

Spis treści

<u>SPIS TREŚCI</u>	1
<u>SPIS ZAŁĄCZNIKÓW</u>	3
<u>WSTĘP</u>	4
<u>ROZDZIAŁ 1</u>	5
<u>POSTANOWIENIA OGÓLNE</u>	5
§ 1 Definicje i używane skróty	5
§ 2 PLK jako zarządca infrastruktury kolejowej	7
§ 3 Relacje przewoźnik – PLK	7
§ 4 Opłaty za udostępnianie linii kolejowych	7
§ 5 Dostawy, odbiór i opłaty za zużycie energii elektrycznej	7
§ 6 Korzystanie z Regulaminu, rozpowszechnianie, aktualizacja, zgłaszanie uwag	8
<u>ROZDZIAŁ 2</u>	9
<u>UDOSTĘPNIANA INFRASTRUKTURA KOLEJOWA</u>	9
§ 7 Linie kolejowe	9
§ 8 Zmiany parametrów techniczno-eksploatacyjnych linii kolejowych	9
§ 9 Ograniczenia w korzystaniu z infrastruktury kolejowej	10
<u>ROZDZIAŁ 3</u>	11
<u>WYMAGANIA ZWIĄZANE Z UZYSKANIEM DOSTĘPU DO LINII KOLEJOWYCH</u>	11
§ 10 Warunki przyznawania prawa dostępu	11
§ 11 Instrukcje i regulaminy	12
§ 12 Personel	12
§ 13 Tabor, urządzenia zamontowane na taborze współpracujące z urządzeniami przytorowymi, urządzenia radiotelefoniczne	12
§ 14 Organizacja przejazdów	14
<u>ROZDZIAŁ 4</u>	14
<u>USŁUGI PLK W RAMACH UDOSTĘPNIANIA INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ</u>	14
§ 15 Zakres usług	14
§ 16 Usługi podstawowe	14
§ 17 Usługi o charakterze dodatkowym	15
<u>ROZDZIAŁ 5</u>	16
<u>PRZYDZIELANIE TRAS POCIĄGÓW</u>	16
§ 18 Składanie oraz rozpatrywanie wniosków do Rocznej Rozkładu Jazdy	16
§ 19 Zmiany w Rocznej Rozkładzie Jazdy	20
§ 20 Przydzielanie tras pociągów w ramach Indywidualnego Rozkładu Jazdy poza trasami dla przejazdów nadzwyczajnych	21
§ 21 Przydzielanie tras pociągów w ramach Indywidualnego Rozkładu Jazdy dla przejazdów nadzwyczajnych	23
§ 22 Przydzielanie tras pociągów w ramach operatywnego 6-godzinnego dyspozytorskiego planowania pociągów oraz tras z katalogu PLK	24
§ 23 Studium Rozkładu Jazdy	25
§ 24 Priorytety w przydzielaniu tras	25
§ 25 Rozwiązywanie konfliktów przy projektowaniu tras	26

§ 26	Zasady korzystania z przydzielonych tras pociągów	27
ROZDZIAŁ 6		27
WYZNACZANIE OPŁAT ZA UDOSTĘPNIANIE, ROZLICZANIE NALEŻNOŚCI		27
§ 27	Rodzaje opłat	27
§ 28	Sposób ustalania opłat	28
§ 29	Zniżki opłaty za usługi podstawowe	28
§ 30	Zwiększenie opłaty za usługi podstawowe	29
§ 31	Rozliczanie należności	30
§ 32	Odszkodowania, rozliczenia za niedotrzymanie zobowiązań	30
ROZDZIAŁ 7		31
POSTĘPOWANIE W TRAKCIE REALIZACJI UMOWY		31
§ 33	Realizacja przejazdów	31
§ 34	Obowiązki i uprawnienia stron	32
§ 35	Zezwolenia dla pracowników przewoźnika	35
§ 36	Wyposażenie pracowników przewoźnika w dokumenty i przybory	36
§ 37	Sprawdzanie sposobu realizacji warunków udostępniania; czynności sprawdzające stan taboru	36
§ 38	Zgłaszanie przez przewoźnika gotowości do odjazdu	38
§ 39	Powiadomienia	38
§ 40	Postępowanie w razie wypadków i wydarzeń kolejowych	39
§ 41	Postępowanie w przypadkach wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych	40
§ 42	Autobusowa komunikacja zastępcza	42
§ 43	Włączanie wagonów kontrolnych i inspekcyjnych PLK do pociągów przewoźnika	43
§ 44	Korzystanie z linii/odcinków kolejowych, dla których nie jest przygotowywany Roczny Rozkład Jazdy	43
WYKAZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ		45

Spis załączników

- 1. Wykaz linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**
- 1A. Wykaz linii kolejowych objętych Transeuropejską Siecią Towarowego Transportu Kolejowego (TERFN)**
- 1B. Sposób ustalania zdolności przepustowej potrzebnej dla własnych przewozów technologicznych**
- 2. Charakterystyka linii kolejowych**
 - 2.1. Wykaz maksymalnych prędkości
 - 2.2. Wykaz maksymalnych nacisków osi
 - 2.3. Przynależność linii kolejowych do oddziałów regionalnych i zakładów linii kolejowych
 - 2.4. Wykaz posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych
 - 2.5. Wykaz linii kolejowych, które nie są wyposażone w elektromagnesy samoczynnego hamowania pociągów
 - 2.6. Przynależność linii kolejowych do obszarów konstrukcyjnych
 - 2.7. Wykaz linii kolejowych, na których wprowadzone zostały czasowe ograniczenia ich użytkowania
- 3. Wykaz przepisów wewnętrznych obowiązujących użytkowników linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**
- 4. Wykazy jednostek i komórek organizacyjnych wymienionych w Regulaminie**
 - 4.1. Wykaz zakładów elektroenergetyki kolejowej PKP Energetyka Spółka z o.o.
 - 4.2. Wykaz zakładów linii kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. udzielających szczegółowych informacji o parametrach techniczno-eksploatacyjnych linii kolejowych, posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych
 - 4.3. Wykaz stanowisk ds. ochrony środowiska w zakładach linii kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. udzielających szczegółowych informacji w zakresie dot. problematyki ochrony środowiska na liniach PLK
 - 4.4. Wykaz ekspozytur kierowania ruchem Centrum Kierowania Przewozami PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
 - 4.5. Wykaz wydziałów marketingu i sprzedaży produktu w oddziałach regionalnych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
 - 4.6. Wykaz komend regionalnych Straży Ochrony Kolei
- 5. Wykaz prac modernizacyjnych na liniach zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przewidzianych do realizacji w okresie obowiązywania rozkładu jazdy 2004/2005 i wymagających długookresowych zamknięć torowych**
- 6. Wzór wniosku o przydzielenie trasy pociągu**
- 7. Mapa – linie kolejowe zarządzane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz inne spółki Grupy PKP**
- 8. Wytyczne sprawdzania prawidłowości działania radiotelefonu oraz systemu „Radio-Stop” na pojeździe trakcyjnym przez przewoźnika**

Wstęp

Na PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zgodnie z postanowieniami Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789 ze zm.) i Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 kwietnia 2004 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. Nr 83, poz. 768), został nałożony obowiązek opublikowania Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych.

Niniejszy Regulamin uwzględnia postanowienia wymienionych aktów prawnych, art. 3 Dyrektywy nr 2001/14 UE Parlamentu Europejskiego i Rady Europy z 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za jej użytkowanie oraz świadectw bezpieczeństwa, Ateńskiego Traktatu Akcesyjnego z 16 kwietnia 2003 r. oraz dotychczasowe doświadczenia w zakresie dotyczącym infrastruktury kolejowej.

Zapisy Regulaminu – sformułowane w rozdziałach i kolejno następujących po sobie paragrafach, uzupełnione o załączniki tekstowe oraz w formie plików Excel i mapę krajowej sieci kolejowej – skupiają się na najważniejszych zagadnieniach w wykonywaniu przejazdów. Są ofertą udostępniającego skierowaną do przewoźników (zarówno faktycznie wykonujących przejazdy, jak i – potencjalnych). Pozwalają tym przedsiębiorcom przygotować się do podjęcia procesu przewozowego oraz ustalają warunki i sposób jego prowadzenia na liniach zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

W Regulaminie wykorzystuje się doświadczenia wdrożenia postanowień wcześniejszych wydań, komentarze, sugestie i uwagi uczestników rynku transportowego, a więc nie tylko przewoźników, ale również spedytorów, samorządów terytorialnych, uczelni oraz ośrodków badawczych.

Zasadą nadrzędną jest niedyskryminujące traktowanie wszystkich przewoźników, co jednoznacznie przesądza o:

- jednakowych, obowiązujących wszystkich jednostkowych stawkach opłat za usługi podstawowe dla takich samych rodzajów pociągów i udostępnianych linii,
- takich samych zasadach rozliczeń i formułach wyznaczania opłat,
- ujednoliconych zasadach i terminach składania wniosków o przydział tras.



Odbiorców Regulaminu prosimy o zgłaszanie uwag dotyczących tej edycji oraz propozycji zmian, dzięki którym zawartość, forma i sposób udostępniania następnych wydań będą mogły być lepiej dostosowane do potrzeb naszych Klientów.

Zarząd
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Rozdział 1

Postanowienia ogólne

§ 1 Definicje i używane skróty

1. W niniejszym Regulaminie przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych, zwanym dalej Regulaminem, stosowane są pojęcia dotyczące udostępniania linii kolejowych zgodne z obowiązującymi przepisami, w szczególności z Ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789 ze zm.) i aktami wykonawczymi do tej ustawy.
2. Dla potrzeb Regulaminu wprowadza się dodatkowo definicje następujących pojęć:
 - 1) **harmonogram opracowania rozkładu jazdy** – dokument ustalający szczegółowe terminy wykonania zadań w zakresie opracowania Roczego Rozkładu Jazdy,
 - 2) **jakość** – ogół właściwości usługi świadczonej przez zarządcę infrastruktury, wiążących się z jej zdolnością do zaspokojenia potrzeb przewoźnika,
 - 3) **koordynacja** – proces rozwiązywania przez zarządcę infrastruktury i przewoźników kolejowych sytuacji, w której występują kolidujące ze sobą wnioski o przydzielenie trasy pociągu,
 - 4) **obszar konstrukcyjny** – ustalony obszar działania oddziałowego stanowiska ds. konstrukcji rozkładów jazdy zarządcy infrastruktury opracowującego rozkład jazdy,
 - 5) **planowanie 6-godzinne pociągów (planowanie dyspozytorskie)** – proces przekazywania informacji o planowanym uruchomieniu bądź odwołaniu pociągów przewoźnika do właściwych struktur dyspozytorskich zarządcy infrastruktury w danym okresie sprawozdawczym, realizowany w cyklu 6-godzinnym,
 - 6) **pracownicy przewoźnika** – pracownicy przewoźnika oraz inne osoby, którymi się on posługuje, w celu wykonywania umowy o udostępnianie linii kolejowych (o korzystanie z przydzielonej/ych trasy/tras pociągu/ów),
 - 7) **pracownicy zarządcy infrastruktury** – pracownicy zarządcy infrastruktury oraz inne osoby, którymi się on posługuje, w celu wykonywania umowy o udostępnianie linii kolejowych (o korzystanie z przydzielonej/ych trasy/tras pociągu/ów),
 - 8) **przejazdy nadzwyczajne** – przejazdy pociągów przewoźników realizujących przewozy przesyłek nadzwyczajnych, w rozumieniu odrębnych przepisów.

Przejazdy nadzwyczajne uruchamiane i realizowane są zgodnie z przepisami określonymi w załączniku 3,
 - 9) **przewoźnik** – przedsiębiorca wykonujący przewozy kolejowe lub zapewniający pojazdy trakcyjne na podstawie licencji.

Przewoźnikiem jest również przedsiębiorca realizujący przewozy technologiczne w ramach prac prowadzonych na liniach kolejowych zarządcy infrastruktury,
 - 10) **przepełniona infrastruktura** – element infrastruktury kolejowej (linia, odcinek linii, tor, grupa torów), dla którego popyt na zdolność przepustową nie może być w pełni zaspokojony w określonych okresach, nawet po dokonaniu koordynacji różnych zamówień zdolności przepustowej (wniosków o przydzielenie trasy pociągu),
 - 11) **przydział (alokacja) trasy pociągu** – przydzielenie przewoźnikowi zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej (np. linii kolejowej, grupy torów),
 - 12) **rozkład jazdy** – wyróżnia się następujące pojęcia związane z rozkładem jazdy:
 - **Roczny Rozkład Jazdy (RRJ)** – rozkład jazdy na okres roczny, opracowany przez zarządcę infrastruktury na podstawie złożonych wniosków na przejazdy pociągów przewoźnika,

W przypadku, kiedy konieczne jest dla wyraźnego skonkretyzowania okresu obowiązywania RRJ, w Regulaminie stosuje się np. zapis RRJ 2004/2005, co oznacza Roczny Rozkład Jazdy obowiązujący od 12 grudnia 2004 r. do 10 grudnia 2005 r.,

- **Indywidualny Rozkład Jazdy (IRJ)** – rozkład jazdy pociągu przewoźnika – nie ujęty w Rocznym Rozkładzie Jazdy – opracowany przez zarządcę infrastruktury na podstawie wniosku przewoźnika o przydzielenie trasy, który przewoźnik składa do zarządcy infrastruktury w wyniku ujawnionych doraźnych potrzeb przewozowych, niemożliwych do przewidzenia w okresie składania wniosków do Roczego Rozkładu Jazdy,
 - **Studium Rozkładu Jazdy** – opracowanie, które może zawierać propozycję rozkładu jazdy pociągu, nie stanowiące podstawy do realizacji przejazdu, będące wstępną informacją dla przewoźnika dot. czasu, drogi przejazdu, pozwalające wstępnie określić koszty przejazdu,
- 13) **specjalistyczne urządzenia** – specjalistyczne urządzenia udostępniane przez zarządcę infrastruktury, nie wykorzystywane przy świadczeniu usług podstawowych (nie przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego i do utrzymania linii kolejowych), przydatne jedynie do realizacji niektórych usług o charakterze dodatkowym, np.: urządzenia do pojenia zwierząt, urządzenia dostarczania sprężonego powietrza, zrzutu ścieków, zebrania nieczystości, urządzenia tankowania i rozlewu paliwa z punktów/urządzeń dystrybucyjnych lub odbiorczych zarządcy infrastruktury,
- 14) **sytuacja nadzwyczajna** – sytuacja, w której w wyniku nagłego zdarzenia powstałego niezależnie od woli stron umowy o udostępnianie linii kolejowych (o korzystaniu z przydzielonych tras pociągów), niemożliwe jest wykonanie w całości lub części tej umowy, a której żadna ze stron umowy, przy zachowaniu należytej staranności, nie mogła przewidzieć lub zapobiec,
- 15) **trasa katalogowa** – trasa pociągu przygotowana zgodnie z parametrami przyjętymi przez zarządcę infrastruktury i podanymi do publicznej wiadomości, przeznaczona dla przewozów towarowych w ruchu krajowym lub międzynarodowym; wyróżnia się następujące rodzaje tras katalogowych:
- **trasa katalogowa PLK** – trasa pociągu krajowa przygotowana przez PLK (informacje na stronach internetowych PLK – www.plk-sa.pl),
 - **trasa katalogowa RNE** – trasa pociągu międzynarodowa przygotowana przez zarządców infrastruktury kolejowej stowarzyszenia RailNetEurope (RNE), w tym PLK (informacje na stronach internetowych PLK – www.plk-sa.pl i RNE – www.railneteuropa.com),
 - **trasa katalogowa międzynarodowa** – trasa pociągu międzynarodowa przygotowana przez PLK we współpracy z sąsiednim zarządcą infrastruktury kolejowej (informacje na stronach internetowych PLK – www.plk-sa.pl),
- 16) **UMOWA** – umowa o udostępnianie linii kolejowych (o korzystaniu z przydzielonych tras pociągów),
- 17) **USTAWA** – Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789 ze zm.),
- 18) **wykres ruchu** – graficzne przedstawienie rozkładu jazdy poprzez zobrazowanie tras pociągów w układzie współrzędnych czasu i drogi,
- 19) **zapewnienie dostępu** – umożliwienie skorzystania przez przewoźników z infrastruktury kolejowej.
3. W Regulaminie, tam gdzie jest niezbędne wyraźne wskazanie na PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., wykonującą zadania zarządcy infrastruktury w stosunku do zarządzanej przez siebie sieci kolejowej, w rozumieniu USTAWY – zamiast pełnej nazwy, tj. PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna, stosuje się skrót PLK.

§ 2 PLK jako zarządca infrastruktury kolejowej

1. Założycielem PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. jest Spółka Akcyjna Polskie Koleje Państwowe.
2. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., postanowieniem Sądu Rejonowego dla M. St. Warszawy w Warszawie z 21 sierpnia 2001 r. (XX Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego), została zarejestrowana i wpisana do Rejestru Przedsiębiorców pod numerem KRS: 0000037568 – rejestracja z 22 sierpnia 2001 r.
3. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. działa – wykonując zadania zarządcy infrastruktury kolejowej na zarządzanej przez siebie sieci kolejowej – w oparciu o nadany statut, przepisy USTAWY, Ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych (Dz. U. Nr 94, poz. 1037 ze zm.), Ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP (Dz. U. Nr 84, poz. 948 ze zm.) oraz inne obowiązujące regulacje.
4. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. posiada świadectwo bezpieczeństwa nr 003/ZI/04 z dnia 10 lutego 2004 r., wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

§ 3 Relacje przewoźnik – PLK

1. Wymagania dla przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury określają przepisy USTAWY, akty wykonawcze do tej ustawy oraz inne powszechnie obowiązujące przepisy prawa, kształtujące stosunki handlowe podmiotów gospodarczych.
2. Zasady współpracy i wymagania PLK odnoszące się do wszystkich przewoźników zawiera Regulamin.
3. Szczegółowe relacje przewoźnik – PLK ustalone są przez umowy cywilno-prawne, określające prawa i obowiązki stron, aspekty handlowe, techniczne i eksploatacyjne oraz formalno-prawne dotyczące realizacji wzajemnych zobowiązań, zwane UMOWAMI.

§ 4 Opłaty za udostępnianie linii kolejowych

1. Opłaty za korzystanie z udostępnianych przewoźnikom linii kolejowych ustalane są według zasad zawartych w USTAWIE oraz Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 7 kwietnia 2004 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. Nr 83, poz. 768).
2. PLK ustala cennik zawierający stawki jednostkowe opłat za usługi podstawowe udostępniania czynnych odcinków linii kolejowych.
Cennik na rok 2005 zatwierdzony został przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego decyzją nr TRL/7/04 z dnia 7 czerwca 2004 r.
3. PLK ustala wysokość opłat, o których mowa w ust. 1, w UMOWIE.
4. Opis sposobu ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, o którym mowa w art. 32 ust. 1 pkt 3) USTAWY zawiera Rozdział 6.

