

## Spis treści

<b>SPIS TREŚCI .....</b>	<b>1</b>
<b>SPIS ZAŁĄCZNIKÓW.....</b>	<b>3</b>
<b>WSTĘP .....</b>	<b>4</b>
<b>ROZDZIAŁ 1 .....</b>	<b>5</b>
<b>POSTANOWIENIA OGÓLNE .....</b>	<b>5</b>
§ 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 .....	8
§ 6 Korzystanie z Regulaminu, rozpowszechnianie, aktualizacja, zgłaszanie uwag .....	8
<b>ROZDZIAŁ 2 .....</b>	<b>9</b>
<b>UDOSTĘPNIANA INFRASTRUKTURA KOLEJOWA .....</b>	<b>9</b>
§ 7 Linie kolejowe .....	9
§ 8 Zmiany parametrów techniczno-eksploatacyjnych linii kolejowych.....	10
§ 9 Ograniczenia w korzystaniu z infrastruktury kolejowej .....	10
<b>ROZDZIAŁ 3 .....</b>	<b>11</b>
<b>WYMAGANIA ZWIĄZANE Z UZYSKANIEM DOSTĘPU DO LINII KOLEJOWYCH.....</b>	<b>11</b>
§ 10 Warunki przyznawania prawa dostępu.....	11
§ 11 Instrukcje .....	12
§ 12 Personel.....	12
§ 13 Tabor, urządzenia zamontowane na taborze współpracujące z urządzeniami przytorowymi, urządzenia radiotelefoniczne.....	12
§ 14 Organizacja przejazdów pociągów .....	14
<b>ROZDZIAŁ 4 .....</b>	<b>14</b>
<b>USŁUGI PLK W RAMACH UDOSTĘPNIANIA INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ .....</b>	<b>14</b>
§ 15 Zakres usług .....	14
§ 16 Usługi podstawowe.....	14
§ 17 Usługi o charakterze dodatkowym .....	15
<b>ROZDZIAŁ 5 .....</b>	<b>16</b>
<b>PRYZDZIELANIE TRAS POCIĄGÓW.....</b>	<b>16</b>
§ 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
<b>ROZDZIAŁ 6 .....</b>		<b>28</b>
<b>WYZNACZANIE OPŁAT ZA UDOSTĘPNIANIE, ROZLICZANIE NALEŻNOŚCI .....</b>		<b>28</b>
§ 27	Rodzaje opłat.....	28
§ 28	Sposób ustalania opłat .....	28
§ 29	Zniżki opłaty za usługi podstawowe .....	29
§ 30	Zwiększenie opłaty za usługi podstawowe .....	29
§ 31	Rozliczanie należności .....	31
§ 32	Odszkodowania, rozliczenia za niedotrzymanie zobowiązań .....	31
<b>ROZDZIAŁ 7 .....</b>		<b>32</b>
<b>POSTĘPOWANIE W TRAKCIE REALIZACJI UMOWY .....</b>		<b>32</b>
§ 33	Realizacja przejazdów pociągów .....	32
§ 34	Obowiązki i uprawnienia stron.....	32
§ 35	Zezwolenia dla pracowników przewoźnika.....	36
§ 36	Wyposażenie pracowników przewoźnika w dokumenty i przybory .....	37
§ 37	Sprawdzanie sposobu realizacji warunków udostępniania; czynności sprawdzające stan taboru.....	37
§ 38	Zgłaszanie przez przewoźnika gotowości do odjazdu .....	39
§ 39	Powiadomienia .....	40
§ 40	Postępowanie w razie wypadków i wydarzeń kolejowych.....	40
§ 41	Postępowanie w przypadkach wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych, sytuacji nadzwyczajnej i kryzysowej.....	41
§ 42	Autobusowa komunikacja zastępcza .....	43
§ 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 .....	44
<b>WYKAZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ .....</b>		<b>46</b>

## **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)**
- 2. Charakterystyka linii kolejowych**
  - 2.1. Wykaz maksymalnych prędkości
  - 2.2. Wykaz maksymalnych nacisków osi
    - 2.2A. Wykaz maksymalnych nacisków liniowych (na 1 metr bieżący toru)
  - 2.3. Linie kolejowe wg obszarów działania oddziałów regionalnych i zakładów linii kolejowych
  - 2.4. Wykaz posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych
  - 2.5. Wykaz linii kolejowych, które nie wyposażone są w elektromagnesy samoczynnego hamowania pociągów
  - 2.6. Przynależność linii kolejowych do obszarów konstrukcyjnych
  - 2.7. Wykaz linii kolejowych, na których wprowadzone zostały 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 przywoływanych 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
  - 4.7. OSS (One Stop Shop) – Wieloosobowe Stanowisko ds. Współpracy z Międzynarodowymi Klientami działające w ramach międzynarodowej sieci punktów OSS
- 5. Wykaz prac modernizacyjnych na liniach zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przewidzianych do realizacji w okresie obowiązywania rozkładu jazdy 2005/2006 i wymagających długookresowych zamknięć torowych**
- 6. Wzór wniosku o przydzielenie trasy pociągu; instrukcja wypełniania wniosku**
- 7. Mapa – linie kolejowe zarządzane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz inne spółki Grupy PKP**

## Wstęp

Zapisy Regulaminu – sformułowane w rozdziałach i kolejno następujących po sobie paragrafach, uzupełnione o załączniki tekstowe oraz w formie plików udostępnianych na CD, a także 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, a więc między innymi stosowanie:

- obowiązującego wszystkich cennika jednostkowych stawek opłat za usługi udostępniania dla takich samych rodzajów pociągów i udostępnianych linii,
- takich samych zasad rozliczeń i formuł wyznaczania opłat,
- ujednoczonych zasad i terminów 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 skrót

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 niej.
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 korzystanie z przydzielonych tras pociągów (o udostępnianie linii kolejowych),
  - 7) **pracownicy zarządcy infrastruktury** – pracownicy zarządcy infrastruktury oraz inne osoby, którymi się on posługuje, w celu wykonywania umowy o korzystanie z przydzielonych tras pociągów (o udostępnianie linii kolejowych),
  - 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 przez przewoźnika wniosków o przydzielenie trasy pociągu,

W przypadku, kiedy konieczne jest dla wyraźnego skonkretyzowania okresu obowiązywania RRJ, w Regulaminie stosuje się np. zapis RRJ 2005/2006, co oznacza Roczny Rozkład Jazdy obowiązujący od 11 grudnia 2005 r. do 9 grudnia 2006 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 Rocznego 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,
  - **wewnętrzny rozkład jazdy** – rozkład jazdy przeznaczony do użytku pracowników PLK i przewoźników,
- 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/urzędzeń dystrybucyjnych lub odbiorczych zarządcy infrastruktury,
- 14) **sytuacja kryzysowa** – stan narastającej destabilizacji, niepewności i napięcia społecznego, charakteryzujący się przerwaniem lub poważnym zakłóceniem procesu eksploatacyjno-przewozowego, możliwością utraty kontroli nad przebiegiem wydarzeń oraz eskalacją zagrożenia dla życia i zdrowia ludzkiego lub mienia znacznej wartości,
- 15) **sytuacja nadzwyczajna** – sytuacja, w której w wyniku nagłego zdarzenia powstałego niezależnie od woli stron umowy o korzystanie z przydzielonych tras pociągów (o udostępnianie linii kolejowych), stwarzającego zakłócenie lub zagrożenie zakłócenia procesu eksploatacyjno-przewozowego, niemożliwe jest wykonanie w całości lub części tej umowy, a której żadna ze stron umowy, przy zachowaniu należytej staranności, nie mogła przewidzieć lub zapobiec.

