

Spis treści

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

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

Spis załączników

- 1. Wykaz linii kolejowych i torów niezbędnych do konstrukcji rozkładu jazdy zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**
- 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)
 - 2.2B. Klasy linii
 - 2.2C. Wykaz wyznaczonych ciągów tranzytowych w ruchu towarowym
 - 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 są wyposażone 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 przewoźnika korzystającego z linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**
- 4. Wykazy jednostek i komórek organizacyjnych przywoływanych w Regulaminie**
 - 4.1. (uchylony)
 - 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 Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
 - 4.5. (uchylony)
 - 4.6. Wykaz komend regionalnych Straży Ochrony Kolei
 - 4.7. OSS (One Stop Shop) działające w ramach międzynarodowej sieci punktów OSS – RailNetEurope
- 5. Wykaz prac modernizacyjnych na liniach zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przewidzianych do realizacji w okresie obowiązywania rozkładu jazdy 2007/2008 i wymagających długookresowych zamknięć torowych**
- 6. Wzór wniosku o przydzielenie trasy pociągu; instrukcja wypełniania wniosku; wzór powiadomienia o przydzielonych trasach pociągów**
- 6A. Wzór wniosku o przydzielenie trasy katalogowej; instrukcja wypełniania wniosku**
- 7. Zasady negocjacji cen dostępu do przepelnionej infrastruktury kolejowej**
- 8. Wzór wniosku o zarejestrowanie pojazdu trakcyjnego w aplikacji OT (Obliczenia Trakcyjne)**
- 9. 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 pociągów. Są ofertą udostępniającą 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 przydzielenie tras pociągów.

Zarząd
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Rozdział 1

Postanowienia ogólne

§ 1 Definicje i używane skróty

1. W niniejszym Regulaminie przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych, zwanym dalej Regulaminem, stosowane są pojęcia dotyczące udostępniania linii kolejowych zgodne z obowiązującymi przepisami, w szczególności z Ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789 ze zm.) i aktami wykonawczymi do 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) **konflikt pomiędzy złożonymi wnioskami** – sytuacja, w której co najmniej dwóch przewoźników złożyło wnioski o przydzielenie tras pociągów, z których wynika jednoczesne korzystanie z tego samego toru linii/odcinka linii kolejowej,
 - 4) **koordynacja** – proces rozwiązywania przez zarządcę infrastruktury i przewoźników kolejowych sytuacji, w której występują kolidujące ze sobą wnioski o przydzielenie trasy pociągu,
 - 5) **obszar konstrukcyjny** – ustalony obszar działania stanowiska ds. konstrukcji rozkładów jazdy zarządcy infrastruktury opracowującego rozkład jazdy,
 - 6) **okres przepelnienia** – fragment doby, doba lub dni, w których popyt na zdolność przepustową linii kolejowej lub jej odcinka nie może być w pełni zaspokojony, nawet po dokonaniu koordynacji różnych zamówień zdolności przepustowej,
 - 7) **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),
 - 8) **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),
 - 9) **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,
 - 10) **przewoźnik** – przedsiębiorca wykonujący przewozy kolejowe lub zapewniający pojazdy trakcyjne na podstawie licencji,
 - 11) **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 2007/2008, co oznacza Roczny Rozkład Jazdy obowiązujący od 9 grudnia 2007 r. do 13 grudnia 2008 r.,
 - **Indywidualny Rozkład Jazdy (IRJ)** – rozkład jazdy pociągu przewoźnika – nie ujęty w Rocznym Rozkładzie Jazdy – opracowany przez zarządcę infrastruktury w przypadku wolnej zdolności przepustowej, na podstawie wniosku przewoźnika o przydzielenie

trasy pociągu, który przewoźnik składa do zarządcy infrastruktury w związku z nieoczekiwaną zmianą popytu na usługi przewozowe niemożliwą do przewidzenia w okresie składania wniosków do Roczego Rozkładu Jazdy,

- **Studium Rozkładu Jazdy** – opracowanie, które może zawierać propozycję rozkładu jazdy pociągu, nie stanowiące podstawy do realizacji przejazdu pociągu, będące wstępną informacją dot. czasu, drogi przejazdu, pozwalające oszacować koszty przejazdu,
 - **wewnętrzny rozkład jazdy** – rozkład jazdy przeznaczony do użytku pracowników PLK i przewoźników,
- 12) **ROZPORZĄDZENIE** – Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 30 maja 2006 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. Nr 107, poz. 737 ze zm.),
- 13) **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,
- 14) **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 na liniach zarządcy infrastruktury, 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 atmosferyczne, awarie sieci energetycznych lub sieci łączności itp., w tym również będących rezultatem decyzji władz publicznych (administracji rządowej lub samorządowej), skutkujących zmianami w procesie przewozowym,
- 15) **trasa katalogowa** – trasa pociągu przygotowana zgodnie z parametrami przyjętymi przez zarządcę infrastruktury i podanymi do publicznej wiadomości, przeznaczona dla przewozów towarowych w ruchu krajowym lub międzynarodowym; wyróżnia się następujące rodzaje tras katalogowych:
- **trasa katalogowa PLK** – trasa pociągu krajowa przygotowana przez PLK (informacje na stronach internetowych PLK – www.plk-sa.pl),
 - **trasa katalogowa RNE** – trasa pociągu międzynarodowa przygotowana przez zarządców infrastruktury kolejowej należących do stowarzyszenia RailNetEurope (RNE), w tym PLK (informacje na stronach internetowych PLK – www.plk-sa.pl i RNE – www.railneteuropa.com),
 - **trasa katalogowa międzynarodowa** – trasa pociągu międzynarodowa przygotowana przez PLK we współpracy z sąsiednim zarządcą infrastruktury kolejowej (informacje na stronach internetowych PLK – www.plk-sa.pl),
- 16) **UMOWA** – umowa o korzystanie z przydzielonych tras pociągów (o udostępnianie linii kolejowych),
- 17) **USTAWA** – Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 ze zm.),
- 18) **wykres ruchu** – graficzne przedstawienie rozkładu jazdy poprzez zobrazowanie tras pociągów w układzie współrzędnych czasu i drogi,

- 19) **zapewnienie dostępu** – umożliwienie skorzystania przez przewoźników z infrastruktury kolejowej,
 - 20) **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., 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. (XIII 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 104/ZI/06 z dnia 22 grudnia 2006 r., wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

§ 3 Relacje przewoźnik – PLK

1. Wymagania dla przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury określają przepisy USTAWY, akty wykonawcze do 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 korzystanie z infrastruktury kolejowej

1. Opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalane są według zasad zawartych w USTAWIE oraz ROZPORZĄDZENIU.
2. Za cały okres obowiązywania RRJ 2007/2008, PLK ustala wysokość opłat, w oparciu o „Cennik stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obowiązujący od 9 grudnia 2007 r.”, zawierający stawki jednostkowe opłaty podstawowej oraz opłaty dodatkowe, zatwierdzony przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Decyzją Nr TRM1-9110/14/07z 5 marca 2007 r. oraz Decyzją Nr TRM4-9110/21/07 z 20 lipca 2007 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

Warunki dostawy i odbioru energii elektrycznej na potrzeby realizacji przewozów trakcją elektryczną, 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.

§ 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 9),
 - 2) wykaz przepisów wewnętrznych obowiązujących przewoźnika (załącznik 3),
 - 3) (uchylony),
 - 4) wykazy wybranych komórek organizacyjnych PLK udzielających informacji w zakresie dotyczącym Regulaminu (załączniki 4.2 – 4.7),
 - 5) wzór wniosku o przydzielenie trasy pociągu, instrukcję wypełniania wniosku, wzór powiadomienia (załącznik 6) oraz wzór wniosku o przydzielenie trasy katalogowej i instrukcję wypełniania tego wniosku (załącznik 6A),
 - 6) zasady negocjacji cen dostępu do przepelnionej infrastruktury kolejowej (załącznik 7),
 - 7) wzór wniosku o zarejestrowanie pojazdu trakcyjnego w aplikacji OT– Obliczenia Trakcyjne (załącznik 8).
2. Dla ułatwienia korzystania z danych opisujących udostępnianą infrastrukturę, do każdego egzemplarza Regulaminu załączony jest CD.
CD zawiera również wzory wniosków, o których mowa w ust. 1 pkt 5) i 7).
3. Uwagi i zapytania dotyczące Regulaminu należy zgłaszać na adres:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrala Spółki
Biuro Sprzedaży
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@plk-sa.pl**

z zaznaczeniem: „dotyczy Regulaminu”

4. Sprzedaż Regulaminu prowadzi Biuro Sprzedaży 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).

Rozdział 2

Udostępniana infrastruktura kolejowa

§ 7 Linie kolejowe

1. Wykaz linii kolejowych i torów niezbędnych do konstrukcji rozkładu jazdy zarządzanych przez PLK zawarto w załączniku 1.
Zdolność przepustowa linii kolejowych, w tym zdolność przepustowa potrzebna dla własnych przewozów technologicznych, ustalana jest – podstawowo dla okresu doby – za pomocą oprogramowania uwzględniającego postanowienia karty UIC 406 R oraz uwarunkowania eksploatacyjne PLK.
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 i torów niezbędnych do konstrukcji rozkładu jazdy zarządzanych przez PLK, zawiera instrukcja „Id-12 (D-29) – Wykaz linii”.
4. Maksymalną prędkość techniczną na liniach zarządzanych przez PLK dla pociągów pasażerskich, towarowych i szynobusów określono w załączniku 2.1, maksymalne dopuszczalne naciski osi – w załączniku 2.2, maksymalne naciski liniowe (na 1 metr bieżący toru) – w załączniku 2.2A, klasy linii – w załączniku 2.2B oraz wykaz wyznaczonych ciągów tranzytowych w ruchu towarowym – w załączniku 2.2C.
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 zawiera dodatek 1. do wewnętrznego rozkładu jazdy.

