PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

REGULAMIN SIECI
2019/2020

Warszawa, listopad 2018

Właściciel: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Wydawca: **PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala**
Biuro Sprzedaży
ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa
tel. +48 22 473 20 30
www.plk-sa.pl, e-mail: **ius@plk-sa.pl**, **regulamin@plk-sa.pl**

Wszelkie prawa zastrzeżone.
Modyfikacja, wprowadzanie do obrotu, publikacja, kopiowanie i dystrybucja
w celach komercyjnych, całości lub części Regulaminu,
bez uprzedniej zgody PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - są zabronione.

Wykaz zmian

Numer Zmiany	Data Zmiany	Zakres wprowadzonej zmiany
1	07.01.2019 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, 2.10 A, 2.11, 2.12, 2.13, 2.14, 2.15, 2.17
2	11.03.2019 r.	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, 2.10 A, 2.10 B, 2.11, 2.13, 2.14, 2.15, 2.17, 5.3, 6.3, 8, 12, 13, 14
3	12.03.2019 r.	Załącznik 5.3
4	22.03.2019 r.	Załączniki: 1, 5.3, 6.6, 11
5	08.04.2019 r.	Spis załączników Definicje pojęć i skrótów w Regulaminie Podrozdziały: 1.1., 1.9., 2.2.2., 2.4., 2.6., 2.7., 4.2.1., 4.3.1., 4.3.3.2., 4.3.6., 4.9.3., 6.1., 6.3., 6.3.1., 6.6., 6.8., 7.1., 7.2., 7.4. Załączniki: 2.1 (P), 2.1 (A), 2.1 (T), 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.10 A, 2.11, 2.14, 2.15, 3.2, 6.6 (zmiana numeru na 6.6 A), 6.6 B (dodanie załącznika)
6	07.06.2019 r.	Załączniki: 2.9 A, 3.1.
7	01.07.2019 r.	Podrozdziały: 6.5., 6.8. Załączniki: 2.1 (P), 2.1 (A), 2.1 (T), 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.10 A, 2.11, 2.12, 2.13, 2.14, 2.15, 2.17, 3.1, 3.2, 5.2

Spis treści

SPIS ZAŁĄCZNIKÓW **8**

DEFINICJE POJĘĆ I SKRÓTÓW W REGULAMINIE **11**

1. INFORMACJE OGÓLNE **15**
1.1. Wprowadzenie **15**
1.2. Cel **15**
1.3. Ramy prawne **15**
1.4. Status prawny **15**
1.4.1. Postanowienia ogólne 15
1.4.2. Odpowiedzialność 15
1.4.3. Procedura odwoławcza 16
1.5. Struktura Regulaminu sieci **16**
1.6. Obowiązywanie, zmiany i aktualizacja **16**
1.6.1. Okres obowiązywania 16
1.6.2. Proces zmian i aktualizacji 16
1.7. Publikowanie **17**
1.8. Dane kontaktowe **17**
1.9. Kolejowe Korytarze Towarowe **17**
1.10. RailNetEurope – międzynarodowa współpraca zarządców infrastruktury **18**
1.10.1. One Stop Shop (OSS) 18
1.10.2. Narzędzia RNE 19

2. WARUNKI DOSTĘPU **20**
2.1. Wprowadzenie **20**
2.2. Ogólne warunki dostępu **20**
2.2.1. Warunki składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej 20
2.2.2. Warunki uzyskania dostępu do infrastruktury kolejowej 21
2.2.3. Licencje 21
2.2.4. Certyfikat bezpieczeństwa 21
2.3. Ogólne warunki handlowe **21**
2.3.1. Umowa ramowa 22
2.4. Przepisy eksploatacyjne **23**
2.5. Przewóz przesyłek nadzwyczajnych **24**
2.6. Towary niebezpieczne **25**
2.7. Zasady akceptacji taboru kolejowego **25**
2.8. Proces akceptacji personelu **28**

3. INFRASTRUKTURA 29
3.1. Wprowadzenie 29
3.2. Zasięg sieci 29
3.2.1. Granice 29
3.2.2. Połączone sieci kolejowe 29
3.3. Opis sieci 29
3.3.1. Zestawienie eksploatowanej infrastruktury kolejowej 30
3.3.1.1. Rodzaje torów 30
3.3.1.2. Szerokość torów 30
3.3.1.3. Stacje i węzły 30
3.3.2. Parametry sieci 30
3.3.2.1. Skrajnia budowli linii kolejowych 30
3.3.2.2. Dopuszczalne naciski 31
3.3.2.3. Profile linii 31
3.3.2.4. Prędkości liniowe 31
3.3.2.5. Dopuszczalna długość pociągów 31
3.3.2.6. Zasilanie trakcyjne 31
3.3.3. Systemy prowadzenia ruchu i łączności 32
3.3.3.1. Systemy sygnalizacji 32
3.3.3.2. Systemy prowadzenia ruchu 32
3.3.3.3. Systemy łączności 32
3.4. Ograniczenia ruchu 32
3.4.1. Ograniczenia środowiskowe 33
3.4.2. Ograniczenia w przewozach towarów niebezpiecznych 33
3.5. Dostępność infrastruktury 34
3.6. Obiekty infrastruktury usługowej 35
3.6.1. Stacje pasażerskie 35
3.6.2. Terminale towarowe i tory do czynności ładunkowych 35
3.6.3. Stacje rozrządowe i urządzenia do formowania składów pociągów, w tym urządzenia do rozrządzania wagonów 35
3.6.4. Tory postojowe 35
3.6.5. Urządzenia utrzymania 35
3.6.6. Pozostałe urządzenia techniczne, w tym urządzenia do czyszczenia i mycia taboru 35
3.6.7. Urządzenia w portach żeglugi morskiej i śródlądowej 35
3.6.8. Urządzenia ratunkowe 36
3.6.9. Urządzenia zaopatrzenia w paliwo 36
3.7. Rozwój infrastruktury 36

4. PRZYDZIELANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ 37
4.1. Wprowadzenie 37
4.2. Opis procesu 38
4.2.1. Składanie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej dla tras pociągów 38
4.2.2. Składanie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów lub postoju 39
4.3. Harmonogram zamawiania i przydzielania tras pociągów 41
4.3.1. Harmonogram rocznego rozkładu jazdy 41
4.3.2. Harmonogram zamawiania tras pociągów poza rocznym rozkładem jazdy – indywidualny rozkład jazdy 45

4.3.3. Zmiany do rozkładu jazdy pociągów 47
4.3.3.1. Zmiany, w których rozpatrywane są wnioski o przydzielenie tras pociągów (Aktualizacja rozkładu jazdy) 48
4.3.3.2. Zmiany, w których nie są rozpatrywane wnioski o przydzielenie tras pociągów 50
4.3.3.3. Modyfikacja przydzielonej zdolności przepustowej 52
4.3.4. Trasy katalogowe 52
4.3.5. Studium rozkładu jazdy pociągów 53
4.3.6. Korzystanie z linii/odcinków kolejowych, dla których nie jest opracowywany rozkład jazdy pociągów 53
4.4. Proces przydzielania tras pociągów 55
4.4.1. Proces koordynacji 55
4.4.2. Proces rozwiązywania konfliktów 55
4.4.3. Przepełniona infrastruktura 56
4.4.4. Wpływ umów ramowych 57
4.5. Przydzielanie zdolności przepustowej na potrzeby utrzymania, rewitalizacji i modernizacji 57
4.6. Komunikacja zastępcza 58
4.7. Zasady rezygnacji z przydzielonej zdolności przepustowej 59
4.8. Przesyłki nadzwyczajne i towary niebezpieczne 59
4.9. Specjalne działania podejmowane w przypadku zakłóceń 59
4.9.1. Zasady dokonywania powiadomień 60
4.9.2. Przepisy eksploatacyjne 60
4.9.3. Przewidywane problemy 60
4.9.4. Nieprzewidziane problemy 63
4.9.5. Postępowanie w razie zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w transporcie kolejowym 64
4.10. Przydzielanie zdolności przepustowej dla obiektów infrastruktury usługowej 65

5. USŁUGI 66
5.1. Wprowadzenie 66
5.2. Minimalny pakiet dostępu 66
5.3. Dostęp do obiektów infrastruktury usługowej i świadczenie usług 66
5.3.1. Dostęp do obiektów infrastruktury usługowej 66
5.3.1.1. Stacje pasażerskie 66
5.3.1.2. Terminale towarowe i tory do czynności ładunkowych 66
5.3.1.3. Stacje rozrządowe i urządzenia do formowania składów pociągów, w tym urządzenia do rozrządzania wagonów 67
5.3.1.4. Tory postojowe 67
5.3.1.5. Punkty zaplecza technicznego 67
5.3.1.6. Pozostałe urządzenia techniczne, w tym urządzenia do czyszczenia i mycia taboru 67
5.3.1.7. Urządzenia w portach żeglugi morskiej i śródlądowej 67
5.3.1.8. Urządzenia ratunkowe 67
5.3.1.9. Kolejowe stacje paliw 67
5.3.2. Świadczenie usług na obiektach infrastruktury usługowej 67
5.4. Inne usługi 67

6. OPŁATY 68
6.1. Zasady ustalania opłat 68

6.2. System opłat 68
6.3. Taryfy 69
6.3.1. Minimalny pakiet dostępu 69
6.3.2. Dostęp do torów dla obiektów infrastruktury usługowej 69
6.3.3. Świadczenie usług, o których mowa w podrozdziale 5.3 70
6.3.4. Inne usługi 70
6.4. Kary i zachęty finansowe 70
6.4.1. Opłaty za niewykorzystanie/rezygnację ze zdolności przepustowej 70
6.4.2. Obniżone opłaty dla umów ramowych 71
6.4.3. Ulgi z tytułu wyposażenia taboru w ERTMS 71
6.5. Plan wykonania 72
6.6. Zmiany opłat 74
6.7. Zasady rozliczeń 75
6.8. Gwarancje finansowe 75

7. POSTĘPOWANIE W TRAKCIE REALIZACJI UMOWY O WYKORZYSTANIE 77
7.1. Organizacja i realizacja przejazdów pociągów 77
7.2. Czynności sprawdzające przeprowadzane przez uprawniony personel PLK 78
7.3. Odszkodowania, rozliczenia za niedotrzymanie zobowiązań 79
7.4. Zezwolenia dla pracowników przewoźnika 80
7.5. Zgłaszanie przez przewoźnika gotowości do odjazdu 81
7.6. Włączanie wagonów kontrolnych i inspekcyjnych PLK do pociągów przewoźnika 82

Spis załączników

1. Wykaz linii kolejowych udostępnianych 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 przejazdów przyjmowanych do obliczania opłaty manewrowej
   - 2.9 A Wykaz obiektów infrastruktury usługowej połączonych z siecią PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
   - 2.9 B Wykaz obiektów infrastruktury usługowej - stacja pasażerska - połączonych z siecią PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
   - 2.10 A Wykaz punktów stycznych infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z krajową infrastrukturą kolejową innych zarządców
   - 2.10 B Wykaz punktów stycznych infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z sieciami kolejowymi innych zarządców krajowych i zagranicznych
   - 2.11. Wykaz ograniczeń wynikających z niezachowania skrajni budowli linii kolejowej
   - 2.12. Wykaz parametrów sieci trakcyjnej
   - 2.13. Wykaz linii kolejowych, które są wyposażone w elektromagnesy samoczynnego hamowania pociągów
   - 2.14. Linie kolejowe według obszarów działania zakładów linii kolejowych
   - 2.15. Przynależność linii kolejowych do obszarów konstrukcyjnych
   - 2.16. Wykaz linii kolejowych, które są wyposażone w urządzenia systemu ETCS
   - 2.17. Wykaz europejskich korytarzy towarowych obejmujących linie kolejowe PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
   - 2.18. Mapa linii kolejowych w Polsce zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

3. Przepisy wewnętrzne:

   3.1. Wykaz 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 oraz informacji na temat bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych

   4.2. Wykaz komend regionalnych Straży Ochrony Kolei PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

   4.3. Wykaz ekspozytur Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

5. Zamknięcia torowe i organizacja ruchu pociągów:

   5.1. Sieciowy harmonogram zamknięć torowych planowanych do wykonania w rozkładzie jazdy pociągów 2019/2020

   5.2. Terminarz obowiązywania zmienionej organizacji ruchu pociągów oraz przygotowania i publikacji rozkładów jazdy pociągów 2019/2020

   5.3. Wykaz linii, na których nie jest dostępna zdolność przepustowa lub dostępna zdolność przepustowa jest ograniczona

6. Informacje o wnioskach:

   6.1. Wzór wniosku o zawarcie umowy o przydzielenie zdolności przepustowej

   6.2. Wzór wniosku o przydzielenie dostępu do Internetowego Systemu Zamawiania Trasy Pociągu (ISZTP) „Zamawiaj i jedź”

   6.3. Wzór wniosku o przydzielenie trasy pociągu z instrukcją wypełniania wniosku

   6.4. Wzór wniosku o rezygnację z przydzielonej trasy pociągu

   6.5. Zakres informacji do ujęcia we wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów, postoju

   6.6 A Wzór wniosku o zarejestrowanie pojazdu kolejowego z napędem w aplikacji OT (Obliczenia Trakcyjne)

   6.6 B Wykaz zarejestrowanych pojazdów trakcyjnych

7. Zasady rezerwacji ramowej zdolności przepustowej

   7.1. Wzór wniosku o ramową zdolność przepustową

   7.2. Wzór umowy ramowej

8. Harmonogram opracowania rocznego rozkładu jazdy pociągów 2019/2020

   8.1. Formularz zgłoszeniowy uwag do projektu rocznego rozkładu jazdy 2019/2020

   8.2. Zasady przeprowadzania aukcji nieprzydzielonej zdolności przepustowej

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. Zasady i sposób ustalania przyczyn opóźnień pociągów
12. Cennik opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obowiązujący od 15 grudnia 2019 r.
13. Zasady ustalania stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłaty manewrowej obowiązujących od 15 grudnia 2019 r.
14. Wykaz linii kolejowych o szerokości torów 1435 mm zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z przyporządkowaniem im cennikowych kategorii obowiązujących od 15 grudnia 2019 r.

