

Zmiana nr 12 z dnia 5 października 2017 r.  
wprowadzona w Regulaminie sieci 2017/2018

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wprowadza w Regulaminie sieci 2017/2018 zmianę nr 12 obejmującą:

- 1) Podrozdział 2.4. *Przepisy eksploatacyjne*, w którym:
  - a. ust. 1 zdanie drugie - otrzymuje brzmienie:  
*„Aplikanta i przewoźnika korzystającego z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PLK obowiązują ponadto przepisy wewnętrzne wymienione w załączniku 3.2.”*
  - b. w ust. 2 – wyrażenie „(...) w załączniku 3 (...)” zastępuje się wyrażeniem:  
*„(...) w załącznikach 3.1 i 3.2 (...)”*,
  - c. dodaje się ust. 5 w brzmieniu:  
*„5. Podstawowe informacje o warunkach korzystania z odcinków transgranicznych dostępne są na stronie internetowej PLK, w zakładce: Dla klientów i kontrahentów / Warunki udostępniania infrastruktury i regulaminu / Podstawowe informacje o warunkach korzystania z odcinków transgranicznych:*  
*<http://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/podstawowe-informacje-o-warunkach-korzystania-z-odcinkow-transgranicznych/republika-czeska/>”*
- 2) Podrozdział 2.5. *Przewóz przesyłek nadzwyczajnych*, ust. 2 pkt 2, w którym wykreśla się adres e-mail: elzbieta.pawlowska@plk-sa.pl;
- 3) Dodanie po podrozdziale 2.5. *Przewóz przesyłek nadzwyczajnych* – podrozdziału 2.6. *Towary niebezpieczne* - w brzmieniu:  
*„2.6. Towary niebezpieczne*
  1. *Towary niebezpieczne oznaczają materiały i przedmioty, których przewóz jest zabroniony przepisami Regulaminu międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID) lub dozwolony tylko na określonych warunkach. Przewóz koleją towarów niebezpiecznych jest to każde przemieszczenie towarów niebezpiecznych wagonem, z uwzględnieniem postojów wymaganych podczas tego przewozu oraz czynności związanych z tym przewozem.*
  2. *Obowiązek stosowania Regulaminu RID wynika także z dyrektywy 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych, która została implementowana do polskiego porządku prawnego przez ustawę o przewozie towarów niebezpiecznych z dnia 19 sierpnia 2011 r. (Dz.U. 2011 r. nr 227, poz. 1367).*
  3. *Regulacje dotyczące przewozów towarów niebezpiecznych koleją zawarte są w „Instrukcji o postępowaniu przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych Ir-16”, wymienionej w załączniku 3.1 oraz w aktach prawnych, wyszczególnionych na stronie internetowej:*  
*<http://mib.gov.pl/2-Przewoztowarowniebezpiecznych.htm>”*

- a tym samym odpowiedniej modyfikacji ulega numeracja podrozdziałów w rozdziale 2;
- 4) Podrozdział 2.7. *Zasady akceptacji taboru kolejowego*, w którym:
  - a. ust. 2 otrzymuje brzmienie:  
*„2. Tabor elektryczny musi być wyposażony w odbieraki prądu (pantografy) o profilu ślizgacza B.3 lub B.8 zgodnym z normą PN-EN 50367.*  
*Długość części roboczej ślizgacza (nakładki ślizgowej) wynosi:*
    - 1) 1030 mm dla profilu B.3;
    - 2) 1100 mm dla profilu B.8.*Szerokość nakładki dla każdego profilu nie może być nie mniejsza niż 60 mm.*  
*Grubość nakładki nie może być mniejsza od najmniejszej podanej w DTR (Dokumentacja Techniczno-Ruchowa) dla danego typu pantografu.*  
*Wykaz materiałów, z których mogą być wykonane nakładki ślizgowe odbieraka prądu (pantografu) pojazdu kolejowego z napędem do kontaktu z siecią trakcyjną PLK zawiera załącznik 9.”*

b. ust. 9 otrzymuje brzmienie:

„9. Przewoźnik nie może udostępniać użytkowanych przez jego personel urządzeń radiotelefonicznych pracujących w sieci radiołączności PLK osobom trzecim i odpowiedzialny jest za ich sprawność oraz wykorzystywanie, zgodnie z instrukcjami i regulaminami obowiązującymi w PLK, w szczególności „Regulaminem wykorzystywania sieci radiołączności w pasmach radiowych administrowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przez przewoźników kolejowych korzystających z linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”, dostępnym na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl), w zakładce: Dla klientów i kontrahentów / Warunki udostępniania infrastruktury i regulaminy / Regulamin wykorzystywania sieci radiołączności w pasmach radiowych administrowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przez przewoźników kolejowych:

<http://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-wykorzystywania-sieci-radiolacznosci-w-pasmach-radiowych-administrowanych-przez-pkp-polskie-linie-kolejowe-sa-przez-przewoznikow-kolejowych/>”;

c. po ust. 13 dodaje się ust. 14 w brzmieniu:

„14. Ograniczenia środowiskowe dotyczące eksploatacji taboru kolejowego wyposażonego w toalety z zamkniętym układem sanitarnym na poszczególnych odcinkach linii kolejowych zostały wskazane w podrozdziale 3.4.1.”

- a tym samym odpowiedniej modyfikacji ulega numeracja ustępów w podrozdziale 2.7;

5) Podrozdział 2.8. *Proces akceptacji personelu*, w którym ust. 2 słowo „Umowy” zastępuje się słowami: „Umowy o wykorzystanie”;

6) Podrozdział 3.1. *Wprowadzenie*, który otrzymuje brzmienie:

„1. Krajowy rejestr infrastruktury (RINF), prowadzony przez Prezesa UTK w postaci elektronicznej, jest dostępny dla zarejestrowanych użytkowników na stronie internetowej <https://rinf.utk.gov.pl>.

2. Dane charakteryzujące infrastrukturę kolejową, prezentowane w załącznikach do Regulaminu, jak również dane przekazywane do RINF, o którym mowa w ust. 1, pochodzą z jednego źródła danych: *Prowadzenie Opisu Sieci (POS)*.”;

7) Podrozdział 4.1. *Wprowadzenie*, w którym dodaje się ust. 11 w brzmieniu:

„11. Zarządca w komunikatach dostępnych w ISZTP informuje o braku dostępności zdolności przepustowej w wyniku nieplanowanych prac w zakresie utrzymania infrastruktury kolejowej.”;

8) Podrozdział 4.3.3.1. *Zmiany, w których rozpatrywane są wnioski o przydzielenie tras pociągów (Aktualizacja rozkładu jazdy)*, w którym ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. PLK wprowadza w ramach wolnej zdolności przepustowej dodatkowe aktualizacje RRJ dla pociągów towarowych według następującego harmonogramu:

L.p.	Wyszczególnienie	Terminy			
1	Składanie wniosków o przydzielenie tras pociągów	20-21.11.2017 r.	10-11.05.2018 r.	04-05.06.2018 r.	11.12.2017 r.(*)
2	Opracowanie projektu rozkładu jazdy na podstawie złożonych wniosków o przydzielenie tras pociągów	22-28.11.2017 r.	14-18.05.2018 r.	06-11.06.2018 r.	12-15.12.2017 r.(*)
3	Przekazanie przewoźnikom projektu rozkładu jazdy pociągów	29.11.2017 r.	21.05.2018 r.	12.06.2018 r.	18.12.2017 r. (*)

4	Analiza i zgłaszanie uwag do projektu rozkładu jazdy pociągów	30.11-01.12.2017 r.	22-23.05.2018 r.	13-14.06.2018 r.	19-20.12.2017 r.(*)
5	Realizacja lub odmowa realizacji uwag i propozycji zmian	4-6.12.2017 r.	24-28.05.2018 r.	15-19.06.2018 r.	21-22.12.2017 r.(*)
6	Akceptacja rozkładu jazdy pociągów przez przewoźników	7.12.2017 r.	29.05.2018 r.	20.06.2018 r.	27.12.2017 r. (*)
7	Zarządzenie rozkładu jazdy pociągów	8.12.2017 r.	30.05.2018 r.	21.06.2018 r.	28.12.2017 r. (*)
8	Okres kursowania pociągów	9.04-8.12.2018 r.	3.09-8.12.2018 r.	01.10-8.12.2018 r.	05.02-08.12.2018 r. (*)

(\*) Korekta realizowana w trybie wniosków IRJ.”

