



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

REGULAMIN SIECI 2021/2022

Warszawa, 2020

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	22.12.2020 r.	Dodanie załączników: 9.1, 9.2, 9.3
2	07.01.2021 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, 2.9, 2.10, 2.11, 2.16, 2.18, 2.19, 3.1, 3.2, 6.3, 13
3	01.03.2021 r.	Załączniki: 2.9, 3.1, 6.6, 8.1
4	18.03.2021 r.	Podrozdziały: 1.1, 7.3.2 Załączniki: 1, 2.1 (P), 2.1 (A), 2.1 (T), 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10, 2.11, 2.12, 2.13, 2.14, 2.15, 2.16, 2.18, 3.2, 5.3
5	23.03.2021 r.	Załączniki: 9.1, 9.2, 9.3
6	25.03.2021 r.	Załączniki: 1, 5.3
7	01.04.2021 r.	Podrozdział: 5.3
8	08.04.2021 r.	Załącznik: 12
9	19.05.2021 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, 2.9, 2.10, 2.11, 2.12, 2.13, 2.14, 2.15, 2.17, 2.18, 5.3, 6.6, 13
10	24.06.2021 r.	Spis załączników Podrozdziały: 1.7.1, 2.3.7, 4.8.1, 5.7.4, 6.3.1, 6.4, Załączniki: 1, 2.1 (P), 2.1 (A), 2.1 (T), 2.2, 2.6, 2.7, 2.8, 2.10, 2.11, 2.18, 2.19, 6.2, 6.3, 6.7 (dodanie załącznika)
11	22.07.2021 r.	Podrozdział: 5.7.3.1

Spis treści

SPIS TREŚCI	4
SPIS ZAŁĄCZNIKÓW	8
DEFINICJE POJĘĆ I SKRÓTÓW W REGULAMINIE	11
1. INFORMACJE OGÓLNE	17
1.1. Wprowadzenie	17
1.2. Cel Regulaminu sieci	17
1.3. Aspekty prawne	17
1.3.1. Ramy prawne	17
1.3.2. Status prawny i odpowiedzialność	17
1.3.3. Procedura odwoławcza	18
1.4. Struktura Regulaminu sieci	18
1.5. Okres obowiązywania, aktualizacja i publikowanie	19
1.5.1. Okres obowiązywania	19
1.5.2. Aktualizacja	19
1.5.3. Publikowanie	19
1.6. Dane kontaktowe	20
1.7. Współpraca pomiędzy europejskimi zarządcami infrastruktury / organami alokacyjnymi	20
1.7.1. Kolejowe Korytarze Towarowe	20
1.7.2. RailNetEurope	21
1.7.3. Pozostała współpraca międzynarodowa	22
2. INFRASTRUKTURA	23
2.1. Wprowadzenie	23
2.2. Zasięg sieci	23
2.2.1. Granice	23
2.2.2. Połączone sieci kolejowe	23
2.3. Opis sieci	23
2.3.1. Rodzaje torów	24
2.3.2. Szerokość torów	24
2.3.3. Stacje i węzły	24
2.3.4. Skrajnia budowli linii kolejowych	25
2.3.5. Dopuszczalne naciski	25
2.3.6. Profile linii	25
2.3.7. Prędkości maksymalne	25
2.3.8. Dopuszczalna długość pociągów	26

2.3.9.	Zasilanie trakcyjne	26
2.3.10.	Systemy sygnalizacji.....	26
2.3.11.	Systemy prowadzenia ruchu.....	27
2.3.12.	Systemy łączności	27
2.3.13.	Systemy kontroli pociągów	27
2.4.	Ograniczenia ruchu	28
2.4.1.	Specjalistyczna infrastruktura	29
2.4.2.	Ograniczenia środowiskowe	29
2.4.3.	Ograniczenia w przewozach towarów niebezpiecznych	30
2.4.4.	Ograniczenia w tunelach	31
2.4.5.	Ograniczenia na mostach	31
2.5.	Dostępność infrastruktury.....	31
2.6.	Rozwój infrastruktury.....	32
3.	WARUNKI DOSTĘPU	33
3.1.	Wprowadzenie	33
3.2.	Ogólne warunki dostępu.....	33
3.2.1.	Warunki składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej	33
3.2.2.	Warunki dostępu do infrastruktury kolejowej	34
3.2.3.	Licencje	34
3.2.4.	Certyfikat bezpieczeństwa	35
3.2.5.	Ubezpieczenie	35
3.3.	Umowy.....	35
3.3.1.	Umowa ramowa.....	36
3.3.2.	Umowy z przewoźnikami	38
3.3.3.	Umowy z aplikantami niebędącymi przewoźnikami	39
3.4.	Szczególne warunki dostępu	40
3.4.1.	Zasady akceptacji taboru kolejowego	40
3.4.2.	Proces akceptacji personelu	44
3.4.3.	Przewóz przesyłek nadzwyczajnych.....	45
3.4.4.	Przewóz towarów niebezpiecznych	46
3.4.5.	Pociągi testowe.....	47
4.	PRZYDZIELANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ	48
4.1.	Wprowadzenie	48
4.2.	Ogólny opis procesu.....	49
4.3.	Rezerwacja zdolności przepustowej dla tymczasowych ograniczeń zdolności przepustowej (zamknięć torowych)	53
4.3.1.	Zasady ogólne	53
4.3.2.	Terminy i informacje przekazywane aplikantom	54
4.4.	Wpływ umów ramowych	55
4.5.	Proces przydzielania tras	56

4.5.1.	Zamawianie tras pociągów w rocznym rozkładzie jazdy	56
4.5.2.	Późne zamawianie tras pociągów w rocznym rozkładzie jazdy	60
4.5.3.	Zamawianie tras pociągów poza rocznym rozkładem jazdy (indywidualny rozkład jazdy).....	61
4.5.4.	Proces koordynacji	64
4.5.5.	Proces rozwiązywania konfliktów.....	65
4.6.	Przepełniona infrastruktura	67
4.7.	Przesyłki nadzwyczajne i towary niebezpieczne	67
4.8.	Zasady postępowania po przydzieleniu trasy.....	68
4.8.1.	Modyfikacja trasy	68
4.8.2.	Zmiana trasy	72
4.8.3.	Niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej	75
4.8.4.	Rezygnacja z przydzielonej zdolności przepustowej	75
5.	USŁUGI I OPŁATY	76
5.1.	Wprowadzenie	76
5.2.	Zasady ustalania opłat.....	76
5.3.	Minimalny pakiet dostępu i opłaty	77
5.4.	Usługi dodatkowe i opłaty	78
5.5.	Usługi pomocnicze i opłaty	79
5.6.	Opłaty za niewykorzystanie / rezygnację ze zdolności przepustowej	80
5.7.	Plan wykonania	82
5.7.1.	Ogólne zasady i cele	82
5.7.2.	Monitorowanie wykonania	83
5.7.3.	Model finansowy	86
5.7.3.1.	Rekompensaty.....	86
5.7.3.2.	Sankcje za działania zakłócające działalność kolei	88
5.7.3.3.	Premie za osiągnięcie poziomu wyników wyższego niż określony w planie wykonania.....	89
5.7.4.	System zarządzania i rozwiązywania konfliktów.....	89
5.8.	Zmiany w opłatach	91
5.9.	Rozliczenia.....	91
6.	EKSPLOATACJA	94
6.1.	Wprowadzenie	94
6.2.	Przepisy eksploatacyjne	95
6.3.	Działania operacyjne	96
6.3.1.	Zasady.....	96
6.3.2.	Przepisy eksploatacyjne	98
6.3.3.	Zakłócenia	98
6.3.3.1.	Specjalne działania podejmowane w przypadku zakłóceń i nieprzewidzianych problemów	98

6.3.3.2. Postępowanie w razie zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w transporcie kolejowym.....	99
6.3.3.3. Postępowanie w przypadku pozostałych zakłóceń eksploatacyjnych	101
6.3.3.4. Zarządzanie w sytuacjach awaryjnych na poziomie międzynarodowym (ICM) w korytarzach towarowych (RFC)	106
6.4. Narzędzia informacji i monitorowania pociągów	107
7. OBIEKTY INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ	109
7.1. Wprowadzenie	109
7.2. Przegląd obiektów infrastruktury usługowej niezarządzanych przez PLK.....	109
7.3. Obiekty infrastruktury usługowej zarządzane przez PLK	109
7.3.1. Postanowienia wspólne	109
7.3.2. <i>(uchylony)</i>	109
7.3.3. Terminale towarowe i tory do czynności ładunkowych	109
7.3.4. Stacje rozrządowe i urządzenia do formowania składów pociągów, w tym urządzenia do rozrządzania wagonów.....	110
7.3.5. Tory postojowe	110
7.3.6. Urządzenia utrzymania	110
7.3.7. Pozostałe urządzenia techniczne, w tym urządzenia do czyszczenia i mycia	110
7.3.8. Urządzenia w portach morskich i śródlądowych	110
7.3.9. Urządzenia ratunkowe	110
7.3.10. Urządzenia zaopatrzenia w paliwo	110

Spis załączników

1. Wykaz linii kolejowych udostępnianych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. **Charakterystyka infrastruktury kolejowej:**
 - 2.1 (P) Wykaz maksymalnych prędkości – pasażerskie składy wagonowe i lokomotywy luzem
 - 2.1 (A) Wykaz maksymalnych prędkości – autobusy szynowe i EZT
 - 2.1 (T) Wykaz maksymalnych prędkości – pociągi towarowe
 - 2.2. Wykaz maksymalnych nacisków osi na tor
 - 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 Wykaz obiektów infrastruktury usługowej połączonych z siecią PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
 - 2.10 Wykaz punktów styecznych infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z infrastrukturą kolejową innych zarządców
 - 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. Wykaz peronów przy liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
 - 2.19. 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. Dane kontaktowe wybranych jednostek organizacyjnych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

- 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 2021/2022 – PIERWSZA KOREKTA
- 5.1. Sieciowy harmonogram zamknięć torowych planowanych do wykonania w rozkładzie jazdy pociągów 2021/2022 – DRUGA KOREKTA¹
- 5.2. Terminarz obowiązywania zmienionej organizacji ruchu pociągów oraz przygotowania i publikacji rozkładów jazdy pociągów 2021/2022
- 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 / wykorzystanie 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. Wzór wniosku o zarejestrowanie pojazdu trakcyjnego w aplikacji OT (Obliczenia Trakcyjne)
- 6.7. Wzór wniosku o przydzielenie dostępu do modułów: Planowanie i Autoryzacja w Systemie Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej (SEPE)

¹ Załącznik zostanie opublikowany przed wejściem w życie rozkładu jazdy pociągów 2021/2022

7. Ramowa zdolność przepustowa:

- 7.1. Zasady rezerwacji ramowej zdolności przepustowej
- 7.2. Wzór umowy ramowej
- 7.3. Wzór wniosku o ramową zdolność przepustową

8. Opracowanie Roczego Rozkładu Jazdy Pociągów:

- 8.1. Harmonogram opracowania rocznego rozkładu jazdy pociągów 2021/2022
- 8.2. Formularz zgłoszeniowy uwag do projektu rocznego rozkładu jazdy 2021/2022
- 8.3. Zasady przeprowadzania aukcji nieprzydzielonej zdolności przepustowej

9. Cennik:

- 9.1. Cennik opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obowiązujący od 12 grudnia 2021 r.
- 9.2. Zasady ustalania stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłaty manewrowej obowiązujących od 12 grudnia 2021 r.
- 9.3. Wykaz linii kolejowych o szerokości torów 1435 mm zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z przyporządkowaniem im cennikowych kategorii

Pozostałe załączniki:

10. Zasady przejazdów pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w czynnej kabinie maszynisty
11. Zasady przeprowadzania czynności sprawdzających przez uprawniony personel PLK
12. 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.
13. Wykaz zarejestrowanych pojazdów trakcyjnych
14. Zasady udzielania odstępstwa od wymagań językowych dla maszynistów w ruchu granicznym
15. Zasady korzystania z linii / odcinków kolejowych, dla których nie jest opracowywany rozkład jazdy pociągów
16. Regulacje dotyczące komunikacji zastępczej wprowadzanej przez przewoźnika

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](#) i aktach wykonawczych do niej, w tym w [rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej](#).
2. Dla potrzeb Regulaminu wprowadza się definicje następujących pojęć i skrótów:
 - 1) **Aplikant** – przewoźnik kolejowy, międzynarodowe ugrupowanie interesów gospodarczych obejmujące przewoźników kolejowych lub inny podmiot zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej, w szczególności organizator publicznego transportu kolejowego, spedytor, nadawca ładunku lub operator transportu kombinowanego [zgodnie z definicją określoną w art. 4 pkt 9b [Ustawy](#)];
 - 2) **CID** (*ang. Corridor Information Document*) – dokument zawierający informacje o warunkach użytkowania korytarza towarowego, w rozumieniu art. 18 [rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady \(UE\) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy](#);
 - 3) **C-OSS** (*ang. Corridor One-Stop Shop*) – korytarzowy punkt kompleksowej obsługi wniosków w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury, w rozumieniu art. 13 [rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady \(UE\) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy](#);
 - 4) **cykliczny rozkład jazdy** – rozkład jazdy grupy pociągów, zgodnie z definicją określoną w § 2 pkt 1 [Rozporządzenia](#);
 - 5) **dni robocze** – dni tygodnia od poniedziałku do piątku, z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy;
 - 6) **dyrektywa 2012/34/UE** – [dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego](#);
 - 7) **IRJ** – indywidualny rozkład jazdy pociągu, w rozumieniu § 8 [Rozporządzenia](#);
 - 8) **ISZTP** – [Internetowy System Zamawiania Trasy Pociągu „Zamawiaj i Jedź”](#) – aplikacja umożliwiająca aplikantom i przewoźnikom kolejowym kompleksową obsługę wniosków dotyczących przydzielania zdolności przepustowej;
 - 9) **Katalog PLK** – oferta tras pociągów tworzona i udostępniana na podstawie powtarzającego się zapotrzebowania na zdolność przepustową dla wniosków IRJ lub na wniosek aplikantów;
 - 10) **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](#);

- 11) **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;
- 12) **koordynacja** – proces rozwiązywania przez PLK, w drodze konsultacji z aplikantami, kolizji pomiędzy złożonymi wnioskami o przydzielenie tras pociągów;
- 13) **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;
- 14) **obszar konstrukcyjny** – ustalony przez PLK obszar działania stanowiska ds. konstrukcji rozkładów jazdy pociągów;
- 15) **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);
- 16) **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;
- 17) **PLK** – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie;
- 18) **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;
- 19) **pociąg pasażerski niehandlowy** - próżny skład pasażerski, pociąg pasażerski nierealizujący przewozu osób;
- 20) **pociąg międzynarodowy** – pociąg kursujący w połączeniach z przekroczeniem granicy państwa, z wyłączeniem pociągów transgranicznych;
- 21) **pociąg międzywojewódzki** – pociąg pasażerski kursujący w połączeniach krajowych z przekroczeniem granicy województwa, inny niż pociąg wojewódzki;
- 22) **pociąg transgraniczny** – pociąg wojewódzki kursujący w strefie transgranicznej, o której mowa w przepisach [ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym](#);

- 23) **pociąg wojewódzki** – pociąg pasażerski kursujący w granicach administracyjnych województwa lub do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiającej przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu oraz pociąg powrotny lub pociąg do stacji w województwie sąsiednim, położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa, inny niż pociąg międzywojewódzki;
- 24) **pracownicy PLK** – pracownicy PLK oraz inne osoby, którymi się ona posługuje w celu wykonywania Umowy o przydzielenie lub Umowy o wykorzystanie lub Umowy ramowej;
- 25) **pracownicy przewoźnika** – pracownicy przewoźnika kolejowego oraz inne osoby, którymi się on posługuje w celu wykonywania Umowy o wykorzystanie;
- 26) **Prezes UTK** – Prezes Urzędu Transportu Kolejowego;
- 27) **przerwa technologiczna** – ustalone przez zarządcę czasowe ograniczenie udostępniania infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym, wykorzystywane do prowadzenia prac inwestycyjnych, modernizacyjnych, remontowych i bieżącego utrzymania;
- 28) **przewoźnik** – przewoźnik kolejowy, zgodnie z definicją określoną w art. 4 pkt 9 [Ustawy](#);
- 29) **przewóz okazjonalny** – pasażerski przewóz okazjonalny, zgodnie z definicją określoną w art. 4 pkt 22a [Ustawy](#), realizowany w ramach wolnej zdolności przepustowej;
- 30) **ramowa zdolność przepustowa** – zdolność przepustowa zarezerwowana na podstawie Umowy ramowej;
- 31) **ramy czasowe** – czas określony w umowie ramowej, w którym PLK zarezerwuje ramową zdolność przepustową dla planowanej trasy pociągu;
- 32) **Regulamin** – niniejszy Regulamin sieci;
- 33) **Regulamin OIU** - 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](#);
- 34) **relacja pociągu** – droga przejazdu pociągu pomiędzy rozkładowym punktem początkowym i końcowym, przy czym punkt początkowy relacji pociągu nie może być jednocześnie jej punktem końcowym;
- 35) **Rozporządzenie** – [rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej](#);
- 36) **RRJ** – roczny rozkład jazdy pociągów, w rozumieniu art. 29f [Ustawy](#);
- 37) **SEPE** – System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej;
- 38) **SID** – System Informatyczny Detekcji Stanów Awaryjnych Taboru;