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 (t.j.: Dz.U. z 2017 r., poz. 2117, 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, ze zm.).
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. Corrdidor 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 dotyczących przydzielania zdolności przepustowej;
   8) **Katalog PLK** – oferta tras pociągów tworzona i udostępniana na podstawie powtarzającego się zapotrzebowania na zdolność przepustową dla wniosków IRJ lub na wniosek 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 aplikantów 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 aplikantami, 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), OSŻD (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) **OCTOPUS** – dedykowany interfejs do systemu SKRJ z wykorzystaniem protokołu komunikacyjnego SOAP (ang. *Simple Object Access Protocol*). W interfejsie wydzielono część pasywną (komunikacja SKRJ → przewoźnik) oraz aktywną (komunikacja przewoźnik → SKRJ);
15) **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 aplikanta, nawet po dokonaniu koordynacji;
16) **PLK** – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie;
17) **pociąg ekspresowy** – pociąg pasażerski kursujący w połączeniach krajowych (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;
18) **pociąg pasażerski niehandlowy** - próżny skład pasażerski, pociąg pasażerski nierealizujący przewozu osób;
19) **pociąg międzynarodowy** – pociąg kursujący w połączeniach z przekroczeniem granicy państwa, z wyłączeniem pociągów transgranicznych;
20) **pociąg międzywojewódzki** – pociąg pasażerski kursujący w połączeniach krajowych z przekroczeniem granicy województwa, inny niż pociąg wojewódzki;
21) **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 2018 r., poz. 2016, ze zm.);
22) **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;
23) **pracownicy PLK** – pracownicy PLK oraz inne osoby, którymi się ona posługuje w celu wykonywania Umowy o przydzielenie lub Umowy o wykorzystanie lub Umowy ramowej;
24) **pracownicy przewoźnika** – pracownicy przewoźnika kolejowego oraz inne osoby, którymi się on posługuje w celu wykonywania Umowy o wykorzystanie;
25) **Prezes UTK** – Prezes Urzędu Transportu Kolejowego;
26) **przerwa technologiczna** – ustalone przez zarządcę czasowe ograniczenie udostępniania infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym, wykorzystywane do prowadzenia prac inwestycyjnych, modernizacyjnych, remontowych i bieżącego utrzymania;
27) **przewoźnik** – przewoźnik kolejowy, zgodnie z definicją określoną w art. 4 pkt 9 Ustawy;
28) **przewóz okazjonalny** – pasażerski przewóz okazjonalny, zgodnie z definicją określoną w art. 4 pkt 22a Ustawy, realizowany w ramach wolnej zdolności przepustowej;
29) **ramowa zdolność przepustowa** – zdolność przepustowa zarezerwowana na podstawie Umowy ramowej;
30) **ramy czasowe** – czas określony w umowie ramowej, w którym PLK zarezerwuje ramową zdolność przepustową dla planowanej trasy pociągu;
31) **Regulamin** – Regulamin sieci 2019/2020;
32) **relacja pociągu** – droga przejazdu pociągu pomiędzy rozkładowym punktem początkowym i końcowym, przy czym punkt początkowy relacji pociągu nie może być jednocześnie jej punktem końcowym;

33) **Rozporządzenie** – rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz.U. z 2017 r., poz. 755, ze zm.);
34) **RRJ** – roczny rozkład jazdy pociągów, w rozumieniu art. 29f Ustawy;
35) **SEPE** – System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej;
36) **SID** – System Informatyczny Detekcji Stanów Awaryjnych Taboru;
37) **sieć kolejowa** – układ połączonych ze sobą dróg kolejowych zarządzanych przez zarządcę infrastruktury;
38) **SKRJ** – System Konstrukcji Rozkładu Jazdy;
39) **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;
40) **sytuacja kryzysowa** – sytuacja będąca następstwem zagrożenia i prowadząca do zakłóceń w procesie eksploatacyjno-przewozowym, realizowanym na liniach kolejowych zarządzanych przez PLK oraz w budynkach i budowlach przeznaczonych do obsługi osób i rzeczy o zasięgu lokalnym, regionalnym, ogólnokrajowym (ogólnosieciowym), międzynarodowym, w wyniku której następuje naruszenie zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego, narażenie zdrowia lub życia ludzkiego oraz powstają straty materialne lub szkody w środowisku naturalnym.

    Sytuacja kryzysowa może wynikać w szczególności z następujących zagrożeń:
    a) terrorystycznych – atak na obiekty infrastruktury kolejowej, uszkodzenie lub zniszczenie tych obiektów, spowodowanie skażenia obiektów kolejowych, środowiska, itp.,
    b) naturalnych – obejmujących katastrofy naturalne (powodzie, pożary, silne wiatry, intensywne opady atmosferyczne, wyładowania atmosferyczne, wstrząsy sejsmiczne, osuwiska ziemi, itp.),
    c) technicznych – zdarzenia lub sytuacje potencjalnie niebezpieczne, w rozumieniu Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8, awarie sieci energetycznych, awarie systemów łączności, awarie systemów komputerowych, itp.,
    d) społecznych – protesty, strajki, blokady, imprezy masowe, itp.,
    e) politycznych – polegające na nasileniu się działań zorganizowanych grup społecznych (formalnych i nieformalnych) uniemożliwiających wypełnienie przez państwo jego głównych funkcji, jednak niepowodujących wprowadzenia na terenie Rzeczypospolitej Polskiej lub Jej części, jednego ze stanów nadzwyczajnych lub stanów gotowości obronnej czasu kryzysu lub wojny. Tego typu zagrożenia mogą wynikać z nieprzestrzegania umów i prawa międzynarodowego, braku gotowości do współpracy międzynarodowej, rozwoju agresywnych ideologii, zmiany granic w otoczeniu państwa, przeciwstawiania się tendencjom stabilizacyjnym i integracyjnym w regionie, istnienia w państwie secesjonistycznych grup i ich dążeń do autonomii, antynarodowej polityki innych państw, zastraszania państw, itp.,
    f) organizacyjnych – wynikających z nieprawidłowej organizacji pracy lub niewłaściwego organizowania i wykonywania obowiązków przez przedsiębiorstwa kolejowe;
41) **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 m.in. z:
    a) wprowadzenia na całym obszarze kraju lub jego części stanu nadzwyczajnego (stanu klęski żywiołowej, stanu wyjątkowego, stanu wojennego) lub innych wydarzeń

będących następstwem decyzji władz publicznych (administracji rządowej lub samorządowej), skutkującej zmianami w procesie eksploatacyjnym,

b) zagrożenia atakiem terrorystycznym,

c) innych nieprzewidzianych wydarzeń jak: powodzie, pożary, huragany, osuwiska ziemi, długotrwałe opady atmosferyczne, potrącenia osób postronnych, kolizje ze zwierzętami / wkraczanie zwierząt w skrajnię, protesty społeczne, awarie zewnętrznych sieci energetycznych lub zewnętrznych sieci łączności itp.;

42) **sytuacja potencjalnie niebezpieczna** – sytuacja eksploatacyjna lub wydarzenie kolejowe niebędące poważnym wypadkiem, wypadkiem lub incydentem, powodujące nieznaczny wzrost ryzyka – do kontrolowanego poziomu nieprzekraczającego poziomu ryzyka akceptowalnego, zgodnie z definicją określoną w Instrukcji Ir-8;

43) **trasa jednosieciowa** – trasa pociągu niewykraczająca poza jedną sieć kolejową;

44) **trasa międzynarodowa** - trasa pociągu przebiegająca przez więcej niż jedną sieć kolejową i wykraczająca poza granice Rzeczypospolitej Polskiej;

45) **trasa wielosieciowa** – trasa pociągu przebiegająca przez więcej niż jedną sieć kolejową i niewykraczająca poza granice Rzeczypospolitej Polskiej;

46) **Umowa o przydzielenie** – umowa o przydzielenie zdolności przepustowej zawierana z aplikantem w formie pisemnej pod rygorem nieważności;

47) **Umowa o wykorzystanie** – umowa o wykorzystanie zdolności przepustowej zawierana z przewoźnikiem w formie pisemnej pod rygorem nieważności;

48) **Umowa ramowa** – umowa o rezerwację zdolności przepustowej w okresie wykraczającym poza okres obowiązywania RRJ, bez określenia szczegółowych tras pociągów, zawierana z aplikantem;

49) **Ustawa** – ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz.U. z 2017 r., poz. 2117, ze zm.);

50) **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;

51) **WRJ** – wewnętrzny rozkład jazdy pociągów przeznaczony do użytku pracowników PLK i przewoźników;

52) **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;

53) **wykres ruchu** – graficzne przedstawienie rozkładu jazdy pociągów poprzez zobrazowanie tras pociągów w układzie współrzędnych czasu i drogi;

54) **zespół zarządzania kryzysowego** – element kolejowego systemu zarządzania kryzysowego powoływany w strukturach PLK;

55) **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 z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych (t.j. Dz.U. z 2019 r., poz. 505), ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe" (tj. Dz.U. z 2018 r., poz. 1311) 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

Regulamin opracowano w celu określenia zasad współpracy i wymagań w zakresie udostępniania infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PLK, odnoszących się do wszystkich aplikantów i przewoźników.

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 opracowywany jest na podstawie art. 32 Ustawy i § 27 Rozporządzenia.
2. Projekt Regulaminu konsultowany jest z aplikantami, zgodnie z § 27 ust. 3 Rozporządzenia. Wyniki konsultacji omawiane są przez Radę Przewoźników działającą przy Zarządzie PLK.

   Zestawienie zgłoszonych uwag, wraz z informacją o sposobie ich rozpatrzenia oraz uzasadnieniem w przypadku ich odrzucenia, publikowane jest na stronie internetowej PLK.
3. Regulamin przyjmowany jest do stosowania uchwałą Zarządu PLK.

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 są przyjmowane i rozpatrywane przez wszystkie jednostki organizacyjne PLK, według obszaru ich działania.

W zakresie spraw związanych z udostępnieniem infrastruktury kolejowej – zgodnie z Umową o przydzielenie lub Umową o wykorzystanie.

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 2019/2020.

1.6.2. Proces zmian i aktualizacji

1. Zmiany w części opisowej Regulaminu dokonywane są po wcześniejszych konsultacjach z aplikantami. Zmiany te wchodzą 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 w **załączniku 1** oraz **załączniku 5.3** mogą być wprowadzane przed rozpoczęciem terminu składania wniosków do RRJ. Zmiany w **załączniku 5.3** skutkujące zwiększeniem udostępnianej zdolności przepustowej mogą być wprowadzane poza ww. terminem.
4. Zmiany wynikające ze zmian powszechnie obowiązujących przepisów prawa dokonywane są z zachowaniem terminów określonych tymi przepisami.
5. PLK aktualizuje dane w załącznikach charakteryzujących infrastrukturę kolejową, mających wpływ na opracowanie rozkładu jazdy pociągów, najpóźniej przed terminem nadania projektu ZRJ, wskazanym w **załączniku 5.2**.
6. PLK w razie potrzeby aktualizuje dane w pozostałych załącznikach.
7. 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**.
8. Aplikanci w terminie 14 dni kalendarzowych od otrzymania informacji o publikacji na stronie internetowej PLK 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. 5, 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/organisation/network-statements/

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 koleją towarów niebezpiecznych – zawiera **załącznik 4.1**.
2. Dane kontaktowe komend regionalnych Straży Ochrony Kolei PLK – zawiera **załącznik 4.2.**
3. Dane kontaktowe ekspozytur Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK – zawiera **załącznik 4.3**.
4. Dane kontaktowe do jednostek/komórek organizacyjnych PLK są podane we właściwych tematycznie częściach Regulaminu.
5. 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 trzy międzynarodowe kolejowe korytarze towarowe (RFC), utworzone zgodnie z 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 / Żylina – 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 r.);

3) Bursztynowy Korytarz Towarowy nr 11
Przebieg: Koper – Lublana / Zalaszentiván – Sopron / Csorna / (granica węgiersko-serbska) – Kelebia – Budapeszt / Komárom – Leopoldov / Rajka – Bratysława – Žilina – Katowice / Kraków – Warszawa / Łuków – Terespol – (granica polsko-białoruska).

Wykaz linii kolejowych zaliczanych do ww. europejskich korytarzy towarowych zawiera **załącznik 2.17**.

2. Warunki korzystania z kolejowych korytarzy towarowych zawarte są w dokumentach CID. Szczegółowe informacje o ofercie, w tym o wstępnie ustalonych międzynarodowych trasach pociągów, o rezerwie zdolności przepustowej oraz dokumenty CID – publikowane są w języku angielskim na stronach: **www.rfc5.eu**, **www.rfc8.eu** oraz **www.rfc-amber.eu**.

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
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 PLK nadzoruje proces uzgadniania przejazdów międzynarodowych według IRJ, oraz w ścisłej współpracy z innymi komórkami OSS a zwłaszcza z sąsiednich zarządów, udziela informacji:

1) o produktach i usługach oferowanych przez zarządców infrastruktury,
2) o warunkach, które muszą być spełnione dla uzyskania dostępu do infrastruktury któregokolwiek 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:

http://www.rne.eu/

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

http://www.rne.eu/organisation/oss-c-oss/

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 powyższej tabeli.

2. WARUNKI DOSTĘPU

2.1. Wprowadzenie

Rozdział 2 zawiera warunki i zasady związane z udostępnianiem infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm zarządzanej przez PLK. Zasady te mają również zastosowanie do fragmentów kolejowych korytarzy towarowych przebiegających przez infrastrukturę kolejową zarządzaną przez PLK.

2.2. Ogólne warunki dostępu

Warunki związane z dostępem opracowano na podstawie zapisów Ustawy oraz Rozporządzenia.