§ 5 Dostawy, odbiór i opłaty za zużycie energii elektrycznej

1. Warunki dostawy i odbioru energii elektrycznej na potrzeby realizacji przewozów trakcją elektryczną, zwanej dalej energią trakcyjną, reguluje umowa sprzedaży energii elektrycznej i świadczenia usług przesyłowych, zawarta pomiędzy przewoźnikiem a Centralą PKP Energetyka Spółka z o.o. z siedzibą w Warszawie przy ul. Hożej 63/67, uwzględniająca przepisy:
 - 1) Ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne (Dz. U. Nr 153, poz. 1504 z 2003 r.),
 - 2) Rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 25 września 2000 r. w sprawie szczegółowych warunków przyłączenia podmiotów do sieci elektroenergetycznych, obrotu energią elektryczną, świadczenia usług przesyłowych, ruchu sieciowego i eksploatacji sieci oraz standardów jakościowych obsługi odbiorców (Dz. U. Nr 85, poz. 957).

2. Umowa, o której mowa w ust. 1, reguluje sposób określania zużycia energii trakcyjnej oraz zasady obliczania należności z tytułu zużycia energii trakcyjnej i świadczenia usług przesyłowych.
3. Warunki dostawy i odbioru energii elektrycznej na potrzeby inne niż trakcyjne, dla przypadków nie wchodzących w zakres usług objętych umową sprzedaży, o której mowa w ust. 1, reguluje umowa sprzedaży energii elektrycznej i świadczenia usług przesyłowych, zawarta pomiędzy przewoźnikiem a właściwym zakładem PKP Energetyka Spółka z o.o. z siedzibą w Warszawie przy ul. Hożej 63/67.

Wykaz adresów i numerów telefonów do poszczególnych zakładów zawiera załącznik 4.1.

4. Umowa, o której mowa w ust. 3, zawierana jest na podstawie wydanych przez zakład PKP Energetyka Spółka z o.o. warunków przyłączenia, które określają m.in.: miejsce przyłączenia i dostarczania energii elektrycznej, sposób pomiaru i miejsce zainstalowania układu pomiarowo-rozliczeniowego, wielkość zapotrzebowania mocy.
5. Ceny i stawki opłat za energię elektryczną i świadczenie usług przesyłowych oraz zasady ich stosowania zawarte są w zatwierdzonej przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki „Taryfie dla energii elektrycznej właściwej dla zakładu PKP Energetyka Spółka z o.o.”.

§ 6 Korzystanie z Regulaminu, rozpowszechnianie, aktualizacja, zgłaszanie uwag

1. Regulamin składa się z części opisowej oraz załączników zawierających:
 - 1) wykazy danych o liniach kolejowych (załączniki 1, 2, 5) oraz mapę (załącznik 7),
 - 2) wykazy przepisów wewnętrznych obowiązujących przewoźnika (załącznik 3),
 - 3) wykazy wybranych komórek Centrali, oddziałów regionalnych i zakładów PLK, udzielających informacji w zakresie dotyczącym Regulaminu (załącznik 4),
 - 4) wzór wniosku o przydzielenie trasy pociągu oraz instrukcję wypełniania wniosku (załącznik 6),
 - 5) wytyczne sprawdzania prawidłowości działania radiotelefonu oraz systemu „Radio-Stop” na pojeździe trakcyjnym przez przewoźnika – załącznik 8.
2. Dla ułatwienia korzystania z danych opisujących udostępnianą infrastrukturę, do każdego egzemplarza Regulaminu załączona jest dyskietka.

Dyskietka zawiera również wzór wniosku o przydzielenie trasy pociągu.
3. Uwagi i zastrzeżenia do treści Regulaminu, zapytania o interpretacje zapisów, zastrzeżenia do pozyskiwanych informacji od wskazanych w Regulaminie jednostek organizacyjnych PLK, a także sposobu i trybu informowania ze strony tych jednostek, uwagi o trudnościach w nabyciu i korzystaniu z Regulaminu itp. należy zgłaszać na adres:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrala Spółki
Biuro Przygotowania i Sprzedaży Produktu
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74
miejski nr tel.: (022) 473 34 03; kolejowy nr tel.: (922) 473 34 03
miejski nr faksu: (022) 473 28 04; kolejowy nr faksu: (922) 473 28 04
e-mail: m.miszczyk@pkp.com.pl

z zaznaczeniem: „dotyczy Regulaminu”

4. Sprzedaż Regulaminu prowadzi Biuro Przygotowania i Sprzedaży Produktu Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., według danych adresowych podanych w ust. 3.
5. Informacje dotyczące aktualizacji (zmiany i uzupełnienia) Regulaminu przekazywane są odbiorcom Regulaminu oraz ogłaszane są na stronach internetowych PLK (www.plk-sa.pl).

Rozdział 2

Udostępniana infrastruktura kolejowa

§ 7 Linie kolejowe

1. Wykaz linii kolejowych zarządzanych przez PLK zawarto w załączniku 1.
Wykaz linii kolejowych objętych Transeuropejską Siecią Towarowego Transportu Kolejowego (TERFN) w Polsce z podanymi – zgodnie z postanowieniami Traktatu Akcesyjnego podpisanego 16 kwietnia 2003 r. w Atenach – wielkościami zdolności przepustowej, zamieszczono w załączniku 1A.
Informacje dotyczące sposobu ustalania zdolności przepustowej potrzebnej dla własnych przewozów technologicznych, o którym mowa w art. 30 ust. 9 USTAWY, zawiera załącznik 1B.
2. Linie kolejowe zarządzane przez PLK wyposażone są w przytorowe urządzenia samoczynnego hamowania pociągów, za wyjątkiem linii wymienionych w załączniku 2.5.
3. Ogólną charakterystykę linii kolejowych zarządzanych przez PLK, zawiera Instrukcja D-29 Wykaz linii.
4. Maksymalną prędkość techniczną na liniach zarządzanych przez PLK dla pociągów pasażerskich, towarowych i autobusów szynowych określono w załączniku 2.1, zaś maksymalne dopuszczalne naciski osi – w załączniku 2.2.
5. Wykaz posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych (stacji i punktów handlowych) na poszczególnych liniach kolejowych zawiera załącznik 2.4.
6. Warunki techniczno-ruchowe linii kolejowych zarządzanych przez PLK zawierają dodatki 1. do wewnętrznego rozkładu jazdy.
Dodatek 1. do wewnętrznego rozkładu jazdy jest wydawany okresowo przez właściwe terenowo oddziały regionalne PLK.
7. Informacje o przynależności linii kolejowych do zakładów linii kolejowych PLK zawiera załącznik 2.3, a o przyporządkowaniu linii kolejowych do obszarów konstrukcyjnych – załącznik 2.6.
8. Wykaz linii kolejowych, na których wprowadzone zostały czasowe ograniczenia ich użytkowania zawiera załącznik 2.7.
9. Szczegółowych informacji o liniach kolejowych, w tym o:
 - a) parametrach techniczno-eksploatacyjnych linii i stacji,
 - b) parametrach technicznych peronów i innych urządzeń służących odprawie osób lub rzeczy,
 - c) urządzeniach samoczynnego hamowania pociągów (shp),
 - d) urządzeniach radiotelefonicznych sieci radiołączości PLK, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub utrzymania infrastruktury kolejowej,udzielają oddziały regionalne, zakłady linii kolejowych PLK, zaś informacji na temat urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru (DSAT) – Biuro Automatyki i Telekomunikacji Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Adresy i numery telefonów jednostek i komórek organizacyjnych PLK zawiera załącznik 4.2.

§ 8 Zmiany parametrów techniczno-eksploatacyjnych linii kolejowych

Korzystających z linii kolejowych obowiązują postanowienia zawarte w dodatku 7. do wewnętrznego rozkładu jazdy, zawierającym wykaz ograniczeń stałych.

Dodatek 7. do wewnętrznego rozkładu jazdy jest wydawany okresowo przez właściwe terenowo oddziały regionalne PLK.

Do dodatku 7. do wewnętrznego rozkładu jazdy wprowadzane są zmiany uwzględniające wykonane naprawy.

O zmianach wynikających z nagłej potrzeby wprowadzenia ograniczeń eksploatacyjnych dotyczących:

- 1) parametrów technicznych i eksploatacyjnych linii, na których przydzielono trasy, w tym o ograniczeniach związanych z robotami, wprowadzanych ograniczeniach prędkości i innych ograniczeniach eksploatacyjnych,
- 2) specyficznego działania urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności oraz urządzeń kontrolnych i diagnostycznych taboru,

PLK informuje prowadzącego pojazd kolejowy z napędem, w sposób określony przepisami.

§ 9 Ograniczenia w korzystaniu z infrastruktury kolejowej

1. W procesie korzystania z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PLK mogą wystąpić ograniczenia eksploatacyjne:
 - 1) planowe – ujęte w Rocznym Rozkładzie Jazdy,
 - 2) nieplanowe – nie ujęte w Rocznym Rozkładzie Jazdy, skutkujące:
 - a) natychmiastowo,
 - b) w późniejszym okresie, określonym przez PLK.
2. Ograniczenia eksploatacyjne wynikać mogą między innymi z:
 - 1) uszkodzeń technicznych elementów infrastruktury, ujawnionych podczas diagnozowania ich stanu technicznego,
 - 2) wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych,
 - 3) zdarzeń, o wystąpieniu których PLK była uprzedzona, lecz mimo należytej staranności nie mogła im zapobiec, np. strajk, blokady przejazdu, demonstracje,
 - 4) niedopuszczenia do przejazdu lub zatrzymania przejazdu pojazdu kolejowego przewoźnika w wyniku niespełniania przez ten pojazd albo obsługujące go osoby wymagań obowiązujących przewoźnika,
 - 5) zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy,
 - 6) potrzeb związanych z bezpieczeństwem i obronnością państwa.
3. O konieczności wyeliminowania ograniczeń eksploatacyjnych powodujących zmiany rozkładu jazdy lub wprowadzenia komunikacji zastępczej, skutkujących np. koniecznością wykonania robót na linii kolejowej, PLK (poprzez zakłady linii kolejowych) powiadamia przewoźników realizujących przewozy na danej linii.

W tym przypadku PLK uzgadnia z przewoźnikami zastępczy rozkład jazdy, nie później niż 10 dni przed planowanym terminem wprowadzenia zmiany.

W przypadku, kiedy przewoźnik – bez uzasadnionej argumentacji – nie uzgodni propozycji zmian, PLK ma prawo potraktować zastępczy rozkład jazdy jako obowiązujący.

4. Ograniczenia eksploatacyjne o charakterze nagłym wprowadzane są przez PLK w trybie wynikającym z obowiązujących przepisów i instrukcji.

Rozdział 3

Wymagania związane z uzyskaniem dostępu do linii kolejowych

§ 10 Warunki przyznawania prawa dostępu

1. Przedsiębiorca zamierzający prowadzić przejazdy po liniach kolejowych zarządzanych przez PLK, uzyskuje prawo dostępu do infrastruktury kolejowej PLK, jeżeli przedłoży:
 - 1) informację o firmie, jej standingu finansowym, ubezpieczeniach, posiadaniu rachunku bankowego itp., w tym informacje identyfikujące, pozwalające się komunikować (adres, numery telefonów, faksów, adres poczty elektronicznej),
 - 2) poświadczoną aktualną kopię wypisu z Krajowego Rejestru Sądowego,
 - 3) poświadczoną kopię zaświadczenia o numerze identyfikacyjnym REGON,
 - 4) poświadczoną kopię decyzji w sprawie nadania numeru identyfikacji podatkowej,
 - 5) poświadczoną kopię ważnej licencji, o której mowa w rozdziale 8 USTAWY, wraz z oświadczeniem, że będzie informował o jej cofnięciu lub zmianach,
 - 6) poświadczoną kopię ważnego świadectwa bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 19 ust. 2 USTAWY,
 - 7) oświadczenie, że prowadzenie pociągów będzie powierzane maszynistom posiadającym uprawnienia określone w przepisach wydanych na podstawie art. 22 ust. 2 pkt 1) USTAWY,
 - 8) oświadczenie, że jego personel uczestniczący w procesie przejazdów posługuje się językiem polskim,
 - 9) oświadczenie, że dysponuje taborem spełniającym warunki określone w przepisach wydanych na podstawie art. 20 USTAWY,
 - 10) oświadczenie, że posiada system utrzymania i obsługi pojazdów kolejowych uczestniczących w procesie przejazdów,
 - 11) oświadczenie, że dla wszystkich pojazdów kolejowych uczestniczących w przejazdach – w przypadku ich uszkodzenia, awarii, rozwiązania pociągu – dla swoich pracowników realizujących przejazdy ustalił zasady postępowania, eliminujące możliwe w takich sytuacjach utrudnienia techniczno-eksploatacyjne na liniach kolejowych PLK,
 - 12) oświadczenie, że realizując UMOWĘ będzie stosować postanowienia Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach danego rozkładu jazdy oraz obowiązujących przepisów w zakresie dotyczącym UMOWY,
 - 13) oświadczenie, że wobec niego nie toczą się postępowania upadłościowe lub likwidacyjne,
 - 14) oświadczenie, że nie zalega w podatkach lub stwierdzające stan zaległości w tym zakresie,
 - 15) informację o zamierzeniach w zakresie wielkości pracy eksploatacyjnej i rodzaju wykonywanych przewozów kolejowych na sieci PLK.
2. Dokumenty, o których mowa w ust. 1, przedsiębiorca składa do Centrali PLK – Biuro Przygotowania i Sprzedaży Produktu, na adres: 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74, które w terminie 14 dni powiadamia zainteresowanego o dopełnieniu przez niego wymaganych warunków. W powiadomieniu wskazuje się również jednostkę organizacyjną PLK uprawnioną do zawarcia UMOWY.
3. Po uzyskaniu powiadomienia, o którym mowa w ust. 2, przedsiębiorca ma prawo złożenia wniosków o przydzielenie tras pociągów zgodnie z zasadami § 18, 20, 21, 22.

Rozpatrzenie wniosków odbywa się zgodnie z zasadami, o których mowa w paragrafach wymienionych wyżej.

Z chwilą otrzymania powiadomienia o przydzieleniu tras dla przejazdów pociągów, przedsiębiorca uzyskuje prawo dostępu do infrastruktury kolejowej w zakresie i na warunkach określonych w tym powiadomieniu.

4. W przypadku, kiedy po uzyskaniu powiadomienia, o którym mowa w ust. 2, dokumenty stanowiące podstawę do jego wydania straciły swą ważność lub uległy zmianie, przedsiębiorca/przewoźnik zobowiązany jest do przedstawienia Centrali PLK – Biuro Przygotowania i Sprzedaży Produktu, na adres: 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74, aktualnych dokumentów.

§ 11 Instrukcje i regulaminy

1. Przewoźnika korzystającego z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PLK obowiązują postanowienia przepisów i instrukcji wewnętrznych PLK według załącznika 3.
2. Zmiany w przepisach wewnętrznych ogłaszane są w Biuletynie wydawanym przez PKP S.A. (Zeszyt A i B).
3. Sprzedaż instrukcji opracowanych przez PLK prowadzą oddziały regionalne PLK.

§ 12 Personel

1. Pracownicy przewoźnika wykonujący czynności związane bezpośrednio z prowadzeniem ruchu kolejowego oraz prowadzący pojazdy kolejowe muszą spełniać warunki wymienione w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu wydanym na podstawie art. 22 USTAWY.
2. 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 posterunków ruchu na drodze przejazdu pociągów w zamówionych trasach,może być prowadzone na zlecenie przewoźnika przez właściwych pracowników PLK.
3. Szczegółowy zakres zagadnień, o których mowa w ust. 2, terminy, liczbę godzin szkolenia oraz odpłatność za ich przeprowadzenie, określa odrębna umowa lub zlecenie.

§ 13 Tabor, urządzenia zamontowane na taborze współpracujące z urządzeniami przytorowymi, urządzenia radiotelefoniczne

1. Pojazdy kolejowe przewoźników muszą spełniać warunki określone w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu wydanym na podstawie art. 20 i art. 25 USTAWY, w tym – w zależności od przeznaczenia pojazdu – odpowiednio w przepisach RIC, RIV, PPW oraz regulaminach RID i RIP.
2. Tabor elektryczny musi być wyposażony w odbieraki prądu (pantografy), których całkowita długość ślizgaczy, zgodnie z normą PN-K-91001, wynosi nie mniej niż 1950 mm, a długość czynna nie mniej niż 1100 mm.
3. Dopuszczalna nierównomierność rozkładu nacisków kół (różnica nacisków do średniego nacisku koła w osi) musi się mieścić w granicach +/- 12%.
4. Zestawy kołowe taboru muszą zapewnić elektryczne zwieranie toków szynowych – rezystancja zestawu kołowego nie może być większa niż 50 mΩ.
5. W przypadku realizacji przewozów ładunków szczególnie narażonych na kradzieże, PLK zaleca 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.

Informacji o miejscach na sieci PLK szczególnie narażonych na kradzieże, udziela Komenda Główna Straży Ochrony Kolei PLK:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrala Spółki
Komenda Główna Straży Ochrony Kolei
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74
miejski nr tel.: **(022) 473 22 66**; kolejowy nr tel.: **(922) 473 22 66**
miejski nr faksu: **(022) 473 22 69**; kolejowy nr faksu: **(922) 473 22 69**
e-mail: ood.komenda@pkp.com.pl

6. Wagony towarowe, których:

- 1) rozstaw osi wewnętrznych jest większy niż 13,8 m,
- 2) szerokość obręczy lub wieńca koła monoblokowego jest różna od 135 ± 2 mm,

powinny mieć napisy i znaki, zgodne z RIV, informujące, że wagon nie może przejeżdżać przez urządzenia automatycznego sterowania rozrządaniem w trakcie ich działania.

Wszelkie inne ograniczenia w zakresie dopuszczenia do rozrządania wagonów nie ujęte 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 regulaminie technicznym stacji.

7. Pojazdy kolejowe wyposażone w urządzenia radiotelefonicznych sieci 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.
8. Pojazdy trakcyjne, wykonujące przejazdy na liniach wyposażonych w przytorowe urządzenia samoczynnego hamowania pociągów, powinny mieć zamontowane i sprawne urządzenia współpracujące z urządzeniami przytorowymi.

Przejazd pojazdów trakcyjnych, które nie są wyposażone w urządzenia samoczynnego hamowania pociągów, jest możliwy po spełnieniu przez przewoźnika warunków dotyczących obsady osobowej pociągów określonej przepisami.

9. Parametry techniczne urządzenia radiotelefonicznego przewoźnika, znajdującego się na taborze kolejowym, muszą być zgodne z warunkami włączenia tego urządzenia do kolejowych sieci radiołączności PLK.