- 39) **sieć kolejowa** – układ połączonych ze sobą dróg kolejowych zarządzanych przez zarządcę infrastruktury;
- 40) **SKRJ** – System Konstrukcji Rozkładu Jazdy;
- 41) **studium rozkładu jazdy pociągów** – propozycja rozkładu jazdy pociągu, niestanowiąca podstawy do realizacji przejazdu, będąca wstępną informacją dotyczącą drogi i czasu przejazdu;
- 42) **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 (powódzie, 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;
- 43) **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 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 stanu zagrożenia epidemicznego lub stanu epidemii, jak również innych wydarzeń będących następstwem decyzji władz publicznych (administracji rządowej lub samorządowej), skutkującej zmianami w procesie eksploatacyjnym,
 - b) zagrożenia atakiem terrorystycznym,
 - c) z przyczyn naturalnych: np. powodzie, pożary, silne wiatry, wichury, osuwiska ziemi, długotrwałe opady atmosferyczne, wyładowania atmosferyczne,
 - d) innych nieprzewidzianych wydarzeń jak:
 - potrącenia osób postronnych,
 - kolizje ze zwierzętami lub wkraczanie zwierząt w skrajnię,
 - protesty społeczne,
 - awarie zewnętrznych sieci energetycznych lub zewnętrznych sieci łączności, itp.;
- 44) **sytuacja potencjalnie niebezpieczna** – sytuacja eksploatacyjna lub wydarzenie kolejowe niebędące poważnym wypadkiem, wypadkiem lub incydem, powodujące nieznaczny wzrost ryzyka – do kontrolowanego poziomu nieprzekraczającego poziomu ryzyka akceptowalnego, zgodnie z definicją określoną w Instrukcji Ir-8;
- 45) **trasa jednosieciowa** – trasa pociągu niewykraczająca poza jedną sieć kolejową;
- 46) **trasa międzynarodowa** – trasa pociągu przebiegająca przez więcej niż jedną sieć kolejową i wykraczająca poza granice Rzeczypospolitej Polskiej;
- 47) **trasa wielosieciowa** – trasa pociągu przebiegająca przez więcej niż jedną sieć kolejową i niewykraczająca poza granice Rzeczypospolitej Polskiej;
- 48) **trasa wzorcowa** – wzorzec określający przewidywane czasy przejazdu pociągu, opracowywany w ramach przygotowań do konstrukcji nowego rocznego rozkładu jazdy pociągów;

- 49) **Umowa o przydzielenie** – umowa o przydzielenie zdolności przepustowej, o której mowa w art. 29d [Ustawy](#), zawierana z aplikantem w formie pisemnej pod rygorem nieważności;
- 50) **Umowa o wykorzystanie** – umowa o wykorzystanie zdolności przepustowej, o której mowa w art. 30c [Ustawy](#), zawierana z przewoźnikiem w formie pisemnej pod rygorem nieważności;
- 51) **Umowa ramowa** – umowa o rezerwację zdolności przepustowej w okresie wykraczającym poza okres obowiązywania RRJ [zgodnie z definicją określoną w art. 4 pkt 9c [Ustawy](#)], zawierana z aplikantem w formie pisemnej pod rygorem nieważności;
- 52) **urządzenia dSAT, urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru** – przytorowe urządzenia zabezpieczające przed dopuszczeniem do ruchu niesprawnych pojazdów kolejowych lub których naciski osi na tor przekraczają ustalone wartości graniczne;
- 53) **Ustawa** – [ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym](#);
- 54) **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](#);
- 55) **WRJ** – wewnętrzny rozkład jazdy pociągów przeznaczony do użytku pracowników PLK i przewoźników;
- 56) **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 towarowy](#);
- 57) **wykres ruchu** – graficzne przedstawienie rozkładu jazdy pociągów poprzez zobrazowanie tras pociągów w układzie współrzędnych czasu i drogi;
- 58) **zespół zarządzania kryzysowego** – element kolejowego systemu zarządzania kryzysowego powoływany w strukturach PLK;
- 59) **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 XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego z dnia 21 sierpnia 2001 r., 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](#), [ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”](#) oraz inne przepisy.
3. PLK posiada autoryzację bezpieczeństwa nr PL/31/0018/0013 ważną od dnia 1 marca 2021 r. do 1 marca 2026 r.

1.2. Cel Regulaminu sieci

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. Aspekty prawne

1.3.1. 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.

1.3.2. Status prawny i odpowiedzialność

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](#). Uwagi aplikantów dotyczące części opisowej Projektu omawiane są przez Radę Przewoźników działającą przy Zarządzie PLK.
3. Zestawienie zgłoszonych uwag, wraz z informacją o sposobie ich rozpatrzenia oraz uzasadnieniem w przypadku ich odrzucenia, publikowane jest na stronie internetowej PLK.
4. Regulamin przyjmowany jest do stosowania uchwałą Zarządu PLK.

5. PLK odpowiada za dane publikowane w Regulaminie, monitoruje ich poprawność i dokonuje aktualizacji na dzień publikacji zmian.
6. 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.

1.3.3. 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.

1.4. Struktura Regulaminu sieci

1. Struktura Regulaminu jest dostosowywana do wspólnej struktury i wytycznych dotyczących wdrażania regulaminu sieci, przyjętych przez europejskich zarządców infrastruktury należących do RailNetEurope (RNE), o czym mowa w podrozdziale 1.7.2., na podstawie obowiązujących europejskich ram prawnych.

Wytyczne te są w razie potrzeby aktualizowane, a ich najnowsza wersja jest dostępna na [stronie internetowej RNE](#).

2. Celem wspólnej struktury Regulaminu jest umożliwienie zapoznania się z analogicznymi informacjami dotyczącymi poszczególnych zarządców zrzeszonych w RNE, w tym samym miejscu, w każdym regulaminie sieci.
3. Regulamin składa się z części:
 - 1) opisowej:
 - a) Rozdział 1 zawiera ogólne informacje na temat Regulaminu,
 - b) Rozdział 2 opisuje główne charakterystyki techniczne i funkcjonalne sieci PLK,
 - c) Rozdział 3 określa wymogi prawne i warunki dostępu do sieci PLK,
 - d) Rozdział 4 określa procedurę przydzielania tras pociągów,
 - e) Rozdział 5 zawiera przegląd usług świadczonych przez PLK, jak również opłat za te usługi,
 - f) Rozdział 6 opisuje przepisy w zakresie eksploatacji, w tym procedury, które należy stosować w przypadku wystąpienia zakłóceń,
 - g) Rozdział 7 zawiera informacje dotyczące obiektów infrastruktury usługowej.
 - 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 teled adresowe PLK.

1.5. Okres obowiązywania, aktualizacja i publikowanie

1.5.1. Okres obowiązywania

Regulamin ma zastosowanie do wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej oraz do wykorzystania przydzielonej zdolności przepustowej w ramach rozkładu jazdy pociągów 2021/2022, obowiązującego od 12 grudnia 2021 r. do 10 grudnia 2022 r.

1.5.2. Aktualizacja

1. Zmiany w części opisowej Regulaminu dokonywane są po wcześniejszych konsultacjach z aplikantami. Zmiany te wchodzi w życie w terminie 10 dni od daty ich wprowadzenia.
2. Zmiany w **załączniku 5.3** mogą być wprowadzane przed rozpoczęciem terminu składania wniosków do RRJ. Zmiany skutkujące zwiększeniem udostępnianej zdolności przepustowej mogą być wprowadzane poza ww. terminem.
3. Zmiany wynikające ze zmian powszechnie obowiązujących przepisów prawa dokonywane są z zachowaniem terminów określonych tymi przepisami.
4. PLK aktualizuje dane w załącznikach charakteryzujących infrastrukturę kolejową, mających wpływ na opracowanie rozkładu jazdy pociągów, najpóźniej przed terminem nadania projektu danego ZRJ, wskazanym w **załączniku 5.2**. 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.
5. PLK w razie potrzeby aktualizuje dane w pozostałych załącznikach.
6. Konsultacje, o których mowa w podrozdziale 1.3.2 oraz w ust. 1 powyżej – przeprowadzane są z aplikantami za pomocą poczty elektronicznej. Adresy poczty elektronicznej do korespondencji dotyczącej Regulaminu, należy przesłać na adres: regulamin@plk-sa.pl.
7. Aplikanci w terminie 14 dni kalendarzowych od otrzymania informacji o publikacji na stronie internetowej PLK projektu zmiany mogą zgłaszać uwagi za pomocą poczty elektronicznej.

1.5.3. Publikowanie

1. Pełny tekst Regulaminu wraz z załącznikami dostępny jest bezpłatnie w formie elektronicznej na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Dla klientów i kontrahentów / Warunki udostępnienia infrastruktury i regulaminy / Regulamin sieci*.

Wersja Regulaminu w języku angielskim dostępna jest bezpośrednio na stronie en.plk-sa.pl, w zakładce: *For customers and partners / The rules for allocating train paths*, lub za pośrednictwem [strony internetowej RNE](#).

W przypadku niezgodności lub trudności interpretacyjnych pomiędzy wersjami językowymi, obowiązuje wersja w języku polskim.

2. PLK informuje aplikantów o ogłoszeniu Regulaminu oraz wprowadzeniu zmian i aktualizacji, za pomocą poczty elektronicznej, pod warunkiem przekazania na adres wskazany w podrozdziale 1.6. ust. 5, adresu poczty elektronicznej aplikanta.
3. Aktualizacja danych w załącznikach charakteryzujących infrastrukturę kolejową publikowana jest w formie porównania do poprzedniej wersji.

1.6. Dane kontaktowe

1. Dane kontaktowe pracowników PLK udzielających szczegółowych informacji o parametrach techniczno-eksploatacyjnych linii kolejowych, posterunków ruchu i punktów eksploatacyjnych oraz informacji na temat bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych – zawiera **załącznik 4.1**.
2. Dane kontaktowe 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

1.7. Współpraca pomiędzy europejskimi zarządcami infrastruktury / organami alokacyjnymi

1.7.1. 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 / Żylna – 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)²;
- 3) **Bursztynowy Korytarz Towarowy nr 11:**
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 wstępie ustalonych międzynarodowych trasach pociągów, o rezerwie zdolności przepustowej oraz dokumenty CID – publikowane są w języku angielskim na stronach:

www.rfc5.it

www.rfc8.eu

www.rfc-amber.eu

1.7.2. RailNetEurope

1. PLK jest członkiem RailNetEurope (RNE), która jest organizacją zrzeszającą europejskich zarządców infrastruktury kolejowej i organy przydzielające.
2. Informacje na temat międzynarodowej współpracy zarządców infrastruktury kolejowej państw zrzeszonych w RNE publikuje się w języku angielskim na stronie:

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

3. Wersje anglojęzyczne regulaminów sieci państw zrzeszonych w RNE są publikowane pod adresem:

<http://www.rne.eu/organisation/network-statements/>

Narzędzia RNE

4. Podstawowe narzędzia informatyczne RNE:
 - 1) **PCS** - Path Coordination System - system koordynacji tras pociągów:
<http://pcs.rne.eu/>
 - 2) **CIS** - Charging Information System - system informacji o opłatach:
<http://cis.rne.eu/>
 - 3) **TIS** - Train Information System - system informacji o pociągach:

² Realizacja wydłużenia RFC8 do Medyki nastąpi w rozkładzie jazdy 2022/2023.

<http://tis.rne.eu/>

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

One Stop Shop (OSS)

5. 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: 7³⁰ – 15³⁰ od poniedziałku do piątku
(z wyjątkiem dni świątecznych)

Informacja dotycząca sieci punktów One Stop Shop (OSS)

6. 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 któregośkolwiek z zarządców infrastruktury – członków RNE;
 - 3) na temat opłat za udostępnianie infrastruktury obowiązujących u zarządców infrastruktury – członków RNE.
7. Lista punktów kontaktowych OSS oraz szczegółowe informacje o narzędziach informatycznych RNE dostępne są na stronie:

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

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

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

1.7.3. Pozostała współpraca międzynarodowa

Informacje dotyczące działalności PLK w organizacjach międzynarodowych znajdują się na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Dla klientów i kontrahentów / Współpraca Zarządców/ [Współpraca międzynarodowa](#)*.

2. INFRASTRUKTURA

2.1. Wprowadzenie

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

2.2. Zasięg sieci

2.2.1. Granice

1. Infrastruktura kolejowa zarządzana przez PLK nie wykracza poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.
2. Przebieg infrastruktury kolejowej PLK, w tym punkty graniczne z sieciami sąsiednich zagranicznych zarządców infrastruktury kolejowej, prezentuje mapa stanowiąca **załącznik 2.19**.

2.2.2. Połączone sieci kolejowe

Wykaz punktów stycznych infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PLK z infrastrukturą kolejową innych zarządców infrastruktury, w tym z sieciami kolejowymi zarządców krajowych i zagranicznych - zawiera **załącznik 2.10**.

2.3. Opis sieci

1. Ogólną charakterystykę linii kolejowych zarządzanych przez PLK, zawiera instrukcja „Wykaz linii Id-12 (D-29)”, dostępna na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Dla klientów i kontrahentów / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*
2. Informacje na temat linii kolejowych oraz innych dróg kolejowych zarządzanych przez PLK wraz ze wskazaniem, które z nich stanowią infrastrukturę nieczynną lub prywatną zawiera „Statut Sieci Kolejowej”, dostępny na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Dla klientów i kontrahentów / Statut Sieci Kolejowej*.
3. Wykaz parametrów technicznych na wyznaczonych międzynarodowych ciągach tranzytowych w ruchu towarowym zawiera **załącznik 2.5**.
4. Linie kolejowe wyposażone w przytorowe urządzenia samoczynnego hamowania pociągów, wymienione są w **załączniku 2.13**.

5. 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.**
6. Warunki techniczno-ruchowe linii kolejowych zarządzanych przez PLK zawiera Dodatek 1 do WRJ. Dodatek 1 do WRJ jest opracowywany i wydawany okresowo. Aktualny Dodatek 1 do WRJ w wersji elektronicznej (plik PDF) jest dostępny w ISZTP lub poprzez interfejs OCTOPUS w części pasywnej.

2.3.1. Rodzaje torów

Sieć kolejowa PLK składa się z linii kolejowych: jednotorowych i dwutorowych w podziale na zelektryfikowane i niezelektryfikowane.

Zestawienie eksploatowanej infrastruktury kolejowej PLK (stan na dzień 31 grudnia 2019 r.)	o szerokości toru 1435 mm	o szerokości toru 1520 mm	RAZEM
Długość linii kolejowych:	18 538,600 km	141,290 km	18 679,890 km
– w tym linii jednotorowych:	9 990,200 km	141,290 km	10 131,490 km
– w tym linii dwutorowych:	8 689,690 km	0 km	8 689,690 km
Długość torów kolejowych:	35 688,762 km	262,049 km	35 950,811 km
– w tym torów szlakowych i głównych zasadniczych na stacjach:	27 103,010 km	141,290 km	27 244,300 km
– w tym torów stacyjnych:	8 585,752 km	120,759 km	8 706,511 km
Długość linii kolejowych zelektryfikowanych:	11 909,040 km	14,329 km	11 923,369 km

2.3.2. Szerokość torów

1. PLK zarządza liniami kolejowymi o szerokości torów: 1435 mm (normalny) oraz 1520 mm (szeroki).
2. Dane dotyczące charakterystyki infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm znajdują się w **załącznikach od 2.1 (P) do 2.18.**, natomiast w zakresie infrastruktury o szerokości torów 1520 mm znajdują się w **załącznikach: 2.1 (P), 2.1 (A), 2.1 (T), 2.2., 2.3., 2.4., 2.6., 2.7., 2.10, 2.11., 2.12., 2.13., 2.14., 2.15.**

2.3.3. Stacje i węzły

1. Wykaz posterunków ruchu, w tym stacji kolejowych, na poszczególnych liniach kolejowych zawiera **załącznik 2.6.**
2. Wykaz peronów przy liniach kolejowych zarządzanych przez PLK, wraz z ich charakterystyką, zawiera **załącznik 2.18.**

2.3.4. 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**.

2.3.5. Dopuszczalne naciski

1. Wykaz maksymalnych nacisków osi na tor 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**.

2.3.6. Profile linii

Wykaz pochyłeń 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.

