

Nr IUS9a-741-58/20

**Zmiana nr 11 z dnia 6 października 2020 r.
wprowadzona w Regulaminie sieci 2020/2021**

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wprowadza w Regulaminie sieci 2020/2021 zmianę nr 11 obejmującą:

1. podrozdział **2.7 [Zasady akceptacji taboru kolejowego] ust. 4**, w którym dodaje się na końcu zdanie:

„Elektryczne pojazdy trakcyjne, których pantografy wyposażone są w system awaryjnego opuszczania ADD (ang. Automatic Drop Device), w trakcie wykonywania jazdy pociągowych powinny mieć uruchomiony wyżej wymieniony system.”;

2. podrozdział **4.2.1 [Składanie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej dla tras pociągów] ust. 10 ostatnie zdanie**, które otrzymuje brzmienie:

„Skomunikowania i przełączenia składów w ISZTP mogą być przez aplikantów oznaczane od dnia nadania projektu:

- 1) RRJ do dnia określonego w załączniku 8.1;*
- 2) ZRJ do 21 dni przed pierwszym dniem obowiązywania ZRJ.”;*

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

„6.5.1. Ogólne zasady i cele

- 1. W celu minimalizacji zakłóceń i poprawy wyników sieci w zakresie punktualności kursowania pociągów ustala się plan wykonania obejmujący:
 - 1) wielkość opóźnienia dla którego uznaje się, że pociąg kursuje planowo;*
 - 2) oczekiwany procentowy udział liczby pociągów przewoźnika kolejowego, które nie zostaną opóźnione z jego winy;*
 - 3) rekompensaty z tytułu opóźnienia pociągu;*
 - 4) sankcje za działania zakłócające eksploatację sieci;*
 - 5) sposób premiowania za osiągnięcie przez przewoźnika średniego rocznego poziomu wyników wyższego niż określony w planie wykonania.**
- 2. Za kursujące planowo uznaje się pociągi pasażerskie i towarowe przewoźnika, 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.*
- 3. Przyjmuje się, że w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2020/2021, procentowy udział pociągów przewoźnika, które nie zostaną opóźnione z jego winy, w ogólnej liczbie uruchomionych przez niego pociągów, tzw. punktualność kwalifikowana przewoźnika, ustalona zostanie na podstawie wykonania od 1 marca 2019 r. do 29 lutego 2020 r. (skumulowany wynik z dwunastu miesięcy).
Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej PLK informuje każdego z przewoźników w formie pisemnej o osiągniętym przez danego przewoźnika średnim rocznym poziomie punktualności kwalifikowanej.*

4. Do wypłaty rekompensaty należnej przewoźnikowi za opóźnienie pociągu kwalifikują się pociągi pasażerskie i towarowe przewoźnika, 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 wskazanych w podrozdziale 6.5.2 ust. 3 pkt 4.
5. PLK obciąża przewoźnika karą za działania zakłócające eksploatację sieci kolejowej w przypadku, o którym mowa w podrozdziale 6.5.3.2. ust. 1.
6. PLK wypłaca przewoźnikowi premię w przypadku, o którym mowa w podrozdziale 6.5.3.3. ust. 1.
7. Punktualność kwalifikowana według segmentów przewozów ustalana jest jako wskaźnik określający procentowy udział liczby pociągów, które kursowały punktualnie i bez opóźnień z przyczyn leżących po stronie przewoźników stanowiący średnią z wykonania rocznego poziomu wyników osiągniętych przez przewoźników, o których mowa w ust. 3 ważoną liczbą pociągów poszczególnych przewoźników i na okres obowiązywania rozkładu jazdy 2020/2021 wynosi:
 - 1) 90,81% dla pociągów pasażerskich;
 - 2) 58,61% dla pociągów towarowych.
8. Planem wykonania w zakresie, o którym mowa w ust. 1 pkt 4 oraz 5, objęci są przewoźnicy mający Umowy o wykorzystanie zawarte z PLK nie później niż 1 marca 2019 r.

