

Zmiana nr 13 z dnia 8 października 2018 r.
wprowadzona w Regulaminie sieci 2018/2019

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wprowadza w Regulaminie sieci 2018/2019 zmianę nr 13 obejmującą:

1. podrozdział **1.4.1. [Postanowienia ogólne]** w **ust. 2 zdanie drugie**, które otrzymuje brzmienie:
„Zestawienie zgłoszonych uwag, wraz z informacją o sposobie ich rozpatrzenia oraz uzasadnieniem w przypadku ich odrzucenia, publikowane jest na stronie internetowej PLK.”;
2. podrozdział **1.7. [Publikowanie]** **ust. 2**, w którym wyrażenie „1.8. ust. 6” zastępuje się wyrażeniem „1.8. ust. 5”;
3. podrozdział **2.4 [Przepisy eksploatacyjne]** **ust. 1**, w którym dopisuje się zdanie pierwsze w brzmieniu:
„Przewoźnik zobowiązany jest do przestrzegania 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 (t.j. Dz.U. z 2015 r., poz. 360).”;
4. podrozdział **2.7 [Zasady akceptacji taboru kolejowego]** **ust. 2**, który otrzymuje brzmienie:
*„2. Tabor elektryczny musi być wyposażony w odbieraki prądu (pantografy) o profilu ślizgacza B.2 lub B.7 zgodnym z normą PN-EN 50367.
Długość części roboczej ślizgacza (nakładki ślizgowej) wynosi:
1) 1030 mm dla profilu B.2;
2) 1100 mm dla profilu B.7.
Dopuszczalna statyczna siła stykowa wywierana przez pantograf na przewód jezdny ma zawierać się w przedziale od 90 N do 120 N.
Szerokość nakładki dla każdego profilu nie może być 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.”;*
5. podrozdział **2.7 [Zasady akceptacji taboru kolejowego]**, w którym dopisuje się **ust. 19** w brzmieniu:
„19. W przypadku realizacji przewozów ładunków szczególnie narażonych na kradzieże, zalecane jest stosowanie przez przewoźnika dla wagonów towarowych dodatkowego zabezpieczenia drzwi, żaluzji okiennych lub luków dachowych, wlewów górnych i zaworów spustowych oraz klap spustowych i urządzeń zsypanych, w sposób utrudniający ich otwarcie przez osoby postronne.”;
6. podrozdział **3.5. [Dostępność infrastruktury]** **ust. 1**, w którym po punkcie 3 dopisuje się punkt 4 w brzmieniu:
„4) przerw technologicznych;”,
a tym samym numeracja punktów ulega odpowiedniej modyfikacji;

