



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

**REGULAMIN SIECI
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.
5	Zmiana nr 5 z dnia 9 maja 2017 r.	Załączniki: 3.2., 9.	19 maja 2017 r.
6	Zmiana nr 6 z dnia 31 maja 2017 r.	Załączniki: 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., 3.1., 4.6., 7., 14.	11 czerwca 2017 r.
7	Zmiana nr 7 z dnia 29 czerwca 2017 r.	Podrozdział 4.8.3. ust. 7 - 8, Załączniki: 2.1 (A), 2.1 (P), 2.1 (T), 2.2., 2.3., 2.4., 2.5., 2.6., 2.7., 2.8., 2.9., 2.11., 2.14., 2.17., 3.1., 12.	10 lipca 2017 r.
8	Zmiana nr 8 z dnia 13 lipca 2017 r.	Załącznik: 2.9.	27 lipca 2017 r.
9	Zmiana nr 9 z dnia 3 sierpnia 2017 r.	Nazwa Regulaminu, Spis załączników, Rozdział 5., Rozdział 6., Załączniki: 2.8a., 11., 15., 16.	14 sierpnia 2017 r.
10	Zmiana nr 10 z dnia 24 sierpnia 2017 r.	Załączniki: 1., 2.1 (P), 2.1 (A), 2.1 (T), 2.2., 2.3., 2.4., 2.6., 2.7., 2.8., 2.9., 2.11., 2.14.	3 września 2017 r.
11	Zmiana nr 11 z dnia 12 września 2017 r.	Spis załączników, Definicje pojęć i skrótów w Regulaminie, Rozdział 1, 2, 4, Podrozdział 7.1., Załączniki: 3.2., 4.1., 4.5. (zmiana numeracji), 4.6. (uchylony), 5.2., 6.4 (dodanie załącznika)	25 września 2017 r.
12	Zmiana nr 12 z dnia 5 października 2017 r.	Spis załączników, Podrozdziały: 2.4., 2.5., 2.6., 2.7., 2.8., 3.1., 4.1., 4.3.3.1., 4.3.3.2., 4.3.5., 4.3.6., 4.6., 4.7., 4.8., 4.8.2., 4.8.3., 4.8.4., 6.2., 6.3.4., 6.4.1., 6.5., 6.8., 7.2., 7.3.1., 7.3.2., 7.4., 7.5., 7.6., 7.7., 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., 2.13., 2.14., 2.15., 6.5., 17.	15 października 2017 r.

13	Zmiana nr 13 z dnia 13 listopada 2017 r.	Spis załączników, Podrozdziały: 3.2., 3.4., 3.5., 3.5.1., 3.5.2., 3.5.2.1., 3.5.3., 3.5.4., 3.5.5., 3.5.6., 3.5.7., 3.5.8., 4.2.1., 4.3.4., 4.9., 4.9.1., 4.9.2., 4.9.3., 4.10., 5.3., 5.3.1., 5.3.1.1., 5.3.1.2., 5.3.1.3., 5.3.1.4., 5.3.1.5., 5.3.1.6., 5.3.1.7., 5.3.1.8., 5.3.1.9., 5.3.2., 6.3.3., 7.1., Załączniki: 2.11. (uchylony), 3.1., 3.2., 4.3., 9., 12. (uchylony), 14., 14.1., 14.2. (dodanie załącznika).	23 listopada 2017 r.
----	---	---	----------------------

Spis treści

SPIS ZAŁĄCZNIKÓW.....	8
DEFINICJE POJĘĆ I SKRÓTÓW W REGULAMINIE.....	10
1. INFORMACJE OGÓLNE.....	13
1.1. Wprowadzenie	13
1.2. Cel	13
1.3. Ramy prawne	13
1.4. Status prawny	13
1.4.1. Postanowienia ogólne	13
1.4.2. Odpowiedzialność	13
1.4.3. Procedura odwoławcza	14
1.5. Struktura Regulaminu sieci	14
1.6. Obowiązki, zmiany i aktualizacja	14
1.6.1. Okres obowiązywania	14
1.6.2. Proces zmian i aktualizacji	14
1.7. Publikowanie	14
1.8. Dane kontaktowe	15
1.9. Kolejowe korytarze towarowe	15
1.10. RailNetEurope – międzynarodowa współpraca zarządców infrastruktury	16
1.10.1. One Stop Shop (OSS)	16
1.10.2. Narzędzia RNE	16
2. WARUNKI DOSTĘPU	17
2.1. Wprowadzenie	17
2.2. Ogólne warunki dostępu	17
2.2.1. Warunki składania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej	17
2.2.1.1. Zasady obowiązujące do 9 grudnia 2017 r.	17
2.2.1.2. Zasady obowiązujące od 10 grudnia 2017 r.	17
2.2.2. Warunki uzyskania dostępu do infrastruktury kolejowej	18
2.2.2.1. Zasady obowiązujące do 9 grudnia 2017 r.	18
2.2.2.2. Zasady obowiązujące od 10 grudnia 2017 r.	19
2.2.3. Licencje	19
2.2.4. Certyfikaty bezpieczeństwa	19
2.3. Ogólne warunki handlowe	19
2.3.1. Umowa ramowa	20
2.4. Przepisy eksploatacyjne	21
2.5. Przewóz przesyłek nadzwyczajnych	21
2.6. Towary niebezpieczne	22
2.7. Zasady akceptacji taboru kolejowego	22
2.8. Proces akceptacji personelu	24

3. INFRASTRUKTURA	25
3.1. Wprowadzenie	25
3.2. Opis sieci	25
3.2.1. Zasilanie trakcyjne	26
3.3. Ograniczenia ruchu	26
3.3.1. Ograniczenia środowiskowe	26
3.4. Dostępność infrastruktury	27
3.5. Obiekty infrastruktury usługowej	27
3.5.1. Stacje pasażerskie	27
3.5.2. Terminale towarowe i tory do czynności ładunkowych	28
3.5.2.1. Stacje rozrządowe i urządzenia do formowania składów pociągów, w tym urządzenia do rozrządzania wagonów	28
3.5.3. Tory postojowe	28
3.5.4. Urządzenia utrzymania	28
3.5.5. Pozostałe urządzenia techniczne, w tym urządzenia do czyszczenia i mycia taboru	28
3.5.6. Urządzenia w portach żeglugi morskiej i śródlądowej	28
3.5.7. Urządzenia ratunkowe	28
3.5.8. Urządzenia zaopatrzenia w paliwo	28
4. PRZYDZIELANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ	29
4.1. Wprowadzenie	29
4.2. Opis procesu	29
4.2.1. Składanie wniosków o przydzielenie tras pociągów	29
4.2.2. Składanie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów lub postoju	31
4.3. Harmonogram zamawiania i przydzielania tras pociągów	32
4.3.1. Harmonogram rocznego rozkładu jazdy	32
4.3.2. Harmonogram zamawiania tras pociągów poza rocznym rozkładem jazdy – indywidualny rozkład jazdy	34
4.3.2.1. Zasady obowiązujące dla wniosków składanych do 9 grudnia 2017 r.	34
4.3.2.2. Zasady obowiązujące dla wniosków składanych od 10 grudnia 2017 r.	35
4.3.3. Zmiany do rozkładu jazdy pociągów	36
4.3.3.1. Zmiany, w których rozpatrywane są wnioski o przydzielenie tras pociągów (Aktualizacja rozkładu jazdy)	37
4.3.3.2. Zmiany, w których nie są rozpatrywane wnioski o przydzielenie tras pociągów	39
4.3.3.3. Modyfikacja przydzielonej zdolności przepustowej	40
4.3.4. Trasy katalogowe	41
4.3.5. Studium rozkładu jazdy pociągów	41
4.3.6. Korzystanie z linii/odcinków kolejowych, dla których nie jest opracowywany rozkład jazdy pociągów	41

4.4. Proces przydzielania tras pociągów	42
4.4.1. Proces koordynacji.....	42
4.4.2. Proces rozwiązywania konfliktów	42
4.4.3. Przepełniona infrastruktura: definicja, kryteria pierwszeństwa i postępowanie	43
4.4.4. Wpływ umów ramowych.....	43
4.5. Przydzielanie zdolności przepustowej na potrzeby utrzymania, rewitalizacji i modernizacji.....	44
4.6. Komunikacja zastępcza	44
4.7. Zasady rezygnacji z przydzielonej zdolności przepustowej.....	45
4.8. Przesyłki nadzwyczajne i towary niebezpieczne	46
4.9. Specjalne działania podejmowane w przypadku zakłóceń	46
4.9.1. Zasady dokonywania powiadomień	46
4.9.2. Przepisy eksploatacyjne.....	46
4.9.3. Przewidywane problemy	46
4.9.4. Nieprzewidziane problemy	49
4.9.5. Postępowanie w razie zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w transporcie kolejowym	49
4.10. Przydzielanie zdolności przepustowej dla obiektów infrastruktury usługowej	50
5. USŁUGI	51
5.1. Wprowadzenie	51
5.2. Minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej.....	51
5.3. Dostęp do obiektów infrastruktury usługowej i świadczenie usług	51
5.3.1. Dostęp do obiektów infrastruktury usługowej	51
5.3.1.1. Stacje pasażerskie	51
5.3.1.2. Terminale towarowe i tory do czynności ładunkowych	51
5.3.1.3. Stacje rozrządowe i urządzenia do formowania składów pociągów, w tym urządzenia do rozrządzania wagonów	52
5.3.1.4. Tory postojowe	52
5.3.1.5. Punkty zaplecza technicznego	52
5.3.1.6. Pozostałe urządzenia techniczne, w tym urządzenia do czyszczenia i mycia taboru	52
5.3.1.7. Urządzenia w portach żeglugi morskiej i śródlądowej	52
5.3.1.8. Urządzenia ratunkowe	52
5.3.1.9. Kolejowe stacje paliw	52
5.3.2. Świadczenie usług na obiektach infrastruktury usługowej	52
5.4. Inne usługi	52
6. OPŁATY	53
6.1. Zasady ustalania opłat	53
6.2. Systemy opłat	53
6.3. Taryfy	54
6.3.1. Minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej	54
6.3.2. Dostęp do torów dla obiektów infrastruktury usługowej	54
6.3.3. Świadczenie usług, o których mowa w podrozdziale 5.3	54

6.3.4. Inne usługi	54
6.4. Kary finansowe.....	55
6.4.1. Opłaty za niewykorzystanie / rezygnację zdolności przepustowej	55
6.5. Plan wykonania	56
6.6. Zmiany opłat	58
6.7. Zasady rozliczeń.....	58
6.8. Gwarancje finansowe.....	58
 7. POSTĘPOWANIE W TRAKCIE REALIZACJI UMOWY	 61
7.1. Organizacja i realizacja przejazdów pociągów	61
7.2. Działania sprawdzające przeprowadzane przez uprawniony personel PLK.....	62
7.3. Obowiązki i uprawnienia stron	63
7.3.1. Obowiązki i uprawnienia zarządcy infrastruktury PLK	63
7.3.2. Obowiązki i uprawnienia przewoźnika	65
7.4. Odszkodowania, rozliczenia za niedotrzymanie zobowiązań.....	67
7.5. Zezwolenia dla pracowników przewoźnika.....	67
7.6. Zgłaszanie przez przewoźnika gotowości do odjazdu	68
7.7. Włączanie wagonów kontrolnych i inspekcyjnych PLK do pociągów przewoźnika.....	69

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
 - 2.9. 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. *(uchylony)*
 - 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 elektromagnes 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 aplikanta i 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 eksploatacyjnych oraz informacji na temat bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych

- 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. Wykaz komend regionalnych Straży Ochrony Kolei PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
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)
 - 6.4. Zakres informacji do ujęcia we wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów, postoju lub korzystania z obiektów infrastruktury usługowej (OIU)
 - 6.5. Wzór wniosku o rezygnację z przydzielonej trasy pociągu
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. *(uchylony)*
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
 - 14.2. Wzór umowy ramowej
15. Cennik opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obowiązujący 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.
17. Zasady i sposób ustalania przyczyn opóźnień pociągów

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 z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2016 r., poz. 1727 ze zm.) i aktach wykonawczych do niej, w tym w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz.U. z 2017 r., poz. 755).
2. Dla potrzeb Regulaminu wprowadza się definicje następujących pojęć i skrótów:
 - 1) **Aplikant** – przewoźnik kolejowy, międzynarodowe ugrupowanie interesów gospodarczych obejmujące przewoźników kolejowych lub inny podmiot zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej, w szczególności organizator publicznego transportu kolejowego, spedytor, nadawca ładunku lub operator transportu kombinowanego [zgodnie z definicją określoną w art. 4 pkt 9b Ustawy];
 - 2) **CID** (*ang. Corridor Information Document*) – dokument zawierający informacje o warunkach użytkowania korytarza towarowego, w rozumieniu 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;
 - 3) **C-OSS** (*ang. Corridor One-Stop Shop*) – korytarzowy punkt kompleksowej obsługi wniosków w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury, w rozumieniu art. 13 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy;
 - 4) **cykliczny rozkład jazdy** – rozkład jazdy grupy pociągów, zgodnie z definicją określoną w § 2 pkt 1 Rozporządzenia;
 - 5) **dni robocze** – dni tygodnia od poniedziałku do piątku, z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy;
 - 6) **IRJ** – indywidualny rozkład jazdy pociągu, w rozumieniu § 8 Rozporządzenia;
 - 7) **ISZTP** – Internetowy System Zamawiania Trasy Pociągu „Zamawiaj i Jedź” – aplikacja umożliwiająca aplikantom i przewoźnikom kolejowym kompleksową obsługę wniosków o przydzielenie tras pociągów;
 - 8) **Katalog PLK** – oferta tras pociągów tworzona i udostępniana na podstawie powtarzającego się zapotrzebowania na zdolność przepustową dla wniosków IRJ lub na wnioski aplikantów;
 - 9) **kolejowy korytarz towarowy** – korytarz towarowy, 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;
 - 10) **kolizja pomiędzy złożonymi wnioskami** – sytuacja, w której co najmniej dwóch przewoźników kolejowych złożyło wnioski o przydzielenie tras pociągów (zgodnie z definicją trasy pociągu określoną w art. 4 pkt 12 Ustawy) na korzystanie z tego samego odcinka linii w tym samym czasie;
 - 11) **koordynacja** – proces rozwiązywania przez PLK, w drodze konsultacji z przewoźnikami kolejowymi, kolizji pomiędzy złożonymi wnioskami o przydzielenie tras pociągów;
 - 12) **międzynarodowe konferencje rozkładów jazdy** – konferencje mające na celu uzgodnienie międzynarodowych tras pociągów organizowane w ramach FTE (Forum Train Europe), OSZD (Organizacja Współpracy Kolei) i RNE (RailNetEurope) oraz inne współorganizowane przez PLK;
 - 13) **obszar konstrukcyjny** – ustalony przez PLK obszar działania stanowiska ds. konstrukcji rozkładów jazdy pociągów;
 - 14) **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;
 - 15) **PLK** – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie;
 - 16) **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;