6.5.2. Monitorowanie wykonania

Zasady i sposób ustalania przyczyn opóźnień pociągów i przypisywania winnego opóźnienia

1. Przyczyny opóźnienia będą kwalifikowane zgodnie z zasadami, o których mowa w Instrukcji o kontroli biegu pociągów pasażerskich i towarowych Ir-14.
2. Stacjami (punktami handlowymi) w zakresie rozliczeń rekompensat za opóźnienia pociągów są stacje leżące na obszarze PLK.
3. Rozliczeniom nie podlegają opóźnienia pociągów:
 - 1) powstałe w wyniku uruchomienia pociągów ratunkowych jadących do miejsca wystąpienia zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej na liniach kolejowych. Opóźnienia pociągów spowodowane przejazdem pociągu ratunkowego opisywane będą kodem przyczyn opóźnień przypisanym danemu zdarzeniu lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej;
 - 2) spowodowane sytuacją nadzwyczajną i zdarzeniami, które bez względu na winnego ich powstania kwalifikowane będą jako przyczyny zewnętrzne lub pochodne (wtórne), nieobciążające przewoźnika i PLK (grupy kodów przyczyn opóźnień 8. i 9. według Załącznika nr 1a do Instrukcji Ir-14).
Wyjątek stanowią przyczyny opóźnienia pociągu opisane kodami: 90-1, 90-2, 90-4 oraz 95-1 (tylko w przypadku nieustalenia rzeczywistej przyczyny w okresie rozliczeniowym) – szacowanie i rozliczenia rekompensat za opóźnienia pociągów realizowane są zgodnie z Instrukcją o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8;
 - 3) zakwalifikowane na kod 23-1 (Urządzenia zasilania trakcji elektrycznej. Spadki, zaniki, brak napięcia w sieci trakcyjnej) oraz kod 23-2 (Przerwy w dostawach energii elektrycznej do odbiorców nietrakcyjnych z sieci dystrybucyjnej przedsiębiorstw energetycznych) z przyczyn leżących po stronie PKP Energetyka S.A. lub innego podmiotu świadczącego

usługi dystrybucji i sprzedaży energii elektrycznej na cele trakcyjne (przypisane w SEPE właściwemu podmiotowi);