Sytuacja nadzwyczajna może wynikać w szczególności z:

- wprowadzenia na całym obszarze kraju lub jego części stanu nadzwyczajnego (stanu klęski żywiołowej, stanu wyjątkowego, stanu wojennego),
  - protestów społecznych (np. strajki),
  - zdarzeń o charakterze terrorystycznym lub ich przesłanek,
  - innych nieprzewidzianych zdarzeń jak: powódzie, pożary, huragany, osuwiska ziemi, długotrwałe opady śniegu, wypadki i katastrofy kolejowe, awarie sieci energetycznych lub sieci łączności itp., skutkujących doraźnymi zmianami w procesie przewozowym, w tym również będących rezultatem decyzji władz publicznych (administracji rządowej lub samorządowej),
- 16) **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](http://www.plk-sa.pl)),
  - **trasa katalogowa RNE** – trasa pociągu międzynarodowa przygotowana przez zarządców infrastruktury kolejowej należących do stowarzyszenia RailNetEurope (RNE), w tym PLK (informacje na stronach internetowych PLK – [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) i RNE – [www.railneteuropa.com](http://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](http://www.plk-sa.pl)),
  - 17) **UMOWA** – umowa o korzystanie z przydzielonych tras pociągów (o udostępnianie linii kolejowych),
  - 18) **USTAWA** – Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789 ze zm.),
  - 19) **wykres ruchu** – graficzne przedstawienie rozkładu jazdy poprzez zobrazowanie tras pociągów w układzie współrzędnych czasu i drogi,
  - 20) **zapewnienie dostępu** – umożliwienie skorzystania przez przewoźników z infrastruktury kolejowej,
  - 21) **zarządzanie kryzysowe** – działalność polegająca na zapobieganiu sytuacjom kryzysowym i nadzwyczajnym, przejmowaniu nad nimi kontroli i kształtowaniu ich przebiegu w drodze zaplanowanych działań oraz na odtwarzaniu infrastruktury lub przywróceniu jej pierwotnego charakteru.
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. 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.
2. 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.
3. 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 (Decyzja Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nr TSK3/ZI/2005 z 1 marca 2005 r.).

## § 3 Relacje przewoźnik – PLK

1. Wymagania dla przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury określają przepisy USTAWY, akty wykonawcze do niej 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. Za cały okres obowiązywania RRJ 2005/2006, PLK ustala wysokość opłat, w oparciu o „Cennik na rok 2006” zatwierdzony przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego decyzjami nr TRL/8/05 z dnia 10 czerwca 2005 r. i nr TRL/15/05 z dnia 18 lipca 2005 r.
3. 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.
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) wykaz przepisów wewnętrznych obowiązujących przewoźnika (załącznik 3),
  - 3) wykaz zakładów elektroenergetyki kolejowej PKP Energetyka Spółka z o.o. (załącznik 4.1),
  - 4) wykazy wybranych komórek Centrali, oddziałów regionalnych i zakładów PLK, udzielających informacji w zakresie dotyczącym Regulaminu (załączniki 4.2–4.6),
  - 5) wzór wniosku o przydzielenie trasy pociągu oraz instrukcję wypełniania wniosku (załącznik 6).
2. Dla ułatwienia korzystania z danych opisujących udostępnianą infrastrukturę, do każdego egzemplarza Regulaminu załączony jest CD.

CD zawiera również wzór wniosku o przydzielenie trasy pociągu.

3. Uwagi i zapytania dotyczące Regulaminu 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](mailto: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. PLK będzie aktualizować, w trakcie obowiązywania Regulaminu, jego postanowienia, w tym w szczególności informacje o zarządzanej infrastrukturze.
6. Informacje dotyczące aktualizacji (zmiany i uzupełnienia) Regulaminu przekazywane są odbiorcom Regulaminu oraz ogłaszane są na stronach internetowych PLK ([www.plk-sa.pl](http://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, zostaną podane jako uzupełnienie do Regulaminu po zakończeniu prac nad oprogramowaniem zleconym Centrum Naukowo-Technicznemu Kolejnictwa, uwzględniającym postanowienia karty UIC 406 R.
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, maksymalne dopuszczalne naciski osi – w załączniku 2.2, a maksymalne naciski liniowe (na 1 metr bieżący toru) – w załączniku 2.2A..
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. Informacje zawarte w załącznikach 1, 1A, 2.1, 2.2, 2.2A, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7 odwzorowują stan infrastruktury kolejowej PLK na dzień podany w tych załącznikach.
10. Szczegółowych, uwzględniających zmiany wprowadzone od momentu ostatniej aktualizacji Regulaminu i załączników do niego, 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 radiołączności 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 zawiera załącznik 4.2.).

## **§ 8 Zmiany parametrów techniczno-eksploatacyjnych linii kolejowych**

Korzystających z linii kolejowych obowiązują postanowienia zawarte w dodatku 2.1 do wewnętrznego rozkładu jazdy, zawierającym wykaz ostrzeżeń stałych.

Dodatek 2. do wewnętrznego rozkładu jazdy jest wydawany okresowo przez właściwe terenowo oddziały regionalne PLK.

Do dodatku 2. 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 lub kryzysowych,
  - 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, wymagającej np. wykonania robót na linii kolejowej, powodującej zmiany rozkładu jazdy lub wprowadzenie komunikacji zastępczej, PLK (poprzez zakłady linii kolejowych) powiadamia przewoźników realizujących przewozy na danej linii.