Dodatek 1. do wewnętrznego rozkładu jazdy jest wydawany okresowo przez właściwe terenowo zakłady linii kolejowych PLK, których siedziby odpowiadają siedzibom oddziałów regionalnych.
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, 2.1, 2.2, 2.2A, 2.2B, 2.2C, 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 radiolączności PLK, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub utrzymania infrastruktury kolejowej,

udzielają 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

1. Korzystających z linii kolejowych obowiązują postanowienia zawarte w dodatku 2. do wewnętrznego rozkładu jazdy, zawierającym wykaz ostrzeżeń stałych.
2. Dodatek 2. do wewnętrznego rozkładu jazdy jest wydawany okresowo, przy czym po raz pierwszy równocześnie z wejściem w życie RRJ, przez właściwe terenowo zakłady linii kolejowych PLK, których siedziby odpowiadają siedzibom oddziałów regionalnych.
3. W dodatku 2. do wewnętrznego rozkładu jazdy wprowadzane są zmiany uwzględniające wykonane naprawy.
4. O zmianach wynikających z nagłej potrzeby wprowadzenia ograniczeń eksploatacyjnych dotyczących:
 - 1) parametrów technicznych i eksploatacyjnych linii, na których odbywa się przejazd, w tym o ograniczeniach związanych z robotami, wprowadzanych ograniczeniach prędkości i innych ograniczeniach eksploatacyjnych,
 - 2) 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. Wykaz prac modernizacyjnych, na liniach zarządzanych przez PLK, planowanych do realizacji w okresie obowiązywania RRJ i wymagających długookresowych zamknięć torowych zawiera załącznik 5.
2. 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.
3. 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 pociągu, 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.
4. 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.

W tym przypadku PLK uzgadnia z przewoźnikami zastępczy rozkład jazdy:

- w ruchu krajowym, nie później niż 10 dni roboczych przed planowanym terminem wprowadzenia zmiany,
- w ruchu międzynarodowym, po uprzednim uzgodnieniu z właściwym sąsiednim zarządcą infrastruktury kolejowej, najpóźniej na 14 dni roboczych 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.

5. 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 pociągów po liniach kolejowych zarządzanych przez PLK, uzyskuje prawo dostępu do infrastruktury kolejowej PLK, jeżeli przedłoży:
 - 1) poświadczoną kopię ważnej licencji, o której mowa w rozdziale 8 USTAWY, wraz z oświadczeniem, że będzie informował o jej cofnięciu lub zmianach,

- 2) poświadczoną kopię ważnego świadectwa bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 19 ust. 2 USTAWY lub poświadczoną kopię ważnego certyfikatu bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 18b ust. 1 USTAWY,
 - 3) oświadczenie, że dysponuje taborem spełniającym warunki określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. Nr 212, poz. 1771).
2. Dokumenty, o których mowa w ust. 1, przedsiębiorca składa do Biura Sprzedaży w Centrali PLK na adres: 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74, które w terminie 14 dni powiadamia zainteresowanego o dopełnieniu przez niego wymaganych warunków.
 3. Po uzyskaniu powiadomienia, o którym mowa w ust. 2, przedsiębiorca ma prawo złożenia wniosków o przydzielenie tras pociągów zgodnie z zasadami określonymi w § 18-22.
Rozpatrzenie wniosków odbywa się zgodnie z zasadami, o których mowa w § 18-22 oraz w § 24-25.
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 dotychczas wydane przez PLK zachowuje swoją ważność pod warunkiem, że dokumenty, o których mowa w ust. 1 nie straciły swej ważności lub nie uległy zmianie. W przypadku, kiedy dokumenty stanowiące podstawę do jego wydania straciły swą ważność lub uległy zmianie, przedsiębiorca/przewoźnik zobowiązany jest do przedstawienia Centrali PLK – Biuro Sprzedaży, na adres: 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74, aktualnych dokumentów.
 5. Przed zawarciem UMOWY, przedsiębiorca zamierzający prowadzić przejazdy pociągów po liniach kolejowych zarządzanych przez PLK, składa na adres Biura Sprzedaży w Centrali PLK poświadczoną aktualną kopię wypisu z Krajowego Rejestru Sądowego.
 6. Przewoźnik nabywa prawo do korzystania z przydzielonych i wyznaczonych w rozkładzie jazdy tras pociągów po zawarciu UMOWY.

§ 11 Instrukcje

1. Przewoźnika korzystającego z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PLK obowiązują postanowienia instrukcji PLK według załącznika 3.
2. Wprowadzenie w życie nowych instrukcji i zmiany w instrukcjach ogłaszane są w Biuletynie wydawanym przez PLK (Zeszyt B).
3. Zamówienia na Biuletyn PLK (Zeszyt B) oraz instrukcje opracowane przez PLK przyjmuje Biuro Sprzedaży Centrali PLK na adres:

**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrala Spółki
Biuro Sprzedaży
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74**

§ 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 ze zm.).
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 rozporządzeniach ministra właściwego do spraw transportu wydanych na podstawie art. 25 USTAWY.
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 klap spustowych i urządzeń zsympowych 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
00-801 Warszawa, ul. Chmielna 73A**

miejski nr tel.: (022) 474 17 45; kolejowy nr tel.: (922) 474 17 45
miejski nr faksu: (022) 474 17 14; kolejowy nr faksu: (922) 474 17 14
e-mail: iod.komenda@plk-sa.pl lub d.ksok@plk-sa.pl

6. Wagony towarowe, których:
 - 1) rozstaw osi wewnętrznych jest większy niż 13,8 m,
 - 2) szerokość obręczy lub wieńca koła monoblokowego jest różna od 135 ± 2 mm,powinny mieć oznaczenia zgodne z „Instrukcją o technice pracy manewrowej” Ir-9 (R-34), o której mowa w załączniku 3 informujące, że wagon nie może przejeżdżać przez hamulce torowe oraz inne urządzenia hamujące lub rozrządowe w trakcie ich działania.

Wszelkie inne ograniczenia w zakresie dopuszczenia do rozrządzania wagonów nie ujęte w aktualnie obowiązujących przepisach i instrukcjach, a wynikające ze specyfiki obiektu wyposażonego w urządzenia automatycznego sterowania rozrządzaniem, w tym z konstrukcji hamulca torowego, ujęte są w 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 w „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów” Ir-1 (R-1).

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” le-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 na podstawie odrębnej umowy lub zlecenia.

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 Ministra Transportu z dnia 7 czerwca 2006 r. w sprawie rodzaju i warunków przewozu rzeczy mogących powodować trudności transportowe przy przewozie koleją (Dz. U. Nr 108, poz. 746) 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. PLK świadczy usługi w ramach opłaty podstawowej wymienione w § 16, wynikające z realizacji przejazdu pociągu 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 świadczone w ramach opłaty podstawowej

W ramach opłaty podstawowej PLK zapewnia przewoźnikowi minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obejmujący:

- 1) rozpatrzenie wniosków przewoźników o przydzielenie tras pociągów, o których mowa w art. 30. ust. 1 USTAWY, opracowanie Roczno-Rozkładu Jazdy według wniosków złożonych przez przewoźnika i w uzgodnieniu z nim,
- 2) prawo użytkowania infrastruktury kolejowej według przydzielonych tras pociągów,
- 3) korzystanie z infrastruktury kolejowej w zakresie koniecznym do realizacji przejazdu według przydzielonej trasy albo trasy zastępczej, wyznaczonej z uwagi na sytuację techniczno-eksploatacyjną,
- 4) udostępnienie urządzeń sieci trakcyjnej, jeżeli są one dostępne,
- 5) 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.

§ 17 Usługi o charakterze dodatkowym

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

- 1) dostęp (dojazd) do urządzeń zaopatrzenia w paliwo nie ujęty w rozkładzie jazdy,
- 2) dostęp i korzystanie ze stacji pasażerskich, ich budynków i innych urządzeń, w tym:
 - a) korzystanie ze stacji Gdynia Postojowa,
 - b) dostęp i korzystanie z peronów,
 - c) dostęp do torów postojowych dla pociągów pasażerskich,
- 3) dostęp (dojazd) do terminali towarowych nie ujęty w rozkładzie jazdy,
- 4) dostęp i korzystanie ze stacji rozrządowych,
- 5) dostęp i korzystanie z torów i urządzeń do formowania składów pociągów,
- 6) korzystanie z torów postojowych,
- 7) sprawowanie kontroli nad transportem ładunków niebezpiecznych,
- 8) udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych, w tym:
 - a) opracowanie warunków przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną,
 - b) czynności wynikające ze szczególnych warunków realizacji przejazdu, ochrony i nadzoru,
- 9) dostarczenie uzupełniających informacji o przejeździe pociągu poza objętymi opłatą podstawową, o których mowa w § 16 pkt 5),
- 10) przygotowanie i przydzielenie trasy pociągu na czas krótszy, niż okres obowiązywania rozkładu jazdy pociągów, w związku z nieoczekiwaną zmianą popytu na usługi przewozowe, o której mowa w art. 30 ust. 7 USTAWY,
- 11) wydanie przewoźnikowi na indywidualne zamówienie wykresów ruchu jego pociągów,
- 12) udostępnienie Regulaminu oraz Wykazu stacji kolejowych i punktów handlowych (ekspedycyjnych) w formie elektronicznej lub jako druków,
- 13) udostępnienie wyciągów z regulaminów i innych dokumentów wymagających dodatkowych kosztów ze strony PLK,
- 14) inne, wyraźnie sprecyzowane w umowie lub w zleceniu.

Szczegółowy zakres świadczonych usług zawiera cennik, o którym mowa w § 4.