- 4) realizujących przewóz osób i rzeczy uruchomionych na podstawie wniosków o przydzielenie tras pociągów złożonych w terminie późniejszym niż 5 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu, nierealizujących przewozu osób i rzeczy, oraz pojazdów kolejowych z napędem własnym i realizujących przewozy utrzymaniowo-naprawcze (PW, PX, TH, TS, LP, LS, LT, LZ, ZG, ZN, ZU). W przypadku jeżeli przejazd tych pociągów spowodował opóźnienia wtórne pociągów pasażerskich i towarowych winni tych opóźnień zobowiązani będą do wypłaty rekompensat przewoźnikom, których pociągi zostały opóźnione.
4. Opóźnienia pociągów pasażerskich oczekujących, wynikające ze skomunikowania kwalifikowane będą w przypadku, gdy:
 - 1) ujęte zostaną w systemie SEPE i EDR (Elektronicznym Dzienniku Ruchu) w zakładce „Skomunikowanie/ przełączenie składu” oraz inne nieujęte w systemach, dla których interwał czasowy między rozkładowym czasem przyjazdu jednego pociągu a odjazdem drugiego umożliwia przesiadkę podróżnych, jako opóźnienie wtórne z pociągu opóźnionego zdążającego na skomunikowanie (przesiadkę);
 - 2) skomunikowania zażądał przewoźnik wiozący podróżnych na przesiadkę, a w rozkładzie jazdy nie ma interwału czasowego umożliwiającego przesiadanie podróżnych, tzn. pociąg zdążający na skomunikowanie przyjeżdża według rozkładu jazdy pociągów w czasie uniemożliwiającym przesiadkę lub po planowym odjeździe pociągu oczekującego - na przewoźnika, który wiezie podróżnych i chce, aby przesiadli się oni do oczekującego pociągu. W tym przypadku opóźnienie pociągu oczekującego będzie opóźnieniem pierwotnym opisanym kodem 51-6 i obciążającym przewoźnika żądającego skomunikowania, którego pociąg zdąży z podróżnymi na przesiadkę;
 - 3) jeżeli w trakcie korzystania z infrastruktury kolejowej wystąpią ograniczenia w jej korzystaniu, spowodowane sytuacją kryzysową bądź nadzwyczajną, powodujące konieczność uruchomienia przez przewoźnika komunikacji zastępczej, to wynikające z tego faktu opóźnienia pociągów oraz opóźnienia pociągów skomunikowanych kwalifikowane będą na Przyczyny pochodne (wtórne) kod 94-1.
5. Sposób kwalifikowania przyczyn opóźnień pociągów spowodowanych wydłużonym czasem jazdy:
 - 1) opóźnienia pociągów (w tym pojazdów kolejowych z napędem), wynikające z wydłużonego czasu jazdy w związku z ograniczeniami prędkości nieujętymi w rozkładzie jazdy, należy kwalifikować na PLK – kody grupy 24., 25., 29., 30. lub kody 32-1 bądź 39-1, w zależności od przyczyny ograniczenia prędkości;
 - 2) wydłużony czas jazdy spowodowany jazdą pociągu po torze przeciwnym do zasadniczego kwalifikowany będzie zgodnie z pierwotną przyczyną, w wyniku której wprowadzono zmianę organizacji ruchu.
6. Sposób kwalifikowania przyczyn opóźnień pociągów towarowych:
 - 1) w przypadku, gdy z powodu zakłóceń eksploatacyjnych nie jest możliwe kontynuowanie przejazdu pociągu przewoźnika, po wzajemnych uzgodnieniach między stronami Umowy o wykorzystanie, przewoźnik podejmie decyzję o „zdjęciu” drużyny trakcyjnej. Przewoźnik zobowiązany jest maksymalnie w ciągu 300 minut od czasu ustania przyczyny uniemożliwiającej kontynuację przejazdu lub od czasu przekazania przez PLK informacji o możliwości kontynuowania przejazdu zapewnić dla tego pociągu drużynę trakcyjną. W przypadku niespełnienia przez przewoźnika powyższego wymogu opóźnienie pociągu

do 300 minut kwalifikowane będzie na pierwotną przyczynę opóźnienia, a powyżej 300 minut na kod 93-3 z grupy Opóźnienia pochodne (wtórne);

- 2) w przypadku, gdy z powodu zakłóceń eksploatacyjnych nie jest możliwe uruchomienie lub kontynuowanie przejazdu pociągu, PLK powiadamia przewoźnika o zaistniałej sytuacji i pociąg zostaje odwołany lub kończy bieg na stacji pośredniej traktowanej jako stacja zakończenia biegu pociągu. W SEPE rozliczenie rekompensaty za opóźnienie pociągu odbywa się do stacji zakończenia przejazdu;
- 3) w przypadku, gdy zajętość torów stacji początkowej lub inne przyczyny spowodowane z winy właściciela bocznicy kolejowej niebędącej w zarządzaniu przewoźnika lub PLK uniemożliwiają planowe wyprawienie pociągu z tej stacji, opóźnienie kwalifikowane jest na kod 41-1 – Opóźnienia wtórne na sieci PLK spowodowane przez zdarzenia przypisane zarządcy, od którego przyjmowany jest pociąg;
- 4) w przypadku, gdy zajętość torów stacji docelowej spowodowana jest z winy właściciela bocznicy kolejowej, niebędącej w zarządzaniu przewoźnika lub PLK i uniemożliwia doprowadzenie pociągu do tej stacji, a nie jest skutkiem wcześniejszego opóźnienia pociągu na trasie przejazdu, opóźnienie kontowane jest na kod 40-1 – Opóźnienia wtórne na sieci PLK spowodowane przez zdarzenia przypisane zarządcy, któremu przekazywany jest pociąg;
- 5) za opóźnienie pociągu wyprawionego przed czasem, rozliczenie rekompensaty za opóźnienie pociągu następuje od chwili pokrycia się rzeczywistego czasu przejazdu pociągu z jego zaplanowanym rozkładem jazdy. Wtórne opóźnienia pociągów pasażerskich i towarowych spowodowane przez pociąg jadący przed planowym czasem obciążają przewoźnika – właściciela tego pociągu.