---

<sup>1</sup> od dnia 11 grudnia 2005 r. dodatek 7. zmienia nazwę na dodatek 2. do wewnętrznego rozkładu jazdy

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 przyczyny – 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, wg postanowień Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie świadectw bezpieczeństwa (Dz. U. Nr 176, poz. 1719),
  - 7) oświadczenie, że prowadzenie pociągów będzie powierzane maszynistom posiadającym uprawnienia określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 212, poz. 2152),
  - 8) oświadczenie, że jego personel uczestniczący w procesie przejazdów posługuje się językiem polskim,
  - 9) oświadczenie, że dysponuje taborem spełniającym warunki określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. Nr 212, poz. 1771),
  - 10) oświadczenie, że posiada system utrzymania i obsługi pojazdów kolejowych uczestniczących w procesie przejazdów,
  - 11) oświadczenie, że dla wszystkich pojazdów kolejowych uczestniczących w przejazdach pociągów – w przypadku ich uszkodzenia, awarii, rozwiązania pociągu – ustalił dla swoich pracowników realizujących przejazdy, zasady postępowania eliminujące możliwe w takich sytuacjach utrudnienia techniczno-eksploatacyjne na liniach kolejowych PLK,
  - 12) oświadczenie, że realizując UMOWĘ będzie stosować postanowienia Regulaminu 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, 19, 20, 21, 22.

Rozpatrzenie wniosków odbywa się zgodnie z zasadami, o których mowa 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. Prawo dostępu wydane przez PLK wg Regulaminu obowiązującego w ramach RRJ 2004/2005 zachowuje swoją ważność na RRJ 2005/2006, przy czym 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.
5. Przewoźnik nabywa prawo do korzystania z przydzielonych i wyznaczonych w rozkładzie jazdy pociągów tras pociągów po zawarciu UMOWY.

## **§ 11 Instrukcje**

1. Przewoźnika korzystającego z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PLK obowiązują postanowienia instrukcji PLK według załącznika 3.
2. Sprzedaż instrukcji opracowanych przez PLK prowadzą oddziały regionalne PLK.
3. Wprowadzenie w życie nowych instrukcji i zmiany w instrukcjach ogłaszane są w Biuletynie wydawanym przez PLK (Zeszyt B).

## **§ 12 Personel**

1. Pracownicy przewoźnika wykonujący czynności związane bezpośrednio z prowadzeniem ruchu kolejowego oraz prowadzący pojazdy kolejowe muszą spełniać warunki wymienione w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 212, poz. 2152).
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 i odcinków zdalnego prowadzenia 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 Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. Nr 212, poz. 1771) oraz rozporządzeniu ministra właściwego do

spraw transportu wydanych na podstawie 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 nacisków wózków, osi i kół danej osi wagonu nie może przekraczać wielkości określonych w § 6 „Instrukcji o przewozie przesyłek nadzwyczajnych” Ir-10 (R-57), o której mowa w załączniku 3.
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 kłap 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.**  
**Komenda Główna Straży Ochrony Kolei**  
**03-734 Warszawa, ul. Targowa 74**

miejski nr tel.: (022) 473 22 62; kolejowy nr tel.: (922) 473 22 62  
miejski nr faksu: (022) 473 22 69; kolejowy nr faksu: (922) 473 22 69  
e-mail: [iood.komenda@kgsok.pkp.com.pl](mailto:iood.komenda@kgsok.pkp.com.pl) lub [d.ksok@pkp.com.pl](mailto:d.ksok@pkp.com.pl)

6. Wagon towarowy, których:
  - 1) rozstaw osi wewnętrznych jest większy niż 13,8 m,
  - 2) szerokość obręczy lub wieńca koła monoblokowego jest różna od  $135 \pm 2$  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.

W urządzenia systemu „Radio-stop” muszą być wyposażone wszystkie pojazdy trakcyjne z przeznaczeniem eksploatacyjnym do pracy pociągowej.
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 określonych „R1 Instrukcją o prowadzeniu ruchu pociągów na PKP S.A.”.
9. Pojazdy kolejowe oraz pracownicy przewoźnika muszą być wyposażeni w urządzenia radiotelefoniczne sieci radiołączności PLK zgodnie z zasadami i wymaganiami określonymi w „Instrukcji o organizacji i użytkowaniu sieci radiotelefonicznych” Ie-14 (E-36), o której mowa w załączniku 3.
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 instrukcjami i regulaminami obowiązującymi w PLK.

11. Dodatkowe, szczegółowe wymagania i warunki wykorzystania sieci radiołączności PLK oraz informacje dotyczące pozwoleń radiowych, 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 zakłady linii kolejowych PLK na wytypowanym przez przewoźnika pojeździe kolejowym z napędem.

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

Zasady sprawdzania prawidłowości działania urządzeń radiotelefonicznych oraz systemu „Radio-stop” określone są w „Instrukcji o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej” Ir-5 (R-12), o której mowa w załączniku 3.

## **§ 14 Organizacja przejazdów pociągów**

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 przejazdów pociągów przewoźnika z przesyłkami nadzwyczajnymi 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 instrukcjami 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 instrukcjami 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 przewoźnika po torach, rozjazdach linii i stacji kolejowych na przydzielonej trasie albo trasie zastępczej, wyznaczonej z uwagi na sytuację techniczno-eksploatacyjną,
  - 2) udostępnianie – na przydzielonej trasie pociągu i według ustalonego dla niej rozkładu jazdy, na stacjach kolejowych lub innych miejscach postojów pociągu przewoźnika – urządzeń i

- objektów PLK, umożliwiających pełną obsługę techniczną i handlową tego pociągu, w tym dojsie, 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 do przejazdu oraz jego zakończeniem, według rozkładu jazdy,
  - 4) kierowanie i prowadzenie ruchu, a także zapewnienie na żądanie przewoźnika informacji związanej z przejazdem pociągu dotyczącej: godziny odjazdu ze stacji początkowej; godziny faktycznego przybycia na stację końcową lub pośrednią, na której według rozkładu jazdy jest dokonywane włączenie, wyłączenie wagonów lub zmiana lokomotywy; godziny wystąpienia awarii, wypadków i zakłóceń na drodze przejazdu, mających wpływ na przejazd pociągu 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 pociągów, opracowanie Roczego Rozkładu Jazdy według wniosków złożonych przez przewoźnika i w uzgodnieniu z nim,
  - 7) koordynowanie działań prowadzonych na obszarze kolejowym PLK w przypadku wystąpienia wypadków kolejowych oraz sytuacji nadzwyczajnych lub kryzysowych.
2. W ramach posiadanych możliwości, PLK zapewnia:
- 1) dostęp<sup>2</sup> 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 torów PLK w celu odstawienia taboru uszkodzonego lub wyłączzonego podczas przejazdu 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 z ładunkiem niebezpiecznym, którego obowiązek śledzenia wynika z odrębnych przepisów,
- 2) zapewnienie przejazdu pociągu, który na trasie przejazdu, ze względu na:
  - a) skrajnię przesyłki (taboru lub ładunku),
  - b) nacisk osi lub nacisk liniowy (na 1 metr bieżący toru),
  - c) długość pociągu,
  - d) średnicę kół,wymaga specjalnych działań ze strony PLK,
- 3) udzielanie pomocy w realizacji przejazdu wymagającego szczególnych warunków ochrony i nadzoru, w tym przede wszystkim:

---

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

- a) wykonywania, w odniesieniu do obiektów i urządzeń PLK, na czas załadunku i przejazdu pociągu, czynności dodatkowych zapewniających realizację przejazdu,
  - b) udziału pracowników PLK w przejeździe z tytułu zapewnienia specjalnej ochrony pasażerów, ładunku,
  - c) udziału w przejeździe pociągu pracowników PLK koniecznych do spełnienia podczas jego trwania określonych odrębnie warunków,
- 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, poza wyszczególnionymi 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 urządzenie DSAT,
  - 7) przygotowanie i przydzielenie trasy pociągu wcześniej nie wnioskowanej – poza ujętą 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 pociągów na liniach PLK),
  - 12) udostępnianie wyciągów z regulaminów i innych dokumentów wymagających dodatkowych kosztów ze strony PLK,
  - 13) umożliwienie przejazdu pociągu przewoźnika po torach i rozjazdach PLK, poza Rocznym Rozkładem Jazdy, jako przejazdu w ramach Indywidualnego Rozkładu Jazdy lub w trybie przejazdu w ramach operatywnego planowania 6-godzinnego,
  - 14) opracowanie Studium Rozkładu Jazdy dla przejazdów pociągów przewoźnika,
  - 15) umożliwienie przejazdu pociągu przewoźnika po torach i rozjazdach PLK, nie wchodzących w drogę przejazdu objętą rozkładem jazdy,
  - 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.

Wniosek składany jest w formie pisemnej, według zasad podanych w ust. 5 – 8, przy czym:

- 1) wnioskodawcy, którzy użytkują moduły informatyczne ZAMPAS, KPS-PLANY lub inne umożliwiające składanie elektronicznych wniosków do systemu KWR (Konstruowanie Wykresu Ruchu), składają wnioski z wykorzystaniem tych modułów oraz dodatkowo 2 egzemplarze do PLK w formie pisemnej,
- 2) wnioskodawcy, którzy opracowują jedynie wnioski w formie pisemnej – składają je do PLK w 3 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 umożliwiających składanie elektronicznych wniosków do systemu KWR.

2. Wniosek powinien zawierać dane określone we wzorze zamieszczonym w załączniku 6, przy czym w składanych wnioskach stosuje się rozróżnienie rodzajów pociągów wg klasyfikacji zgodnej z tym załącznikiem.
3. Wnioski do Roczego Rozkładu Jazdy składane są w następujących terminach:

Rodzaje pociągów (używane skróty wg załącznika 6)	Terminy składania wniosków przez przewoźników	
	od	do
<b>PASAŻERSKIE</b>		
kwalifikowane (EC, EN, IM, IK, EM, EK)	21.03.2005 r.	01.04.2005 r.
międzywojewódzkie (MM, MP, MO, MH, KH) i regionalne pospieszne (RM, RK)	04.04.2005 r.	15.04.2005 r.
regionalne pozostałe (RO, RW, RP, RJ, AM, AK)	18.04.2005 r.	29.04.2005 r.
<b>TOWAROWE</b>		
TE, TX, TGR	18.04.2005 r.	29.04.2005 r.
TP, TGT, TGZ, TN	23.05.2005 r.	09.06.2005 r.
TGL, TL, TK	23.05.2005 r.	09.06.2005 r.
TM	23.05.2005 r.	09.06.2005 r.
TKM	23.05.2005 r.	09.06.2005 r.
<b>INNE</b>		
pociągi służbowe (S) oraz PK	23.05.2005 r.	09.06.2005 r.
na lokomotywy luzem do ruchu pasażerskiego (LP) <sup>3</sup>	23.05.2005 r.	30.07.2005 r.
na lokomotywy luzem do ruchu towarowego (LT) <sup>4</sup>	23.05.2005 r.	30.08.2005 r.

4. PLK może w „Harmonogramie opracowania rozkładu jazdy 2005/2006” wyznaczyć dodatkowo ostateczne terminy wprowadzania zmian do wniosków dotyczących pociągów pasażerskich i towarowych lub ostateczny termin składania wniosków.
5. Wnioski, w formie pisemnej, mogą być przekazywane do PLK pocztą, przesyłką poleconą 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,

---

<sup>3</sup> termin wydłużony (okres wynikający z postanowień art. 30 ust. 1 Ustawy dotyczy wyłącznie pociągów; lokomotywy luzem w konstrukcji rozkładu jazdy traktowane są jako uzupełnienie wniosków składanych na pociągi)

<sup>4</sup> jw.

- 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 wg załącznika 6.,
  - 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](mailto: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: [iridik@pkp.com.pl](mailto:iridik@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](mailto: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](mailto: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, w szczególności przekroczone dopuszczalne wielkości nacisków osi ujawnione podczas obliczeń trakcyjnych,
- 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 zagrożenia 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 nie później niż na 4 miesiące po upływie terminów, o których mowa w ust. 3; przy czym jeżeli w harmonogramie, o którym mowa w ust. 4 wydłużono termin, a przewoźnik z tego wydłużenia skorzystał, to okres 4 miesiące liczony jest od terminu wskazanego w harmonogramie.

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., 2., 3.<sup>5</sup> do wewnętrznego rozkładu jazdy.

---

<sup>5</sup> w niniejszym postanowieniu stosowane są nazwy dodatków do wewnętrznego rozkładu jazdy obowiązujące od 11 grudnia 2005 r. (patrz również przypis 1)

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 Rocznego 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 Rocznego 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	Termin składania wniosków o aktualizację
01 lutego 2006 r.	do 06 stycznia 2006 r.
01 czerwca 2006 r.	do 28 kwietnia 2006 r.
01 sierpnia 2006 r.	do 07 lipca 2006 r.
01 października 2006 r.	do 08 września 2006 r.

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

- 2) w ruchu towarowym międzynarodowym

Termin aktualizacji	Termin składania wniosków o aktualizację
06 lutego 2006 r.	do 13 stycznia 2006 r.
06 marca 2006 r.	do 10 lutego 2006 r.
03 kwietnia 2006 r.	do 10 marca 2006 r.
01 maja 2006 r.	do 10 kwietnia 2006 r.
28 maja 2006 r.	do 05 maja 2006 r.
07 sierpnia 2006 r.	do 14 lipca 2006 r.
04 września 2006 r.	do 11 sierpnia 2006 r.
09 października 2006 r.	do 15 września 2006 r.
06 listopada 2006 r.	do 13 października 2006 r.