2.2.1. Warunki składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej

1. Aplikant nabywa prawo składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej po zawarciu Umowy o przydzielenie.
2. W celu zawarcia Umowy o przydzielenie, aplikant składa w formie pisemnej wniosek o zawarcie umowy o przydzielenie, według wzoru stanowiącego **załącznik 6.1**, na adres:

   PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala
   Biuro Sprzedaży
   03-734 Warszawa, ul. Targowa 74
   e-mail: **aplikant@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) charakter aplikanta: aplikant będący przewoźnikiem / aplikant niebędący przewoźnikiem;
   4) planowany zakres zamawianej zdolności przepustowej;
   5) 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, innych niż okazjonalne, 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 uprawnionych do wykorzystania zdolności przepustowej przydzielonej na podstawie poszczególnych wniosków. Aplikant w ramach jednego wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej wskazuje jednego przewoźnika.
8. Aplikant, który jest przewoźnikiem, nie może wskazać innego przewoźnika 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

1. Warunkiem korzystania z infrastruktury kolejowej jest zawarcie Umowy o wykorzystanie.
2. Przed zawarciem Umowy o wykorzystanie, przewoźnik zobowiązany jest do przedłożenia następujących dokumentów w języku polskim lub w uwierzytelnionym tłumaczeniu oryginałów na język polski:
   1) poświadczonej kopii ważnej licencji, o której mowa w art. 43 Ustawy;
   2) poświadczonej kopii ważnego certyfikatu bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 18b 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 (t.j. Dz.U. z 2016 r., poz. 226, ze zm.);
   4) oświadczenia, że będzie informował o zmianach, zawieszeniu lub cofnięciu licencji lub certyfikatu bezpieczeństwa;

   na adres:

   PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala
   Biuro Sprzedaży
   03-734 Warszawa, ul. Targowa 74
   e-mail: **ius@plk-sa.pl**
3. Przewoźnik, który w ramach poprzednich rozkładów jazdy pociągów przedłożył PLK dokumenty, o których mowa w ust. 2, a które nie straciły swojej ważności na rozkład jazdy 2019/2020, przed zawarciem Umowy o wykorzystanie na rozkład jazdy 2019/2020 ma możliwość przedłożenia PLK oświadczenia, że dokumenty, o których mowa w ust. 2, zachowują swoją ważność. W przypadku zmiany tych dokumentów, zastosowanie mają postanowienia ust. 2.

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. Certyfikat 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 – 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. PLK ponosi odpowiedzialność za stan i sprawność elementów drogi kolejowej udostępnianej w ramach zawartej z przewoźnikiem Umowy o wykorzystanie.

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 regulaminu / 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 7**.
3. Wnioski o ramową zdolność przepustową na okres, o którym mowa w ust. 1, przyjmowane są w terminie określonym w **załączniku 7**.

   Wnioski złożone po upływie wyznaczonego terminu będą rozpatrywane w ramach pozostałej, wolnej zdolności przepustowej, udostępnionej do rezerwacji. Wzór wniosku o ramową zdolność przepustową stanowi **załącznik 7.1.**
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:

   PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala
   Biuro Sprzedaży
   03-734 Warszawa, ul. Targowa 74
   e-mail: **ius@plk-sa.pl**
5. Biuro Sprzedaży PLK 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 art. 14 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) 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 **załącznikach 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;
3) ograniczenia dostępności do linii/odcinków linii kolejowych w przypadkach określonych w podrozdziale 3.5. i **załączniku 5.3**.

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 parafowaniu 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.
11. Wzór umowy ramowej stanowi **załącznik 7.2**.

2.4. Przepisy eksploatacyjne

1. 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, ze zm.).

   Pracowników przewoźnika wykonujących czynności związane bezpośrednio z bezpieczeństwem ruchu kolejowego obowiązują 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 aplikantów, w terminie umożliwiającym przygotowanie się do wprowadzenia zmian, jednak nie później niż 30 dni kalendarzowych przed wejściem w życie tych zmian.
3. Przepisy wewnętrzne ogłaszane są w Biuletynie PLK dostępnym 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 ekspedycyjnych dostępne są na stronie internetowej **www.plk-sa.pl**, po zalogowaniu się w ISZTP lub poprzez interfejs OCTOPUS w części pasywnej. 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-inforamcje-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. Przed złożeniem wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej dla przewozu przesyłek nadzwyczajnych, przewoźnik, który ma realizować przewóz, 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 Centrum 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
Przewóz 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 2019 r.
6. PLK, w przypadku zamknięć torowych, które odbywają się na terenie i z przyczyn leżących po stronie PLK, na etapie opracowywania zmian w rozkładzie jazdy pociągów, o których mowa w podrozdziale 4.3.3.2., w uzgodnieniu z przewoźnikiem, 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 koleją 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 z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (t.j. Dz.U. 2019 r., poz. 382).
3. Regulacje dotyczące przewozów towarów niebezpiecznych koleją zawarte są w „Instrukcji o postępowaniu przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych Ir-16", wymienionej w **załączniku 3.1** oraz w aktach prawnych, wyszczególnionych na stronie internetowej:

   https://www.gov.pl/web/infrastruktura/przewoz-towarow-niebezpiecznych

2.7. Zasady akceptacji taboru kolejowego

Wymagania prawne

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 (t.j. Dz.U. z 2016 r., poz. 226, ze zm.);
2. 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, ze zm.), w szczególności w zakresie prawidłowego wyposażenia pociągów pasażerskich we właściwe tablice kierunkowe.

Tabor

3. 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**.
4. 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**.
5. Zestawy kołowe taboru muszą zapewnić elektryczne zwieranie toków szynowych – rezystancja zestawu kołowego nie może być większa niż 50 mΩ.

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

   powinny mieć oznaczenia zgodne z „Instrukcją o technice wykonywania manewrów Ir-9", wymienionej w **załączniku 3.1**, informujące, że wagon nie może przejeżdżać przez hamulce torowe oraz inne urządzenia hamujące lub rozrządowe w trakcie ich działania.

   Wszelkie inne ograniczenia w zakresie dopuszczenia do rozrządzania wagonów, nieujęte w aktualnie obowiązujących przepisach i instrukcjach, a wynikające ze specyfiki obiektu wyposażonego w urządzenia automatycznego sterowania rozrządzaniem, w tym z konstrukcji hamulca torowego, ujęte są w regulaminach technicznych.
7. Przewoźnicy zobowiązani są do wyposażenia pociągu, w którego składzie znajdują się pojazdy posiadające sprzęg inny niż śrubowy, w urządzenia umożliwiające sprzęgnięcie go ze sprzęgiem śrubowym, w celu „ściągnięcia" ze szlaku zdefektowanego pojazdu.
8. 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.
9. Do przewozów towarów przewoźnik ma obowiązek używać wagonów odpowiednio przystosowanych do danego typu ładunku. Przewoźnik zapewnia i ponosi odpowiedzialność za skuteczne zabezpieczenie przyjętych do przewozu ładunków, w szczególności uniemożliwiające przesunięcie, emisje ładunku poprzez np. pylenie, wywiewanie, usypywanie, wylewanie, wyciekanie i uwalnianie oraz emisję energii.
10. 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 zsypowych, w sposób utrudniający ich otwarcie przez osoby postronne.

Radiołączność

11. 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.
12. 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", wymienionej w **załączniku 3.1**.
13. Pojazdy kolejowe oraz pracownicy przewoźnika muszą być wyposażeni w urządzenia radiotelefoniczne pracujące w sieci radiołączności PLK zgodnie z zasadami i wymaganiami określonymi w „Instrukcji o organizacji i użytkowaniu sieci radiotelefonicznych Ie-14 (E-36)", wymienionej w **załączniku 3.2**.
14. 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/

15. W przypadku przewoźnika, który chce realizować przewóz na liniach kolejowych wyposażonych w oddany do eksploatacji system ERTMS/ETCS poziom 2, przy pomocy pojazdów trakcyjnych wyposażonych w urządzenia pokładowe tego systemu, przewoźnik zobowiązany jest wystąpić do PLK o uzyskanie kluczy szyfrujących oraz kart SIM systemu GSM-R.

    W przypadku przewoźnika, który chce realizować przewóz z wykorzystaniem urządzeń radiołączności ERTMS/GSM-R, przewoźnik zobowiązany jest wystąpić do PLK o wydanie kart SIM systemu GSM-R.

    Szczegółowe informacje na temat wnioskowania i wydawania kluczy szyfrujących dla urządzeń systemu ERTMS/ETCS poziom 2 oraz kart SIM systemu ERTMS/GSM-R, którego operatorem jest PLK, dostępne są na stronie internetowej **www.plk-sa.pl**, w zakładce: *Dla klientów i kontrahentów / Warunki udostępniania infrastruktury i regulaminy / Zasady korzystania z ERTMS/ETCS poziom 2 i ERTMS/GSM-R:*

    https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/zasady-korzystania-z-ertmsetcs-poziom-2-i-ertmsgsm-r/

16. 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
    tel. (22) 473-20-50, e-mail: **iat@plk-sa.pl**

17. 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**.

Postępowanie na wypadek ujawnienia nieprawidłowości

18. PLK, po bezskutecznej interwencji, informuje Prezesa UTK o przypadkach ujawnienia taboru i urządzeń zainstalowanych na taborze powodujących zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w tym zakłócenia pracy urządzeń sterowania ruchem kolejowym i telekomunikacji kolejowej.
19. Przewoźnik, po bezskutecznej interwencji, informuje Prezesa UTK o przypadkach ujawnienia usterek i nieprawidłowości infrastruktury kolejowej powodujących zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

2.8. Proces akceptacji personelu

1. Pracownicy przewoźnika wykonujący czynności związane bezpośrednio z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzący określone rodzaje pojazdów kolejowych 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 7.4. oraz aktualne karty rozkładu jazdy pociągów lub odpowiednie wyciągi.
3. Szkolenie pracowników przewoźnika w zakresie zagadnień związanych z korzystaniem z infrastruktury kolejowej PLK, a w szczególności:
   1) techniki ruchu kolejowego,
   2) znajomości wyciągów z regulaminów technicznych,

   może 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 których mowa w ust. 1, pochodzą z jednego źródła danych: Prowadzenie Opisu Sieci (POS).

3.2. Zasięg sieci

3.2.1. Granice

1. Infrastruktura kolejowa zarządzana przez PLK nie wykracza poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.
2. Wykaz punktów granicznych sieci kolejowej PLK z siecią sąsiednich zagranicznych zarządców infrastruktury kolejowej - zawiera **załącznik 2.10 B**.

3.2.2. Połączone sieci kolejowe

Wykaz punktów stycznych infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PLK z infrastrukturą kolejową krajowych zarządców infrastruktury, którzy udostępniają swoje linie kolejowe na zasadach ogólnych - zawiera **załącznik 2.10 B**.

3.3. Opis sieci

1. Wykaz linii kolejowych udostępnianych 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. Wykaz parametrów technicznych na wyznaczonych międzynarodowych ciągach tranzytowych w ruchu towarowym – **załącznik 2.5**, wykaz parametrów sieci trakcyjnej – **załącznik 2.12**.
4. Linie kolejowe wyposażone w przytorowe urządzenia samoczynnego hamowania pociągów, wymienione są w **załączniku 2.13**, a w urządzenia systemu ETCS w **załączniku 2.16**.
5. Warunki techniczno-ruchowe linii kolejowych zarządzanych przez PLK zawiera Dodatek 1 do WRJ. Dodatek 1 do WRJ jest opracowywany i wydawany w wersji papierowej okresowo. Aktualny Dodatek 1 do WRJ w wersji elektronicznej (plik PDF) jest dostępny w ISZTP lub poprzez interfejs OCTOPUS w części pasywnej.
6. Informacje o przynależności linii kolejowych do zakładów linii kolejowych PLK zawiera **załącznik 2.14**, a o przyporządkowaniu linii kolejowych do obszarów konstrukcyjnych – **załącznik 2.15**.

7. Wykaz linii kolejowych, na których wprowadzone zostały czasowe ograniczenia ich użytkowania zawiera **załącznik 2.7.**
8. Informacje zawarte w załącznikach charakteryzujących infrastrukturę kolejową PLK odwzorowują jej stan na dzień podany w tych załącznikach i obowiązują od daty wydruku do czasu ich zmiany, o której informowani są aplikanci.

3.3.1. Zestawienie eksploatowanej infrastruktury kolejowej

Zestawienie eksploatowanej infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. (stan na dzień 31 grudnia 2017 r.)	Wartość
Długość linii kolejowych:	18 513 km
Długość torów kolejowych: w tym: - długość torów szlakowych i głównych zasadniczych na stacjach: - długość torów stacyjnych:	35 967 km 27 120 km 8 847 km
Długość linii kolejowych zelektryfikowanych	11 771 km
Liczba przejazdów kolejowych:	14 442

3.3.1.1. Rodzaje torów

Sieć kolejowa PLK składa się z linii kolejowych: jednotorowych i dwutorowych w podziale na zelektryfikowane i niezelektryfikowane, których przebieg prezentuje mapa stanowiąca **załącznik 2.18**.

3.3.1.2. Szerokość torów

1. Linie kolejowe zarządzane przez PLK charakteryzują się torami o szerokości: 1435 mm (normalny) oraz 1520 mm (szeroki).
2. Wykaz linii kolejowych o szerokości torów 1520 mm zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zawiera załącznik nr 1 do Zasad udostępniania infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1520 mm zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., o których mowa w podrozdziale 2.3. ust. 3.

3.3.1.3. Stacje i węzły

Wykaz posterunków ruchu, w tym stacji kolejowych, na poszczególnych liniach kolejowych zawiera **załącznik 2.6.**

3.3.2. Parametry sieci

Parametry sieci trakcyjnej określono w **załączniku 2.12.**

3.3.2.1. Skrajnia budowli linii kolejowych

Wykaz ograniczeń wynikających z niezachowania skrajni budowli linii kolejowej wraz ze wskazaniem rodzaju przeszkody na danym odcinku stanowi **załącznik 2.11.**

3.3.2.2. Dopuszczalne naciski

1. Wykaz maksymalnych nacisków osi z podziałem na lokomotywy oraz wagony zawiera **załącznik 2.2.**
2. Wykaz maksymalnych nacisków liniowych (na 1 metr bieżący toru) zawiera **załącznik 2.3.**
3. Klasy odcinków linii kolejowych zawiera **załącznik 2.4.**

3.3.2.3. Profile linii

Wykaz pochyleń lub spadków miarodajnych wyrażonych w promilach (‰), niezbędnych do obliczania masy hamującej w pociągach na odcinkach linii kolejowych PLK, zawarty jest w tablicy 3 Dodatku 1 do WRJ dostępnego dla zalogowanych użytkowników w ISZTP lub poprzez interfejs OCTOPUS w części pasywnej.