6.5.3. Model finansowy

6.5.3.1. Rekompensaty

1. 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 pociągów 2020/2021, w przeliczeniu na zrealizowaną w ciągu jednej minuty pracę eksploatacyjną określoną w pociągokilometrach (określoną na podstawie danych z rozkładu jazdy pociągów w drugim półroczu 2019 r. i w pierwszym półroczu 2020 r.).

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

- zrealizowanej pracy eksploatacyjnej pociągów towarowych w drugim półroczu 2019 r. i w pierwszym półroczu 2020 r.,
 - współczynnika czasu przejazdu dla ruchu towarowego,
 - średniej stawki za dostęp do infrastruktury kolejowej pociągów towarowych w rozkładzie jazdy pociągów 2020/2021,
- i:
- zrealizowanej pracy eksploatacyjnej pociągów pasażerskich w drugim półroczu 2019 r. i w pierwszym półroczu 2020 r.,
 - współczynnika czasu przejazdu dla ruchu pasażerskiego,
 - średniej stawki za dostęp do infrastruktury kolejowej pociągów pasażerskich w rozkładzie jazdy pociągów 2020/2021,
- przez

sumę pracy eksploatacyjnej zrealizowanej przez pociągi towarowe i pociągi pasażerskie w drugim półroczu 2019 r. i w pierwszym półroczu 2020 r.

Współczynnik czasu przejazdu, oddzielnie dla ruchu towarowego i pasażerskiego, obliczany jest jako iloraz zrealizowanej pracy eksploatacyjnej w drugim półroczu 2019 r. i pierwszym półroczu 2020 r., przez łączny czas przejazdu pociągów wyrażony w minutach. Wysokość rekompensaty za minutę opóźnienia pociągu w rozkładzie jazdy pociągów 2020/2021 wynosi 5,40 zł (słownie: pięć złotych, czterdzieści groszy).

Do obliczenia stawki rekompensaty za minutę opóźnienia przyjęto rzeczywisty czas przejazdu pociągów zapewniający uwzględnienie przy kalkulacji takich elementów jak: udział w odpowiedzialności za spowodowanie zakłóceń w ruchu pociągów, zdolność do przywrócenia normalnych warunków ruchu oraz średnie wielkości opóźnień.

