



**Warunki korzystania i ogólne warunki handlowe obowiązujące dla sieci kolejowej **UBB Polska Sp. z o.o.** oraz jej obiektów i urządzeń obsługi (SNB/NBS UBB Polska)  
Rozkład jazdy pociągów 2010/2011**

## **Uchwała**

Zarządu UBB Polska Sp. z o.o. w Świnoujściu

**z dnia 02 sierpnia 2009 roku**

w sprawie przyjęcia "Warunków korzystania i ogólnych warunków handlowych obowiązujących dla sieci kolejowej UBB Polska Sp. z o.o. oraz jej obiektów i urządzeń obsługi (SNB/NBS UBB Polska) - rozkład jazdy pociągów 2009/2010".

Zarząd Spółki UBB Polska Sp. z o.o. uchwała, co następuje:

### **§ 1**

Ustala i przyjmuje "Warunki korzystania i ogólne warunki handlowe obowiązujące dla sieci kolejowej UBB Polska Sp. z o.o. oraz jej obiektów i urządzeń obsługi (SNB/NBS UBB Polska) - rozkład jazdy pociągów 2009/2010" dla Spółki UBB Polska Sp. z o.o.

### **§ 2**

"SNB/NBS UBB Polska - rozkład jazdy pociągów 2009/2010" obowiązują od dnia zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

### **§ 3**

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

-----  
Jörgen Boße

-----  
Andreas Zylka

# Spis treści

---

<b>1</b>	<b>Informacje ogólne</b>	<b>1</b>
1.1	Wstęp	1
1.2	Zakres ważności	1
1.2.1	UBB Polska Sp. z o. o.	1
1.3	Okres ważności i zmiany warunków SNB/NBS UBB Polska	2
1.4	Opublikowanie, możliwość ustosunkowania się oraz metryczka	2
1.5	Osoby do kontaktów	2
<hr/>		
<b>2</b>	<b>Warunki dostępu</b>	<b>3</b>
2.1	Wstęp	3
2.2	Warunki prawne dostępu	3
2.2.1	Licencja, świadectwo bezpieczeństwa	3
2.2.2	Umowa o korzystanie z infrastruktury, regulująca zasady dotyczące stosunku umownego, oraz ogólne warunki handlowe korzystania z infrastruktury kolejowej UBB Polska Sp. z o.o.	3
2.3	Techniczno-eksploatacyjne warunki dostępu	3
2.3.1	Odbiór techniczny wzgl. udzielenie zezwolenia na uruchomienie pojazdów przez właściwe organy	4
2.3.2	Wydanie przez Usedomer Bäderbahn GmbH zezwolenia dla pojazdów kursujących na określonej linii	4
2.3.3	zostaje niewypełnione	5
2.3.4	Zbiór reguł techniczno-eksploatacyjnych ważnych dla dostępu do sieci oraz dodatkowe przepisy obowiązujące dla transgranicznych linii kolejowych	6
2.4	Przewozy nadzwyczajne	8
2.5	Zdolność taboru do jazdy	8
2.6	Ładunek niebezpieczny	8
<hr/>		
<b>3</b>	<b>Infrastruktura</b>	<b>9</b>
3.1	Wstęp	9
3.2	Opis infrastruktury	9
3.2.1	Sieć kolejowa	9
3.2.2	Szlak nr 6778: Świnoujście Centrum - Ahlbeck Granica Państwa	10
3.2.3	zostaje niewypełnione	11
3.2.4	zostaje niewypełnione	11
3.2.5	zostaje niewypełnione	11
3.2.6	zostaje niewypełnione	11
3.2.7	Obiekty i urządzenia obsługi	13
3.3	Ograniczenia w ruchu i eksploatacji	13
3.3.1	Ładunek niebezpieczny	13
3.3.2	Parowozy	13
3.3.3	Restrykcje ekologiczne	13
3.3.4	Restrykcje dotyczące przejazdu mostem	13
3.3.5	Specjalne drogi szynowe	13
3.3.6	Przeciążone drogi szynowe	13