Urządzenia radiotelefoniczne, aby pracować w sieciach radiołączności PLK przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub utrzymania infrastruktury kolejowej, muszą spełniać następujące wymagania:

- 1) legitymować się deklaracją zgodności potwierdzającą spełnianie zasadniczych wymagań zgodnie z art. 152, 153, 154 i 158 Ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. Prawo telekomunikacyjne (Dz. U. Nr 171, poz. 1800),
- 2) legitymować się aktualnym świadectwem dopuszczenia do eksploatacji wydanym przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego,
- 3) legitymować się aktualnym pozwoleniem radiowym, o którym mowa w art. 143 Ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. Prawo telekomunikacyjne (Dz. U. Nr 171, poz. 1800)¹,
- 4) współpracować z urządzeniami radiotelefonicznymi stosowanymi w sieciach radiołączności PLK,
- 5) nie powodować zakłóceń pracy sieci radiołączności eksploatowanych na obszarze kolejowym PLK.

10. Przewoźnik nie może udostępniać użytkowanych przez jego personel urządzeń radiotelefonicznych sieci radiołączności PLK innym użytkownikom i odpowiedzialny jest za ich sprawność oraz wykorzystywanie zgodnie z przepisami i regulaminami obowiązującymi w PLK.

¹ z uwagi na konieczność zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego dopuszcza się możliwość wykorzystania poszczególnych częstotliwości kolejowych sieci radiotelefonicznych przez przewoźnika korzystającego z linii/odcinków kolejowych PLK określonych w posiadanej licencji na wykonywanie przewozów kolejowych

11. Dodatkowe, szczegółowe wymagania i warunki wykorzystania sieci radiołączności PLK udostępnia PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala – Biuro Automatyki i Telekomunikacji; 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74.
12. 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 właściwe jednostki organizacyjne PLK na pojeździe kolejowym z napędem, wytypowanym przez przewoźnika.

Wyniki sprawdzenia powinny być wpisane do książki pojazdu z napędem i potwierdzone przez sprawdzających podpisem i pieczętą.

Za wykonanie szkolenia jednej obsady trakcyjnej, PLK pobiera opłatę w wysokości 200,00 zł netto.

Kolejne sprawdzenia radiotelefonu oraz systemu „Radio-Stop” wykonywane są przez przewoźnika według „Wytycznych sprawdzania prawidłowości działania radiotelefonu oraz systemu „Radio-Stop” na pojeździe trakcyjnym przez przewoźnika”, stanowiących załącznik 8.

§ 14 Organizacja przejazdów

1. 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.
2. Powiadomienia o zmianach dokonywane są podczas całego procesu składania wniosków, przygotowywania rozkładu jazdy, a także podczas jego realizacji; zawsze jednak tak, aby przewoźnik mógł dostosować organizację przewozów do niezbędnych zmian.
3. PLK zapewnia realizację przewozu przesyłek nadzwyczajnych przewoźnika w miarę możliwości technicznych i eksploatacyjnych, z zastosowaniem zasad i warunków określonych Rozporządzeniem MTiGM z dnia 28 stycznia 2000 r. w sprawie przewozu rzeczy, które ze względu na kształt, rozmiary lub masę albo drogę przewozu mogą powodować trudności transportowe (Dz. U. Nr 9, poz. 130) oraz przepisami wewnętrznymi według załącznika 3.

Rozdział 4

Usługi PLK w ramach udostępniania infrastruktury kolejowej

§ 15 Zakres usług

1. PLK zapewnia realizację przejazdów pociągów przewoźnika zgodnie z zawartą UMOWĄ, z zastosowaniem zasad i warunków określonych w Regulaminie oraz przepisami wewnętrznymi według załącznika 3.
2. Zakres świadczonych usług obejmuje usługi podstawowe wymienione w § 16, wynikające z realizacji przejazdu ujętego w rozkładzie jazdy oraz usługi o charakterze dodatkowym wymienione w § 17, a także inne usługi, które nie są objęte postanowieniami Regulaminu, realizowane i rozliczane według odrębnych umów i zleceń.

§ 16 Usługi podstawowe

1. PLK zapewnia przewoźnikowi obligatoryjnie:
 - 1) umożliwienie przejazdu pociągu/ów przewoźnika po torach, rozjazdach linii i stacji kolejowych na przydzielonej trasie pociągu/ów albo trasie zastępczej, wyznaczonej z uwagi na sytuację techniczno-eksploatacyjną na przydzielonej trasie pociągu,

- 2) udostępnianie – na przydzielonej trasie pociągu/ów i według ustalonego dla niej rozkładu jazdy pociągów, na stacjach kolejowych lub innych miejscach postojów pociągu/ów przewoźnika – urządzeń i obiektów PLK, umożliwiających pełną obsługę techniczną i handlową tego/yh pociągu/ów, w tym dojście, wsiadanie, wysiadanie pasażerów,
 - 3) zapewnienie dostępu do sieci trakcyjnej na trasie przejazdu pociągu przewoźnika, w tym podczas wykonywania prac manewrowych i związanych z przygotowaniem pociągu/ów do przejazdu oraz jego zakończeniem, według rozkładu jazdy pociągu/ów,
 - 4) kierowanie i prowadzenie ruchu, a także zapewnienie na żądanie przewoźnika informacji związanej z przejazdem pociągu/ów dotyczącej: godziny odjazdu ze stacji początkowej; godziny faktycznego przybycia na stację końcową lub pośrednią, na której według rozkładu jazdy pociągu/ów jest dokonywane włączenie, wyłączenie wagonów lub zmiana lokomotywy; godziny wystąpienia awarii, wypadków i zakłóceń na drodze przejazdu, mających wpływ na przejazd pociągu/ów przewoźnika,
 - 5) wykonywanie, na mocy postanowień Ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 84, poz. 948 ze zm.) zadań, o których mowa w art. 60 ust. 1 USTAWY,
 - 6) rozpatrzenie wniosków przewoźników o przydzielenie tras/y pociągów/u, opracowanie Roczego Rozkładu Jazdy według wniosków złożonych przez przewoźnika i w uzgodnieniu z nim,
 - 7) koordynowanie działalności na obszarze kolejowym PLK w przypadku wystąpienia wypadków kolejowych i sytuacji nadzwyczajnych.
2. W ramach posiadanych możliwości, PLK zapewnia:
- 1) dostęp² do urządzeń i obiektów PLK umożliwiających:
 - a) pobór energii elektrycznej, wody, sprężonego powietrza,
 - b) zrzut ścieków i zebranie nieczystości,
 - c) zaopatrzenie w paliwo,
 - 2) skorzystanie z usług telekomunikacyjnych w zakresie niezbędnym dla prowadzenia ruchu kolejowego,
 - 3) diagnozowanie stanu technicznego układu biegowego pojazdów kolejowych przewoźnika przy użyciu urządzeń PLK zabudowanych w torach (DSAT),
 - 4) zajęcie na stacjach kolejowych PLK torów w celu odstawienia taboru uszkodzonego lub wyłączzonego podczas przejazdu/ów na okres uzgodniony pomiędzy przewoźnikiem i PLK.

§ 17 Usługi o charakterze dodatkowym

PLK świadczy, na podstawie odrębnych umów lub zleceń, następujące usługi:

- 1) sprawowanie nadzoru nad przejazdem pociągu/ów z ładunkami niebezpiecznymi, których obowiązkiem śledzenia wynika z odrębnych przepisów,
- 2) zapewnienie przejazdu/ów pociągu/ów, które na trasie przejazdu, ze względu na:
 - a) skrajnię przesyłki (taboru lub ładunku),
 - b) nacisk osi,
 - c) długość pociągu,
 - d) średnicę kół,wymagają specjalnych działań ze strony PLK,

² usługa ta obejmuje jedynie zorganizowanie dostępu, według postanowień regulaminów technicznych stacji/posterunków ruchu

- 3) udzielanie pomocy w realizacji przejazdów nadzwyczajnych i innych, których realizacja wymaga szczególnych warunków ochrony i nadzoru, w tym przede wszystkim:
 - a) wykonywanie, w odniesieniu do obiektów i urządzeń PLK, na czas załadunku i przejazdu pociągu, czynności dodatkowych zapewniających realizację przejazdów nadzwyczajnych,
 - b) udział pracowników PLK w przejazdach z tytułu zapewnienia specjalnej ochrony pasażerów, ładunku,
 - c) udział pracowników PLK w przejazdach z uwagi na niezbędność spełnienia podczas przejazdu określonych odrębnie warunków przejazdu,
- 4) dostarczanie wody, sprężonego powietrza, zrzut ścieków i zebranie nieczystości, dostarczanie, tankowanie i rozlew paliwa z punktów lub urządzeń dystrybucyjnych PLK,
- 5) dostarczanie energii elektrycznej dla zasilania urządzeń przewoźnika, podgrzewania składów pociągów pasażerskich,
- 6) zapewnienie dodatkowych informacji o przejeździe pociągu/ów, poza objętymi usługą podstawową, o których mowa w § 16 ust. 1 pkt 4), w tym udostępnianie zestawień statystycznych i opracowań analitycznych zawierających informacje o stanie układu biegowego taboru przewoźnika, według generowanych danych przez urządzenia DSAT,
- 7) przygotowanie i przydzielenie trasy pociągu/ów wcześniej nie wnioskowanej/ych – poza ujętą/yymi w Rocznym Rozkładzie Jazdy,
- 8) udostępnianie sieci telekomunikacyjnej PLK dla celów innych niż określone w § 16 ust. 2 pkt 2),
- 9) wydanie przewoźnikowi na indywidualne zamówienie wykresów ruchu jego pociągów,
- 10) udostępnianie w formie elektronicznej lub jako druków Regulaminu oraz Wykazu stacji kolejowych i punktów handlowych, stanowiącego załącznik 2.4,
- 11) udostępnianie szczegółowych informacji wspomagających działalność marketingową przewoźników (potencjalnych lub faktycznie wykonujących przejazdy na liniach PLK),
- 12) udostępnianie wyciągów z regulaminów i innych dokumentów wymagających dodatkowych kosztów ze strony PLK,
- 13) umożliwienie przejazdu/ów pociągu/ów przewoźnika po torach i rozjazdach PLK, poza Rocznym Rozkładem Jazdy, jako przejazdów w ramach Indywidualnego Rozkładu Jazdy lub w trybie przejazdów w ramach operatywnego planowania 6-godzinnego,
- 14) opracowanie Studium Rozkładu Jazdy dla przejazdów pociągu/ów przewoźnika,
- 15) umożliwienie przejazdu pociągu/ów przewoźnika po torach i rozjazdach PLK, nie wchodzących w drogę przejazdu objętą rozkładem jazdy, w celu dodatkowego przeformowywania pociągu, dokonywania manewrów, obsługi boczniczy itd.,
- 16) inne, wyraźnie sprecyzowane w umowie lub w zleceniu.

Rozdział 5

Przydzielanie tras pociągów

§ 18 Składanie oraz rozpatrywanie wniosków do Roczego Rozkładu Jazdy

1. W celu skorzystania z linii kolejowych zarządzanych przez PLK, wnioskodawca zwraca się do PLK z wnioskiem o przydzielenie trasy.

Wnioski składane są w formie pisemnej, według zasad podanych w ust. 5–8.

Wnioskodawcy, którzy użytkują moduły informatyczne ZAMPAS, KPS-PLANY lub inne umożliwiające składanie elektronicznych wniosków do systemu KWR (Konstruowanie Wykresu Ruchu), oprócz wniosków w formie pisemnej, składają wnioski z wykorzystaniem tych modułów.

Wnioskodawcy, którzy opracowują jedynie wnioski w formie pisemnej – składają je do PLK w 3 egzemplarzach.

Wnioskodawcy, którzy składają do PLK wnioski z wykorzystaniem modułów elektronicznych ZAMPAS, KPS-PLANY lub innych – składają je do PLK również w formie pisemnej w 2 egzemplarzach.

W przypadku różnic pomiędzy informacjami zawartymi we wnioskach złożonych w formie pisemnej i za pomocą modułów elektronicznych, podstawą do konstrukcji rozkładów jazdy są informacje zawarte we wnioskach złożonych z wykorzystaniem modułów ZAMPAS, KPS-PLANY lub innych.

2. Wniosek powinien zawierać dane określone we wzorze zamieszczonym w załączniku 6.
3. Przewoźnicy składają wnioski do Roczego Rozkładu Jazdy w następujących terminach:

Rodzaje pociągów	Terminy składania wniosków przez przewoźników	
	od	do
PASAŻERSKIE		
kwalifikowane	17.03.2004 r.	22.03.2004 r.
międzywojewódzkie i regionalne pospieszne	05.04.2004 r.	16.04.2004 r.
regionalne osobowe	19.04.2004 r.	30.04.2004 r.
TOWAROWE		
TE, TX, TGR	19.04.2004 r.	30.04.2004 r.
TP, TGT, TGZ, TN	19.04.2004 r.	11.06.2004 r.
TGL, TL, TK	01.06.2004 r.	11.06.2004 r.
TM	01.06.2004 r.	11.06.2004 r.
TKM	01.06.2004 r.	11.06.2004 r.
INNE		
pociągi służbowe	01.06.2004 r.	11.06.2004 r.
na lokomotywy luzem do ruchu pasażerskiego	01.07.2004 r.	30.07.2004 r.
na lokomotywy luzem do ruchu towarowego	01.08.2004 r.	30.08.2004 r.

gdzie:

TE – systemowe europejskie,

TGR – międzynarodowe do przewozu ładunków w pojedynczych wagonach,

TGT – międzynarodowe do standardowych przewozów tranzytowych,

TGZ – międzynarodowe do przewozu zwartych składów,

TGL – międzynarodowe graniczne lokalne,

TX – systemowe ekspresowe,

TP – pospieszne do przewozu ładunków w pojedynczych wagonach,

TN – niemasowe do przewozu ładunków w pojedynczych wagonach,

TM – masowe do przewozu zwartych składów,

TL – liniowe do przewozu ładunków w pojedynczych wagonach,

TK – zdawcze lokalne do przewozu ładunków w pojedynczych wagonach,

TKM – zdawcze manewrowe lokalne (obsługa lokomotywą i drużyną manewrową) do przewozu ładunków w pojedynczych wagonach.

Przewóz ładunków w pojedynczych wagonach – przewóz wagonów z różnych stacji nadania do różnych stacji przeznaczenia.

Przewóz ładunków w zwartych składach – przewóz zwartych składów wagonów od stacji nadania (załadowania) do stacji docelowej (wyładowania lub rozproszenia).

4. PLK może w „Harmonogramie czynności opracowania rozkładu jazdy 2004/2005” wyznaczyć dodatkowo ostateczne terminy wprowadzania zmian do wniosków dotyczących pociągów pasażerskich i towarowych.

5. Wnioski, w formie pisemnej, mogą być przekazywane do PLK pocztą, jako przesyłka polecona za potwierdzeniem odbioru, na adres:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrala Spółki
Biuro Przygotowania i Sprzedaży Produktu
Centrum Rozkładów Jazdy
03-734 Warszawa ul. Targowa 74

lub mogą być przekazywane bezpośrednio do siedziby PLK (w dni robocze w godzinach 9.00 – 15.00), adres jw.:

- 1) dla przejazdów w ruchu pasażerskim krajowym – I piętro, skrzydło B, pokój 105,
 - 2) dla przejazdów w ruchu pasażerskim międzynarodowym – I piętro, skrzydło B, pokój 123,
 - 3) dla przejazdów wnioskodawców z grupy PKP w ruchu towarowym krajowym i międzynarodowym – I piętro, skrzydło B, pokój 106,
 - 4) dla przejazdów wnioskodawców spoza grupy PKP w ruchu towarowym krajowym i międzynarodowym – I piętro, skrzydło B, pokój 124.
6. Wnioski powinny być spięte lub umieszczone w odrębnych kopertach, według grup, o których mowa w ust. 5.
7. Do każdej grupy wniosków wnioskodawca dołącza wykaz tabelaryczny zawierający w szczególności następujące dane o złożonych wnioskach:
- 1) numer zamówienia przewoźnika,
 - 2) numer zamówienia według systemu KWR (jeśli został nadany),
 - 3) skrót rodzaju pociągu,
 - 4) numer pociągu krajowy i międzynarodowy (dla pociągów międzynarodowych),
 - 5) relacja (handlowa – dla pociągów komunikacji krajowej; międzynarodowa – dla pociągów komunikacji międzynarodowej; techniczna – dla pociągów służbowych i lokomotyw luzem),
 - 6) terminy kursowania,
 - 7) uwagi zawierające ew. szczególne wskazania dla PLK.

Wykaz tabelaryczny dla lokomotyw przesyłanych luzem powinien ponadto zawierać numery i godziny odjazdów/przyjazdów pociągów od/do pociągów których lokomotywy luzem powinny być przesyłane, serie lokomotyw oraz ich liczbę przy ew. połączeniu.