2. 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.
3. Iloczyn wyznaczonej liczby minut opóźnień podlegającej wypłacie rekompensaty i stawki za minutę opóźnienia stanowi wielkość rekompensaty wypłacanej przewoźnikowi – właścicielowi pociągu za jego opóźnienie.
4. W przypadku, gdy opóźnienie pociągu, za które należna jest rekompensata, spowodowane jest wieloma przyczynami i przypisanymi różnym podmiotom, aby rozdysponować liczbę minut opóźnień i wielkość rekompensaty, o której mowa wyżej na wszystkich odpowiedzialnych system wylicza według udziału procentowego, tzw. liczbę minut obciążeniowych.
5. Obliczenie udziału procentowego odbywa się poprzez zliczenie wszystkich niewyzerowanych minut opóźnień zarejestrowanych od początkowej stacji biegu pociągu do miejsca osiągnięcia największego opóźnienia w rozbiciu na winnych i poszczególne przyczyny opóźnień (kody). Stosunek liczby minut przypisanych poszczególnym podmiotom odpowiedzialnym za opóźnienie do wyznaczonej liczby minut podlegającej wypłacie rekompensaty określa udział procentowy w opóźnieniu pociągu.
6. Procent udziału pomnożony przez liczbę minut podlegającej wypłacie rekompensaty za opóźnienie pociągu określa liczbę minut obciążeniowych (dla winnych i dla poszczególnych przyczyn), które po pomnożeniu przez stawkę za minutę opóźnienia określają wielkość rekompensaty jaką winni opóźnienia pociągu wypłacają przewoźnikowi – właścicielowi opóźnionego pociągu.
7. Na podstawie dokumentacji prowadzonej przez PLK, o której mowa w ust. 10 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.
8. Według określonego zgodnie z ust. 5 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. 6. Liczba minut opóźnienia (minuty obciążające) obliczana będzie automatycznie w SEPE („Rozliczenie jakości świadczonych usług”, zakładka „Jakość”) i po przeliczeniu przez system na wielkość rekompensat – „Billing” będzie podstawą do wystawiania not obciążeniowych.
9. 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 odpowiedzialności.

10. PLK koordynuje wypłacanie rekompensat w następujący sposób:

- 1) PLK wypłaca przewoźnikowi rekompensatę, jeżeli pociągi przewoźnika wymienione w podrozdziale 6.5.1. 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 podrozdziale 6.5.1. 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. billing rozliczeń);
- 4) rozliczenia rekompensat realizowane są w cyklu miesięcznym, rozliczenie każdego miesiąca powinno być zakończone do 20. dnia miesiąca następującego po okresie rozliczeniowym z zastrzeżeniem, że w przypadku zmiany stawki rekompensaty za minutę opóźnienia w trakcie grudniowej zmiany rozkładu jazdy, miesiąc ten rozliczany jest dwukrotnie oddzielnie poprzedni i nowy rozkład jazdy. 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.

6.5.3.2. Sankcje za działania zakłócające działalność kolei

1. PLK obciąży przewoźnika karą pieniężną za działania zakłócające działalność kolei w przypadku łącznego spełnienia poniższych przesłanek:

- 1) nieosiągnięcia przez przewoźników punktualności kwalifikowanej według segmentów przewozów, o której mowa w podrozdziale 6.5.1. ust. 7;
- 2) nieosiągnięcia przez przewoźnika punktualności kwalifikowanej, o której mowa w podrozdziale 6.5.1. ust. 3;
- 3) nieosiągnięcia przez przewoźnika co najmniej punktualności, o której mowa w § 18 [Rozporządzenia](#).

2. Wysokość kary ustalana jest jako iloczyn:

- 1) liczby kursujących pociągów przewoźnika w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2020/2021;
- 2) różnicy punktualności kwalifikowanej przewoźnika, o której mowa w podrozdziale 6.5.1. ust. 3 i uzyskanej punktualności przez przewoźnika w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2020/2021;
- 3) stawki za minutę opóźnienia;
- 4) średniej arytmetycznej liczby minut opóźnienia pociągu z winy przewoźnika.

3. Wysokość kary dla danego przewoźnika nie może być większa niż 0,1 % opłaty podstawowej naliczonej danemu przewoźnikowi w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2020/2021.