- 17) **pociąg międzynarodowy** – pociąg kursujący w połączeniach z przekroczeniem granicy państwa, z wyłączeniem pociągów transgranicznych;
- 18) **pociąg międzywojewódzki** – pociąg pasażerski kursujący w połączeniach krajowych z przekroczeniem granicy województwa, inny niż pociąg wojewódzki;
- 19) **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 2016 r., poz. 1867 z późn. zm.);
- 20) **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;
- 21) **pracownicy PLK** – pracownicy PLK oraz inne osoby, którymi się ona posługuje w celu wykonywania Umowy o przydzielenie lub Umowy o wykorzystanie lub Umowy ramowej;
- 22) **pracownicy przewoźnika** – pracownicy przewoźnika kolejowego oraz inne osoby, którymi się on posługuje w celu wykonywania Umowy o wykorzystanie;
- 23) **Prezes UTK** – Prezes Urzędu Transportu Kolejowego;
- 24) **przerwa technologiczna** – ustalone przez zarządcę czasowe ograniczenie udostępniania infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym, wykorzystywane do prowadzenia prac inwestycyjnych, modernizacyjnych, remontowych i bieżącego utrzymania;
- 25) **przewoźnik** – przewoźnik kolejowy, zgodnie z definicją określoną w art. 4 pkt 9 Ustawy;
- 26) **przewóz okazjonalny** – pasażerski przewóz okazjonalny, zgodnie z definicją określoną w art. 4 pkt 22a Ustawy, realizowany w ramach wolnej zdolności przepustowej;
- 27) **ramowa zdolność przepustowa** – zdolność przepustowa zarezerwowana na podstawie Umowy ramowej;
- 28) **ramy czasowe** – czas określony w umowie ramowej, w którym PLK zarezerwuje ramową zdolność przepustową dla planowanej trasy pociągu;
- 29) **Regulamin** – Regulamin sieci 2017/2018;
- 30) **relacja pociągu** – droga przejazdu pociągu pomiędzy rozkładowym punktem początkowym i końcowym, przy czym punkt początkowy relacji pociągu nie może być jednocześnie jej punktem końcowym;
- 31) **Rozporządzenie** – rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz.U. z 2017 r., poz. 755);
- 32) **RRJ** – roczny rozkład jazdy pociągów, w rozumieniu art. 29f Ustawy;
- 33) **SEPE** – System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej;
- 34) **SID** – System Informatyczny Detekcji Stanów Awaryjnych Taboru;
- 35) **sieć kolejowa** – układ połączonych ze sobą dróg kolejowych zarządzany przez zarządcę infrastruktury;
- 36) **SKRJ** – System Konstrukcji Rozkładu Jazdy;
- 37) **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;
- 38) **sytuacja nadzwyczajna** – sytuacja, w której w wyniku nagłego wydarzenia powstałego niezależnie od woli stron Umowy o wykorzystanie, 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: powódzie, 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;
- 39) **sytuacja potencjalnie niebezpieczna** – sytuacja eksploatacyjna lub wydarzenie kolejowe niebędące poważnym wypadkiem, wypadkiem lub incydem, powodujące nieznaczny wzrost ryzyka – do kontrolowanego poziomu nieprzekraczającego poziomu ryzyka akceptowalnego, zgodnie z definicją określoną w Instrukcji Ir-8;
 - 40) **trasa jednosieciowa** – trasa pociągu niewykraczająca poza jedną sieć kolejową;
 - 41) **trasa międzynarodowa** - trasa pociągu przebiegająca przez więcej niż jedną sieć kolejową i wykraczająca poza granice Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 42) **trasa wielosieciowa** – trasa pociągu przebiegająca przez więcej niż jedną sieć kolejową i niewykraczająca poza granice Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 43) **Umowa o przydzielenie** – umowa o przydzielenie zdolności przepustowej zawierana z aplikantem;
 - 44) **Umowa o wykorzystanie** – umowa o wykorzystanie zdolności przepustowej zawierana z przewoźnikiem;
 - 45) **Umowa ramowa** – umowa o rezerwację zdolności przepustowej w okresie wykraczającym poza okres obowiązywania RRJ, bez określania szczegółowych tras pociągów, zawierana z aplikantem;
 - 46) **Ustawa** – ustawa z dnia z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tj. Dz.U. z 2016 r., poz. 1727 z późn. zm.);
 - 47) **właściwy organ** – organ publiczny lub grupa organów publicznych państwa członkowskiego lub państw członkowskich UE, uprawnionych do ingerowania w publiczny transport pasażerski na danym obszarze geograficznym, lub instytucja posiadająca takie uprawnienia – w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70;
 - 48) **WRJ** – wewnętrzny rozkład jazdy pociągów przeznaczony do użytku pracowników PLK i przewoźników;
 - 49) **wstępnie ustalona międzynarodowa trasa pociągu** – trasa pociągu, w rozumieniu art. 14 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;
 - 50) **wykreś ruchu** – graficzne przedstawienie rozkładu jazdy pociągów poprzez zobrazowanie tras pociągów w układzie współrzędnych czasu i drogi;
 - 51) **zespół zarządzania kryzysowego** – element kolejowego systemu zarządzania kryzysowego powoływany w strukturach PLK;
 - 52) **ZRJ** – zastępczy rozkład jazdy pociągów opracowywany w ramach zmiany rozkładu jazdy pociągów, wynikającej z planowanych inwestycji, remontów lub utrzymania linii kolejowych, w której nie są rozpatrywane wnioski o przydzielenie tras pociągów.

1. INFORMACJE OGÓLNE

1.1. Wprowadzenie

1. PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna 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, ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych (Dz.U. z 2016 r., poz. 1578 ze zm.), ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (tj. Dz.U. z 2017 r., poz. 680) oraz inne obowiązujące przepisy.
3. PLK posiada autoryzację bezpieczeństwa 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 aplikantów i przewoźników kolejowych zawiera Regulamin.

1.3. Ramy prawne

Podstawowe warunki prawne funkcjonowania transportu kolejowego, w tym dostępu do infrastruktury kolejowej, określają przepisy Ustawy, akty wykonawcze do niej oraz inne powszechnie obowiązujące przepisy prawa, w tym kształtujące stosunki handlowe podmiotów gospodarczych.

1.4. Status prawny

1.4.1. Postanowienia ogólne

1. Regulamin został opracowany na podstawie Ustawy i 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.).
2. Projekt Regulaminu został skonsultowany z przewoźnikami kolejowymi, a wyniki konsultacji zostały omówione przez Radę Przewoźników działającą przy Zarządzie PLK.
3. Regulamin został przyjęty do stosowania uchwałą Zarządu PLK.
4. Postanowienia Regulaminu dostosowano do przepisów ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2016 r., poz. 1923) oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz.U. z 2017 r., poz. 755).

1.4.2. Odpowiedzialność

1. PLK ponosi odpowiedzialność za dane publikowane w Regulaminie, monitoruje ich poprawność i dokonuje aktualizacji na dzień publikacji zmian.
2. PLK nie ponosi odpowiedzialności za informacje publikowane przez inne podmioty pod adresami internetowymi podanymi w Regulaminie, w tym za dane opracowywane przez innych zarządców infrastruktury kolejowej i operatorów obiektów infrastruktury usługowej.

1.4.3. Procedura odwoławcza

Skargi i wnioski dotyczące działalności PLK przyjmowane są przez wszystkie jednostki organizacyjne PLK, w zakresie obszaru ich działania, a w zakresie realizacji Umowy o przydzielenie lub Umowy o wykorzystanie - zgodnie z daną Umową.

1.5. Struktura Regulaminu sieci

Regulamin składa się z dwóch części:

- 1) opisowej - określającej m.in. warunki dostępu do infrastruktury kolejowej, przydzielania zdolności przepustowej, korzystania z przydzielonej zdolności przepustowej, rodzaje świadczonych usług oraz informacje o opłatach;
- 2) załączników - zawierających m.in. charakterystykę sieci kolejowej, wykazy jednostek i komórek organizacyjnych przywoływanych w części opisowej Regulaminu, wzory dokumentów, wykaz przepisów wewnętrznych obowiązujących aplikanta/przewoźnika, harmonogramy zamknięć torowych, dane teleadresowe PLK.

1.6. Obowiązywanie, zmiany i aktualizacja

1.6.1. Okres obowiązywania

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

1.6.2. Proces zmian i aktualizacji

1. Zmiany w części opisowej Regulaminu dokonywane są w uzasadnionych przypadkach po wcześniejszych konsultacjach z aplikantami. Zmiany te wchodzi w życie w terminie 10 dni od daty ich wprowadzenia.
2. Zmian w **załączniku 5.1** dokonuje się najpóźniej przed terminem wejścia w życie rocznego rozkładu jazdy pociągów.
3. Zmiany wynikające ze zmian powszechnie obowiązujących przepisów prawa dokonywane są z zachowaniem terminów określonych tymi przepisami.
4. PLK aktualizuje dane w załącznikach charakteryzujących infrastrukturę kolejową, mających wpływ na opracowanie rozkładu jazdy pociągów, najpóźniej przed terminem nadania projektu zastępczego rozkładu jazdy, wskazanym w **załączniku 5.2**.
5. PLK w razie potrzeby aktualizuje dane w pozostałych załącznikach.
6. Konsultacje, o których mowa w podrozdziale 1.4.1. oraz w ust. 1 powyżej - przeprowadzane są z aplikantami za pomocą poczty elektronicznej. Adresy poczty elektronicznej do korespondencji dotyczącej Regulaminu, należy przesłać na adres **regulamin@plk-sa.pl**.
7. Aplikanci w terminie 14 dni kalendarzowych od otrzymania projektu zmiany mogą zgłaszać uwagi za pomocą poczty elektronicznej.

1.7. Publikowanie

1. Pełny tekst Regulaminu wraz z załącznikami publikowany jest na stronie internetowej www.plk-sa.pl. w zakładce: Dla klientów i kontrahentów / Warunki udostępnienia infrastruktury i regulaminy / Regulaminy sieci.
2. PLK informuje aplikantów o ogłoszeniu Regulaminu oraz wprowadzeniu zmian i aktualizacji, za pomocą poczty elektronicznej, pod warunkiem przekazania na adres wskazany w podrozdziale 1.8. ust. 6, adresu poczty elektronicznej aplikanta.

3. Aktualizacja danych w załącznikach charakteryzujących infrastrukturę kolejową publikowana jest w formie porównania do poprzedniej wersji.
4. Wersje anglojęzyczne regulaminów sieci państw zrzeszonych w RNE są publikowane pod adresem: http://www.rne.eu/members_ns

1.8. Dane kontaktowe

1. Dane kontaktowe pracowników PLK udzielających szczegółowych informacji o parametrach techniczno-eksploatacyjnych linii kolejowych, posterunków ruchu i punktów eksploatacyjnych oraz informacji na temat bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych – zawiera **załącznik 4.1**.
2. Dane kontaktowe stanowisk ds. ochrony środowiska w zakładach linii kolejowych PLK, udzielających szczegółowych informacji w zakresie dotyczącym problematyki ochrony środowiska na zarządzanej infrastrukturze kolejowej – zawiera **załącznik 4.2**.
3. Dane kontaktowe ekspozytur Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK – zawiera **załącznik 4.3**.
4. Dane kontaktowe Komend Regionalnych Straży Ochrony Kolei PLK – zawiera **załącznik 4.4**.
5. Dane kontaktowe do jednostek/komórek organizacyjnych PLK są podane we właściwych tematycznie częściach Regulaminu.
6. Uwagi i zapytania dotyczące Regulaminu należy kierować 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

1.9. 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.

1.10. RailNetEurope – międzynarodowa współpraca zarządców infrastruktury

Informacje na temat międzynarodowej współpracy zarządców infrastruktury kolejowej państw zrzeszonych w RNE publikuje się w języku angielskim na stronie:

<http://www.rne.eu/organisation>

1.10.1. One Stop Shop (OSS)

OSS (One Stop Shop) działające w ramach międzynarodowej sieci punktów OSS – RailNetEurope

**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

Godziny pracy: 7.30 – 15.30 od poniedziałku do piątku (z wyjątkiem dni świątecznych)

Informacja dotycząca sieci punktów One Stop Shop (OSS)

One Stop Shop PKP PLK S.A. nadzoruje proces uzgadniania przejazdów międzynarodowych według IRJ, oraz w ścisłej współpracy z innymi komórkami OSS a zwłaszcza z sąsiednich zarządców, udziela informacji:

- 1) o produktach i usługach oferowanych przez zarządców infrastruktury,
- 2) o warunkach, które muszą być spełnione dla uzyskania dostępu do infrastruktury któregośkolwiek z zarządców infrastruktury – członków RNE,
- 3) na temat opłat za udostępnianie infrastruktury obowiązujących u zarządców infrastruktury – członków RNE.

Lista punktów kontaktowych OSS oraz szczegółowe informacje o narzędziach informatycznych RNE dostępne są na stronie:

www.railneteuropa.com

Informacje dotyczące danych kontaktowych zagranicznych komórek OSS publikuje się w języku angielskim na stronie:

http://www.rne.eu/oss_network

1.10.2. Narzędzia RNE

Podstawowe narzędzia informatyczne RNE:

PCS	Path Coordination System	system koordynacji tras pociągów	http://pcs.rne.eu/
CIS	Charging Information System	system informacji o opłatach	http://cis.rne.eu/
TIS	Train Information System	system informacji o pociągach	http://tis.rne.eu/

Więcej informacji na temat funkcjonalności poszczególnych narzędzi można uzyskać na stronach internetowych wskazanych w tabeli.

2. WARUNKI DOSTĘPU

2.1. Wprowadzenie

Rozdział 2 Regulaminu zawiera warunki i zasady związane z dostępem do infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PLK. Niniejsze warunki i zasady mają również zastosowanie do fragmentów kolejowych korytarzy towarowych przebiegających przez infrastrukturę kolejową zarządzaną przez PLK.

2.2. Ogólne warunki dostępu

Warunki związane z dostępem, obowiązujące od 10 grudnia 2017 r., opracowano na podstawie zapisów Ustawy oraz Rozporządzenia.

2.2.1. Warunki składania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej

2.2.1.1. Zasady obowiązujące do 9 grudnia 2017 r.

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 2.2.2.1. 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 2.2.2.1. ust. 1.
3. Przewoźnik nabywa prawo do korzystania z infrastruktury kolejowej po zawarciu Umowy.

2.2.1.2. Zasady obowiązujące od 10 grudnia 2017 r.

1. Warunkiem złożenia przez aplikanta wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej jest zawarcie Umowy o przydzielenie.
2. W celu zawarcia umowy o przydzielenie, aplikant składa w formie pisemnej wniosek o zawarcie umowy o przydzielenie, na adres Biura Sprzedaży w Centrali PLK: 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74, e-mail: ius@plk-sa.pl.

We wniosku aplikant określa w szczególności:

- 1) nazwę, siedzibę i adres;
- 2) dane umożliwiające jednoznaczną identyfikację, m.in. NIP, Regon, KRS;
- 3) planowany zakres zamówionej zdolności przepustowej;
- 4) rodzaj przewozu, dla którego aplikant będzie składał wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej: przewóz osób / przewóz rzeczy / przewóz osób i rzeczy.

3. W przypadku aplikantów zamierzających składać wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej w zakresie kolejowych przewozów osób, inny niż okazjonalny, aplikant określa planowany zakres zamawianej zdolności przepustowej w takim zakresie, w jakim zawarł umowę o świadczenie usług publicznych, przedstawił oświadczenie organizatora publicznego transportu kolejowego o zamiarze objęcia pociągów umową o świadczenie usług publicznych albo uzyskał decyzję o przyznaniu otwartego dostępu.
4. Składanie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej i ich rozpatrywanie odbywa się na zasadach określonych w podrozdziałach 4.1. - 4.4.
5. Zdolność przepustowa przydzielona aplikantowi nie może być przekazana innemu aplikantowi.
6. Zdolność przepustowa przydzielona aplikantowi nie może być wykorzystana do realizacji innego rodzaju przewozów, niż wskazany we wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej.
7. Aplikant, który nie jest przewoźnikiem, może wskazać różnych przewoźników kolejowych uprawnionych do wykorzystania zdolności przepustowej przydzielonej na podstawie poszczególnych wniosków.
8. Aplikant, który jest przewoźnikiem, nie może wskazać innego przewoźnika kolejowego do wykorzystania przydzielonej mu zdolności przepustowej.
9. Warunki składania wniosków dotyczących korytarzy RFC określono w Rozdziale 4.

2.2.2. Warunki uzyskania dostępu do infrastruktury kolejowej

2.2.2.1. Zasady obowiązujące do 9 grudnia 2017 r.

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.