Rozdział 5

Przydzielanie tras pociągów

§ 18 Składanie oraz rozpatrywanie wniosków do Rocznej Rozkładu Jazdy

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

Wniosek składany jest, według zasad podanych w ust. 5-8, w formie pisemnej w 3 egzemplarzach lub w formie elektronicznej, gdy wnioskodawcy użytkują moduły informatyczne ZAMPAS, KPS-PLANY lub inne, umożliwiające składanie elektronicznych wniosków do systemu KWR (Konstruowanie Wykresu Ruchu).

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 Rocznej Rozkładu Jazdy składane są w następujących terminach:

Rodzaje pociągów (używane skróty wg załącznika 6)	Terminy składania wniosków przez przewoźników	
	od	do
PASAŻERSKIE		
w ruchu międzynarodowym (EC, EN, IM, EM, MH, MM, RM, RW, AM)	02.04.2007 r.	10.04.2007 r.
w ruchu krajowym (IK, EK)	02.04.2007 r.	10.04.2007 r.
w ruchu krajowym (KH, MP, MO, RK, RO, RP, RJ, AK)	23.04.2007 r.	30.04.2007 r.
PK, SC, SW, SX	28.05.2007 r.	04.06.2007 r.
TOWAROWE DO CAŁOPOCIĄGOWYCH PRZEWOZÓW INTERMODALNYCH		
w ruchu międzynarodowym (TEC)	02.04.2007 r.	10.04.2007 r.
w ruchu krajowym (TXC)	28.05.2007 r.	04.06.2007 r.
POZOSTAŁE TOWAROWE I LOKOMOTYWY-LUZEM		
w ruchu międzynarodowym (TE, TGR)	02.04.2007 r.	10.04.2007 r.
w ruchu międzynarodowym (TGL, TGT, TGZ)	28.05.2007 r.	04.06.2007 r.
w ruchu krajowym (TX, TP, TN, TL, TK, TM, SC, SX, LM, LS)	28.05.2007 r.	04.06.2007 r.
lokomotywy luzem do ruchu pasażerskiego (LP) ¹	23.07.2007 r.	06.08.2007 r.
lokomotywy luzem do ruchu towarowego (LT) ²	31.08.2007 r.	10.09.2007 r.

4. PLK opracowuje i przekazuje do dnia 1 lutego 2007 r. wszystkim przedsiębiorcom, którzy uzyskali prawo dostępu „Harmonogram opracowania rozkładu jazdy 2007/2008”, w którym uszczegóławia postanowienia ustępu 3.
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 Sprzedaży

¹ termin wydłużony (okres wynikający z postanowień art. 30 ust. 1 USTAWY dotyczy wyłącznie pociągów pasażerskich i towarowych; lokomotywy luzem w konstrukcji rozkładu jazdy traktowane są jako uzupełnienie wniosków składanych na te pociągi)

² jw.

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 106,
 - 2) dla przejazdów w ruchu pasażerskim międzynarodowym – I piętro, skrzydło B, pokój 107,
 - 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 126.
6. Wnioski powinny być spięte lub umieszczone w odrębnych kopertach, według grup, o których mowa w ust. 5.
7. Do każdej grupy składanych 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.

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 w formie pisemnej pocztą jest data potwierdzenia ze strony PLK odbioru przesyłki z wnioskami w formie pisemnej, zaś dla wniosków w formie pisemnej składanych bezpośrednio do PLK – data przyjęcia wniosku w formie pisemnej przez pracownika PLK przyjmującego wniosek.

Datą złożenia wniosku w formie elektronicznej jest data przekazania przez przewoźnika wniosku do systemu KWR.

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: **a.kowalczyk@plk-sa.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: **d.piotrowicz@plk-sa.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@plk-sa.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@plk-sa.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 pociągów na wnioskowanych odcinkach linii z uwagi na czasowe ograniczenia w zdolności przepustowej odcinków,

powiadamia o tym składającego wniosek.

W przypadku, o którym mowa w pkt. 2) przewoźnik składa wniosek o zarejestrowanie pojazdu trakcyjnego w aplikacji OT (Obliczenia Trakcyjne) według wzoru stanowiącego załącznik 8 na adres:

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

oraz w formie elektronicznej na adres:

a.kowalczyk@plk-sa.pl

Wnioskodawca zobowiązany jest do przedstawienia koniecznych uzupełnień i poprawek w terminie wyznaczonym przez PLK.

13. Wnioski złożone po wyznaczonych terminach, o których mowa w ust. 3, z zastrzeżeniem postanowień ust. 4, mogą być przyjęte wyjątkowo do rozpatrzenia przez PLK, jeżeli nie spowoduje to zagrożenia zachowania terminu zakończenia prac nad konstrukcją rozkładów jazdy.

Wnioski przyjęte po wyznaczonym terminie powinny być oznaczone jak wnioski złożone w ramach Indywidualnego Rozkładu Jazdy, które od najbliższej daty aktualizacji mają być ujęte w Rocznym Rozkładzie Jazdy (Indywidualny/Roczny RJ) i traktowane są zgodnie z zasadami, o których mowa w § 20 ust. 8 i 10 oraz § 27 ust. 6.

14. Na podstawie złożonych i przyjętych wniosków, PLK opracowuje wyniki szczegółowych analiz czasów przejazdu określonych w „Harmonogramie opracowania rozkładu jazdy 2007/2008” pociągów pasażerskich z dopuszczalną prędkością techniczną i przekazuje je wnioskodawcy zgodnie z harmonogramem, o którym mowa w ust. 4.

Wnioskodawca, w terminie 14 dni od daty przekazania wyników szczegółowych analiz, o których mowa wyżej, uzgadnia je w całości lub zgłasza zastrzeżenia do nich.

Nieprzekazanie w wyznaczonym terminie zastrzeżeń do wyników szczegółowych analiz, traktowane jest jako przyjęcie przez przewoźnika przekazanych czasów przejazdów.

15. W przypadku wystąpienia konfliktu pomiędzy złożonymi wnioskami, PLK zapewnia możliwie najlepszą realizację zgłoszonych potrzeb przez przeprowadzenie konsultacji z zainteresowanymi wnioskodawcami według zasad określonych w § 25.
16. Jeżeli pomimo działań, o których mowa w ust. 15, nie jest możliwe zrealizowanie zamówień określonych we wnioskach w sposób zgodny z oczekiwaniami wnioskodawców ze względu na ograniczoną zdolność przepustową linii kolejowej lub jej odcinka, PLK niezwłocznie powiadamia Prezesa UTK, że linia kolejowa lub jej odcinek jest przepełniony podając przy tym okres przepełnienia, o którym mowa w art. 34 ust. 1a USTAWY. PLK powiadamia również Prezesa

- UTK o linii kolejowej lub jej odcinku, na którym przewidywane jest wystąpienie braku zdolności przepustowej w kolejnym, najbliższym okresie opracowywania RRJ.
17. Dla przepelnionych linii kolejowych lub jej odcinków, PLK przedstawia Prezesowi UTK wyniki analizy zdolności przepustowej linii kolejowej oraz plan powiększenia zdolności przepustowej według zasad określonych w ROZPORZĄDZENIU.
18. Przydział tras pociągów na przepelnionych odcinkach linii kolejowych odbywa się na podstawie wyników negocjacji, o których mowa w § 3 ust. 13 ROZPORZĄDZENIA, przeprowadzonych zgodnie z zasadami zawartymi w załączniku 7.
19. PLK opracowuje projekt Roczego Rozkładu Jazdy według złożonych i przyjętych wniosków i przekazuje go wnioskodawcy nie później niż 4 miesiące po upływie terminu, o którym mowa w art. 30 ust. 1 USTAWY.
20. Wnioskodawca, w terminie 14 dni od daty przekazania projektu, o którym mowa w ust. 19, uzgadnia cały projekt lub zgłasza zastrzeżenia do niego lub jego części.
- Zastrzeżenia nie mogą dotyczyć elementów, które nie zostały ujęte przez wnioskodawcę we wnioskach.
21. 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 pociągu (np. proponuje przejazd inną drogą, możliwie najkrótszą i o zbliżonych do pożądanym 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) lit. b) USTAWY.
22. 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 o przydzielonych trasach pociągów uwzględnia wzajemnie uzgodnione zmiany wprowadzone do projektu RRJ i zawiera informacje według wzoru zawartego w załączniku 6.
- W przypadku, o których mowa w § 5 ust. 6 ROZPORZĄDZENIA, PLK powiadamia wnioskodawcę o wprowadzonych zmianach w formie aneksu do powiadomienia o przydzielonych trasach pociągów.
23. Przewoźnik uzyskuje obowiązujący Roczny Rozkład Jazdy w formie zeszytów wewnętrznego rozkładu jazdy oraz dodatków 1, 2, 3 do wewnętrznego rozkładu jazdy.
- Sprzedaż zeszytów oraz dodatków prowadzą zakłady linii kolejowych PLK, których siedziby odpowiadają siedzibom oddziałów regionalnych.

§ 19 Zmiany w Rocznym Rozkładzie Jazdy

1. PLK, w okresie obowiązywania Roczego Rozkładu Jazdy, przeprowadza jego aktualizację na odrębne wnioski wnioskodawców.
- Aktualizacja polega na wprowadzeniu zmian do RRJ zgłoszonych przez wnioskodawcę na odrębnym wniosku.
2. W przypadku zgłoszenia zmian w ramach aktualizacji RRJ, generujących zmiany rozkładu jazdy pociągów innych przewoźników, aktualizacja RRJ odbywa się po wyrażeniu zgody przez zainteresowanych przewoźników.