- 9) Podrozdział 4.3.3.2. *Zmiany, w których nie są rozpatrywane wnioski o przydzielenie tras pociągów*, w którym ust. 5 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) aplikant akceptuje projekt, o którym mowa w pkt 1, jako optymalne rozwiązanie w określonych warunkach lub rezygnuje z przydzielonej zdolności przepustowej w całości albo w części.”;

- 10) Podrozdział 4.3.5. *Studium rozkładu jazdy pociągów*, ust. 3, w którym słowo „przewoźnikowi” zastępuje się słowem: „aplikantowi”;

- 11) Podrozdział 4.3.6. *Korzystanie z linii/odcinków kolejowych, dla których nie jest opracowywany rozkład jazdy pociągów*, w którym:

- a. ust. 1 - otrzymuje brzmienie:

„1. Korzystanie z linii/odcinków kolejowych, dla których ze względu na stan techniczny linii nie jest opracowywany rozkład jazdy pociągów, odbywa się według zasad zawartych w ust. 2-7.”;

- b. ust. 2 zdanie pierwsze - otrzymuje brzmienie:

„Przewoźnik występuje z wnioskiem o korzystanie z linii/odcinków, dla których w załączniku 2.1 jako maksymalną prędkość techniczną wskazano wartość 0 km/h, do właściwego zakładu linii kolejowych PLK, przy czym zakład PLK obowiązany jest do rozpatrzenia wystąpienia przewoźnika w okresie nie dłuższym niż 5 dni kalendarzowych od daty jego złożenia, pod warunkiem spełnienia przez wnioskującego warunków określonych w ust. 3.”;

- c. ust. 3 zdanie wstępne – otrzymuje brzmienie:

„Wystąpienie przewoźnika o korzystanie z linii/odcinków kolejowych, o których mowa w ust. 1, musi zawierać w szczególności: (...)”;

- d. w ust. 4 – wyrażenie „(...) w załączniku 3.” – zastępuje się wyrażeniem:

„(...) w załącznikach 3.1 i 3.2.”;

- 12) Podrozdział 4.6. *Komunikacja zastępcza*, ust. 2, w którym na końcu dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Pracownicy jednostek organizacyjnych PLK współpracują z pracownikami przewoźnika kolejowego w ustaleniu miejsca zatrzymań komunikacji zastępczej w obrębie obszaru kolejowego zarządzanego przez PLK.”;

- 13) Podrozdział 4.7. *Zasady rezygnacji z niewykorzystanej zdolności przepustowej*, którego tytuł i treść otrzymuje brzmienie:

„4.7. Zasady rezygnacji z przydzielonej zdolności przepustowej

1. Aplikant ma prawo do zrezygnowania z przydzielonej trasy pociągu lub jej części. Rezygnacja z przydzielonej trasy pociągu dokonywana jest przez upoważnionych pracowników poprzez ISZTP.

W tym przypadku, PLK pobiera opłatę rezerwacyjną za całą albo część zamówionej i przydzielonej trasy pociągu, która nie została wykorzystana, w wysokości określonej w podrozdziale 6.4.1., zgodnie z postanowieniami określonymi w Umowie o przydzielenie.

2. PLK przyjmuje rezygnację z przydzielonej trasy pociągu poczynawszy od daty przekazania powiadomienia o przydzielonych trasach pociągów, o którym mowa w podrozdziale 4.3.1. ust. 10.
3. Potwierdzenie przyjęcia „Rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w całości lub jej części” generowane jest automatycznie z ISZTP i przesyłane pocztą elektroniczną na adres e-mail zgłaszającego rezygnację.

W przypadku awarii ISZTP rezygnację z całości lub części przydzielonej trasy pociągu, należy składać do właściwego terytorialnie stanowiska ds. konstrukcji rozkładów jazdy pociągów, odpowiadającego obszarowo miejscu planowanego rozpoczęcia przejazdu (dane teleadresowe podano w **załączniku 4.3**), za pomocą poczty elektronicznej według wzoru stanowiącego **załącznik 6.5**.