2.3.7. Prędkości maksymalne

1. Maksymalne prędkości obowiązujące na poszczególnych odcinkach linii kolejowych PLK zawierają **załączniki 2.1 (P), 2.1 (A), 2.1 (T)**, dotyczące kategorii pociągów oraz rodzajów stosowanych pojazdów:
 - 1) 2.1(P) – wykaz maksymalnych prędkości dla pociągów pasażerskich zestawianych ze składów wagonowych oraz dla lokomotyw luzem;
 - 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.
2. Dla pociągów TC i TD (pociągi towarowe do przewozów jednostek transportu intermodalnego i próżnych platform po przewozie lub do przewozu jednostek transportu intermodalnego) stosuje się prędkości jak dla pociągów pasażerskich zestawianych ze składów wagonowych, wskazanych w **załączniku 2.1 (P)**, z ograniczeniem prędkości maksymalnej do 120 km/h, o ile we wniosku o przydzielenie trasy pociągu, o którym mowa w podrozdziale 4.2., aplikant zaznaczył rodzaj ładunku jako „intermodalny” oraz pociąg wyposażony jest w hamulec szybko działający.

2.3.8. 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.

Wykaz dopuszczalnych długości pociągów towarowych wraz z czynnymi lokomotywami udostępniany jest na żądanie przewoźnika kolejowego, międzynarodowego ugrupowania interesów gospodarczych obejmujących przewoźników kolejowych, innym podmiotom zainteresowanym uzyskaniem zdolności przepustowej, w tym zagranicznych.

2. Długości użytkowe krawędzi peronowych dla pociągów pasażerskich zawiera **załącznik 2.18**.

2.3.9. 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.
4. Brak obowiązujących umów, o których mowa w ust. 3, może skutkować brakiem możliwości korzystania z infrastruktury kolejowej przy użyciu trakcji elektrycznej.
5. Szczegółowe uregulowania dotyczące korzystania z infrastruktury kolejowej przy użyciu trakcji elektrycznej zawiera Umowa o przydzielenie lub Umowa o wykorzystanie.
6. Parametry sieci trakcyjnej określono w **załączniku 2.12**.

2.3.10. 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**.

2.3.11. Systemy prowadzenia ruchu

1. 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.
2. 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 jednodostępowej (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 maszynistą 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;
 - 7) z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 i poziomu 2.

2.3.12. Systemy łączności

1. Komunikacja na sieci PLK odbywa się za pomocą systemu pociągowej łączności analogowej w paśmie VHF - dwukierunkowej, simpleksowej, z wywołaniem selektywnym, z zastrzeżeniem podrozdziału 3.4.1 ust. 22.
2. Szczegółowe wymagania i informacje dotyczące systemów łączności zostały opisane w podrozdziale 3.4.1.

2.3.13. Systemy kontroli pociągów

1. Na wybranych liniach kolejowych PLK funkcjonuje Europejski System Sterowania Pociągami (ERTMS/ETCS), który umożliwia kontrolę prowadzenia pociągu przez maszynistę i stanowi część składową Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS).
System zapewnia bezpieczeństwo prowadzenia ruchu kolejowego, w stopniu umożliwiającym jazdę z prędkościami powyżej 160 km/h, spełniając jednocześnie wymogi interoperacyjności kolei europejskich.
2. Do głównych funkcji realizowanych przez system ERTMS/ETCS należą:
 - 1) określanie precyzyjnych „Zezwoleń Na Jazdę” (MA), uwzględniających między innymi:
 - a) maksymalny dystans jazdy poprzez określenie granicy zezwolenia na jazdę,

- b) opis drogi jazdy, zawierający statyczny profil prędkości, profil pochylenia toru, miejsca unikania zatrzymania pociągu, itp.,
 - c) ostrzeżenia dotyczące ograniczeń prędkości jazdy;
 - 2) ciągły nadzór nad parametrami jazdy pociągów wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS, takich jak kontrola:
 - a) dopuszczalnej (maksymalnej) prędkości jazdy wynikającej z parametrów technicznych pociągu i „Zezwolenia Na Jazdę” otrzymanego od urządzeń przytorowych systemu ERTMS/ETCS,
 - b) „Końca Zezwolenia Na Jazdę” (EoA),
 - c) trybu pracy urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS;
 - 3) kontrola działań i reakcji podejmowanych lub zaniechanych przez maszynistę na polecenia i informacje przekazywane przez system ERTMS/ETCS.
3. W systemie ERTMS/ETCS maszynista jest odpowiedzialny za właściwe prowadzenie pociągu w oparciu o informacje przekazywane przez urządzenia pokładowe systemu i zachowanie obowiązujących przepisów krajowych. Szczegółowe informacje, niezbędne do wykonywania obowiązków maszynisty przy prowadzeniu pociągu z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS, zawierają regulacje opracowane przez przewoźników.
4. Pociągi kursujące na liniach wyposażonych w system ERTMS/ETCS nie muszą być obowiązkowo wyposażone w system pokładowy ERTMS/ETCS. W przypadku braku wyposażenia pokładowego, jazda odbywa się na zasadach jak dla linii niewyposażonej, tj. w oparciu o sygnały i wskaźniki przytorowe.
5. Wykaz linii kolejowych, które są wyposażone w urządzenia systemu ETCS, stanowi **załącznik 2.16**.

2.4. Ograniczenia ruchu

1. Korzystających z linii kolejowych obowiązują postanowienia zawarte w Dodatku 1 do WRJ, zawierającym warunki techniczno-ruchowe linii oraz Dodatku 2 do WRJ, zawierającym wykaz ostrzeżeń stałych oraz prędkości drogowych na torach głównych zasadniczych stacji węzłowych.
2. Dodatek 1 do WRJ jest opracowywany i wydawany okresowo w terminach zbieżnych z dniem wejścia w życie nowego RRJ lub w terminach zbieżnych z jego aktualizacjami.
3. Dodatek 2 do WRJ jest opracowywany i wydawany okresowo, przy czym po raz pierwszy równocześnie z wejściem w życie RRJ.
4. Aktualne Dodatki do WRJ w wersji elektronicznej (plik PDF) są dostępne w ISZTP lub poprzez interfejs OCTOPUS w części pasywnej.
5. PLK informuje maszynistę 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.

2.4.1. Specjalistyczna infrastruktura

PLK nie wyodrębnia specjalnej infrastruktury w rozumieniu art. 49 [dyrektywy 2012/34/UE](#) oraz odcinków linii kolejowych, na których określony rodzaj przewozów jest uprzywilejowany, o czym mowa w art. 29b [Ustawy](#).

2.4.2. Ograniczenia środowiskowe

1. Przewoźnicy osób korzystający z linii kolejowych:
 - 1) nr 1 Warszawa Zachodnia – Katowice, na odcinku Skierniewice – Koluszki;
 - 2) nr 17 Łódź Fabryczna – Koluszki;
 - 3) nr 440 Warszawa Służewiec – Warszawa Lotnisko Chopina;
 - 4) nr 458 Łódź Fabryczna – Łódź Widzew;zobowiązani są do zestawienia pociągu z taboru pasażerskiego wyposażonego w toalety z zamkniętym układem sanitarnym lub bez toalet.
2. Przewoźnicy osób zobowiązani są do zamykania przez drużyny konduktorskie toalet z otwartym układem sanitarnym na czas:
 - 1) przejazdu pociągu linią:
 - a) nr 2 Warszawa Zachodnia – Terespol, na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia (linia średnicowa dalekobieżna),
 - b) nr 448 Warszawa Zachodnia – Warszawa Rembertów, na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia (linia średnicowa podmiejska);
 - 2) korzystania z linii kolejowej pomiędzy posterunkami Wrocław Główny WGB, Wrocław Główny WGA i posterunkiem odgałęźnym Grabiszyn;
 - 3) podstawiania składów pociągów z torów postojowych na tory przy peronach oraz podczas postoju na stacji Wrocław Główny.
3. Przewoźnicy osób korzystający z infrastruktury kolejowej PLK zobowiązani są do sukcesywnego wprowadzania do eksploatacji taboru pasażerskiego wyposażonego w toalety z zamkniętym układem sanitarnym.
4. Od rozkładu jazdy pociągów 2023/2024 przewoźnicy osób będą zobowiązani do zestawiania pociągów z taboru pasażerskiego wyposażonego w toalety z zamkniętym układem sanitarnym na całej infrastrukturze kolejowej PLK.
5. Przewoźnicy korzystający z infrastruktury kolejowej odpowiadają za wszelkie emisje do środowiska na obszarze kolejowym lub poza nim, powstałe w wyniku prowadzonej przez nich działalności.

6. 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.
7. 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.
8. 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 z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska](#) oraz [ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne](#).

2.4.3. Ograniczenia w przewozach towarów niebezpiecznych

1. Informacje o obostrzeniach dotyczących realizacji przewozów towarów niebezpiecznych (w tym TWR) oraz 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 [Regulaminu dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych \(Regulamin RID\)](#) oraz „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:

Numer linii	Lokalizacja	Wyszczególnienie tunelu	Kilometraż linii od km – do km
2	Warszawa	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
440	Warszawa	Lotnisko Chopina	od 0,460 do 1,620
17	Łódź	Łódź Fabryczna	od -0,142 do 2,250
458			od -0,139 do 2,250

2.4.4. Ograniczenia w tunelach

Ze względu na zastosowane rozwiązania techniczne z zakresu ochrony przeciwpożarowej oraz zapewnienie odpowiedniej jakości powietrza w rejonie stacji pasażerskich, obowiązują ograniczenia regularnego ruchu pociągów z trakcją spalinową w niżej wymienionych tunelach:

Numer linii	Lokalizacja	Wyszczególnienie tunelu	Kilometraż linii od km – do km
2	Warszawa	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
440	Warszawa	Lotnisko Chopina	od 0,460 do 1,620
17	Łódź	Łódź Fabryczna	od -0,142 do 2,250
458			od -0,139 do 2,250

2.4.5. Ograniczenia na mostach

Informacje dotyczące ograniczeń parametrów technicznych linii kolejowych, w tym przebiegających przez mosty lub wiadukty zostały uwzględnione w załącznikach 2.1 (A), 2.1 (P), 2.1 (T), 2.2, 2.3, 2.4, 2.5.

2.5. Dostępność infrastruktury

1. Wykaz linii udostępnianych przez PLK 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;
 - 3) nieujętych w planowaniu długoterminowym zamknięć wynikających z realizacji dodatkowych zadań inwestycyjnych i modernizacyjnych;
 - 4) czasowych ograniczeń w użytkowaniu fragmentów linii kolejowych lub pracy posterunków ruchu zawartych w **załączniku 2.7**;
 - 5) przerw technologicznych;
 - 6) uszkodzeń taboru;
 - 7) wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych lub kryzysowych;
 - 8) zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy;
 - 9) potrzeb związanych z bezpieczeństwem i obronnością państwa;
 - 10) decyzji Prezesa UTK lub innych uprawnionych organów państwowych.

3. 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**.
4. Pozostałe informacje na temat ograniczeń eksploatacyjnych zostały opisane w podrozdziałach 2.4.-2.4.5.

2.6. 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>

3. WARUNKI DOSTĘPU

3.1. Wprowadzenie

1. Rozdział 3 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. Dla torów o szerokości 1520 mm obowiązują odrębne uregulowania wskazane w dokumencie „Zasady udostępniania infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1520 mm zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”, dostępnym na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Dla klientów i kontrahentów / Warunki udostępniania infrastruktury i regulaminy / [Zasady udostępniania infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1520 mm.](#)*

3.2. Ogólne warunki dostępu

Warunki związane z dostępem opracowano na podstawie zapisów [Ustawy](#) oraz [Rozporządzenia](#).

3.2.1. Warunki składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej

1. Aplikant nabywa prawo składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej po zawarciu Umowy o przydzielenie. Szczegółowe informacje na temat zawierania Umowy o przydzielenie reguluje podrozdział 3.3.2. oraz 3.3.3.
2. Składanie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej i ich rozpatrywanie odbywa się na zasadach określonych w rozdziale 4.
3. Zdolność przepustowa przydzielona aplikantowi nie może być przekazana innemu aplikantowi.
4. Zdolność przepustowa przydzielona aplikantowi nie może być wykorzystana do realizacji innego rodzaju przewozów, niż wskazany we wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej.
5. 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.
6. Aplikant, który jest przewoźnikiem, nie może wskazać innego przewoźnika do wykorzystania przydzielonej mu zdolności przepustowej.
7. Warunki składania wniosków dotyczących korytarzy RFC określono w rozdziale 4.

3.2.2. Warunki dostępu do infrastruktury kolejowej

1. Warunkiem korzystania przez przewoźnika z infrastruktury kolejowej PLK jest zawarcie Umowy o wykorzystanie.
2. Przed zawarciem Umowy o wykorzystanie, przewoźnik zobowiązany jest do przedłożenia PLK 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](#);
 - 4) oświadczenia, że będzie informował PLK 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 2021/2022, przed zawarciem Umowy o wykorzystanie na rozkład jazdy 2021/2022 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.
4. Szczegółowe informacje na temat Umowy o wykorzystanie wskazano w podrozdziale 3.3.2.

3.2.3. 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

3.2.4. 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 3.2.3.

3.2.5. Ubezpieczenie

1. Przewoźnicy zobowiązani są do posiadania aktualnego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, o czym mowa w art. 46 ust. 10 [Ustawy](#).
2. Minimalną sumę gwarancyjną określa [rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 25 maja 2017 r. w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego](#).
3. Obowiązek ubezpieczenia powstaje nie później niż w dniu poprzedzającym dzień rozpoczęcia wykonywania działalności objętej licencją.

3.3. Umowy

1. Szczegółowe relacje aplikant / przewoźnik – PLK ustalone są w Umowie o przydzielenie, Umowie o wykorzystanie lub Umowie ramowej, 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. Niedotrzymanie zobowiązań, wynikających z Umowy o wykorzystanie, powoduje odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną tym drugiej stronie.
4. Odpowiedzialność za szkodę, o której mowa w ust. 3, 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.
5. Odpowiedzialność PLK z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązań wynikających z Umowy o wykorzystanie jest wyłączona w przypadku niedotrzymania przez przewoźnika parametrów, będących elementem rozkładu jazdy pociągów, z wyjątkiem zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w rozumieniu Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8, do których doszło z przyczyn leżących po stronie PLK.

6. Odpowiedzialność stron z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązań wynikających z Umowy o wykorzystanie jest wyłączona w przypadku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych lub kryzysowych.
7. 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.

3.3.1. Umowa ramowa

1. PLK, na uzasadniony wniosek aplikanta, może zawrzeć Umowę ramową, o której mowa w art. 31 [Ustawy](#), tj. umowę o rezerwację zdolności przepustowej w okresie wykraczającym poza okres obowiązywania RRJ.

Umowa ramowa nie określa szczegółowych tras pociągów.

2. Zasady rezerwacji ramowej zdolności przepustowej zostały określone w **załączniku 7.1**.

3. Wnioski o rezerwację ramowej zdolności przepustowej na okres, o którym mowa w ust. 1, przyjmowane są w terminie określonym w **załączniku 7.1**.

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

Wzór wniosku o rezerwację ramowej zdolności przepustowej stanowi **załącznik 7.3**.

4. Podstawą do złożenia przez aplikanta wniosku o rezerwację ramowej zdolności przepustowej 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 oraz uzasadnienie, będące podstawą złożenia wniosku o zawarcie Umowy ramowej, 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 niezwłocznie 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 rezerwację ramowej zdolności przepustowej, 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 4.5.1., 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 w uzgodnieniu z aplikantem 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 (P), 2.1 (A), 2.1 (T)** 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 2.5., w podrozdziale 4.3.2. oraz w **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) przybliżone 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 uiszczenia.
10. Aplikant, który zawarł z PLK Umowę ramową, składa wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej, na zasadach określonych dla danego rocznego rozkładu jazdy pociągów, zgodnie z postanowieniami Umowy ramowej.

11. PLK, po uzyskaniu zgody Prezesa UTK, może nie zawierać Umów ramowych w odniesieniu do linii kolejowych, które zostały zgłoszone jako przepełnione.
12. Wzór Umowy ramowej stanowi **załącznik 7.2**.

3.3.2. Umowy z przewoźnikami

1. Przewoźnik zawiera z PLK dwie umowy:
 - 1) Umowę o przydzielenie – jako aplikant;
 - 2) Umowę o wykorzystanie – jako przewoźnik.
2. Zawarcie Umowy o przydzielenie umożliwia aplikantowi będącemu przewoźnikiem składanie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej dla tras pociągów, postępu pojazdów kolejowych, wykonywania manewrów oraz wniosków o opracowanie studium rozkładu jazdy pociągów.
3. W celu zawarcia Umowy o przydzielenie dla rozkładu jazdy 2021/2022, Aplikant będący przewoźnikiem, który w poprzednim rozkładzie jazdy pociągów nie miał zawartej z PLK Umowy o przydzielenie - składa w formie pisemnej wniosek o zawarcie umowy o przydzielenie zdolności przepustowej, według wzoru stanowiącego **załącznik 6.1 – część A**.