7. podrozdział **4.2.2. [Składanie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów lub postoju] ust. 1** oraz **ust. 5**, w których wyrażenie: „(...) modułu „Wnioski o Manewry i Postoje” (...)” zastępuje się wyrażeniem: „(...) „Modułu do składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej – manewry i postoje”, (...)”;
8. podrozdział **4.3.3.1. [Zmiany, w których rozpatrywane są wnioski o przydzielenie tras pociągów (Aktualizacja rozkładu jazdy)] ust. 9 pkt 3**, z którego wykreśla się wyrażenie „lub ust. 2”;
9. tytuł podrozdziału **4.4.3. [Przepełniona infrastruktura: definicja, kryteria pierwszeństwa i postępowanie]**, który otrzymuje brzmienie:
„4.4.3. *Przepełniona infrastruktura*”;
10. podrozdział **4.8. [Przesyłki nadzwyczajne i towary niebezpieczne]**, w którym dopisuje się **ust. 1** w brzmieniu:
„1. *PLK wykonuje czynności związane z przewozem przesyłek nadzwyczajnych i towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR) zgodnie z przepisami wewnętrznymi określonymi w załączniku 3.1.*”;
11. podrozdział **4.9. [Specjalne działania podejmowane w przypadku zakłóceń]**, w którym dopisuje się **ust. 1 i 2** w brzmieniu:
„1. *W sytuacjach nadzwyczajnych lub kryzysowych, w szczególności wynikających z potrzeb obronności i bezpieczeństwa państwa, PLK wstrzymuje lub ogranicza ruch kolejowy oraz decyduje o zakresie modyfikacji procesu przewozowego.*
2. *PLK ma prawo żądania wyznaczenia przez przewoźnika swoich przedstawicieli do składu zespołów zarządzania kryzysowego, powoływanych i tworzonych w strukturach PLK w sytuacjach nadzwyczajnych lub kryzysowych.*”
a tym samym numeracja ustępów ulega odpowiedniej modyfikacji;
12. podrozdział **4.9.3. [Przewidywane problemy] ust. 5**, w którym w ostatnim zdaniu wyrażenie: „z uwzględnieniem postanowień podrozdziału 7.4” zastępuje się wyrażeniem: „z uwzględnieniem postanowień podrozdziału 7.3”;
13. W podrozdziale **4.9.3. [Przewidywane problemy]** dodaje się **ust. 8a** w brzmieniu:
„8a. *W przypadku, gdy przewoźnik towarowy korzystający z:*
1) *OIU Tory ładunkowe, o których mowa w podrozdziale 3.5.2.;*
2) *OIU Tory postojowe, o których mowa w podrozdziale 3.5.3, w zakresie torów znajdujących się przy placach, rampach ładunkowych lub miejsc, z możliwością prowadzenia prac ładunkowych, niezarządzanych przez PLK;*
zakończy czynności wyładunkowe i pozostawi próżny skład, uniemożliwiając innemu przewoźnikowi towarowemu korzystanie z tych torów w celu załadunku lub wyładunku kruszyw, zainteresowany przewoźnik zgłasza do dyspozytora właściwej terytorialnie ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK, propozycję przestawienia próżnych wagonów na inny tor i ich zabezpieczenie.
Dyspozytor PLK, o którym mowa powyżej, uzgadnia z przewoźnikiem (telefonicznie za numerem i mailowo), którego próżny skład zajmuje ww. tory, przestawienie tych wagonów na inny tor, w ramach tego samego okręgu zapowiadawczego (w przypadku dużych stacji) przez przewoźnika zainteresowanego korzystaniem z torów.

Przewoźnik realizujący prace manewrowe ponosi pełną odpowiedzialność wobec przewoźnika, którego tabor jest przestawiany, za ewentualne uszkodzenia taboru lub inne szkody zaistniałe w taborze podczas wykonywanych prac manewrowych.

Koszty powstałe z tego tytułu obciążają przewoźnika, który pozostawił próżny skład, będą rozliczone przez PLK na podstawie faktury wystawionej przez przewoźnika ściągającego skład, na zasadach określonych w ust. 5."

