłkami nadzwyczajnymi poza procesem planowania dyspozytorskiego, jednak nie później niż na 60 minut przed odjazdem pociągu.
4. W przypadku zaistnienia, z przyczyn techniczno-ruchowych lub potrzeby efektywnego wykorzystania linii kolejowych, konieczności dostosowania organizacji przewozów do nowych warunków ujawnionych w czasie użytkowania linii/odcinków kolejowych, PLK powiadamia przewoźników o zmianach, których mogą dotyczyć te wymagania.
Powiadomienia o zmianach dokonywane są podczas całego procesu składania wniosków 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.
5. W przypadku odstępstw od rozkładu jazdy pociągów przy regulowaniu ruchu pociągów obowiązują stopnie pierwszeństwa pociągów wskazane w podrozdziale 4.3.1. ust. 3, z uwzględnieniem wykorzystania zdolności przepustowej oraz minimalizacji opóźnień.
6. Dyspozytor właściwej terytorialnie ekspozytury Centrum 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-godzinnej 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 pociągów opracowanego dla tej trasy.

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

7.2. Działania sprawdzające przeprowadzane przez uprawniony personel PLK

1. Pracownicy PLK 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 opisanym w podrozdziale 7.5.,
 - c) aktualny wewnętrzny rozkład jazdy pociągu oraz dodatek 2 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 (tj. trąbka lub gwizdek, chorągiewka koloru żółtego, latarka ze światłem białym i czerwonym),
 - i) świadectwo sprawności technicznej,
 - j) instrukcję pisemną dla maszynisty przy przewozie towarów niebezpiecznych – zgodnie z rozdziałem 5.4.3.1 RID;
 - 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 kalendarzowych od ich zakończenia.

7.3. Obowiązki i uprawnienia stron

7.3.1. Obowiązki i uprawnienia zarządcy infrastruktury PLK

W ramach udostępniania infrastruktury kolejowej PLK:

- 1) prowadzi przejazdy pociągów, zgodnie z uzgodnionym rozkładem jazdy pociągów 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 3.1**;
- 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 podrozdziale 7.5.;
- 6) prowadzi dokumentację przejazdów pociągów przewoźnika 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 niemającym dostępu do SEPE, PLK wysyła po zakończeniu doby pocztą 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 podrozdziale 4.8.2. 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 sytuacji, 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 podrozdziale 7.6., 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 na zasadach określonych w odrębnej umowie – niezbędne szkolenia i egzaminy pracowników przewoźnika;
- 12) współdziała – na warunkach określonych w odrębnych umowach z innymi zarządcami infrastruktury kolejowej – w zakresie przejazdów po liniach/częściach linii kolejowych przylegających do punktu styku;
- 13) powiadamia przewoźników o zmianach przepisów wewnętrznych, wskazanych w **załączniku 3** oraz porozumień, regulaminów lub instrukcji obowiązujących w ruchu granicznym, o których mowa w podrozdziale 2.3. ust. 1, w terminie określonym w podrozdziale 2.3. ust. 2;
- 14) powiadamia drogą elektroniczną przewoźników o zmianach w działkach regulaminów technicznych w części dotyczącej przewoźników niezwłocznie po ich wprowadzeniu i zamieszcza uaktualnione wyciągi w ISZTP;
- 15) 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. z 2016 r., poz. 328), zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziale 7.2.;
- 16) ma prawo niedopuszczenia do przejazdu pociągu (pojazdu kolejowego) przewoźnika lub zatrzymania przejazdu pociągu w przypadku stwierdzenia niespełnienia, przez pociąg (pojazd kolejowy) albo obsługujące go osoby, wymagań określonych w przepisach;
- 17) wstrzymuje lub ogranicza ruch kolejowy oraz decyduje o zakresie modyfikacji procesu przewozowego w sytuacjach nadzwyczajnych lub/i kryzysowych, w szczególności wynikających z potrzeb obronności i bezpieczeństwa państwa;