We wniosku aplikant określa w szczególności:

- 1) nazwę, siedzibę i adres;
- 2) dane umożliwiające jednoznaczną identyfikację, np. NIP, Regon, KRS;
- 3) charakter aplikanta: aplikant będący przewoźnikiem;
- 4) rodzaj przewozu, dla którego aplikant będzie składał wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej: przewóz osób / przewóz rzeczy / przewóz osób i rzeczy;
- 5) w ramach jakiego rozkładu jazdy pociągów aplikant będzie składał wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej: rocznego lub indywidualnego.
4. W przypadku aplikantów zamierzających składać wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej w zakresie kolejowych przewozów osób, innych niż okazjonalne, aplikant określa w Umowie o przydzielenie 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 albo decyzję o przyznaniu ograniczonego dostępu.
5. Zawarcie Umowy o wykorzystanie umożliwia przewoźnikowi wykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej dla tras pociągów, postępu pojazdów kolejowych, wykonywania manewrów lub korzystanie z obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w rozdziale 7.
6. W celu zawarcia Umowy o wykorzystanie dla rozkładu jazdy 2021/2022, przewoźnik, który w poprzednim rozkładzie jazdy pociągów nie miał zawartej z PLK Umowy o wykorzystanie - składa w formie pisemnej wniosek o zawarcie

umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej, według wzoru stanowiącego załącznik 6.1 – część B.

Wraz z wnioskiem przewoźnik składa w języku polskim lub w uwierzytelnionym tłumaczeniu oryginałów na język polski dokumenty, o których mowa w podrozdziale 3.2.2. ust. 2.

7. Wnioski, o których mowa w ust. 3 i 6, należy przesłać na adres:

**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala
Biuro Sprzedaży**

03-734 Warszawa, ul. Targowa 74

e-mail: aplikant@plk-sa.pl, ius@plk-sa.pl

8. Zawarta Umowa o przydzielenie lub Umowa o wykorzystanie nie wymagają zatwierdzenia przez Prezesa UTK.

3.3.3. Umowy z aplikantami niebędącymi przewoźnikami

1. Aplikant niebędący przewoźnikiem zawiera z PLK Umowę o przydzielenie.
2. Zawarcie Umowy o przydzielenie umożliwia aplikantowi niebędącemu przewoźnikiem składanie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej dla tras pociągów, postoju pojazdów kolejowych, wykonywania manewrów oraz wniosków o opracowanie studium rozkładu jazdy pociągów.
3. W celu zawarcia Umowy o przydzielenie dla rozkładu jazdy 2021/2022, aplikant niebędący przewoźnikiem, który w poprzednim rozkładzie jazdy pociągów nie miał zawartej z PLK Umowy o przydzielenie - składa w formie pisemnej wniosek o zawarcie umowy o przydzielenie zdolności przepustowej, według wzoru stanowiącego załącznik 6.1 – część A, 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, np. NIP, Regon, KRS;
 - 3) charakter aplikanta: aplikant niebędący przewoźnikiem / aplikant będący organizatorem publicznego transportu zbiorowego;
 - 4) rodzaj przewozu, dla którego aplikant będzie składał wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej: przewóz osób / przewóz rzeczy / przewóz osób i rzeczy;
 - 5) w ramach jakiego rozkładu jazdy pociągów aplikant będzie składał wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej: rocznego lub indywidualnego.
4. Umowa o przydzielenie zawierana z aplikantem niebędącym przewoźnikiem określa m.in. sposób i termin przekazywania PLK informacji o przewoźniku wskazanym do wykorzystania przydzielonej aplikantowi zdolności przepustowej.

5. W przypadku Umowy o przydzielenie zawieranej z aplikantem niebędącym przewoźnikiem – postanowienia podrozdziału 3.3.2. ust. 4 – stosuje się odpowiednio.
6. Zawarta Umowa o przydzielenie nie wymaga zatwierdzenia przez Prezesa UTK.

3.4. Szczególne warunki dostępu

3.4.1. 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](#);
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](#), w szczególności w zakresie prawidłowego wyposażenia pociągów pasażerskich we właściwe tablice kierunkowe.
3. Przewóz kolejną odpadów należy realizować zgodnie z wymaganiami określonymi w [rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 7 października 2016 r. w sprawie szczególnych wymagań dla transportu odpadów](#).

Tabor

4. 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 12**.
Elektryczne pojazdy trakcyjne, których pantografy wyposażone są w system awaryjnego opuszczania ADD (ang. Automatic Drop Device), w trakcie wykonywania jazd pociągowych powinny mieć uruchomiony wyżej wymieniony system.

5. 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**.
6. Zestawy kołowe taboru muszą zapewnić elektryczne zwieranie toków szynowych – rezystancja zestawu kołowego nie może być większa niż 50 mΩ.
7. Wagony towarowe, których 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 szczękowe hamulce torowe w trakcie ich działania.

Wszelkie inne ograniczenia w zakresie dopuszczenia do rozrządzenia wagonów, nieujęte w aktualnie obowiązujących przepisach i instrukcjach, a wynikające ze specyfiki obiektu wyposażonego w urządzenia automatycznego sterowania rozrządaniem, w tym z konstrukcji hamulca torowego, ujęte są w regulaminach technicznych posterunku ruchu oraz „Regulaminie dostępu do obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.” – załącznik nr 3 „OIU stacje rozrządowe – szczegółowe dane techniczne”, dostępnym na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Dla klientów i kontrahentów / Warunki udostępniania infrastruktury i regulaminy / [Obiekty infrastruktury usługowej](#).*

8. 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 np. uszkodzonego pojazdu.
9. Ograniczenia środowiskowe dotyczące eksploatacji taboru kolejowego wyposażonego w toalety z zamkniętym układem sanitarnym na poszczególnych odcinkach linii kolejowych zostały wskazane w podrozdziale 2.4.2.
10. 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, emisję ładunku poprzez np. pylenie, wywiewanie, usypywanie, wylewanie, wyciekanie i uwalnianie oraz emisję energii.
11. 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 zsykowych, w sposób utrudniający ich otwarcie przez osoby postronne.
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. Przewoźnik określa w przepisach wewnętrznych zasady obsługi układów hamulcowych w przypadku stwierdzenia ich niesprawności, także przez przytorowe urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru (dSAT), z uwzględnieniem obowiązujących przepisów.
14. 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.
15. Pojazdy kolejowe oraz pracownicy przewoźnika muszą być wyposażeni w urządzenia radiotelefoniczne pracujące w sieci radiołęczności PLK zgodnie z zasadami i wymaganiami określonymi w „Instrukcji o organizacji i użytkowaniu sieci radiotelefonicznych Ie-14 (E-36)”, wymienionej w **załączniku 3.2**.

Radiołęczność

16. Przewoźnik nie może udostępniać użytkowanych przez jego personel urządzeń radiotelefonicznych pracujących w sieci radiołęczności PLK osobom trzecim i odpowiedzialny jest za ich sprawność oraz wykorzystywanie, zgodnie z instrukcjami i regulaminami obowiązującymi w PLK, w szczególności „Regulaminem wykorzystywania sieci radiołęczności 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 radiołęczności w pasmach radiowych administrowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przez przewoźników kolejowych.](#)*
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**.

18. Przewoźnik, 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, zobowiązany jest wystąpić do PLK o uzyskanie kluczy kryptograficznych.

Szczegółowe informacje na temat wnioskowania i wydawania kluczy kryptograficznych dla urządzeń systemu ERTMS/ETCS poziom 2, 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](#)*.

19. Wszystkich informacji dotyczących sieci radiołączności analogowej (VHF) PLK, pozwoleń radiowych oraz systemu ERTMS/ETCS 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

20. Przewoźnik, który chce realizować przewóz z wykorzystaniem urządzeń radiołączności ERTMS/GSM-R (w tym również urządzeń ERTMS/ETCS poziom 2), zobowiązany jest wystąpić do PLK o wydanie kart SIM systemu GSM-R.

Szczegółowe informacje na temat wnioskowania i wydawania 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](#)*.

21. Wszystkich informacji dotyczących systemu ERTMS/GSM-R udziela:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala
Biuro Teleinformatyki
 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74
 tel. (22) 473-29-16, e-mail: iin@plk-sa.pl

22. Od dnia 2 stycznia 2022 r. do odwołania - PLK wdraża eksploatację obserwowaną GSM-R na odcinku linii kolejowej wyposażonej w system ETCS poziomu 2:

Numer linii	Nazwa linii	Kilometraż linii od km – do km
9	WARSZAWA WSCHODNIA OSOBOWA - GDAŃSK GŁÓWNY	16,790 - 287,820

W czasie eksploatacji obserwowanej na ww. odcinku linii połączenia głosowe realizowane będą wyłącznie za pomocą sieci GSM-R.

Przewoźnik korzystający z infrastruktury PLK zobowiązany jest do wyposażenia druzyn pociągowych w terminale pracujące w sieci GSM-R.

Postępowanie na wypadek ujawnienia nieprawidłowości

23. 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.
24. Przewoźnik, po bezskutecznej interwencji, informuje Prezesa UTK o przypadkach ujawnienia usterek i nieprawidłowości infrastruktury kolejowej powodujących zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

3.4.2. Proces akceptacji personelu

1. Pracownicy przewoźnika wykonujący czynności związane bezpośrednio z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz maszyniści prowadzący określone rodzaje pojazdów kolejowych muszą spełniać warunki określone w [Ustawie](#) oraz właściwych aktach wykonawczych wydanych na jej podstawie.
2. Podczas wykonywania zadań wynikających z Umowy o wykorzystanie, pracownicy przewoźnika muszą być wyposażeni – w wymaganych przypadkach – w zezwolenie wydane w trybie opisanym w ust. 5-13 oraz aktualne karty rozkładu jazdy pociągów w formie papierowej lub elektronicznej.
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.

Zezwolenia dla pracowników przewoźnika

5. 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.
6. 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.
7. Zezwolenia, o których mowa w ust. 5, zachowują ważność na czas w nim określony, jednak nie dłużej niż dwa lata od daty wystawienia.
8. 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**.

9. 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”.
10. Za wydanie zezwolenia, o którym mowa w ust. 5, wystawiający pobiera opłatę w wysokości 10,00 zł netto od każdego dokumentu.
11. 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.
12. W przypadku ustania przyczyny uzasadniającej wydanie zezwolenia, przewoźnik zobowiązany jest do jego niezwłocznego zwrotu wystawcy.
13. O utracie zezwolenia przewoźnik, który wystąpił o jego wystawienie informuje pisemnie wystawcę, wyjaśniając okoliczności, w jakich nastąpiła utrata.

3.4.3. 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. Terminów, o których mowa w ust. 2 nie stosuje się do wniosków dotyczących uszkodzonego taboru, po uprzednim uzgodnieniu z Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK.
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 26 listopada 2021 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 4.8.2., w uzgodnieniu z przewoźnikiem, dokonuje aktualizacji wydanych wcześniej zgód na przewóz przesyłek nadzwyczajnych.

3.4.4. Przewóz towarów niebezpiecznych

1. Towary niebezpieczne oznaczają materiały i przedmioty, których przewóz jest zabroniony przepisami [Regulaminu międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych \(Regulamin RID\)](#) lub dopuszczony wyłącznie na warunkach podanych w [Regulaminie RID](#). Przewóz kolejną towarów niebezpiecznych jest to każde przemieszczenie towarów niebezpiecznych wagonem, z uwzględnieniem postojów wymaganych podczas tego przewozu oraz czynności związanych z tym przewozem.

2. Towary niebezpieczne wysokiego ryzyka (TWR) oznaczają grupę towarów wyodrębnionych z towarów niebezpiecznych, które użyte niezgodnie ze swoim przeznaczeniem, m.in. do celów terrorystycznych mogą spowodować poważne skutki, takie jak liczne ofiary, masowe zniszczenia lub masowe zakłócenia społeczno-gospodarcze.
3. Przewóz towarów niebezpiecznych koleją regulują przepisy [Regulaminu międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych \(Regulamin RID\)](#), stanowiącego załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), której Polska jest sygnatariuszem.
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](#).
4. Regulacje dotyczące przewozów towarów niebezpiecznych koleją zawarte są w „Instrukcji o postępowaniu przy przewozie kolejami 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>

3.4.5. Pociągi testowe

1. Aplikant może przesłać do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK informację o potrzebie uruchomienia pociągu testowego, tj. pociągu do przeprowadzenia prób taboru / testów pojazdu kolejowego lub pociągu do testowania drogi kolejowej i jej elementów.
2. Informację o potrzebie uruchomienia pociągu testowego należy kierować na adres e-mail: id@plk-sa.pl.
3. Przejazd testowy realizowany jest na podstawie odrębnej umowy lub porozumienia.
4. Indywidualne zasady przejazdu testowego, w zależności od parametrów i charakterystyki przejazdu, określa „Regulamin tymczasowy prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót” odpowiednio dostosowany dla jazd testowych, zawierający odniesienie do wszystkich podsystemów strukturalnych (Infrastruktura, Energetyka i Sterowanie).
5. Ocena możliwości przekraczania w ramach jazd testowych prędkości lub innych parametrów techniczno-eksploatacyjnych aktualnie dopuszczonych na linii i jej odcinkach torowych przez PLK pozostaje poza odpowiedzialnością PLK i wymaga każdorazowo oceny i decyzji jednostki badawczej uczestniczącej w tego rodzaju jazdach i posiadającej stosowne kompetencje do oceny infrastruktury oraz do oceny pojazdu, przy czym Wnioskodawca zapewnia udział jednostki badawczej na swój koszt.

4. PRYZDZIELANIE 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 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 dla tras w RRJ, PLK uwzględnia progową wielkość wykorzystania zdolności przepustowej

przez aplikanta, w ostatnim zakończonym rocznym rozkładzie jazdy pociągów, wynoszącą 70%.

13. W przypadku przepełnienia odcinka infrastruktury, wielkość wykorzystania trasy pociągu w ciągu co najmniej jednego miesiąca w obowiązującym rozkładzie jazdy pociągów, poniżej progu wynoszącego 90%, upoważnia PLK do odmowy przydzielenia aplikantowi trasy pociągu na tym odcinku, chyba że wykorzystanie poniżej progu nastąpiło z przyczyn pozaekonomicznych, na które aplikant nie miał wpływu. W takim przypadku aplikant zobowiązany jest do wykazania PLK okoliczności mających wpływ na wykorzystanie zdolności przepustowej poniżej określonego progu.
14. Wnioski o opracowanie tras wzorcowych należy składać zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziałach 4.1. - 4.2., w terminie od 21 do 31 grudnia 2020 r. Szczegółowy terminarz opracowania tras wzorcowych zawiera **załącznik 8.1**.

Trasy katalogowe

15. Katalog PLK w ruchu krajowym może być przygotowywany i udostępniany na stronie internetowej www.plk-sa.pl, po uprzednim zalogowaniu w ISZTP.
16. Katalog PLK w ruchu międzynarodowym może być przygotowywany, w uzgodnieniu z zainteresowanymi innymi zarządcami, dla potrzeb realizacji wniosku o przydzielenie tras międzynarodowych.
17. Dostęp do ISZTP przyznawany jest zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziale 4.2.
18. Wniosek o przydzielenie trasy pociągu z Katalogu PLK, aplikant składa wyłącznie poprzez ISZTP.
19. Aplikant otrzymuje potwierdzenie złożenia elektronicznego wniosku o przydzielenie trasy pociągu z Katalogu PLK za pomocą ISZTP.

4.2. Ogólny opis procesu

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://skrz.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 4.5.1. ust. 6-7.
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 8.1**;
 - 2) ZRJ do 21 dni przed pierwszym dniem obowiązywania 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 z przyczyn nieleżących po stronie aplikanta, Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK informuje aplikantów o przewidywanych utrudnieniach i procedurze składania wniosków bez udziału ISZTP.
13. Wraz z dostępem do ISZTP aplikant uzyskuje dostęp do bazy danych o pojazdach trakcyjnych, dla których PLK posiada charakterystykę trakcyjną.

Wykaz zarejestrowanych pojazdów trakcyjnych stanowi **załącznik 13**.

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**, 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 Rzeczypospolitej Polskiej, przed złożeniem wniosku o przydzielenie tras pociągów na międzynarodowe kolejowe przewozy osób, obejmujące prawo do zapewnienia podróżnym możliwości wsiadania i wysiadania na stacjach znajdujących się na sieci PLK, zobowiązany jest przedłożyć decyzję Prezesa UTK o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie międzynarodowej, na adres wskazany w podrozdziale 3.2.2. ust. 2.
17. Na liniach wchodzących w skład kolejowych korytarzy towarowych, o których mowa w podrozdziale 1.7.1., 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.it, 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 12 grudnia 2021 r. do 24 czerwca 2022 r. i od 1 września 2022 r. do 10 grudnia 2022 r.
- 2) wnioski w sezonie letnim, tj. od 25 czerwca 2022 r. do 31 sierpnia 2022 r.

Składanie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonywania manewrów lub postoju

19. 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.