14. podrozdział **4.9.3. [Przewidywane problemy] ust. 11**, w którym wyrażenie: *„(...) niesprawności zestawów kołowych i innych elementów układu biegowego (...)”* zastępuje się wyrażeniem: *„(...) niesprawności zestawów kołowych lub innych elementów układu biegowego (...)”*;
15. podrozdział **4.9.3. [Przewidywane problemy] ust. 12 i 13**, które otrzymują brzmienie:
„12. Wartości progowe parametrów kontrolowanych przez urządzenia dsat określone są w „Wytycznych techniczno-eksploatacyjnych urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru le-3”.
13. Tabor wyłączony z eksploatacji na skutek wykrycia przez urządzenia dsat przekroczenia ustalonych wartości progowych, podlega obsłudze technicznej przewoźnika.”;
16. podrozdział **4.9.3. [Przewidywane problemy] ust. 17**, w którym drugie zdanie otrzymuje brzmienie:
„Graniczna wartość przeciążeń dynamicznych powstałych na torze bezстыkowym rejestrowanych przez urządzenia dsat wynosi $Q_{GRAN} \geq 350$ kN.”;
17. podrozdział **4.9.3. [Przewidywane problemy] ust. 18**, w którym pierwsze zdanie otrzymuje brzmienie:
„W przypadku wykrycia przez przytorowe urządzenia dsat przekroczenia przez pojazd kolejowy granicznej wartości przeciążenia dynamicznego, dyżurny ruchu przekazuje przez radiotelefon prowadzącemu pojazd kolejowy z napędem informacje o rodzaju nieprawidłowości i jej lokalizacji (numerze osi, licząc od początku pociągu).”;
18. podrozdział **4.9.3. [Przewidywane problemy] ust. 20**, który otrzymuje brzmienie:
„20. W przypadku wykrycia przez przytorowe urządzenia dsat przekroczenia progu ostrzegawczego przeciążeń dynamicznych koła na poziomie $Q_{OSTR} \geq 200$ kN, dyżurny ruchu przekazuje przez radiotelefon prowadzącemu pojazd kolejowy z napędem informację o rodzaju nieprawidłowości i jej lokalizacji oraz żąda potwierdzenia tego komunikatu przez maszynistę pociągu wraz z podaniem imienia, nazwiska oraz nazwy przewoźnika.”;
19. podrozdział **6.1. [Zasady ustalania opłat] ust. 3**, który otrzymuje brzmienie:
„3. Zasady ustalania stawek jednostkowych wykorzystywanych do ustalenia opłaty podstawowej i manewrowej, w tym sposób ustalania kategorii odcinka linii kolejowej, zawiera załącznik 11.”;
20. podrozdział **6.1. [Zasady ustalania opłat] ust. 6**, który zostaje uchylony;
21. podrozdział **6.2. [System opłat] ust. 2 i 3**, które otrzymują brzmienie:
„2. Opłata podstawowa, o której mowa w ust. 1., pomniejszana jest o połowę kwoty, jaką PLK zapłaciłaby przewoźnikowi za opóźnienie pociągu z winy PLK równe wydłużeniu czasu przejazdu, jednak nie więcej niż o połowę opłaty podstawowej, o której mowa w ust. 1 – w przypadku wprowadzenia zmian rozkładu jazdy pociągów, o których mowa w podrozdziale

4.3.3.2, które spowodowały wydłużenie czasu przejazdu pociągu o co najmniej 10 minut lub 10% całkowitego przejazdu pociągu, a trasa pociągu nie zmieniła się lub uległa wydłużeniu.

3. Opłata podstawowa, o której mowa w ust. 1, w przypadku realizacji przejazdu drogą okrężną z przyczyn leżących po stronie PLK, naliczana jest zgodnie z zasadami określonymi w „Procedurze rozliczeń opłat za przejazdy pociągów realizowane drogami okrężnymi w związku z prowadzonymi robotami torowymi na sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”, 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/>;

22. podrozdział **6.3. [Taryfy]**, który otrzymuje brzmienie:

„Cennik opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm stanowi załącznik 15.”;

23. podrozdział **6.3.1. [Minimalny pakiet dostępu] ust. 2**, w którego zdaniu wstępnym wyrażenie: „Opłata, o której mowa w pkt. 1 (...)” zastępuje się wyrażeniem: „Opłata, o której mowa w ust. 1 (...)”;

24. podrozdział **6.3.1. [Minimalny pakiet dostępu] ust. 3**, który otrzymuje brzmienie:

„3. Sposób ustalania opłaty podstawowej określa załącznik 15.”;

25. podrozdział **6.3.1. [Minimalny pakiet dostępu] ust. 6**, który otrzymuje brzmienie:

„6. Sposób ustalania opłaty manewrowej określa załącznik 15.”;

26. podrozdział **6.5. [Plan wykonania]**, który otrzymuje brzmienie:

„1. Za kursujące planowo uznaje się wszystkie pociągi pasażerskie i towarowe przewoźnika przeznaczone do przewozu osób i rzeczy, których największe opóźnienie, jakie wystąpiło na trasie przejazdu pociągu na przyjeździe do punktów postoju zamówionych przez aplikanta i położonych na sieci zarządzanej przez PLK nie było większe 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, określonego według stawek podanych w cenniku na rozkład jazdy 2018/2019, w przeliczeniu na zrealizowaną w ciągu jednej minuty pracę eksploatacyjną określoną w pociągokilometrach (określoną na podstawie danych z rozkładu jazdy pociągów 2017/2018).