8. Datą złożenia wniosku pocztą jest data potwierdzenia ze strony PLK odbioru przesyłki z wnioskami w formie pisemnej, zaś dla wniosków składanych bezpośrednio do PLK – data przyjęcia wniosku w formie pisemnej przez pracownika PLK przyjmującego wniosek.
9. Informacje dotyczące wniosków można uzyskać według podanych niżej danych kontaktowych:
- 1) wnioski dot. przejazdów w krajowym ruchu pasażerskim:
miejski nr tel.: **(022) 473 29 01**; kolejowy nr tel.: **(922) 473 29 01**
e-mail: andrzej.kowalczyk@pkp.com.pl; nr faksu: **(022) 473 20 17**
 - 2) wnioski dot. przejazdów w międzynarodowym ruchu pasażerskim:
miejski nr tel.: **(022) 473 28 76**; kolejowy nr tel.: **(922) 473 28 76**
e-mail: irjdik@pkp.com.pl; nr faksu: **(022) 473 20 17**
 - 3) wnioski dot. przejazdów w ruchu towarowym przewoźników grupy PKP:
miejski nr tel.: **(022) 473 24 18**; kolejowy nr tel.: **(922) 473 24 18**
e-mail: j.daniewicz@pkp.com.pl; nr faksu: **(022) 473 20 17**
 - 4) wnioski dot. przejazdów w ruchu towarowym przewoźników spoza grupy PKP:
miejski nr tel.: **(022) 473 33 12**; kolejowy nr tel.: **(922) 473 33 12**

e-mail: e.skrobol@pkp.com.pl; nr faksu: (022) 473 20 17

10. Wnioski przekazane do PLK w formie pisemnej pocztą lub bezpośrednio, przyjmowane są przez wpisanie na każdym egzemplarzu daty jego przyjęcia ustalonej według zasady, o której mowa w ust. 8, potwierdzonej podpisem przyjmującego, przy czym zawsze PLK zwraca jeden egzemplarz wnioskodawcy.
11. Rozpatrzeniu podlegają jedynie te wnioski, które zostały złożone z zachowaniem terminów określonych w ust. 3, z zastrzeżeniem postanowień ust. 4, i zawierają informacje niezbędne dla sporządzenia na ich podstawie rozkładu jazdy, określone we wzorze zgodnym z załącznikiem 6.
12. W przypadku, kiedy PLK podczas konstruowania rozkładu jazdy według złożonych wniosków stwierdzi:
 - 1) nieprawidłowości w ich sporządzeniu,
 - 2) że nie posiada charakterystyk pojazdów trakcyjnych zgłoszonych we wniosku,
 - 3) że nie ma możliwości opracowania rozkładu jazdy dla przejazdów na wnioskowanych odcinkach linii z uwagi na czasowe ograniczenia w zdolności przepustowej odcinków, czego nie uwzględnił wnioskodawca,powiadamia o tym składającego wniosek.
Wnioskodawca zobowiązany jest do przedstawienia koniecznych uzupełnień i poprawek w terminie wyznaczonym przez PLK.
13. Nieprzekazanie danych w wyznaczonym terminie traktowane jest jako nieterminowe złożenie wniosku.
Wnioski złożone po wyznaczonym terminie mogą być przyjęte do rozpatrzenia przez PLK, jeżeli nie spowoduje to zagrożeń zachowania terminu zakończenia prac nad konstrukcją rozkładów jazdy.
Za wnioski złożone po wyznaczonym terminie PLK pobiera opłatę w wysokości 300,00 zł netto za jeden wniosek.
14. PLK opracowuje projekt Roczego Rozkładu Jazdy według złożonych i przyjętych wniosków i przekazuje go wnioskodawcy do uzgodnienia nie później niż na 4 miesiące po upływie terminów, o których mowa w ust. 3.
15. Wnioskodawca, w terminie 14 dni od daty przekazania projektu, o którym mowa w ust. 14, uzgadnia cały projekt lub zgłasza zastrzeżenia do niego lub jego części.
Zastrzeżenia nie mogą dotyczyć elementów, które nie zostały ujęte przez wnioskodawcę we wnioskach.
16. PLK rozpatruje zgłoszone zastrzeżenia do projektu Roczego Rozkładu Jazdy, uwzględniając je w miarę możliwości.
W przypadku, gdy nie ma możliwości opracowania rozkładu jazdy według wniosku, PLK sugeruje wnioskodawcy rozwiązania zastępcze umożliwiające przejazd/y (np. proponuje przejazdy inną drogą, możliwie najkrótszą i o zbliżonych do pożądaných parametrach, według innego układu czasowego przejazdu).
Propozycje rozstrzygnięć elementów spornych PLK przedstawia wnioskodawcy w ciągu 14 dni, jako ostateczne stanowisko.
O swoich decyzjach dotyczących przedstawionego przez PLK ostatecznego stanowiska wnioskodawca powiadamia PLK w terminie 7 dni.
Wnioskodawca, kiedy uzna że stanowisko PLK jest niewłaściwe, może złożyć skargę do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego zgodnie z art. 13 ust. 1 pkt 5) podpunkt b) USTAWY.
17. PLK, uwzględniając uzgodnione projekty rozkładów jazdy, opracowuje obowiązujący Roczny Rozkład Jazdy.

Najpóźniej na 1 miesiąc przed rozpoczęciem jego obowiązywania powiadamia wnioskodawcę o przydzielonych trasach pociągów w tym rozkładzie jazdy.

Powiadomienie zawiera informację wiążącą wniosek z przydzieloną trasą i pociągiem, dla której została ona opracowana (numer pociągu).

18. Przewoźnik uzyskuje obowiązujący Roczny Rozkład Jazdy w formie zeszytów wewnętrznego rozkładu jazdy oraz dodatków 1., 3., 7. do wewnętrznego rozkładu jazdy.

Sprzedaż zeszytów oraz dodatków prowadzą Wydziały Marketingu i Sprzedaży Produktu w Oddziałach Regionalnych PLK wymienione w załączniku 4.5.

§ 19 Zmiany w Rocznym Rozkładzie Jazdy

1. PLK, w okresie obowiązywania Roczego Rozkładu Jazdy, przeprowadza jego aktualizację na odrębne wnioski wnioskodawców.

Aktualizacja polega na wprowadzeniu zmian do RRJ zgłoszonych przez wnioskodawcę na odrębnym wniosku.

2. PLK może uwzględnić proponowane zmiany, o ile nie naruszają one interesów innych przewoźników.
3. PLK, w okresie obowiązywania Roczego Rozkładu Jazdy, wyznacza następujące terminy wnoszenia wniosków o jego aktualizację oraz terminy obowiązujące dla aktualizacji RRJ:

- 1) w ruchu pasażerskim i towarowym krajowym

Termin aktualizacji	Okres składania wniosków o aktualizację
7 lutego 2005 r.	13 grudnia 2004 r. – 7 stycznia 2005 r.
4 kwietnia 2005 r.	1 – 28 lutego 2005 r.
12 czerwca 2005 r.	7 kwietnia – 9 maja 2005 r.
3 października 2005 r.	1 – 28 sierpnia 2005 r.

W wyżej wymienionych terminach aktualizacji, PLK przeprowadza również aktualizację w ramach obowiązującego Roczego Rozkładu Jazdy spowodowaną zmianami stanu technicznego infrastruktury kolejowej.

- 2) w ruchu towarowym międzynarodowym

Termin aktualizacji	Termin złożenia wniosku o aktualizację
7 lutego 2005 r.	do 14 stycznia 2005 r.
7 marca 2005 r.	do 18 lutego 2005 r.
4 kwietnia 2005 r.	do 11 marca 2005 r.
2 maja 2005 r.	do 8 kwietnia 2005 r.
12 czerwca 2005 r.	do 13 maja 2005 r.
1 sierpnia 2005 r.	do 8 lipca 2005 r.
5 września 2005 r.	do 12 sierpnia 2005 r.
3 października 2005 r.	do 16 września 2005 r.
7 listopada 2005 r.	do 14 października 2005 r.

4. W terminach, o których mowa w ust. 3, PLK umożliwi również przyjmowanie wniosków od przewoźników, którzy zamierzają prowadzić przejazdy w ramach obowiązującego Roczego Rozkładu Jazdy, a te przejazdy nie były dotychczas realizowane, bądź prowadzono je według Indywidualnego Rozkładu Jazdy.

5. Wnioski, o których mowa w ust. 1 i ust. 4, przyjmowane są przez Centralę PLK – Centrum Rozkładów Jazdy w Biurze Przygotowania i Sprzedaży Produktu – zgodnie z § 18 ust. 5.

Wyznaczone jednostki PLK, odpowiedzialne za realizację UMOWY, otrzymują wnioski po przyjęciu ich przez Centralę PLK.

Forma składania wniosków, o których mowa w ust. 1 i 4, musi być zgodna z zasadami opisanymi w § 18 ust. 1.

6. Za opracowanie zmienionego rozkładu jazdy według wniosku, o którym mowa w ust.1, PLK pobiera opłatę za zmieniony wniosek, gdy zmianie ulega chociażby jeden z następujących parametrów przejazdu:
 - 1) rozszerzenie terminu kursowania – opłata w wysokości 0,90 zł * całkowita długość relacji według systemu KWR (z zaokrągleniem do pełnego kilometra) przy czym opłaty nie pobiera się w przypadku pociągów oznaczonych symbolem „(F)” – pociągi kursujące na oddzielne zarządzanie po uprzednim ogłoszeniu,
 - 2) wydłużenie relacji, przejazd częściowo inną trasą, zmiana miejsca i czasów zatrzymań, zmiana obciążenia lokomotywy, zmiana serii pojazdu trakcyjnego, zmiana deklarowanego procentu masy hamującej – opłata w wysokości 1,50 zł * długość fragmentu trasy według systemu KWR (z zaokrągleniem do pełnego kilometra), na którym nastąpiła zmiana rozkładu jazdy wcześniej przekazanego przewoźnikowi.
7. Za opracowanie rozkładu jazdy według wniosku, o którym mowa w ust. 4, PLK pobiera opłatę wstępną, jeżeli przewoźnik w okresie poprzedzającym aktualizację nie realizował przejazdów – w wysokości 1,50 zł * długość relacji według systemu KWR (z zaokrągleniem do pełnego kilometra).

W przypadku, kiedy w okresie poprzedzającym aktualizację przewoźnik realizował przejazdy według Indywidualnego Rozkładu Jazdy, a począwszy od terminu tej aktualizacji zamierza wykonywać przejazdy w ramach obowiązującego Rocznego Rozkładu Jazdy – dodatkowa opłata wstępna nie jest pobierana.
8. W przypadku wprowadzenia zmian na wniosek przewoźnika, generujących zmiany rozkładu jazdy pociągów innych przewoźników (po uprzedniej akceptacji tych zmian przez zainteresowanych przewoźników), wnioskującego przewoźnika obciąża się opłatą za zmianę tras innych przewoźników w wysokości 1,50 zł * długość zmienionej relacji (z zaokrągleniem do pełnego kilometra).
9. Jeżeli przewoźnik złoży wniosek po wyznaczonym terminie, to wniosek może być przyjęty do rozpatrzenia przez PLK, jeżeli nie spowoduje to zagrożeń terminu zakończenia prac nad aktualizacją Rocznego Rozkładu Jazdy.

Za wnioski złożone po wyznaczonym terminie PLK pobiera opłatę w wysokości 300,00 zł netto za jeden wniosek.
10. Dla wniosków, o których mowa w ust. 1 i 4, PLK (wyznaczone jednostki organizacyjne odpowiedzialne za realizację UMOWY) przekazuje przewoźnikowi opracowany rozkład jazdy najpóźniej 7 dni przed wprowadzeniem zmiany w Rocznym Rozkładzie Jazdy.

§ 20 Przydzielanie tras pociągów w ramach Indywidualnego Rozkładu Jazdy poza trasami dla przejazdów nadzwyczajnych

1. Wniosek o przydzielenie trasy pociągu w ruchu krajowym w ramach Indywidualnego Rozkładu Jazdy, o terminie planowanego rozpoczęcia przejazdu dłuższym niż 30 dni od daty złożenia wniosku lub o okresie kursowania powyżej 30 dni, należy składać do właściwego oddziałowego stanowiska ds. konstrukcji rozkładów jazdy, odpowiadającego obszarowo miejscu planowanego rozpoczęcia przejazdu (adresy podano w załączniku 4.5).
2. Wniosek o przydzielenie trasy pociągu w ramach Indywidualnego Rozkładu Jazdy dla przejazdów międzynarodowych w ruchu pasażerskim i towarowym oraz dla przejazdów pasażerskich na imprezy o charakterze masowym, przewoźnik jest zobowiązany złożyć w terminie:
 - 15 dni roboczych przed planowanym terminem rozpoczęcia przejazdu z wykorzystaniem sieci sąsiedniego zagranicznego zarządcy infrastruktury kolejowej,
 - 30 dni roboczych przed planowanym terminem rozpoczęcia przejazdu z wykorzystaniem sieci więcej niż jednego zagranicznego zarządcy infrastruktury kolejowej,
 - nie krótszym niż 1 dzień przed planowanym przejazdem, przy czym termin taki traktuje się jako wyjątkowy – dla przejazdów pasażerskich na imprezy o charakterze masowym,do Biura Przygotowania i Sprzedaży Produktu PLK

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrala Spółki
Biuro Przygotowania i Sprzedaży Produktu
03–734 Warszawa, ul. Targowa 74

w tym:

- wnioski na pociągi pasażerskie:

Centrum Rozkładów Jazdy
nr tel.: (00 48) 22 473 28 61; kolejowy nr tel.: (922) 473 28 61
e-mail: j.abramowski@pkp.com.pl
nr faksu: (00 48) 22 473 20 17; kolejowy nr faksu: (922) 473 20 17

- wnioski na pociągi towarowe:

Wielosobowe Stanowisko ds. Współpracy z Międzynarodowymi Klientami – OSS (One Stop Shop)

nr tel.: (00 48) 22 473 37 00; kolejowy nr tel.: (922) 473 37 00
e-mail: j.imieninska@pkp.com.pl lub p.mosiolak@pkp.com.pl
nr faksu: (00 48) 22 473 34 69; kolejowy nr faksu: (922) 473 34 69

3. Pozostałe wnioski o przydzielenie trasy pociągu w ramach Indywidualnego Rozkładu Jazdy, należy składać w ekspozyturach kierowania ruchem Centrum Kierowania Przewozami, do stanowisk dyspozytora ds. konstrukcji rozkładu jazdy, odpowiadających obszarowo miejscu planowanego rozpoczęcia przejazdu.

Wykaz stanowisk dyspozytorów ds. konstrukcji rozkładu jazdy w ekspozyturach kierowania ruchem Centrum Kierowania Przewozami zawiera załącznik 4.4.

Dyspozytorzy ds. konstrukcji rozkładu jazdy w ekspozyturach kierowania ruchem Centrum Kierowania Przewozami przyjmują wnioski codziennie w godzinach 8.00 – 20.00 na wszystkie rodzaje pociągów.

4. Warunkiem koniecznym przyjęcia wniosku jest umieszczenie na nim numeru telefonu kontaktowego pracownika przewoźnika, numeru faksu oraz adresu e-mail, na który należy przesłać opracowany rozkład jazdy.

Forma składania wniosków, o których mowa w ust. 1-3 musi być zgodna z zasadami opisanymi w § 18 ust. 1.

W przypadku, gdy nie ma możliwości opracowania Indywidualnego Rozkładu Jazdy według wniosku, PLK sugeruje wnioskodawcy rozwiązania zastępcze umożliwiające przejazd (np. proponuje przejazdy inną drogą, możliwie najkrótszą i o zbliżonych do pożądanym parametrach, według innego układu czasowego przejazdu).

5. Za opracowanie Indywidualnego Rozkładu Jazdy, na wniosek przewoźnika złożony co najmniej na 7 dni przed planowanym rozpoczęciem przejazdu, PLK pobiera opłatę wstępną w wysokości 1,50 zł * długość relacji według systemu KWR (z zaokrągleniem do pełnego kilometra).

Opłatę pobiera się również za opracowanie Indywidualnego Rozkładu Jazdy, z którego przewoźnik zrezygnował.

6. Za opracowanie Indywidualnego Rozkładu Jazdy na wniosek przewoźnika złożony w terminie późniejszym, niż określony w ust. 5, PLK pobiera opłatę wstępną w wysokości:

- 1) 1,90 zł/1 km relacji – w przypadku złożenia wniosku na 6 dni przed uruchomieniem,
- 2) 2,25 zł/1 km relacji – w przypadku złożenia wniosku na 5 dni przed uruchomieniem,
- 3) 2,65 zł/1 km relacji – w przypadku złożenia wniosku na 4 dni przed uruchomieniem,
- 4) 3,00 zł/1 km relacji – w przypadku złożenia wniosku na 3 dni przed uruchomieniem,
- 5) 4,50 zł/1 km relacji – w przypadku złożenia wniosku na 2 dni przed uruchomieniem.

PLK przekazuje przewoźnikowi opracowany Indywidualny Rozkład Jazdy w terminie nie krótszym niż na 1 dzień przed planowanym przejazdem.

W sytuacjach wyjątkowych, PLK może przyjąć wniosek na opracowanie Indywidualnego Rozkładu Jazdy w terminie jednodniowym przed planowym uruchomieniem pociągu i w takim przypadku opłata wstępna za opracowanie IRJ wynosi 6,00 zł/1 km relacji. W takiej sytuacji PLK przekazuje przewoźnikowi opracowany IRJ w tym samym dniu, w którym przyjęto wniosek, nie później niż 4 godziny przed planowanym odjazdem pociągu.

§ 21 Przydzielanie tras pociągów w ramach Indywidualnego Rozkładu Jazdy dla przejazdów nadzwyczajnych

1. Przejazdy pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi, które ze względu na warunki przewozu nie mogą być ujęte w Rocznym Rozkładzie Jazdy, realizowane są przez PLK na podstawie opracowanych dla nich Indywidualnych Rozkładów Jazdy.
2. Przewoźnik składa wniosek o zamiarze przejazdu z przesyłką nadzwyczajną do Centrum Kierowania Przewozami PLK:
 - 1) dla przejazdów, które odbyć się mają wyłącznie na liniach zarządzanych przez PLK, co najmniej na 20 dni przed planowanym przejazdem – do ekspozytury kierowania ruchem właściwej dla miejsca uruchomienia przejazdu, wymienionej w załączniku 4.4,
 - 2) dla przejazdów, które odbyć się mają na liniach zarządzanych przez PLK, a także na liniach innych zarządców (np. w komunikacji międzynarodowej) – wniosek może złożyć również inny zarządca – co najmniej na 40 dni przed planowanym przejazdem – do siedziby Centrum Kierowania Przewozami PLK.
3. Szczegółowe informacje, które powinien zawierać wniosek, o którym mowa w ust. 2, określa Rozdział II § 12, 13 i 14 „Instrukcji o przewozie przesyłek nadzwyczajnych Ir – 10”, o której mowa w załączniku 3.
4. Przewoźnik lub inny zarządca planujący uruchomić przejazd w komunikacji międzynarodowej we wniosku, o którym mowa w ust. 2, zobowiązany jest wskazać przewoźnika, który będzie wykonywał ten przejazd po liniach będących w zarządzie PLK.
5. PLK, w udzielonej zgodzie na przejazd pociągu z przesyłką nadzwyczajną, określa warunki przewozu tej przesyłki po liniach zarządzanych przez PLK zgodnie z § 18 instrukcji, o której mowa w ust. 3.

Zgodę na przejazd pociągu otrzymuje strona składająca wniosek, a kopię tej zgody otrzymuje przewoźnik wskazany przez tę stronę.
6. W przypadku, kiedy warunki przewozu określone w udzielonej zgodzie, o której mowa w ust. 5, wymagają opracowania Indywidualnego Rozkładu Jazdy, przewoźnik składając wniosek o jego opracowanie zobowiązany jest powołać się na numer otrzymanej zgody.

Dodatkowym warunkiem przyjęcia przez PLK wniosku jest umieszczenie na nim numeru telefonu kontaktowego pracownika przewoźnika, numeru faksu oraz adresu e-mail, na który należy przesłać opracowany rozkład jazdy.
7. Wnioski o opracowanie Indywidualnego Rozkładu Jazdy, w zależności od terminu ich złożenia, przewoźnik kieruje na adresy wskazane w § 20.

Forma składania wniosków, o opracowanie Indywidualnego Rozkładu Jazdy musi być zgodna z zasadami opisanymi w § 18 ust. 1.
8. Opłata wstępna za opracowanie Indywidualnego Rozkładu Jazdy, o której mowa w § 20 ust. 5 i 6 dla przejazdów nadzwyczajnych podlega zwiększeniu o 40 %.
9. PLK pobiera również opłatę za opracowanie Indywidualnego Rozkładu Jazdy dla przejazdu z przesyłką nadzwyczajną, z którego przewoźnik zrezygnował.