- 18) ma prawo żądania wyznaczenia przez przewoźnika swoich przedstawicieli do składu zespołów zarządzania kryzysowego, powoływanych i tworzonych w strukturach PLK w sytuacjach nadzwyczajnych lub kryzysowych;
- 19) dokonuje – w wyjątkowych, uzasadnionych okolicznościach przypadkach – realizacji przejazdu pociągu przewoźnika inną drogą niż przewidziana w rozkładzie jazdy pociągów; w takim przypadku, PLK zobowiązana jest zaproponować przewoźnikowi możliwie najkrótszą drogę przejazdu oraz uzgodnić z nim niezbędne zmiany przed realizacją przejazdu;
- 20) wstrzymuje przejazd przewidziany w rozkładzie jazdy pociągów, 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 pociągu oraz jego przyczynie;
- 21) ma prawo usunięcia na koszt przewoźnika pozostałości po czynnościach ładunkowych, jeśli nie dokonał tego przewoźnik, pomimo uprzedniego wezwania;
- 22) ma prawo włączania do pociągów przewoźnika wagonów kontrolnych i inspekcyjnych PLK oraz dokonywania nimi przejazdów według szczegółowych zasad określanych indywidualnie, dla każdego przypadku, pomiędzy uprawnionymi przedstawicielami stron; tryb włączania do pociągów przewoźnika wagonów kontrolnych i inspekcyjnych PLK oraz dokonywania nimi przejazdów określono w podrozdziale 7.7.;
- 23) wydaje prowadzącym pojazdy kolejowe z napędem wiążące polecenia w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i prowadzenia ruchu na liniach kolejowych PLK; do wydawania takich poleceń uprawnieni są pracownicy PLK prowadzący ruch pociągów;
- 24) ma prawo usunięcia na koszt i ryzyko przewoźnika pojazdów kolejowych, urządzeń i sprzętu przewoźnika z linii kolejowych PLK – w przypadku rozwiązania Umowy i nieusunięcia we własnym zakresie przez przewoźnika w terminie 15 dni kalendarzowych od dnia rozwiązania tej Umowy;
- 25) dokonuje kontroli przestrzegania przepisów porządkowych na obszarze kolejowym PLK, w pociągach i pojazdach kolejowych przewoźnika;
- 26) ma prawo żądania od przewoźnika wyjaśnień, udokumentowanych stosownie do okoliczności, dotyczących sposobu realizacji Umowy w przypadkach, kiedy zachodzi obawa jej naruszenia lub zagrożenia bezpieczeństwa osób, mienia bądź środowiska;
- 27) ma prawo ustalania przerw technologicznych, skutkujących wprowadzaniem doraźnych ograniczeń wynikających z prowadzenia przez PLK prac inwestycyjnych, modernizacyjnych, remontowych i bieżącego utrzymania, z uwzględnieniem ruchu pociągów i ich frekwencji, po konsultacjach z przewoźnikami przedziałów czasowych, 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 w porze dziennej;
- 28) umożliwia dostęp do SID, na zasadach określonych w podrozdziale 4.8.3. ust. 10;
- 29) wykonuje czynności związane z wygłaszaniem komunikatów megafonowych lub wygłaszaniem komunikatów megafonowych i obsługą urządzeń informacji wizualnej zgodnie z zasadami określonymi w **załączniku 12**;
- 30) zaleca, w przypadku realizacji przewozów ładunków szczególnie narażonych na kradzieże, stosowanie przez przewoźnika dla wagonów towarowych dodatkowego zabezpieczenia drzwi, żaluzji okiennych lub luków dachowych, wlewów górnych i zaworów spustowych oraz klap spustowych i urządzeń zsypowych, w sposób utrudniający ich otwarcie przez osoby postronne. Na podstawie zgłoszeń (meldunków) i informacji od przewoźników kolejowych, lokalne jednostki SOK, w miarę posiadanych sił i środków, podejmą działania dla zapewnienia ochrony pojazdów kolejowych w miejscach szczególnie zagrożonych. Meldunki i informacje o miejscach i przypadkach kradzieży, chuligaństwa i wandalizmu, przyjmuje Komenda Regionalna SOK właściwa terytorialnie do miejsca zdarzenia (adresy i numery telefonów zawiera **załącznik 4.5**).