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

- 14) Dodanie po podrozdziale 4.7. *Zasady rezygnacji z przydzielonej zdolności przepustowej* – podrozdziału 4.8. *Przesyłki nadzwyczajne i towary niebezpieczne* - w brzmieniu:

„4.8. Przesyłki nadzwyczajne i towary niebezpieczne

*Wymagania i informacje dotyczące przewozu przesyłek nadzwyczajnych i towarów niebezpiecznych zostały opisane w podrozdziale 2.5 [Przewóz przesyłek nadzwyczajnych] i podrozdziale 2.6 [Towary niebezpieczne].*”

- a tym samym odpowiedniej modyfikacji ulega numeracja podrozdziałów w rozdziale 4;

- 15) Podrozdział 4.8.2. *Postępowanie w razie zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w transporcie kolejowym*, w którym:

- a. w ust. 1 i 9 – wyrażenie „(...) w załączniku 3.” – zastępuje się wyrażeniem: „(...) w załączniku 3.2.”,
- b. w ust. 2 i 3 – wyrażenie „(...) pracownik przewoźnika (...)” – zastępuje się wyrażeniem: „(...) pracownik przewoźnika oraz PLK (...)”,
- c. w ust. 5 zdanie pierwsze – słowo „Umowy” zastępuje się słowami: „Umowy o wykorzystanie”,
- d. w ust. 5 zdanie trzecie – słowo „Umowie” zastępuje się słowami: „Umowie o wykorzystanie”;

- 16) Podrozdział 4.8.3. *Przewidywane problemy*, w którym:

- a. w ust. 5 zdanie ostatnie – wyrażenie „(...) w Umowie (...)” zastępuje się wyrażeniem: „(...) w Umowie o wykorzystanie (...)”,
- b. w ust. 7- po słowach „(...) kosztów bezpośrednich (...)” dodaje się wyrażenie: „(tj. bez narzutów i marży zysku)”,
- c. ust. 14 otrzymuje brzmienie:

„14. W przypadku, kiedy niesprawności taboru wykryte przez urządzenia dsat, jak i stwierdzone przez pracowników PLK oraz potwierdzone przez pracowników przewoźnika, skutkują dodatkowymi czynnościami, ich koszty ponosi przewoźnik.

*W przypadku, kiedy urządzenia dsat wskazują niesprawność taboru, które nie zostaną potwierdzone komisyjnie przez przewoźnika i PLK, to koszty związane z wyłączeniem sprawnego taboru ponosi PLK.”*

- 17) Podrozdział 4.8.4. *Nieprzewidziane problemy*, w którym wyrażenie „(...) w ramach zarządzania kryzysowego (...)” zastępuje się wyrażeniem:

„(...) w ramach kolejowego systemu zarządzania kryzysowego (...)”;

- 18) Podrozdział 6.2. *Systemy opłat*, w którym ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Opłata podstawowa, o której mowa w podrozdziale 6.3.1, w przypadku realizacji przejazdu drogą okrężną według indywidualnego rozkładu jazdy oraz Katalogu PLK z przyczyn leżących po stronie PLK, ustalana jest według „Procedury rozliczeń opłat za przejazdy pociągów

towarowych realizowane drogami okrężnymi w związku z prowadzonymi inwestycjami na sieci PLK”, dostępnej na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w zakładce: *Dla klientów i kontrahentów / Warunki udostępniania infrastruktury kolejowej i regulaminy / Trasy modelowe*:  
<http://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/trasy-modelowe/>”;

19) Podrozdział 6.3.4. *Inne usługi*, który otrzymuje brzmienie:

„1. PLK pobiera opłatę za opracowanie studium rozkładu jazdy pociągów. Podstawowa stawka wynosi 57,92 zł/godz. pracy przeznaczonej na opracowanie tego studium.

2. W zależności od nakładu pracy koniecznego do opracowania studium PLK pobiera następujące opłaty:

- 1) Opracowanie studium trasy, dla którego konieczna jest modyfikacja bazy POS lub opracowanie specjalnych warunków przejazdu – według indywidualnej wyceny;
- 2) Opracowanie studium trasy, dla którego nie jest wymagana modyfikacja bazy POS lub opracowanie specjalnych warunków przejazdu:
  - a) przeliczenie trasy dla sprawdzenia możliwości przejazdu dla wskazanego brutta, nacisku, itp.;
  - b) opracowanie trasy pociągu zgodnie z wnioskiem.