§ 22 Przydzielanie tras pociągów w ramach operatywnego 6-godzinnego dyspozytorskiego planowania pociągów oraz tras z katalogu PLK

1. W uzasadnionych przypadkach, przewoźnik może złożyć wniosek na przejazd w ramach operatywnego 6-godzinnego planowania pociągów, o którym mowa w § 33.
2. Wniosek złożyć należy w ekspozyturze kierowania ruchem Centrum Kierowania Przewozami PLK, właściwej dla miejsca uruchomienia przejazdu, w terminie co najmniej 2 godzin przed rozpoczęciem okresu, którego planowanie dotyczy.
3. Forma składanego wniosku musi być zgodna z zasadami opisanymi w § 18 ust. 1, z zastrzeżeniem do tras katalogowych zawartym w ust. 7.
4. Warunkiem koniecznym przyjęcia wniosku jest umieszczenie na nim numeru telefonu kontaktowego pracownika przewoźnika, numeru faksu oraz adresu e-mail, na który należy przesłać rozkład jazdy przydzielonej trasy (za przekazany rozkład jazdy PLK nie pobiera dodatkowej opłaty).
5. Wniosek może być zrealizowany w przypadku istnienia wolnej trasy pociągu, nie wykorzystanej przez innego przewoźnika, w tym wolnej trasy katalogowej.
6. Rozkład jazdy dla tras katalogowych oraz dodatkowe informacje na temat korzystania z tras katalogowych znajdują się w katalogu tras PLK w ramach rozkładu jazdy 2004/2005 umieszczonym na stronach internetowych PLK (www.plk-sa.pl).
7. Dla tras katalogowych, na wniosku wg wzoru zamieszczonego w załączniku 6, wypełnić należy następujące pola:
 - 1) 1 – numer wniosku,
 - 2) 14 – nazwa i adres jednostki PLK przyjmującej zamówienie,
 - 3) 18-21 – dane o przewoźniku,
 - 4) 22.S – rodzaj pociągu wg załącznika 6 (Skróty rodzajów pociągów stosowane przez PLK),
 - 5) 29 – należy wpisać: „Katalog – nr” i numer trasy katalogowej według katalogu tras (kolumna „Nr trasy”) np. *Katalog nr 006*,
 - 6) 47 – terminy kursowania,
 - 7) 57-59 – dane dot. złożenia wniosku,
 - 8) 79 – ew. inne uwagi i wskazówki przewoźnika np. inna seria lokomotywy.
8. Wnioski na przewozy krajowe z wykorzystaniem tras katalogowych PLK należy składać w ekspozyturze kierowania ruchem Centrum Kierowania Przewozami PLK, właściwej dla miejsca uruchomienia przejazdu (stanowisko ds. konstrukcji rozkładów jazdy), w godzinach 8.00-20.00 z terminem uruchomienia pociągu nie krótszym niż 2 godziny i nie dłuższym niż do godz. 10.00 następnego dnia.
9. Wnioski na przewozy międzynarodowe z wykorzystaniem tras katalogowych RNE i tras katalogowych międzynarodowych, przewoźnik jest zobowiązany złożyć w terminie:
 - 5 dni roboczych przed planowanym terminem rozpoczęcia przejazdu z wykorzystaniem trasy katalogowej RNE,
 - 10 dni roboczych przed planowanym terminem rozpoczęcia przejazdu z wykorzystaniem trasy katalogowej międzynarodowejdo Biura Przygotowania i Sprzedaży Produktu PLK:

Wielosobowe Stanowisko ds. Współpracy z Międzynarodowymi Klientami – OSS (One Stop Shop)

03–734 Warszawa, ul. Targowa 74

nr tel.: (00 48) 22 473 37 00; kolejowy nr tel.: (922) 473 37 00

e-mail: j.imieninska@pkp.com.pl lub p.mosiolak@pkp.com.pl

nr faksu: (00 48) 22 473 34 69; kolejowy nr faksu: (922) 473 34 69

10. Dla uruchomienia przejazdów pociągów wykorzystujących trasy katalogowe, obowiązują również postanowienia § 33.
11. Opłata za usługi podstawowe za zrealizowany przejazd według operatywnego 6-godzinnego planowania pociągów oraz za przejazd z wykorzystaniem tras katalogowych jest pobierana ze zwiększeniem, przez przemnożenie jej współczynnikiem 1,15.

§ 23 Studium Rozkładu Jazdy

1. Przedsiębiorca, który zainteresowany jest zrealizowaniem przejazdu w ramach Indywidualnego Rozkładu Jazdy w określonej relacji, według ustalonych przez siebie charakterystyk przejazdu, może zwrócić się z wnioskiem do komórek organizacyjnych PLK wymienionych w § 20 ust. 1 i 2 o opracowanie Studium Rozkładu Jazdy na warunkach określonych wnioskiem.

Jeżeli przejazd miałby być realizowany w ramach Rocznego Rozkładu Jazdy, zainteresowany przedsiębiorca zwraca się o opracowanie Studium Rozkładu Jazdy do odpowiedniej komórki Centrali PLK wymienionej w § 18 ust. 5.
2. Za opracowanie w ramach Studium Rozkładu Jazdy rozkładu jazdy dla każdego pociągu, PLK pobiera opłatę w wysokości 2,50 zł * długość relacji według systemu KWR (z zaokrągleniem do pełnego kilometra).
3. Inne prace objęte Studium Rozkładu Jazdy, poza opracowaniami rozkładów jazdy, o których mowa w ust. 2, wykonywane są na podstawie kalkulacji indywidualnej, która stanowi podstawę do rozliczenia zlecenia lub umowy.
4. W przypadku, kiedy w wyniku Studium Rozkładu Jazdy opracowywany jest projekt rozkładu jazdy, nie stanowi on gwarancji na zawarcie opracowanego rozkładu jazdy w Rocznym Rozkładzie Jazdy, zaś może być wykorzystany według procedur obowiązujących dla Indywidualnego Rozkładu Jazdy.

§ 24 Priorytety w przydzielaniu tras

1. PLK rozpatruje wnioski o przydzielenie tras z zachowaniem zasad równoprawnego traktowania przewoźników, biorąc pod uwagę:
 - 9) możliwie najlepsze wykorzystanie potencjału linii kolejowych (zdolności przepustowych, parametrów techniczno-eksploatacyjnych),
 - 10) interesy przewoźnika,
 - 11) zaplanowane prace inwestycyjne, występujące utrudnienia eksploatacyjne, uwarunkowania o charakterze techniczno-organizacyjnym.
2. Przy rozpatrywaniu wniosków o przydzielenie tras uwzględnia się:
 - 1) uwarunkowania wynikające z art. 30 ust. 2 USTAWY,
 - 2) termin złożenia wniosku; wnioski złożone w wyznaczonym terminie rozpatruje się przed wnioskami złożonymi po wyznaczonym terminie,
 - 3) dotychczasowy okres trwania współpracy z przewoźnikiem,
 - 4) zgodność treści wniosków w zakresie dotyczącym parametrów trasy przejazdu z warunkami techniczno-eksploatacyjnymi linii kolejowych – § 7,
 - 5) częstość kursowania pociągów; wnioski, które ze względu na planowaną częstość kursowania umożliwiają lepsze wykorzystanie linii kolejowej rozpatruje się przed wnioskami dla pociągów kursujących nieregularnie,
 - 6) okres, na jaki przewoźnik przewiduje realizację przejazdów; wnioski złożone na cały okres obowiązywania Rocznego Rozkładu Jazdy rozpatruje się przed wnioskami złożonymi na okres krótszy,

- 7) wykorzystanie tras/y pociągów/u przez przewoźników w okresie poprzedzającym złożenie wniosku/ów.
3. Wymienione w ust. 2 elementy, uwzględnia się w całym procesie opracowywania rozkładu jazdy (rozpatrywanie wniosku, koordynacja tras, konstrukcja).
4. Roczny Rozkład Jazdy opracowywany jest z uwzględnieniem wykazu prac modernizacyjnych wymienionych w załączniku 5.

Jeżeli w rocznym harmonogramie zamknięć torowych przewidziane są przerwy w ruchu pociągów towarowych trwające co najmniej 3 miesiące, to dla tych zamknięć PLK opracowuje alternatywny rozkład jazdy (wynikające z nich zmiany będą ujęte w Rocznym Rozkładzie Jazdy).
5. W przydzielaniu tras dla linii kolejowej nr 4 Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie (CMK), PLK zastrzega sobie prawo jej udostępniania przede wszystkim dla pociągów pasażerskich PONSZ, EC, EN, IM, IK, EM, EK, MM, MP, MH, KH i towarowych TE, TX, TP oraz lokomotyw obsługujących te pociągi.

§ 25 Rozwiązywanie konfliktów przy projektowaniu tras

1. W przypadku powstania konfliktu pomiędzy trasami, podejmowany jest przez PLK proces koordynacji (w formie rozmów eksperckich, zawsze z udziałem wszystkich przewoźników, których trasy mają charakter konfliktowy).

W trakcie procesu koordynacji, PLK informuje przewoźników o zaistniałej sytuacji konfliktowej i zgłasza propozycję jej rozwiązania, która może polegać na:

- 1) przydzieleniu innego układu czasowego dla wnioskowanych tras,
- 2) opracowaniu rozkładu jazdy dla przeprowadzenia pociągów inną drogą niż wskazana we wniosku o przydzielenie trasy pociągu,
- 3) skróceniu czasu przejazdu pociągu przez przepelniony element infrastruktury poprzez zmniejszenie liczby postojów, czasów ich trwania, zmniejszenie masy pociągu, użycie środka trakcyjnego o lepszych parametrach trakcyjnych,
- 4) zastosowaniu:
 - a) wariantów rozkładu jazdy dla tras kolidujących w dniach zaistnienia kolizji,
 - b) ograniczeń – w określonych terminach – możliwości kursowania wybranych pociągów.

W przypadku wystąpienia kolizji np. z trasami oznaczonymi jako „Tur”, dla pociągów z nimi kolidujących wnosi się uwagę „Nie może kursować w dniach kursowania pociągu nr ...” . Również przy rozkładzie jazdy pociągu z oznaczeniem „Tur” wskazuje się numery pociągów z nim kolidujących poprzez wniesienie uwagi „Nie mogą kursować pociągi nr nr”. Uwagi te wprowadza się w odpowiednich wydawnictwach rozkładu jazdy użytku wewnętrznego.

Zaproponowane rozwiązania są dyskutowane w procesie koordynacji, przy czym w ramach procesu koordynacji, przewoźnik/cy może/gą formułować specjalne wymagania dotyczące organizacji przewozów; uwzględniane są one przez PLK w miarę możliwości techniczno-eksploatacyjnych.

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

W rezultacie wypracowywane jest rozwiązanie kompromisowe dla stron konfliktu.

2. Proces koordynacji, o którym mowa w ust. 1, musi być zakończony w terminie 7 dni od daty powiadomienia przewoźników o wystąpieniu konfliktu.
3. Jeżeli proces koordynacji nie przyniesie rozwiązania akceptowanego przez wszystkich jego uczestników, PLK przydziela trasę, biorąc pod uwagę uwarunkowania techniczno-eksploatacyjne oraz najlepsze wykorzystanie zdolności przepustowej na udostępnianych liniach kolejowych.

Przyjęte rozwiązanie jest przedstawiane w projekcie rozkładu jazdy przekazywanym przewoźnikom do uzgodnienia w trybie określonym w § 5 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 kwietnia 2004 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U nr 83, poz. 768).

§ 26 Zasady korzystania z przydzielonych tras pociągów

1. Wszystkie przydzielone trasy pociągów przez PLK na wniosek przewoźnika, w okresie obowiązywania Rocznego Rozkładu Jazdy, są do jego dyspozycji.
2. PLK, w okresie obowiązywania Rocznego Rozkładu Jazdy, monitoruje wykorzystanie przez poszczególnych przewoźników przydzielonych im tras pociągów.
3. PLK przekazuje przewoźnikom informację o wykorzystywaniu przez nich przydzielonych tras pociągów w następujących terminach:

a) 15 lutego 2005 r.	okres monitorowania	12.12.2004 r. – 10.02.2005 r.
b) 15 kwietnia 2005 r.	okres monitorowania	11.02.2005 r. – 10.04.2005 r.
c) 15 czerwca 2005 r.	okres monitorowania	11.04.2005 r. – 10.06.2005 r.
d) 15 sierpnia 2005 r.	okres monitorowania	11.06.2005 r. – 10.08.2005 r.
e) 17 października 2005 r.	okres monitorowania	11.08.2005 r. – 10.10.2005 r.
4. Informacja o wykorzystaniu przez przewoźnika przydzielonych tras pociągów przekazywana jest przewoźnikowi przez PLK według zasad określonych w UMOWIE.
5. Jeżeli PLK stwierdzi, że w okresie monitorowania przewoźnik wykorzystuje przydzieloną trasę pociągu w stopniu mniejszym niż 70 %, może zdecydować o cofnięciu przydzielonej wcześniej trasy dla tego przewoźnika na cały dalszy okres obowiązywania Rocznego Rozkładu Jazdy.
6. Zasady cofnięcia przewoźnikowi przydzielonej trasy pociągu określone są w UMOWIE.
7. W przypadku, kiedy przewoźnik będzie chciał skorzystać z trasy pociągu, która została cofnięta może to zrealizować według zasad określonych w §§ 19, 20 i 22.
8. W przypadku, kiedy PLK poniesie dodatkowe koszty związane z przygotowaniem trasy dla przejazdu pociągu dla przejazdu nadzwyczajnego według Indywidualnego Rozkładu Jazdy – przewoźnik ponosi te dodatkowe koszty.

Obciążenie przewoźnika kosztami przygotowania takiego przejazdu dokonywane jest przez jednostkę organizacyjną PLK, która poniosła te koszty.

Rozdział 6

Wyznaczanie opłat za udostępnianie, rozliczanie należności

§ 27 Rodzaje opłat

1. Opłata za udostępnianie linii kolejowych obejmuje:
 - 1) opłatę podstawową za przejazdy wykonane według przydzielonych tras,
 - 2) opłatę dodatkową za usługi dodatkowe, o których mowa w § 17,
 - 3) opłatę wstępną:
 - a) za aktualizację Rocznego Rozkładu Jazdy, o której mowa w § 19 ust. 1,
 - b) za opracowanie rozkładu jazdy i wprowadzenie tras pociągów do Rocznego Rozkładu Jazdy w okresie jego aktualizacji, których przewoźnik nie posiadał w okresie poprzedzającym aktualizację – zasady według § 19 ust. 7,

- c) za opracowanie Indywidualnego Rozkładu Jazdy, o którym mowa w § 20 i 21,
 - 4) opłatę za zmieniony wniosek; za zmianę parametrów zawartych we wniosku aktualizującym Roczny Rozkład Jazdy, o którym mowa w § 19 ust. 1.
2. Opłata podstawowa, o której mowa w ust. 1 pkt 1), pobierana jest przez PLK jako:
- 1) opłata rezerwacyjna, stanowiąca określoną w UMOWIE procentową część planowanej wielkości opłaty realizacyjnej,
 - 2) opłata realizacyjna za wykorzystanie linii kolejowych, stanowiąca rozliczenie ostateczne udostępniania.

§ 28 Sposób ustalania opłat

1. Opłata podstawowa, o której mowa w § 27 ust. 1 pkt 1), wyznaczana jest według zasad podanych w cenniku, o którym mowa w § 4.
2. Dla przewoźników, którzy:
 - 1) zamówili trasy pociągów w Rocznym Rozkładzie Jazdy na co najmniej 60 % linii zarządzanych przez PLK,
 - 2) średnio-dziennie według Roczego Rozkładu Jazdy będą realizować co najmniej 70 % liczby wszystkich tras opracowanych przez PLK dla tego przewoźnika w całym Rocznym Rozkładzie Jazdy po przeliczeniu na 1 dzień,i spełniają powyższe warunki równocześnie, PLK może do wyznaczania opłaty podstawowej zastosować stawki średnio-sieciowe.
3. PLK może również zastosować do wyznaczania opłaty podstawowej stawki średnio-sieciowe dla przewoźników, którzy nie spełniają warunków, o których mowa w ust. 2, lecz wykażą przy negocjowaniu UMOWY, iż przejazdy wynikają z konieczności wykonywania po określonych liniach kolejowych przewozów kolejowych spełniających określone wymogi co do regularności i taryf, których przewoźnik ten nie wykonywałby, kierując się jedynie interesem handlowym.
4. Stawka średnio-sieciowa, o której mowa w ust. 2 i 3, obliczana jest dla danego rodzaju pociągu jako średnia ważona stawek jednostkowych ustalonych dla tego rodzaju pociągu i wszystkich odcinków linii, na których ten rodzaj pociągu wykonuje przejazdy, dla której wagą jest praca eksploatacyjna wyrażona w pociągokilometrach (pockm).
5. Do opłat wyznaczanych według zasad, o których mowa w ust. 1 – 3, PLK stosuje odpowiednie zwwyżki i zniżki zgodnie z postanowieniami § 29 i 30.
6. Do opłaty podstawowej i opłaty dodatkowej nalicza się zysk w wysokości do 5 %.
7. Do opłat, o których mowa w § 27 doliczany jest należny, na podstawie odrębnych przepisów, podatek od towarów i usług.
8. Przewoźnik i PLK mogą ustalić w UMOWIE, że opłata za niektóre usługi dodatkowe wyznaczana jest jako wspólnie określony procent opłaty podstawowej.

§ 29 Zniżki opłaty za usługi podstawowe

1. Przewoźnikom, którzy jako jedyni wykonują przejazdy na danej linii kolejowej, PLK może dla tych przejazdów obniżyć stawki jednostkowe, o których mowa w § 4 ust. 2, do 85 % wielkości stawek podanych w cenniku.
2. Przewoźnikom, którzy wykonują w ciągu doby w tych samych relacjach co najmniej 3 kolejno po sobie następujące przejazdy pociągów o identycznych prędkościach, czasach przejazdu i miejscach zatrzymań, PLK może dla tych przejazdów obniżyć stawki jednostkowe, o których mowa w § 4 ust. 2, do 80 % wielkości stawek podanych w cenniku.

Spełnienie warunku, o którym mowa wyżej, występuje gdy trasy pociągów danego przewoźnika kwalifikujące się do udzielenia zniżki nie są „przedzielone” trasami innych pociągów tego samego przewoźnika.

3. PLK może, na podstawie art. 34 ust. 3 USTAWY, udzielić na wniosek przewoźnika, innej zniżki niż wymienione w ust. 1 i 2.

Zniżka może być udzielona dla określonego rodzaju pociągu bądź linii kolejowej i obejmować określony czas.

4. Udzielone zniżki przez PLK są uwzględniane w opłacie rezerwacyjnej.

W przypadku, kiedy PLK stwierdzi, że występuje w realizacji niedopełnienie warunków, o których mowa w ust. 2, w opłacie realizacyjnej zniżki nie są uwzględniane.