2.2.2.2. Zasady obowiązujące od 10 grudnia 2017 r.

1. Warunkiem korzystania z infrastruktury kolejowej jest zawarcie Umowy o wykorzystanie.
2. Przed zawarciem Umowy o wykorzystanie Przewoźnik zobowiązany jest do przedłożenia:
 - 1) poświadczonej kopii ważnej licencji, o której mowa w art. 43 Ustawy;
 - 2) poświadczonej kopii ważnego certyfikatu bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 18b ust. Ustawy;
 - 3) oświadczenia, 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) oświadczenia, że będzie informował o zmianach, zawieszeniu lub cofnięciu licencji i/lub certyfikatu bezpieczeństwa;

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

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

2.2.3. Licencje

Organem właściwym do udzielania, odmowy udzielania, zmiany, zawieszenia lub cofnięcia licencji przedsiębiorcy posiadającemu siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest Prezes UTK.

Urząd Transportu Kolejowego
Al. Jerozolimskie 134, 02-305 Warszawa

utk@utk.gov.pl

www.utk.gov.pl

2.2.4. Certyfikaty bezpieczeństwa

Wydawanie, przedłużanie ważności, zmiana i cofanie certyfikatów bezpieczeństwa oraz prowadzenie i aktualizacja ich rejestru należy do zadań Prezesa UTK, w zakresie nadzoru nad podmiotami, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei.

Dane kontaktowe Urzędu Transportu Kolejowego wskazano w podrozdziale 2.2.3.

2.3. Ogólne warunki handlowe

1. Szczegółowe relacje aplikant/przewoźnik kolejowy – PLK ustalone są w Umowie o przydzielenie lub Umowie o wykorzystanie, określającej prawa i obowiązki stron, aspekty handlowe oraz formalno-prawne dotyczące realizacji wzajemnych zobowiązań.
2. Nadrzędną zasadą, którą kieruje się PLK jest bezpieczne i sprawne wykonywanie przejazdów pociągów oraz równoprawne traktowanie aplikantów/przewoźników kolejowych na etapie:
 - 1) zawierania Umów o przydzielenie lub Umów o wykorzystanie;
 - 2) przydzielania zdolności przepustowej;
 - 3) opracowywania rozkładu jazdy pociągów;
 - 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.”, dostępnym na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: Dla klientów i kontrahentów / Warunki udostępniania infrastruktury i regulaminy / Zasady udostępniania infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1520 mm:

<http://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/zasady-udostepniania-infrastruktury-kolejowej-o-szerokosci-torow-1520-mm/>

2.3.1. Umowa ramowa

1. PLK, na uzasadniony wniosek aplikanta, może zawrzeć umowę o rezerwację zdolności przepustowej w okresie wykraczającym poza okres obowiązywania RRJ.
2. Zasady rezerwacji ramowej zdolności przepustowej zostały określone w **załączniku 14**.
3. Wnioski o ramową zdolność przepustową na okres, o którym mowa w ust. 1, przyjmowane są w terminie 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 aplikanta wniosku o ramową zdolność przepustową na określonych liniach/odcinkach kolejowych jest:
 - 1) zawarta umowa handlowa;
 - 2) prowadzenie lub planowanie inwestycji taborowych.

Aplikant 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 aplikanta 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) zapewnienie 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. 38ba Ustawy.
8. Umowa ramowa, zawierana z aplikantem na okres wykraczający poza okres obowiązywania RRJ, nie dłuższy niż 5 lat, może być przedłużana na kolejne okresy 5-letnie. Projekt umowy ramowej, po parafovaniu przez strony, zostaje przedstawiany przez PLK do zatwierdzenia Prezesowi UTK.
9. W umowie ramowej określa się w szczególności:
 - 1) okres na jaki została zawarta umowa;
 - 2) zasady i terminy składania wniosków o przydzielenie tras pociągów;
 - 3) parametry zdolności przepustowej zarezerwowane przez PLK na rzecz aplikanta w kolejnych rocznych rozkładach jazdy w okresie obowiązywania umowy ramowej;
 - 4) zasady modyfikacji ramowej zdolności przepustowej umożliwiające lepsze wykorzystanie infrastruktury kolejowej;
 - 5) warunki korzystania z ramowej zdolności przepustowej;
 - 6) skutki niedotrzymania warunków umowy ramowej;
 - 7) opłatę za rezerwację ramowej zdolności przepustowej i termin jej uiszczania.
10. PLK, po uzyskaniu zgody Prezesa UTK, może nie zawierać umów ramowych w odniesieniu do linii kolejowych, które zostały zgłoszone jako przepełnione.

2.4. Przepisy eksploatacyjne

1. Pracowników przewoźnika wykonujących czynności związane bezpośrednio z bezpieczeństwem ruchu kolejowego obowiązują krajowe przepisy bezpieczeństwa wskazane w **załączniku 3.1**.
Aplikanta i 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 **załącznikach 3.1 i 3.2** 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.
5. Podstawowe informacje o warunkach korzystania z odcinków transgranicznych dostępne są na stronie internetowej PLK, w zakładce: Dla klientów i kontrahentów / Warunki udostępniania infrastruktury i regulaminu / Podstawowe informacje o warunkach korzystania z odcinków transgranicznych:

<http://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/podstawowe-informacje-o-warunkach-korzystania-z-odcinkow-transgranicznych/republika-czeska/>

2.5. 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.
Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym
Samodzielne wieloosobowe stanowisko pracy ds. Przewozu Przesyłek Nadzwyczajnych
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74
e-mail: 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.

2.6. Towary niebezpieczne

1. Towary niebezpieczne oznaczają materiały i przedmioty, których przewóz jest zabroniony przepisami Regulaminu międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID) lub dozwolony tylko na określonych warunkach. Przewóz kolejną towarów niebezpiecznych jest to każde przemieszczenie towarów niebezpiecznych wagonem, z uwzględnieniem postojów wymaganych podczas tego przewozu oraz czynności związanych z tym przewozem.
2. Obowiązek stosowania Regulaminu RID wynika także z dyrektywy 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych, która została implementowana do polskiego porządku prawnego przez ustawę o przewozie towarów niebezpiecznych z dnia 19 sierpnia 2011 r. (Dz.U. 2011 r. nr 227, poz. 1367).
3. Regulacje dotyczące przewozów towarów niebezpiecznych kolejną zawarte są w „Instrukcji o postępowaniu przy przewozie kolejną towarów niebezpiecznych Ir-16”, wymienionej w załączniku 3.1 oraz w aktach prawnych, wyszczególnionych na stronie internetowej:

<http://mib.gov.pl/2-Przewoztowarowniebezpiecznych.htm>

2.7. 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.
Szerokość nakładki dla każdego profilu nie może być nie mniejsza niż 60 mm.
Grubość nakładki nie może być mniejsza od najmniejszej podanej w DTR (Dokumentacja Techniczno-Ruchowa) dla danego typu pantografu.
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, nieuwjęte 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.”, dostępnym na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: Dla klientów i kontrahentów / Warunki udostępniania infrastruktury i regulaminy / Regulamin wykorzystywania sieci radiołączności w pasmach radiowych administrowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przez przewoźników kolejowych:

<http://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-wykorzystywania-sieci-radiolacznosci-w-pasmach-radiowych-administrowanych-przez-pkp-polskie-linie-kolejowe-sa-przez-przewoznikow-kolejowych/>

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. Ograniczenia środowiskowe dotyczące eksploatacji taboru kolejowego wyposażonego w toalety z zamkniętym układem sanitarnym na poszczególnych odcinkach linii kolejowych zostały wskazane w podrozdziale 3.4.1.
15. 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.
16. Przewoźnik, po bezskutecznej interwencji, informuje Prezesa UTK o przypadkach ujawnienia usterek i nieprawidłowości infrastruktury kolejowej powodujących zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
17. 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.

2.8. 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 o wykorzystanie, 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

1. Krajowy rejestr infrastruktury (RINF), prowadzony przez Prezesa UTK w postaci elektronicznej, jest dostępny dla zarejestrowanych użytkowników na stronie internetowej <https://rinf.utk.gov.pl>.
2. Dane charakteryzujące infrastrukturę kolejową, prezentowane w załącznikach do Regulaminu, jak również dane przekazywane do RINF, o którym mowa w ust. 1, pochodzą z jednego źródła danych: Prowadzenie Opisu Sieci (POS).

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**.
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 radiolączności PLK, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub utrzymania infrastruktury kolejowej;
 - 5) parametrach sieci trakcyjnej

udzielają zakłady linii kolejowych PLK (adresy i numery telefonów zawiera **załącznik 4.1**), natomiast informacji na temat urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru (dsat) – Biuro Automatyki i Telekomunikacji Centrali PLK.

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 nieuwjętych 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. Procedury układania i podmioty odpowiedzialne za opracowanie harmonogramu remontów określają „Zasady organizacji i udzielania zamknięć torowych Ir-19”.
3. Planowanie zamknięć torowych, o których mowa w „Zasadach organizacji i udzielania zamknięć torowych Ir-19”, dzieli się m.in. 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.

3.5. Obiekty infrastruktury usługowej

Informacje o obiektach infrastruktury usługowej zawiera Regulamin dostępu do obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., dostępny na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: Dla klientów i kontrahentów / Warunki udostępniania infrastruktury i regulaminy / Obiekty infrastruktury usługowej.

<http://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/obiekty-infrastruktury-uslugowej/>

3.5.1. Stacje pasażerskie

Stacje pasażerskie – szczegółowe warunki techniczne dostępu zawiera załącznik 2 do Regulaminu dostępu do obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

3.5.2. Terminale towarowe i tory do czynności ładunkowych

Tory ładunkowe – szczegółowe warunki techniczne dostępu zawiera załącznik 5 do Regulaminu dostępu do obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

3.5.2.1. Stacje rozrządowe i urządzenia do formowania składów pociągów, w tym urządzenia do rozrządzania wagonów

Stacje rozrządowe – szczegółowe warunki techniczne dostępu zawiera załącznik 3 do Regulaminu dostępu do obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

3.5.3. Tory postojowe

Tory postojowe – szczegółowe dane techniczne zawiera załącznik 4 do Regulaminu dostępu do obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

3.5.4. Urządzenia utrzymania

W ramach obiektów infrastruktury usługowej PLK nie oferuje urządzeń utrzymania pojazdów kolejowych.

3.5.5. Pozostałe urządzenia techniczne, w tym urządzenia do czyszczenia i mycia taboru

W ramach obiektów infrastruktury usługowej PLK nie oferuje urządzeń do czyszczenia i mycia taboru.

3.5.6. Urządzenia w portach żeglugi morskiej i śródlądowej

W ramach obiektów infrastruktury usługowej PLK nie oferuje urządzeń w portach żeglugi morskiej i śródlądowej.

3.5.7. Urządzenia ratunkowe

W ramach obiektów infrastruktury usługowej PLK nie oferuje urządzeń ratunkowych.

3.5.8. Urządzenia zaopatrzenia w paliwo

W ramach obiektów infrastruktury usługowej PLK nie oferuje urządzeń zaopatrzenia w paliwo.

4. PRZYDZIELANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ

4.1. Wprowadzenie

1. Zdolność przepustowa jest przydzielana na podstawie wniosków złożonych przez aplikantów, którzy zawarli Umowę o przydzielenie.
2. Wnioski, o których mowa w ust. 1 mogą dotyczyć przydzielenia trasy pociągu, przydzielenia zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów lub zdolności przepustowej w celu postoju składu pojazdów kolejowych w zakresie przydzielenia nowej zdolności przepustowej lub modyfikacji przydzielonej zdolności przepustowej.
3. We wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej dla trasy pociągu aplikant wskazuje powiązane wnioski, których zrealizowanie jest niezbędne dla przydzielenia wnioskowanej trasy pociągu.
4. PLK nie przydziela zdolności przepustowej dla żadnego z wniosków powiązanych, jeżeli na podstawie co najmniej jednego z nich nie przydzieliła zdolności przepustowej.
5. Aplikant nie może złożyć wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej dotyczącego różnych rodzajów zdolności przepustowej, jeżeli nie są one związane z następującymi po sobie czynnościami wykonywanymi ze składem pojazdów kolejowych.
6. Aplikant we wniosku może wskazać inne wnioski dotyczące przydzielenia zdolności przepustowej bezpośrednio poprzedzającej wnioskowaną dla tego samego składu pojazdów kolejowych.
7. PLK przyjmuje do rozpatrzenia wyłącznie wnioski, które:
 - 1) zostały złożone przez aplikantów, którzy zawarli z PLK Umowę o przydzielenie;
 - 2) przekazano w terminie określonym w Regulaminie;
 - 3) zawierają informacje o których mowa w § 4 ust. 1-4 i § 5 ust. 1 Rozporządzenia.
8. Wnioski niespełniające wymogów, o których mowa w ust. 7 pkt 1 i 2, niezwłocznie zwraca się aplikantowi wraz ze wskazaniem przyczyny zwrotu.
9. Wnioski niespełniające wymogów, o których mowa w ust. 7 pkt 3 PLK zwraca do aplikanta w celu uzupełnienia wniosku w terminie 5 dni roboczych.
10. Brak uzupełnienia, o którym mowa w ust. 9 jest podstawą do odmówienia rozpatrzenia wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej.
11. Zarządca w komunikatach dostępnych w ISZTP informuje o braku dostępności zdolności przepustowej w wyniku nieplanowanych prac w zakresie utrzymania infrastruktury kolejowej.

4.2. Opis procesu

4.2.1. Składanie wniosków o przydzielenie tras pociągów

1. 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.
2. 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**

3. 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.

4. Po przydzieleniu dostępu do ISZTP, aplikant otrzymuje informacje dotyczące pierwszego uruchomienia na adres poczty elektronicznej podany we wniosku.
5. Logowanie do systemu musi nastąpić w czasie nie dłuższym niż 3 miesiące od daty przydzielenia dostępu lub ostatniego logowania. Po upływie tego terminu należy ponownie wystąpić o przydzielenie dostępu do ISZTP.
6. Za zabezpieczenie hasła i dane wprowadzone do ISZTP odpowiedzialność ponosi aplikant.
7. Warunkiem koniecznym przyjęcia wniosku o przydzielenie trasy pociągu jest zawarcie informacji określonych we wzorze zamieszczonym w **załączniku 6.1**.

Aplikant niebędący licencjonowanym przewoźnikiem kolejowym ma obowiązek wskazania w składanym wniosku o przydzielenie trasy pociągu – przewoźnika, któremu powierzy realizację przewozów.

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.

8. W składanych wnioskach o przydzielenie trasy pociągu stosuje się rozróżnienie rodzajów pociągów według klasyfikacji określonej w **załączniku 6.1**.

Zamawiany przez aplikanta czas postoju pociągu pasażerskiego nie może być krótszy niż wskazany w § 19 ust. 7 Instrukcji Ir-11 o rozkładzie jazdy pociągów.

9. Skomunikowania ustala się zgodnie z zasadami określonymi w § 22 Instrukcji o rozkładzie jazdy pociągów Ir-11. W celu nawiązania skomunikowania i przełączenia składów, aplikant 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 aplikantów oznaczane od nadania projektu:

- 1) RRJ do dnia określonego w załączniku 8;
- 2) ZRJ do 5 dni po zarządzeniu ZRJ.

10. Datą złożenia wniosku o przydzielenie trasy pociągu jest data przekazania przez aplikanta wniosku w ISZTP.
11. W przypadku awarii ISZTP z przyczyn nieleżących po stronie aplikanta, 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 4.4**).
12. W przypadku planowania użycia nowego pojazdu kolejowego z napędem aplikant 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. 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,
14. Wnioski o przydzielenie tras pociągów wynikające z przewozów przesyłek priorytetowych na potrzeby obronny państwa, przyjmowane są z wyprzedzeniem umożliwiającym opracowanie i przekazanie aplikantowi rozkładu jazdy pociągów.
15. W zakresie przewozów pasażerskich, aplikant 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 aplikantowi wniosków o przydzielenie tras pociągów aplikantowi.