4. W terminach, o których mowa w ust. 3, PLK umożliwi również przyjmowanie wniosków od przewoźników, którzy zamierzają prowadzić przejazdy w ramach obowiązującego Rocznego 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 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 zarządzenie 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. 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 krajowe imprezy o charakterze masowym, przewoźnik jest zobowiązany złożyć w terminie:
  - 1) 15 dni roboczych przed planowanym terminem rozpoczęcia przejazdu z wykorzystaniem sieci sąsiedniego zagranicznego zarządcy infrastruktury kolejowej,
  - 2) 30 dni roboczych przed planowanym terminem rozpoczęcia przejazdu z wykorzystaniem sieci więcej niż jednego zagranicznego zarządcy infrastruktury kolejowej,
  - 3) nie krótszym niż 1 dzień przed planowanym przejazdem, przy czym termin taki traktuje się jako wyjątkowy – dla przejazdów pasażerskich na krajowe 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**

– 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](mailto:j.abramowski@pkp.com.pl)  
nr faksu: (00 48) 22 473 20 17; kolejowy nr faksu: (922) 473 20 17

- wnioski na pociągi towarowe:

**One Stop Shop (OSS)**

**Wieloosobowe Stanowisko ds. Współpracy z Międzynarodowymi Klientami**

nr tel.: (00 48) 22 473 37 00; kolejowy nr tel.: (922) 473 37 00  
e-mail: [j.imieninska@pkp.com.pl](mailto:j.imieninska@pkp.com.pl) lub [p.mosiolek@pkp.com.pl](mailto:p.mosiolek@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.

Przyjęcie wniosku na pociągi TN, TL, TK jest uzależnione od potwierdzenia przez jednostki wykonawcze PLK (zakłady linii kolejowych) możliwości jego zrealizowania w związku z wykorzystaniem torów PLK wynikającym z tego wniosku.

Wnioski na pociągi TN, TL, TK należy składać najpóźniej na 7 dni przed dniem planowanego odjazdu.

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 dniem planowanego odjazdu,
- 2) 2,25 zł/1 km relacji – w przypadku złożenia wniosku na 5 dni przed dniem planowanego odjazdu,
- 3) 2,65 zł/1 km relacji – w przypadku złożenia wniosku na 4 dni przed dniem planowanego odjazdu,
- 4) 3,00 zł/1 km relacji – w przypadku złożenia wniosku na 3 dni przed dniem planowanego odjazdu,
- 5) 4,50 zł/1 km relacji – w przypadku złożenia wniosku na 2 dni przed dniem planowanego odjazdu,

6) 6,00 zł/1 km relacji – w przypadku złożenia wniosku do godz. 15.00 dnia poprzedzającego planowany odjazd pociągu.

W przypadkach, o których mowa w punktach 1) – 5), PLK przekazuje przewoźnikowi opracowany Indywidualny Rozkład Jazdy nie później niż na 1 dzień przed dniem planowanego odjazdu pociągu.

W przypadku, o którym mowa w punkcie 6), opracowany Indywidualny Rozkład Jazdy przez PLK przekazywany jest najpóźniej na 2 godziny przed planowanym odjazdem pociągu.

PLK może przyjąć wniosek na opracowanie Indywidualnego Rozkładu Jazdy dla pojedynczego przejazdu po terminie określonym w punkcie 6), jedynie w sytuacjach wyjątkowych. Wniosek może być przyjęty, gdy:

- 1) przewoźnik uzyska akceptację PLK co do możliwości przyjęcia do realizacji takiego wniosku,
- 2) wniosek zostanie złożony co najmniej na 6 godzin przed planowanym odjazdem pociągu.

PLK przekazuje przewoźnikowi opracowany Indywidualny Rozkład Jazdy nie później niż 2 godziny przed planowanym odjazdem pociągu.

W opisanym wyżej przypadku opłata wstępna za opracowanie Indywidualnego Rozkładu Jazdy wynosi 7,50 zł \* długość relacji według systemu KWR (z zaokrągleniem do pełnego kilometra).

## **§ 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 (R-57), 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 2005/2006 umieszczonym na stronach internetowych PLK ([www.plk-sa.pl](http://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 (rozdzielenie rodzajów pociągów wg klasyfikacji zgodnej z zał. 6),
  - 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 międzynarodowej
- do Biura Przygotowania i Sprzedaży Produktu PLK:

**One Stop Shop (OSS)**  
**Wielosobowe Stanowisko ds. Współpracy z Międzynarodowymi Klientami**  
**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](mailto:j.imieninska@pkp.com.pl)** lub **[p.mosiolak@pkp.com.pl](mailto: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 Roczego 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. Opracowany, w wyniku Studium Rozkładu Jazdy, projekt rozkładu jazdy nie stanowi 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:
  - 1) możliwie najlepsze wykorzystanie potencjału linii kolejowych (zdolności przepustowych, parametrów techniczno-eksploatacyjnych),
  - 2) interesy przewoźnika,
  - 3) 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 (patrz § 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 organiza-

cji 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 Roczego Rozkładu Jazdy, są do jego dyspozycji.
2. PLK, w okresie obowiązywania Roczego Rozkładu Jazdy, monitoruje wykorzystanie przez poszczególnych przewoźników przydzielonych im tras pociągów.
3. Wyniki monitorowania ustalane są w terminach:

1)	15 lutego 2006 r.	okres monitorowania	11.12.2005 r. – 31.01 2006 r.
2)	15 czerwca 2006 r.	okres monitorowania	1.02.2006 r. – 31.05.2006 r.
3)	15 sierpnia 2006 r.	okres monitorowania	1.06.2006 r. – 31.07.2006 r.
4)	15 października 2006 r.	okres monitorowania	1.08.2006 r. – 30.09.2006 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, o którym mowa w ust. 3, 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 Roczego 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 z przesyłką nadzwyczajną 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

Opłata za udostępnianie linii kolejowych obejmuje:

- 1) opłatę podstawową za przejazdy wykonane według przydzielonych tras, pobieraną jako:
  - a) opłatę rezerwacyjną, stanowiącą część planowanej wielkości opłaty realizacyjnej,
  - b) opłatę realizacyjną, za wykorzystanie linii kolejowych, stanowiącą rozliczenie ostateczne udostępniania,
- 2) opłatę dodatkową za usługi dodatkowe, o których mowa w § 17.

#### § 28 Sposób ustalania opłat

1. Opłata podstawowa, o której mowa w § 27 ust. 1 pkt 1), dla pojedynczego przejazdu określonego rodzaju pociągu przewoźnika wyznaczana jest jako suma iloczynów stawek jednostkowych przypisanych poszczególnym odcinkom linii kolejowych, po których przejeżdża pociąg i długości tych odcinków.
2. Opłata podstawowa dla przejazdów wszystkich pociągów przewoźnika stanowi sumę opłat określonych wg postanowień ust. 1 dla wszystkich pociągów.
3. Stawka jednostkowa opłaty podstawowej określona jest w załączniku nr 1 do „Cennika na rok 2006. Stawki jednostkowe opłat za usługi podstawowe udostępniania linii kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”, o którym mowa w § 4.