3. PLK, w okresie obowiązywania Roczego Rozkładu Jazdy, wyznacza następujące terminy wnoszenia wniosków o jego aktualizację oraz terminy obowiązujące dla aktualizacji RRJ:

- 1) w ruchu pasażerskim i towarowym krajowym:

Termin aktualizacji	Termin składania wniosków o aktualizację	
	od	do
01.02.2008 r.	09.12.2007 r.	04.01.2008 r.
01.04.2008 r.	01.02.2008 r.	03.03.2008 r.
01.06.2008 r.	02.04.2008 r.	30.04.2008 r.
01.09.2008 r.	01.07.2008 r.	04.08.2008 r.

W wyżej wymienionych terminach aktualizacji, PLK przeprowadza również aktualizację w ramach obowiązującego Roczego Rozkładu Jazdy spowodowaną zmianami stanu technicznego infrastruktury kolejowej uwzględnionymi w bazie POS (Prowadzenie Opisu Sieci).

- 2) w ruchu towarowym międzynarodowym ³:

Termin aktualizacji	Termin składania wniosków o aktualizację	
	od	do
09.12.2007 r.	05.10.2007 r.	09.11.2007 r.
01.02.2008 r.	09.12.2007 r.	04.01.2008 r.
01.03.2008 r.	07.01.2008 r.	01.02.2008 r.
01.04.2008 r.	04.02.2008 r.	02.03.2008 r.
01.05.2008 r.	03.03.2008 r.	02.04.2008 r.
01.06.2008 r.	03.04.2008 r.	30.04.2008 r.
01.08.2008 r.	02.06.2008 r.	02.07.2008 r.
01.09.2008 r.	03.07.2008 r.	01.08.2008 r.
01.10.2008 r.	03.08.2008 r.	03.09.2008 r.
01.11.2008 r.	04.09.2008 r.	06.10.2008 r.

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

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

Właściwe ekspozytury zarządzania ruchem kolejowym 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.

W przypadku stwierdzenia przez PLK braku aktualnych charakterystyk pojazdów trakcyjnych zgłoszonych we wniosku o przydzielenie trasy pociągu, przewoźnik składa wniosek o zarejestrowanie pojazdu trakcyjnego w aplikacji OT (Obliczenia Trakcyjne) według zasad określonych w § 18 ust. 12.

6. Za opracowanie zmienionego rozkładu jazdy według wniosku, o którym mowa w ust. 1, PLK pobiera opłatę w wysokości określonej w części C cennika, o którym mowa w § 4, * długość trasy wg systemu KWR (z zaokrągleniem do pełnego kilometra), gdy wniosek dotyczy:

³ składane wnioski powinny uwzględniać terminy aktualizacji międzynarodowego rozkładu jazdy ustalone w ramach stowarzyszenia RNE: 04.02.2008 r., 03.03.2008 r., 07.04.2008 r., 05.05.2008 r., 15.06.2008 r., 04.08.2008 r., 08.09.2008 r., 06.10.2008 r., 03.11.2008 r.

- 1) rozszerzenia terminu kursowania pociągu,
- 2) wydłużenia relacji, przejazdu częściowo inną trasą, zmiany miejsca i czasów zatrzymań, zmiany masy brutto pociągu, zmiany serii pojazdu trakcyjnego, zmiany deklarowanego procentu masy hamującej.

Gdy wniosek, o którym mowa w ust. 1, dotyczy skrócenia relacji, PLK nie pobiera opłaty za opracowanie zmienionego rozkładu jazdy.

W okresie pomiędzy ustalonymi terminami aktualizacji, o których mowa w ust. 3, PLK nie wprowadza w Rocznym Rozkładzie Jazdy zmian na wniosek przewoźnika za wyjątkiem rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu.

7. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, wnioskującego przewoźnika obciąża się opłatą za zmianę tras innych przewoźników w wysokości określonej w części C cennika, o którym mowa w § 4 * długość zmienionej relacji (z zaokrągleniem do pełnego kilometra).
8. Dla wniosków, o których mowa w ust. 1 i 5, PLK (właściwe ekspozytury zarządzania ruchem kolejowym PLK) przekazuje przewoźnikowi opracowany rozkład jazdy najpóźniej 10 dni przed wprowadzeniem zmiany w Rocznym Rozkładzie Jazdy.

Rozkład jazdy uznaje się za przekazany, również w przypadku zwrotu przewoźnikowi elektronicznego wniosku z opracowanym rozkładem 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 należy składać do właściwego terytorialnie stanowiska ds. konstrukcji rozkładów jazdy, odpowiadającego obszarowo miejscu planowanego rozpoczęcia przejazdu (dane teleadresowe podano w załączniku 4.4).
2. Wniosek o przydzielenie trasy pociągu w ramach Indywidualnego Rozkładu Jazdy dla przejazdów pociągów międzynarodowych w ruchu pasażerskim i towarowym, przewoźnik jest zobowiązany złożyć w terminie:
 - 1) 5 dni roboczych przed planowanym terminem rozpoczęcia przejazdu z wykorzystaniem sieci sąsiedniego zagranicznego zarządcy infrastruktury kolejowej będącego członkiem RNE lub 15 dni roboczych przed planowanym terminem rozpoczęcia przejazdu z wykorzystaniem sieci sąsiedniego zagranicznego zarządcy infrastruktury kolejowej, który nie jest członkiem RNE,
 - 2) 6 dni roboczych przed planowanym terminem rozpoczęcia przejazdu + 2 dni robocze na każdego kolejnego zarządcę infrastruktury kolejowej będącego członkiem RNE w przypadku wykorzystania sieci więcej niż jednego zagranicznego zarządcy infrastruktury kolejowej lub 30 dni roboczych przed planowanym terminem rozpoczęcia przejazdu z wykorzystaniem sieci więcej niż jednego zagranicznego zarządcy infrastruktury kolejowej, który nie jest członkiem RNE,

do Biura Sprzedaży PLK

**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrala Spółki
Biuro Sprzedaży
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74**

- wnioski na pociągi pasażerskie:

Centrum Rozkładów Jazdy
nr tel.: (00 48) 22 473 33 12; kolejowy nr tel.: (922) 473 33 12
e-mail: e.skrobol@plk-sa.pl
nr faksu: (00 48) 22 473 20 17; kolejowy nr faksu: (922) 473 20 17

- wnioski na pociągi towarowe:

**Centrum Rozkładów Jazdy
One Stop Shop (OSS)
Wydział ds. Współpracy z Międzynarodowymi Klientami**

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

e-mail: **j.imieninska@plk-sa.pl** lub **oss@plk-sa.pl**

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

3. Stanowiska ds. konstrukcji rozkładów jazdy czynne całą dobę, przyjmują wnioski na wszystkie rodzaje pociągów w Indywidualnym Rozkładzie Jazdy za wyjątkiem pociągów, o których mowa w ust. 2.
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. 1-2 musi być zgodna z zasadami opisanymi w § 18 ust. 1.

W przypadku stwierdzenia przez PLK braku aktualnych charakterystyk pojazdów trakcyjnych zgłoszonych we wniosku o przydzielenie trasy pociągu, przewoźnik składa wniosek o zarejestrowanie pojazdu trakcyjnego w aplikacji OT (Obliczenia Trakcyjne) według zasad określonych w § 18 ust. 12.

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

5. Wnioski na pociągi dla przejazdów pociągów krajowych według Indywidualnego Rozkładu Jazdy należy składać najpóźniej na 3 dni przed dniem planowanego odjazdu.
6. PLK, nie później niż na 2 dni przed dniem planowanego odjazdu pociągu, przekazuje przewoźnikowi opracowany Indywidualny Rozkład Jazdy lub informuje o braku możliwości realizacji złożonego wniosku.

W przypadku wniosków na przewozy „kolonijne”, PLK nie później niż 7 dni po ich złożeniu, przekazuje przewoźnikowi opracowany Indywidualny Rozkład Jazdy.

7. W miarę możliwości, PLK przyjmuje wniosek na opracowanie Indywidualnego Rozkładu Jazdy dla pojedynczego przejazdu po terminie określonym w ust. 5, przy czym termin złożenia wniosku musi umożliwić PLK przekazanie przewoźnikowi opracowanego rozkładu jazdy lub poinformowanie o braku możliwości realizacji złożonego wniosku nie później niż na 12 godzin przed planowym odjazdem pociągu.

Wnioski wynikające z przewozów przesyłek priorytetowych na potrzeby obronne państwa, przyjmowane są z wyprzedzeniem umożliwiającym opracowanie i przekazanie przewoźnikowi rozkładu jazdy.

8. Za opracowanie Indywidualnego Rozkładu Jazdy, PLK pobiera opłatę dodatkową w wysokości określonej w części C cennika, o którym mowa w § 4, * długość relacji według systemu KWR (z zaokrągleniem do pełnego kilometra).
9. Za opracowanie Indywidualnego Rozkładu Jazdy w terminie, o którym mowa w ust. 7, PLK pobiera opłatę dodatkową w wysokości określonej w części C cennika, o którym mowa w § 4, * długość relacji według systemu KWR (z zaokrągleniem do pełnego kilometra) i zwiększoną współczynnikiem 2,0.
10. Opłatę pobiera się również za opracowanie Indywidualnego Rozkładu Jazdy, z którego przewoźnik zrezygnował.
11. PLK nie przyjmuje wniosków na wprowadzenie korekty do Indywidualnego Rozkładu Jazdy.