3.3.2.4. Prędkości liniowe

Maksymalne prędkości liniowe obowiązujące na poszczególnych odcinkach linii kolejowych PLK zawiera **załącznik 2.1**, składający się z trzech części dotyczących kategorii pociągów oraz rodzajów stosowanych pojazdów:

1) 2.1(P) – wykaz maksymalnych prędkości dla pociągów pasażerskich zestawianych ze składów wagonowych;
2) 2.1(A) – wykaz maksymalnych prędkości dla pociągów pasażerskich zestawianych z elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz autobusów szynowych;
3) 2.1(T) – wykaz maksymalnych prędkości dla pociągów towarowych.

3.3.2.5. Dopuszczalna długość pociągów

1. Wykaz dopuszczalnych długości pociągów towarowych wraz z czynnymi lokomotywami zawarty jest w tablicy 2 Dodatku 1 do WRJ dostępnego dla zalogowanych użytkowników w ISZTP lub poprzez interfejs OCTOPUS w części pasywnej.
2. Długości użytkowe peronów dla pociągów pasażerskich zawiera załącznik 2 do Regulaminu dostępu do obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.: „Stacje pasażerskie – szczegółowe dane techniczne", 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/

3.3.2.6. 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.

3.3.3. Systemy prowadzenia ruchu i łączności

Na sieci kolejowej PLK występują trzy zasadnicze grupy funkcjonalne urządzeń sterowania ruchem kolejowym:

1) urządzenia stacyjne;
2) urządzenia liniowe, regulujące ruch pociągów na szlakach kolejowych;
3) urządzenia zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych.

3.3.3.1. Systemy sygnalizacji

Wszelkie zagadnienia dotyczące sygnalizacji wraz z wykazem sygnałów stosowanych na sieci kolejowej PLK zostały uregulowane w „Instrukcji sygnalizacji Ie-1" wymienionej w **załączniku 3.1.**

3.3.3.2. Systemy prowadzenia ruchu

Prowadzenie ruchu pociągów na szlaku odbywa się:

1) na podstawie zapowiadania za pomocą urządzeń łączności telefonicznej, a w przypadku przerwy w łączności telefonicznej – za pomocą urządzeń łączności radiotelefonicznej;
2) za pomocą urządzeń jednoodstępowej (półsamoczynnej) blokady liniowej;
3) za pomocą urządzeń wieloodstępowej (samoczynnej) blokady liniowej;
4) za pomocą urządzeń do zdalnego prowadzenia ruchu;
5) na podstawie radiotelefonicznego porozumiewania się dyżurnego ruchu odcinkowego z prowadzącym pojazd kolejowy z napędem, bez urządzeń zdalnego sterownia ruchem i bez obsady mijanek;
6) bez zapowiadania pociągów, jeżeli jeden pojazd trakcyjny obsługuje wszystkie pociągi.

Szczegółowe zasady prowadzenia ruchu pociągów na szlaku określa „Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1".
Informacje o sposobach prowadzenia ruchu pociągów na przyległych szlakach (odstępach) zawarte są w działce 2 i 2a regulaminu technicznego danego posterunku ruchu, dostępnego w ISZTP lub poprzez interfejs OCTOPUS w części pasywnej.

3.3.3.3. Systemy łączności

Wymagania i informacje dotyczące systemów łączności zostały opisane w podrozdziale 2.7 [Zasady akceptacji taboru kolejowego].

3.4. 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 i wydawany w wersji papierowej okresowo, przy czym po raz pierwszy równocześnie z wejściem w życie RRJ.

   Aktualny Dodatek 2 do WRJ w wersji elektronicznej (plik PDF) jest dostępny w ISZTP lub poprzez interfejs OCTOPUS w części pasywnej.
3. PLK informuje prowadzącego pojazd kolejowy z napędem, w sposób określony przepisami, o doraźnych 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.

3.4.1. Ograniczenia środowiskowe

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

   Na ww. odcinku linii kolejowych nr 1 oraz na linii kolejowej nr 17 przewoźnicy zobowiązani są zestawiać pociągi z taboru pasażerskiego wyposażonego w toalety z zamkniętym układem sanitarnym.
2. Przewoźnicy osób korzystający z linii kolejowej nr 2 Warszawa Zachodnia – 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 z otwartym układem sanitarnym.
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 lub bez toalet.
5. Po 2023 r. przewoźnicy osób będą zobowiązani do zestawiania pociągów z taboru pasażerskiego wyposażonego w toalety z zamkniętym układem sanitarnym na całej infrastrukturze kolejowej PLK.
6. Przewoźnicy korzystający z infrastruktury kolejowej odpowiadają za wszelkie emisje do środowiska na obszarze kolejowym lub poza nim, powstałe w wyniku prowadzonej przez nich działalności.
7. W przypadku spowodowania przez przewoźnika zanieczyszczenia środowiska lub bezpośredniego zagrożenia szkodą w środowisku lub szkody w środowisku - przewoźnik ponosi koszty podjętych działań zmierzających do usunięcia zanieczyszczenia albo działań zapobiegawczych i naprawczych, zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami ochrony środowiska, w tym przepisami dotyczącymi zapobiegania i naprawy szkód w środowisku.
8. W przypadku spowodowania przez przewoźnika zanieczyszczenia środowiska, przewoźnik w ciągu 14 dni od daty zdarzenia przedstawia właściwemu terytorialnie zakładowi linii kolejowych PLK informację o sposobie i terminach planowanych do podjęcia działań, zmierzających do usunięcia zanieczyszczenia lub działań zapobiegawczych i naprawczych.

3.4.2. Ograniczenia w przewozach towarów niebezpiecznych

1. Informacje o obostrzeniach dotyczących realizacji przewozów towarów niebezpiecznych, w tym o sposobie postępowania wszystkich uczestników przewozu towarów niebezpiecznych na liniach kolejowych zarządzanych przez PLK oraz o zapobieganiu sytuacjom stwarzającym powstanie zagrożeń dla ludzi i środowiska wynikających z tego procesu zawiera „Instrukcja o postępowaniu przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych Ir-16”, wymieniona w **załączniku 3.1**.

2. PLK, na podstawie art. 29a ust. 3 pkt 2 Ustawy wprowadza zakaz wjazdu pojazdów kolejowych z towarami niebezpiecznymi do niżej wymienionych tuneli:

Lp.	Jednostka organizacyjna	Lokalizacja	Numer linii	Wyszczególnienie tunelu	Kilometraż od km – do km
1	Zakład Linii Kolejowych w Warszawie	Warszawa	2	Średnicowy dalekobieżny	od - 0,254 do-0,557 od 0,152 do 1,680
			448	Średnicowy podmiejski	od -0,196 do 0,100 od 0,404 do 1,680
2	Zakład Linii Kolejowych w Warszawie	Warszawa	440	Lotnisko Chopina	od 0,460 do 1,620
3	Zakład Linii Kolejowych w Łodzi	Łódź	17	Łódź Fabryczna	od -0,142 do 2,250
			458		od -0,139 do 2,250

3.5. Dostępność infrastruktury

1. Wykaz linii udostępnianych zawiera **załącznik 1**.
2. Ograniczenia eksploatacyjne wynikać mogą między innymi z:
   1) planowych zamknięć torowych wynikających z prac inwestycyjnych, modernizacyjnych, remontowych i bieżącego utrzymania;
   2) nieplanowych zamknięć torowych wynikających z uszkodzeń infrastruktury kolejowej oraz nieujętych w planowaniu długoterminowym zamknięć wynikających z realizacji dodatkowych zadań inwestycyjnych i modernizacyjnych;
   3) czasowych ograniczeń w użytkowaniu fragmentów linii kolejowych lub pracy posterunków ruchu zawartych w **załączniku 2.7**;
   4) przerw technologicznych;
   5) uszkodzeń taboru;
   6) wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych lub kryzysowych;
   7) zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy;
   8) potrzeb związanych z bezpieczeństwem i obronnością państwa;
   9) decyzji Prezesa UTK oraz innych uprawnionych organów państwowych.
3. Procedury w zakresie planowania i udzielania zamknięć torowych oraz podmioty odpowiedzialne za opracowywanie harmonogramu remontów określają „Zasady organizacji i udzielania zamknięć torowych Ir-19".
4. Planowanie zamknięć torowych dzieli się m.in. na:
   1) długoterminowe;
   2) okresowe.
5. Wykaz planowanych długoterminowych zamknięć torowych zawiera **załącznik 5.1**, stanowiący „Sieciowy harmonogram zamknięć torowych planowanych do wykonania w rozkładzie jazdy pociągów 2019/2020".
6. Planowanie okresowe dotyczy terminów obowiązywania zmienionej organizacji ruchu.

   Szczegółowy terminarz zmian w rozkładzie jazdy pociągów jest dostępny w **załączniku 5.2**.
7. Na liniach objętych planowanymi zamknięciami torowymi, o których mowa w ust. 2 pkt 1, PLK opracuje RRJ w oparciu o faktyczne możliwości przepustowości linii.

   Wykaz linii, na których nie jest dostępna zdolność przepustowa lub dostępna zdolność przepustowa jest ograniczona - zawiera **załącznik 5.3.**

8. Pozostałe informacje na temat ograniczeń eksploatacyjnych zostały opisane w podrozdziale 3.4 [Ograniczenia ruchu].

3.6. 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/

3.6.1. 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.

3.6.2. 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.

3.6.3. 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.

3.6.4. 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.

3.6.5. Urządzenia utrzymania

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

3.6.6. 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.

3.6.7. Urządzenia w portach żeglugi morskiej i śródlądowej

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

3.6.8. Urządzenia ratunkowe

W ramach obiektów infrastruktury usługowej PLK nie oferuje urządzeń ratunkowych.

3.6.9. Urządzenia zaopatrzenia w paliwo

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

3.7. Rozwój infrastruktury

Lista projektów rewitalizacji lub modernizacji infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PLK, cele, zakres rzeczowy i źródła finansowania oraz ogólny harmonogram realizacji poszczególnych zadań dostępne są na stronie:

http://www.plk-inwestycje.pl

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 zdolności przepustowej dla trasy pociągu, przydzielenia zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów lub 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 lub poprzez interfejs OCTOPUS w części pasywnej informuje o braku dostępności zdolności przepustowej w wyniku nieplanowanych prac w zakresie utrzymania infrastruktury kolejowej.
12. W trakcie rozpatrywania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej, PLK uwzględnia poprzednie wielkości wykorzystania zdolności przepustowej przez aplikanta, w ostatnim zakończonym okresie obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów.
    Wartości progowe wynoszą:
    1) 70% wykorzystania dla tras RRJ;
    2) 90% wykorzystania dla odcinków infrastruktury o niewystarczającej zdolności przepustowej.
13. W przypadku przepełnienia odcinka infrastruktury, wielkość wykorzystania trasy pociągu poniżej progu wskazanego w ust. 12 pkt 2, upoważnia PLK do odmowy przydzielenia aplikantowi trasy pociągu na tym odcinku.

4.2. Opis procesu

4.2.1. Składanie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej dla tras pociągów

1. Wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej dla trasy pociągu (zwany dalej „wnioskiem o przydzielenie trasy pociągu") składany jest w formie elektronicznej, według poniższych zasad za pomocą ISZTP - przez stronę internetową **https://skrj.plk-sa.pl** lub za pomocą interfejsu OCTOPUS w części aktywnej, przygotowanego przez PLK.

   Zasady dostępu do usługi opisane są w **załączniku 6.2.**
2. Dostęp do systemu uzyskiwany jest po złożeniu wniosku o przydzielenie dostępu do ISZTP / OCTOPUS, 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.: **(+48) 22 473 23 94** lub **(+48) 22 473 37 89**
   kolejowy nr tel.: **(922) 473 23 94** lub **(922) 473 37 89**
   miejski nr faksu: **(+48) 22 473 23 59**; kolejowy nr faksu: **(922) 473 23 59**
3. Po przydzieleniu dostępu do ISZTP / OCTOPUS, aplikant otrzymuje informacje dotyczące pierwszego uruchomienia na adres poczty elektronicznej podany we wniosku.
4. Logowanie do systemu musi nastąpić w czasie nie dłuższym niż 3 miesiące od daty przydzielenia dostępu lub ostatniego logowania. Po upływie tego terminu należy ponownie wystąpić o przydzielenie dostępu do ISZTP / OCTOPUS.
5. Za zabezpieczenie hasła i dane wprowadzone do ISZTP / OCTOPUS odpowiedzialność ponosi aplikant.
6. Warunkiem koniecznym przyjęcia wniosku o przydzielenie trasy pociągu jest zawarcie informacji określonych we wzorze, zamieszczonym w **załączniku 6.3**.
7. Aplikant niebędący przewoźnikiem wskazuje w składanym wniosku o przydzielenie trasy pociągu przewoźnika, uprawnionego do wykorzystania przydzielonej aplikantowi zdolności przepustowej – z zastrzeżeniem podrozdziału 4.3.1. ust. 7-8.
8. W przypadku kolejowych przewozów pasażerskich, wymagane jest wybranie podstawy realizacji przewozów, zgodnie z instrukcją wypełniania wniosków.
9. W składanych wnioskach o przydzielenie trasy pociągu stosuje się rozróżnienie rodzajów pociągów według klasyfikacji określonej w **załączniku 6.3**.

   Zamawiany przez aplikanta czas postoju pociągu pasażerskiego nie może być krótszy niż wskazany w § 19 ust. 7 „Instrukcji o rozkładzie jazdy pociągów Ir-11", wymienionej w **załączniku 3.2**.
10. 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 dnia nadania projektu:
    1) RRJ do dnia określonego w **załączniku 8**;
    2) ZRJ do 5 dni po zarządzeniu ZRJ.
11. Datą złożenia wniosku o przydzielenie trasy pociągu jest data przekazania przez aplikanta wniosku w ISZTP lub OCTOPUS w części aktywnej.