Opłatę podstawową wyznacza się na podstawie stawek jednostkowych określonych dla parametrów przejazdu pociągu (masa pociągu, prędkości) ustalonych rozkładem jazdy:

- 1) dla pociągów pasażerskich kwalifikowanych – średniej rozkładowej prędkości technicznej pociągu na poszczególnych odcinkach,
- 2) dla pociągów pozostałych – całkowitej masy pociągu brutto, obejmującej masę lokomotyw czynnych i masę składu pociągu zaplanowanych w przydzielonej trasie na poszczególnych jej odcinkach.

Przy wyznaczaniu całkowitej masy pociągu brutto przyjmuje się, że 1 lokomotywa czynna ma masę 100 t.

4. Długość odcinka, po którym przejeżdża pociąg określona jest w przydzielonej przewoźnikowi trasie pociągu.
5. 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.

6. PLK może również zastosować do wyznaczania opłaty podstawowej stawki średnio-sieciowe dla przewoźników, którzy nie spełniają warunków, o których mowa w ust. 5, 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.

7. Stawka średnio-sieciowa, o której mowa w ust. 5 i 6, obliczana jest dla danego rodzaju pociągu jako średnia ważona stawek jednostkowych opłaty podstawowej 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).
8. Do opłat wyznaczanych według zasad, o których mowa w ust. 1 – 7, PLK stosuje odpowiednie zwwyżki i zniżki zgodnie z postanowieniami § 29 i 30.
9. Opłata dodatkowa za usługi dodatkowe, o której mowa w § 27 pkt 2), ustalana jest wg postanowień „Cennika na rok 2006. Ceny i mierniki dla opłat dodatkowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”.
10. Do opłat, o których mowa w niniejszym paragrafie doliczany jest należny, na podstawie odrębnych przepisów, podatek od towarów i usług.

### **§ 29 Zniżki opłaty za usługi podstawowe**

1. Na odrębny wniosek przewoźnika uzasadniony zwiększeniem pracy eksploatacyjnej wynikającym z przeniesienia przewozów z innych rodzajów transportu na kolej, PLK może udzielić ograniczonej w czasie zniżki opłaty za wskazane w tym wniosku przejazdy pociągów, przy czym zniżka ta nie może być wyższa niż 50 % udziału części stałej w średnich stawkach jednostkowej opłaty podstawowej podanych w cenniku, o którym mowa w § 4 ust. 2, czyli dla:
  - 1) pociągów pasażerskich kwalifikowanych – 33,86 %,
  - 2) pociągów pasażerskich innych niż kwalifikowane – 32,57 %,
  - 3) autobusów szynowych – 23,09 %,
  - 4) całopociągowych towarowych przewozów kombinowanych – 19,83 %,
  - 5) pozostałych pociągów towarowych – 36,29 %.

Zniżka, o której mowa wyżej, dotyczyć może wyłącznie przejazdów pociągów objętych Indywidualnym Rozkładem Jazdy lub nowych pociągów wprowadzanych do Roczego Rozkładu Jazdy w ramach aktualizacji.

W celu wyeliminowania nieprawidłowości funkcjonowania rynku kolejowego, PLK rozpatrując wniosek przewoźnika może zasięgać opinii innych przewoźników, potwierdzającej przeniesienie przewozów z innych rodzajów transportu na kolej.

Dla przejazdów pociągów pasażerskich, warunkiem podstawowym dla rozpatrzenia wniosku jest przedłożenie przez wnioskodawcę uzgodnień wszystkich pozostałych przewoźników osób działających na obszarze którego dotyczy złożony wniosek.

2. Na odrębny wniosek przewoźnika, PLK może również udzielić ograniczonej w czasie zniżki opłaty za wskazane w tym wniosku przejazdy pociągów nadzwyczajnych (nie ujęte w RRJ) w celu obsługi uroczystości o charakterze państwowym, religijnym lub promujących branżę kolejową, w wysokości 60 % wielkości stawek jednostkowych opłaty podstawowej podanych w cenniku, o którym mowa w § 4 ust. 2.

### **§ 30 Zwiększenie opłaty za usługi podstawowe**

1. Za przejazdy pociągów towarowych, służbowych towarowych i lokomotyw luzem zrealizowane według zasad, o których mowa w §§ 20 i 21, opłata podstawowa ulega zwiększeniu przez pomnożenie jej współczynnikiem 1,20.
  - 1a. W okresie od 11 grudnia 2005 r. do 30 czerwca 2006 r. zawieszają się postanowienia ust. 1 i w związku z tym opłata podstawowa za przejazdy pociągów o planowanym odjeździe w tym okresie, realizowane według zasad, o których mowa w §§ 20 i 21, nie 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. W przypadku, kiedy dokonywany jest przejazd pociągu z ładunkami szczególnie niebezpiecznymi (niezależnie od liczby wagonów z takim ładunkiem), wynikający z Wytycznych postępowania przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych według Załącznika do Zarządzenia Nr 9 Zarządu PLK z dnia 16 marca 2005 r., opłata podstawowa ulega zwiększeniu przez pomnożenie jej współczynnikiem 1,10.
4. 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	Współczynnik zwiększający opłatę podstawową
1	Załadowany wagon mieści się w wymiarach skrajni taboru 0-WM	1,25
2	Załadowany wagon mieści się w wymiarach skrajni taboru 1-WM	1,50
3	Załadowany wagon przekracza wymiary skrajni taboru 1-WM	1,70

- 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 podstawową zwiększa się współczynnikiem 2,00,**
- b) na części drogi przejazdu, większej niż 30 % całej jej długości  
**opłatę podstawową zwiększa się współczynnikiem 2,50,**

- 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 naciskami większymi od dopuszczalnych	Współczynnik zwiększający opłatę podstawową
1	≤ 30 %	1,10
2	> 30 %	1,20

- 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 podstawowa 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	Współczynnik zwiększający opłatę podstawową
1	≤ 30 %	1,40
2	>30 %	1,75

5. Łączny wskaźnik zwiększający opłatę podstawową, wyznaczony według zasad podanych wyżej, nie może przekroczyć wartości 3,00.
6. 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) lub 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.