16. Aplikant 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 o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie międzynarodowej, na adres wskazany w podrozdziale 2.2.2.2. ust. 2.
17. Na liniach wchodzących w skład kolejowych korytarzy towarowych, o których mowa w podrozdziale 1.9. 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.

4.2.2. Składanie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów lub postoju

1. Wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów lub postoju, składany jest w formie elektronicznej, według poniższych zasad za pomocą modułu „Wnioski o Manewry i Postoje” w systemie ISZTP.
2. Dostęp do modułu, o którym mowa w ust. 1 uzyskiwany jest po złożeniu wniosku według wzoru stanowiącego załącznik nr 6.2 (Wniosek o przydzielenie dostępu do Internetowego Systemu Zamawiania Trasy Pociągu (ISZTP) - „Zamawiaj i jedź”), na adres:

**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**

3. Po przydzieleniu dostępu do systemu ISZTP aplikant otrzymuje informacje dotyczące pierwszego uruchomienia na adres poczty elektronicznej podany we wniosku.
4. Logowanie 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 systemu ISZTP.
5. Za zabezpieczenie hasła i dane wprowadzone do systemu ISZTP, w tym do modułu „Wnioski o Manewry i Postoje” odpowiedzialność ponosi aplikant.
6. Warunkiem przyjęcia wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów lub postoju jest ujęcie informacji zawartych w opisie w załączniku 6.4, przy czym dla wniosku dotyczącego manewrów niezbędne jest wypełnienie części A, B i C, natomiast dla wniosku dotyczącego postoju - części A, B i D. Dopuszcza się złożenie jednego wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów i postoju, o ile wniosek dotyczy tej samej stacji.
7. Wniosek, o którym mowa w ust. 6, składany jest do godz. 23.59 dnia poprzedzającego dzień, w którym mają być realizowane manewry lub postój.
8. W przypadku awarii systemu lub ze względu na warunki eksploatacyjne, których nie można było przewidzieć wcześniej, potrzeby wykonania danego manewru lub postoju zgłaszane są bezpośrednio do dyżurnego ruchu przez pracownika przewoźnika. Zgłoszenie takie dokonywane jest poprzez radiotelefon.
9. PLK może odmówić realizacji wniosku w przypadku wyczerpania zdolności przepustowej w danej lokalizacji.

10. Nie ma konieczności składania wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów w zakresie zmiany czoła pociągu lub postoju, jeśli wynikają one z zarządzonego rozkładu jazdy lub z przyczyn leżących po stronie PLK.

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 (skrótów według załącznika 6.1)	Terminy	
	od	do
PASAŻERSKIE		
w ruchu międzynarodowym i krajowym	27.03.2017 r.	10.04.2017 r.
próżne składy oraz lokomotywy do ruchu pasażerskiego (PC, PW, PX, LP, LW, PH)	29.05.2017 r.	09.06.2017 r.
TOWAROWE		
w ruchu międzynarodowym	27.03.2017 r.	10.04.2017 r.
w ruchu krajowym	29.05.2017 r.	09.06.2017 r.
lokomotywy do ruchu towarowego (LT, LM, LS, TH) ¹	17.07.2017 r.	21.07.2017 r.

2. PLK opracowuje projekt RRJ biorąc pod uwagę:
- 1) uwzględnienie następujących zasad:
 - a) pierwszeństwo przewozu osób,
 - b) ogłoszone plany transportowe lub zawarte umowy o świadczenie usług publicznych,
 - c) obowiązek wykonywania przewozu nałożony przepisami prawa przewozowego,
 - d) umowy ramowe w zakresie przewozu rzeczy;
 - 2) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów zapewniających lepsze wykorzystanie zdolności przepustowej;
 - 3) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów, dla których przewoźnik wskazał we wniosku, że mają kursować w ramach cyklicznego rozkładu jazdy;
 - 4) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów, dla których przewidziano większą liczbę dni kursowania.
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.

¹ termin wydłużony dla lokomotyw do ruchu towarowego – przy opracowaniu rozkładu jazdy traktowane są jako uzupełnienie wniosków składanych na te pociągi.

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: **id@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.
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.
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. Harmonogram zamawiania tras pociągów poza rocznym rozkładem jazdy – indywidualny rozkład jazdy

4.3.2.1. Zasady obowiązujące dla wniosków składanych do 9 grudnia 2017 r.

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.

4.3.2.2. Zasady obowiązujące dla wniosków składanych od 10 grudnia 2017 r.

1. Wnioski o przydzielenie trasy pociągów w ramach IRJ można składać od dnia 10 grudnia 2017 r.:
 - 1) dla tras pociągów krajowych najpóźniej:
 - a) 40 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu dla tras pociągów pasażerskich;
 - b) 7 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu dla tras pociągów pasażerskich okazjonalnych;
 - c) 5 dni roboczych przed planowanym odjazdem dla tras pociągów towarowych, niehandlowych pasażerskich (tzn. nierealizujących przewozu osób), lokomotyw luzem;
 - 2) dla tras pociągów międzynarodowych, które wymagają uzgodnienia z zagranicznymi zarządcami infrastruktury kolejowej, aplikant jest zobowiązany złożyć za pomocą ISZTP przez właściwą dla stacji granicznej ekspozyturę Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK, pod nadzorem komórki One Stop Shop (OSS), najpóźniej:
 - a) 40 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu dla tras pociągów pasażerskich;
 - b) dla pociągów towarowych oraz pociągów pasażerskich niehandlowych (tzn. nierealizujących przewozów osób):
 - 7 dni roboczych przed dniem planowanego odjazdu dla przejazdu z wykorzystaniem sieci sąsiedniego zagranicznego zarządcy infrastruktury kolejowej będącego członkiem RNE +2 dni robocze na każdego kolejnego zarządcę infrastruktury kolejowej będącego członkiem RNE;
 - 20 dni roboczych przed dniem planowanego odjazdu dla przejazdu z wykorzystaniem sieci sąsiedniego zagranicznego zarządcy infrastruktury kolejowej, który nie jest członkiem RNE lub 25 dni roboczych przed planowanym terminem rozpoczęcia przejazdu z wykorzystaniem sieci więcej niż jednego zagranicznego zarządcy infrastruktury kolejowej, który nie jest członkiem RNE;
2. Aplikant składając wniosek wskazuje przewoźnika mającego realizować przejazd, a przewoźnik zobowiązany jest zautoryzować wniosek. Wniosek bez autoryzacji przewoźnika nie zostanie przekazany do opracowania rozkładu jazdy.
3. W miarę możliwości, PLK przyjmuje wniosek o przydzielenie trasy pociągu towarowego lub pasażerskiego nierealizującego przewozu osób, na opracowanie IRJ dla pojedynczego przejazdu po terminie określonym w ust. 1 pkt 1 lit. c i pkt 2 lit. b, przy czym termin złożenia wniosku musi umożliwić PLK przekazanie aplikantowi opracowanego projektu rozkładu jazdy pociągów lub poinformowanie o braku możliwości realizacji złożonego wniosku o przydzielenie trasy pociągu nie później niż na 2 godziny przed planowanym uruchomieniem pociągu lub lokomotywy 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 aplikantowi opracowanego IRJ lub informacji o braku możliwości realizacji złożonego wniosku najpóźniej po 36 godzinach od złożenia wniosku.
5. PLK nie przydziela zdolności przepustowej na wniosek IRJ poniżej 8 godzin przed planowanym uruchomieniem pociągu lub 3 godziny w przypadku wniosków dotyczących przejazdów lokomotywy luzem.
6. W trakcie opracowywania zmian do rozkładu jazdy, tj. pomiędzy terminami wskazanymi w Załączniku 5.2, w kolumnach oznaczonych jako „ROZPOCZECIE KONSTRUKCJI” i „ZAKOŃCZENIE

KONSTRUKCJI”, występują ograniczenia w przydzielaniu zdolności przepustowej w ramach wniosków IRJ.

7. Wniosek o przydzielenie trasy pociągu w ramach IRJ należy składać za pomocą ISZTP, zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziałach 4.1. - 4.2.
8. W trakcie składania wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej dla trasy pociągu w ramach IRJ aplikant ma możliwość zaznaczenia opcji „akceptacja projektu” rozkładu jazdy. Niezaznaczenie tej opcji oznacza automatyczną akceptację projektu rozkładu jazdy, a rozkład jazdy jest zarządzany w ciągu 5 minut po opracowaniu projektu rozkładu jazdy.
9. Wnioski o przydzielenie tras pociągów w ramach IRJ są rozpatrywane biorąc pod uwagę:
 - 1) obowiązek wykonywania przewozu nałożony przepisami prawa przewozowego;
 - 2) ograniczenia wynikające z:
 - a) potrzeby zapewnienia zdolności przepustowej dla utrzymania infrastruktury kolejowej,
 - b) możliwości przesunięcia wstępnie ustalonych międzynarodowych tras pociągów w korytarzu towarowym;
 - 3) jak najlepsze wykorzystanie zdolności przepustowej;
 - 4) planowany termin przejazdu;
 - 5) kolejność złożenia wniosków.
10. PLK nie później niż w terminie 5 dni roboczych od dnia złożenia wniosku opracowuje projekt IRJ.
11. Termin wskazany w ust. 10 może zostać wydłużony:
 - 1) w przypadku wniosków na trasy międzynarodowe i wielosieciowe z uwagi na czas potrzebny na uzgodnienia styków pomiędzy zarządcami;
 - 2) w uzgodnieniu z aplikantem, dla tras wymagających szczegółowych uzgodnień (np. pociągi okazjonalne na imprezy masowe);
 - 3) w przypadku konieczności uzgodnienia zmian wtórnych tras pociągów innych aplikantów.
12. Projekt IRJ zostaje przekazany aplikantowi w momencie zatwierdzenia końcowego trasy w aplikacji SKRJ, poprzez informację w aplikacji ISZTP.
13. Dla wniosków wskazanych w ust. 1 i 11, PLK w ciągu 5 dni roboczych informuje aplikanta czy wniosek spełnia wymogi formalne oraz określa termin opracowania projektu IRJ.
14. W przypadku, gdy nie ma możliwości opracowania IRJ według wniosku o przydzielenie trasy pociągu, PLK proponuje aplikantowi rozwiązania zastępcze umożliwiające przejazd pociągu (np. przejazdy inną drogą, możliwie najkrótszą i o zbliżonych do pożądaných parametrach, według innego układu czasowego przejazdu) i opracowuje IRJ w uzgodnieniu z aplikantem.
15. Projekt rozkładu jazdy, dla której aplikant wybrał opcję „akceptacji projektu” rozkładu jazdy, powinien zostać zaakceptowany w ciągu 4 dni kalendarzowych. W przypadku braku akceptacji PLK odrzuci wniosek i obciąży aplikanta opłatą za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej. Po zaakceptowaniu trasy aplikant otrzyma automatycznie zarządzoną trasę.
16. Na podstawie wniosków, o których mowa w art. 30 ust. 10 Ustawy, PLK przydziela zdolność przepustową zgodnie z powyższymi postanowieniami.

4.3.3. Zmiany do rozkładu jazdy pociągów

Zmiany rozkładu jazdy mogą obejmować:

- 1) przygotowanie propozycji zmian przydzielonych tras pociągów, których zmiana jest konieczna w związku ze zmianą parametrów infrastruktury kolejowej;
- 2) rozpatrzenie wniosków o przydzielenie tras pociągów dotyczących modyfikacji przydzielonych tras pociągów;
- 3) przygotowanie propozycji zmian przydzielonych tras pociągów, które są możliwe z uwagi na zmianę parametrów infrastruktury kolejowej lub zmiany, o których mowa w pkt 1 i 2;
- 4) rozpatrzenie wniosków o przydzielenie tras pociągów dotyczących przydzielenia nowych tras pociągów.

4.3.3.1. Zmiany, w których rozpatrywane są wnioski o przydzielenie tras pociągów (Aktualizacja rozkładu jazdy)

1. PLK wprowadza aktualizację rozkładu jazdy obowiązującą od 10 czerwca 2018 r., według następującego harmonogramu:

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

2. Aktualizacja obejmuje:
 - 1) przygotowanie propozycji zmian przydzielonych tras pociągów, których zmiana jest konieczna w związku ze zmianą parametrów infrastruktury kolejowej (PLK umożliwi generowanie raportu z ISZTP o zmianach rozkładu jazdy pociągów spowodowanych zmianami parametrów linii kolejowych);
 - 2) rozpatrzenie wniosków o przydzielenie tras pociągów dotyczących przydzielenia nowych tras pociągów.
 - 3) rozpatrzenie wniosków o przydzielenie tras pociągów dotyczących modyfikacji przydzielonych tras pociągów w zakresie:
 - a) skrócenia trasy pociągu pod warunkiem pozostawienia 30% niezmienionej pierwotnej trasy oraz niezłożenia rezygnacji od dnia aktualizacji;
 - b) wydłużenia trasy pociągu pod warunkiem niezłożenia rezygnacji od dnia aktualizacji;
 - c) zmiany miejsca i czasu zatrzymań;
 - d) zmiany długości i masy brutto pociągu;
 - e) zmiany serii pojazdu kolejowego z napędem;
 - f) zmiany deklarowanego procentu masy hamującej;
 - g) zmiany prędkości pociągu;
 - h) przejazdu częściowo inną drogą pod warunkiem pozostawienia 30% niezmienionej pierwotnej trasy.
3. 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 r.	10-11.05.2018 r.	04-05.06.2018 r.	11.12.2017 r.(*)
2	Opracowanie projektu rozkładu jazdy na podstawie złożonych wniosków o przydzielenie tras pociągów	22-28.11.2017 r.	14-18.05.2018 r.	06-11.06.2018 r.	12-15.12.2017 r.(*)
3	Przekazanie przewoźnikom projektu rozkładu jazdy pociągów	29.11.2017 r.	21.05.2018 r.	12.06.2018 r.	18.12.2017 r. (*)

4	Analiza i zgłaszanie uwag do projektu rozkładu jazdy pociągów	30.11-01.12.2017 r.	22-23.05.2018 r.	13-14.06.2018 r.	19-20.12.2017 r.(*)
5	Realizacja lub odmowa realizacji uwag i propozycji zmian	4-6.12.2017 r.	24-28.05.2018 r.	15-19.06.2018 r.	21-22.12.2017 r.(*)
6	Akceptacja rozkładu jazdy pociągów przez przewoźników	7.12.2017 r.	29.05.2018 r.	20.06.2018 r.	27.12.2017 r. (*)
7	Zarządzenie rozkładu jazdy pociągów	8.12.2017 r.	30.05.2018 r.	21.06.2018 r.	28.12.2017 r. (*)
8	Okres kursowania pociągów	9.04-8.12.2018 r.	3.09-8.12.2018 r.	01.10-8.12.2018 r.	05.02-08.12.2018 r. (*)

(*) Korekta realizowana w trybie wniosków IRJ

4. PLK umożliwia modyfikację wniosku o przydzielenie trasy pociągów, z wyjątkiem rezygnacji z trasy pociągu, której można dokonać jedynie w trybie określonym w podrozdziale 4.7.
5. PLK rozpatruje wnioski o przydzielenie tras pociągów złożone w terminach wskazanych w ust. 1, za pomocą ISZTP zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziałach 4.1. - 4.2.
6. Wnioski o przydzielenie tras pociągów dotyczące zmian rozkładu jazdy, PLK rozpatruje biorąc pod uwagę:
 - 1) pierwszeństwo tras pociągów przydzielonych w ramach RRJ;
 - 2) w odniesieniu do tras przydzielonych w ramach RRJ - zasady określone w podrozdziałach 4.3.1. ust. 2;
 - 3) w odniesieniu do tras przydzielonych w ramach IRJ - zasady określone w podrozdziale 4.3.2.;
 - 4) w odniesieniu do nowych tras zasady określone w podrozdziale 4.3.1. ust.2.
7. W przypadku zgłoszenia zmian w ramach aktualizacji RRJ, generujących zmiany rozkładu jazdy pociągów innych aplikantów, aktualizacja RRJ odbywa się po wyrażeniu zgody przez zainteresowanych aplikantów.
8. Aplikant 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 aplikanta we wnioskach o przydzielenie tras pociągów. W przypadku braku stanowiska aplikanta w terminach wskazanych w ust. 1, PLK uznaje, że projekt zmian w RRJ został przyjęty bez uwag.
9. W przypadku gdy PLK nie może w pełni uwzględnić uwag lub zrealizować zmian, o których mowa w ust. 8:
 - 1) PLK przygotowuje projekt rozkładu jazdy pociągów maksymalnie uwzględniający uwagi aplikanta;
 - 2) PLK powiadamia o tym aplikanta;
 - 3) aplikant akceptuje projekt, o którym mowa w pkt 1, lub rezygnuje z przydzielonej zdolności przepustowej w całości albo w części.
10. Odmowa przez aplikanta akceptacji projektu zmiany rozkładu jazdy pociągów w zakresie, o którym mowa w ust. 9 pkt 3 jest równoznaczna z rezygnacją aplikanta ze złożonych wniosków.
11. PLK na podstawie uzgodnionej części projektu zmiany rozkładu jazdy pociągów, zarządza zmianę rozkładu jazdy pociągów.
12. PLK umożliwia zainteresowanym aplikantom i przewoźnikom pobranie opracowanego rozkładu jazdy pociągów w formie elektronicznej z ISZTP ze strony internetowej www.plk-sa.pl po terminie zarządzenia, wskazanym w ust. 1 i 3.
13. Wnioski IRJ z terminem kursowania od 10.06.2018 r. do 08.12.2018 r. złożone po dniu 23.01.2018 r. PLK rozpatruje po udostępnieniu aplikantom zmiany rozkładu jazdy.