12. W przypadku awarii ISZTP lub OCTOPUS w części aktywnej, z przyczyn nieleżących po stronie aplikanta, wniosek o przydzielenie trasy pociągu należy składać, według wzoru stanowiącego **załącznik 6.3.**, do właściwego terytorialnie stanowiska ds. konstrukcji rozkładów jazdy pociągów, odpowiadającego obszarowo miejscu planowanego rozpoczęcia przejazdu (dane teleadresowe podano w **załączniku 4.3**).
13. Wraz z dostępem do ISZTP aplikant uzyskuje dostęp do bazy danych o pojazdach trakcyjnych, dla których PLK posiada charakterystykę trakcyjną.
14. W przypadku planowania użycia nowego pojazdu kolejowego z napędem, wniosek o zarejestrowanie pojazdu kolejowego z napędem należy złożyć w terminie co najmniej na 7 dni kalendarzowych przed planowanym złożeniem wniosku o przydzielenie trasy pociągu, według wzoru stanowiącego **załącznik 6.6 A,** w formie elektronicznej na adres:

    id@plk-sa.pl
15. Wnioski o przydzielenie tras pociągów wynikające z przewozów przesyłek priorytetowych na potrzeby obronne państwa, przyjmowane są z wyprzedzeniem umożliwiającym opracowanie i przekazanie aplikantowi rozkładu jazdy pociągów.
16. Aplikant mający siedzibę poza granicami Rzeczpospolitej 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. 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**, **www.rfc8.eu** oraz **www.rfc-amber.eu**.
18. Wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej dla tras pociągów w ramach RRJ na liniach kolejowych:

Nr linii	Nazwa linii
202	Gdańsk Główny - Stargard
213	Reda - Hel

należy składać oddzielnie w dwóch wariantach terminów kursowania:

1) wnioski poza sezonem letnim, tj. od 15 grudnia 2019 r. do 25 czerwca 2020 r. i od 30 sierpnia 2020 r. do 12 grudnia 2020 r.
2) wnioski w sezonie letnim, tj. od 26 czerwca 2020 r. do 30 sierpnia 2020 r.

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 do składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej – 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 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 informacja dotycząca pierwszego uruchomienia przekazywana jest 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 do składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej – manewry i postoje” - odpowiedzialność ponosi podmiot, któremu przyznano hasła.
6. Warunkiem przyjęcia wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów lub postoju - jest ujęcie informacji zawartych w opisie w **załączniku 6.5**, przy czym dla wniosku o:
   1) manewry – niezbędne jest wypełnienie części A, B i C;
   2) postój – niezbędne jest wypełnienie części A, B i D.
7. Dopuszcza się złożenie jednego wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów lub postoju, zgodnie z możliwościami udostępnianymi w „Module do składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej – manewry i postoje”.
8. Wniosek, o którym mowa w ust. 6, należy składać nie później niż 30 minut przed realizacją manewru lub postoju.
9. 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.
10. PLK może odmówić realizacji wniosku w przypadku wyczerpania zdolności przepustowej w danej lokalizacji.
11. Nie ma konieczności składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów w zakresie zmiany czoła pociągu lub postoju, jeśli wynikają one z zarządzonego rozkładu jazdy lub w przypadku zakłóceń eksploatacyjnych.
12. Dopuszcza się składanie wniosków przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów lub postoju na cały okres obowiązywania rozkładu jazdy pociągów.

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:

Rodzaj trasy	Terminy	
	od	do
TRASY MIĘDZYNARODOWE, WIELOSIECIOWE ORAZ OBJĘTE UMOWĄ RAMOWĄ Rodzaje pociągów (rodzaje według załącznika 6.3)		
pasażerskie, towarowe, **pasażerskie niehandlowe i lokomotywy**	25 marca 2019 r.	8 kwietnia 2019 r.
TRASY JEDNOSIECIOWE Rodzaje pociągów (rodzaje według załącznika 6.3)		
pasażerskie	1 kwietnia 2019 r.	12 kwietnia 2019 r.
towarowe **pasażerskie niehandlowe oraz lokomotywy do ruchu pasażerskiego**	27 maja 2019 r.	7 czerwca 2019 r.
lokomotywy do ruchu towarowego (LT, LS, TH)	1 lipca 2019 r.	5 lipca 2019 r.
TRASY IRJ na okres obowiązywania RRJ		
pasażerskie, towarowe, **pasażerskie niehandlowe i lokomotywy**	6 lipca 2019 r.	16 września 2019 r.

2. PLK opracowuje projekt RRJ uwzględniając w następującej kolejności:
   1) ograniczenia wynikające z:
      a) potrzeby zapewnienia zdolności przepustowej dla utrzymania infrastruktury kolejowej,
      b) możliwości przesunięcia wstępnie ustalonych międzynarodowych tras pociągów w korytarzu towarowym;
   2) pierwszeństwo ruchu uprzywilejowanego na odcinkach linii kolejowych, o których mowa w art. 29b Ustawy;
   3) jak najlepsze wykorzystanie zdolności przepustowej;
   4) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów uwzględnionych w ogłoszonych planach transportowych;
   5) pierwszeństwo przewozu osób;
   6) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów zamówionych przez aplikantów, w obrębie danej kategorii pociągów, o których mowa w ust. 3, którzy spełnili wymagania w zakresie ustalonego przez zarządcę progu wykorzystania tras pociągów, o którym mowa w podrozdziale 4.1. ust. 12 pkt 1, w ostatnim zakończonym okresie obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów;
   7) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów, dla których aplikant wskazał we wniosku, że mają kursować w ramach cyklicznego rozkładu jazdy;
   8) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów, dla których przewidziano większą liczbę dni kursowania;
   9) w miarę możliwości, wszystkie ograniczenia dotyczące aplikantów, w tym skutki ekonomiczne dla ich działalności gospodarczej;

10) postanowienia umów międzynarodowych, porozumień granicznych oraz ustalenia protokołów ze spotkań międzynarodowych, w szczególności dotyczące uzgodnień tras pociągów międzynarodowych.

3. Opracowując RRJ, podczas rozpatrywania każdego z priorytetów, o których mowa w ust. 2, PLK dodatkowo uwzględnia następujące stopnie pierwszeństwa pociągów:
   1) pasażerskie ekspresowe (EC, EN, EI) i międzynarodowe (MM, RM);
   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 międzywojewódzkie i 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 2019/2020”.
5. PLK nie przydziela zdolności przepustowej dla odcinków linii, na których w związku z planowanymi modernizacjami, rewitalizacjami oraz pracami utrzymaniowo-naprawczymi, wystąpią ograniczenia w ruchu pociągów - wskazane w **załączniku 5.3**.
   Na liniach, na których występują całodobowe przerwy w ruchu, nieobejmujące całego rozkładu jazdy pociągów, wskazane w **załączniku 5.3,** należy złożyć osobne wnioski uwzględniające przerwę w ruchu oraz wnioski z terminem kursowania poza przerwą w ruchu.
   W przypadku kiedy PLK, po rozpatrzeniu wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej w ramach RRJ lub aktualizacji RRJ stwierdzi, że złożone wnioski obejmują swym zakresem odcinki linii, wskazane w **załączniku 5.3**, oraz nie ma możliwości przydzielenia wnioskowanej zdolności przepustowej, poinformuje o tym fakcie aplikanta, wskazując termin, do którego aplikant ma możliwość złożenia nowego lub poprawionego wniosku o przydzielenie tras pociągów w zakresie nieobjętym ograniczeniami wskazanymi w **załączniku 5.3**.
   Niezłożenie poprawionego przez aplikanta wniosku w terminie 14 dni skutkuje nieprzydzieleniem zdolności przepustowej na odcinku linii wskazanym w **załączniku 5.3** oraz oznaczeniem tych wniosków jako „BUS”.
6. 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 aplikanta, ze wskazaniem alternatywnych tras przejazdu.

   Aplikant zobowiązany jest do przedstawienia koniecznych uzupełnień i poprawek w terminie 5 dni roboczych.
7. Aplikant niebędący przewoźnikiem wskazuje przewoźnika uprawnionego do wykorzystania przydzielonej aplikantowi zdolności przepustowej w terminie umożliwiającym przewoźnikowi zautoryzowanie wniosku, z zachowaniem terminów ustalonych w **załączniku 8.**, jednak nie później niż do 7 czerwca 2019 r.
8. W przypadku, gdy w chwili składania przez aplikanta niebędącego przewoźnikiem, wniosku o przydzielenie tras pociągów w ramach rocznego rozkładu jazdy pociągów, nie jest znany przewoźnik, któremu aplikant zamierza zlecić realizację przejazdu objętego wnioskiem, aplikant zaznacza we wniosku opcję „przewoźnik nieznany”. Aplikant niebędący przewoźnikiem ma możliwość wskazania danego przewoźnika w terminie umożliwiającym przewoźnikowi zautoryzowanie wniosku, z zachowaniem terminów ustalonych w **załączniku 8**, jednak nie później niż do 7 czerwca 2019 r.

9. Po przydzieleniu tras pociągów w ramach RRJ lub aktualizacji RRJ, aplikant niebędący przewoźnikiem, za pomocą zakładki ISZTP, o której mowa w podrozdziale 4.3.3.3. ust. 2, może dokonać zmiany przewoźnika, wskazanego do wykorzystania zdolności przepustowej na podstawie danego wniosku, na innego przewoźnika.

   Aplikant niebędący przewoźnikiem we wniosku o zmianę przewoźnika wskazuje termin przekazania przydzielonej zdolności przepustowej do dalszego wykorzystania przez nowo wskazanego przewoźnika, a tym samym anuluje autoryzację trasy dokonaną przez przewoźnika, pierwotnie wskazanego do wykorzystania zdolności przepustowej.

10. Nowo wskazany przewoźnik zobowiązany jest dokonać autoryzacji przyjęcia trasy do wykorzystania w terminie co najmniej:
    1) 40 dni przed dniem planowanego uruchomienia pociągu – w przypadku przewozów pasażerskich realizujących przewóz osób, którego rozkład jazdy ma zostać podany do publicznej wiadomości;
    2) 7 dni przed dniem planowanego uruchomienia pociągu – w przypadku przewozów pasażerskich realizujących przewóz okazjonalny;
    3) 24 godziny przed planowanym uruchomieniem pociągu – dla tras pociągów towarowych, pasażerskich niehandlowych, lokomotyw luzem.

11. Wnioski, o których mowa w ust. 7-8, bez autoryzacji przewoźnika nie zostaną przekazane do opracowania rozkładu jazdy pociągów.

12. PLK opracowuje projekt RRJ i przekazuje aplikantowi do uzgodnienia dotyczącą go część, z zastosowaniem terminów ustalonych w **załączniku 8**.

13. Aplikant, w terminie 1 miesiąca od daty otrzymania projektu RRJ, o którym mowa w ust. 12, akceptuje go albo zgłasza uwagi lub proponuje zmiany dotyczącej go części w zakresie, w jakim nie spełnia wymagań ujętych w złożonych przez niego wnioskach. Uwagi do projektu RRJ należy zgłaszać w formie tabeli, zgodnie ze 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.

14. PLK rozpatruje zgłoszone uwagi lub propozycje zmian do projektu RRJ.

    Jeżeli PLK nie może uwzględnić uwag lub propozycji zmian, o których mowa w ust. 13, informuje o tym aplikanta nie później niż w terminie 14 dni roboczych od dnia otrzymania uwag lub propozycji zmian do projektu RRJ.

    Aplikant może w ciągu 5 dni roboczych 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. 13, uzgadnia z aplikantem projekt rozkładu jazdy pociągu, nie później niż w terminie 14 dni roboczych od dnia ich otrzymania.

15. PLK, uwzględniając uzgodnione projekty rozkładów jazdy pociągów, opracowuje RRJ.

    PLK powiadamia aplikanta o przydzielonych trasach pociągów najpóźniej do 16 września 2019 r. Warunkiem przekazania Powiadomienia o przydzielonych trasach jest dokonanie przez aplikanta akceptacji tras w formie autoryzacji w ISZTP do dnia 6 września 2019 r.

    Trasy bez autoryzacji aplikanta nie zostaną ujęte w Powiadomieniu o przydzielonych trasach.

16. PLK umożliwia zainteresowanym aplikantom i przewoźnikom pobranie opracowanego rozkładu jazdy pociągów w formie elektronicznej z ISZTP, ze strony internetowej **www.plk-sa.pl** od dnia 17 września 2019 r.

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

17. PLK umożliwia aplikantowi bieżący dostęp do opracowywanego rozkładu jazdy pociągów poprzez ISZTP.

18. Dane kontaktowe, pod którymi można uzyskać informacje dotyczące realizacji wniosków o przydzielenie tras pociągów:

    1) w krajowym ruchu pasażerskim:

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

    2) w międzynarodowym ruchu pasażerskim:

    e-mail: **miedzynarodowe.pas@plk-sa.pl**
    miejski nr tel.: **(+48) 22 473 28 76**; kolejowy nr tel.: **(922) 473 28 76**
    miejski nr faksu: **(+48) 22 473 23 59**

    3) w ruchu towarowym:

    e-mail: **wnioski.tow@plk-sa.pl**
    miejski nr tel.: **(+48) 22 473 32 08**; kolejowy nr tel.: **(922) 473 32 08**
    miejski nr faksu: **(+48) 22 473 23 59**

4.3.2. Harmonogram zamawiania tras pociągów poza rocznym rozkładem jazdy – indywidualny rozkład jazdy

1. Wnioski o przydzielenie trasy pociągów w ramach IRJ można składać od dnia 6 lipca 2019 r.:
   1) dla tras pociągów krajowych najpóźniej:
      a) 40 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu pociągów pasażerskich;
      b) 7 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu pociągów pasażerskich okazjonalnych;
      c) 5 dni roboczych przed planowanym odjazdem pociągów towarowych, pasażerskich niehandlowych, lokomotyw luzem;
   2) dla tras pociągów międzynarodowych, które wymagają uzgodnienia z zagranicznymi zarządcami infrastruktury kolejowej, aplikant jest zobowiązany złożyć za pomocą ISZTP lub OCTOPUS w części aktywnej, 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 pociągów pasażerskich;
      b) dla pociągów towarowych oraz pociągów pasażerskich niehandlowych:
         - 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 niebędący przewoźnikiem składając wniosek o przydzielenie trasy pociągu wskazuje przewoźnika mającego realizować przejazd, a przewoźnik zobowiązany jest zautoryzować wniosek w terminach wskazanych w ust. 1. 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 niehandlowego, na opracowanie IRJ dla pojedynczego przejazdu po terminie określonym w ust. 1 pkt 1 lit. c oraz 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 – z zastrzeżeniem ust. 2.
4. W przypadku złożenia wniosku o przydzielenie trasy w ramach IRJ z wyprzedzeniem co najmniej 72 godzin 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 złożony w ramach IRJ poniżej 6 godzin przed planowanym uruchomieniem pociągu lub 3 godziny w przypadku wniosków dotyczących przejazdów lokomotywy luzem.
6. Wnioski o przydzielenie trasy w ramach IRJ na okres obowiązywania RRJ złożone w terminie, o którym mowa w podrozdziale 4.3.1. ust. 1, PLK opracowuje i przekazuje opracowany rozkład jazdy aplikantom od dnia 17 września 2019 r. do dnia 23 września 2019 r. W przypadku aplikanta niebędącego przewoźnikiem, wniosek powinien zostać zautoryzowany przez wskazanego we wniosku przewoźnika do dnia 16 września 2019 r. Wniosek bez autoryzacji przewoźnika nie zostanie przekazany do opracowania rozkładu jazdy pociągów.