7.3.2 Obowiązki i uprawnienia przewoźnika

W ramach korzystania z infrastruktury kolejowej, przewoźnik:

- 1) nie może odstępować innemu przewoźnikowi przydzielonych tras pociągów;
- 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 wskazanych w **załączniku 3**;
- 4) spełnia warunki wymagane przepisami prawa odnośnie czasu pracy i odpoczynku maszynistów oraz znajomości przez nich obsługiwanych odcinków linii kolejowych;
- 5) ściśle współpracuje i przestrzega wszelkich decyzji i ustaleń dotyczących modyfikacji procesu przewozowego, podejmowanych przez PLK w sytuacjach nadzwyczajnych lub/i kryzysowych;
- 6) wyznacza przedstawicieli do składu zespołów zarządzania kryzysowego powoływanych i tworzonych w strukturach PLK;
- 7) ma prawo żądania od PLK otrzymania dodatkowych wyjaśnień i uzasadnień dotyczących wprowadzenia zmian powstałych w wyniku zaistnienia sytuacji opisanych w podrozdziale 7.3.1. pkt 16, 17 i 19;
- 8) realizuje przejazdy pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi towarami niebezpiecznymi, towarami niebezpiecznymi wysokiego ryzyka (TWR), zgodnie z przepisami wewnętrznymi, wskazanymi w **załączniku 3.1**;
- 9) przekazuje informacje handlowe poprzez ISZTP o pociągach pasażerskich w terminach określonych w **załączniku 5.2**;
- 10) 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;
- 11) 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;
- 12) jest zobowiązany do postępowania przy zabezpieczaniu przed zbiegnięciem odstawionych na postój wagonów, składów pociągów i innych pojazdów kolejowych, zgodnie z działką 42 regulaminu technicznego;
- 13) niezwłocznie powiadamia PLK o zdarzeniach, o których mowa w podrozdziale 4.8.2. ust. 1, związanych bezpośrednio z jego pociągiem (pojazdem kolejowym) lub pracownikami, zaistniałych na obszarze kolejowym PLK, na podstawie zasad zawartych w podrozdziale 4.8.2.;
- 14) niezwłocznie powiadamia PLK o dostrzeżonych, wszelkich innych, niż wymienione w pkt 13, 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 osób, mienia bądź środowiska;
- 15) na żądanie PLK, udostępnia dokumentację dotyczącą kwalifikacji i uprawnień pracowników przewoźnika oraz potwierdzającą sprawność techniczną pojazdów kolejowych używanych do przewozu;
- 16) w przypadku rozwiązania Umowy usuwa, w terminie 15 dni kalendarzowych, 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;
- 17) zgłasza dyżurnemu ruchu stacji początkowej lub stacji pośredniej gotowość do odjazdu pociągu, zgodnie z zasadami i trybem określonymi w podrozdziale 7.6.;
- 18) pozostawia 1 egzemplarz wykazu pojazdów kolejowych w składzie pociągu zgodnie z postanowieniami Umowy;
- 19) pozostawia 1 egzemplarz karty rozrządowej na wyznaczonych posterunkach ruchu PLK na stacjach wyposażonych w górki rozrządowe, wymienionych w **załączniku 2.10**;
- 20) przestrzega ustaleń zawartych w WRJ dotyczących dopuszczalnej masy brutto pociągu i pozostałych parametrów trasy pociągu zawartych w tym rozkładzie jazdy pociągów;
- 21) 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;