Stawka wynosi:

- 20% stawki godzinowej dla trasy o długości do 50 km;
- 40% stawki godzinowej dla trasy o długości od 51 do 100 km;
- 60% stawki godzinowej dla trasy o długości od 101 do 200 km;
- 80% stawki godzinowej dla trasy o długości od 201 do 300 km;
- 100 % stawki godzinowej dla trasy o długości ponad 301 km;”;

20) Podrozdział 6.4.1. *Opłaty za niewykorzystanie / rezygnację zdolności przepustowej*, w którym w ust. 1 po wyrażeniu „(...) opłaty podstawowej za planowany przejazd (...)”, dodaje się słowo: „*pociągu*”;

21) Podrozdział 6.5. *Plan wykonania*, który otrzymuje brzmienie:

1. *Za kursujące planowo uznaje się wszystkie pociągi pasażerskie i towarowe przewoźnika przeznaczone do przewozu osób i rzeczy, które ukończyły jazdę na sieci zarządzanej przez PLK lub zostały przekazane na obszar innych zarządców z opóźnieniem nie większym niż 5 minut w przypadku pociągów pasażerskich i 15 minut w przypadku pociągów towarowych.*
2. *W okresie obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów, procentowy udział pociągów przewoźnika, które nie zostaną opóźnione z jego winy, w ogólnej liczbie uruchomionych przez niego pociągów, tzw. punktualność kwalifikowana przewoźnika - określa Umowa o wykorzystanie. Punktualność kwalifikowana nie może być niższa niż 90% dla pociągów pasażerskich i 70% dla pociągów towarowych.*
3. *Wysokość rekompensaty należnej przewoźnikowi za minutę opóźnienia pociągu ustalana jest na podstawie uśrednionego kosztu udostępnienia infrastruktury kolejowej dla pociągów pasażerskich i towarowych w przeliczeniu na zrealizowaną w ciągu jednej minuty pracę eksploatacyjną określoną w pociągokilometrach. Wysokość rekompensaty za minutę opóźnienia pociągu wynosi 6,50 zł.*  
*Stawka rekompensaty za minutę opóźnionego pociągu ustalana jest jako ilorzaz sumy iloczynu:*
  - *zrealizowanej pracy eksploatacyjnej pociągów towarowych w rjp 2016/2017,*
  - *współczynnika czasu przejazdu dla ruchu towarowego*
  - *średniej stawki za dostęp do infrastruktury kolejowej pociągów towarowych w rjp 2016/2017**oraz iloczynu:*
  - *zrealizowanej pracy eksploatacyjnej pociągów pasażerskich w rjp 2016/2017*
  - *współczynnika czasu przejazdu dla ruchu pasażerskiego*
  - *średniej stawki za dostęp do infrastruktury kolejowej pociągów pasażerskich w rjp 2016/2017**przez sumę pracy eksploatacyjnej zrealizowanej przez pociągi towarowe i pociągi pasażerskie w rjp 2016/2017.*

Współczynnik czasu przejazdu, oddzielnie dla ruchu towarowego i pasażerskiego, obliczany jest jako iloraz zrealizowanej pracy eksploatacyjnej w rjp 2016/2017 przez łączny czas przejazdu pociągów wyrażony w minutach.