4.3.3.2. Zmiany, w których nie są rozpatrywane wnioski o przydzielenie tras pociągów

1. PLK wprowadza zmiany w rozkładzie jazdy pociągów, wynikające z inwestycji, remontów lub utrzymania linii kolejowych, w terminach określonych w **załączniku 5.2**.
2. Zmiany obejmują przygotowanie propozycji zmian przydzielonych tras pociągów koniecznych w związku ze zmianą parametrów infrastruktury kolejowej w zakresie;
 - 1) zmian wtórnych wynikających z uwarunkowań zmiany parametrów infrastruktury, w uzgodnieniu z aplikantem i za zgodą Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym (w ramach tego samego rodzaju przewozów), służące poprawie koordynacji połączeń i zniwelowaniu utrudnień dla pasażerów;
 - 2) w trakcie opracowania ZRJ dopuszcza się możliwość usunięcia lub dodania postojów handlowych, a taki zabieg umożliwiłby przejazd pociągu zamiast jego odwołania.
3. Przed przystąpieniem do opracowania projektu ZRJ, PLK informuje aplikantów o rozpoczęciu prac nad ZRJ oraz o zamknięciach torowych, które będą w danym okresie uwzględnione w projekcie ZRJ, w tym zamknięciach wymagających wprowadzenia komunikacji zastępczej.
4. 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, zgodnie z terminami wskazanymi w **załączniku 5.2**, przekazuje do uzgodnienia przez ISZTP i pocztą elektroniczną, odrębnie każdemu z zainteresowanych aplikantów, projekt ZRJ. Aplikant w okresie nie dłuższym niż 10 dni kalendarzowych, zgodnie z terminami określonym w **załączniku 5.2**, uzgadnia projekt albo zgłasza uwagi lub proponuje zmiany. Brak odpowiedzi ze strony aplikanta jest jednoznaczny z akceptacją przesłanej propozycji i uzgodnieniem rozkładu jazdy pociągów.
5. W przypadku, gdy PLK nie może w pełni uwzględnić uwag lub zrealizować zmian, o których mowa w ust. 4:
 - 1) PLK przygotowuje projekt rozkładu jazdy pociągów maksymalnie uwzględniający uwagi aplikanta;
 - 2) PLK powiadamia o tym aplikanta;
 - 3) aplikant akceptuje projekt, o którym mowa w pkt 1, jako optymalne rozwiązanie w określonych warunkach lub rezygnuje z przydzielonej zdolności przepustowej w całości albo w części.
6. W przypadku konieczności wprowadzenia komunikacji zastępczej, PLK po rozpoczęciu procesu opracowywania projektu ZRJ, powiadamia aplikanta, a aplikant 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 aplikanta komunikacji zastępczej.
7. PLK w terminie 10 dni kalendarzowych od otrzymania zmian do projektów ZRJ zgłoszonych przez aplikantów wprowadza je, opracowuje plan zajętości krawędzi peronowych oraz najpóźniej w terminie 40 dni kalendarzowych przed wejściem w życie i zarządza ZRJ. Opracowany ZRJ PLK przesyła aplikantom pocztą elektroniczną.
8. 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 planowanym terminem zmiany, zgodnie z **załącznikiem 5.2**, przekazuje do uzgodnienia przez ISZTP i pocztą elektroniczną, odrębnie każdemu z zainteresowanych aplikantów, projekt ZRJ. Aplikant w okresie nie dłuższym niż 10 dni kalendarzowych uzgadnia projekt albo zgłasza uwagi lub proponuje zmiany. Brak odpowiedzi ze strony aplikanta jest jednoznaczny z akceptacją przesłanej propozycji i uzgodnieniem rozkładu jazdy pociągów.

W przypadku gdy PLK nie może w pełni uwzględnić uwag lub zrealizować zmian obowiązuje procedura wskazana w ust. 5.
9. PLK wprowadza zmiany do projektów ZRJ zgłoszone przez aplikantów towarowych w terminie 5 dni kalendarzowych od ich otrzymania i zarządza ZRJ. Opracowany ZRJ PLK przesyła aplikantom pocztą elektroniczną.
10. W przypadku braku zdolności przepustowej, PLK proponuje drogi okężne, w tym także dla tras alternatywnych z przesyłkami nadzwyczajnymi, które po akceptacji przez aplikanta, będą przez PLK automatycznie i bezkosztowo zmieniane wraz z opracowaniem zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w nowej trasie, bez konieczności składania przez aplikanta wystąpienia o zgodę.

11. Po konsultacjach z aplikantami PLK odwołuje pociągi, których nie można przeprowadzić po torze czynnym lub drogami okrężnymi.
12. W sytuacji wystąpienia kolizji tras pociągów o równych priorytetach, PLK przyjmuje rozwiązanie optymalne pod względem wykorzystania zdolności przepustowej linii kolejowej, tj. udziela pierwszeństwa temu aplikantowi, którego pociąg spowoduje lepsze wykorzystanie zdolności przepustowej linii kolejowej.
13. W przypadku, kiedy aplikant bez uzasadnionej przyczyny nie uzgodni propozycji zmian lub przedstawi warunki niemożliwe do spełnienia ze względów techniczno-eksploatacyjnych, PLK ma prawo potraktować ZRJ jako obowiązujący. Aplikant ma prawo wymagać od PLK podania i uzasadnienia przyczyn, ze względu na które warunki przez niego przedstawione, zostały uznane za niemożliwe do spełnienia.
14. W przypadku tras międzynarodowych PLK uzgadnia ZRJ (w tym trasy okrężne) z obcymi zarządcami infrastruktury (DB, SZDC, ZSR, BC, UZ, LG, RZD).

4.3.3.3. Modyfikacja przydzielonej zdolności przepustowej

1. PLK umożliwia aplikantom złożenie wniosku o modyfikację przydzielonej zdolności przepustowej.
2. Modyfikacja przydzielonej zdolności przepustowej jest możliwa tylko poprzez złożenie wniosku za pomocą ISZTP poprzez zakładkę „Modyfikacja przydzielonej zdolności przepustowej”.
3. W przypadku wniosku o którym mowa w ust. 2 aplikant wskazuje wniosek, który ma zostać zmodyfikowany oraz zakres wnioskowanej modyfikacji.
4. PLK rozpatruje wnioski o modyfikację przydzielonej zdolności przepustowej złożone w ramach wprowadzanych zmian do rozkładu jazdy, o których mowa w podrozdziale 4.3.3.1. w zakresie i na zasadach w nim określonych.
5. Poza modyfikacją, o której mowa w ust. 4, modyfikacja może dotyczyć zmiany rodzaju pojazdu trakcyjnego lub zwiększenia masy brutto pociągu (dla pociągów towarowych nie więcej niż o 500 ton).
6. Modyfikacja, o której mowa w ust. 5 powodująca zmiany czasów jazdy zostanie wprowadzona w ramach wolnej zdolności przepustowej lub po uzyskaniu zgody zainteresowanych aplikantów na wprowadzenie zmian wtórnych w trasach pociągów kolidujących z trasą modyfikowaną.
7. Modyfikacja niepowodująca zmiany czasów jazdy zostanie zarządzona automatycznie, a aplikant niezwłocznie otrzyma zarządzenie rozkładu jazdy pociągów uwzględniające dokonane modyfikacje.
8. W przypadku modyfikacji przydzielonej zdolności przepustowej, aplikant nie składa rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu, a PLK nie nalicza opłaty rezerwacyjnej.
9. Akceptacja przez aplikanta zdolności przepustowej przydzielonej na podstawie wniosku, o którym mowa w ust. 2, jest równoznaczna z rezygnacją aplikanta z przydzielonej wcześniej zdolności przepustowej w zakresie objętym pierwotnym wnioskiem.
10. Zmniejszenie masy pociągu nie wymaga składania wniosku o modyfikację przydzielonej trasy pociągu, natomiast PLK umożliwia złożenie wniosku o taką modyfikację do momentu uruchomienia pociągu.
11. PLK w okresie obowiązywania RRJ, w ramach istniejącej wolnej zdolności przepustowej, umożliwia aplikantom w zakresie przewozu osób, których rozkład jazdy ma zostać podany do publicznej wiadomości, na 40 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu pociągu, dokonanie następujących modyfikacji:
 - 1) łączenia relacji pociągów;
 - 2) dodania postojów w istniejącej trasie pociągu;
 - 3) usunięcia postojów z istniejącej trasy pociągu.
12. Wnioski o modyfikację przydzielonej zdolności przepustowej przyjmowane będą od dnia 1 listopada 2017 r.

4.3.4. Trasy katalogowe

1. Katalog PLK w ruchu krajowym może być przygotowywany i udostępniany na stronie internetowej www.plk-sa.pl, po uprzednim zalogowaniu w ISZTP.
2. Katalog PLK w ruchu międzynarodowym może być przygotowywany, w uzgodnieniu z zainteresowanymi innymi zarządcami, dla potrzeb realizacji wniosku o przydzielenie tras międzynarodowych.
3. Dostęp do ISZTP przyznawany jest zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziale 4.2.
4. Wniosek o przydzielenie trasy pociągu z Katalogu PLK, aplikant składa wyłącznie poprzez ISZTP.
5. Aplikant otrzymuje potwierdzenie złożenia elektronicznego wniosku o przydzielenie trasy pociągu z Katalogu PLK za pomocą ISZTP.
6. Realizacja przejazdów pociągów przy wykorzystaniu trasy z Katalogu PLK, odbywa się na podstawie podrozdziału 7.1. oraz podrozdziału 4.2.1.

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 aplikantowi 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 ze względu na stan techniczny linii 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, dla których w załączniku 2.1 jako maksymalną prędkość techniczną wskazano wartość 0 km/h, 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, o których mowa w ust. 1, 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 brutotonokilometrach (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 **załącznikach 3.1 i 3.2**.
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 opisaniem 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. Wpływ umów ramowych

1. PLK przeprowadza okresowe 2 razy w roku tj. w miesiącu kwietniu i październiku konsultacje z aplikantem w celu dokonania przeglądu umowy ramowej i uzasadnienia dla jej kontynuowania.
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 zgodnie z przydzieloną ramową zdolnością przepustową, zmniejsza dla tych linii ramową zdolność przepustową dla kolejnych rocznych rozkładów jazdy pociągów analogicznie o % jej niewykorzystania.

W przypadku przedstawienia przez Aplikanta powodów mniejszego wykorzystania liczby tras pociągów, PLK z Aplikantem ustala wielkość zmniejszenia ramowej zdolności przepustowej dla tych linii/odcinków.

2. Aplikant informuje bezzwłocznie PLK o każdym zamiarze niewykorzystania ramowej zdolności przepustowej.
3. 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.

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

1. Przydzielanie zdolności przepustowej w celu realizacji przejazdu na potrzeby utrzymania, rewitalizacji i modernizacji odbywa się według zasad określonych w rozdziale 4.
2. Przejazd pociągu na potrzeby, o których mowa w ust. 1, realizowany jest w oparciu o opracowany rozkład jazdy pociągów lub regulamin prowadzenia ruchu na linii/odcinku, dla którego nie jest przygotowany rozkład jazdy pociągów, przez przewoźników kolejowych, którzy zawarli z PLK Umowę o wykorzystanie.
3. Wniosek o przydzielenie trasy pociągu na potrzeby, o których mowa w ust. 1, składany przez aplikanta, przy czym w przypadku wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej na potrzeby utrzymania, składany jest on przez aplikanta będącego przewoźnikiem kolejowym i podlega autoryzacji przez uprawnionego pracownika właściwej terytorialnie jednostki organizacyjnej PLK.
4. Wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej na potrzeby utrzymania (przejazd utrzymaniowo-naprawczy), w części zawierającej uwagi i wskazówki musi zawierać:
 - 1) nazwę właściwej terytorialnie jednostki organizacyjnej PLK uzgadniającej Wniosek;
 - 2) nr Umowy utrzymaniowo-naprawczej, stanowiącej podstawę dla realizacji przejazdu pociągu (umowa zawierana przez PLK z wykonawcą usług w zakresie utrzymania, nadzoru, przeprowadzania badań lub naprawy infrastruktury kolejowej);
 - 3) nr zgody, imię i nazwisko, skrót stanowiska służbowego oraz numer telefonu wyznaczonej/ych osoby/osób uzgadniającej Wniosek ze strony właściwej terytorialnie jednostki organizacyjnej PLK.
5. Za przejazd pociągu na potrzeby utrzymaniowe, zlecane przez PLK, nie nalicza się opłat.

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 4.3.3.2. ust. 6.

Właściwa terenowo ekspozytura Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK wskazuje jednostkę organizacyjną PLK, którą przewoźnik obciąża kosztami, o których mowa w ust. 3.

Pracownicy jednostek organizacyjnych PLK współpracują z pracownikami przewoźnika kolejowego w ustaleniu miejsca zatrzymań komunikacji zastępczej w obrębie obszaru kolejowego zarządzanego przez PLK.

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 pełnymi udokumentowanymi fakturą kosztami ponoszonymi przez przewoźnika za wykonanie usługi komunikacji zastępczej przez realizatora tej usługi.

Pełne koszty, o których mowa powyżej, odnoszą się do kwoty z faktury wystawionej przez realizatora wykonującego usługi komunikacji zastępczej, są to koszty udostępnienia pojazdu drogowego wraz z jego kierowcą.