§ 21 Przydzielanie tras pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi

1. Przejazdy pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi realizowane są przez PLK w ramach Rocznego Rozkładu Jazdy, Indywidualnego Rozkładu Jazdy oraz tras katalogowych PLK po uprzednim ustaleniu warunków przejazdu z przesyłką nadzwyczajną.
2. Przewoźnik składa zawiadomienie o zamiarze przejazdu z przesyłką nadzwyczajną do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK:
 - 1) dla przejazdów w komunikacji krajowej, które mają się odbyć wyłącznie na liniach zarządzanych przez PLK lub innych zarządców krajowych, co najmniej na 20 dni przed planowanym przejazdem lub terminem składania wniosków o przydzielenie trasy pociągu w ramach RRJ lub jego aktualizacji – do ekspozytury zarządzania ruchem kolejowym właściwej dla miejsca uruchomienia przejazdu, wymienionej w załączniku 4.4,
 - 2) dla przejazdów w komunikacji międzynarodowej, które mają się odbyć na liniach zarządzanych przez PLK, a także na liniach innych zarządców zagranicznych, co najmniej na 40 dni przed planowanym przejazdem lub terminem składania wniosków o przydzielenie trasy pociągu w ramach RRJ lub jego aktualizacji na adres:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym
Dział Rozliczeń z Klientami i Przewozów Nadzwyczajnych
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74
miejski nr tel.: **(00 48) 22 473 35 67**; kolejowy nr tel.: **(922) 473 35 67**
miejski nr faksu: **(00 48) 22 473 35 68**; kolejowy nr faksu: **(922) 473 35 68**
e-mail: **a.etmanowicz@plk-sa.pl**

W przypadku komunikacji międzynarodowej, zawiadomienie może złożyć również zagraniczny zarządca infrastruktury kolejowej.

Wymagań w zakresie dotrzymania terminu złożenia zawiadomienia nie stosuje się w przypadku, gdy przewóz przesyłki uzasadniony jest ważnymi względami obronności lub bezpieczeństwa państwa, a w szczególności w przypadku wprowadzenia stanu klęski żywiołowej, stanu wyjątkowego lub stanu wojennego.

3. Szczegółowe informacje, zawarte w zawiadomieniu, 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. W przypadku komunikacji międzynarodowej w zawiadomieniu, o którym mowa w ust. 2, należy wskazać przewoźników na całej trasie przejazdu.
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 zawiadomienie, a w przypadku komunikacji międzynarodowej kopie tej zgody otrzymują wskazani przez tę stronę przewoźnicy, którzy będą realizowali ten przejazd na liniach zarządzanych przez PLK.

6. Za określenie warunków przewozu w udzielonej zgodzie, PLK pobiera od przewoźnika opłatę dodatkową zgodnie z częścią C cennika, o którym mowa w § 4.

W przypadku przesyłki nadzwyczajnej o przekroczonych różnych parametrach np. nacisk i skrajnia, PLK pobiera od przewoźnika jedną najwyższą opłatę dodatkową.

7. W przypadku, kiedy zawiadomienie o zamiarze przewozu przesyłki nadzwyczajnej po liniach zarządzanych przez PLK składa zarządca lub przewoźnik zagraniczny, który nie kontynuuje przejazdu po liniach zarządzanych przez PLK, opłatę dodatkową pobiera się od przewoźnika kontynuującego przewóz po liniach zarządzanych przez PLK po przesłaniu protokołu komisijnego sprawdzenia przesyłki nadzwyczajnej na przejściu granicznym.
8. W przypadku, kiedy – aby zrealizować przejazd pociągu – 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), niezależnie od zwiększenia opłaty z tytułu przejazdu pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi, przewoźnik wnosi opłatę za usługi o charakterze dodatkowym wyznaczoną na podstawie indywidualnych kalkulacji.

Zasady w tym zakresie określa cennik, o którym mowa w § 4.

9. 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.

10. 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. 2.

11. Opłata dodatkowa za opracowanie Indywidualnego Rozkładu Jazdy, dla przejazdów pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi wyznaczana jest zgodnie z częścią C cennika, o którym mowa w § 4.

12. W przypadku, kiedy PLK poniesie dodatkowe koszty związane z przygotowaniem trasy dla przejazdu, o których mowa w ust. 6, przewoźnik ponosi te dodatkowe koszty również w przypadku, kiedy zrezygnował z tego przejazdu.

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

§ 22 Przydzielanie tras pociągów z katalogu PLK

1. Rozkład jazdy dla tras katalogowych oraz dodatkowe informacje na temat korzystania z tras katalogowych znajdują się w katalogu tras PLK w ramach RRJ umieszczonym na stronach internetowych PLK (www.plk-sa.pl).

Przed złożeniem wniosku o przydzielenie trasy katalogowej należy sprawdzić na ww. stronie internetowej, czy dana trasa pociągu jest dostępna.

2. 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) 30-31 lub 32-33 – relacja pociągu handlowa lub międzynarodowa; należy wpisać gdy przewoźnik zamierza wykorzystać część trasy katalogowej na sieci PLK,
- 7) 47 – terminy kursowania,
- 8) 57-59 – dane dot. złożenia wniosku.

Dopuszcza się składanie wniosków o przydzielenie trasy katalogowej w formie pisemnej według wzoru zamieszczonego w załączniku 6A.

3. Wnioski na przewozy krajowe z wykorzystaniem tras katalogowych PLK należy składać do właściwego terytorialnie stanowiska ds. konstrukcji rozkładów jazdy czynnego całą dobę, odpowiadającego obszarowo miejscu planowanego rozpoczęcia przejazdu (dane teleadresowe podano w załączniku 4.4), najpóźniej na 2 godziny przed planowym odjazdem pociągu.

4. 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 do Biura Sprzedaży PLK:

**Centrum Rozkładów Jazdy
One Stop Shop (OSS)
Wydział 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@plk-sa.pl lub oss@plk-sa.pl
nr faksu: (00 48) 22 473 34 69; kolejowy nr faksu: (922) 473 34 69**

5. Dla uruchomienia przejazdów pociągów wykorzystujących trasy katalogowe, obowiązują również postanowienia § 32.

§ 23 Studium Rozkładu Jazdy

1. Zainteresowany opracowaniem rozkładu jazdy 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 pociągów

1. PLK rozpatruje wnioski o przydzielenie tras pociągów uwzględniając uwarunkowania wynikające z art. 30 ust. 2 i 3 USTAWY oraz z § 3 ust. 2-4 ROZPORZĄDZENIA.
2. Uwarunkowania wymienione w ust. 1, uwzględnia się w całym procesie opracowywania rozkładu jazdy (rozpatrywanie wniosku, koordynacja tras, konstrukcja).

§ 25 Koordynacja i rozwiązywanie konfliktów przy projektowaniu tras pociągów

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 pociągów,
- 2) opracowaniu rozkładu jazdy dla przeprowadzenia pociągów inną drogą niż wskazana we wniosku o przydzielenie trasy pociągu,
- 3) skróceniu czasu przejazdu pociągu przez przepelniony 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 konfliktu,
- b) ograniczeń – w określonych terminach – możliwości kursowania wybranych pociągów.

W przypadku wystąpienia konfliktu 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 może formułować specjalne wymagania dotyczące organizacji przewozów; uwzględniane są one przez PLK w miarę możliwości techniczno-eksploatacyjnych.

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

W rezultacie wypracowywane jest rozwiązanie kompromisowe dla stron konfliktu.

- 2. Dla tras pociągów międzynarodowych ustalane są czasy przyjęcia i przekazania pociągów na przejściach granicznych podczas międzynarodowych konferencji FTE (Forum Train Europe) i RNE.

W przypadku powstania konfliktu pomiędzy trasą pociągu międzynarodowego a trasą lub trasami pociągów krajowych, PLK proponuje rozwiązanie z uwzględnieniem zasad koordynacji, o których mowa w ust. 1.

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

Przyjęte rozwiązanie jest przedstawiane w projekcie rozkładu jazdy przekazywanym przewoźnikom do uzgodnienia w trybie określonym w § 5 ROZPORZĄDZENIA.

§ 25a Rezygnacja z zamówionej i przydzielonej trasy pociągu

- 1. Przewoźnik ma prawo do zrezygnowania z przydzielonej trasy pociągu.
W tym przypadku, PLK pobiera opłatę rezerwacyjną za zamówioną i przydzieloną trasę pociągu, która nie została przez przewoźnika wykorzystana w wysokości, według § 27 ust. 8.
- 2. PLK przyjmuje rezygnację z przydzielonej trasy pociągu począwszy od 1 grudnia 2007 r.
- 3. Rezygnację z przydzielonej trasy pociągu przewoźnik zgłasza do komórki PLK odpowiedzialnej za realizację UMOWY z tym przewoźnikiem, podając przy tym:
 - 1) nazwę przewoźnika,
 - 2) numer wniosku według wewnętrznej numeracji przewoźnika,
 - 3) numer wniosku według systemu KWR,
 - 4) numer pociągu,
 - 5) terminy kursowania pociągu, z których składana jest rezygnacja.
- 4. Przewoźnik otrzymuje potwierdzenie przyjęcia rezygnacji.
- 5. Podanie przez przewoźnika błędnych danych skutkuje nieprzyjęciem rezygnacji.

Rozdział 6

Wyznaczanie opłat za udostępnianie, rozliczanie należności

§ 26 Rodzaje opłat

1. Opłata podstawowa, obejmująca usługi, o których mowa w § 16, pobierana jest za przejazdy zrealizowane według przydzielonych tras pociągów.
2. Opłata dodatkowa pobierana jest za zrealizowane usługi dodatkowe, o których mowa w § 17.
3. Opłata rezerwacyjna, pobierana jest za zamówioną i przydzieloną trasę pociągu, która nie została przez przewoźnika wykorzystana w całości lub w części.