4. Do wypłaty rekompensaty należnej przewoźnikowi kolejowemu za opóźnienie pociągu kwalifikują się wszystkie pociągi pasażerskie i towarowe przewoźnika przeznaczone do przewozu osób i rzeczy, które ukończyły jazdę na sieci zarządzanej przez zarządcę lub zostały przekazane na obszar innych zarządców z opóźnieniem większym niż 5 minut w przypadku pociągów pasażerskich i 15 minut w przypadku pociągów towarowych, z wyłączeniem pociągów, które zostały uruchomione na podstawie wniosków o przydzielenie tras pociągów złożonych w terminie późniejszym niż 5 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu.
5. Do wyznaczenia liczby minut opóźnień podlegającej wypłacie rekompensaty przyjmuje się różnicę pomiędzy czasem rzeczywistego przyjazdu do stacji końcowej a czasem rozkładowego przyjazdu.
6. Ogranicza się wielkość wtórnych opóźnień pociągów podlegającą wypłacie rekompensat w taki sposób, że zakwalifikowane opóźnienie pociągu na pierwotną przyczynę nie może przekroczyć 300 minut, a do opisu wtórnych opóźnień będących konsekwencją pierwotnej przyczyny powyżej tej wielkości stosowane będą kody przyczyn opóźnień z 9. grupy (przyczyny wtórne) – za które nie są odpowiedzialni ani PLK ani przewoźnik.
7. PLK koordynuje wypłacanie rekompensat w następujący sposób:
  - 1) PLK wypłaca przewoźnikowi rekompensatę, jeżeli pociągi przewoźnika wymienione w pkt. 4. zostaną na drodze przebiegu opóźnione przez PLK (w tym jego podwykonawców), i/lub innych przewoźników.
  - 2) Przewoźnik wypłaca PLK rekompensatę za opóźnienia pociągów innych przewoźników kolejowych wymienione w ust. 4. w przypadku, gdy spowodował on ich opóźnienie.
  - 3) Podstawę rozliczeń rekompensat dla każdego okresu rozliczeniowego w zakresie opóźnień pociągów stanowi uzgodniona z przewoźnikiem autoryzowana dokumentacja prowadzona przez PLK – „Rozliczenie jakości świadczonych usług” (zakładka „Jakość” – raport należności i zobowiązań PLK wyliczany automatycznie w SEPE tzw. biling rozliczeń).
  - 4) Rozliczenia rekompensat realizowane są w cyklu miesięcznym, każdy okres rozliczeniowy powinien być zakończony do 20. dnia następnego miesiąca po okresie rozliczeniowym. Rozliczenie powinno obejmować również opóźnienia pociągów oznaczonych przez przewoźnika w SEPE symbolem „R”. Jeżeli PLK w ustalonym czasie nie wyjaśni reklamacji przewoźnika dotyczących przyczyn opóźnień pociągów rekompensata za opóźnienie obciąża PLK.
  - 5) W sytuacjach, gdy ustalenie przyczyn opóźnienia pociągu wymaga przeprowadzenia postępowania wyjaśniającego (opóźnieniu przypisano kod 95.1) i nie jest możliwe rozliczenie opóźnienia w terminie podanym w ust. 4., korekty rozliczeń będące skutkiem przekwalifikowania przyczyn opóźnienia będą uwzględniane w następnym okresie rozliczeniowym. Dotyczy to w szczególności opóźnień pociągów związanych z powstałymi zdarzeniami (poważny wypadek, wypadek lub incydent) oraz sytuacjami potencjalnie niebezpiecznymi i ustaleniu odpowiedzialnych;
  - 6) Na podstawie dokumentacji prowadzonej przez PLK, o której mowa w pkt 3. PLK określa dla wszystkich uczestników procesu przewozowego mających udział w powstaniu opóźnienia pociągu, ich procentowy udział w liczbie minut opóźnienia pociągu określonej zgodnie z ust. 5.
  - 7) Według określonego zgodnie z pkt 6. procentowego udziału w opóźnieniu pociągu, PLK ustala liczbę minut opóźnienia przypisaną każdemu odpowiedzialnemu za opóźnienia pociągu w odniesieniu do liczby minut opóźnienia pociągu określonej zgodnie z ust. 5. Liczba minut opóźnienia (minuty obciążające) obliczana będzie automatycznie w SEPE „Rozliczenie jakości świadczonych usług” zakładka „Jakość” i po przeliczeniu przez system na wielkość rekompensat „Biling” będzie podstawą do wystawiania not obciążeniowych.
  - 8) Przewoźnicy nieposiadający dostępu do SEPE dokonują weryfikacji i autoryzacji przejazdu i opóźnień pociągów na podstawie bilingu rozliczeń (dokumentacja o której mowa w pkt 3) generowanego z SEPE, który Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przesyła Przewoźnikom do 10. dnia roboczego następnego miesiąca po miesiącu rozliczeniowym na wskazany adres e-mail.