- 22) ponosi odpowiedzialność za usunięcie pozostałości po czynnościach ładunkowych;
- 23) zapewnia i ponosi odpowiedzialność za skuteczne zabezpieczenie przyjętych do przewozu ładunków, w szczególności uniemożliwiające przesunięcie, emisję ładunku poprzez np. pylenie, wywiewanie, usypywanie, wylewanie i uwalnianie oraz emisję energii;
- 24) w przypadku spowodowania zanieczyszczenia środowiska, bezpośredniego zagrożenia szkodą w środowisku lub szkody w środowisku, na własny koszt podejmuje działania zapobiegawcze i naprawcze, w tym o których mowa w ustawie z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie (Dz. U. z 2014 r., poz. 1789 ze zm.); jeżeli działania te dotyczą infrastruktury PLK, sporządza harmonogram i zakres działań w uzgodnieniu z PLK;
- 25) w przypadku nieplanowej zmiany drużyn trakcyjnych lub konduktorskich uzgadnia stację tej zmiany z dyspozytorem właściwej terytorialnie ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK;
- 26) przekazuje PLK zgodnie z „Regulaminem dla międzynarodowego przewozu koleją towarów niebezpiecznych (RID)” następujące informacje o:
 - a) zestawieniu pociągu, poprzez wskazanie numeru każdego wagonu i jego rodzaju, jeżeli rodzaj wagonu nie jest zawarty w numerze wagonu,
 - b) numerach UN przewożonych towarów niebezpiecznych w/lub na każdym wagonie, jeżeli powinny być wpisane do dokumentu przewozowego lub jeżeli przewożone są tylko towary niebezpieczne zapakowane w ilościach ograniczonych zgodnie z działem 3.4 RID, informacje o ich przewozie, jeżeli zgodnie z działem 3.4 RID wymagane jest oznakowanie wagonu lub kontenera wielkiego,
 - c) umiejscowieniu każdego wagonu w składzie pociągu (zestawienie składu pociągu);
- 27) ma prawo żądania od PLK wyjaśnień, udokumentowanych stosownie do okoliczności, dotyczących sposobu realizacji Umowy w przypadkach, kiedy zachodzi obawa naruszenia Umowy lub następuje zagrożenie bezpieczeństwa osób, mienia bądź środowiska;
- 28) ma prawo korzystania z częstotliwości sieci radiołączności kolejowej zgodnie z „Regulaminem wykorzystywania sieci radiołączności w pasmach radiowych administrowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”;
- 29) zezwala na przejazd w czynnej kabinie maszynisty pracowników PLK zatrudnionych na stanowiskach wymienionych w **załączniku 10** na podstawie zezwoleń wydanych w trybie i na zasadach w nim określonych;
- 30) ma obowiązek bieżącego śledzenia zdarzeń awaryjnych za pomocą SID.

7.4. 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 korzyści za 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.

7.5. 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”, wskazanych w **załączniku 3.2**, 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 4.5**.

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.

7.6. Zgłaszanie przez przewoźnika gotowości do odjazdu

1. Gotowość pociągu przewoźnika do odjazdu ze stacji początkowej lub stacji pośredniej, na której dokonywane są:
 - 1) włączenie/wyłączenie wagonu lub grup wagonów;
 - 2) zmiana lokomotywy lub drużyny trakcyjnej;
 - 3) próba hamulca;
 - 4) oględziny technicznezgłasza dyżurnemu ruchu maszynista prowadzący pociąg, w przypadku pociągów pasażerskich – po uzgodnieniu z kierownikiem pociągu.
2. Zgłoszenie dokonywane jest przy użyciu urządzeń radiołączności pociągowej z podaniem:
 - 1) numeru pociągu;
 - 2) nazwiska maszynisty, numeru i serii pojazdu kolejowego z napędem;
 - 3) długości pociągu w metrach i jego masy ogólnej;
 - 4) informacji o znajdowaniu się w składzie pociągu wagonów z towarem niebezpiecznym lub/i towarem niebezpiecznym wysokiego ryzyka (TWR) podając ich liczbę i numery UN przewożonego towaru 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.

7.7. 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 kalendarzowe 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.