§ 27 Sposób ustalania opłat

1. Podstawę do wyznaczenia opłaty podstawowej stanowią stawki jednostkowe opłat podstawowych zawarte w cenniku, o którym mowa w § 4 oraz przydzielona trasa pociągu.
2. Stawki jednostkowe opłat podstawowych określono dla następujących parametrów przejazdu pociągu ustalonych rozkładem jazdy:
 - 1) dopuszczalnej prędkości technicznej odcinka uwzględniającej ograniczenia stałe, wyznaczonej jako średnia ważona długością odcinka,
 - 2) całkowitej masy brutto pociągu, obejmującej masę lokomotyw czynnych i masę składu pociągu wg przydzielonej trasy pociągu na poszczególnych jej odcinkach.Przy wyznaczaniu całkowitej masy brutto pociągu przyjmuje się, że 1 lokomotywa czynna ma masę 100 t.
3. Opłata podstawowa, o której mowa w § 26 ust. 1, dla pojedynczego przejazdu określonego rodzaju pociągu przewoźnika, wyznaczana jest według zasad podanych w OBJAŚNIENIACH do cennika, o którym mowa w § 4.
4. Jeśli trasa pociągu zamówiona i przydzielona dla przejazdu pociągów towarowych w przewozach intermodalnych zostanie wykorzystana dla przejazdu pociągu niespełniającego kryterium definicji całopociągowych przewozów intermodalnych według ROZPORZĄDZENIA, to zostanie naliczona opłata podstawowa z uwzględnieniem stawek jednostkowych dla pociągów towarowych.
5. Do opłaty podstawowej wyznaczonej według zasad, o których mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednie zwiększenia i zmniejszenia zgodnie z postanowieniami § 28 i 29.
6. Za przejazdy zrealizowane według Indywidualnego Rozkładu Jazdy lub katalogu PLK, do opłaty podstawowej wyznaczonej zgodnie z zasadami, o których mowa w ust. 3 i 4, nalicza się 10 % zysku.
7. Opłata dodatkowa za usługi dodatkowe, o której mowa w § 26 ust. 2 ustalana jest wg postanowień cennika, o którym mowa w § 4.
8. Opłata rezerwacyjna, o której mowa w § 26 ust. 3, wynosi zgodnie z § 16 ust. 1 ROZPORZĄDZENIA:
 - 1) 10 % sumy kosztów przyjętych do ustalenia opłaty podstawowej za przejazd planowanego pociągu na przyznanej trasie w przypadku rezygnacji z tego przejazdu w terminie krótszym niż 30 dni przed planowanym terminem jego realizacji;
 - 2) 25 % sumy kosztów przyjętych do ustalenia opłaty podstawowej za przejazd planowanego pociągu na przyznanej trasie w przypadku rezygnacji z tego przejazdu w terminie krótszym niż 72 godziny przed planowanym terminem jego realizacji bądź niewykorzystania przyznanej trasy.

Opłata rezerwacyjna za zamówione i przydzielone trasy pociągów, na które przewoźnik złożył rezygnację do godziny 24.00 dnia 30 września 2008 r., pobierana jest wg zasad obowiązujących w dniu złożenia rezygnacji.

9. Opłata rezerwacyjna, o której mowa w § 26 ust. 3, pobierana jest również za przydzielone i niewykorzystane trasy pociągów z Indywidualnego Rozkładu Jazdy i z katalogu PLK.
10. Do opłat, o których mowa w niniejszym paragrafie doliczany jest należny, na podstawie odrębnych przepisów, podatek od towarów i usług.

§ 28 Ulgi w opłacie podstawowej

1. Na odrębny wniosek przewoźnika uzasadniony:
 - 1) rozwijaniem nowych, dotychczas nie świadczonych usług kolejowych związanych z przeniesieniem przewozów z innych rodzajów transportu na kolej lub w przypadku ujawnienia się nowych potoków ładunków wynikających z obsługi nowopowstałych podmiotów gospodarczych,
 - 2) wznowieniem przewozów pasażerskich na eksploatowanych liniach kolejowych, na których w poprzednim rocznym rozkładzie jazdy nie realizowano przewozów pasażerskich,PLK może udzielić ograniczonej w czasie ulgi w wysokości 25% opłaty podstawowej, o której mowa w § 26 ust. 1.
Ulga, o której mowa w pkt. 1) dotyczy wyłącznie przejazdów realizowanych w zwartych składach całopociągowych objętych Indywidualnym Rozkładem Jazdy lub nowych pociągów wprowadzonych do Roczego Rozkładu Jazdy w ramach aktualizacji.
2. W przypadku zrealizowania przez wszystkich przewoźników osób pracy eksploatacyjnej wyższej niż planowana tj. 139 811,8 tys. pockm będącej podstawą do opracowania cennika, o którym mowa w § 4, PLK zastosuje minimalną stawkę jednostkową opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej dla pociągów uruchamianych na podstawie zawartej umowy o świadczenie usług publicznych.

Minimalna stawka jednostkowa opłaty podstawowej wyznaczana jest w wysokości części stawki jednostkowej wynikającej z kosztów zmiennych.

Przy wyznaczaniu opłaty podstawowej minimalna stawka jednostkowa naliczana będzie od następnego miesiąca, w którym planowana wielkość pracy eksploatacyjnej zostanie zrealizowana.

Podstawą do zastosowania minimalnej stawki jednostkowej będzie OŚWIADCZENIE przewoźnika, w którym wskaże numery pociągów i numery umów o świadczenie usług publicznych.

§ 29 Zwiększenie opłaty podstawowej

1. Zwiększenie opłaty podstawowej stosowane jest dla przejazdów pociągów nadzwyczajnych z przesyłkami nadzwyczajnymi (w rozumieniu Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 7 czerwca 2006 r. w sprawie rodzaju i warunków przewozu rzeczy mogących powodować trudności transportowe przy przewozie koleją (Dz. U. Nr 108, poz. 746)), uruchamianych zgodnie z przepisami według wykazu stanowiącego załącznik 3.
2. Wskaźniki i zasady zwiększania stawek jednostkowych opłaty podstawowej zawiera część B cennika, o którym mowa w § 4.
3. Za korzystanie w okresie przepełnienia, o którym mowa w art. 34 ust. 1a USTAWY, z linii kolejowych lub odcinków linii kolejowych zgłoszonych Prezesowi UTK jako przepełnione, PLK pobiera, począwszy od pierwszego dnia obowiązywania RRJ, podwyższoną opłatę podstawową określoną w wyniku negocjacji z zainteresowanymi wnioskodawcami z uwzględnieniem zasad ustalonych w ROZPORZĄDZENIU.

§ 30 Rozliczanie należności

1. Opłaty podstawowe i opłaty rezerwacyjne wnoszone są przez przewoźnika według szczegółowych zasad zawartych w UMOWIE.

2. Opłaty za usługi o charakterze dodatkowym wnoszone są przez przewoźnika według szczegółowych zasad zawartych w umowach je obejmujących.
3. Rozliczanie innych należności dokonywane jest odpowiednio – zarówno przez PLK i przewoźnika – z zachowaniem terminów płatności wskazanych w UMOWIE.
4. Za opóźnienia w regulowaniu należności naliczane są odsetki.

§ 31 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 wskutek niewykonania lub nienależytego wykonania UMOWY szkody doznała osoba trzecia, strona która wyrównała osobie trzeciej doznaną szkodę, może dochodzić roszczenia zwrotnego w całości lub odpowiedniej części od drugiej strony.
7. 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

§ 32 Realizacja przejazdów pociągów

1. Wszystkie przydzielone trasy pociągów przez PLK na wniosek przewoźnika, w okresie obowiązywania Roczego Rozkładu Jazdy, są do jego dyspozycji.

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 lub w inny sposób uzgodniony z Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK, do właściwej terytorialnie ekspozytury zarządzania ruchem kolejowym (kontakt według załącznika 4.4), przejazdów pociągów ujętych w Rocznym Rozkładzie Jazdy, Indywidualnym Rozkładzie Jazdy lub w katalogu tras PLK.

Planowanie dyspozytorskie pociągów nie obejmuje pociągów pasażerskich z podróżnymi, za wyjątkiem odwołania tych pociągów.

Podczas planowania dyspozytorskiego, przewoźnik zobowiązany jest również przekazać dodatkowe informacje o planowanym włączeniu do składu pociągu wagonów z materiałami szczególnie niebezpiecznymi (MSN), towarami wysokiego ryzyka (TWR) i nadzwyczajnymi.

3. Przewoźnik zgłasza informacje, o których mowa w ust. 2 nie później niż w godzinach:
 - 1) 21⁰⁰ do 22⁰⁰ dnia poprzedniego, jeżeli przejazd ma się rozpocząć w dniu następnym, w godzinach 0⁰¹ do 6⁰⁰,
 - 2) 3⁰⁰ do 4⁰⁰, jeżeli przejazd ma się rozpocząć w godzinach 6⁰¹ do 12⁰⁰,
 - 3) 9⁰⁰ do 10⁰⁰, jeżeli przejazd ma się rozpocząć w godzinach 12⁰¹ do 18⁰⁰,
 - 4) 15⁰⁰ do 16⁰⁰, jeżeli przejazd ma się rozpocząć w godzinach 18⁰¹ do 24⁰⁰.
4. 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.

W miarę możliwości eksploatacyjnych, dyspozytor właściwej terytorialnie ekspozytury zarządzania ruchem kolejowym w uzgodnieniu z dyspozytorem przewoźnika może zezwolić na uruchomienie pociągu, którego zgłoszenie gotowości pociągu do odjazdu z przyczyn leżących wyłącznie po stronie przewoźnika nastąpiło z opóźnieniem większym niż 1 godzina, jednak wielkość tego opóźnienia nie może przekroczyć 6 godzin.

PLK przyjmuje do przejazdu pociąg zgłoszony z opóźnieniem bez 1-godzinnej 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.