- 9) Po dokonaniu weryfikacji, przewoźnicy w ciągu trzech roboczych dni od otrzymania bilingu rozliczeń zobowiązani są przesłać Zarządcy autoryzowany biling rozliczeń na wskazany adres e-mail. W przypadku nieprzesłania autoryzowanego dokumentu w terminie do trzech dni, uznaje się, że Przewoźnik wyraził zgodę na zakwalifikowane przyczyny opóźnień.
8. Zasady uzgodnień opóźnień pociągów, rozpatrywania odwołań i rozstrzygania sporów.
- 1) Przewoźnik obligatoryjnie dokonuje weryfikacji i autoryzacji jakości przejazdu pociągów na podstawie zakładki „autoryzacja” SEPE, zaznaczając opcję, „T – zgoda” lub w przypadku zgłoszenia zastrzeżeń opcję „R – reklamacje” najpóźniej w ciągu 72 godzin po zakończeniu biegu pociągu. W przypadku braku weryfikacji i autoryzacji przejazdu pociągu w ww. terminie uznaje się, że Przewoźnik wyraził zgodę na zakwalifikowane przyczyny opóźnień.
  - 2) W przypadku zgłoszenia zastrzeżenia przez przewoźnika, co do prawidłowości opisu przyczyny opóźnienia pociągu (odznaczenia w SEPE opcji „R – reklamacje”) wyznaczeni pracownicy PLK zobowiązani są bezzwłocznie, w uzasadnionych przypadkach nie później niż w ciągu 72 godzin od chwili złożenia reklamacji zapisanej w SEPE podjąć decyzję w sprawie zastrzeżeń przewoźnika.
  - 3) Odwołania co do sposobu realizacji reklamacji w zakresie opisu przyczyn opóźnień pociągów na szczeblu dyspozytorskim bezzwłocznie po realizacji etapów wymienionych w pkt. 1. i 2., w uzasadnionych przypadkach nie później jak w siódmej dobie po zakończeniu biegu pociągu przewoźnik składa do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK, które w ciągu 3 kolejnych dni roboczych rozpatruje zastrzeżenia przewoźnika i informuje go o sposobie rozpatrzenia.
  - 4) Jeżeli po realizacji powyższych procedur przewoźnik w dalszym ciągu ma zastrzeżenia co do zasadności i poprawności realizacji jego odwołania przysługuje mu prawo złożenia bezzwłocznie reklamacji do Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali PLK lub w uzasadnionych przypadkach w terminie nie późniejszym jak do 10 dnia następnego miesiąca. Czas w jakim Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej rozpatruje reklamację wynosi maksymalnie 5 dni roboczych, przewoźnik powinien zostać poinformowany o sposobie rozpatrzenia jego zastrzeżeń. W przypadku niekorzystnego rozpatrzenia zastrzeżeń, Przewoźnikowi przysługuje prawo do złożenia odwołania w terminie do 15 dnia następnego miesiąca. Ponadto, Przewoźnik może żądać od Zarządcy stosownej dokumentacji, związanej z opóźnieniem pociągu.
  - 5) W końcowym etapie rozpatrywania reklamacji dotyczących przyczyn opóźnień pociągów przez Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej PLK obowiązuje zasada, że wszystkie wątpliwe i niewyjaśnione w określonym czasie przyczyny opóźnień pociągów wynikające z nieprawidłowego funkcjonowania zasobów infrastruktury kolejowej obciążają PLK. Jeśli w konkretnym przypadku, gdy przyczyna była ustalona i wskazywała jako winnego przewoźnika a ten uważa, że nie jest odpowiedzialny za opóźnienie, ciężar udowodnienia powyższego należy do niego.
9. Zasady i sposób ustalania przyczyn opóźnień określa załącznik 17.
10. Procedurę rozliczenia rekompensaty za opóźnienie pociągu określa Umowa o wykorzystanie.”;
- 22) Podrozdział 6.8. Gwarancje finansowe, w którym ust. 11 otrzymuje brzmienie:  
„11. Szczegóły przedstawiania, uzupełniania i uruchomienia zapłaty gwarancji instytucji finansowych określają Umowy o przydzielenie lub Umowy o wykorzystanie.”;
- 23) Podrozdział 7.2. Działania sprawdzające przeprowadzane przez uprawniony personel PLK, ust. 1, w którym dodaje się pkt 3 w brzmieniu:  
„3) znajomości obsługiwanych odcinków linii przez maszynistę.”;
- 24) Podrozdział 7.3.1. Obowiązki i uprawnienia zarządcy infrastruktury PLK, w którym:
- a. w pkt 1 – wyrażenie „(...) w załączniku 3 (...)” – zostaje zastąpione wyrażeniem:  
„(...) w załączniku 3.1 i 3.2 (...)”,
  - b. pkt 13 – otrzymuje brzmienie:  
„13) powiadamiania przewoźników o zmianach przepisów wewnętrznych, wskazanych w załącznikach 3.1 i 3.2 oraz porozumień, regulaminów lub instrukcji obowiązujących