4. Rozliczenia kosztów komunikacji zastępczej odbywają się zgodnie z postanowieniami Umowy.
W przypadku prowadzenia robót inwestycyjnych przez PLK w lokalizacjach związanych z realizacją projektów POLiŚ, CEF lub POPW, rozliczenie kosztów komunikacji zastępczej odbywać się będzie na podstawie odrębnie zawartego porozumienia.
5. W celu rozliczenia kosztów komunikacji zastępczej przewoźnik będzie zobowiązany do złożenia oświadczenia o dokonaniu oceny efektywności i racjonalności organizacji komunikacji zastępczej oraz oświadczenia o nierefundowaniu dodatkowych kosztów komunikacji zastępczej przez organizatora transportu zbiorowego.
6. 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 przydzielonej zdolności przepustowej

1. Aplikant ma prawo do zrezygnowania z przydzielonej trasy pociągu lub jej części. Rezygnacja z przydzielonej trasy pociągu dokonywana jest przez upoważnionych pracowników poprzez ISZTP.
W tym przypadku, PLK pobiera opłatę rezerwacyjną za całą albo część zamówionej i przydzielonej trasy pociągu, która nie została wykorzystana, w wysokości określonej w podrozdziale 6.4.1., zgodnie z postanowieniami określonymi w Umowie o przydzielenie.
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 zgłaszającego rezygnację.
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 6.5**.
4. Podanie błędnych danych we wniosku o rezygnację z przydzielonej zdolności przepustowej skutkuje nieprzyjęciem rezygnacji.

4.8. Przesyłki nadzwyczajne i towary niebezpieczne

Wymagania i informacje dotyczące przewozu przesyłek nadzwyczajnych i towarów niebezpiecznych zostały opisane w podrozdziale 2.5 [Przewóz przesyłek nadzwyczajnych] i podrozdziale 2.6 [Towary niebezpieczne].

4.9. Specjalne działania podejmowane w przypadku zakłóceń

1. Szczegółowe zasady powiadamiania o zdarzeniach lub sytuacjach potencjalnie niebezpiecznych, tryb powoływania i pracy komisji kolejowych, reguły kwalifikacji zdarzeń i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych oraz zasady dokumentowania prowadzonych postępowań określa „Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8”, wymienionej w **załączniku 3.2**.
2. Postępowanie w przypadku wystąpienia zagrożeń i sytuacji kryzysowych określają:
 - 1) „Zasady organizacji kolejowego systemu zarządzania kryzysowego w czasie wystąpienia zagrożeń oraz sytuacji kryzysowych na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz w budynkach i budowlach przeznaczonych do obsługi osób i rzeczy” (zwane dalej „Zasadami organizacji”),
 - 2) „Zasady monitorowania bieżącej pracy eksploatacyjno-przewozowej i postępowania w czasie wystąpienia zagrożeń, sytuacji kryzysowych, innych wydarzeń na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz w budynkach i budowlach przeznaczonych do obsługi osób i rzeczy” (zwane dalej „Zasadami monitorowania”),
 - 3) tworzone na podstawie Zasad organizacji i Zasad monitorowania „Procedury działania na wypadek zaistnienia katastrof naturalnych, aktów terrorystycznych lub sabotażowych, w tym modułów zadaniowych na poszczególne stopnie alarmowe, stopnie alarmowe CRP, strajków i protestów połączonych z blokadą torów i obiektów kolejowych, awarii technicznych” (zwane „procedurami reagowania kryzysowego”).

4.9.1. Zasady dokonywania powiadomień

Zasady dokonywania powiadomień m.in. w przypadku wydarzeń mających znaczenie dla zachowania bezpieczeństwa i ciągłości prowadzenia ruchu, a także bezpieczeństwa osób, mienia bądź środowiska, jak również w przypadku zakłóceń w realizacji rozkładu jazdy pociągów - określa Umowa o wykorzystanie.

4.9.2. Przepisy eksploatacyjne

Szczegółowe regulacje dotyczące specjalnych działań podejmowanych w przypadku zakłóceń zawarte są m.in. w przepisach „Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8”, „Wytycznych techniczno-eksploatacyjnych urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru Ie-3”, „Instrukcji o przewozie przesyłek nadzwyczajnych Ir-10 (R-57)”, „Zasad organizacji” i „Zasad monitorowania”.

4.9.3. Przewidywane problemy

1. Jeżeli wystąpią odstępstwa od rozkładu jazdy pociągów z winy stron Umowy o wykorzystanie (w tym przypadki, o których mowa w podrozdziale 4.9.5. ust. 1), strony Umowy ponoszą wzajemnie odpowiedzialność w stosunku do siebie oraz innych użytkowników linii kolejowych za wynikię utrudnienia w eksploatacji linii kolejowej.
2. Zgodnie z przepisami Ustawy, PLK jest zobowiązana do wstrzymania lub ograniczenia ruchu na całości lub części linii kolejowej w razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy.

3. PLK powiadamia zainteresowanych przewoźników o wystąpieniu zakłóceń mających wpływ na ich działalność eksploatacyjną.
4. W przypadku wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych, PLK podejmuje działania (z uwzględnieniem interesów i po zasięgnięciu opinii zainteresowanych przewoźników), mające na celu przywrócenie normalnych warunków eksploatacyjnych.

W tym celu PLK może wprowadzić 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 przejeżdżalność 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 o wykorzystanie, 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 (tj. bez narzutów i marży zysku), 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 „Wytocznych techniczno-eksploatacyjnych urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru le-3”.
13. Tabor wyłączony z eksploatacji na skutek niesprawności zestawów kołowych, stwierdzonych przez urządzenia dsat, podlega obsłudze technicznej przewoźnika.
14. W przypadku, kiedy niesprawności taboru wykryte przez urządzenia dsat, jak i stwierdzone przez pracowników PLK oraz potwierdzone przez pracowników przewoźnika, skutkują dodatkowymi czynnościami, ich koszty ponosi przewoźnik.

W przypadku, kiedy urządzenia dsat wskazują niesprawność 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 teled adresowe 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, wywołwana niesprawnością elementów biegowych taboru, mierzona przez urządzenia dsat jako składowa dynamiczna pionowej siły nacisku koła na szynę. Krytyczna wartość przeciążeń dynamicznych powstałych na torze bezстыkowym rejestrowanych przez urządzenia dsat wynosi $Q_{STOP} \geq 350$ kN.
18. W przypadku wykrycia przez przytorowe urządzenia dsat przekroczenia przez pojazd kolejowy krytycznej wartości przeciążenia dynamicznego, dyżurny ruchu przekazuje przez radiotelefon prowadzącemu pojazd kolejowy z napędem 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.

Postępowanie w przypadku stwierdzenia uszkodzenia odbieraka prądu (pantografu)

21. W przypadku stwierdzenia przez pracowników posterunków technicznych lub maszynistę pojazdu trakcyjnego nieprawidłowości lub uszkodzeń, następuje wymiana informacji przez radiotelefon pomiędzy dyżurnym ruchu a maszynistą prowadzącym pojazd trakcyjny o rodzaju uszkodzenia i jego lokalizacji.
W takim przypadku następuje zatrzymanie elektrycznego pojazdu trakcyjnego a maszynista postępuje zgodnie z wytycznymi zapisanymi w instrukcji dla maszynisty pojazdu trakcyjnego.
22. Dyżurny ruchu po otrzymaniu informacji od maszynisty pojazdu trakcyjnego o stwierdzonych uszkodzeniach lub nieprawidłowościach odbieraka prądu (pantografu) postępuje zgodnie z „Instrukcją o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów na w transporcie kolejowym Ir-8”, wymienioną w **załączniku 3.2**.

4.9.4. Nieprzewidziane problemy

1. W ramach kolejowego systemu 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 kolejowego systemu 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 kolejowego systemu 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.

4.9.5. 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**.
2. Każdy pracownik przewoźnika oraz PLK, 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 szkoda w środowisku lub szkoda w środowisku, zanieczyszczenie elementów infrastruktury lub istnieje ryzyko eksplozji, pożaru lub inne niebezpieczeństwo dla funkcjonowania kolei, pracownik przewoźnika oraz PLK zobowiązany jest niezwłocznie zawiadomić pracownika najbliższego posterunku ruchu PLK, za pośrednictwem

którego dokonywane są powiadomienia zgodnie z rozporządzeniem, o którym mowa w ust. 1 i wdrażane wszelkie możliwe środki eliminujące zagrożenia i zapobiegawcze.

4. PLK i przewoźnik zobowiązani są do:
 - 1) niesienia pomocy poszkodowanym;
 - 2) współdziałania w celu zminimalizowania negatywnych skutków zaistniałych zdarzeń lub 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 o wykorzystanie, 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 PLK i przewoźnika posiadający stosowne upoważnienia. Do wydawania upoważnień ze strony PLK upoważniony jest dyrektor zakładu linii kolejowych właściwego terytorialnie dla miejsca wystąpienia zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, a ze strony przewoźnika osoba wskazana w Umowie o wykorzystanie.

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 PLK, 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 PLK, naprawa uszkodzonych jej elementów dokonywana jest przez PLK lub na jej zlecenie.
9. Dla przejazdów realizowanych przez PLK lub przewoźnika w celu usuwania skutków zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, o których mowa w ust. 1, występujących na liniach zarządzanych przez PLK, nie opracowuje się rozkładu jazdy pociągów, a przejazd odbywa się według postanowień przepisów wewnętrznych wskazanych w **załączniku 3.2**.

4.10. Przydzielanie zdolności przepustowej dla obiektów infrastruktury usługowej

Przydzielanie zdolności przepustowej dla obiektów infrastruktury usługowej odbywa się na zasadach określonych w Regulaminie dostępu do obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., dostępnym na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: Dla klientów i kontrahentów / Warunki udostępniania infrastruktury i regulaminy / Obiekty infrastruktury usługowej

<http://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/obiekty-infrastruktury-uslugowej/>

oraz na zasadach określonych w podrozdziale 4.2.2.

5. USŁUGI

5.1. Wprowadzenie

PLK świadczy następujące usługi:

- 1) minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, obejmujący usługi wymienione w podrozdziale 5.2,
- 2) dostęp do obiektów infrastruktury usługowej, który obejmuje usługi wymienione w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do Ustawy, o ile są świadczone,
- 3) inne usługi.

5.2. Minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

Minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obejmuje:

- 1) obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej;
- 2) umożliwienie korzystania z infrastruktury kolejowej, w tym z rozjazdów i węzłów kolejowych w ramach przydzielonej zdolności przepustowej;
- 3) sterowanie ruchem kolejowym oraz dostarczanie informacji o ruchu pociągów;
- 4) udostępnianie informacji wymaganej do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przydzielona zdolność przepustowa;
- 5) udostępnienie urządzeń sieci trakcyjnej jeżeli są one dostępne.

5.3. Dostęp do obiektów infrastruktury usługowej i świadczenie usług

Warunki dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i świadczenie usług zawiera Regulamin dostępu do obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., dostępny na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: Dla klientów i kontrahentów / Warunki udostępniania infrastruktury i regulaminy / Obiekty infrastruktury usługowej.

<http://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/obiekty-infrastruktury-uslugowej/>

5.3.1. Dostęp do obiektów infrastruktury usługowej

Zakres udostępniania obiektów i procedurę ich udostępniania zawiera podrozdział 2.1 oraz rozdział 3 Regulaminu dostępu do obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

5.3.1.1. Stacje pasażerskie

Informacje na temat stacji pasażerskich zawiera podrozdział 2.1.1 oraz podrozdział 2.2.1 Regulaminu dostępu do obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

5.3.1.2. Terminale towarowe i tory do czynności ładunkowych

Informacje na temat torów ładunkowych zawiera podrozdział 2.1.4 oraz podrozdział 2.2.4 Regulaminu dostępu do obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

5.3.1.3. Stacje rozrządowe i urządzenia do formowania składów pociągów, w tym urządzenia do rozrządzania wagonów

Informacje na temat stacji rozrządowych zawiera podrozdział 2.1.2 oraz podrozdział 2.2.2 Regulaminu dostępu do obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

5.3.1.4. Tory postojowe

Informacje na temat torów postojowych zawiera podrozdział 2.1.3 oraz podrozdział 2.2.3 Regulaminu dostępu do obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

5.3.1.5. Punkty zaplecza technicznego

PLK nie udostępnia punktów zaplecza technicznego.

5.3.1.6. Pozostałe urządzenia techniczne, w tym urządzenia do czyszczenia i mycia taboru

PLK nie oferuje usług w zakresie urządzeń do czyszczenia i mycia taboru.

5.3.1.7. Urządzenia w portach żeglugi morskiej i śródlądowej

PLK nie oferuje usług w zakresie urządzeń w portach żeglugi morskiej i śródlądowej.

5.3.1.8. Urządzenia ratunkowe

W ramach obiektów infrastruktury usługowej PLK nie oferuje usług w zakresie urządzeń ratunkowych.

5.3.1.9. Kolejowe stacje paliw

PLK nie oferuje usług w zakresie kolejowych stacji paliw.

5.3.2. Świadczenie usług na obiektach infrastruktury usługowej

Oprócz usług świadczonych w OIU wymienionych w podrozdziale 5.3.1, PLK świadczy usługi w ramach obiektu usługowego do spraw opracowywania warunków i zarządzania przewozu przesyłek nadzwyczajnych. Informacje na temat świadczenia tych usług zawiera podrozdział 2.1.5 Regulaminu dostępu do obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

5.4. Inne usługi

Opracowanie studium rozkładu jazdy na wniosek aplikanta/przewoźnika.

6. OPŁATY

6.1. Zasady ustalania opłat

1. Opłaty ustalane są na podstawie Cennika, stanowiącego **załącznik 15**.
2. W związku z *Decyzją nr DRRK-WKL.730.3.2017.RK Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 6 lipca 2017 r. w sprawie odmowy zatwierdzenia projektu cennika opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm zarządzanej przez Zarządcę, obowiązujących od 10 grudnia 2017 r., w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej dla infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm na rozkład jazdy pociągów 2017/2018, przedłożonego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, PLK na podstawie art. 33 ust. 18 Ustawy, podjęła decyzję o stosowaniu w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów, którego projekt cennika dotyczył, cennika obowiązującego w poprzednim okresie obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów. W związku z powyższym, PLK nie nalicza opłaty manewrowej za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związane ze zrealizowanymi manewrami.*
3. PLK stosuje jednakowe zasady pobierania opłat w odniesieniu do wszystkich aplikantów/przewoźników dla całej sieci kolejowej będącej w jej zarządzie.
4. PLK może żądać przedstawienia przez aplikanta/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).
5. Za korzystanie w okresie przepełnienia, o którym mowa w art. 34 ust. 1 Ustawy, z dróg kolejowych lub odcinków dróg kolejowych zgłoszonych Prezesowi UTK jako przepełnione, PLK pobiera od zwycięzcy aukcji, począwszy od pierwszego dnia obowiązywania RRJ, podwyższoną opłatę podstawową, ustaloną w wyniku aukcji przeprowadzonej z uwzględnieniem zasad, o których mowa w **załączniku 7**.

6.2. Systemy opłat

1. Opłata podstawowa, o której mowa w podrozdziale 6.3.1, ustalana jest według przydzielonej trasy pociągu.
2. Opłata podstawowa, o której mowa w podrozdziale 6.3.1, w przypadku realizacji przejazdu drogą okrężną według zastępczego rozkładu jazdy 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.
3. Opłata podstawowa, o której mowa w podrozdziale 6.3.1, w przypadku realizacji przejazdu drogą okrężną według indywidualnego rozkładu jazdy oraz Katalogu PLK z przyczyn leżących po stronie PLK, ustalana jest według „Procedury rozliczeń opłat za przejazdy pociągów towarowych realizowane drogami okrężnymi w związku z prowadzonymi inwestycjami na sieci PLK”, dostępnej na stronie internetowej www.plk-sa.pl w zakładce: *Dla klientów i kontrahentów / Warunki udostępniania infrastruktury kolejowej i regulaminy / Trasy modelowe*:
<http://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/trasy-modelowe/>
4. W przypadku konieczności zrealizowania przewozu przesyłki nadzwyczajnej, powodującego wstrzymanie ruchu po sąsiednim torze, przewoźnik wnosi opłatę podstawową, o której mowa w podrozdziale 6.3.1 za korzystanie z obu torów.