§ 33 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 ma Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

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 ze zm.) 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 § 34,
 - 7) prowadzi dokumentację przejazdów pociągów przewoźnika,
 - 8) niezwłocznie powiadamia przewoźnika o zdarzeniach, o których mowa w § 39 ust. 1, 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 była uprzedzona lecz nie mogła im zapobiec – np. strajku, blokady przejazdu pociągu, demonstracji,
 - c) niedopuszczeniu do przejazdu lub zatrzymaniu przejazdu pociągu (pojazdu kolejowego) przewoźnika w wyniku niespełnienia przez ten pociąg (pojazd kolejowy) albo obsługujące go osoby wymagań określonych w § 36,
 - 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 jej 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 § 37, 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, o których mowa w załączniku 3, stanowiących podstawę dla wykonywania UMOWY, w terminie nie późniejszym niż 15 dni przed wejściem zmian w życie.
3. PLK w okresie wykonywania UMOWY ma prawo:
- 1) dokonywania – przez swoich pracowników i w zakresie określonym w § 36 – 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 § 36,
 - 3) wstrzymania lub ograniczenia ruchu kolejowego oraz decydowania o zakresie modyfikacji procesu przewozowego w sytuacjach nadzwyczajnych lub kryzysowych w tym w szczególności wynikających z potrzeb obronności i bezpieczeństwa państwa,
 - 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 zobowiązana 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.

W takich przypadkach nie jest pobierana opłata rezerwacyjna,

- 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 § 42,
- 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 pociągów i sprawność wykorzystywanych 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 ze zm.) oraz przepisach wewnętrznych określonych w załączniku 3,
 - 4) ściśle współpracuje i 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 § 34 i 35; 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,
 - 10) niezwłocznie powiadamia PLK o zdarzeniach, o których mowa w § 39 ust. 1, związanych bezpośrednio z jego pociągiem (pojazdem kolejowym) lub pracownikami, zaistniałych na obszarze kolejowym PLK zgodnie z zasadami zawartymi w § 39,
 - 11) niezwłocznie powiadamia PLK o dostrzeżonych, wszelkich innych, niż wymienione w pkt. 10), zdarzeniach oraz o innych sytuacjach 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 § 37,
 - 15) pozostawia 1 egzemplarz wykazu pojazdów kolejowych w składzie pociągu na wyznaczonych stacjach PLK,
 - 16) pozostawia 1 egzemplarz karty rozrządowej na wyznaczonych posterunkach ruchu PLK na stacjach wyposażonych w górki rozrządowe,
 - 17) 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,
 - 18) 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,
 - 19) zapewnia i ponosi odpowiedzialność za skuteczne zabezpieczenie przyjętych do przewozu ładunków, uniemożliwiające pylenie, wywiewanie, usypywanie, wylewanie ładunku podczas przewozu,
 - 20) w przypadku nieplanowej zmiany drużyn trakcyjnych lub konduktorskich uzgadnia stację tej zmiany z dyspozytorem właściwej terytorialnie ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK.
 - 21) na żądanie PLK, przekazuje następujące dane zawarte w wykazie pojazdów kolejowych w składzie pociągu z towarami niebezpiecznymi:
 - zestawienie pociągu,
 - numery UN przewożonych towarów niebezpiecznych,
 - rozmieszczenie wagonów w składzie pociągu,
 - masę ładunku.
5. Przewoźnik w okresie wykonywania UMOWY ma prawo:
- 1) zamówienia dodatkowych przejazdów pociągów, przy czym realizacja nowych zamówień przez PLK odbywa się w trybie ustalonym w §§ 20, 21, 22,
 - 2) dokonania zmian parametrów przejazdu pociągów (np. częściowo inną trasą, skrócenie lub wydłużenie trasy i czasu jazdy, miejsca i czasy zatrzymań, terminy kursowania); tryb postępowania w takim przypadku ustalony jest w § 19,

- 3) otrzymania od PLK dodatkowych wyjaśnień i uzasadnień dotyczących wprowadzenia zmian powstałych w wyniku zaistnienia sytuacji opisanych w ust. 3 pkt 2), 3) i 4),
- 4) żądania od PLK wyjaśnień dotyczących sposobu realizacji UMOWY w przypadkach, kiedy zachodzi obawa naruszenia umowy lub zagrożenie bezpieczeństwa osób lub mienia.

§ 34 Zezwolenia dla pracowników przewoźnika

1. PLK, na wniosek przewoźnika, wydaje pracownikom przewoźnika, w celu wykonywania czynności związanych z realizacją UMOWY, imienne zezwolenia do przebywania na obszarze kolejowym PLK.
2. Zezwolenia upoważniają do wstępu na obszar kolejowy bądź jego część wyraźnie w nich określoną i są ważne za okazaniem dokumentu tożsamości osoby, dla której zostały wystawione.
3. Zezwolenia, o których mowa w ust. 1, wydawane są na podstawie wniosku przewoźnika i zachowują ważność na czas w nim określony, jednak nie dłużej niż jeden rok z możliwością ich przedłużenia na lata następne.
4. Przewoźnik ubiegający się o otrzymanie 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
00-801 Warszawa, ul. Chmielna 73A
miejski nr tel.: (022) 474 10-65; kolejowy nr tel.: (922) 474 10-65
miejski nr faksu: (022) 474 41 57; kolejowy nr faksu: (922) 474 41 57
e-mail: sok.komenda@plk-sa.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 oraz wydanie duplikatu, wystawiający pobiera opłatę w wysokości 10 zł od każdego dokumentu.

Za prolongatę zezwolenia, wystawiający pobiera opłatę w wysokości 5 zł od każdego dokumentu.
7. Wystawiający zezwolenie może odmówić jego wystawienia lub ograniczyć obszar wstępu, jeżeli przemawiają za tym względy bezpieczeństwa ruchu, ochrony informacji niejawnych, ochrony danych osobowych lub inne ważne powody.
8. W przypadku ustania przyczyny uzasadniającej wydanie zezwolenia, przewoźnik zobowiązany jest do jego niezwłocznego zwrotu wystawcy.
9. O utracie zezwolenia przewoźnik, który wystąpił o jego 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.

§ 35 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 § 34 c) karta próby hamulca i wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu, 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 § 34 d) karta pracy lub inny dokument potwierdzający wyznaczenie maszynisty do obsługi pojazdu trakcyjnego (pociągu), e) wewnętrzny rozkład jazdy oraz dodatek 2. do wewnętrznego rozkładu jazdy	
3	Pomocnik maszynisty pojazdu trakcyjnego	a) upoważnienie do wykonywania czynności wydane przez przewoźnika b) zezwolenie wydane w trybie § 34	
4	Rewident, starszy rewident taboru	a) upoważnienie do wykonywania czynności wydane przez przewoźnika b) zezwolenie wydane w trybie § 34	
5	Inni pracownicy przewoźnika	a) upoważnienie do wykonywania czynności wydane przez przewoźnika b) zezwolenie wydane w trybie § 34	

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

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

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

	d) posiadania aktualnych rozkładów jazdy oraz dodatku 2. do wewnętrznego rozkładu jazdy			
2	W zakresie działania urządzeń czujności oraz łączności – sprawdzenie: a) sprawności radiotelefonu b) sprawności systemu „Radio-stop”, o ile taka możliwość istnieje c) sprawności działania urządzeń czujności d) wyposażenia w rejestrator prędkości	Wadliwe działanie urządzeń wymienionych w którymkolwiek z punktów a) – c) i brak według punktu d) w miejscu uruchomienia pociągu, uniemożliwia jego wyjazd. Ujawnienie ww. usterek w czasie jazdy powoduje działania wynikające ze stosownych postanowień instrukcji Ct-1 i Ct-2 oraz Ir-1 (R-1)	Sprawdzenia dokonuje maszynista na żądanie osoby mającej stosowne upoważnienie	Opis wadliwego działania urządzeń oraz podjęte działania
3	W zakresie wyposażenia pojazdu trakcyjnego – sprawdzenie wyposażenia w: a) książkę pokładową pojazdu z napędem oraz poświadczoną kopię świadectwa sprawności technicznej b) druki rozkazów pisemnych c) sygnały końca pociągu, zgodnie z wymaganiami w zakresie osygnalizowania pociągu wynikającymi z instrukcji le-1 (E-1) d) przybory sygnałowe e) specjalistyczne wyposażenie w przypadku przewozu towarów niebezpiecznych oraz oznakowanie przesyłek z towarami niebezpiecznymi	Braki wyposażenia ujęte w którymkolwiek z punktów a) – e) eliminują pojazd wydany do ruchu. Pojazd z obrotu eliminują braki ujęte w pkt. c) – e)	Pracownicy wymienieni w poz. 1	Opis braków wyposażenia i oznaczeń oraz podjętych decyzji
4	W zakresie wyposażenia pociągu w stosowne dokumenty – sprawdzenie dokumentów: a) właściwie wypełnionej karty próby hamulców b) wykazu pojazdów kolejowych 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: a) wymogu włączenia wagonów z czynnym hamulcem na końcu	a) brak wagonów z czynnym hamulcem zespolonym na końcu (początku) składu uniemożliwia wyjazd	Pracownicy wymienieni w poz. 1	Opis zastanego stanu i podjętych decyzji

	<p>oraz na początku składu pociągu – w przypadku przewidywanej zmiany kierunku jazdy</p> <p>b) masy brutto</p> <p>c) wymaganej masy hamującej</p>	<p>pociągu</p> <p>b) przekroczenie masy brutto uniemożliwia wyjazd pociągu ze stacji początkowej lub w przypadku realizacji przejazdu zatrzymanie pociągu</p> <p>c) brak wymaganej masy hamującej uniemożliwia wyjazd pociągu ze stacji początkowej lub w przypadku realizacji przejazdu zatrzymanie pociągu</p>		
6	<p>W zakresie stanu technicznego taboru – diagnozowanie stanu technicznego zestawów kołowych pojazdów kolejowych przewoźnika przy użyciu urządzeń PLK zabudowanych w torach</p>	<p>Stwierdzenie:</p> <p>a) zagranych łożysk osiowych</p> <p>b) gorących obręczy i tarcz hamulcowych</p> <p>c) deformacji powierzchni tocznej kół</p> <p>wymaga postępowania zgodnego z „Wytocznymi techniczno-eksploatacyjnymi urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru” le-3, o których mowa w załączniku 3</p>	<p>Sprawdzenia dokonuje maszynista lub rewident taboru na podstawie informacji uzyskanych od dyżurnego ruchu lub innej osoby upoważnionej</p>	<p>Wydruk zaistniałego stanu</p>
7	<p>W zakresie zachowania skrajni, obciążenia osi, prawidłowości zamocowania ładunku i równomierności jego rozłożenia</p>	<p>Zatrzymanie pociągu i polecenie wyłączenia z ruchu</p>	<p>Pracownicy wymienieni w poz. 1</p>	<p>Protokół komisji</p>