- w ruchu granicznym, o którym mowa w podrozdziale 2.4. ust. 1, w terminie określonym w podrozdziale 2.4. ust. 2;”,
- c. w pkt 29 – wykreśla się wyrażenie:  
„zgodnie z zasadami określonymi w załączniku 12”;
  - d. w pkt 30 – wyrażenie „(...) załącznik 4.5 (...)” – zostaje zastąpione wyrażeniem:  
„załącznik 4.4”;
  - e. w pkt. 1, 2, 24 i 26 – słowo „Umowy”, w różnej odmianie – zastępuje się wyrażeniem:  
„Umowy o wykorzystanie”, z zachowaniem odpowiedniej odmiany wyrażenia;
- 25) Podrozdział 7.3.2. *Obowiązki i uprawnienia przewoźnika*, w którym:
- a. w pkt. 3 – wyrażenie „(...) w załączniku 3 (...)” – zostaje zastąpione wyrażeniem:  
„(...) w załączniku 3.1 i 3.2 (...)”;
  - b. w pkt. 16, 18, 27 – słowo „Umowy” – zastępuje się wyrażeniem: „Umowy o wykorzystanie”;
- 26) Podrozdział 7.4. *Odszkodowania, rozliczenia za niedotrzymanie zobowiązań*, w którym w ust. 1, 2, 4, 5 i 6 – słowo „Umowy”, w różnej odmianie – zastępuje się wyrażeniem: „Umowy o wykorzystanie”, z zachowaniem odpowiedniej odmiany wyrażenia;
- 27) Podrozdział 7.5. *Zezwolenia dla pracowników przewoźnika*, w którym:
- a. w ust. 1 - słowo „Umowy” – zastępuje się wyrażeniem: „Umowy o wykorzystanie”;
  - b. w ust. 4 ostatnie zdanie – wyrażenie „(...) załącznik 4.5.” zastępuje się wyrażeniem  
„(...) załącznik 4.4.”
- 28) Podrozdział 7.6. *Zgłaszanie przez przewoźnika gotowości do odjazdu*, w którym:
- a. w ust. 1 pkt 2 – otrzymuje brzmienie:  
„2) zmiana pojazdu trakcyjnego lub drużyny trakcyjnej;”;
  - b. w ust. 5 – wyrażenie „(...) z Umową (...)” – zastępuje się wyrażeniem: „(...) z Umową o wykorzystanie (...)”;
- 29) Podrozdział 7.7. *Włączanie wagonów kontrolnych i inspekcyjnych PLK do pociągów przewoźnika*, w którym, w ust. 1 oraz w ust. 3 pkt 4 – słowo „Umowy”, w różnej odmianie – zastępuje się wyrażeniem: „Umowy o wykorzystanie”, z zachowaniem odpowiedniej odmiany wyrażenia;
- 30) Dodanie załącznika „6.5. *Wzór wniosku o rezygnację z przydzielonej trasy pociągu*”  
- a tym samym odpowiednią modyfikację spisu załączników;
- 31) Dodanie załącznika „17. *Zasady i sposób ustalania przyczyn opóźnień pociągów*”  
- a tym samym odpowiednią modyfikację spisu załączników;
- 32) Aktualizację danych w załącznikach:
- 1) 1. Wykaz linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,
  - 2) 2.1(P) Wykaz maksymalnych prędkości – składy wagonowe,
  - 3) 2.1(A) Wykaz maksymalnych prędkości – autobusy szynowe i EZT,
  - 4) 2.1(T) Wykaz maksymalnych prędkości – pociągi towarowe,
  - 5) 2.2. Wykaz maksymalnych nacisków osi,
  - 6) 2.3. Wykaz maksymalnych nacisków liniowych (na 1 metr bieżący toru),
  - 7) 2.4. Klasy odcinków linii kolejowych,
  - 8) 2.5. Wykaz parametrów technicznych na wyznaczonych międzynarodowych ciągach tranzytowych w ruchu towarowym,
  - 9) 2.6. Wykaz posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych,
  - 10) 2.7. Wykaz linii kolejowych, na których wprowadzone zostały ograniczenia ich użytkowania,
  - 11) 2.8. Wykaz odległości do terminali kolejowych, punktów zaopatrzenia w paliwo, torów postojowych i punktów utrzymania pojazdów kolejowych,



- 12) 2.9. Wykaz ogólnodostępnych torów do czynności ładunkowych z przyległym placem lub rampą będących w zarządzie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,
- 13) 2.11. Wykaz peronów przy liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,
- 14) 2.13. Wykaz parametrów sieci trakcyjnej,
- 15) 2.14. Wykaz linii kolejowych, które są wyposażone w elektromagnesy samoczynnego hamowania pociągów,
- 16) 2.15. Linie kolejowe według obszarów działania zakładów linii kolejowych.

Na końcu każdego załącznika charakteryzującego infrastrukturę kolejową znajduje się szczegółowy wykaz wprowadzonych zmian.