Zasady w tym zakresie określa „Cennik na rok 2006. Ceny i mierniki dla opłat dodatkowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”

### **§ 31 Rozliczanie należności**

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

### **§ 32 Odszkodowania, rozliczenia za niedotrzymanie zobowiązań**

1. Niedotrzymanie zobowiązań, wynikających z UMOWY, powoduje odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną tym drugiej stronie.
2. Odpowiedzialność za szkodę, o której mowa w ust. 1, nie dotyczy:
  - 1) kosztów ponoszonych w wyniku rozliczeń innych umów zawartych przez stronę, jeżeli umowy te były zawarte bez uprzedniego uzgodnienia z drugą stroną UMOWY w zakresie dotyczącym ewentualnych roszczeń (w tym w szczególności z tytułu ponoszonych przez stronę kar umownych i odszkodowań),
  - 2) 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 odwołania regularnie kursującego pociągu, jeżeli szkoda wynikła z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa 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 lub kryzysowych.
6. Jeżeli skutek 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 pociągów

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) 21<sup>00</sup> do 22<sup>00</sup> dnia poprzedniego, jeżeli przejazd ma się rozpocząć w dniu następnym, w godzinach 0<sup>01</sup> do 6<sup>00</sup>,
  - 2) 3<sup>00</sup> do 4<sup>00</sup>, jeżeli przejazd ma się rozpocząć w godzinach 6<sup>01</sup> do 12<sup>00</sup>,
  - 3) 9<sup>00</sup> do 10<sup>00</sup>, jeżeli przejazd ma się rozpocząć w godzinach 12<sup>01</sup> do 18<sup>00</sup>,
  - 4) 15<sup>00</sup> do 16<sup>00</sup>, jeżeli przejazd ma się rozpocząć w godzinach 18<sup>01</sup> do 24<sup>00</sup>.
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 1 godzina, z przyczyn leżących wyłącznie po stronie przewoźnika, a warunki techniczno-ruchowe umożliwiają przeprowadzenie tego pociągu, przy czym w tym przypadku PLK nie ponosi odpowiedzialności za jakość świadczonej usługi.

Zgłoszony do przejazdu pociąg z ponad 1-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 1-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., „Koleje Mazowieckie – KM” 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 Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. Nr 172 poz. 1444) 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 pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi,
- 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 obsługującą 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) wstrzymania lub ograniczenia ruchu kolejowego oraz decydowania o zakresie modyfikacji procesu przewozowego w sytuacjach nadzwyczajnych lub kryzysowych,
  - 4) żądania wyznaczenia przez przewoźnika swoich przedstawicieli do składu zespołów zarządzania kryzysowego, powoływanych i tworzonych w strukturach PLK w sytuacjach nadzwyczajnych lub kryzysowych,
  - 5) 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,
  - 6) wstrzymania przejazdu przewidzianego w rozkładzie jazdy jeśli nie ma możliwości realizacji przejazdu pociągu przewoźnika inną drogą, bądź jeśli występuje sytuacja nadzwyczajna lub kryzysowa.  

PLK zobowiązana jest niezwłocznie poinformować przewoźnika o wstrzymaniu przejazdu oraz jego przyczynie,
  - 7) 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,
  - 8) 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,
  - 9) 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,
  - 10) dokonywania kontroli przestrzegania przepisów porządkowych na obszarze kolejowym PLK, w pociągach i pojazdach kolejowych przewoźnika,
  - 11) 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 tras pociągów ani też zlecać wykonywania przejazdów w ramach tych tras,
  - 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 Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków

prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. Nr 172 poz. 1444) oraz przepisach wewnętrznych określonych w załączniku 3,

- 4) ściśle współpracuje i bezwzględnie przestrzega wszelkich decyzji i ustaleń dotyczących modyfikacji procesu przewozowego, podejmowanych przez PLK w sytuacjach nadzwyczajnych lub kryzysowych,
- 5) wyznacza przedstawicieli do składu zespołów zarządzania kryzysowego powoływanych i tworzonych w strukturach PLK.

Wyznaczenie to następuje na żądanie właściwego dla danego szczebla i obszaru działania kierownika jednostki organizacyjnej PLK, w przypadku kiedy sytuacja i zagrożenie dotyczy bezpośrednio lub pośrednio przewoźnika.

Funkcjonowanie i tryb pracy zespołów zarządzania kryzysowego określają ich przewodniczący zgodnie z potrzebami wynikającymi z danej sytuacji,

- 6) realizuje przejazdy pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi zgodnie z przepisami określonymi w załączniku 3.
- 7) zapewnia wykonywanie przez pracowników przewoźnika poleceń wydawanych przez uprawnionych pracowników PLK w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i prowadzenia ruchu na liniach kolejowych oraz w sytuacjach nadzwyczajnych lub kryzysowych,
- 8) 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,
- 9) ponosi odpowiedzialność za zabezpieczenie podczas postoju przed zbiegnięciem, pociągów lub pojazdów kolejowych przy użyciu płozów lub klinów znajdujących się na wyposażeniu pojazdu trakcyjnego,
- 10) 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,
- 11) niezwłocznie powiadamia PLK o dostrzeżonych, wszelkich innych, niż wymienione w pkt. 10), 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,
- 12) na żądanie PLK, udostępnia dokumentację dotyczącą kwalifikacji i uprawnień pracowników przewoźnika oraz potwierdzającą sprawność techniczną pojazdów kolejowych używanych do przewozu,
- 13) 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,
- 14) zgłasza dyżurnemu ruchu stacji początkowej lub stacji pośredniej gotowość do odjazdu pociągu zgodnie z zasadami i trybem określonymi w § 38,
- 15) pozostawia 1 egzemplarz wykazu wagonów w składzie pociągu na wyznaczonych stacjach PLK,
- 16) 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,
- 17) ogranicza możliwość występowania kradzieży i innych ingerencji w stan przesyłki i taboru między innymi poprzez:
  - a) niedopuszczanie do nieprawidłowości w zabezpieczeniu przyjmowanych do przewozu przesyłek,

- b) włączanie wagonów z przesyłkami wartościowymi do składu pociągu jak najbliższej lokomotywy.
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 pociągów (np. częściowo inną trasą, skrócenie lub wydłużenie trasy i czasu jazdy, miejsca i czasu zatrzymań, terminy kursowania); 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 określonej 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 zezwolenia 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.**  
**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: **sok.komenda@kgsok.pkp.com.pl**
  - 2) Komenda Regionalna Straży Ochrony Kolei – na obszar mniejszy lub równy obszarowi jednej komendy regionalnej SOK (odpowiadający obszarowi działania oddziału regionalnego PLK).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 zezwolenie,
  - 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 zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, jego prolongaty oraz wydanie duplikatu, wystawiający pobiera opłatę od każdego dokumentu wg odpłatności ustalonej przez Komendę Główną Straży Ochrony Kolei.
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 2. <sup>6</sup> 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 Sprawdzenie sposobu realizacji warunków udostępniania; czynności sprawdzające stan taboru**