Stawka rekompensaty za minutę opóźnionego pociągu ustalana jest jako iloraz sumy iloczynu:

- zrealizowanej pracy eksploatacyjnej pociągów towarowych w rjp 2017/2018,
- współczynnika czasu przejazdu dla ruchu towarowego,
- średniej stawki za dostęp do infrastruktury kolejowej pociągów towarowych w rjp 2018/2019,

oraz iloczynu:

- zrealizowanej pracy eksploatacyjnej pociągów pasażerskich w rjp 2017/2018,

- współczynnika czasu przejazdu dla ruchu pasażerskiego,
 - średniej stawki za dostęp do infrastruktury kolejowej pociągów pasażerskich w rjp 2018/2019,
- przez sumę pracy eksploatacyjnej zrealizowanej przez pociągi towarowe i pociągi pasażerskie w rjp 2017/2018.

Współczynnik czasu przejazdu, oddzielnie dla ruchu towarowego i pasażerskiego, obliczany jest jako iloraz zrealizowanej pracy eksploatacyjnej w rjp 2017/2018 przez łączny czas przejazdu pociągów wyrażony w minutach. Wysokość rekompensaty za minutę opóźnienia pociągu w rjp 2018/2019 wynosi 5,30 zł.

4. Do wypłaty rekompensaty należnej przewoźnikowi za opóźnienie pociągu kwalifikują się wszystkie pociągi pasażerskie i towarowe przewoźnika, przeznaczone do przewozu osób i rzeczy, których największe opóźnienie, jakie wystąpiło na trasie przejazdu pociągu na przyjeździe do punktów postoju zamówionych przez aplikanta przekroczyło 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 największą różnicę pomiędzy czasem rzeczywistego przyjazdu do punktu postoju handlowego, zamówionego przez aplikanta i położonego na sieci zarządzanej przez PLK, a czasem rozkładowego przyjazdu, wybraną z całej trasy przejazdu pociągu.

6. Aby ograniczyć wielkość wtórnych opóźnień pociągów podlegającą wypłacie rekompensat, w przypadku długotrwałego (trwającego ponad 300 minut) opóźnienia pociągu zakwalifikowanego na pierwotną przyczynę, do opisu wtórnych opóźnień będących konsekwencją tej pierwotnej przyczyny stosuje się kod 91-1 w przypadku dalszych wtórnych opóźnień tego samego już opóźnionego pociągu. Jeżeli przejazd tak opisanego opóźnionego pociągu powoduje opóźnienia wtórne innych pociągów do ich opisu stosowany będzie kod przyczyny opóźnienia 92-1 lub jeden z kodów 93. grupy (przyczyny wtórne) – za wszystkie opóźnienia opisane kodami z 9. grupy – ani PLK ani przewoźnik nie ponoszą konsekwencji finansowych.

7. PLK koordynuje wypłacanie rekompensat w następujący sposób:

1) PLK wypłaca przewoźnikowi rekompensatę, jeżeli pociągi przewoźnika wymienione w ust. 4 zostaną na drodze przebiegu opóźnione przez PLK (w tym jego podwykonawców) lub innych przewoźników;

2) Przewoźnik wypłaca PLK rekompensatę za opóźnienia pociągów innych przewoźników 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 miesiąca następującego 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 pkt. 4, korekty rozliczeń będące skutkiem przekwalifikowania przyczyn opóźnienia będą uwzględniane w następnym okresie rozliczeniowym. Dotyczy to w szczególności opóźnień pociągów związanych z sytuacjami

potencjalnie niebezpiecznymi, usterkami urządzeń lub wydarzeniami, których wyjaśnienie i ustalenie winy wymaga przeprowadzenia dodatkowych badań i ekspertyz;

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 miesiąca następującego po miesiącu rozliczeniowym, na wskazany adres e-mail;

9) Po dokonaniu weryfikacji, przewoźnicy w ciągu trzech dni roboczych od otrzymania bilingu rozliczeń, zobowiązani są przesłać PLK 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 3 dni roboczych 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 3 dni roboczych 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 PLK 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 ustalania przyczyn opóźnień określa **załącznik 12**.