§ 30 Zwiększenie opłaty za usługi podstawowe

1. Za przejazdy pociągów zrealizowane według zasad, o których mowa w § 20, opłata podstawowa ulega zwiększeniu przez pomnożenie jej współczynnikiem 1,20.
2. Za przejazdy pociągów zrealizowane według zasad, o których mowa w § 22, opłata podstawowa ulega zwiększeniu przez pomnożenie jej współczynnikiem 1,15.
3. Za nieprzewidzianą – w Rocznym Rozkładzie Jazdy, Indywidualnym Rozkładzie Jazdy i w ramach operatywnego 6-godzinowego planowania dyspozytorskiego – wymianę, doczepianie lub odczepianie wagonów ze składu pociągu na stacjach pośrednich, pobiera się zwiększoną opłatę podstawową współczynnikiem 1,05 z zastrzeżeniem § 16 ust. 2 pkt 4).
4. W przypadku, kiedy dokonywany jest przewóz towarów szczególnie niebezpiecznych, wynikający z Wytycznych postępowania przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych według Załącznika do Zarządzenia Nr 7 Zarządu PKP S.A. z dnia 19 marca 2001 r., opłata podstawowa podwyższana jest o 60 %.
5. Zwiększenie opłaty za usługi podstawowe stosowane jest dla przejazdów pociągów nadzwyczajnych z przesyłkami nadzwyczajnymi (w rozumieniu Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 28 stycznia 2000 r. w sprawie warunków przewozu rzeczy, które ze względu na kształt, rozmiary lub masę albo drogę przewozu mogą powodować trudności transportowe – Dz. U. Nr 9, poz. 130), wymagających podjęcia szczególnych działań, uruchamianych zgodnie z przepisami według wykazu stanowiącego załącznik 3.
 - 1) w przypadku, kiedy przewóz odbywa się z przekroczoną skrajnią i nie powoduje wstrzymania ruchu na sąsiednim torze:

Lp.	Rodzaj przekroczenia skrajni	Zwiększenie opłaty za usługi podstawowe [%]
1	Załadowany wagon mieści się w wymiarach skrajni taboru 0-WM	25,0
2	Załadowany wagon mieści się w wymiarach skrajni taboru 1-WM	50,0
3	Załadowany wagon przekracza wymiary skrajni taboru 1-WM	70,0

- 2) w przypadku, kiedy przewóz odbywa się z przekroczoną skrajnią i powoduje wstrzymanie ruchu na sąsiednim torze:
 - a) na części drogi przejazdu, nie większej niż 30 % całej jej długości
opłatę zwiększa się o 100 %,
 - b) na części drogi przejazdu, większej niż 30 % całej jej długości
opłatę zwiększa się o 150 %,
- 3) w przypadku, kiedy przewóz wywołuje zwiększenie nacisków osi powyżej dopuszczalnych na trasie przejazdu – w zależności od długości trasy przejazdu, na której przejazd wywołuje naciski osi większe od dopuszczalnych:

Lp.	% długości trasy, na której przejazd odbywa się z naciągami większymi od dopuszczalnych	Zwiększenie opłaty za usługi podstawowe
1	≤ 30 %	10 %
2	> 30 %	20 %

- 4) w przypadku, kiedy – w wyniku zestawienia pociągu z grup wagonów, pojedynczych wagonów, lokomotyw, maszyn torowych itp. na własnych kołach, powodujących ograniczenie prędkości przejazdu – dokonywany jest przejazd z prędkością mniejszą, niż maksymalna prędkość techniczna określona dla danego rodzaju pociągów

opłata podwyższana jest każdorazowo w zależności od wielkości tego ograniczenia w stosunku do maksymalnej prędkości technicznej według tablicy:

Lp.	% długości trasy, na której przejazd odbywa się z ograniczeniem maksymalnej prędkości technicznej	Zwiększenie opłaty za usługi podstawowe
1	≤ 30 %	40 %
2	>30 %	75 %

6. Łączne zwiększenie opłaty za usługi podstawowe, wyznaczone według zasad podanych wyżej, nie może przekroczyć 200 % wysokości opłaty za usługi podstawowe.
7. W przypadku, kiedy – aby zrealizować przejazd – PLK musi dokonać dodatkowych czynności wynikających z warunków przejazdu polegających na dostosowaniu swoich budowli, urządzeń, systemów do specjalnych warunków przejazdu (np. rozbiórka kładek, wiaduktów, sygnalizatorów, demontaż lub podniesienie sieci trakcyjnej) oraz kiedy pracownik PLK musi pełnić dozór na drodze przejazdu pociągu, niezależnie od zwiększenia opłaty z tytułu przejazdu pociągów z towarem niebezpiecznym, nadzwyczajnych i innych pociągów uruchamianych w trybie wynikającym z przepisów wewnętrznych według załącznika 3, przewoźnik wnosi opłatę za usługi o charakterze dodatkowym wyznaczoną na podstawie indywidualnych kalkulacji.

§ 31 Rozliczanie należności

- Opłaty za usługi podstawowe wnoszone są przez przewoźnika według szczegółowych zasad zawartych w UMOWIE.
- Rozliczanie należności dokonywane jest odpowiednio – zarówno przez PLK i przewoźnika – z zachowaniem terminów płatności wskazanych w UMOWIE.
- Analogicznie do zasady opisanej w ust. 2, traktuje się inne płatności wzajemne, wynikające z niezbędnych korekt, eliminacji ewentualnych błędów we wzajemnych obciążeniach itd.
- Opłaty za usługi o charakterze dodatkowym wnoszone są przez przewoźnika według szczegółowych zasad zawartych w umowach je obejmujących, z zastrzeżeniem postanowień § 28 ust. 8.
- Za opóźnienia w regulowaniu należności naliczane są odsetki.

§ 32 Odszkodowania, rozliczenia za niedotrzymanie zobowiązań

- Niedotrzymanie zobowiązań, wynikających z UMOWY, powoduje odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną tym drugiej stronie.
- Odpowiedzialność za szkodę, o której mowa w ust. 1, nie dotyczy:
 - kosztów ponoszonych w wyniku rozliczeń innych umów zawartych przez stronę, jeżeli umowy te były zawarte bez uprzedniego uzgodnienia z drugą stroną UMOWY w zakresie dotyczącym ewentualnych roszczeń (w tym w szczególności z tytułu ponoszonych przez stronę kar umownych i odszkodowań),
 - utraconych korzyści,

za wyjątkiem objętych szkodą, o której mowa w prawie przewozowym tj. w szczególności tą, jaką poniósł podróżny wskutek przedwczesnego odjazdu pociągu, opóźnionego przyjazdu lub odwo-

łania regularnie kursującego pociągu, jeżeli szkoda wynikała z winy umyślnej lub rażącego nie-dbalstwa PLK bądź przewoźnika oraz roszczeń wynikających z UMÓW z innymi przewoźnikami, jeżeli warunek ten został wprowadzony do UMOWY z danym przewoźnikiem.

3. Odpowiedzialność za szkodę, o której mowa w ust. 1 dotyczy w szczególności wypłacanych przez przewoźnika na podstawie prawa przewozowego i umów, odszkodowań za powstałe szkody w przesyłkach lub szkody i opóźnienia w przewozie powstałe z winy PLK.
4. Odpowiedzialność PLK z tytułu niewykonania zobowiązań wynikających z UMOWY jest wyłączona w przypadku niedotrzymania przez przewoźnika parametrów przejazdu, będących elementem rozkładu jazdy.
5. Odpowiedzialność stron z tytułu niewykonania zobowiązań wynikających z UMOWY jest wyłączona w przypadku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych.
6. Jeżeli wskutek niewykonania lub nienależytego wykonania UMOWY szkody doznała osoba trzecia, strona która wyrównała osobie trzeciej doznaną szkodę, może dochodzić roszczenia zwrotnego w całości lub odpowiedniej części od drugiej strony.
7. Elementem odrębnych rozliczeń w zakresie jakości świadczonych usług są właściwości usług przyjęte do rozliczeń przez strony UMOWY.
8. Niezachowanie przez PLK, ustalonej przez strony UMOWY, jakości usług rozliczane jest w ramach opłaty realizacyjnej według zasad określonych w UMOWIE.
Dalej idące roszczenia stron z tego tytułu są wyłączone.
9. 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.

Rozdział 7

Postępowanie w trakcie realizacji UMOWY

§ 33 Realizacja przejazdów

1. Ruch pociągów na liniach PLK odbywa się według rozkładów jazdy opracowanych – na podstawie wniosków przewoźnika – przez PLK i przekazanych przewoźnikowi.
2. Realizację przejazdów poprzedza planowanie dyspozytorskie uruchomienia pociągów, w którym przewoźnik zobowiązany jest do zgłoszenia telefonicznego do właściwej terytorialnie Ekspozytury Kierowania Ruchem (kontakt według załącznika 4.4.) przejazdów pociągów ujętych w Rocznym Rozkładzie Jazdy, Indywidualnym Rozkładzie Jazdy lub w katalogu tras PLK, które zamierza zrealizować lub odwołać w ramach planowania dyspozytorskiego.
3. Przewoźnik zgłasza informacje, o których mowa w ust. 2 nie później niż w godzinach:
 - 1) 21⁰⁰ do 22⁰⁰ dnia poprzedniego, jeżeli przejazd ma się rozpocząć w dniu następnym, w godzinach 0⁰¹ do 6⁰⁰,
 - 2) 3⁰⁰ do 4⁰⁰, jeżeli przejazd ma się rozpocząć w godzinach 6⁰¹ do 12⁰⁰,
 - 3) 9⁰⁰ do 10⁰⁰, jeżeli przejazd ma się rozpocząć w godzinach 12⁰¹ do 18⁰⁰,
 - 4) 15⁰⁰ do 16⁰⁰, jeżeli przejazd ma się rozpocząć w godzinach 18⁰¹ do 24⁰⁰.
4. Trasy pociągów nie wykorzystane w planowaniu dyspozytorskim, PLK może udostępnić (sprzedać) innemu przewoźnikowi.
5. Pociągi planowane, a nie uruchomione w danych okresach sprawozdawczych, o których mowa w ust. 3, podlegają ponownemu planowaniu.

Dopuszcza się przyjęcie do przejazdu pociągu, którego zgłoszenie gotowości do odjazdu nastąpiło z opóźnieniem nie większym niż 2 godziny, z przyczyn leżących wyłącznie po stronie prze-

woźnika, a warunki techniczno-ruchowe umożliwiają przeprowadzenie tego pociągu, przy czym w tym przypadku PLK nie ponosi odpowiedzialności za jakość świadczonych usług.

Zgłoszony do przejazdu pociąg z ponad 2 godzinnym opóźnieniem powstałym z przyczyn leżących po stronie przewoźnika, podlega ponownemu planowaniu w dostępnej trasie opracowanej dla tego przewoźnika, a w przypadku jej braku może być przyjęty do przejazdu w ramach operatywnego 6-godzinnego planowania pociągów, o którym mowa w § 22.

PLK przyjmuje do przejazdu pociąg zgłoszony z opóźnieniem bez 2 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 opracowanego dla tej trasy.

§ 34 Obowiązki i uprawnienia stron

1. Udostępnianie linii/odcinków kolejowych sieci kolejowej zarządzanej przez PLK prowadzone jest według UMOWY, zawieranej pomiędzy przewoźnikiem i PLK według kompetencji określonych własnymi uregulowaniami stron realizujących proces udostępniania.

W PLK kompetencje do zawierania UMÓW mają:

- 1) Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., dla udostępniania linii/odcinków kolejowych następującym przewoźnikom: PKP CARGO S.A., PKP Intercity Spółka z o.o., PKP Przewozy Regionalne Spółka z o.o.,
- 2) oddział regionalny PLK określony przez Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., dla udostępniania linii/odcinków kolejowych przewoźnikom innym, niż wymienieni w pkt. 1).

UMOWY określają sposób realizacji przejazdów, a także sposób dokonywania rozliczeń wzajemnych pomiędzy PLK i przewoźnikiem.

2. PLK w ramach UMOWY:

- 1) prowadzi przejazdy pociągów, zgodnie z uzgodnionym rozkładem jazdy przewoźnika, według zasad i warunków prowadzenia ruchu na liniach kolejowych określonych w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu wydanym na podstawie art. 17 USTAWY oraz w przepisach wewnętrznych określonych w załączniku 3, z zastosowaniem dodatkowych warunków zawartych w UMOWIE,
- 2) ponosi odpowiedzialność za stan i sprawność elementów drogi kolejowej udostępnianej w ramach UMOWY,
- 3) wykonuje wszystkie niezbędne do przejazdu czynności ruchowe na posterunkach technicznych PLK, bezpośrednio je organizuje i nadzoruje zgodnie z obowiązującymi przepisami i regulaminami technicznymi,
- 4) zaspokaja dodatkowe i doraźne zapotrzebowanie przewoźnika na trasy, nie ujęte w Rocznym Rozkładzie Jazdy, z uwzględnieniem aktualnych możliwości eksploatacyjnych, zgodnie z zasadami określonymi w §§ 19, 20, 21 i 22,
- 5) prowadzi przejazdy nadzwyczajne,
- 6) umożliwia wstęp na obszar kolejowy PLK pracownikom przewoźnika; warunkiem wstępu jest posiadanie przez pracowników przewoźnika imiennych zezwoleń, wystawionych przez PLK zgodnie z zasadami określonymi w § 35,
- 7) prowadzi dokumentację przejazdów pociągów przewoźnika,
- 8) niezwłocznie powiadamia przewoźnika o wypadkach kolejowych, związanych bezpośrednio z jego pociągiem, pojazdem kolejowym lub pracownikiem,
- 9) niezwłocznie powiadamia przewoźnika o zaistnieniu sytuacji, które mogą spowodować zakłócenia w realizacji przejazdów, w tym w szczególności o:
 - a) doraźnych ograniczeniach ruchowych, mających wpływ na planowe dokonywanie przejazdów,

- b) zaistnieniu zdarzeń, o wystąpieniu których PLK było uprzedzone lecz nie mogło im zapobiec – np. strajku, blokady przejazdu, demonstracji,
 - c) niedopuszczeniu do przejazdu lub zatrzymaniu przejazdu pociągu (pojazdu kolejowego) przewoźnika w wyniku niespełnienia przez ten pociąg (pojazd kolejowy) albo obsługujące go osoby wymagań określonych w § 37,
- 10) informuje przewoźnika o konieczności wprowadzenia długotrwałych ograniczeń ruchowych, nie przewidzianych w rozkładzie jazdy, w tym w szczególności wynikających z nagłej potrzeby wykonania robót na linii kolejowej przez PLK lub na jego zlecenie; w przypadku takim, PLK uzgadnia z przewoźnikiem zastępczy rozkład jazdy,
 - 11) w przypadku zgłoszenia przez przewoźnika gotowości do odjazdu pociągu zgodnie z zasadami i trybem określonymi w § 38, planowo wyprawia pociąg przewoźnika ze stacji początkowej lub stacji pośredniej i doprowadza, zgodnie z rozkładem jazdy, do stacji końcowej,
 - 12) organizuje i przeprowadza na wniosek przewoźnika – w trybie i według zasad określonych w odrębnej umowie – niezbędne szkolenia i egzaminy pracowników przewoźnika,
 - 13) organizuje – według warunków określonych w odrębnych umowach i porozumieniach wzajemnych – przejazdy po liniach kolejowych zarządzanych przez innych zarządców infrastruktury,
 - 14) powiadamia przewoźnika o zmianach przepisów wewnętrznych obowiązujących w PLK, stanowiących podstawę dla wykonywania UMOWY, w terminie nie późniejszym niż 15 dni przed wejściem zmian w życie.
3. PLK ma prawo:
- 1) dokonywania – przez swoich pracowników i w zakresie określonym w § 37 – czynności sprawdzających, dotyczących pociągów, pojazdów kolejowych oraz pracowników przewoźnika, w celu zapewnienia bezpiecznego i zgodnego z przepisami prowadzenia ruchu,
 - 2) niedopuszczenia do przejazdu pociągu (pojazdu kolejowego) przewoźnika lub zatrzymania przejazdu pociągu w przypadku stwierdzenia niespełnienia, przez pociąg albo obsługujące go osoby, wymagań określonych w § 37,
 - 3) dokonania – w wyjątkowych, uzasadnionych okolicznościach przypadkach – realizacji przejazdu pociągu przewoźnika inną drogą niż przewidziana w rozkładzie jazdy; w takim przypadku, PLK zobowiązane jest zaproponować przewoźnikowi możliwie najkrótszą drogę przejazdu oraz uzgodnić z nim niezbędne zmiany przed realizacją przejazdu,
 - 4) wstrzymania przejazdu przewidzianego w rozkładzie jazdy w przypadkach, o których mowa w pkt. 3) jeśli nie ma możliwości realizacji przejazdu pociągu przewoźnika inną drogą, bądź jeśli występuje sytuacja nadzwyczajna wynikająca z: konieczności doraźnej modyfikacji procesu przewozowego w wyniku decyzji władz państwowych, stanu klęski żywiołowej, strajku; w takim przypadku, PLK zobowiązane jest niezwłocznie poinformować przewoźnika o wstrzymaniu przejazdu oraz jego przyczynie,
 - 5) włączania do pociągów przewoźnika wagonów kontrolnych i inspekcyjnych PLK oraz dokonywania nimi przejazdów według szczegółowych zasad określanych indywidualnie, dla każdego tego rodzaju przypadku, pomiędzy uprawnionymi przedstawicielami stron; tryb włączania do pociągów przewoźnika wagonów kontrolnych i inspekcyjnych PLK oraz dokonywania nimi przejazdów określono w § 43,
 - 6) wydawania osobom kierującym pojazdami kolejowymi przewoźnika wiążących poleceń w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i prowadzenia ruchu na liniach kolejowych PLK; do wydawania takich poleceń uprawnieni są pracownicy PLK prowadzący ruch pociągów,
 - 7) usunięcia na koszt i ryzyko przewoźnika – w przypadku rozwiązania UMOWY i nieusunięcia we własnym zakresie przez przewoźnika w terminie 15 dni od dnia rozwiązania tej umowy – pojazdów kolejowych, urządzeń i sprzętu przewoźnika z linii kolejowych PLK,
 - 8) dokonywania kontroli przestrzegania przepisów porządkowych na obszarze kolejowym PLK, w pociągach i pojazdach kolejowych przewoźnika,