6.3. Taryfy

Cennik opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm zawiera załącznik 15.

6.3.1. Minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

1. Opłata za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obejmuje usługi, o których mowa w podrozdziale 5.2.
2. Opłata, o której mowa w ust. 1 obejmuje:
 - 1) opłatę podstawową za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związane ze zrealizowanym przejazdem pociągu,
 - 2) opłatę za postój nie krótszy niż 2 godz. na torach niebędących obiektami infrastruktury usługowej.
3. Opłata podstawowa ustalana jest jako suma iloczynów liczby pociągokilometrów, dla określonego w przydzielonej trasie rodzaju pociągu i stawek jednostkowych, właściwych dla kategorii przypisanych odcinkom linii kolejowych i całkowitej masy brutto pociągu, zawartych w **załączniku 16** *[Wykaz linii kolejowych o szerokości torów 1435 mm zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z przyporządkowaniem im cennikowych kategorii dla pociągów pasażerskich obowiązujących od 10 grudnia 2017 r.]*
4. Wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, stanowiącego część stawki jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej wynosi 0 złotych dla wszystkich rodzajów przewozów.
5. Sposób ustalania kategorii linii dla potrzeb kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej został przedstawiony w **załączniku 11**.
6. Do wyznaczania całkowitej masy brutto pociągu przyjmuje się masę lokomotyw według przydzielonej trasy pociągu.
7. Opłata za postój pojazdów kolejowych nie krótszy niż 2 godziny na torach niebędących obiektami infrastruktury usługowej ustalana jest jako iloczyn czasu trwania postoju i stawki jednostkowej.
8. Opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w podrozdziale 5.2. oraz opłaty rezerwacyjne, o których mowa w podrozdziale 6.4., wnoszone są przez aplikanta/przewoźnika, według szczegółowych zasad zawartych w Umowie o przydzielenie lub Umowie o wykorzystanie.

6.3.2. Dostęp do torów dla obiektów infrastruktury usługowej

PLK za przejazd pojazdów kolejowych do obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w podrozdziale 5.3., nie nalicza opłaty manewrowej.

6.3.3. Świadczenie usług, o których mowa w podrozdziale 5.3

Wykaz świadczonych usług, o których mowa w podrozdziale 5.3, wraz z opłatami za ich świadczenie zawiera załącznik 7 do Regulaminu dostępu do obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

6.3.4. Inne usługi

1. PLK pobiera opłatę za opracowanie studium rozkładu jazdy pociągów. Podstawowa stawka wynosi 57,92 zł/godz. pracy przeznaczonej na opracowanie tego studium.
2. W zależności od nakładu pracy koniecznego do opracowania studium PLK pobiera następujące opłaty:
 - 1) Opracowanie studium trasy, dla którego konieczna jest modyfikacja bazy POS lub opracowanie specjalnych warunków przejazdu – według indywidualnej wyceny;

- 2) Opracowanie studium trasy, dla którego nie jest wymagana modyfikacja bazy POS lub opracowanie specjalnych warunków przejazdu:
 - a) przeliczenie trasy dla sprawdzenia możliwości przejazdu dla wskazanego brutta, nacisku, itp.;
 - b) opracowanie trasy pociągu zgodnie z wnioskiem.

Stawka wynosi:

- 20% stawki godzinowej dla trasy o długości do 50 km;
- 40% stawki godzinowej dla trasy o długości od 51 do 100 km;
- 60% stawki godzinowej dla trasy o długości od 101 do 200 km;
- 80% stawki godzinowej dla trasy o długości od 201 do 300 km;
- 100 % stawki godzinowej dla trasy o długości ponad 301 km;

6.4. Kary finansowe

6.4.1. Opłaty za niewykorzystanie / rezygnację zdolności przepustowej

1. Opłata rezerwacyjna pobierana od aplikantów za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej, jeżeli aplikant nie wskaże przewoźnika kolejowego, który ma wykorzystać przydzieloną zdolność przepustową, albo przewoźnik kolejowy wskazany przez aplikanta nie zawrze z PLK Umowy o wykorzystanie wynosi 100% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, nie mniej jednak niż 1000 zł.
2. W przypadku niewykorzystania przez przewoźnika, z przyczyn leżących po jego stronie, całej albo części trasy pociągu przydzielonej w ramach rocznego rozkładu jazdy, opłata rezerwacyjna za niewykorzystaną część przydzielonej trasy pociągu wynosi:
 - 1) 25% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu:
 - a) w przypadku braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy,
 - b) za okres od dnia złożenia rezygnacji do dnia poprzedzającego wdrożenie zmiany rozkładu jazdy pociągów, dla której nie upłynął jeszcze termin składania wniosków;
 - 2) 5% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy, za okres od dnia wdrożenia zmiany rozkładu jazdy pociągów, dla której nie upłynął jeszcze termin składania wniosków, do końca okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów.
3. W przypadku niewykorzystania przez przewoźnika, z przyczyn leżących po jego stronie, całej albo części trasy pociągu przydzielonej w trybie innym niż przyjęty dla rocznego rozkładu jazdy pociągów, opłata rezerwacyjna za niewykorzystany odcinek przydzielonej trasy pociągu wynosi:
 - 1) 25% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, przy braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy albo jej złożeniu w terminie krótszym niż 12 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;
 - 2) 20% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie nie krótszym niż 12 godzin i krótszym niż 36 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;
 - 3) 15% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie nie krótszym niż 36 godzin i krótszym niż 72 godziny przed planowym uruchomieniem pociągu;
 - 4) 10% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie nie krótszym niż 72 godziny i nie dłuższym niż 30 dni przed planowym uruchomieniem pociągu;
 - 5) 0% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie dłuższym niż 30 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu.
4. Opłaty rezerwacyjne, o których mowa w ust. 2 i 3 wynoszą 0% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku, gdy niewykorzystanie trasy pociągu jest następstwem wniosku o przydzielenie trasy pociągu dotyczącego modyfikacji przydzielonej trasy pociągu, złożonego w ramach zmiany rozkładu jazdy.
5. W przypadku niewykorzystania części przydzielonej zdolności przepustowej będącego następstwem zmniejszenia przez przewoźnika planowanej masy pociągu, będzie pobierana opłata rezerwacyjna

w wysokości 50% zmniejszenia opłaty podstawowej będącego następstwem zmniejszenia masy pociągu, które nie wymaga zmiany przydzielonej trasy pociągu.

6. Opłata za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej pobierana od aplikantów, jeżeli na podstawie wniosku nie została przydzielona zdolność przepustowa, z wyłączeniem sytuacji, gdy zdolność przepustowa nie została przydzielona z przyczyn leżących po stronie PLK – wynosi 100 zł.

6.5. Plan wykonania

1. Za kursujące planowo uznaje się wszystkie pociągi pasażerskie i towarowe przewoźnika przeznaczone do przewozu osób i rzeczy, które ukończyły jazdę na sieci zarządzanej przez PLK lub zostały przekazane na obszar innych zarządców z opóźnieniem nie większym niż 5 minut w przypadku pociągów pasażerskich i 15 minut w przypadku pociągów towarowych.
2. W okresie obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów, procentowy udział pociągów przewoźnika, które nie zostaną opóźnione z jego winy, w ogólnej liczbie uruchomionych przez niego pociągów, tzw. punktualność kwalifikowana przewoźnika - określa Umowa o wykorzystanie. Punktualność kwalifikowana nie może być niższa niż 90% dla pociągów pasażerskich i 70% dla pociągów towarowych.
3. Wysokość rekompensaty należnej przewoźnikowi za minutę opóźnienia pociągu ustalana jest na podstawie uśrednionego kosztu udostępnienia infrastruktury kolejowej dla pociągów pasażerskich i towarowych w przeliczeniu na zrealizowaną w ciągu jednej minuty pracę eksploatacyjną określoną w pociągokilometrach. Wysokość rekompensaty za minutę opóźnienia pociągu wynosi 6,50 zł.
Stawka rekompensaty za minutę opóźnionego pociągu ustalana jest jako iloraz sumy iloczynu:
 - zrealizowanej pracy eksploatacyjnej pociągów towarowych w rjp 2016/2017,
 - współczynnika czasu przejazdu dla ruchu towarowego,
 - średniej stawki za dostęp do infrastruktury kolejowej pociągów towarowych w rjp 2016/2017,oraz iloczynu:
 - zrealizowanej pracy eksploatacyjnej pociągów pasażerskich w rjp 2016/2017,
 - współczynnika czasu przejazdu dla ruchu pasażerskiego,
 - średniej stawki za dostęp do infrastruktury kolejowej pociągów pasażerskich w rjp 2016/2017,przez sumę pracy eksploatacyjnej zrealizowanej przez pociągi towarowe i pociągi pasażerskie w rjp 2016/2017.
Współczynnik czasu przejazdu, oddzielnie dla ruchu towarowego i pasażerskiego, obliczany jest jako iloraz zrealizowanej pracy eksploatacyjnej w rjp 2016/2017 przez łączny czas przejazdu pociągów wyrażony w minutach.
4. Do wypłaty rekompensaty należnej przewoźnikowi kolejowemu za opóźnienie pociągu kwalifikują się wszystkie pociągi pasażerskie i towarowe przewoźnika przeznaczone do przewozu osób i rzeczy, które ukończyły jazdę na sieci zarządzanej przez zarządcę lub zostały przekazane na obszar innych zarządców z opóźnieniem większym niż 5 minut w przypadku pociągów pasażerskich i 15 minut w przypadku pociągów towarowych, z wyłączeniem pociągów, które zostały uruchomione na podstawie wniosków o przydzielenie tras pociągów złożonych w terminie późniejszym niż 5 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu.
5. Do wyznaczenia liczby minut opóźnień podlegającej wypłacie rekompensaty przyjmuje się różnicę pomiędzy czasem rzeczywistego przyjazdu do stacji końcowej a czasem rozkładowego przyjazdu.
6. Ogranicza się wielkość wtórnych opóźnień pociągów podlegającą wypłacie rekompensat w taki sposób, że zakwalifikowane opóźnienie pociągu na pierwotną przyczynę nie może przekroczyć 300 minut, a do opisu wtórnych opóźnień będących konsekwencją pierwotnej przyczyny powyżej tej wielkości stosowane będą kody przyczyn opóźnień z 9. grupy (przyczyny wtórne) – za które nie są odpowiedzialni ani PLK ani przewoźnik.
7. PLK koordynuje wypłacanie rekompensat w następujący sposób:

- 1) PLK wypłaca przewoźnikowi rekompensatę, jeżeli pociągi przewoźnika wymienione w pkt. 4 zostaną na drodze przebiegu opóźnione przez PLK (w tym jego podwykonawców), i/lub innych przewoźników.
- 2) Przewoźnik wypłaca PLK rekompensatę za opóźnienia pociągów innych przewoźników kolejowych wymienione w ust. 4. w przypadku, gdy spowodował on ich opóźnienie.
- 3) Podstawę rozliczeń rekompensat dla każdego okresu rozliczeniowego w zakresie opóźnień pociągów stanowi uzgodniona z przewoźnikiem autoryzowana dokumentacja prowadzona przez PLK – „Rozliczenie jakości świadczonych usług” (zakładka „Jakość” – raport należności i zobowiązań PLK wyliczany automatycznie w SEPE tzw. biling rozliczeń).
- 4) Rozliczenia rekompensat realizowane są w cyklu miesięcznym, każdy okres rozliczeniowy powinien być zakończony do 20. dnia następnego miesiąca po okresie rozliczeniowym. Rozliczenie powinno obejmować również opóźnienia pociągów oznaczonych przez przewoźnika w SEPE symbolem „R”. Jeżeli PLK w ustalonym czasie nie wyjaśni reklamacji przewoźnika dotyczących przyczyn opóźnień pociągów rekompensata za opóźnienie obciąża PLK.
- 5) W sytuacjach, gdy ustalenie przyczyn opóźnienia pociągu wymaga przeprowadzenia postępowania wyjaśniającego (opóźnieniu przypisano kod 95.1) i nie jest możliwe rozliczenie opóźnienia w terminie podanym w ust. 4., korekty rozliczeń będące skutkiem przekwalifikowania przyczyn opóźnienia będą uwzględniane w następnym okresie rozliczeniowym. Dotyczy to w szczególności opóźnień pociągów związanych z powstałymi zdarzeniami (poważny wypadek, wypadek lub incydent) oraz sytuacjami potencjalnie niebezpiecznymi i ustaleniu odpowiedzialnych;
- 6) Na podstawie dokumentacji prowadzonej przez PLK, o której mowa w pkt 3. PLK określa dla wszystkich uczestników procesu przewozowego mających udział w powstaniu opóźnienia pociągu, ich procentowy udział w liczbie minut opóźnienia pociągu określonej zgodnie z ust. 5.
- 7) Według określonego zgodnie z pkt 6. procentowego udziału w opóźnieniu pociągu, PLK ustala liczbę minut opóźnienia przypisaną każdemu odpowiedzialnemu za opóźnienia pociągu w odniesieniu do liczby minut opóźnienia pociągu określonej zgodnie z ust. 5. Liczba minut opóźnienia (minuty obciążające) obliczana będzie automatycznie w SEPE „Rozliczenie jakości świadczonych usług” zakładka „Jakość” i po przeliczeniu przez system na wielkość rekompensat „Biling” będzie podstawą do wystawiania not obciążeniowych.
- 8) Przewoźnicy nieposiadający dostępu do SEPE dokonują weryfikacji i autoryzacji przejazdu i opóźnień pociągów na podstawie bilingu rozliczeń (dokumentacja o której mowa w pkt. 3), generowanego z SEPE, który Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali PLK przesyła Przewoźnikom do 10. dnia roboczego następnego miesiąca po miesiącu rozliczeniowym na wskazany adres e-mail.
- 9) Po dokonaniu weryfikacji, przewoźnicy w ciągu trzech roboczych dni od otrzymania bilingu rozliczeń zobowiązani są przesłać Zarządcy autoryzowany biling rozliczeń na wskazany adres e-mail. W przypadku nieprzesłania autoryzowanego dokumentu w terminie do trzech dni, uznaje się, że Przewoźnik wyraził zgodę na zakwalifikowane przyczyny opóźnień.
8. Zasady uzgodnień opóźnień pociągów, rozpatrywania odwołań i rozstrzygania sporów.
 - 1) Przewoźnik obligatoryjnie dokonuje weryfikacji i autoryzacji jakości przejazdu pociągów na podstawie zakładki „autoryzacja” SEPE, zaznaczając opcję „T – zgoda” lub w przypadku zgłoszenia zastrzeżeń opcję „R – reklamacje” najpóźniej w ciągu 72 godzin po zakończeniu biegu pociągu. W przypadku braku weryfikacji i autoryzacji przejazdu pociągu w ww. terminie uznaje się, że Przewoźnik wyraził zgodę na zakwalifikowane przyczyny opóźnień.
 - 2) W przypadku zgłoszenia zastrzeżenia przez przewoźnika, co do prawidłowości opisu przyczyny opóźnienia pociągu (odznaczenia w SEPE opcji „R – reklamacje”) wyznaczeni pracownicy PLK zobowiązani są bezzwłocznie, w uzasadnionych przypadkach nie później niż w ciągu 72 godzin od chwili złożenia reklamacji zapisanej w SEPE podjąć decyzję w sprawie zastrzeżeń przewoźnika.
 - 3) Odwołania co do sposobu realizacji reklamacji w zakresie opisu przyczyn opóźnień pociągów na szczeblu dyspozytorskim bezzwłocznie po realizacji etapów wymienionych w pkt. 1 i 2,

- w uzasadnionych przypadkach nie później jak w siódmej dobie po zakończeniu biegu pociągu przewoźnik składa do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK, które w ciągu 3 kolejnych dni roboczych rozpatruje zastrzeżenia przewoźnika i informuje go o sposobie rozpatrzenia.
- 4) Jeżeli po realizacji powyższych procedur przewoźnik w dalszym ciągu ma zastrzeżenia co do zasadności i poprawności realizacji jego odwołania przysługuje mu prawo złożenia bezzwłocznie reklamacji do Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali PLK lub w uzasadnionych przypadkach w terminie nie późniejszym jak do 10 dnia następnego miesiąca. Czas w jakim Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali PLK rozpatruje reklamację wynosi maksymalnie 5 dni roboczych, przewoźnik powinien zostać poinformowany o sposobie rozpatrzenia jego zastrzeżeń. W przypadku niekorzystnego rozpatrzenia zastrzeżeń, Przewoźnikowi przysługuje prawo do złożenia odwołania w terminie do 15 dnia następnego miesiąca. Ponadto, Przewoźnik może żądać od Zarządcy stosownej dokumentacji, związanej z opóźnieniem pociągu.
- 5) W końcowym etapie rozpatrywania reklamacji dotyczących przyczyn opóźnień pociągów przez Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali PLK obowiązuje zasada, że wszystkie wątpliwe i niewyjaśnione w określonym czasie przyczyny opóźnień pociągów wynikające z nieprawidłowego funkcjonowania zasobów infrastruktury kolejowej obciążają PLK. Jeśli w konkretnym przypadku, gdy przyczyna była ustalona i wskazywała jako winnego przewoźnika a ten uważa, że nie jest odpowiedzialny za opóźnienie, ciężar udowodnienia powyższego należy do niego.
9. Zasady i sposób ustalania przyczyn opóźnień określa **załącznik 17**.
10. Procedurę rozliczenia rekompensaty za opóźnienie pociągu określa Umowa o wykorzystanie.