7. Wnioski o przydzielenie trasy w ramach IRJ z terminem kursowania od 14 czerwca 2020 r. do 12 grudnia 2020 r., złożone po dniu 24 stycznia 2020 r., PLK rozpatruje po udostępnieniu aplikantom zmiany rozkładu jazdy (aktualizacja od 14 czerwca 2020 r.), tj. od dnia 6 marca 2020 r. do dnia 12 marca 2020 r. W przypadku aplikanta niebędącego przewoźnikiem, wniosek powinien zostać zautoryzowany przez wskazanego we wniosku przewoźnika do dnia 5 marca 2020 r. Wniosek bez autoryzacji przewoźnika nie zostanie przekazany do opracowania rozkładu jazdy pociągów.
8. W trakcie opracowywania zmian do rozkładu jazdy, tj. pomiędzy terminami wskazanymi w **załączniku 5.2**, w kolumnach oznaczonych jako „ROZPOCZĘCIE KONSTRUKCJI" i „ZAKOŃCZENIE KONSTRUKCJI", występują ograniczenia w przydzielaniu zdolności przepustowej w ramach wniosków IRJ.
9. Wniosek o przydzielenie trasy pociągu w ramach IRJ należy składać za pomocą ISZTP, zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziałach 4.1. - 4.2.
10. 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.
11. Wnioski o przydzielenie tras pociągów w ramach IRJ są rozpatrywane w ramach wolnej zdolności przepustowej, uwzględniając w następującej kolejności:
    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.
12. PLK nie później niż w terminie 5 dni roboczych od dnia złożenia wniosku opracowuje projekt IRJ.
13. Termin wskazany w ust. 12 może zostać wydłużony:
    1) w przypadku wniosków na trasy międzynarodowe i wielosieciowe z uwagi na czas potrzebny na uzgodnienia rozkładu jazdy pociągów w punktach styku linii kolejowych 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.
14. Projekt IRJ zostaje przekazany aplikantowi w momencie zatwierdzenia końcowego trasy poprzez informację w aplikacji ISZTP.
15. Dla wniosków wskazanych w ust. 1 i 13, PLK w ciągu 5 dni roboczych informuje aplikanta czy wniosek spełnia wymogi formalne oraz określa termin opracowania projektu IRJ.
16. 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 pożądanych parametrach, według innego układu czasowego przejazdu) i opracowuje IRJ w uzgodnieniu z aplikantem.
17. Projekt rozkładu jazdy, dla którego aplikant wybrał opcję „akceptacji projektu" rozkładu jazdy, powinien zostać zaakceptowany w ciągu 5 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.
18. Po przydzieleniu tras pociągów w ramach IRJ, aplikant niebędący przewoźnikiem, za pomocą zakładki ISZTP, o której mowa w podrozdziale 4.3.3.3. ust. 2, może dokonać zmiany przewoźnika,

wskazanego do wykorzystania przydzielonej aplikantowi zdolności przepustowej na podstawie danego wniosku, na innego przewoźnika.

Aplikant niebędący przewoźnikiem we wniosku o zmianę przewoźnika wskazuje termin przekazania przydzielonej zdolności przepustowej do dalszego wykorzystania przez nowo wskazanego przewoźnika, a tym samym anuluje autoryzację trasy dokonaną przez przewoźnika, pierwotnie wskazanego do wykorzystania zdolności przepustowej.

19. Nowo wskazany przewoźnik zobowiązany jest zautoryzować przyjęcie wniosku aplikanta do realizacji co najmniej:
    1) 40 dni przed dniem planowanego uruchomienia pociągu – w przypadku przewozów pasażerskich realizujących przewóz osób, którego rozkład jazdy ma zostać podany do publicznej wiadomości;
    2) 7 dni przed dniem planowanego uruchomienia pociągu – w przypadku przewozów pasażerskich realizujących przewóz okazjonalny;
    3) 24 godziny przed planowanym uruchomieniem pociągu - dla tras pociągów towarowych, pasażerskich niehandlowych, lokomotyw luzem.
20. PLK nie opracowuje uproszczonego rozkładu jazdy, w rozumieniu art. 30 ust. 10 Ustawy. Na podstawie wniosków złożonych w terminie późniejszym niż 5 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu, PLK opracowuje rozkład jazdy pociągów zgodnie z zasadami obowiązującymi dla IRJ.
21. PLK umożliwia podgląd wykresów ruchu w ISZTP w celu udostępnienia aplikantom informacji o wolnej zdolności przepustowej dostępnej w IRJ.

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 14 czerwca 2020 r., według następującego harmonogramu:

L.p.	Wyszczególnienie	Termin
1	Składanie wniosków o przydzielenie tras pociągów	10-24 stycznia 2020 r.
2	Opracowanie projektu rozkładu jazdy na podstawie złożonych wniosków o przydzielenie tras pociągów	27 stycznia -14 lutego 2020 r.
3	Przekazanie projektu rozkładu jazdy pociągów	17 lutego 2020 r.
4	Analiza i zgłaszanie uwag do projektu rozkładu jazdy pociągów	18-21 lutego 2020 r.
5	Realizacja lub odmowa realizacji uwag i propozycji zmian	24 lutego – 2 marca 2020 r.
6	Akceptacja rozkładu jazdy pociągów	3-4 marca 2020 r.
7	Zarządzenie rozkładu jazdy pociągów	5 marca 2020 r.
8	Okres kursowania pociągów	14 czerwca – 12 grudnia 2020 r.

2. 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	18-19 listopada 2019 r.	6-7 maja 2020 r.	1-2 czerwca 2020 r.	4 grudnia 2019 r.**(*)**
2	Opracowanie projektu rozkładu jazdy na podstawie złożonych wniosków o przydzielenie tras pociągów	20-26 listopada 2019 r.	8-15 maja 2020 r.	3-9 czerwca 2020 r.	5-11 grudnia 2019 r. **(*)**
3	Przekazanie projektu rozkładu jazdy pociągów	27 listopada 2019 r.	18 maja 2020 r.	10 czerwca 2020 r.	12 grudnia 2019 r. **(*)**
4	Analiza i zgłaszanie uwag do projektu rozkładu jazdy pociągów	28-29 listopada 2019 r.	19-20 maja 2020 r.	10-12 czerwca 2020 r.	13-16 grudnia 2019 r. **(*)**
5	Realizacja lub odmowa realizacji uwag i propozycji zmian	2-4 grudnia 2019 r.	21-27 maja 2020 r.	15-17 czerwca 2020 r.	17-19 grudnia 2019 r.**(*)**
6	Akceptacja rozkładu jazdy pociągów	5 grudnia 2019 r.	28 maja 2020 r.	18 czerwca 2020 r.	20 grudnia 2019 r. **(*)**
7	Zarządzenie rozkładu jazdy pociągów	6 grudnia 2019 r.	29 maja 2020 r.	19 czerwca 2020 r.	23 grudnia 2019 r. **(*)**
8	Okres kursowania pociągów	6 kwietnia -12 grudnia 2020 r.	7 września -12 grudnia 2020 r.	5 października -12 grudnia 2020 r.	3 lutego -12 grudnia 2020 r. **(*)**

(*) Korekta realizowana w trybie wniosków IRJ

3. 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.
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 i 2, 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 podrozdziale 4.3.1.;
   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 4.3.2..
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. W ramach aktualizacji RRJ dopuszcza się, w ramach wolnej zdolności przepustowej, składanie wniosków o przydzielenie nowej zdolności przepustowej.

   Wnioski złożone przez aplikanta niebędącego przewoźnikiem wymagają autoryzacji tras przez wskazanego do wykorzystania zdolności przepustowej przewoźnika, w terminach składania wniosków, o których mowa w ust. 1 i 2 powyżej.
9. 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.
10. W przypadku, gdy PLK nie może w pełni uwzględnić uwag lub zrealizować zmian, o których mowa w ust. 7:
    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.

11. Odmowa przez aplikanta akceptacji projektu zmiany rozkładu jazdy pociągów w zakresie, o którym mowa w ust. 10 pkt 3, jest równoznaczna z rezygnacją aplikanta ze złożonych wniosków.
12. PLK na podstawie uzgodnionych części projektu zmiany rozkładu jazdy pociągów, zarządza zmianę rozkładu jazdy pociągów.
13. 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 lub 2.

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 zmian wtórnych, wynikających z uwarunkowań zmiany parametrów infrastruktury, w uzgodnieniu z aplikantem i za zgodą Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK (w ramach tego samego segmentu przewozów), służące poprawie koordynacji połączeń i zniwelowaniu utrudnień dla pasażerów.
3. W trakcie opracowania ZRJ, PLK wprowadza zmiany, o których mowa w ust. 2, o ile zmiany te umożliwiają przejazd pociągu, zamiast jego odwołania. Wprowadzane zmiany mogą dotyczyć:
   1) usunięcia lub dodania postojów handlowych;
   2) zmiany godziny uruchomienia pociągu w interwale czasowym +/- 60 minut, a w przypadku braku możliwości spełnienia tego warunku, w pierwszym możliwym czasie wolnej zdolności przepustowej;
   3) uruchomienia dodatkowych pociągów pasażerskich niehandlowych lub lokomotyw luzem, niezbędnych do zachowania prawidłowego obiegu składów pociągów;
   4) zmiany rodzaju pociągu, długości, masy brutto pociągu;
   5) zmiany terminu kursowania pociągu, gdy w przedziale +/- 120 minut kursował pociąg odwołany lub gdy interwał między najbliższymi pociągami uległ nadmiernemu wydłużeniu.
4. 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.
5. W przypadku planowanej realizacji robót na linii kolejowej, powodującej zmiany rozkładu jazdy pociągów w pasażerskim ruchu krajowym lub międzynarodowym, Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym najpóźniej na 60 dni kalendarzowych przed planowanym terminem zmiany, zgodnie z terminami wskazanymi w **załączniku 5.2**, przekazuje do uzgodnienia przez ISZTP, odrębnie każdemu z zainteresowanych aplikantów, projekt ZRJ. Aplikant w okresie nie dłuższym niż 10 dni kalendarzowych zgodnie z terminami określonymi 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.
6. W przypadku, gdy PLK nie może w pełni uwzględnić uwag lub zrealizować zmian, o których mowa w ust. 5:
   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.

7. W przypadku konieczności wprowadzenia komunikacji zastępczej, PLK po rozpoczęciu procesu opracowywania projektu ZRJ, powiadamia pisemnie (pocztą elektroniczną) aplikanta, a aplikant w terminie 14 dni kalendarzowych (co najmniej 6 dni roboczych), od otrzymania powiadomienia podaje informacje o relacjach, długości trasy, czasach przejazdu i terminach kursowania środków transportu komunikacji zastępczej. W przypadku niedostarczenia chronometrażu komunikacji zastępczej, PLK zastrzega sobie prawo odwołania pociągów bez uwzględnienia organizowanej przez przewoźnika komunikacji zastępczej. PLK umożliwia w informacji pasażerskiej prezentację trasy komunikacji zastępczej z uwzględnieniem obiektów niekolejowych. W takim przypadku, z wyprzedzeniem 14 dni kalendarzowych (co najmniej 6 dni roboczych) należy przekazać PLK informacje o wszystkich przystankach komunikacji zastępczej organizowanych dla danej trasy, według tabeli stanowiącej załącznik do Umowy o wykorzystanie, na adres: **ZKA@plk-sa.pl**.
8. PLK w terminie 10 dni kalendarzowych od otrzymania zmian do projektów ZRJ zgłoszonych przez aplikantów wprowadza je, koryguje plan zajętości krawędzi peronowych oraz najpóźniej w terminie 40 dni kalendarzowych przed wejściem w życie, zgodnie z **załącznikiem 5.2** – zarządza ZRJ. Opracowany ZRJ, PLK przekazuje aplikantom poprzez ISZTP i powiadamia o tym fakcie pocztą elektroniczną.
9. 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, odrębnie każdemu z zainteresowanych aplikantów, projekt ZRJ. Aplikant w okresie nie dłuższym niż 14 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. 6.
10. PLK wprowadza zmiany do projektów ZRJ zgłoszone przez aplikantów towarowych w terminie 5 dni kalendarzowych od ich otrzymania i zarządza ZRJ. Opracowany ZRJ PLK przekazuje aplikantom poprzez ISZTP i powiadamia o tym fakcie pocztą elektroniczną.
11. W przypadku konieczności nadania korekty ZRJ, PLK przekazuje aplikantom informację o zmianach w rozkładzie jazdy pociągów, wraz z określeniem terminu na ich uzgodnienie lub przedstawienie uwag. Termin ten wynosi minimum 24 godziny od chwili przekazania informacji, chyba że PLK uzgodni z aplikantami krótszy termin. Brak informacji od aplikantów w uzgodnionym terminie traktuje się jako brak uwag do propozycji korekty rozkładu jazdy.
12. W przypadku braku zdolności przepustowej, PLK proponuje drogi okrężne, 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.
13. Po konsultacjach z aplikantami PLK odwołuje pociągi, których nie można przeprowadzić po torze czynnym lub drogami okrężnymi.
14. 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, uwzględniając przy tym: czas przejazdu, okres kursowania, planowaną pracę eksploatacyjną, długość trasy, możliwości trasowania i wpływ na inne odcinki sieci.
15. 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, które warunki przez niego przedstawione, zostały uznane za niemożliwe do spełnienia.