4. Jednorazowe obciążenie karą nastąpi w terminie nieprzekraczającym 31 marca 2022 roku.

6.5.3.3. Premie za osiągnięcie poziomu wyników wyższego niż określony w planie wykonania

1. PLK wypłaci przewoźnikowi premię pieniężną w przypadku łącznego spełnienia poniższych przesłanek:
 - 1) osiągnięcia przez przewoźników punktualności wyższej niż ustalona punktualność według segmentów przewozów, o której mowa w podrozdziale 6.5.1. ust. 7;
 - 2) osiągnięcia przez przewoźnika punktualności kwalifikowanej wyższej niż określona zgodnie z podrozdziałem 6.5.1. ust. 3;
 - 3) osiągnięcia przez przewoźnika co najmniej punktualności, o której mowa w § 18 [Rozporządzenia](#).
2. Wysokość premii ustalana jest jako iloczyn:
 - 1) liczby kursujących pociągów przewoźnika w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2020/2021;
 - 2) różnicy punktualności uzyskanej przez przewoźnika w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2020/2021 i punktualności kwalifikowanej przewoźnika w okresie od 1 marca 2019 r. do 29 lutego 2020 r.;
 - 3) średniej długości relacji nieopóźnionych pociągów;
 - 4) średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowych podanej w załączniku 9.1.
3. Wysokość premii dla danego przewoźnika nie może być większa niż 0,1 % opłaty podstawowej naliczonej danemu przewoźnikowi w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2020/2021.
4. Jednorazowa wypłata premii nastąpi w terminie nieprzekraczającym 31 marca 2022 roku.

6.5.4. System zarządzania i rozwiązywania konfliktów

1. Zasady uzgodnień opóźnień pociągów, rozpatrywania reklamacji 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) zażalenia 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;

6) jeśli w konkretnym przypadku, gdy przyczyna była ustalona i wskazywała jako winnego przewoźnika, a przewoźnik uważa, że nie jest odpowiedzialny za opóźnienie, ciężar udowodnienia powyższego należy do przewoźnika.

2. Procedurę rozliczenia rekompensaty za opóźnienia pociągów w ramach Planu wykonania określa Umowa o wykorzystanie.”;

4. uchylenie załącznika 11 Zasady i sposób ustalania przyczyn opóźnień pociągów;

5. aktualizację załączników:

- 1) 1. Wykaz linii kolejowych udostępnianych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
- 2) 2.1 (P) Wykaz maksymalnych prędkości – pasażerskie składy wagonowe
- 3) 2.1 (A) Wykaz maksymalnych prędkości – autobusy szynowe i EZT
- 4) 2.1 (T) Wykaz maksymalnych prędkości – pociągi towarowe
- 5) 2.2. Wykaz maksymalnych nacisków osi na tor
- 6) 2.3. Wykaz maksymalnych nacisków liniowych (na 1 metr bieżący toru)
- 7) 2.4. Klasy odcinków linii kolejowych
- 8) 2.5. Wykaz parametrów technicznych na wyznaczonych międzynarodowych ciągach tranzytowych w ruchu towarowym
- 9) 2.6. Wykaz posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych
- 10) 2.7. Wykaz linii kolejowych, na których wprowadzone zostały ograniczenia ich użytkowania
- 11) 2.8. Wykaz odległości przejazdów przyjmowanych do obliczania opłaty manewrowej
- 12) 2.9 Wykaz obiektów infrastruktury usługowej połączonych z siecią PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

- 13) 2.10 Wykaz punktów stycznych infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z infrastrukturą kolejową innych zarządców
- 14) 2.11. Wykaz ograniczeń wynikających z niezachowania skrajni budowli linii kolejowej
- 15) 2.12. Wykaz parametrów sieci trakcyjnej
- 16) 2.13. Wykaz linii kolejowych, które są wyposażone w elektromagnesy samoczynnego hamowania pociągów
- 17) 2.14. Linie kolejowe według obszarów działania zakładów linii kolejowych
- 18) 2.15. Przynależność linii kolejowych do obszarów konstrukcyjnych
- 19) 2.18. Wykaz peronów przy liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
- 20) 6.3 Wzór wniosku o przydzielenie trasy pociągu z instrukcją wypełniania wniosku
- 21) 9.3. Wykaz linii kolejowych o szerokości torów 1435 mm zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z przyporządkowaniem im cennikowych kategorii
- 22) 13. Wykaz zarejestrowanych pojazdów trakcyjnych