20. Dostęp do modułu, o którym mowa w ust. 19 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**

21. Po przydzieleniu dostępu do systemu ISZTP informacja dotycząca pierwszego uruchomienia przekazywana jest na adres poczty elektronicznej podany we wniosku.
22. 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.
23. 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.
24. 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.
25. 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”.
26. Wniosek, o którym mowa w ust. 24, należy składać nie później niż 30 minut przed realizacją manewru lub postoju.
27. 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.
28. PLK może odmówić realizacji wniosku w przypadku wyczerpania zdolności przepustowej w danej lokalizacji.
29. Nie ma konieczności składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów w zakresie zmiany czoła pociągu lub postoju, jeśli wynikają one z zarządzanego rozkładu jazdy lub w przypadku zakłóceń eksploatacyjnych.

30. Dopuszcza się składanie wniosków przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów lub postoju na cały okres obowiązywania rozkładu jazdy pociągów.

4.3. Rezerwacja zdolności przepustowej dla tymczasowych ograniczeń zdolności przepustowej (zamknięć torowych)

4.3.1. Zasady ogólne

1. PLK wprowadza tymczasowe ograniczenia zdolności przepustowej w celu utrzymania, odnowienia lub modernizacji infrastruktury kolejowej.
2. Tymczasowe ograniczenia zdolności przepustowej mogą różnić się między sobą czasem ich trwania oraz stopniem wpływu na ruch pociągów.
3. Zgodnie z wytycznymi RNE przyjęto do stosowania następującą klasyfikację wpływu tymczasowych ograniczeń zdolności przepustowej na ruch pociągów:

Stopień ograniczeń zdolności przepustowej w ruchu pociągów	Czas trwania ograniczeń zdolności przepustowej	Wpływ na dzienną szacowaną wielkość ruchu pociągów na linii kolejowej (trasy anulowane, przekierowane)
Poważny	Powyżej 30 kolejnych dni	Ponad 50%
Wysoki	Powyżej 7 kolejnych dni	Ponad 30%
Średni	7 lub mniej kolejnych dni	Ponad 50%
Niski	7 lub mniej kolejnych dni	Ponad 10%

4. Dla ograniczeń o stopniu „poważny” i „wysoki” sąsiadujący zarządcy infrastruktury w terminie ponad 24 miesiące przed datą wejścia w życie rozkładu jazdy, prowadzą koordynację w celu uniknięcia ich nałożenia się w jednym terminie na ciągach komunikacyjnych.
5. W przypadku, gdy planowane ograniczenia mają wpływ na sieci innych zarządców, przeprowadzana jest druga runda koordynacji pomiędzy zainteresowanymi zarządcami. Koordynację tę należy zakończyć nie później niż:
 - 1) na 18 miesięcy dla stopnia „poważny”;
 - 2) na 13 miesięcy i 15 dni dla stopni „wysoki” i „średni”.
6. Procedury w zakresie planowania i udzielania zamknięć torowych, podmioty odpowiedzialne za opracowywanie harmonogramu remontów, terminy i tryb przeprowadzania konsultacji ograniczeń zdolności przepustowej, o których mowa w załączniku VII do [dyrektywy 2012/34/UE](#) - określają „Zasady organizacji i udzielania zamknięć torowych Ir-19”, wskazane w **załączniku 3.2**.
7. Planowanie zamknięć torowych dzieli się m.in. na:
 - 1) długoterminowe;

- 2) okresowe.
8. **Planowanie długoterminowe**, o którym mowa w ust. 7 pkt 1 oraz pkt 8 załącznika VII do [dyrektywy 2012/34/UE](#), dotyczy rocznego rozkładu jazdy pociągów, który będzie konstruowany i uwzględnia zamknięcia torowe:
- 1) trwające dłużej niż siedem kolejnych dni i powodujące, że 30% szacowanej wielkości ruchu na linii zostanie anulowane;
- lub
- 2) powodujące przerwę w ruch pociągów.
9. W przypadku, gdy planowane zamknięcia torowe uwzględnione w rocznym rozkładzie jazdy pociągów nie będą realizowane, zdolność przepustowa zostaje uwolniona.
10. W zależności od terminu ustalenia odwołania planowanego zamknięcia, PLK informuje o tym aplikantów poprzez publikację korekty **załącznika 5.1** lub poprzez aktualizację **załącznika 5.3**.
11. Uwolniona w wyniku odwołania zamknięć torowych zdolność przepustowa przydzielana jest na zasadach ogólnych.
12. **Planowanie okresowe** dotyczy terminów obowiązywania zmienionej organizacji ruchu, których terminarz zmian w rozkładzie jazdy pociągów zawiera **załącznik 5.2**.

4.3.2. Terminy i informacje przekazywane aplikantom

Planowanie długoterminowe

1. Informacje na temat planowanych długoterminowych zamknięć torowych, w tym projekty sieciowych harmonogramów zamknięć torowych oraz wyniki konsultacji, o których mowa w załączniku VII do [dyrektywy 2012/34/UE](#), dostępne są na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Dla klientów i kontrahentów / Warunki udostępniania infrastruktury i regulaminy / [Harmonogram zamknięć torowych](#)*.
2. Projekt Sieciowego harmonogramu zamknięć torowych i projekt pierwszej korekty podlegają konsultacjom z zainteresowanymi aplikantami oraz głównymi operatorami obiektów infrastruktury usługowej, którzy mogą zgłaszać uwagi w zakresie terminów i lokalizacji proponowanych zamknięć torowych w terminie 14 dni od dnia publikacji projektów.
3. Zatwierdzony Sieciowy harmonogram zamknięć torowych podlega publikacji na stronie internetowej PLK, o której mowa w ust. 1, nie później niż 24 miesiące przed wejściem w życie rocznego rozkładu jazdy pociągów, którego dotyczy, natomiast:
 - 1) pierwsza korekta – nie później niż 12 miesięcy przed wejściem w życie rocznego rozkładu jazdy, którego dotyczy;

- 2) druga korekta – przed wejściem w życie rozkładu jazdy i dotyczy okresu od wprowadzenia aktualizacji rocznego rozkładu jazdy pociągów, o czym mowa w podrozdziale 4.8.1. ust. 11.
4. Dodatkowo pierwsza i druga³ korekta „Sieciowego harmonogramu zamknięć torowych planowanych do wykonania w rozkładzie jazdy pociągów 2021/2022” stanowi **załącznik 5.1**.
5. Szczegółowych informacji dotyczących Sieciowego harmonogramu zamknięć torowych, w tym w zakresie konsultacji, o których mowa w ust. 2, udziela:
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala
Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74
e-mail: ies@plk-sa.pl
6. W ramach konsultacji z aplikantami planowanych tymczasowych ograniczeń zdolności przepustowej, PLK przekazuje następujące dane:
 - 1) planowany termin rozpoczęcia i zakończenia;
 - 2) odcinek linii, którego dotyczy ograniczenie;
 - 3) w stosownych przypadkach, o ile istnieje taka konieczność – zdolność przepustową linii objazdu.

Planowanie okresowe

7. Informacje o planowanych okresowych ograniczeniach w przepustowości przekazywane są zainteresowanym aplikantom na etapie opracowania projektu ZRJ oraz dodatkowo publikowane są w ISZTP.
8. Szczegółowe informacje na temat procedury zmian w organizacji ruchu w wyniku wprowadzenia zamknięć torowych w ramach planowania okresowego zawiera podrozdział 4.8.2.

Nieplanowane zamknięcia torowe

9. Informacje o nieplanowanych zamknięciach torowych, w tym wynikających z uszkodzeń infrastruktury kolejowej, o których mowa w podrozdziale 2.5 ust. 2 pkt 2, publikowane są w formie komunikatów w aplikacji ISZTP.

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

³ Druga korekta Sieciowego harmonogramu zamknięć torowych planowanych do wykonania w rozkładzie jazdy pociągów 2021/2022 zostanie opublikowana przed wejściem w życie rozkładu jazdy 2021/2022

kalendaryzowanych: styczeń – marzec, lipiec – wrzesień, dla których przydzielono trasy w rocznym rozkładzie jazdy pociągów zgodnie z przydzieloną ramową zdolnością przepustową, zmniejsza dla tych linii ramową zdolność przepustową dla kolejnych rocznych rozkładów jazdy pociągów analogicznie o % jej niewykorzystania.

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

2. Aplikant informuje bezzwłocznie PLK o każdym zamiarze niewykorzystania ramowej zdolności przepustowej.
3. PLK publikuje wykaz ramowej zdolności przepustowej nie później niż trzy miesiące po zawarciu Umowy ramowej, po wprowadzeniu zmiany do tej umowy lub po jej rozwiązaniu, w sposób zapewniający poszanowanie tajemnicy przedsiębiorstwa.

4.5. Proces przydzielania tras

4.5.1. Zamawianie tras pociągów w rocznym rozkładzie jazdy

1. PLK opracowuje projekt RRJ na podstawie wniosków o przydzielenie tras pociągów złożonych zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziałach 4.1. oraz 4.2. ust. 1-18.

Poszczególne etapy procesu opracowywania RRJ oraz obowiązujące terminy zawiera „Harmonogram opracowania rocznego rozkładu jazdy pociągów 2021/2022”, stanowiący **załącznik 8.1**.

Wnioski o przydzielenie trasy pociągu w RRJ należy składać 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	29 marca 2021 r.	12 kwietnia 2021 r.
TRASY JEDNOSIECIOWE Rodzaje pociągów (rodzaje według załącznika 6.3)		
pasażerskie	6 kwietnia 2021 r.	16 kwietnia 2021 r.
towarowe	24 maja 2021 r.	4 czerwca 2021 r.
pasażerskie niehandlowe i lokomotywy	12 lipca 2021 r.	16 lipca 2021 r.
TRASY IRJ na okres obowiązywania RRJ		
pasażerskie, towarowe, pasażerskie niehandlowe i lokomotywy	6 lipca 2021 r.	13 września 2021 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 proggu wykorzystania tras pociągów, o którym mowa w podrozdziale 4.1. ust. 12, 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.

Podczas rozpatrywania każdego ze stopni pierwszeństwa, o których mowa w pkt 1-5, PLK uwzględnia dodatkowo priorytet w przydzielaniu tras dla pociągów wyposażonych łącznie w urządzenia pokładowe ERTMS/ETCS oraz łączność GSM-R.

4. 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”.

Wnioski oznaczone jako „BUS” nie oznaczają wprowadzenia komunikacji zastępczej i jej finansowania na zasadach określonych w **załączniku 16**.

Oznaczenie „BUS” wprowadza się dla potrzeb technicznych związanych z konstrukcją rozkładu jazdy pociągów na odcinkach, na których PLK przydziela zdolność przepustową dla tras pociągów oraz w uzgodnieniu z aplikantem dla zapewnienia informacji pasażerskiej dotyczącej komunikacji autobusowej wprowadzanej we własnym zakresie przez aplikanta, obejmującej odcinki linii, wskazane w **załączniku 5.3**.

5. W przypadku kiedy PLK podczas opracowania rozkładu jazdy pociągów według złożonych wniosków o przydzielenie tras pociągów stwierdzi nieprawidłowości w ich sporządzeniu, w szczególności przekroczone dopuszczalne wielkości nacisków osi ujawnione podczas obliczeń trakcyjnych, powiadamia o tym aplikanta, ze wskazaniem alternatywnych tras przejazdu.

Aplikant zobowiązany jest do przedstawienia koniecznych uzupełnień i poprawek w terminie 5 dni roboczych.

6. Aplikant niebędący przewoźnikiem wskazuje przewoźnika uprawnionego do wykorzystania przydzielonej aplikantowi zdolności przepustowej w terminie umożliwiającym przewoźnikowi zautoryzowanie wniosku, z zachowaniem terminów ustalonych w **załączniku 8.1**, jednak nie później niż do 4 czerwca 2021 r.

7. 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 nieznan”. Aplikant niebędący przewoźnikiem ma możliwość wskazania danego przewoźnika w terminie umożliwiającym przewoźnikowi zautoryzowanie wniosku, z zachowaniem terminów ustalonych w **załączniku 8.1**, jednak nie później niż do 4 czerwca 2021 r.
8. Po przydzieleniu tras pociągów w ramach RRJ lub aktualizacji RRJ, aplikant niebędący przewoźnikiem, za pomocą zakładki ISZTP, o której mowa w podrozdziale 4.8.1. 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.
9. 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.
10. PLK opracowuje projekt RRJ i przekazuje aplikantowi do uzgodnienia dotyczącą go część, z zastosowaniem terminów ustalonych w **załączniku 8.1**.
11. Aplikant, w terminie 1 miesiąca od daty otrzymania projektu RRJ, o którym mowa w ust. 10, 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 8.2** 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.
12. PLK rozpatruje zgłoszone uwagi lub propozycje zmian do projektu RRJ.
Jeżeli PLK nie może uwzględnić uwag lub propozycji zmian, o których mowa w ust. 11, 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 wnioski o przydzielenie trasy pociągu, dla którego projekt RRJ nie spełnia określonych wymagań, a wnioski niewycofane PLK przyjmuje jako zaakceptowane.

Jeżeli PLK uwzględni uwagi lub propozycje zmian, o których mowa w ust. 11, uzgadnia z aplikantem projekt rozkładu jazdy pociągu, nie później niż w terminie 14 dni roboczych od dnia ich otrzymania.

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

PLK powiadamia aplikanta o przydzielonych trasach pociągów najpóźniej do 13 września 2021 r. Warunkiem przekazania Powiadomienia o przydzielonych trasach jest dokonanie przez aplikanta akceptacji tras w formie autoryzacji w ISZTP do dnia 3 września 2021 r.

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

14. 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 14 września 2021 r.

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

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

16. 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

4.5.2. Późne zamawianie tras pociągów w rocznym rozkładzie jazdy

PLK nie umożliwia zamawiania tras pociągów międzynarodowych w ramach rocznego rozkładu jazdy pociągów, po upływie terminu składania wniosków dla RRJ, wskazanego w załączniku 8.1.

4.5.3. Zamawianie tras pociągów poza rocznym rozkładem jazdy (indywidualny rozkład jazdy)

1. Wnioski o przydzielenie trasy pociągów w ramach IRJ, można składać od dnia 6 lipca 2021 r., za pomocą ISZTP, zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziałach 4.1. oraz 4.2. ust. 1-18:
 - 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 (w tym pociągu pasażerskiego niehandlowego) lub 2 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 4.5.1. ust. 1, PLK opracowuje i przekazuje opracowany rozkład jazdy aplikantom od dnia 14 września 2021 r. do dnia 20 września 2021 r.

W przypadku aplikanta niebędącego przewoźnikiem, wniosek powinien zostać zautoryzowany przez wskazanego we wniosku przewoźnika do dnia 13 września 2021 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 12 czerwca 2022 r. do 10 grudnia 2022 r., złożone po dniu 21 stycznia 2022 r., PLK rozpatruje po udostępnieniu aplikantom zmiany rozkładu jazdy (aktualizacja od 12 czerwca 2022 r.), tj. od dnia 4 marca 2022 r. do dnia 10 marca 2022 r.

W przypadku aplikanta niebędącego przewoźnikiem, wniosek powinien zostać zautoryzowany przez wskazanego we wniosku przewoźnika do dnia 3 marca 2022 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. W trakcie składania wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej dla trasy pociągu w ramach IRJ aplikant ma możliwość zaznaczenia opcji „akceptacja projektu” rozkładu jazdy, która oznacza, że aplikant będzie miał możliwość akceptacji rozkładu lub zgłoszenia uwag. Niezaznaczenie tej opcji oznacza automatyczną akceptację projektu rozkładu jazdy, a rozkład jazdy jest zarządzany w ciągu 5 minut po opracowaniu projektu rozkładu jazdy.
10. 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.
11. PLK nie później niż w terminie 5 dni roboczych od dnia złożenia wniosku opracowuje projekt IRJ.
12. Termin wskazany w ust. 11 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.
13. Projekt IRJ zostaje przekazany aplikantowi w momencie zatwierdzenia końcowego trasy poprzez informację w aplikacji ISZTP.
14. Dla wniosków wskazanych w ust. 1 i 12, PLK w ciągu 5 dni roboczych informuje aplikanta czy wniosek spełnia wymogi formalne oraz określa termin opracowania projektu IRJ.
15. 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 pożądanym parametrach, według innego układu czasowego przejazdu) i opracowuje IRJ w uzgodnieniu z aplikantem.
16. Projekt rozkładu jazdy, dla którego aplikant wybrał opcję „akceptacji projektu” rozkładu jazdy, powinien zostać zaakceptowany w ciągu 6 dni kalendarzowych, a w przypadku wniosku o trasę pociągu, złożonego przez aplikanta w terminie krótszym niż 6 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu – nie później niż na 2 godziny przed zaplanowanym odjazdem pociągu.
- 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.
17. Po przydzieleniu tras pociągów w ramach IRJ, aplikant niebędący przewoźnikiem, za pomocą zakładki ISZTP, o której mowa w podrozdziale 4.8.1. 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.