6.6. Zmiany opłat

1. System opłat, o którym mowa w podrozdziale 6.2. i 6.3. nie ulegnie zmianie w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2017/2018.
2. „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.” dostępny na stronie internetowej www.plk-sa.pl, będzie aktualizowany w terminach rozpoczęcia zmienionej organizacji ruchu, wskazanych w **załączniku 5.2**.

6.7. Zasady rozliczeń

1. Rozliczenia aplikantów i przewoźników za świadczone usługi dokonywane są według zasad zawartych w Umowach o przydzielenie lub Umowach o wykorzystanie.
2. Rozliczanie należności dokonywane jest z zachowaniem 21-dniowego terminu płatności od daty wystawienia faktury.
3. Za opóźnienia w regulowaniu należności naliczane są odsetki.
4. Do opłat, o których mowa w niniejszym rozdziale doliczany jest, na podstawie odrębnych przepisów, należny podatek od towarów i usług.

6.8. Gwarancje finansowe

1. PLK może żądać przedstawienia przez aplikanta lub 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 usługi wykonywane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej;
 - 2) gwarancji instytucji finansowych, które zobowiążą się do uregulowania zobowiązań do dokonania płatności z tytułu opłat za usługi wykonywane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej 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 gwarancji 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). Gwarancja nie może być wystawiona przez banki lub zakłady ubezpieczeń objęte postępowaniem naprawczym.
3. PLK opiera swoje żądanie przedstawienia gwarancji finansowej na ocenie wiarygodności kredytowej aplikanta lub przewoźnika nie starszej niż dwa lata, udostępnionej przez agencję ratingową lub inny podmiot opracowujący zawodowo ratingi lub punktowe oceny kredytowe.
4. PLK poinformuje na wniosek aplikanta lub przewoźnika o przyznanej mu ocenie wiarygodności kredytowej przez podmiot opracowujący zawodowo ratingi lub punktowe oceny kredytowe.
5. Wysokość wymaganej przez PLK gwarancji finansowej od aplikanta lub przewoźnika odpowiada równowartości planowanej kwoty brutto opłat za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej związane z przejazdami pociągów, naliczonych za maksymalnie dwa kolejne następujące po sobie okresy rozliczeniowe. Termin ważności gwarancji finansowej wystawionej przez instytucję finansową musi obejmować cały rozkład jazdy oraz 2 miesiące następujące po jego zakończeniu.
6. PLK stosuje następujące wymogi w zakresie gwarancji finansowych:
 - 1) dla aplikanta, który nie jest przewoźnikiem:
 - a) w przypadku pozytywnej oceny ratingowej lub wiarygodności kredytowej PLK nie będzie żądać przedstawienia gwarancji instytucji finansowych, o ile bieżące należności będą regulowane, przez wskazanego do wykorzystania zdolności przepustowej przewoźnika, w terminie do 60 dni od daty ich wymagalności,
 - b) w przypadku negatywnej oceny ratingowej lub wiarygodności kredytowej (lub ich braku) PLK ma prawo żądać przedstawienia gwarancji instytucji finansowych zabezpieczającej przyszłe należności,
 - 2) dla aplikanta, który jest przewoźnikiem:
 - a) w przypadku pozytywnej oceny ratingowej lub wiarygodności kredytowej PLK nie będzie żądać przedstawienia gwarancji finansowej, o ile bieżące należności będą regulowane w terminie do 60 dni od daty ich wymagalności,
 - b) w przypadku negatywnej oceny ratingowej lub wiarygodności kredytowej (lub ich braku) PLK ma prawo żądać przedstawienia gwarancji finansowej, zabezpieczającej przyszłe należności. Termin dostarczenia gwarancji finansowej to 10 dni przed pierwszym dniem miesiąca, w którym rozpoczyna się eksploatacja pociągów związana z płatnością z tytułu opłat za usługi wykonywane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej,
 - 3) dla przewoźnika:
 - a) w przypadku pozytywnej oceny ratingowej lub wiarygodności kredytowej PLK nie będzie żądać przedstawienia gwarancji finansowej, o ile bieżące należności za wykonywane usługi będą regulowane w terminie do 60 dni od daty ich wymagalności,
 - b) w przypadku negatywnej oceny ratingowej lub wiarygodności kredytowej i nie wystąpienia w okresie ostatnich 12 miesięcy przypadku zalegania z płatnością powyżej 30 dni od daty jej wymagalności, PLK ma prawo żądać przedstawienia gwarancji finansowej, o ile bieżące należności za wykonywane usługi nie będą regulowane w terminie do 30 dni od daty ich wymagalności,

- c) w przypadku negatywnej oceny ratingowej lub wiarygodności kredytowej i wystąpienia w okresie ostatnich 12 miesięcy przynajmniej jednego przypadku zalegania z płatnością powyżej 30 dni od daty jej wymagalności, PLK ma prawo żądać przedstawienia gwarancji finansowej zabezpieczającej przyszłe należności za wykonywane usługi w terminie 10 dni przed pierwszym dniem miesiąca, w którym rozpoczyna się realizacja przejazdów pociągów.
7. 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 planowane;
 - 2) gdy PLK wykorzysta część lub całość gwarancji finansowej na zabezpieczenie należności.
8. W przypadku nieprzedstawienia lub nieuzupełnienia gwarancji finansowej w terminie ustalonym przez PLK w Umowie o przydzielenie, aplikant 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 aplikanta wymaganej wezwaniem gwarancji finansowej (rozumianej jako płatność zaliczkowa lub gwarancja instytucji finansowej) może skutkować ograniczeniem przez PLK możliwości składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej.
9. W przypadku nieprzedstawienia lub nieuzupełnienia gwarancji finansowej w terminie ustalonym przez PLK w Umowie o wykorzystanie, 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 o wykorzystanie.
10. Gwarancja instytucji finansowej powinna być przedstawiona według wzoru stanowiącego załącznik do Umowy o przydzielenie lub Umowy o wykorzystanie. PLK dopuszcza gwarancje, których zapisy odbiegają od przedstawionego wzoru, po wcześniejszej akceptacji ich treści.
11. Szczegóły przedstawiania, uzupełniania i uruchomienia zapłaty gwarancji instytucji finansowych określają Umowy o przydzielenie lub Umowy o wykorzystanie.
12. PLK nie żąda przedstawienia gwarancji instytucji finansowej w przypadku wnoszenia opłat za usługi wykonywane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej bezpośrednio na rzecz PLK przez właściwy organ zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego.

7. POSTĘPOWANIE W TRAKCIE REALIZACJI UMOWY

7.1. Organizacja i realizacja przejazdów pociągów

1. Skład wagonów lub innych pojazdów kolejowych sprzęgniętych z czynnym pojazdem trakcyjnym albo pojazd trakcyjny osygnalizowany i przygotowany do jazdy uzyskuje status pociągu z chwilą zgłoszenia gotowości do odjazdu na stacji początkowej. Status pociągu utrzymują wszystkie pociągi wjeżdżające z sieci innych zarządców lub obiektów infrastruktury usługowej lub infrastruktury prywatnej na podstawie rozkładu jazdy.

Status pociągu wygasa w przypadku:

- 1) przybycia pociągu do stacji końcowej określonej w rozkładzie jazdy lub wyjazdu pociągu z sieci PLK,
- 2) zgłoszenia przez maszynistę pociągu na stacji pośredniej braku możliwości kontynuowania dalszej jazdy z przyczyn leżących po stronie przewoźnika lub niezgłoszenia gotowości do jego odjazdu w przeciągu 24 godz. od chwili przybycia do stacji pośredniej.

W przypadku wygaśnięcia statusu pociągu, jego ponowne uruchomienie następuje po przydzieleniu nowej trasy pociągu.

Ruch pociągów na liniach PLK odbywa się według opracowanego rozkładu jazdy pociągów na podstawie wniosków o przydzielenie tras pociągów.

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 podróżnymi, 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) liczbę wagonów,
 - b) rodzaj przesyłki, np. przekroczona skrajnia, przekroczone naciski,
 - c) relację przesyłki nadzwyczajnej,
 - d) 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-godzinnego limitu czasu, jeżeli opóźnienie powstało z przyczyn wyłącznie leżących po stronie PLK.

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

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;

- 3) znajomość obsługiwanych odcinków linii przez maszynistę.

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 **załącznikach 3.1 i 3.2** z zastosowaniem dodatkowych warunków zawartych w Umowie o wykorzystanie;
- 2) ponosi odpowiedzialność za stan i sprawność elementów drogi kolejowej udostępnianej w ramach Umowy o wykorzystanie;
- 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 **załącznikach 3.1 i 3.2** oraz porozumień, regulaminów lub instrukcji obowiązujących w ruchu granicznym, o których mowa w podrozdziale 2.4. ust. 1, w terminie określonym w podrozdziale 2.4. 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 o wykorzystanie 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 o wykorzystanie 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;
- 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 zsykowych, 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, podejmują 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 4.4**).

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 **załącznikach 3.1 i 3.2**;
- 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 o wykorzystanie 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 o wykorzystanie;
- 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 najbliżej 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 o wykorzystanie w przypadkach, kiedy zachodzi obawa naruszenia Umowy o wykorzystanie lub następuje zagrożenie bezpieczeństwa osób, mienia bądź środowiska;
- 28) ma prawo korzystania z częstotliwości sieci radiolączności kolejowej zgodnie z „Regulaminem wykorzystywania sieci radiolączności w pasmach radiowych administrowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”;
- 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 o wykorzystanie, 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 o wykorzystanie 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 o wykorzystanie z innymi przewoźnikami, jeżeli warunek ten został wprowadzony do Umowy o wykorzystanie 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 o wykorzystanie jest wyłączona w przypadku niedotrzymania przez przewoźnika parametrów przejazdu, będących elementem rozkładu jazdy pociągów.
5. Odpowiedzialność stron z tytułu niewykonania zobowiązań wynikających z Umowy o wykorzystanie jest wyłączona w przypadku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych.
6. Jeżeli wskutek niewykonania lub nienależytego wykonania Umowy o wykorzystanie, 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 o wykorzystanie, imienne zezwolenia do przebywania na obszarze kolejowym PLK.
2. Zezwolenia upoważniają do wstępu na obszar kolejowy bądź jego część wyraźnie w nich określoną i są ważne za okazaniem dokumentu tożsamości osoby, dla której zostały wystawione.
3. Zezwolenia, o których mowa w ust. 1, zachowują ważność na czas w nim określony, jednak nie dłużej niż jeden rok z możliwością ich przedłużenia na lata następne.
Przedłużenia okresu ważności zezwolenia dokonuje jednostka wystawiająca.
4. Przewoźnik ubiegający się o otrzymanie zezwolenia składa wnioski do następujących jednostek organizacyjnych PLK:
 - 1) Komenda Główna Straży Ochrony Kolei – na cały obszar kolejowy lub jego część, większą niż obszar działania jednej komendy regionalnej SOK na adres:

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

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

miejski nr tel.: **(00 48) 22 474 41 62**; kolejowy nr tel.: **(922) 474 41 62**
miejski nr faksu: **(00 48) 22 474 41 57**; kolejowy nr faksu: **(922) 474 41 57**

- 2) Komenda Regionalna Straży Ochrony Kolei – na obszar mniejszy lub równy obszarowi działania jednej komendy regionalnej SOK.

Wykaz Komend Regionalnych Straży Ochrony Kolei zawiera **załącznik 4.4.**

5. Wnioski o wydanie zezwolenia zawierać muszą:
 - 1) imię i nazwisko wraz z podaniem stanowiska służbowego osoby, dla której dokument ma być wydany;
 - 2) określenie obszaru kolejowego, którego wniosek dotyczy;
 - 3) wskazanie terminu, na jaki ma być wydane zezwolenie;
 - 4) cel wydania;
 - 5) oświadczenie przewoźnika, że osoba dla której ma być wydane zezwolenie, posiada odpowiednie przygotowanie do poruszania się po obszarze kolejowym.
6. Za wydanie zezwolenia, o którym mowa w ust. 1 oraz wydanie duplikatu, wystawiający pobiera opłatę w wysokości 8,20 zł netto od każdego dokumentu.

Za prolongatę zezwolenia, wystawiający pobiera opłatę w wysokości:

 - 1) 2,00 zł netto od każdego dokumentu – w przypadku drużyn pociągowych;
 - 2) 4,10 zł netto od każdego dokumentu – w przypadku pozostałych pracowników przewoźnika.
7. Wystawiający zezwolenie może odmówić jego wystawienia lub ograniczyć obszar wstępu, jeżeli przemawiają za tym względy bezpieczeństwa ruchu, ochrony informacji niejawnych, ochrony danych osobowych lub inne ważne powody.
8. W przypadku ustania przyczyny uzasadniającej wydanie zezwolenia, przewoźnik zobowiązany jest do jego niezwłocznego zwrotu wystawcy.
9. O utracie zezwolenia przewoźnik, który wystąpił o jego wystawienie informuje pisemnie wystawcę, wyjaśniając okoliczności, w jakich nastąpiła utrata i ewentualnie wnioskuje o wydanie duplikatu.
10. Wystawiający może odmówić wystawienia duplikatu przewoźnikowi, który nie złożył pisemnych wyjaśnień odnośnie okoliczności, w jakich nastąpiła utrata zezwolenia.

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 pojazdu trakcyjnego lub drużyny trakcyjnej;
 - 3) próba hamulca;
 - 4) oględziny techniczne

zgłasza dyżurnemu ruchu maszynista prowadzący pociąg, w przypadku pociągów pasażerskich – po uzgodnieniu z kierownikiem pociągu.
2. Zgłoszenie dokonywane jest przy użyciu urządzeń radiołączności pociągowej z podaniem:
 - 1) numeru pociągu;
 - 2) nazwiska maszynisty, numeru i serii pojazdu kolejowego z napędem;
 - 3) długości pociągu w metrach i jego masy ogólnej;
 - 4) informacji o znajdowaniu się w składzie pociągu wagonów z towarem niebezpiecznym lub/i towarem niebezpiecznym wysokiego ryzyka (TWR) podając ich liczbę i numery 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, potwierdzane 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 o wykorzystanie, 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 o wykorzystanie, 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 o wykorzystanie, 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.