- 9) żądania od przewoźnika wyjaśnień dotyczących sposobu realizacji UMOWY w przypadkach, kiedy zachodzi obawa jej naruszenia lub zagrożenia bezpieczeństwa osób lub mienia.
4. W ramach UMOWY przewoźnik:
- 1) nie może odstępować innemu przewoźnikowi przydzielonych przejazdów przewidzianych w rozkładzie jazdy, ani też zlecać wykonywania tych przejazdów,
 - 2) ponosi odpowiedzialność prawną i finansową za stan i sprawność wykorzystywanych pociągów i pojazdów kolejowych,
 - 3) przestrzega zasad i warunków prowadzenia ruchu na liniach kolejowych, określonych w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu wydanym na podstawie art. 17 USTAWY oraz przepisach wewnętrznych określonych w załączniku 3,
 - 4) realizuje przejazdy nadzwyczajne zgodnie z przepisami określonymi w załączniku 3.
 - 5) zapewnia wykonywanie przez pracowników przewoźnika poleceń wydawanych przez uprawnionych pracowników PLK w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i prowadzenia ruchu na liniach kolejowych,
 - 6) wyposaża pracowników przewoźnika, uczestniczących w realizowanym procesie przewozowym we wszelkie niezbędne dokumenty i przybory określone w § 36; pracownicy przewoźnika zobowiązani są do posiadania tychże dokumentów i przyborów w czasie wykonywania czynności związanych z realizacją przejazdów,
 - 7) ponosi odpowiedzialność za zabezpieczenie podczas postoju przed zbiegnięciem, pociągów lub pojazdów kolejowych przy użyciu płozów lub klinów znajdujących się na wyposażeniu pojazdu trakcyjnego,
 - 8) niezwłocznie powiadamia PLK o wypadkach kolejowych związanych bezpośrednio z jego pociągiem (pojazdem kolejowym) lub pracownikami, zaistniałych na obszarze kolejowym PLK zgodnie z zasadami zawartymi w § 40,
 - 9) niezwłocznie powiadamia PLK o dostrzeżonych, wszelkich innych, niż wymienione w pkt. 8), wypadkach kolejowych oraz o innych zdarzeniach występujących na obszarze kolejowym PLK, które tworzą lub mogą stworzyć jakiegokolwiek zagrożenia dla bezpieczeństwa i ciągłości prowadzenia przejazdów pociągów, a także bezpieczeństwa ludzi i mienia,
 - 10) na żądanie PLK, udostępnia dokumentację dotyczącą kwalifikacji i uprawnień pracowników przewoźnika oraz potwierdzającą sprawność techniczną pojazdów kolejowych używanych do przewozu,
 - 11) w przypadku rozwiązania UMOWY usuwa, w terminie 15 dni, swoje pojazdy kolejowe, urządzenia i sprzęt z linii kolejowych PLK; w przypadku niewykonania tego zobowiązania, przewoźnik pokrywa koszty usunięcia tych pojazdów, urządzeń i sprzętu przez PLK,
 - 12) zgłasza dyżurnemu ruchu stacji początkowej lub stacji pośredniej gotowość do odjazdu pociągu zgodnie z zasadami i trybem określonymi w § 38,
 - 13) pozostawia 1 egzemplarz wykazu wagonów w składzie pociągu na wyznaczonych stacjach PLK,
 - 14) przestrzega zasad zawartych w wewnętrznym rozkładzie jazdy dotyczących dopuszczalnego zwiększenia masy brutto pociągu w stosunku do wielkości przewidzianych w rozkładzie jazdy, a także innych zasad zawartych w tym rozkładzie jazdy.
5. Przewoźnik w okresie wykonywania UMOWY ma prawo:
- 1) zrezygnowania z zamówionego (objętego umową) przejazdu pociągu bez konsekwencji finansowych, z zastrzeżeniem postanowień § 26 ust. 8.
 - 2) zamówienia dodatkowych przejazdów pociągów, przy czym realizacja nowych zamówień przez PLK odbywa się w trybie ustalonym w §§ 20, 21, 22,

- 3) dokonania zmian parametrów przejazdu (np. częściowo inną trasą, skrócenie, wydłużenie, miejsca i czasy zatrzymań, terminy kursowania) pociągów; tryb postępowania w takim przypadku ustalony jest w § 19,
- 4) otrzymania od PLK dodatkowych wyjaśnień i uzasadnień dotyczących wprowadzenia zmian powstałych w wyniku zaistnienia sytuacji opisanych w ust. 3 pkt 2), 3) i 4),
- 5) żądania od PLK wyjaśnień dotyczących sposobu realizacji UMOWY w przypadkach, kiedy zachodzi obawa naruszenia umowy lub zagrożenie bezpieczeństwa osób lub mienia.

§ 35 Zezwolenia dla pracowników przewoźnika

1. PLK, na wniosek przewoźnika, wydaje pracownikom przewoźnika, w celu wykonywania czynności związanych z realizacją UMOWY, imienne zezwolenia do przebywania na obszarze kolejowym PLK.
2. Zezwolenia upoważniają do wstępu na obszar kolejowy bądź jego część wyraźnie w nich określoną i są ważne za okazaniem dokumentu tożsamości osoby, dla której zostały wystawione.
3. Zezwolenia, o których mowa w ust. 1, wydawane są na podstawie wniosku przewoźnika i zachowują ważność na czas w nim określony, jednak nie dłużej niż jeden rok z możliwością ich przedłużenia na lata następne.
4. Przewoźnik ubiegający się o otrzymanie upoważnienia składa wnioski do następujących jednostek organizacyjnych PLK:
 - 1) Komenda Główna Straży Ochrony Kolei – na cały obszar kolejowy lub jego część, większą niż obszar jednej komendy regionalnej SOK na adres:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrala Spółki
Komenda Główna Straży Ochrony Kolei
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74
miejski nr tel.: **(022) 473 39 00**; kolejowy nr tel.: **(922) 473 39 00**
miejski nr faksu: **(022) 473 36 37**; kolejowy nr faksu: **(922) 473 36 37**
e-mail: komenda.sok@pkp.com.pl
 - 2) Komenda Regionalna Straży Ochrony Kolei – na obszar mniejszy lub równy obszarowi jednej komendy regionalnej SOK.

Wykaz Komend Regionalnych Straży Ochrony Kolei zawiera załącznik 4.6.
5. Wnioski o wydanie zezwolenia zawierać muszą:
 - 1) imię i nazwisko wraz z podaniem daty urodzenia i stanowiska służbowego osoby, dla której dokument ma być wydany,
 - 2) określenie obszaru kolejowego, którego wniosek dotyczy,
 - 3) wskazanie terminu, na jaki ma być wydane upoważnienie,
 - 4) cel wydania,
 - 5) oświadczenie przewoźnika, że osoba dla której ma być wydane zezwolenie, posiada odpowiednie przygotowanie do poruszania się po obszarze kolejowym.
6. Za wydanie i prolongatę zezwolenia, o którym mowa w ust. 1 oraz wydanie duplikatu, wystawiający pobiera opłatę w wysokości 5 zł od każdego dokumentu.
7. Wystawiający zezwolenie może odmówić jego wystawienia lub ograniczyć obszar wstępu, jeżeli przemawiają za tym względy bezpieczeństwa ruchu, ochrony informacji niejawnych, ochrony danych osobowych lub inne ważne powody.
8. W przypadku ustania przyczyny uzasadniającej wydanie zezwolenia przewoźnik zobowiązany jest do jego niezwłocznego zwrotu wystawcy.

9. O utracie zezwolenia przewoźnik, który wystąpił o jej wystawienie informuje pisemnie wystawcę, wyjaśniając okoliczności, w jakich nastąpiła utrata i ewentualnie wnioskuje o wydanie duplikatu.
10. Wystawiający może odmówić wystawienia duplikatu przewoźnikowi, który nie złożył pisemnych wyjaśnień odnośnie okoliczności, w jakich nastąpiła utrata zezwolenia.
11. Przedłużenia okresu ważności zezwolenia dokonuje jednostka wystawiająca.

§ 36 Wyposażenie pracowników przewoźnika w dokumenty i przybory

Podczas wykonywania zadań wynikających z UMOWY, pracownicy przewoźnika muszą być wyposażeni w następujące dokumenty i przybory:

Lp.	Pracownik przewoźnika	Dokumenty	Przybory
1	Kierownik pociągu	a) upoważnienie do wykonywania czynności wydane przez przewoźnika b) zezwolenie wydane w trybie § 35 c) karta próby hamulca i wykaz wagonów w składzie pociągów, jeżeli nie znajduje się u maszynisty	Przybory sygnałowe, radiotelefon zapewniający łączność z maszynistą
2	Maszynista pojazdu trakcyjnego	a) prawo kierowania pojazdem trakcyjnym b) karta znajomości szlaku c) zezwolenie wydane w trybie § 35 d) karta pracy lub inny dokument potwierdzający wyznaczenie maszynisty do obsługi pojazdu trakcyjnego (pociągu), e) wewnętrzny rozkład jazdy oraz dodatek 7. do wewnętrznego rozkładu jazdy	
3	Pomocnik maszynisty pojazdu trakcyjnego	a) upoważnienie do wykonywania czynności wydane przez przewoźnika b) zezwolenie wydane w trybie § 35	
4	Rewident, starszy rewident taboru	a) upoważnienie do wykonywania czynności wydane przez przewoźnika b) zezwolenie wydane w trybie § 35	
5	Inni pracownicy przewoźnika	a) upoważnienie do wykonywania czynności wydane przez przewoźnika b) zezwolenie wydane w trybie § 35	

§ 37 Sprawdzanie sposobu realizacji warunków udostępniania; czynności sprawdzające stan taboru

1. W czasie trwania UMOWY, PLK ma prawo wykonywania czynności sprawdzających wymienionych w tabeli:

Lp.	Nazwa czynności sprawdzającej, do przeprowadzenia której upoważnione jest PLK	Działania PLK w przypadku, kiedy sprawdzający stwierdza niezachowanie przez przewoźnika ustalonych warunków	Pracownicy PLK upoważnieni do dokonywania sprawdzenia	Uwagi
1	W zakresie pracy drużyn trakcyjnych – sprawdzenie: a) posiadania wypełnionego wykazu pracy b) posiadania prawa kierowania c) aktualności zapisów w kartach znajomości szlaku d) posiadania aktualnych rozkładów jazdy oraz dodatku 7. do we-	Niespełnienie wymagań któregoś z punktów a)–d) eliminuje maszynistę z obsługi sprawdzanego pociągu. Dotyczy to także ewentualnego stanu wskazującego na nietrzeźwość – obowiązek stosownych badań spoczywa na przewoźniku	Osoby mające stosowne upoważnienie	Opis braków wskazanej dokumentacji

	wewnętrznego rozkładu jazdy			
2	W zakresie działania urządzeń czujności oraz łączności – sprawdzenie: a) sprawności radiotelefonu b) sprawności systemu „Radio-Stop”, o ile taka możliwość istnieje c) sprawności działania urządzeń czujności d) wyposażenia w rejestrator prędkości	Wadliwe działanie urządzeń wymienionych w którymkolwiek z punktów a) – c) i brak według punktu d) w miejscu uruchomienia pociągu, uniemożliwia jego wyjazd. Ujawnienie ww. usterek w czasie jazdy powoduje działania wynikające ze stosownych postanowień instrukcji Mt-1 i Mt-2 oraz R-1	Sprawdzenia dokonuje maszynista na żądanie osoby mającej stosowne upoważnienie	Opis wadliwego działania urządzeń oraz podjęte działania
3	W zakresie wyposażenia pojazdu trakcyjnego – sprawdzenie wyposażenia w: a) książkę pokładową pojazdu z napędem oraz świadectwo sprawności technicznej, b) druki rozkazów pisemnych c) sygnały końca pociągu, zgodnie z wymaganiami w zakresie osygnalizowania pociągu wynikającymi z Instrukcji E-1 d) przybory sygnałowe i niezbędny sprzęt sygnałowy e) specjalistyczne wyposażenie w przypadku przewozu towarów niebezpiecznych	Braki wyposażenia ujęte w którymkolwiek z punktów a) – e) eliminują pojazd wydany do ruchu. Pojazd z obrotu eliminują braki ujęte w pkt. c) – e)	Pracownicy wymienieni w poz. 1	Opis braków wyposażenia i podjętych decyzji
4	W zakresie wyposażenia pociągu w stosowne dokumenty – sprawdzenie dokumentów: a) właściwie wypełnionej karty próby hamulców b) wykazu wagonów w składzie pociągu	Brak dokumentów uniemożliwia odjazd pociągu, a braki w zapisach wymagają ich uzupełnienia	Pracownicy wymienieni w poz. 1	Opis stwierdzonych nieprawidłowości oraz podjętych działań
5	W zakresie zestawiania pociągu – sprawdzenie wymogu włączenia wagonów z czynnym hamulcem na końcu oraz na początku składu pociągu – w przypadku przewidywanej zmiany kierunku jazdy	Brak wagonów z czynnym hamulcem zespolonym na końcu (początku) składu uniemożliwia wyjazd pociągu	Pracownicy wymienieni w poz. 1	Opis zastanego stanu i podjętych decyzji
6	W zakresie stanu technicznego taboru – diagnozowanie stanu technicznego zestawów kołowych pojazdów kolejowych przewoźnika przy użyciu urządzeń PLK zabudowanych w torach	Stwierdzenie: a) zagranych łożysk osiowych b) gorących obręczy i tarcz hamulcowych c) deformacji bieżni kół wymaga postępowania zgodnego z postanowieniami § 41	Sprawdzenia dokonuje maszynista lub rewident taboru na żądanie dyżurnego ruchu lub innej osoby upoważnionej	Wydruk zaistniałego stanu
7	W zakresie zachowania skrajni, obciążenia osi,	Zatrzymanie pociągu i polecenie wyłączenia z ruchu	Pracownicy wymienieni w poz. 1	Protokół komisji

	prawidłowości zamocowania ładunku i równomierności jego rozłożenia			
--	--	--	--	--

2. Zarządzający dokonanie czynności sprawdzających ze strony PLK, zobowiązany jest do powiadomienia przewoźnika o wyniku dokonanych sprawdzeń.

§ 38 Zgłaszanie przez przewoźnika gotowości do odjazdu

1. Gotowość pociągu przewoźnika do odjazdu ze stacji początkowej lub stacji pośredniej, na której według rozkładu jazdy dokonywane są:
 - 1) włączenie/wyłączenie wagonu lub grup wagonów,
 - 2) zmiana lokomotywy,
 - 3) próba hamulca,
 - 4) oględziny techniczne,zgłasza dyżurnemu ruchu kierownik pociągu, a w pociągach bez obsady konduktorskiej – maszynista prowadzący pociąg.
2. Zgłoszenie dokonywane jest przy użyciu urządzeń radiołączności pociągowej z podaniem:
 - 1) numeru pociągu,
 - 2) nazwiska maszynisty, numeru i serii pojazdu trakcyjnego,
 - 3) długości pociągu w metrach i jego masy ogólnej,
 - 4) godziny zgłoszenia.
3. Fakt zgłoszenia gotowości do odjazdu odnotowywany jest przez dyżurnego ruchu w Dzienniku telefonicznym R-138, z zapisaniem informacji zgłoszonych przez maszynistę.
4. Zgłoszenie maszynisty, o którym mowa w ust. 2, potwierdzone jest przez dyżurnego ruchu podaniem przez niego:
 - 1) nazwiska dyżurnego ruchu,
 - 2) godziny przyjęcia zgłoszenia,
 - 3) numeru, pod którym zgłoszenie zostało zarejestrowane w Dzienniku telefonicznym R-138.
5. Zgłoszenie gotowości do odjazdu uznaje się za dokonane w terminie zobowiązującym PLK do zrealizowania przejazdu zgodnie z UMOWĄ, jedynie w przypadku gdy dokonane jest przed rozkładowym odjazdem pociągu, w czasie ustalonym w regulaminie technicznym.
6. W przypadku niedotrzymania terminu zgłoszenia gotowości do odjazdu pociągu według zasad opisanych wyżej, przewoźnikowi nie przysługuje w stosunku do PLK prawo roszczenia dotyczącego punktualności przejazdu.
7. Dopuszcza się, inny niż wymieniony w ust. 1–6 sposób przekazywania informacji o gotowości do odjazdu, o ile zostanie on ustalony w regulaminie technicznym posterunku ruchu.

§ 39 Powiadomienia

1. Ustala się następujące zasady dokonywania powiadomień:
 - 1) w przypadkach zdarzeń mających znaczenie dla zachowania bezpieczeństwa i ciągłości prowadzenia ruchu, a także bezpieczeństwa ludzi i mienia, w tym o wypadkach kolejowych, odpowiednio powiadamia się:
 - a) po stronie PLK – najbliższy posterunek ruchu,
 - b) po stronie przewoźnika – komórki/osoby/stanowiska wymienione w UMOWIE,

- 2) w przypadkach zakłóceń w realizacji rozkładu jazdy komórki/osoby/stanowiska pracy powiadamiające i uzyskujące informacje określa UMOWA,
 - 3) w przypadkach pozostałych, w tym przy przekazywaniu innych informacji związanych z wykonywaniem UMOWY, odpowiednio, tj. zarówno ze strony PLK, jak i przewoźnika, powiadamia się komórki/osoby/stanowiska wymienione w tej umowie.
2. Jeżeli powiadomienia dokonywane są w formie pisemnej, kieruje się je do komórek/osób/stanowisk na adresy wyszczególnione w UMOWIE.
 3. Dokumentację potwierdzającą fakt dokonania powiadomienia przechowuje się przez okres 5 lat.

§ 40 Postępowanie w razie wypadków i wydarzeń kolejowych

1. W przypadku wystąpienia wypadku kolejowego na linii kolejowej lub obszarze PLK, uczestnicy procesu przejazdu są zobowiązani do postępowania zgodnego z przepisami rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu wydanego na podstawie art. 17 USTAWY oraz przepisami wewnętrznymi wymienionymi w załączniku 3.
2. Każdy pracownik przewoźnika, który zauważył, że może dojść lub doszło do wypadku kolejowego 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 wypadku lub wydarzenia kolejowego nastąpiła lub może nastąpić niebezpieczna dla środowiska emisja, zanieczyszczenie elementów infrastruktury lub istnieje ryzyko eksplozji, pożaru lub inne niebezpieczeństwo dla funkcjonowania kolei, pracownik przewoźnika zobowiązany jest niezwłocznie zawiadomić pracownika najbliższego posterunku ruchu PLK, za pośrednictwem którego – w przypadkach tego wymaganych obowiązującymi przepisami – dokonywane są powiadomienia właściwych organów administracji państwowej (policja, straż pożarna) i wdrażane wszelkie możliwe środki eliminujące zagrożenia i zapobiegawcze.
4. Jeżeli w wyniku wypadku lub wydarzenia kolejowego uszkodzona została infrastruktura kolejowa PLK, naprawa uszkodzonych jej elementów dokonywana jest przez PLK lub na jego zlecenie.
5. PLK i przewoźnik zobowiązani są do:
 - 1) niesienia pomocy poszkodowanym,
 - 2) współdziałania w celu zminimalizowania negatywnych skutków zaistniałych wypadków i wydarzeń kolejowych,
 - 3) współdziałania przy usuwaniu szkód i jak najszybszym przywróceniu ruchu kolejowego,
 - 4) współdziałania przy ustalaniu przyczyn wypadków i wydarzeń kolejowych.
6. Ustalanie przyczyn wypadków kolejowych i odpowiedzialności za ich następstwa dokonywane jest przez komisję powypadkową powołaną przez PLK z udziałem przewoźnika, która działa zgodnie z przepisami wewnętrznymi według załącznika 3, a wyniki jej działalności przedstawiane są w formie protokołu ustaleń końcowych.
7. Przewoźnik zobowiązany jest wskazać osoby, które z jego ramienia będą brały udział w pracach komisji powypadkowej oraz sposób kontaktowania się z nimi.