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

<sup>6</sup> patrz przypis 1

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	<p>W zakresie pracy drużyn trakcyjnych – sprawdzenie:</p> <p>a) posiadania wypełnionego wykazu pracy</p> <p>b) posiadania prawa kierowania</p> <p>c) aktualności zapisów w kartach znajomości szlaku</p> <p>d) posiadania aktualnych rozkładów jazdy oraz dodatku 2.<sup>7</sup> do wewnętrznego rozkładu jazdy</p>	<p>Niespełnienie wymagań któregośkolwiek z punktów a)–d) eliminuje maszynistę z obsługi sprawdzanego pociągu.</p> <p>Dotyczy to także ewentualnego stanu wskazującego na nietrzeźwość – obowiązek stosownych badań spoczywa na przewoźniku</p>	Osoby mające stosowne upoważnienie	Opis braków wskazanej dokumentacji
2	<p>W zakresie działania urządzeń czujności oraz łączności – sprawdzenie:</p> <p>a) sprawności radiotelefonu</p> <p>b) sprawności systemu „Radio-stop”, o ile taka możliwość istnieje</p> <p>c) sprawności działania urządzeń czujności</p> <p>d) wyposażenia w rejestrator prędkości</p>	<p>Wadliwe działanie urządzeń wymienionych w którymkolwiek z punktów a) – c) i brak według punktu d) w miejscu uruchomienia pociągu, uniemożliwia jego wyjazd.</p> <p>Ujawnienie ww. usterek w czasie jazdy powoduje działania wynikające ze stosownych postanowień instrukcji Mt-1 i Mt-2 oraz R-1</p>	Sprawdzenia dokonuje maszynista na żądanie osoby mającej stosowne upoważnienie	Opis wadliwego działania urządzeń oraz podjęte działania
3	<p>W zakresie wyposażenia pojazdu trakcyjnego – sprawdzenie wyposażenia w:</p> <p>a) książkę pokładową pojazdu z napędem oraz świadectwo sprawności technicznej,</p> <p>b) druki rozkazów pisemnych</p> <p>c) sygnały końca pociągu, zgodnie z wymaganiami w zakresie osygnalizowania pociągu wynikającymi z Instrukcji E-1</p> <p>d) przybory sygnałowe i niezbędny sprzęt sygnałowy</p> <p>e) specjalistyczne wyposażenie w przypadku przewozu towarów</p>	<p>Braki wyposażenia ujęte w którymkolwiek z punktów a) – e) eliminują pojazd wydany do ruchu.</p> <p>Pojazd z obrotu eliminują braki ujęte w pkt. c) – e)</p>	Pracownicy wymienieni w poz. 1	Opis braków wyposażenia i podjętych decyzji

<sup>7</sup> jw.

	niebezpiecznych			
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 powierzchni tocznej kół wymaga postępowania zgodnego z „Wytocznymi techniczno-eksploatacyjnymi urządzeniami do wykrywania stanów awaryjnych taboru” le-3, o których mowa w załączniku 3	Sprawdzenia dokonuje maszynista lub rewident taboru na podstawie informacji uzyskanych od dyżurnego ruchu lub innej osoby upoważnionej	Wydruk zaistniałego stanu
7	W zakresie zachowania skrajni, obciążenia osi, prawidłowości zamocowania ładunku i równomierności jego rozłożenia	Zatrzymanie pociągu i polecenie wyłączenia z ruchu	Pracownicy wymienieni w poz. 1	Protokół komisji

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 Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 28 czerwca 2005 r. w sprawie katastrof i wypadków kolejowych (Dz. U. Nr 126, poz. 1056) 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.warszawa@pkp.com.pl**

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

8. 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.
9. W przypadku niemożności uzgodnienia zakresu odpowiedzialności stron, ustalenie tego zakresu oraz sposobu naprawienia szkody dokonuje się w trybie przewidzianym dla rozstrzygnięcia sporów pomiędzy stronami UMOWY.

Roszczeń z tytułu wypadków nie zawinionych przez PLK, wszystkie podmioty dochodzą we własnym zakresie.

## **§ 41 Postępowanie w przypadkach wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych, sytuacji nadzwyczajnej i kryzysowej**

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, tj. 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 przywrócenia ruchu na torze szlakowym – 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. PLK i przewoźnicy ponoszą wszelkie koszty wynikające z realizacji przedsięwzięć i współdziałania podejmowanych w ramach zarządzania kryzysowego odpowiednio do zakresu działań ich dotyczących.
10. 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.

11. 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**

12. Do wykrywania stanów awaryjnych w przejeżdżającym taborze związanych z zagrzanymi maźnicami, zagrzanymi hamulcami oraz deformacjami powierzchni tocznych kół, linie kolejowe wyposażane są w urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru (DSAT).
13. W przypadku zakłóceń eksploatacyjnych spowodowanych wykryciem przez urządzenia DSAT niesprawności zestawów kołowych w taborze, przewoźnik obowiązany jest do respektowania ich wskazań i przestrzegania procedur postępowania po ich wykryciu określonych w „Wytycznych techniczno-eksploatacyjnych urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru” le-3, o których mowa w załączniku 3.
14. Ustawienia progowe dla urządzeń DSAT określa PLK w „Wytycznych techniczno-eksploatacyjnych urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru” le-3.
15. Tabor wyłączony z eksploatacji na skutek niesprawności zestawów kołowych, stwierdzonych przez urządzenia DSAT, podlega obsłudze technicznej przewoźnika.
16. W przypadku, kiedy niesprawności taboru wykryte przez urządzenia DSAT, jak i stwierdzone przez pracowników zarządcy infrastruktury oraz potwierdzone przez pracowników przewoźnika, skutkują dodatkowymi czynnościami personelu i urządzeń, to koszty tychże ponoszone są przez przewoźnika.

Obciążanie przewoźnika tymi kosztami przez PLK odbywa się wg zasad określonych w § 31.

### **§ 42 Autobusowa komunikacja zastępcza**

1. Jeżeli w trakcie realizacji Roczego 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.

### **§ 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 której/go 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 przejazdów 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 Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. Nr 172 poz. 1444) 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	Pismo Biura Przygotowania i Sprzedaży Produktu Centrali PLK nr IUS3-7203/68/05 z 27 lipca 2005 r.	27.07.2005 r.	
2	Uchwała Nr 377/2005 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z 1 grudnia 2005 r.	1.12.2005 r.	
3	Uchwała Nr 382/2005 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z 9 grudnia 2005 r.	11.12.2005 r.	
4	Uchwała Nr 17/2006 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z 19 stycznia 2006 r.	19.01.2006 r.	
5	Pismo Biura Przygotowania i Sprzedaży Produktu Centrali PLK nr IUS3-741/8/06 z 25 stycznia 2006 r.	25.01.2006 r.	
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			
19			
20			
21			
22			
23			
24			
25			