18. 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.
19. 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.
20. W celu udostępnienia aplikantom informacji o wolnej zdolności przepustowej dostępnej w IRJ, PLK umożliwi aplikantom w ISZTP lub SKRJ podgląd wykresów ruchu własnych pociągów oraz pozostałych aplikantów w zakresie: rodzaj pociągu, numer pociągu i zamówienia, relację i termin kursowania – bez oznaczenia przewoźnika.
21. W przypadku, gdy aplikanci wyrażą zgodę na wzajemną widoczność tras pociągów na wykresach ruchu, oprócz informacji wskazanych w ust. 20, będą mieli podgląd oznaczenia przewoźnika, a w przypadku SKRJ dodatkowo podgląd zamówienia z możliwością wygenerowania raportu.

4.5.4. Proces koordynacji

1. PLK organizuje i uczestniczy w konferencjach 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 8.1**.
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 4.5.5.

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 zarządcami 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.

4.5.5. 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 4.5.1. 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 przepelniony 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 4.5.1.
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.

4.6. Przepełniona infrastruktura

1. Jeżeli pomimo działań, o których mowa w podrozdziale 4.5.4. 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 8.3**.

4.7. Przesyłki nadzwyczajne i towary niebezpieczne

1. PLK wykonuje czynności związane z przewozem przesyłek nadzwyczajnych i towarów niebezpiecznych (w tym TWR), zgodnie z przepisami wewnętrznymi określonymi w **załączniku 3.1**.
2. Wymagania i informacje dotyczące przewozu przesyłek nadzwyczajnych i towarów niebezpiecznych (w tym TWR) zostały opisane w podrozdziale 3.4.3. i podrozdziale 3.4.4.

4.8. Zasady postępowania po przydzieleniu trasy

1. Po przydzieleniu zdolności przepustowej dla tras pociągów w rocznym rozkładzie jazdy pociągów, aplikant może złożyć:
 - 1) wniosek o modyfikację przydzielonej zdolności przepustowej, na zasadach określonych w podrozdziale 4.8.1.;
 - 2) wniosek o przydzielenie nowych tras pociągów w ramach aktualizacji rocznego rozkładu jazdy pociągów, zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziale 4.8.1. lub w ramach indywidualnego rozkładu jazdy pociągów, zgodnie z podrozdziałem 4.5.3.;
 - 3) rezygnację z trasy, na zasadach określonych w podrozdziale 4.8.4.
2. Niezależnie od czynności wskazanych w ust. 1, PLK może wprowadzić zmiany w rozkładzie jazdy pociągów z uwagi na zmianę parametrów infrastruktury kolejowej lub zmiany wynikające z inwestycji, remontów lub utrzymania linii kolejowych, na zasadach określonych w podrozdziale 4.8.2.

4.8.1. Modyfikacja trasy

1. Od dnia 2 listopada 2021 r. 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 aktualizacji rocznego rozkładu jazdy pociągów, w terminach i w zakresie wskazanym w ust. 11-13 oraz poza terminami aktualizacji rocznego rozkładu jazdy pociągów, w zakresie:
 - 1) zmiany rodzaju pojazdu trakcyjnego;
 - 2) zwiększenia masy brutto pociągu (dla pociągów towarowych nie więcej niż o 1000 ton);
 - 3) zmiany długości pociągu;
 - 4) zmiany maksymalnego nacisku osi na tor;
 - 5) zmiany rodzaju pociągu.
5. Modyfikacja 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.
6. Modyfikacja niepowodująca zmiany czasów jazdy zostanie zarządzona automatycznie, a aplikant niezwłocznie otrzyma zarządzenie rozkładu jazdy pociągów uwzględniające dokonane modyfikacje.

7. W przypadku modyfikacji przydzielonej zdolności przepustowej, aplikant nie składa rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu, a PLK nie nalicza opłaty rezerwacyjnej.
8. 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.
9. Zmniejszenie masy pociągu nie wymaga składania wniosku o modyfikację przydzielonej trasy pociągu, natomiast PLK umożliwia złożenie wniosku o taką modyfikację do momentu uruchomienia pociągu.
10. PLK w okresie obowiązywania RRJ, w ramach istniejącej wolnej zdolności przepustowej, umożliwia przewoźnikom pasażerskim na 40 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu pociągu, dokonanie następujących modyfikacji:
 - 1) łączenia relacji pociągów;
 - 2) dodania postojów w istniejącej trasie pociągu;
 - 3) usunięcia postojów z istniejącej trasy pociągu.

Aktualizacja rocznego rozkładu jazdy pociągów

11. PLK wprowadza aktualizację rozkładu jazdy obowiązującą od 12 czerwca 2022 r., według następującego harmonogramu:

L.p.	Wyszczególnienie	Termin
1	Składanie wniosków o przydzielenie tras pociągów	10 - 21 stycznia 2022 r.
2	Opracowanie projektu rozkładu jazdy na podstawie złożonych wniosków o przydzielenie tras pociągów	24 stycznia - 11 lutego 2022 r.
3	Przekazanie projektu rozkładu jazdy pociągów	14 lutego 2022 r.
4	Analiza i zgłaszanie uwag do projektu rozkładu jazdy pociągów	15 - 18 lutego 2022 r.
5	Realizacja lub odmowa realizacji uwag i propozycji zmian	21 - 28 lutego 2022 r.
6	Akceptacja rozkładu jazdy pociągów	1 - 2 marca 2022 r.
7	Zarządzenie rozkładu jazdy pociągów	3 marca 2022 r.
8	Okres kursowania pociągów	12 czerwca - 10 grudnia 2022 r.

12. PLK wprowadza w ramach wolnej zdolności przepustowej dodatkowe aktualizacje RRRJ dla pociągów towarowych według następującego harmonogramu:

L.p.	Wyszczególnienie	Terminy			
1	Składanie wniosków o przydzielenie tras pociągów	15 - 16 listopada 2021 r.	4 - 5 maja 2022 r.	1 - 2 czerwca 2022 r.	3 grudnia 2021 r. (*)
2	Opracowanie projektu rozkładu jazdy na podstawie złożonych wniosków o przydzielenie tras pociągów	17 - 23 listopada 2021 r.	6 - 12 maja 2022 r.	3 - 9 czerwca 2022 r.	6 - 10 grudnia 2021 r. (*)
3	Przekazanie projektu rozkładu jazdy pociągów	24 listopada 2021 r.	13 maja 2022 r.	10 czerwca 2022 r.	13 grudnia 2021 r. (*)
4	Analiza i zgłaszanie uwag do projektu rozkładu jazdy pociągów	25 - 26 listopada 2021 r.	14 - 16 maja 2022 r.	13 - 14 czerwca 2022 r.	14 - 15 grudnia 2021 r. (*)
5	Realizacja lub odmowa realizacji uwag i propozycji zmian	29 listopada - 1 grudnia 2021 r.	17 - 20 maja 2022 r.	15 - 17 czerwca 2022 r.	16 - 21 grudnia 2021 r. (*)
6	Akceptacja rozkładu jazdy pociągów	2 grudnia 2021 r.	23 maja 2022 r.	20 czerwca 2022 r.	22 grudnia 2021 r. (*)
7	Zarządzenie rozkładu jazdy pociągów	4 grudnia 2021 r.	24 maja 2022 r.	21 czerwca 2022 r.	23 grudnia 2021 r. (*)
8	Okres kursowania pociągów	11 kwietnia - 10 grudnia 2022 r.	5 września - 10 grudnia 2022 r.	3 października - 10 grudnia 2022 r.	7 lutego - 10 grudnia 2022 r. (*)

(*) Korekta realizowana w trybie wniosków IRJ

13. 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% niezmiętej 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 pociągu,
 - e) zmiany maksymalnego nacisku osi na tor,
 - f) zmiany masy brutto pociągu,
 - g) zmiany serii pojazdu kolejowego z napędem,
 - h) zmiany deklarowanego procentu masy hamującej,
 - i) zmiany prędkości pociągu,
 - j) przejazdu częściowo inną drogą pod warunkiem pozostawienia 30% niezmienionej pierwotnej trasy.
14. PLK umożliwia modyfikację wniosku o przydzielenie trasy pociągów, z wyjątkiem rezygnacji z trasy pociągu, której można dokonać jedynie w trybie określonym w podrozdziale 4.8.4.
15. PLK rozpatruje wnioski o przydzielenie tras pociągów złożone w terminach wskazanych w ust. 11 i 12, za pomocą ISZTP, zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziałach 4.1. oraz 4.2 ust. 1-18.
16. 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 4.5.1.;
 - 3) w odniesieniu do tras przydzielonych w ramach IRJ - zasady określone w podrozdziale 4.5.3.;
 - 4) w odniesieniu do nowych tras zasady określone w podrozdziale 4.5.3.
17. 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.
18. 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. 11 i 12.
19. 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. 11 i 12, PLK uznaje, że projekt zmian w RRJ został przyjęty bez uwag.
20. W przypadku, gdy PLK nie może w pełni uwzględnić uwag lub zrealizować zmian, o których mowa w ust. 17:
- 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.
21. Odmowa przez aplikanta akceptacji projektu zmiany rozkładu jazdy pociągów w zakresie, o którym mowa w ust. 20 pkt 3, jest równoznaczna z rezygnacją aplikanta ze złożonych wniosków.
 22. PLK na podstawie uzgodnionych części projektu zmiany rozkładu jazdy pociągów, zarządza zmianę rozkładu jazdy pociągów.
 23. 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. 11 lub 12.

4.8.2. Zmiana trasy

Zmiany, w których nie są rozpatrywane wnioski o przydzielenie tras pociągów (wprowadzane w ramach ZRJ)

1. PLK, w terminach określonych w **załączniku 5.2.**, wprowadza zmiany w rozkładzie jazdy pociągów, konieczne w związku ze zmianą parametrów infrastruktury kolejowej, wynikające z utrzymania, odnowienia lub modernizacji linii kolejowych. Zmiany te każdorazowo uzależnione są od:
 - 1) rodzaju prowadzonych robót i związanych z tym ograniczeń;
 - 2) rodzaju i wielkości ruchu pociągów w każdej lokalizacji.Zdolność przepustowa linii kolejowych dostępna jest dla wszystkich aplikantów i przydzielana jest w ramach ZRJ według priorytetów, o których mowa w podrozdziale 4.5.1. ust. 2 i 3.
PLK nie stosuje podziału zdolności przepustowej według rodzaju przewozów, jak również nie ustanawia dodatkowych jednolitych kryteriów, dla których pociągów z każdego rodzaju usługi należy zmienić trasę przejazdu, w przypadku wystąpienia ograniczeń zdolności przepustowej trwających dłużej niż 30 kolejnych dni i mających wpływ na ponad 50% szacowanej wielkości ruchu na linii kolejowej, o czym mowa w pkt 17 załącznika VII do [dyrektywy 2012/34/UE](#).
2. W trakcie opracowania ZRJ, PLK w uzgodnieniu z aplikantem może wprowadzić zmiany w ramach tego samego segmentu przewozów, służące poprawie koordynacji połączeń i zniwelowaniu utrudnień dla pasażerów, 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.
3. W przypadku braku zdolności przepustowej, PLK proponuje drogi okrężne, w tym także dla tras 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 ponownego występowania o zgodę.
4. Po konsultacjach z aplikantami PLK odwołuje pociągi, których nie można przeprowadzić po torze czynnym lub drogami okrężnymi.
5. 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.
6. Po rozpoczęciu procesu opracowywania projektu ZRJ, PLK powiadamia aplikanta za pośrednictwem poczty elektronicznej o braku przepustowości lub ograniczeniu przepustowości.
- W przypadku zamiaru wprowadzenia przez aplikanta komunikacji zastępczej, 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.
7. Regulacje dotyczące komunikacji zastępczej wprowadzanej przez przewoźnika zawiera **załącznik 16**.
8. Projekt 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.
- 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.

PLK w terminie 10 dni kalendarzowych od otrzymania uwag lub propozycji zmian do projektów ZRJ zgłoszonych przez aplikantów pasażerskich, 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. Projekt 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. Aplikant w okresie nie dłuższym niż 14 dni kalendarzowych uzgadnia projekt albo zgłasza uwagi lub proponuje zmiany.

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.

10. W przypadku, gdy PLK nie ma możliwości uwzględnienia uwag aplikanta do zaproponowanych zmian, aplikant przyjmuje zmiany zaproponowane przez PLK, jako optymalne rozwiązanie w określonych warunkach lub rezygnuje z proponowanej zdolności przepustowej w całości albo w części, co skutkuje odwołaniem pociągu w całości lub części.

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.

Brak odpowiedzi ze strony aplikanta jest jednoznaczny z akceptacją przesłanej propozycji i uzgodnieniem bez uwag rozkładu jazdy pociągów.

11. W przypadku tras międzynarodowych PLK uzgadnia ZRJ (w tym trasy okrężne) z obcymi zarządcami infrastruktury (DB Netz, SŽ, ŽSR, BC, UZ, LG, RŽD).
12. 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. Postanowienia ust. 10 stosuje się odpowiednio.

4.8.3. Niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej

1. W trakcie realizacji rozkładu jazdy wykorzystanie trasy pociągu poniżej progu 70% w okresie poprzedzającym, może spowodować pozbawienie prawa do wykorzystania trasy pociągu.
2. W przypadku odcinka infrastruktury kolejowej o niewystarczającej zdolności przepustowej, wykorzystanie trasy poniżej progu 90% w okresie poprzedzającym, może spowodować pozbawienie prawa wykorzystania trasy pociągu.
3. Pozbawienie prawa do wykorzystania trasy, o którym mowa w ust. 1 i 2, jest poprzedzone badaniem wykorzystania trasy w okresie co najmniej jednego poprzedzającego miesiąca. PLK informuje aplikanta o terminie rozpoczęcia badania oraz o utracie trasy, która może nastąpić nie wcześniej niż od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym przeprowadzono badanie.

4.8.4. Rezygnacja z przydzielonej zdolności przepustowej

1. W przypadku, gdy aplikant nie zamierza wykorzystać przydzielonej jemu zdolności przepustowej, aplikant powinien złożyć z wyprzedzeniem rezygnację 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 5.6.

2. PLK przyjmuje rezygnację z przydzielonej trasy pociągu począwszy od daty przekazania Powiadomienia o przydzielonych trasach pociągów, o którym mowa w podrozdziale 4.5.1. ust. 13.
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 z przyczyn nieleżących po stronie aplikanta, Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK informuje aplikantów o przewidywanych utrudnieniach i procedurze składania rezygnacji bez udziału ISZTP, według wzoru stanowiącego **załącznik 6.4**.

4. Podanie błędnych danych we wniosku o rezygnację z przydzielonej zdolności przepustowej skutkuje nieprzyjęciem rezygnacji.

5. USŁUGI I OPŁATY

5.1. Wprowadzenie

1. PLK świadczy następujące usługi:
 - 1) minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, obejmujący usługi wymienione w podrozdziale 5.3 ust. 1;
 - 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.
2. Korzystanie z linii / odcinków kolejowych, dla których nie jest opracowywany rozkład jazdy pociągów, odbywa się na zasadach określonych w **załączniku 15**.

5.2. 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 9.2**.
4. Przy wyznaczaniu opłaty podstawowej PLK uwzględnia, z wyłączeniem pociągów, dla których przyznawana jest ulga intermodalna, część stawki jednostkowej związanej z rodzajem wykonywanych przewozów o wielkości różnej od 0 zł/pocmk ustaloną na podstawie wyników analizy rynku, o której mowa § 21 ust. 17 [Rozporządzenia](#). Zasady stosowania części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów oraz jej wielkość zawiera **załącznik 9.1**.
5. Za korzystanie w okresie przepelnienia, o którym mowa w art. 34 ust. 1 [Ustawy](#), z dróg kolejowych lub odcinków dróg kolejowych zgłoszonych Prezesowi UTK jako przepelnione, 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 8.3**.
6. Opłata podstawowa, o której mowa w podrozdziale 5.3, ustalana jest według przydzielonej trasy pociągu.
7. Opłata podstawowa, o której mowa w ust. 6, 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. 6 - w przypadku wprowadzenia zmian rozkładu jazdy pociągów, o których mowa w podrozdziale 4.8.2., 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.

8. Opłata podstawowa, o której mowa w ust. 6, 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](#)*.
9. W przypadku konieczności zrealizowania przewozu przesyłki nadzwyczajnej, powodującego wstrzymanie ruchu po sąsiednim torze, przewoźnik wnosi opłatę podstawową, o której mowa w podrozdziale 5.3 za korzystanie z obu torów.
10. Cennik opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm zawiera **załącznik 9.1**.

5.3. Minimalny pakiet dostępu i opłaty

1. 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;⁴
 - 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.
2. Opłata za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej za usługi, o których 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. Stawka jednostkowa opłaty podstawowej ustalana jest jako suma części stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowej, części stawki zależnej

⁴ Zgodnie z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z 10 lipca 2019 r. w sprawie C-210/18 - załącznik II do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego należy interpretować w ten sposób, że „perony pasażerskie”, o których mowa w załączniku I do tej dyrektywy, są elementem infrastruktury kolejowej, którego użytkowanie wchodzi w zakres minimalnego pakietu dostępu zgodnie z pkt 1 lit. c wspomnianego załącznika II, który to przepis został zaimplementowany do załącznika 2 do [Ustawy](#) – ust. 1 pkt. 2, a tym samym wdrożony do [Regulaminu](#) w podrozdziale 5.3. ust. 1 pkt. 2.

od trakcji pociągu oraz części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów.