16. W przypadku tras międzynarodowych PLK uzgadnia ZRJ (w tym trasy okrężne) z obcymi zarządcami infrastruktury (DB, SZDC, ZSR, BC, UZ, LG, RŻD).

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" lub OCTOPUS w części aktywnej.
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., w zakresie i na zasadach w nim określonych.
5. Ponadto zakres modyfikacji może dotyczyć zmiany rodzaju pojazdu trakcyjnego lub zwiększenia masy brutto pociągu (dla pociągów towarowych nie więcej niż o 1000 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 przewoźnikom pasażerskim 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 5 listopada 2019 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 zasadach określonych w podrozdziale 7.1. oraz podrozdziale 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 lub OCTOPUS w części aktywnej, 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 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 PLK, na obszarze którego znajduje się linia/odcinek, z której/go skorzystać chce przewoźnik; w przypadku kiedy linia/odcinek znajduje się na obszarze dwóch lub więcej zakładów, wniosek złożony do jednego z nich jest traktowany jako złożony do PLK;
   2) firmę, siedzibę i adres przedsiębiorstwa przewoźnika;
   3) datę sporządzenia wniosku;
   4) wskazanie linii/odcinków, o wykorzystanie których przewoźnik występuje;
   5) wskazanie okresu, w jakim linie/odcinki mają być wykorzystane do wykonywania na nich przejazdów;
   6) określenie rodzaju ładunków;
   7) deklarację wielkości pracy eksploatacyjnej w bruttotonokilometrach (btkm) i pociągokilometrach (pockm) na linii/odcinku, o korzystanie z której/go przewoźnik wnosi;
   8) wskazanie parametrów pociągów przewoźnika, w tym rodzaju pociągów, rodzaju trakcji, przewidywanych parametrów, a w szczególności: masy brutto pociągów, liczby wagonów i długości pociągów, nacisku osi, maksymalnej prędkości;

9) wskazanie propozycji organizacji przewozów, umożliwiających opracowanie i realizację przejazdu/ów na wnioskowanych liniach/odcinkach i ewentualnie odcinkach przyległych.

4. Po rozpatrzeniu aspektów technicznych, organizacyjnych, eksploatacyjnych i ekonomicznych – w uzgodnieniu z przewoźnikiem warunków technicznych i eksploatacyjnych oraz zasad pokrycia wydatków z tym związanych – właściwy zakład linii kolejowych PLK 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 (t.j. Dz.U. z 2015 r., poz. 360, ze zm.) 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 opisanym powyżej i zatwierdzony zgodnie z przepisami wewnętrznymi PLK – stanowi podstawę zawarcia umowy o korzystanie z linii/odcinka, dla której/ego nie jest opracowywany rozkład jazdy pociągów.
7. W umowie, o której mowa w ust. 6, opłatę za korzystanie z linii/odcinka, dla której/go nie jest opracowywany rozkład jazdy pociągów, oblicza się na podstawie odrębnej kalkulacji, uwzględniając:
   1) koszty niezbędne do poniesienia w związku z przygotowaniem linii/odcinka do prowadzenia na nim przejazdów pociągów;
   2) koszty ponoszone na utrzymanie i eksploatację linii/odcinka w tej części, która jest uznana jako bezpośredni rezultat wykonywania danego przejazdu pociągu.

   W przypadku późniejszego korzystania z tych odcinków w okresie trwania danego rozkładu jazdy pociągów, przez innych przewoźników, część tych kosztów będzie proporcjonalnie zwrócona pierwszemu, który pokrył całość przygotowania linii/odcinka.

   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 aplikantów i przewoźników pasażerskich dla dokonania koordynacji połączeń oraz skomunikowań.

   Ustalenia z konferencji międzynarodowych dotyczących rozkładów jazdy międzynarodowych pociągów pasażerskich i towarowych uzgodnione z przedstawicielami Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK, aplikanta 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 aplikantami na zasadach określonych w podrozdziale 4.4.2.
3. Dla tras wielosieciowych PLK prowadzi proces koordynacji identyczny jak dla tras jednosieciowych, z uwzględnieniem uzgodnień w ramach współpracy z innymi zarządcami.
4. W przypadku wystąpienia trudności w ustaleniu tras wielosieciowych, PLK prowadzi uzgodnienia z innymi zarządami oraz aplikantami w celu wypracowania kompromisu możliwego do zaakceptowania przez wszystkich zainteresowanych.
5. W ramach uzgodnień PLK może zaproponować:
   1) modyfikację parametrów trasy,
   2) zmianę czasu przekazania/przyjęcia pociągu na styku z innym zarządcą,
   3) ograniczenie lub zmianę terminów kursowania,
   4) modyfikację tras kolizyjnych.

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 aplikantom w postaci papierowej lub elektronicznej niezbędne informacje o wnioskowanych trasach kolizyjnych bez ujawnienia tożsamości pozostałych aplikantów, 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.

   PLK informuje o kryteriach uwzględnianych w ramach procesu przydzielania tras pociągów oraz wskazuje wnioski o przydzielenie tras pociągów równorzędnych pod względem pierwszeństwa w przydzielaniu zdolności przepustowej.

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

Brak odpowiedzi aplikanta w terminie 5 dni roboczych od dnia otrzymania od PLK informacji o propozycji rozwiązania kolizji, jest równoznaczny z akceptacją przedstawionej propozycji.

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

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 oraz możliwość zmiany czasów przyjęcia lub przekazania pociągów na stykach pomiędzy zarządcami lub przejściach granicznych.

4. W przypadku wystąpienia trudności w ustaleniu tras pociągów wielosieciowych, PLK wspólnie z zainteresowanym zarządcą proponuje rozwiązanie z uwzględnieniem zasad koordynacji, o których mowa w ust. 1 przy czym uwzględniana jest dostępna zdolność przepustowa zarówno jednego jak i drugiego zarządcy.

   Przyjęte rozwiązanie jest przedstawiane w projekcie rozkładu jazdy pociągów przekazywanym aplikantom do uzgodnienia w trybie określonym w podrozdziale 4.3.1.

5. W przypadku sporów dotyczących przydzielania zdolności przepustowej (dotyczy wniosków o takim samym priorytecie trasowania) PLK:
   1) występuje do zainteresowanych aplikantów o przedstawienie stanowiska w spornej sprawie w ciągu 4 dni roboczych;
   2) po otrzymaniu stanowisk, w ciągu 4 dni roboczych analizuje przedstawione stanowiska:
      a) w przypadku równych priorytetów dokonywana jest analiza pod względem lepszego wykorzystania zdolności przepustowej; przepustowość przydzielana jest w pierwszej kolejności trasom z lepszym wykorzystaniem zdolności przepustowej;
      b) w przypadku równych priorytetów i identycznego wykorzystania zdolności przepustowej w analizie brane są pod uwagę parametry trasy takie jak brutto i liczba dni kursowania; w pierwszej kolejności zdolność przydzielana jest trasie z większą liczbą dni kursowania lub bruttem;
      c) w przypadku, gdy wszystkie parametry są identyczne, w pierwszej kolejności zdolność przepustowa przydzielana jest aplikantowi, który w poprzednim rozkładzie jazdy zaplanował więcej tras na danym odcinku linii kolejowej;
   3) informuje zainteresowanych aplikantów o przyjętym rozwiązaniu najpóźniej 10 dnia roboczego od dnia otrzymania informacji o sporze dotyczącym przydzielania zdolności przepustowej.

4.4.3. Przepełniona infrastruktura

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 aplikantów, PLK niezwłocznie powiadamia Prezesa UTK oraz zainteresowanych aplikantów, że linia kolejowa lub jej odcinek jest przepełniony, z wyłączeniem przypadków, o których

mowa w § 7 ust. 11 pkt 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 § 7 ust. 11 pkt 4 Rozporządzenia, przeprowadzonej zgodnie z zasadami zawartymi w **załączniku 8.2**.

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 ustalą 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 pociągu lub regulamin prowadzenia ruchu na linii/odcinku, dla którego nie jest przygotowany rozkład jazdy pociągów, przez przewoźników, 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 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/ych wniosek ze strony właściwej terytorialnie jednostki organizacyjnej PLK.

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. 7.
   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 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 o wykorzystanie.
   W przypadku prowadzenia robót inwestycyjnych przez PLK w lokalizacjach związanych z realizacją projektów POIiŚ [Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko], CEF [*(ang. Connecting Europe Facility)* – Program „Łącząc Europę”] lub POPW [Program Operacyjny Polska Wschodnia], 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 4.9.5. 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 elektronicznej na adres e-mail właściwej terenowo ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK.

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.
2. PLK przyjmuje rezygnację z przydzielonej trasy pociągu począwszy od daty przekazania powiadomienia o przydzielonych trasach pociągów, o którym mowa w podrozdziale 4.3.1. ust. 15.
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 6.4**.
4. Podanie błędnych danych we wniosku o rezygnację z przydzielonej zdolności przepustowej skutkuje nieprzyjęciem rezygnacji.

4.8. Przesyłki nadzwyczajne i towary niebezpieczne

1. PLK wykonuje czynności związane z przewozem przesyłek nadzwyczajnych i towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR) zgodnie z przepisami wewnętrznymi określonymi w **załączniku 3.1**.
2. 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. 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.
3. Szczegółowe zasady powiadamiania o zdarzeniach i 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", wymieniona w **załączniku 3.2**.
4. 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 tej Umowy ponoszą wzajemnie odpowiedzialność w stosunku do siebie oraz innych użytkowników linii kolejowych za wynikłe utrudnienia w eksploatacji linii kolejowej.
2. Zgodnie z przepisami Ustawy, PLK jest zobowiązana do wstrzymania lub ograniczenia ruchu na całości lub części linii kolejowej w razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy.
3. PLK powiadamia zainteresowanych przewoźników o wystąpieniu zakłóceń mających wpływ na ich działalność eksploatacyjną.
4. W przypadku wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych, PLK podejmuje działania (z uwzględnieniem interesów i po zasięgnięciu opinii zainteresowanych przewoźników), mające na celu przywrócenie normalnych warunków eksploatacyjnych.

   W tym celu PLK może wprowadzić 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 pociąg pasażerski niehandlowy do stacji uzgodnionej z przewoźnikiem.
5. PLK ma prawo – w przypadkach wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych, tj. konieczności „ściągnięcia" uszkodzonego taboru lub taboru z przemieszczonym ładunkiem, w celu przywrócenia możliwości przejazdu – do użycia pojazdu kolejowego z napędem przewoźnika lub zatrudnienia (zadysponowania do wykonania odpowiednich czynności) pracownika przewoźnika (maszynisty,

rewidenta), posiadającego odpowiednie kwalifikacje w celu usunięcia ze szlaku uszkodzonego pojazdu kolejowego tego przewoźnika oraz innego przewoźnika.

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

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

W przypadkach, kiedy konieczność dodatkowego użycia pojazdu kolejowego z napędem spowodowana jest winą przewoźnika, rozliczenie kosztów poniesionych z tego tytułu odbywa się zgodnie z zasadami zawartymi w Umowie o wykorzystanie, z uwzględnieniem postanowień podrozdziału 7.3.

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.

8a. W przypadku, gdy przewoźnik towarowy korzystający z:

   1) OIU Tory ładunkowe, o których mowa w podrozdziale 3.6.2.;
   2) OIU Tory postojowe, o których mowa w podrozdziale 3.6.4, w zakresie torów znajdujących się przy placach, rampach ładunkowych lub miejscach, 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 rejonu manewrowego (w przypadku dużych stacji) przez przewoźnika zainteresowanego korzystaniem z torów.

   Przewoźnik wykonujący 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.

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 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 lub innych elementów układu biegowego w taborze, przewoźnik obowiązany jest do respektowania ich wskazań i przestrzegania procedur postępowania po ich wykryciu określonych w „Wytycznych techniczno-eksploatacyjnych urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru Ie-3”, wymienionych w **załączniku 3.2**.
12. Wartości progowe parametrów kontrolowanych przez urządzenia dsat określone są w „Wytycznych techniczno-eksploatacyjnych urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru Ie-3”.
13. Tabor wyłączony z eksploatacji na skutek wykrycia przez urządzenia dsat przekroczenia ustalonych wartości progowych, podlega obsłudze technicznej przewoźnika.

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

14. 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, odstawić w miarę możliwości na tory inne niż główne zasadnicze, główne dodatkowe oraz tory przy rampach i pozostawić do dyspozycji przewoźnika.
15. Po wyłączeniu pojazdu, przewoźnik przygotowuje go do dalszej jazdy w taki sposób, aby nie przekraczał dopuszczalnych parametrów lub przeprowadza procedurę uznania przesyłki za nadzwyczajną zgodnie z „Instrukcją o przewozie przesyłek nadzwyczajnych Ir-10 (R-57)”, wymienionej w **załączniku 3.1**. Fakt dostosowania parametrów wyłączonego pojazdu do dopuszczalnych parametrów linii i zamiarze włączenia ww. pojazdu do przewozu, pracownik przewoźnika potwierdza w formie oświadczenia na etapie planowania dyspozytorskiego (dane teleadresowe wg **załącznika 4.3**). Pisemne zgłoszenie o dostosowaniu pojazdu do dopuszczalnych parametrów linii i zamiarze włączenia pojazdu do przewozu powinno zawierać nazwę przewoźnika, nr pojazdu, nr pociągu i datę jego kursowania oraz podpis pracownika przewoźnika.

Postępowanie w przypadku wykrycia przekroczenia przeciążenia dynamicznego

16. Przeciążenie dynamiczne jest to dodatkowa siła nacisku koła na szynę powstająca w trakcie jazdy pojazdu kolejowego, wywoływana niesprawnością elementów biegowych taboru, mierzona przez urządzenia dsat jako składowa dynamiczna pionowej siły nacisku koła na szynę. Graniczna wartość przeciążeń dynamicznych powstałych na torze bezstykowym rejestrowanych przez urządzenia dsat wynosi $Q_{GRAN} \geq 350$ kN.
17. 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).