Przewoźnik na 30 dni przed rozpoczęciem obowiązywania Rocznej Rozkładu Jazdy przedkłada wykaz tych osób na adres:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Główna Dyspozytura w Centrum Kierowania Przewozami
03-734 Warszawa ul. Targowa 74
miejski nr tel.: **(022) 473 23 63** lub **(022) 473 23 94**; kolejowy nr tel.: **(922) 473 23 63**
lub **(922) 473 23 94**
nr faksu: **(022) 473 35 61**

e-mail: idd@pkp.com.pl

Przewoźnik zobowiązany jest do bieżącego aktualizowania wykazu, o którym mowa wyżej.

8. W zakresie ustalonym w postępowaniu powypadkowym i zatwierdzonym protokole oględzin i ustaleń, strony UMOWY zobowiązane są do naprawienia szkody, w tym zwrotu kosztów poniesionych przy usuwaniu skutków wypadku i niesieniu pomocy oraz pokrycia kosztów odszkodowań proporcjonalnie do stopnia przyczynienia się do zaistnienia wypadku określonego w protokole ustaleń końcowych.
9. W przypadku niemożności uzgodnienia treści protokołu co do przyczyny i zakresu odpowiedzialności stron, ustalenia zakresu odpowiedzialności stron oraz sposobu naprawienia szkody dokonuje się w trybie przewidzianym dla rozstrzygania sporów pomiędzy stronami UMOWY.

Roszczeń z tytułu wypadków nie zawinionych przez PLK, wszystkie podmioty dochodzą we własnym zakresie w oparciu o protokół ustaleń końcowych.

§ 41 Postępowanie w przypadkach wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych

1. Jeżeli wystąpią odstępstwa od rozkładu jazdy spowodowane zdarzeniem z winy przewoźnika (w tym wypadki kolejowe – § 40), przewoźnik ponosi odpowiedzialność w stosunku do PLK oraz innych użytkowników linii za wynikię utrudnienia w eksploatacji linii kolejowej.
2. Zgodnie z przepisami USTAWY, PLK jest zobowiązane do wstrzymania lub ograniczenia ruchu na całości lub części linii kolejowej w razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy.
3. PLK powiadamia zainteresowanych przewoźników o wystąpieniu utrudnień eksploatacyjnych mających wpływ na ich działalność eksploatacyjną.
4. W przypadku wystąpienia zakłóceń, PLK podejmuje wszelkie możliwe działania (z uwzględnieniem interesów wszystkich przewoźników), mające na celu przywrócenie normalnych warunków eksploatacyjnych.

W tym celu PLK może zaproponować: zmniejszenie lub zwiększenie prędkości przejazdu pociągów, kursowanie pociągów drogą okrężną, zastosowanie zastępczych środków trakcyjnych, wykorzystanie innych zastępczych elementów infrastruktury kolejowej niezbędnych przewoźnikowi itd.

5. PLK ma prawo – w przypadkach wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych o charakterze nagłym np. konieczności „ściągnięcia” uszkodzonego taboru lub taboru z przemieszczonym ładunkiem, w celu przywrócenia możliwości przejazdu – do użycia pojazdu trakcyjnego przewoźnika lub zatrudnienia (zadysponowania do wykonania odpowiednich czynności) pracownika przewoźnika (maszynisty, rewidenta), posiadającego odpowiednie kwalifikacje w celu usunięcia ze szlaku uszkodzonego pojazdu trakcyjnego tego przewoźnika oraz innego przewoźnika.

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

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

W przypadkach, kiedy konieczność dodatkowego użycia pojazdu trakcyjnego spowodowana jest winą przewoźnika, rozliczenie kosztów poniesionych z tego tytułu odbywa się zgodnie z zasadami zawartymi w UMOWIE, z uwzględnieniem postanowień § 32.

6. Dla odblokowania toru szlakowego – w przypadkach, o których mowa w ust. 5 – PLK ma również prawo, użyć jednostek kolejowego ratownictwa technicznego.

Kosztami działań jednostek kolejowego ratownictwa technicznego, o których mowa wyżej, PLK obciąża przewoźnika.

7. Przewoźnik obowiązany jest do wniesienia – w ramach rozliczeń ostatecznych z PLK – dodatkowej opłaty, gdy z winy przewoźnika (w wyniku zawinionych przez niego zdarzeń nie objętych pakietem usług), niezbędne jest wyeliminowanie skutków tych zdarzeń dla zapewnienia ciągłości i bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Opłata dodatkowa, o której mowa wyżej, ustalana jest jako równa kosztom poniesionym przez PLK, z uwzględnieniem postanowień § 32.

Wzajemne uzgodnienia przedstawicieli stron UMOWY, ustalające sposób postępowania w rozstrzyganiu tego rodzaju przypadków, są podstawą do określenia obciążeń przewoźnika.

8. Zwroty opłat, obciążenia z tytułu ponoszonych kosztów likwidacji skutków wypadków kolejowych, użycia pojazdu trakcyjnego 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 wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych na linii nr 1, na odcinku Warszawa Zachodnia – Grodzisk Mazowiecki i konieczności jazdy pociągami EC, EN, IM, IK, EM, EK, MM, MP, MH, KH po układzie torów podmiejskich, PLK zapewnia pierwszeństwo kursowania pociągom regionalnym dowożącym ludzi do pracy.
10. W przypadku wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych na linii nr 202 na odcinku Gdańsk Główny – Gdynia Chylonia, PLK zapewnia pierwszeństwo kursowania pociągom regionalnym dowożącym ludzi do pracy.

Postępowanie w przypadku wykrycia stanu awaryjnego w taborze podczas przejazdów

11. Do wykrywania stanów awaryjnych w przejeżdżającym taborze, linie kolejowe wyposażane są w urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru (DSAT).

Informacje o zdarzeniach wymagających podjęcia działań personelu obsługi terminala urządzeń DSAT są przekazywane w postaci: sygnału dźwiękowego, obrazu oraz komunikatów tekstowych na ekranie monitora, wydruku raportu diagnostycznego.

12. Raport diagnostyczny zawiera:

- 1) dane opisowe stanowiska diagnostycznego,
- 2) dane opisowe zdarzenia (prędkość, liczba osi, długość przeliczeniowa i kierunek jazdy pociągu),
- 3) numer osi z wykrytą niesprawnością oraz opis rodzaju niesprawności lub stanu awaryjnego.

13. Po otrzymaniu informacji o stanie awaryjnym (ostrzegawczym bądź alarmowym), pracownik PLK obsługujący terminal potwierdza przyjęcie komunikatu i wywołuje przez radiotelefon maszynistę pociągu, który minął stanowisko diagnostyczne, przekazując mu informację o zarejestrowanym stanie awaryjnym z podaniem strony pociągu według kierunku jazdy, numeru osi od początku i końca oraz:

- 1) w przypadku stanu ostrzegawczego GM, GH³ – kierujący pojazdem kolejowym otrzymuje polecenie kontynuacji jazdy do najbliższej stacji, gdzie wskazaną oś powinien sprawdzić rewident, a w razie jego braku, maszynista zatrzymanego pociągu; maszynista potwierdzając informację podaje przez radiotelefon numer lokomotywy oraz swoje nazwisko,
- 2) w przypadku stanu alarmowego GM, GH – kierujący pojazdem kolejowym otrzymuje polecenie zatrzymania pociągu i sprawdzenia wskazanej osi; maszynista potwierdzając informację podaje przez radiotelefon numer lokomotywy oraz swoje nazwisko; o wyniku sprawdzenia wskazanej osi maszynista powiadamia pracownika obsługującego terminal

³ GM – wykrywanie zagrzaných osi; GH – wykrywanie niesprawności hamulców;

podając numer sprawdzanego wagonu oraz uzasadnienie wznowienia dalszej jazdy pociągu; w razie nie stwierdzenia stanu awaryjnego podanej osi sprawdzeniu podlega cały skład pociągu,.

- 3) w przypadku stanu alarmowego PM⁴ – kierujący pojazdem kolejowym otrzymuje polecenie kontynuowania jazdy do najbliższej stacji, gdzie należy dokonać oględzin wskazanej deformacji bieżni koła.

Wagon traktowany jest wtedy zgodnie z Umową o wymianie i użytkowaniu wagonów pasażerskich w komunikacji międzynarodowej RIC lub Umową o wymianie i użytkowaniu wagonów towarowych przez kolejowe przedsiębiorstwa przewoźowe RIV 2000.

14. Dla urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru (DSAT) ustawienia progowe są następujące:
 - 1) dla urządzeń z funkcją GM – próg temperaturowy:
 - a) stan ostrzegawczy – 60 °C powyżej temperatury odniesienia,
 - b) stan alarmowy – 72 °C powyżej temperatury odniesienia,
 - 2) dla urządzeń z funkcją GH – próg temperaturowy:

stan ostrzegawczy – 200 °C powyżej temperatury odniesienia,
stan alarmowy – 300 °C powyżej temperatury odniesienia,
 - 3) dla urządzeń z funkcją PM – próg odpowiadający długości modelowego płaskiego miejsca⁵:
 - a) stan ostrzegawczy – 45 mm,
 - b) stan alarmowy – 60 mm.
15. Tabor wyłączony z eksploatacji na skutek niesprawności zestawów kołowych, stwierdzonych przez urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru (DSAT), podlega obsłudze technicznej przewoźnika.

§ 42 Autobusowa komunikacja zastępcza

1. Jeżeli w trakcie realizacji Rocznego Rozkładu Jazdy wystąpi przerwa w prowadzeniu ruchu pociągów pasażerskich, przewoźnik może prowadzić przejazd z wykorzystaniem autobusowej komunikacji zastępczej, odpowiednio ją organizując.
2. PLK obowiązane jest do pokrycia dodatkowych kosztów ponoszonych przez przewoźnika z tytułu prowadzenia autobusowej komunikacji zastępczej, jeżeli jej prowadzenie wynika z przyczyn leżących po stronie PLK.

Przez dodatkowe koszty, o których mowa wyżej, rozumie się różnicę pomiędzy kosztami, które poniósłby przewoźnik w przypadku realizacji przejazdu w sposób przewidziany UMOWĄ, a udokumentowanymi kosztami ponoszonymi przy realizacji komunikacji zastępczej.

3. Wprowadzenie komunikacji zastępczej przez przewoźnika odbywa się w uzgodnieniu z PLK (przynajmniej telefonicznie), tzn. z właściwą terenowo ekspozyturą kierowania ruchem Centrum Kierowania Przewozami PLK (według załącznika 4.4).

Rozliczenia dodatkowych kosztów komunikacji zastępczej traktowane są odrębnie od należności powstałych w wyniku procesu udostępniania i regulowane są w trybie uzgodnionym przez strony UMOWY.

⁴ PM – wykrywanie deformacji bieżni kół

⁵ wymiary kresowe dla defektów bieżni kół takich jak płaskie miejsca, nalepy, wżery są określone w załączniku do przepisów Mw2 (Ow 312)

§ 43 Włączanie wagonów kontrolnych i inspekcyjnych PLK do pociągów przewoźnika

1. Przewoźnik, na odrębny wniosek PLK, włącza – w miarę możliwości techniczno-eksploatacyjnych – pojedynczy wagon PLK do składu pociągu, którego przejazd objęty jest UMOWĄ, w celu dokonania przez pracowników PLK czynności kontrolnych i diagnostycznych dotyczących zarządzanej sieci kolejowej.
2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, składany jest przewoźnikowi (Centrala) na minimum 5 dni roboczych przed planowanym przejazdem pociągu.
3. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, podpisany przez wnoszącego o włączenie wagonu, musi zawierać:
 - 1) oznaczenie adresata (przewoźnika), do którego jest kierowany,
 - 2) firmę, siedzibę i adres jednostki organizacyjnej PLK składającej wniosek,
 - 3) numer ewidencyjny, datę sporządzenia,
 - 4) odniesienie do UMOWY, dotyczące konkretnego pociągu,
 - 5) cel przejazdu (szczegółowe uzasadnienie),
 - 6) serię i numer, prędkość maksymalną, masę brutto i masę hamującą wagonu, o którego włączenie wnioskodawca wnosi,
 - 7) plan przejazdu, zawierający w szczególności następujące dane:
 - a) terminy przejazdu,
 - b) relacje przejazdu,
 - c) numery pociągów, o włączenie do których wnioskodawca wnosi,
 - 8) pożądane miejsce wagonu w składzie pociągu,
 - 9) informację o obsłudze wagonu oraz wskazanie osoby kierującej ze strony PLK z podaniem stanowiska służbowego.
4. Po rozpatrzeniu wniosku, na minimum 2 dni przed planowanym przejazdem, przewoźnik informuje wnioskodawcę ze strony PLK o decyzjach dotyczących wniosku, ewentualnie koryguje (w uzgodnieniu z wnioskodawcą) plan przejazdu.
5. Realizacja przejazdu odbywa się według własnych regulacji przewoźnika.

§ 44 Korzystanie z linii/odcinków kolejowych, dla których nie jest przygotowywany Roczny Rozkład Jazdy

1. Korzystanie z linii/odcinków kolejowych do prowadzenia przejazdów pociągów, na których ze względów ekonomicznych nie są wykonywane przewozy, zapewniane jest przez PLK na odrębne wystąpienie pisemne ze strony przewoźnika, zwane dalej wnioskiem.

Dla linii, o których mowa wyżej, nie jest opracowywany Roczny Rozkład Jazdy i są one oznaczone w załączniku 1 w kolumnie „Uwagi” symbolem ZRP (zawieszony ruch pociągów).
2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, przewoźnik składa do właściwego zakładu linii kolejowych PLK w terminach dowolnych, przy czym zakład PLK obowiązany jest do rozpatrzenia wniosku w okresie nie dłuższym niż 1 miesiąc od daty jego złożenia, pod warunkiem spełnienia przez wnioskującego warunków określonych w ust. 3.

Wystąpienie pisemne, nie spełniające warunku, o którym mowa wyżej, nie daje podstaw do jakichkolwiek roszczeń w stosunku do PLK co do przygotowania przejazdów na liniach/odcinkach ujętych w wystąpieniu.
3. Wniosek o korzystanie z linii/odcinków kolejowych, o których mowa w ust. 1, musi zawierać w szczególności:

- 1) oznaczenie zakładu linii kolejowych, na obszarze którego znajduje się linia/odcinek, z której/ego skorzystać chce przewoźnik; w przypadku kiedy linia/odcinek znajduje się na obszarze dwóch lub więcej zakładów, wniosek złożony do jednego z nich jest traktowany jako złożony do PLK,
 - 2) firmę, siedzibę i adres przedsiębiorstwa wnioskodawcy (przewoźnika),
 - 3) datę sporządzenia wniosku,
 - 4) wskazanie linii/odcinków, o wykorzystanie których wnioskodawca występuje,
 - 5) wskazanie okresu, w jakim linie/odcinki mają być wykorzystane do wykonywania na nich przejazdów,
 - 6) określenie rodzaju ładunków, które wnioskodawca zamierza przewozić, w tym zwłaszcza niebezpiecznych, ponadgabarytowych, jednostek ładunkowych transportu intermodalnego, z przekroczoną skrajnią, wyjątkowo ciężkich oraz żywych zwierząt,
 - 7) deklarację wielkości pracy przewozowej w bruttonokilometrach (brtkm) na linii/odcinku, o korzystanie z którego wnioskodawca wnosi,
 - 8) deklarację o dziennej pracy eksploatacyjnej w pociągokilometrach (pockm), wykonywanej według wnioskodawcy,
 - 9) wskazanie parametrów pociągów wnioskodawcy, w tym w szczególności rodzaju pociągów, rodzaju trakcji, przewidywanych przeciętnych parametrów, a w szczególności: masy brutto pociągów, liczby wagonów i osi, nacisku osi, maksymalnej prędkości technicznej,
 - 10) wskazanie propozycji organizacji przewozów, umożliwiających opracowanie i realizację przejazdu/ów na wnioskowanych liniach/odcinkach i ewentualnie odcinkach przyległych (stycznych, dochodzących).
4. Po rozpatrzeniu aspektów technicznych, organizacyjnych, eksploatacyjnych i ekonomicznych – w uzgodnieniu z przewoźnikiem warunków technicznych i eksploatacyjnych oraz zasad pokrycia wydatków z tym związanych – PLK, tj. właściwy zakład linii kolejowych, sporządza regulamin prowadzenia ruchu na linii/odcinku dla której/ego nie jest przygotowywany Roczny Rozkład Jazdy, uwzględniając w nim przede wszystkim zasady i warunki prowadzenia ruchu na liniach kolejowych określone w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu wydanym na podstawie art. 17 USTAWY oraz przepisach wewnętrznych PLK według wykazu stanowiącego załącznik 3.
 5. Koszty opracowania regulaminu prowadzenia ruchu na linii/odcinku, dla której/ego nie jest przygotowywany Roczny Rozkład Jazdy, ponosi wnioskodawca (przewoźnik).
 6. Regulamin prowadzenia ruchu na linii/odcinku dla której/ego nie jest przygotowywany Roczny Rozkład Jazdy – opracowany w trybie zgodnym z opisanym powyżej i zatwierdzony zgodnie z przepisami wewnętrznymi PLK – stanowi podstawę zawarcia umowy o korzystanie z linii/odcinka dla której/ego nie jest przygotowywany Roczny Rozkład Jazdy.
 7. W umowie, o której mowa w ust. 6, opłatę netto za korzystanie z linii/odcinka dla której/ego nie jest przygotowywany Roczny Rozkład Jazdy, oblicza się według kalkulacji indywidualnej, jako równą rzeczywistym kosztom bezpośrednim, ponoszonym przez PLK wraz z narzutami uzasadnionej części kosztów pośrednich, uwzględniając:
 - 1) koszty niezbędne do poniesienia w związku z przygotowaniem linii/odcinka do prowadzenia na nim przejazdów pociągów,
 - 2) koszty ponoszone na utrzymanie i eksploatację linii/odcinka,
 - 3) koszty wstrzymania ruchu i przywrócenia stanu sprzed jego zawieszenia.

Wykaz zmian i uzupełnień

Lp.	Zmiana (uzupełnienie) wynika z:	Obowiązuje od dnia:	Czytelny podpis pracownika wnoszącego zmianę (uzupełnienie)
1	Uchwała Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nr 285/2004 z 27 października 2004 r.	27.10.2004 r.	
2	Pismo Biura Przygotowania i Sprzedaży Produktu Centrali PLK nr IUS3-7203/72/04 z 5 listopada 2004 r.	5.11.2004 r.	
3	Uchwała Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nr 321/2004 z 17 listopada 2004 r.	17.11.2004 r.	
4	Pismo Biura Przygotowania i Sprzedaży Produktu Centrali PLK nr IUS3-7203/72/04 z 14 grudnia 2004 r.	14.12.2004	
5	Uchwała Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nr 87/2005 z 10 marca 2005 r.	10.03.2005	
6	Pismo Biura Przygotowania i Sprzedaży Produktu Centrali PLK nr IUS3-7203/34/05 z 18 kwietnia 2005 r.	18.04.2005	
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			
19			
20			
21			
22			
23			
24			
25			