4. 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.
5. Szczegółowe informacje na temat sposobu ustalania opłaty podstawowej i opłaty manewrowej określa **załącznik 9.2**.
6. 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.
- 6a. Na stacji Gdańsk Port Północny opłata za postój nie krótszy niż 4 godziny ustalana jest jako iloczyn czasu trwania postoju i stawki jednostkowej.

W przypadku postoju trwającego powyżej 4 godzin na torach stacji Gdańsk Port Północny, PLK obciąży przewoźnika karą pieniężną.

Wysokość jednostkowej stawki kary pieniężnej:

- 1) dla przedziału od 4 do 7 godzin postoju wynosi 4,44 zł/godz.;
 - 2) dla przedziału od 7 do 9 godzin postoju wynosi 19,71 zł/godz.;
 - 3) powyżej 9 godzin postoju wynosi 87,53 zł/godz.
7. Opłata, o której mowa ust. 6, 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 każdego 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.
 8. Opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o którym mowa w ust. 1 oraz opłaty rezerwacyjne, o których mowa w podrozdziale 5.6., wnoszone są przez aplikanta/przewoźnika, według szczegółowych zasad zawartych w Umowie o przydzielenie lub Umowie o wykorzystanie.

5.4. Usługi dodatkowe i opłaty

1. Usługi dodatkowe obejmują:
 - 1) opracowanie warunków i zarządzenie przewozu przesyłek nadzwyczajnych, o czym mowa w podrozdziale 2.1.5 [Regulaminu OIU](#).
 - 2) udostępnianie przewoźnikom nośników informacji w celu publikacji informacji handlowych przewoźników, w tym:
 - a) udostępnienie powierzchni nośników informacji PLK,

- b) udostępnienie powierzchni pod instalację nośników informacji przewoźnika;
 - 3) udostępnianie powierzchni pod urządzenia służące do sprzedaży biletów (biletomaty), pod kasowniki biletowe, pod lokale służące sprzedaży biletów (kioski, kontenery itp.).
2. Udostępnianie powierzchni pod instalację nośników informacji przewoźnika dotyczy wyłącznie lokalizacji, w których zainstalowana jest niewystarczająca liczba nośników PLK i nie przewiduje się doposażenia danej lokalizacji przez PLK w nowe nośniki informacji. Nośniki informacji przewoźnika powinny być zgodne z wymaganiami określonymi w „Wytocznych dla oznakowania stałego infrastruktury pasażerskiej Ipi-2”, dostępnych na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Dla klientów i kontrahentów / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*
- Udostępnianie powierzchni pod instalację nośników informacji, biletomatów, kasowników, kiosków, kontenerów przewoźnika realizowane jest indywidualnie w zależności od uwarunkowań miejscowych i możliwości technicznych PLK.
3. PLK pobiera opłatę za udostępnianie przewoźnikom powierzchni na peronach lub na drogach dojścia do peronów, w celu publikacji informacji handlowych przewoźników, według stawek wskazanych w **załączniku 9.1**.
 4. Opłaty za udostępnianie powierzchni, o której mowa w ust. 1 pkt 3, są ustalane przez zakłady linii kolejowych PLK według indywidualnych kalkulacji.

5.5. Usługi pomocnicze i opłaty

1. PLK świadczy usługę pomocniczą w postaci opracowania studium rozkładu jazdy pociągów na wniosek aplikanta.
2. Wniosek o opracowanie studium rozkładu jazdy pociągów, należy składać zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziałach 4.1. - 4.2.
3. Opracowane studium rozkładu jazdy pociągów nie stanowi gwarancji przydzielenia trasy pociągu.
4. 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.
5. PLK pobiera opłatę za opracowanie studium rozkładu jazdy pociągów. Podstawową stawkę za godzinę pracy przeznaczoną na opracowanie studium – określa **załącznik 9.1**.
6. Za opracowanie studium rozkładu jazdy pociągów, PLK pobiera następujące opłaty:
 - 1) opracowanie studium trasy, dla którego nie jest wymagana modyfikacja bazy POS lub opracowanie specjalnych warunków przejazdu, np.: przeliczenie

trasy dla sprawdzenia możliwości przejazdu dla wskazanego brutta, nacisku, opracowanie trasy pociągu zgodnie z wnioskiem – opłata 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;
- 2) opracowanie studium trasy, dla którego konieczna jest modyfikacja bazy POS lub opracowanie specjalnych warunków przejazdu – według indywidualnej wyceny.

5.6. Opłaty za niewykorzystanie / rezygnację ze zdolności przepustowej

1. Opłata rezerwacyjna pobierana od aplikantów za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej, jeżeli:
 - 1) aplikant niebędący przewoźnikiem nie wskaże przewoźnika kolejowego, który ma wykorzystać przydzieloną zdolność przepustową, albo przewoźnik kolejowy wskazany przez aplikanta nie zawrze z PLK Umowy o wykorzystanie;
 - 2) aplikant będący przewoźnikiem nie zawrze z PLK Umowy o wykorzystanie;– wynosi 100% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, nie mniej jednak niż 1000 zł.

PLK nie pobiera opłaty rezerwacyjnej, jeżeli przewoźnik wystąpił do Prezesa UTK o wydanie decyzji w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej i Prezes UTK wydał decyzję, o której mowa w art. 30d [Ustawy](#).

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.

5.7. Plan wykonania

5.7.1. 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 postojów 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 2021/2022, 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 w rozkładzie jazdy pociągów 2020/2021.

Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej PLK informuje każdego z przewoźników w formie pisemnej o osiągniętym przez danego przewoźnika średnim rocznym poziomie wyników 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 postojów zamówionych przez aplikanta przekroczyło 5 minut w przypadku pociągów pasażerskich i 15 minut w przypadku pociągów towarowych, z wyłączeniem pociągów wskazanych w podrozdziale 5.7.2 ust. 3 pkt 4.
5. PLK obciąża przewoźnika karą za działania zakłócające eksploatację sieci kolejowej w przypadku, o którym mowa w podrozdziale 5.7.3.2 ust. 1.
6. PLK wypłaca przewoźnikowi premię w przypadku, o którym mowa w podrozdziale 5.7.3.3 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 2021/2022 wynosi:

- 1) %⁵ dla pociągów pasażerskich;
 - 2)%⁶ 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 od początku rozkładu jazdy pociągów 2020/2021.

5.7.2. 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

⁵ Wartość zostanie podana po zamknięciu rozliczenia RJP 2020/2021

⁶ Wartość zostanie podana po zamknięciu rozliczenia RJP 2020/2021

- 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 przesiedli 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 zdąża 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 „zjęciu” 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 kwalifikowane 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.

5.7.3. Model finansowy

5.7.3.1. 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 2021/2022, w przeliczeniu na zrealizowaną w ciągu jednej minuty pracę eksploatacyjną określoną w pociągokilometrach (określoną na podstawie danych z rozkładu jazdy pociągów w drugim półroczu 2020 r. i w pierwszym półroczu 2021 r.).

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

- zrealizowanej pracy eksploatacyjnej pociągów towarowych w drugim półroczu 2020 r. i w pierwszym półroczu 2021 r.,
- współczynnika czasu przejazdu dla ruchu towarowego,
- średniej stawki za dostęp do infrastruktury kolejowej pociągów towarowych w rozkładzie jazdy pociągów 2021/2022,

oraz:

- zrealizowanej pracy eksploatacyjnej pociągów pasażerskich w drugim półroczu 2020 r. i w pierwszym półroczu 2021 r.,
- współczynnika czasu przejazdu dla ruchu pasażerskiego,
- średniej stawki za dostęp do infrastruktury kolejowej pociągów pasażerskich w rozkładzie jazdy pociągów 2021/2022,

przez

sumę pracy eksploatacyjnej zrealizowanej przez pociągi towarowe i pociągi pasażerskie w drugim półroczu 2020 r. i w pierwszym półroczu 2021 r.

Współczynnik czasu przejazdu, oddzielnie dla ruchu towarowego i pasażerskiego, obliczany jest jako iloraz zrealizowanej pracy eksploatacyjnej w drugim półroczu 2020 r. i pierwszym półroczu 2021 r., przez łączny czas przejazdu pociągów wyrażony w minutach.

Wysokość rekompensaty za minutę opóźnienia pociągu w rozkładzie jazdy pociągów 2021/2022 wynosi 5,55 zł (słownie: pięć złotych, pięćdziesiąt pięć 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 5.7.1. 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 5.7.1. 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.

5.7.3.2. 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 5.7.1 ust. 7;
 - 2) nieosiągnięcia przez przewoźnika punktualności kwalifikowanej, o której mowa w podrozdziale 5.7.1 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 2021/2022;
 - 2) różnicy punktualności kwalifikowanej przewoźnika, o której mowa w podrozdziale 5.7.1. ust. 3 i uzyskanej punktualności przez przewoźnika w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2021/2022;
 - 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 2021/2022.
4. Jednorazowe obciążenie karą nastąpi w terminie nieprzekraczającym 31 marca 2023 roku.

5.7.3.3. 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 5.7.1 ust. 7;
 - 2) osiągnięcia przez przewoźnika punktualności kwalifikowanej wyższej niż określona zgodnie z podrozdziałem 5.7.1 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 2021/2022;
 - 2) różnicy punktualności uzyskanej przez przewoźnika w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2021/2022 i punktualności kwalifikowanej przewoźnika w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2020/2021;
 - 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 2021/2022.
4. Jednorazowa wypłata premii nastąpi w terminie nieprzekraczającym 31 marca 2023 roku.

5.7.4. 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 w SEPE moduł Autoryzacja. Dostęp do modułu przewoźnik uzyskuje zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziale 6.4 ust 2. Autoryzacji należy dokonać najpóźniej w ciągu 3 dni roboczych po zakończeniu biegu pociągu zaznaczając opcję „T – zgoda” lub w przypadku zgłoszenia zastrzeżeń opcję „R – reklamacje”. 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.

5.8. Zmiany w opłatach

1. System opłat, o którym mowa w podrozdziale 5.2 nie ulegnie zmianie w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2021/2022.
2. „Wykaz linii kolejowych o szerokości torów 1435 mm zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z przyporządkowaniem im cennikowych kategorii”, stanowiący **załącznik 9.3**, podlega aktualizacji w terminach rozpoczęcia zmienionej organizacji ruchu, wskazanych w **załączniku 5.2**.

5.9. Rozliczenia

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.

Gwarancje finansowe

5. 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](#).
6. 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.

7. PLK opiera swoje żądanie przedstawienia gwarancji finansowej na ocenie wiarygodności kredytowej aplikanta lub przewoźnika nie starszej niż dwa lata, udostępnionej przez agencję ratingową lub inny podmiot opracowujący zawodowo ratingi lub punktowe oceny kredytowe.
8. PLK poinformuje na wniosek aplikanta lub przewoźnika o przyznanej mu ocenie wiarygodności kredytowej przez podmiot opracowujący zawodowo ratingi lub punktowe oceny kredytowe.
9. Wysokość wymaganej przez PLK gwarancji finansowej od aplikanta lub przewoźnika odpowiada równowartości sumy kwot brutto opłat za zamówione usługi w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związane z przejazdami pociągów oraz szacowanych opłat brutto za manewry i 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.
10. 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 niewystąpienia w okresie ostatnich 12 miesięcy przypadku zalegania z płatnością powyżej 30 dni od daty jej wymagalności, PLK nie będzie żądać przedstawienia gwarancji finansowej, natomiast 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.

11. PLK ma prawo żądać uzupełnienia/wystawienia dodatkowej gwarancji finansowej w następujących przypadkach:
 - 1) gdy w okresie 2 miesięcy wartość opłat za zamówione usługi w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej związane z przejazdami pociągów oraz szacowanych opłat za manewry i postoje pojazdów kolejowych, przekroczy wartości, o których mowa w ust. 9;
 - 2) gdy PLK wykorzysta część lub całość gwarancji finansowej w celu pokrycia wymagalnych zobowiązań finansowych przewoźnika.
12. 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.
13. 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.
14. 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.
15. Szczegóły przedstawiania, uzupełniania i uruchomienia zapłaty gwarancji instytucji finansowych określają Umowy o przydzielenie lub Umowy o wykorzystanie.
16. 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.](#)

6. EKSPLOATACJA

6.1. Wprowadzenie

1. Ruch pociągów na liniach PLK odbywa się według opracowanego rozkładu jazdy pociągów na podstawie wniosków o przydzielenie tras pociągów.
2. 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.
3. Status pociągu utrzymują wszystkie pociągi wjeżdżające z sieci innych zarządców (z opóźnieniem nieprzekraczającym 18 godzin, zgodnie z pkt 7 załącznika VII do [dyrektywy 2012/34/UE](#)) lub obiektów infrastruktury usługowej lub infrastruktury prywatnej na podstawie rozkładu jazdy.
4. 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.

5. Zasady zgłaszania przez uprawnionego pracownika przewoźnika gotowości pociągu do odjazdu, o czym mowa w ust. 2, uregulowane są w „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1”, wymienionej w **załączniku 3.1**.
6. 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.

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.

6.2. 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](#).
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. Przepisy wewnętrzne ogłaszane są w Biuletynie PLK dostępnym na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Dla klientów i kontrahentów / Akty prawne i przepisy / Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*
3. Instrukcje i inne przepisy wewnętrzne PLK, wskazane w **załącznikach 3.1 i 3.2** publikowane są na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Dla klientów i kontrahentów / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*
4. 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.
5. 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, a w razie potrzeby dokonuje odpłatnie na wniosek przewoźnika szkoleń jego pracowników.
6. Podstawowe informacje o warunkach korzystania z odcinków transgranicznych dostępne są na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Dla klientów i kontrahentów / Warunki udostępniania infrastruktury i regulaminy / Podstawowe informacje o warunkach korzystania z odcinków transgranicznych*.
7. Maszyniści prowadzący pojazdy kolejowe po sieci PLK muszą posługiwać się językiem polskim. W ruchu granicznym prowadzonym na odcinkach linii kolejowych ujętych w miejscowych porozumieniach granicznych z państwami członkowskimi Unii Europejskiej sąsiadującymi z Rzeczpospolitą Polską, przewoźnik może złożyć wniosek o zwolnienie jednego lub więcej maszynistów

z wymogu posiadania umiejętności w zakresie rozumienia i komunikowania się na poziomie B1 europejskiego systemu opisu kształcenia językowego.
Wnioski o udzielenie odstępstwa od wymagań językowych należy przesłać na adres:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala
Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74
e-mail: ies@plk-sa.pl

Zasady udzielania odstępstw od wymagań językowych dla maszynistów w ruchu granicznym określa **załącznik 14**.

6.3. Działania operacyjne

6.3.1. Zasady

1. Realizację przejazdów poprzedza planowanie dyspozytorskie uruchomienia pociągów, w którym przewoźnik zobowiązany jest do wprowadzenia informacji za pomocą udostępnionego w SEPE modułu Planowanie. Dostęp do modułu przewoźnik uzyskuje zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziale 6.4 ust 2. 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 wprowadza do SEPE dodatkowe informacje o planowanym włączeniu do składu pociągu wagonów z:
 - 1) TWR, wprowadzając (wybierając):
 - a) liczbę wagonów dla poszczególnych numerów UN i zagrożenia,
 - b) relację przesyłki z TWR w pociągu: od/do, tj. stację włączenia i stację wyłączenia wagonów dla poszczególnych numerów UN i zagrożeń;
 - 2) przesyłkami nadzwyczajnymi (PN) wprowadzając (wybierając):
 - a) liczbę wagonów,
 - b) typ ograniczenia, np. przekroczona skrajnia, przekroczone naciski, długie szyny, High Cube,
 - c) trasę przejazdu w pociągu: od/do, tj.: stację włączenia i stację wyłączenia,
 - d) relacje przesyłki nadzwyczajnej, tj.: stację nadania i stację przeznaczenia,
 - e) numer zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej lub krajowej oraz wydane do tej zgody zarządzenia na przewóz przesyłki nadzwyczajnej (wskazaniem jest dołączyć wszystkie zarządzenia na przewóz na całej trasie przewozu) lub zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej będącej jednocześnie zarządzeniem przewozu przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej lub krajowej.

Po wprowadzeniu powyższych informacji potwierdza planowanie zgłaszając telefonicznie do właściwej terytorialnie (uruchomienia, włączenia) ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK (kontakt według **załącznika 4.3**), gdzie otrzymuje dowodne potwierdzenie planowania.

W przypadku braku możliwości zaplanowania w SEPE, przewoźnik zgłasza telefonicznie powyższe informacje do właściwej terytorialnie (uruchomienia, włączenia) ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK (kontakt według **załącznika 4.3**), gdzie otrzymuje dowodne potwierdzenie planowania.