    Dyżurny ruchu poleca kontynuować jazdę z ograniczoną prędkością, ustaloną na podstawie „Regulaminu obsługi terminala urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych w taborze podczas jazdy", do stacji wyłączenia, gdzie pojazd kolejowy z wykrytym przekroczeniem należy wyłączyć z pociągu i pozostawić do dyspozycji przewoźnika.
18. Po wyłączeniu pojazdu, przewoźnik przeprowadza procedurę uznania przesyłki za nadzwyczajną zgodnie z „Instrukcją o przewozie przesyłek nadzwyczajnych Ir-10 (R-57)", wymienionej w **załączniku 3.1**.
19. 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.

Postępowanie w przypadku stwierdzenia uszkodzeń odbieraka prądu (pantografu)

20. W przypadku stwierdzenia przez pracowników posterunków technicznych lub maszynistę elektrycznego pojazdu trakcyjnego nieprawidłowości lub uszkodzeń, następuje wymiana informacji przez radiotelefon pomiędzy dyżurnym ruchu a maszynistą prowadzącym elektryczny 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 elektrycznego pojazdu trakcyjnego o stwierdzonych uszkodzeniach lub nieprawidłowościach odbieraka prądu (pantografu) postępuje zgodnie z „Instrukcją o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów 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 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 szkodą w środowisku lub szkoda w środowisku, zanieczyszczenie środowiska lub 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) współdziałania przy usuwaniu źródeł zanieczyszczenia środowiska i jego skutków.
5. Po zakończeniu postępowania w sprawie zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, powodujących straty jednej ze stron Umowy o wykorzystanie, dyrektor zakładu linii kolejowych PLK 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 PLK, w ciągu 7 dni od daty zakończenia prac komisji kolejowej lub w przypadku sytuacji potencjalnie niebezpiecznej – sporządzenia sprawozdania końcowego.

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

Każde posiedzenie zespołu jest protokołowane przez stronę powołującą zespół i podpisywane przez wszystkich członków zespołu, a protokół z ostatniego posiedzenia, oprócz ustalenia wysokości strat i odpowiedzialności za nie, określa sposób i termin rozliczeń finansowych.

W przypadku braku porozumienia Stron, protokół z ostatniego posiedzenia powinien umożliwić wprowadzenie zdania odrębnego każdego członka komisji, który ma zastrzeżenia.

W przypadku skutecznego poinformowania członków komisji o miejscu i czasie posiedzenia zespołu oraz w przypadku nieprzekazania przez danego członka komisji, przewodniczącemu zespołu do chwili rozpoczęcia posiedzenia zespołu, informacji o braku możliwości stawiennictwa wraz z uzasadnieniem – ustalenia z danego posiedzenia zespołu są wiążące.

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, 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 pakiet dostępu

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 i procedurę udostępniania obiektów 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. PLK stosuje jednakowe zasady pobierania opłat w odniesieniu do wszystkich aplikantów/przewoźników dla całej sieci kolejowej będącej w jej zarządzie.
2. Zasady ustalania opłat opracowano na podstawie zapisów art. 33 Ustawy oraz rozdziału 10 Rozporządzenia.
3. Zasady ustalania stawek jednostkowych wykorzystywanych do wyznaczenia opłaty podstawowej i manewrowej, w tym sposób ustalania kategorii odcinka linii kolejowej, zawiera **załącznik 13**.
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 r. w sprawie kryteriów w odniesieniu do wnioskodawców składających wnioski o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej oraz uchylającym rozporządzenie wykonawcze (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 8.2**.
6. *(uchylony)*

6.2. System 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 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/
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 12**.

6.3.1. Minimalny pakiet dostępu

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 manewrową za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związane ze zrealizowanymi manewrami;
   3) opłatę za postój nie krótszy niż 2 godz. na torach niebędących obiektami infrastruktury usługowej.
3. Sposób ustalania opłaty podstawowej określa **załącznik 12**.
4. Stawka jednostkowa opłaty podstawowej ustalana jest jako suma części stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowej, części stawki zależnej od trakcji pociągu oraz części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów.
5. Część stawki zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowej ustalana jest jako iloczyn średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowych oraz współczynników różnicujących średnią stawkę w zależności od masy pociągu i średniej kategorii odcinków linii.
6. Sposób ustalania opłaty manewrowej określa **załącznik 12**.
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 którym 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.
9. Opłata, o której mowa ust. 7, w przypadku powiadomienia przez dyspozytora właściwej terytorialnie ekspozytury zarządzania ruchem kolejowym o postoju na torach głównych zasadniczych i głównych dodatkowych, powodującym utrudnienia eksploatacyjne i konieczności usunięcia pojazdów kolejowych, ustalana jest dla pierwszych 12 godzin postoju, rozpoczętych po terminie określonym w powiadomieniu z zastosowaniem trzykrotności stawki jednostkowej. Dla każdych kolejnych 12 godzin postoju opłata powiększana jest o trzykrotność stawki jednostkowej. Dyspozytor w powiadomieniu, przekazanym telefonicznie za numerem i mailowo określa termin usunięcia pojazdów kolejowych wraz z propozycją miejsca ich przestawienia.

6.3.2. Dostęp do torów dla obiektów infrastruktury usługowej

1. PLK za przejazd pojazdów kolejowych do obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w podrozdziale 5.3., pobiera opłatę manewrową.
2. Opłata manewrowa wyznaczana jest zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziale 6.3.1. ust. 6.
3. Przejazdy realizowane tam i z powrotem liczone są jako odrębne przejazdy.

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 rozkładu jazdy pociągów, 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:
      a) 20% stawki godzinowej dla trasy o długości do 50 km,
      b) 40% stawki godzinowej dla trasy o długości od 51 do 100 km,
      c) 60% stawki godzinowej dla trasy o długości od 101 do 200 km,
      d) 80% stawki godzinowej dla trasy o długości od 201 do 300 km,
      e) 100 % stawki godzinowej dla trasy o długości ponad 301 km.

6.4. Kary i zachęty finansowe

6.4.1. Opłaty za niewykorzystanie/rezygnację ze zdolności przepustowej

1. Opłata rezerwacyjna pobierana od aplikantów za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej, jeżeli aplikant nie wskaże przewoźnika, który ma wykorzystać przydzieloną zdolność przepustową, albo przewoźnik 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 pociągu,
      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 pociągu 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 pociągu 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 pociągu 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 pociągu 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.

6.4.2. Obniżone opłaty dla umów ramowych

PLK nie przewiduje obniżonych opłat dla umów ramowych.

6.4.3. Ulgi z tytułu wyposażenia taboru w ERTMS

PLK nie udziela ulgi z tytułu wyposażenia taboru w ERTMS.

6.5. Plan wykonania

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 2019/2020, w przeliczeniu na zrealizowaną w ciągu jednej minuty pracę eksploatacyjną określoną w pociągokilometrach (określoną na podstawie danych z rozkładu jazdy pociągów w pierwszym półroczu 2019 r.).
   Stawka rekompensaty za minutę opóźnionego pociągu ustalana jest jako iloraz sumy iloczynu:
   - zrealizowanej pracy eksploatacyjnej pociągów towarowych w pierwszym półroczu 2019 r.,
   - współczynnika czasu przejazdu dla ruchu towarowego,
   - średniej stawki za dostęp do infrastruktury kolejowej pociągów towarowych w rjp 2019/2020,

   oraz iloczynu:
   - zrealizowanej pracy eksploatacyjnej pociągów pasażerskich w pierwszym półroczu 2019 r.,
   - współczynnika czasu przejazdu dla ruchu pasażerskiego,
   - średniej stawki za dostęp do infrastruktury kolejowej pociągów pasażerskich w rjp 2019/2020,

   przez sumę pracy eksploatacyjnej zrealizowanej przez pociągi towarowe i pociągi pasażerskie w pierwszym półroczu 2019 r.

   Współczynnik czasu przejazdu, oddzielnie dla ruchu towarowego i pasażerskiego, obliczany jest jako iloraz zrealizowanej pracy eksploatacyjnej w rjp 2018/2019 przez łączny czas przejazdu pociągów wyrażony w minutach. Wysokość rekompensaty za minutę opóźnienia pociągu w rjp 2019/2020 wynosi 5,30 zł (słownie: pięć złotych, trzydzieści groszy).

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 (oznaczenia 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 i sposób ustalania przyczyn opóźnień zawarte są w **załączniku 11**.
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 2019/2020.
2. „Wykaz linii kolejowych o szerokości torów 1435 mm zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z przyporządkowaniem im cennikowych kategorii", stanowiący **załącznik 14**, podlega aktualizacji 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 r. w sprawie kryteriów w odniesieniu do wnioskodawców składających wnioski o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej oraz uchylającym rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 870/2014.
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:
      https://www.knf.gov.pl/podmioty/wyszukiwarka_podmiotow
      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 kredytowej.
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 szacowanej kwoty brutto opłat za zamówione usługi w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związane z przejazdami pociągów oraz szacowanych opłat brutto za manewry lub postoje pojazdów kolejowych, naliczonych za maksymalnie dwa kolejno 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 wskazanego do wykorzystania zdolności przepustowej przewoźnika, 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 instytucji finansowych zabezpieczającej przyszłe należności wskazanego do wykorzystania zdolności przepustowej przewoźnika;

2) 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 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 związane z przejazdami pociągów, manewry lub postoje pojazdów kolejowych, przekroczy wartości szacowane, o których mowa w ust. 5;

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 niebędący przewoźnikiem zostanie wezwany do wniesienia gwarancji instytucji finansowej w terminie 10 dni od dnia otrzymania wezwania.

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 oraz uchylającym rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.

7. POSTĘPOWANIE W TRAKCIE REALIZACJI UMOWY O WYKORZYSTANIE

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 (z opóźnieniem nieprzekraczającym 18 godzin) 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 godzin 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 PLK (kontakt według **załącznika 4.3**) dodatkowe informacje o planowanym włączeniu do składu pociągu wagonów z:

   1) TWR, podając:
      a) liczbę wagonów,
      b) numery UN i zagrożenia,
      c) relację przesyłki z TWR w pociągu;
   2) przesyłkami nadzwyczajnymi podając:
      a) liczbę wagonów,
      b) rodzaj przesyłki, np. przekroczona skrajnia, przekroczone naciski,
      c) relacje 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) 21^{00} do 22^{00} dnia poprzedniego, jeżeli przejazd ma się rozpocząć w dniu następnym, w godzinach 0^{01} do 6^{00};
   2) 3^{00} do 4^{00}, jeżeli przejazd ma się rozpocząć w godzinach 6^{01} do 12^{00};
   3) 9^{00} do 10^{00}, jeżeli przejazd ma się rozpocząć w godzinach 12^{01} do 18^{00};

4) 15^{00} do 16^{00}, jeżeli przejazd ma się rozpocząć w godzinach 18^{01} do 24^{00}.

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.

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. Dodatkowo w ruchu towarowym pierwszeństwo mają pociągi jadące zgodnie z rozkładem jazdy.

6. Dyspozytor właściwej terytorialnie ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK 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 dłuższym 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. 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.

9. W trakcie realizacji rozkładu jazdy wykorzystanie trasy pociągu poniżej progu 70% w okresie poprzedzającym, może spowodować pozbawienie prawa do wykorzystania trasy pociągu.

10. W przypadku odcinka infrastruktury kolejowej o niewystarczającej zdolności przepustowej, wykorzystanie trasy poniżej progu 90% w okresie poprzedzającym, może spowodować pozbawienie prawa wykorzystania trasy pociągu.

11. W przypadkach, o których mowa w ust. 9 i 10, PLK bada wykorzystanie trasy w okresie co najmniej jednego poprzedzającego miesiąca i informuje aplikanta o utracie trasy od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym przeprowadzane jest badanie.

7.2. Czynności 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 obecności przedstawiciela drużyny pociągowej, w celu zapewnienia bezpiecznego i zgodnego z przepisami prowadzenia ruchu, w zakresie:
   1) wyposażenia pracowników i pojazdu kolejowego przewoźnika w następujące dokumenty i przybory:
      a) licencja i świadectwo maszynisty,

b) zezwolenie wydane dla pracownika w trybie opisanym w podrozdziale 7.4.,
c) aktualny wewnętrzny rozkład jazdy pociągu oraz dodatek 2 do WRJ,
d) kartę próby hamulca i urządzeń pneumatycznych pociągu,
e) druki rozkazów pisemnych,
f) wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu,
g) sprawny radiotelefon,
h) przybory sygnałowe (tj. trąbka lub gwizdek, chorągiewka, latarka),
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) znajomości 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.
3. PLK ma prawo niedopuszczenia do przejazdu pociągu przewoźnika lub zatrzymania przejazdu pociągu w przypadku stwierdzenia niespełnienia przez przewoźnika, wymagań określonych w przepisach.
4. PLK dokonuje kontroli przestrzegania przepisów porządkowych na obszarze kolejowym PLK, w pociągach i pojazdach kolejowych przewoźnika.
5. Zasady przejazdów oraz wykaz stanowisk pracowników PLK, dla których wydawane są zezwolenia na przejazd w czynnej kabinie maszynisty przewoźnika zawiera **załącznik 10**. Pracownik PLK zobowiązany jest do okazania maszyniście imiennego zezwolenia bez wezwania.

7.3. 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 315/14 z 3.12.2007 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 lub kryzysowych.

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 jakości środowiska, w tym określonych na podstawie ustawy Prawo ochrony środowiska oraz ustawy Prawo wodne.

7.4. 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**, imienne zezwolenia do przebywania na obszarze kolejowym PLK, w celu wykonywania czynności związanych z realizacją Umowy o wykorzystanie.
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 dwa lata od daty wystawienia.
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 4.2**.
5. Dokumenty uprawniające wystawiane są na pisemny wniosek podmiotu występującego, którego wzór stanowi załącznik nr 4 do „Zasad wstępu na obszar kolejowy zarządzany przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Id-21".
6. Za wydanie zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, wystawiający pobiera opłatę w wysokości 10,00 zł netto od każdego dokumentu.
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.
10. *(uchylony)*

7.5. 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 i nazwy przewoźnika;
   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 towarem niebezpiecznym wysokiego ryzyka (TWR) podając ich liczbę i numery UN przewożonego towaru lub 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.

7.6. 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.