10. Procedurę rozliczenia rekompensaty za opóźnienie pociągu określa Umowa o wykorzystanie.”;

27. podrozdział **6.6. [Zmiany opłat] ust. 2** otrzymuje brzmienie:

„2. „Wykaz linii kolejowych o szerokości torów 1435 mm, zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z przyporządkowaniem im cennikowych kategorii”, stanowiący załącznik 16, będzie aktualizowany w terminach rozpoczęcia zmienionej organizacji ruchu, wskazanych w załączniku 5.2.”;

28. podrozdział **7.1. [Organizacja i realizacja przejazdów pociągów] ust. 2 pkt 1 lit. b**, który otrzymuje brzmienie: „b) numery UN i zagrożenia,”;

29. podrozdział **7.1. [Organizacja i realizacja przejazdów pociągów]**, w którym dopisuje się **ust. 7 i 8** w brzmieniu:

„7. Przewoźnik w przypadku nieplanowej zmiany drużyn trakcyjnych lub konduktorskich uzgadnia stację tej zmiany z dyspozytorem właściwej terytorialnie ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK.

8. Pracownicy PLK odpowiedzialni za prowadzenie ruchu pociągów, wydają prowadzącym pojazdy kolejowe z napędem wiążące polecenia w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i prowadzenia ruchu na liniach kolejowych PLK.”;

30. podrozdział **7.2. [Działania sprawdzające przeprowadzane przez uprawniony personel PLK]**, w którym dopisuje się **ust. 3** w brzmieniu:

„3. PLK, w oparciu o art. 60 ust. 1 Ustawy, dokonuje kontroli przestrzegania przepisów porządkowych na obszarze kolejowym PLK, w pociągach i pojazdach kolejowych przewoźnika.”;

31. podrozdział **7.5. [Zgłaszanie przez przewoźnika gotowości do odjazdu] ust. 2 pkt 1**, który otrzymuje brzmienie: „1) numeru pociągu i nazwy przewoźnika,”;

32. aktualizację załączników:

- 1) 2.1 (P) Wykaz maksymalnych prędkości – składy wagonowe,
- 2) 2.1 (A) Wykaz maksymalnych prędkości – autobusy szynowe i EZT,
- 3) 2.1 (T) Wykaz maksymalnych prędkości – pociągi towarowe,
- 4) 2.2 Wykaz maksymalnych nacisków osi,
- 5) 2.3 Wykaz maksymalnych nacisków liniowych (na 1 metr bieżący toru),
- 6) 2.4 Klasy odcinków linii kolejowych,
- 7) 2.5 Wykaz parametrów technicznych na wyznaczonych międzynarodowych ciągach tranzytowych w ruchu towarowym,
- 8) 2.6 Wykaz posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych,
- 9) 2.7 Wykaz linii kolejowych, na których wprowadzone zostały ograniczenia ich użytkowania,
- 10) 2.8 Wykaz odległości przejazdów przyjmowanych do obliczania opłaty manewrowej,

- 11) 2.10 Wykaz punktów stycznych infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z infrastrukturą kolejową innych zarządców – część A,
- 12) 2.11 Wykaz ograniczeń wynikających z niezachowania skrajni budowli linii kolejowej,
- 13) 2.14 Linie kolejowe według obszarów działania zakładów linii kolejowych,
- 14) 2.15 Przynależność linii kolejowych do obszarów konstrukcyjnych,
- 15) 4.1 Dane kontaktowe pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. udzielających szczegółowych informacji o parametrach techniczno-eksploatacyjnych linii kolejowych, posterunków ruchu oraz informacji na temat bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych,
- 16) 4.2 Wykaz komend regionalnych Straży Ochrony Kolei PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,
- 17) 14.2 Wzór umowy ramowej.