2. Przewoźnik zgłasza informacje, o których mowa w ust. 1 w godzinach:
 - 1) 21⁰⁰ do 22⁰⁰ dnia poprzedniego, jeżeli przejazd ma się rozpocząć w dniu następnym, w godzinach 0⁰¹ do 6⁰⁰;
 - 2) 3⁰⁰ do 4⁰⁰, jeżeli przejazd ma się rozpocząć w godzinach 6⁰¹ do 12⁰⁰;
 - 3) 9⁰⁰ do 10⁰⁰, jeżeli przejazd ma się rozpocząć w godzinach 12⁰¹ do 18⁰⁰;
 - 4) 15⁰⁰ do 16⁰⁰, jeżeli przejazd ma się rozpocząć w godzinach 18⁰¹ do 0⁰⁰.

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.

3. W przypadku odstępstw od rozkładu jazdy pociągów przy regulowaniu ruchu pociągów obowiązują stopnie pierwszeństwa pociągów wskazane w podrozdziale 4.5.1. ust. 3, z uwzględnieniem wykorzystania zdolności przepustowej oraz minimalizacji opóźnień. Dodatkowo w ruchu towarowym pierwszeństwo mają pociągi jadące zgodnie z rozkładem jazdy.
4. 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.

5. Przewoźnik w przypadku nieplanowej zmiany drużyn trakcyjnych lub konduktorskich uzgadnia stację tej zmiany z dyspozytorem właściwej terytorialnie ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK.
6. Pracownicy PLK odpowiedzialni za prowadzenie ruchu pociągów, wydają maszynistom prowadzącym pojazdy kolejowe z napędem wiążące polecenia w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i prowadzenia ruchu na liniach kolejowych PLK.

7. 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.
8. Zasady przeprowadzania czynności sprawdzających przez uprawniony personel PLK określone zostały w **załączniku 11**.

6.3.2. Przepisy eksploatacyjne

1. Szczegółowe zasady prowadzenia ruchu pociągów określa „Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1”.
2. W przypadku korzystania z systemu ERTMS/ETCS, szczegółowe zasady prowadzenia ruchu pociągów określają:
 - 1) „Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 Ir-1a”;
 - 2) „Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 Ir-1b”.
3. Zasady i sposób wykonywania manewrów na liniach kolejowych PLK określa „Instrukcja o technice wykonywania manewrów Ir-9”.
4. Instrukcje wskazane w ust. 1-3 oraz wymienione w **załącznikach 3.1 i 3.2** dostępne są na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce:
Dla klientów i kontrahentów / Akty prawne i przepisy / [Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.](#)

6.3.3. Zakłócenia

6.3.3.1. Specjalne działania podejmowane w przypadku zakłóceń i nieprzewidzianych problemów

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. 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. 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.
5. 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.

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

1. W przypadku wystąpienia zdarzenia (poważnego wypadku, wypadku, incydentu) lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej w transporcie kolejowym, uczestnicy procesu przejazdu są zobowiązani do postępowania zgodnego z [rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym](#) oraz przepisami wewnętrznymi wymienionymi w **załączniku 3.2.**

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.**

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 przepisami, o których 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 przywróceniu 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 wchodzi 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 lub notatka w przypadku braku wszczęcia 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. 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.
8. 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**.

6.3.3.3. Postępowanie w przypadku pozostałych zakłóceń eksploatacyjnych

1. Jeżeli wystąpią odstępstwa od rozkładu jazdy pociągów z winy stron Umowy o wykorzystanie (w tym przypadki, o których mowa w podrozdziale 6.3.3.2 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 niezwłocznie powiadamia zainteresowanych przewoźników o wystąpieniu zakłóceń w prowadzeniu ruchu pociągów, mających wpływ na ich działalność eksploatacyjną, ich skutków oraz podejmowanych działaniach.

Przekazywanie informacji o utrudnieniach eksploatacyjnych na sieci PLK odbywa się według Rozdziału 4 „Zasad 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”, wymienionych w **załączniku 3.2**, dostępnych na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce:

Dla klientów i kontrahentów / Akty prawne i przepisy / [Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.](#)

W przypadku wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych spowodowanych przez awarię techniczną lub wypadek, mogących mieć wpływ na ruch transgraniczny na infrastrukturze kolejowej innych zarządców, PLK niezwłocznie przekazuje sąsiednim zarządcom zagranicznym informacje o zakłóceniach oraz współpracuje z nimi w celu przywrócenia niezakłóconego ruchu transgranicznego.

4. W przypadku wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych, PLK podejmuje działania (po przedstawieniu propozycji rozwiązań przewoźnikom), mające na celu przywrócenie normalnych warunków eksploatacyjnych.

W tym celu PLK podejmuje ostateczne, wiążące przewoźników decyzje, dotyczące w szczególności: zmniejszenia prędkości przejazdów pociągów, kursowania pociągów drogą okrężną, zastosowania zastępczych środków trakcyjnych, odwołania pociągu, skrócenia relacji, połączenia pociągów, zarządzenia przesiadania podróżnych z odwołanych na trasie pociągów do najbliższych pociągów w danym kierunku jazdy (również innego przewoźnika) wraz z zarządzeniem dodatkowych postojów pociągów.

Pociąg, po ulokowaniu podróżnych do innego pociągu, na dalszej części trasy realizuje przejazd do stacji uzgodnionej z przewoźnikiem, jako pociąg pasażerski niehandlowy.

5. PLK ma prawo – w przypadkach wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych, np. 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. W przypadku braku kwalifikacji (do przewozu osób lub rzeczy) przez zadysponowanego maszynistę, informuje on dyżurnego ruchu o tym fakcie.

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 lub, gdy zatrzymany pociąg blokuje lub znacznie ogranicza przejezdność stacji lub szlaku.

Użycie pojazdu kolejowego z napędem przewoźnika lub zatrudnienie (zadysponowanie) pracownika przewoźnika przez PLK może być zastosowane np. 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 sytuacji utrudnień eksploatacyjnych pracownicy przewoźników kolejowych wykonują polecenia PLK mające na celu przywrócenie normalnych warunków eksploatacyjnych.

Rozliczenie kosztów poniesionych z tytułu dodatkowego użycia pojazdu kolejowego z napędem lub zatrudnienia (zadysponowania do wykonania odpowiednich czynności) pracownika, odbywa się zgodnie z zasadami zawartymi w Umowie o wykorzystanie, z uwzględnieniem postanowień podrozdziału 3.3.

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, jeśli wstrzymanie ruchu nastąpiło z przyczyn leżących po stronie 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 (zgodnie z kwalifikacją wydarzeń ujętą w Ir-8) 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.
9. W przypadku, gdy przewoźnik towarowy korzystający z:
 - 1) OIU Tory ładunkowe, o których mowa w podrozdziale 7.3.3.;
 - 2) OIU Tory postojowe, o których mowa w podrozdziale 7.3.5., w zakresie torów znajdujących się przy placach, rampach ładunkowych lub miejscach, z możliwością prowadzenia prac ładunkowych, niezorganizowanych 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.

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

W przypadku, gdy w ramach prac manewrowych związanych z przestawieniem składu dojdzie do zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, postępowanie w tym zakresie, odbywa się na zasadach przewidzianych w „Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8”, wymienionej w **załączniku 3.2**.

Postępowanie w przypadku wykrycia stanu awaryjnego w taborze podczas przejazdów

10. 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).
11. Bieżące śledzenie zdarzeń awaryjnych taboru związanych z niesprawnościami układu biegowego i nieprawidłowościami załadunku, odbywa się za pomocą nadrzędnego systemu informatycznego 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**

12. 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 szczegółowo w „Wytycznych techniczno-eksploatacyjnych urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru le-3”, wymienionych w **załączniku 3.2**.
13. Wartości progowe parametrów kontrolowanych przez urządzenia dSAT określone są w „Wytycznych techniczno-eksploatacyjnych urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru le-3”.
14. 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

15. W przypadku wykrycia przez przytorowe urządzenia dSAT przekroczenia przez pojazd kolejowy dopuszczalnego: nacisku osi, obciążenia na metr bieżący toru lub nierównomiernego rozmieszczenia przesyłki, dyżurny ruchu przekazuje przez radiotelefon maszyniście 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.

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

Postępowanie w przypadku wykrycia przekroczenia przeciążenia dynamicznego

17. Przeciążenie dynamiczne jest to dodatkowa siła nacisku koła na szynę powstająca w trakcie jazdy pojazdu kolejowego, wywoływana niesprawnością elementów biegowych taboru, mierzona przez urządzenia dSAT jako składowa dynamiczna pionowej siły nacisku koła na szynę. Graniczna wartość przeciążeń dynamicznych powstałych na torze bezстыkowym rejestrowanych przez urządzenia dSAT wynosi $Q_{GRAN} \geq 350$ kN.
18. W przypadku wykrycia przez przytorowe urządzenia dSAT przekroczenia przez pojazd kolejowy granicznej wartości przeciążenia dynamicznego, dyżurny ruchu przekazuje przez radiotelefon maszyniście prowadzącemu pojazd kolejowy z napędem informację 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.

19. Po wyłączeniu pojazdu, przewoźnik przeprowadza procedurę uznania przesyłki za nadzwyczajną zgodnie z „Instrukcją o przewozie przesyłek nadzwyczajnych Ir-10 (R-57)”, wymienionej w **załączniku 3.1**.
20. W przypadku wykrycia przez przytorowe urządzenia dSAT przekroczenia progu ostrzegawczego przeciążeń dynamicznych koła na poziomie $Q_{OSTR} \geq 200$ kN, dyżurny ruchu przekazuje przez radiotelefon maszyniście 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)

21. 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**.

6.3.3.4. Zarządzanie w sytuacjach awaryjnych na poziomie międzynarodowym (ICM) w korytarzach towarowych (RFC)

1. W przypadku wystąpienia zakłóceń w ruchu kolejowym o znaczącym wpływie międzynarodowym, konieczna jest koordynacja zarządzania w sytuacjach awaryjnych na poziomie międzynarodowym, zwanych dalej ICM (ang. International Contingency Management).

Kolejowe Korytarze Towarowe (RFC) pełnią rolę czynnika wspierającego w zakresie realizacji ICM i w procesie komunikacji. Kolejowe Korytarze Towarowe (RFC) wraz z zarządcami infrastruktury opracowały i opublikowały dokumenty zawierające alternatywne trasy objazdowe i scenariusze operacyjne dla potrzeb ICM.

Informacje na temat ICM w ramach korytarzy towarowych (RFC) przebiegających przez sieć kolejową PLK dostępne są w języku angielskim na stronach:

- 1) **Korytarz Towarowy nr 5 - Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie (RFC5):**
www.rfc5.it, w zakładce: *Our activities* / [ICM](#);

- 2) **Korytarz Towarowy nr 8 - Morze Północne – Morze Bałtyckie (RFC8):**
www.rfc8.eu, w zakładce: *Customer / [International Contingency Management](#)*;
 - 3) **Bursztynowy Korytarz Towarowy nr 11 (RFC11):**
rfc-amber.eu, w zakładce: *Downloads / [Traffic Management](#)*.
2. Więcej szczegółów opisano w Podręczniku zarządzania w sytuacjach awaryjnych na poziomie międzynarodowym (ang. Handbook for International Contingency Management), który można znaleźć na [stronie internetowej RNE](#). Podręcznik ten opisuje standardy, które mają na celu umożliwienie, mimo międzynarodowych zakłóceń, prowadzenia przewozów towarowych na najwyższym możliwym poziomie oraz zapewnienie przejrzystości statusu zakłócenia i jego wpływu na potoki ruchu dla wszystkich zainteresowanych stron w całej Europie.

6.4. Narzędzia informacji i monitorowania pociągów

System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej (SEPE)

1. PLK ewidencjonuje proces realizacji rozkładu jazdy w systemie SEPE. SEPE jest aplikacją internetową umożliwiającą realizację zadań dotyczących procesu planowania, rejestrowania czasu rzeczywistego przebiegu pociągu, w tym przyczyn opóźnień, autoryzacji zrealizowanych przejazdów, prowadzenia rejestru wydarzeń, raportowania, rozliczania, zobrazowania przejazdu pociągu w formie graficznej na wykresie ruchu.
2. PLK umożliwia przewoźnikowi dostęp do systemu SEPE moduł Planowanie i moduł Autoryzacja. W celu uzyskania dostępu do modułów: Planowanie i Autoryzacja przewoźnik składa wnioski w formie elektronicznej, według wzoru stanowiącego **załącznik 6.7** (zwany dalej „wnioskiem o udostępnienie SEPE”), na adres:

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

03-734 Warszawa,

ul. Targowa 74

e-mail: sepe2info@plk-sa.pl

3. Po przydzieleniu dostępu do wyżej wymienionych dwóch modułów, przewoźnik otrzymuje informacje dotyczące pierwszego uruchomienia na adres poczty elektronicznej podany we wniosku o udostępnienie SEPE.
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 SEPE.
5. Za zabezpieczenie hasła i dane wprowadzone do systemu SEPE odpowiedzialność ponosi przewoźnik.

6. Informacji o pozostałych modułach systemu SEPE, w tym o warunkach przydzielenia przewoźnikowi dostępu do nich, udziela:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Biuro Teleinformatyki

03-734 Warszawa,

ul. Targowa 74

e-mail: iin@plk-sa.pl

TIS

7. Dane z systemu SEPE przekazywane są do systemu TIS. TIS jest aplikacją internetową, która wspiera zarządzanie pociągami międzynarodowymi poprzez dostarczanie w czasie rzeczywistym danych o pociągach międzynarodowych. Istotne dane są uzyskiwane bezpośrednio z systemów krajowych, a wszystkie informacje od różnych zarządców są łączone w jeden przejazd pociągu od początkowego miejsca odjazdu do miejsca docelowego.
8. Dodatkowe informacje są dostępne na stronie <http://tis.rne.eu>.

7. OBIEKTY INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ

7.1. Wprowadzenie

Informacje o obiektach infrastruktury usługowej, warunki dostępu o obiektów i świadczenia usług oraz pobieranych opłatach zawiera [Regulamin OIU](#), dostępny na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: *Dla klientów i kontrahentów / Warunki udostępniania infrastruktury i regulaminy / [Obiekty infrastruktury usługowej](#)*.

7.2. Przegląd obiektów infrastruktury usługowej niezarządzanych przez PLK

Informacje o obiektach infrastruktury usługowej niezarządzanych przez PLK, a połączonych z siecią PLK, w tym adresy stron internetowych, pod którymi dostępne są regulaminy dostępu do obiektów infrastruktury usługowej, zawiera **załącznik 2.9**.

Wyżej wymieniony załącznik zawiera informacje o obiektach infrastruktury usługowej pozyskane przez PLK lub przekazane przez operatorów, zgodnie z art. 36f ust. 3 pkt 2 [Ustawy](#).

7.3. Obiekty infrastruktury usługowej zarządzane przez PLK

7.3.1. Postanowienia wspólne

1. Przydzielanie zdolności przepustowej dla obiektów infrastruktury usługowej odbywa się na zasadach określonych w [Regulaminie OIU](#) oraz na zasadach określonych w podrozdziale 4.2. ust. 19-30.
2. Zakres i procedurę udostępniania obiektów zawiera podrozdział 2.1 oraz rozdział 3 [Regulaminu OIU](#).
3. Szczegółowe informacje na temat opłat za usługi świadczone w ramach obiektów infrastruktury usługowej zawiera rozdział 4 [Regulaminu OIU](#), natomiast wykaz stawek jednostkowych zawiera załącznik 7 do [Regulaminu OIU](#).
4. Dla obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez PLK ograniczenia środowiskowe obowiązują na zasadach określonych w podrozdziale 2.4.2 ust. 5-8.

7.3.2. (uchylony)

7.3.3. Terminale towarowe i tory do czynności ładunkowych

Informacje na temat torów ładunkowych zawiera podrozdział 2.1.4 oraz podrozdział 2.2.4 [Regulaminu OIU](#).

Szczegółowe warunki techniczne dostępu do torów ładunkowych zawiera załącznik 5 do [Regulaminu OIU](#).

7.3.4. 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 OIU](#).

Szczegółowe warunki techniczne dostępu do stacji rozrządowych zawiera załącznik 3 do [Regulaminu OIU](#).

7.3.5. Tory postojowe

Informacje na temat torów postojowych zawiera podrozdział 2.1.3 oraz podrozdział 2.2.3 [Regulaminu OIU](#).

Tory postojowe – szczegółowe dane techniczne dotyczące torów postojowych zawiera załącznik 4 do [Regulaminu OIU](#).

7.3.6. Urządzenia utrzymania

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

7.3.7. Pozostałe urządzenia techniczne, w tym urządzenia do czyszczenia i mycia

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

7.3.8. Urządzenia w portach morskich i śródlądowych

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

7.3.9. Urządzenia ratunkowe

W ramach obiektów infrastruktury usługowej PLK nie oferuje urządzeń ratunkowych.

7.3.10. Urządzenia zaopatrzenia w paliwo

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