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

§ 37 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 maszynista prowadzący pociąg, w przypadku pociągów pasażerskich – po uzgodnieniu z kierownikiem pociągu.
2. Zgłoszenie dokonywane jest przy użyciu urządzeń radiołączności pociągowej z podaniem:
 - 1) numeru pociągu,
 - 2) nazwiska maszynisty, numeru i serii pojazdu trakcyjnego
 - 3) długości pociągu w metrach i jego masy ogólnej,

- 4) informacji o znajdowaniu się w składzie pociągu wagonów z przesyłkami materiałów szczególnie niebezpiecznych (MSN), towarów wysokiego ryzyka (TWR) lub nadzwyczajnymi,
- 5) godziny zgłoszenia.
3. Fakt zgłoszenia gotowości do odjazdu odnotowywany jest przez dyżurnego ruchu w Dzienniku telefonicznym R-138, z zapisaniem informacji zgłoszonych przez maszynistę.
4. Zgłoszenie maszynisty, o którym mowa w ust. 2, 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.

§ 38 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 zdarzeniach, o których mowa w § 39 ust. 1, 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.

§ 39 Postępowanie w razie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych

1. W przypadku wystąpienia poważnego wypadku, wypadku lub incydentu na linii kolejowej PLK, uczestnicy procesu przejazdu są zobowiązani do postępowania zgodnego z Rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych (Dz. U. Nr 89, poz. 593) oraz przepisami wewnętrznymi wymienionymi w załączniku 3.
2. Każdy pracownik przewoźnika, który zauważył, że może dojść lub doszło do zdarzenia, o którym mowa w ust. 1, powinien:
 - 1) użyć wszelkich możliwych i dostępnych środków, aby wyeliminować zagrożenie i zapobiec zwiększeniu jego zasięgu oraz ograniczyć skutki,

- 2) poinformować o tym pracownika najbliższego posterunku ruchu PLK.
3. Jeżeli w wyniku zdarzenia, o którym mowa w ust. 1, 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 dokonywane są powiadomienia zgodnie z rozporządzeniem, o którym mowa w ust. 1 i wdrażane wszelkie możliwe środki eliminujące zagrożenia i zapobiegawcze.
4. PLK i przewoźnik zobowiązani są do:
 - 1) niesienia pomocy poszkodowanym,
 - 2) współdziałania w celu zminimalizowania negatywnych skutków zaistniałych zdarzeń, o którym mowa w ust. 1,
 - 3) współdziałania przy usuwaniu szkód i jak najszybszym przywróceniu ruchu kolejowego,
 - 4) współdziałania przy ustalaniu przyczyn zdarzeń, o którym mowa w ust. 1.
5. Przewoźnik zobowiązany jest wskazać osoby, które z jego ramienia będą brały udział w pracach komisji kolejowej 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 Zarządzania Ruchem Kolejowym
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@plk-sa.pl**

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

6. PLK, po zakończeniu postępowania w sprawie zdarzenia, o którym mowa w ust. 1, powodującego straty jednej ze stron UMOWY, z własnej inicjatywy lub na wniosek zainteresowanej strony, powołuje zespół do ustalenia powstałych strat materialnych i odpowiedzialności za nie.

W skład tego zespołu wchodzi przedstawiciele właściwego terytorialnie zakładu linii kolejowych PLK oraz upoważnieni przedstawiciele przewoźników.

Do zespołu mogą być powołani członkowie komisji kolejowej.

Podstawę prac zespołu stanowi protokół ustaleń końcowych.
7. Ustalenia zespołu, o którym mowa w ust. 6, są wiążące dla wszystkich stron postępowania.

W przypadku niemożności uzgodnienia zakresu odpowiedzialności stron, jego ustalenie dokonuje się na drodze prawnej.
8. Roszczeń z tytułu zdarzeń, o których mowa w ust. 1, nie zawinionych przez PLK, zainteresowane podmioty dochodzą we własnym zakresie.
9. Jeżeli w wyniku zdarzenia, o którym mowa w ust. 1, uszkodzona została infrastruktura kolejowa PLK, naprawa uszkodzonych jej elementów dokonywana jest przez PLK lub na jej zlecenie.
10. Dla przejazdów realizowanych przez PLK lub przewoźnika w celu usuwania skutków zdarzeń, o którym mowa w ust. 1, występujących na liniach zarządzanych przez PLK, nie opracowuje się rozkładu jazdy, a przejazd odbywa się według postanowień instrukcji zawartych w załączniku 3.

§ 40 Postępowanie w przypadkach wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych, sytuacji nadzwyczajnej i kryzysowej

1. Jeżeli wystąpią odstępstwa od rozkładu jazdy spowodowane zdarzeniem z winy przewoźnika (w tym zdarzenia, o których mowa w § 39 ust. 1), przewoźnik ponosi odpowiedzialność w stosunku do PLK oraz innych użytkowników linii za wynikłe utrudnienia w eksploatacji linii kolejowej.
2. Zgodnie z przepisami USTAWY, PLK jest zobowiązana do wstrzymania lub ograniczenia ruchu na całości lub części linii kolejowej w razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy.
3. PLK powiadamia zainteresowanych przewoźników o wystąpieniu 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 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 § 31.

6. Dla przywrócenia ruchu po torze szlakowym lub stacyjnym – 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 rozstrzygnięciu 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 tocnych 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, to koszty tychże ponoszone są przez przewoźnika.

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

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

17. W przypadku wykrycia przez przytorowe urządzenia DSAT przekroczenia przez pojazd kolejowy dopuszczalnego: nacisku osi, obciążenia na metr bieżący toru lub nierównomiernego rozmieszczenia przesyłki na wagonie, dyżurny ruchu przekazuje przez radiotelefon prowadzącemu pojazd kolejowy z napędem informację o rodzaju przekroczenia i jego lokalizacji.
Dyżurny ruchu, na podstawie regulaminu obsługi urządzeń, ustala prędkość z jaką może być kontynuowany przejazd do stacji wyłączenia pojazdu, gdzie pojazd będzie pozostawiony do dyspozycji przewoźnika.
18. Po wyłączeniu pojazdu, przewoźnik przygotowuje go do dalszej jazdy w taki sposób, aby nie przekraczał dopuszczalnych parametrów lub przeprowadza procedurę uznania przesyłki za nadzwyczajną zgodnie z „Instrukcją o przewozie przesyłek nadzwyczajnych” Ir-10 (R-57), o której mowa w załączniku 3.

§ 41 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 obowiązana 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 Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym 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.

§ 42 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.

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

1. Korzystanie z linii/odcinków kolejowych, na których ze względu na stan techniczny linii nie jest opracowywany rozkład jazdy, odbywa się według poniższych zasad.
2. Przewoźnik występuje do właściwego zakładu linii kolejowych PLK, 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, na których ze względu na stan techniczny linii nie jest opracowywany rozkład jazdy, 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 przekrozoną skrajnią, wyjątkowo ciężkich oraz żywych zwierząt,
 - 7) deklarację wielkości pracy eksploatacyjnej w brutotonokilometrach (btkm) i pociągokilometrach (pockm) na linii/odcinku, o korzystanie z której/go wnioskodawca wnosi,
 - 8) 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,
 - 9) wskazanie propozycji organizacji przewozów, umożliwiającą opracowanie i realizację przejazdu/ów na wnioskowanych liniach/odcinkach i ewentualnie odcinkach przyległych (stycznych, dochodzących).
4. Po rozpatrzeniu aspektów technicznych, organizacyjnych, eksploatacyjnych i ekonomicznych – w uzgodnieniu z przewoźnikiem warunków technicznych i eksploatacyjnych oraz zasad pokrycia wydatków z tym związanych – PLK, tj. właściwy zakład linii kolejowych, sporządza regulamin prowadzenia ruchu na linii/odcinku, dla której/ego nie jest przygotowywany Roczny Rozkład Jazdy, uwzględniając w nim przede wszystkim zasady i warunki prowadzenia ruchu na liniach kolejowych określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. Nr 172 poz. 1444 ze zm.) 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 opisany 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.

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 IUS3-741/18/07 z 10 kwietnia 2007 r.	16.04.2007 r.	
2	Zarządzenie Nr 17/2007 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z 17 lipca 2007 r.	17.07.2007 r.	
3	Pismo Biura Sprzedaży Centrali PLK nr IUS3-741/44/07 z 25 września 2007 r.	01.10.2007 r.	
4	Pismo Biura Sprzedaży Centrali PLK nr IUS3-741/46/07 z 22 października 2007 r.	25.10.2007 r.	
5	Zarządzenie Nr 01/2008 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z 09 stycznia 2008 r.	14.01.2008 r.	
6	Pismo Biura Sprzedaży Centrali PLK nr IUS3-741/40/08 z 22 kwietnia 2008 r.	28.04.2008 r.	
7	Pismo Biura Sprzedaży Centrali PLK nr IUS3-741/48/08 z dnia 31 lipca 2008 r.	01.08.2008 r.	
8	Uchwała Nr 493/2008 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 16 września 2008 r.	01.10.2008 r.	
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			
19			
20			
21			
22			
23			
24			
25			