## Spis treści

3.4	Dostępność infrastruktury	14
3.4.1	Godziny otwarcia szlaku	14
3.4.2	Utrzymanie infrastruktury, wykonanie robót budowlanych	14
3.4.3	Zwolnienie wykorzystywanej infrastruktury	15
3.5	Perspektywy rozwoju infrastruktury UBB Polska	16
3.5.1	Uruchomienie infrastruktury	16
3.5.2	Oddanie infrastruktury	16
<hr/>		
<b>4</b>	<b>Przydzielanie zdolności przepustowej</b>	<b>17</b>
4.1	Drogi szynowe	17
4.1.1	Sieciowy rozkład jazdy pociągów	17
4.1.2	Okazjonalny ruch pociągów	24
4.1.3	Kooperacja w przypadku międzysieciowych tras pociągów	27
4.1.4	Wnioski o przydzielenie tras pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi	27
4.1.5	Wnioski o przydzielenie tras pociągów z ładunkami niebezpiecznymi	28
4.2	Obiekty i urządzenia obsługi	29
4.2.1	Umowa o korzystanie z obiektów i urządzeń obsługi	29
4.2.2	Opłaty	29
4.3	Złożenie wniosku o korzystanie	29
4.3.1	Treść i forma	29
4.3.2	Termin	29
4.4	Zasady udostępnienia obiektów i urządzeń obsługi	29
4.4.1	29	
4.4.2	29	
4.4.3	29	
4.4.4	29	
4.5	Zmiany dotyczące korzystania	29
4.6	Nieuprawnione korzystanie z obiektów i urządzeń obsługi	30
4.6.1	30	
4.6.2	30	
4.7	Odstępstwa od regularnej eksploatacji i podjęcie działań w przypadku zakłóceń	31
4.7.1	Informacje ogólne, zasady prowadzenia ruchu kolejowego, zarządzanie sytuacjami awaryjnymi	31
4.7.2	Stanowiska, które należy zawiadomić	31
4.7.3	Zarządzanie sytuacjami awaryjnymi	31
4.7.4	Awaryjna autobusowa komunikacja zastępcza w przewozach pasażerskich	32
4.7.5	Osoby do kontaktów	32
4.8	Zapotrzebowanie na zdolność przepustową na potrzeby utrzymania i rozbudowy/odnowienia infrastruktury	32
4.9	Uregulowania dotyczące niekorzystania oraz cofnięcia wniosku	32
4.10	Umowy ramowe	32
<hr/>		
<b>5</b>	<b>Zakres usług</b>	<b>34</b>
5.1	Wstęp	34
5.2	Usługi obowiązkowe	34

## Spis treści

5.3	Usługi dodatkowe	34
5.4	Usługi poboczne	36
<b>6 Zasady odpłatności</b>		<b>37</b>
6.1	System opłat za korzystanie z przyznanych tras pociągów	37
6.1.1	Składnik zależny od rodzaju korzystania	38
6.1.2	Składnik zależny od usług	39
6.1.3	Pozostałe składniki opłaty	43
6.1.4	Sprawy różne	45
6.2	System opłat za korzystanie z urządzeń kolejowych	45
6.2.1	Składniki zależne od rodzaju korzystania	45
6.2.2	Składniki zależne od usług	45
6.2.3	System bodźców	45
6.2.4	Koszty dodatkowe i konsumpcyjne	46
6.2.5	Godziny odwarcia	46
6.2.6	Warunki płatności	46
6.2.7	Sprawy różne	46
6.3	Usługi dodatkowe	46
6.4	Usługi poboczne	46
6.5	Opłaty za korzystanie z tras, obiektów i urządzeń	48
6.5.1	Podstawa obliczenia	48
6.5.2	Podatek VAT	48
6.5.3	Warunki płatności	48
6.5.4	Wykluczenie sprzeciwu	48
6.5.5	Zabezpieczenia, przedpłaty, badanie wiarygodności kredytowej	48
<b>7 Inne postanowienia</b>		<b>50</b>
7.1	Informacje ogólne	50
7.1.1	Zawieranie umów o korzystanie z dróg szynowych oraz obiektów i urządzeń obsługi	50
7.1.2	Zakres korzystania z dróg szynowych oraz obiektów i urządzeń obsługi	51
7.1.3	Niekorzystanie z dróg szynowych oraz obiektów i urządzeń obsługi	51
7.1.4	Jakość infrastruktury	52
7.1.5	Przeniesienie praw i obowiązków umownych	52
7.1.6	Wielość użytkowników	53
7.2	zostaje niewypełnione	54
7.3	Prawa i obowiązki stron umowy w normalnych warunkach eksploatacji	54
7.3.1	Zasada	54
7.3.2	Zbiór reguł techniczno-eksploatacyjnych ważnych dla dostępu do sieci	54
7.3.3	Wymagania stawiane personelowi przewoźnika kolejowego	54
7.3.4	Ochrona pracy	55
7.3.5	Informacje ważne dla ruchu pociągów	55
7.3.6	Wymagania stawiane taborowi przewoźnika kolejowego	56
7.3.7	Utrzymanie infrastruktury, wykonanie robót budowlanych	57
7.3.8	Prawo do kontroli i uprawnienie do wydawania poleceń	58
7.4	Prawa i obowiązki stron umowy w przypadku zakłóceń w eksploatacji	58
7.4.1	Zakłócenia w ruchu	58

## Spis treści

7.4.2	Odstępstwa od uzgodnionego rozkładu jazdy pociągów	58
7.4.3	Powrót do normalnych warunków eksploatacji	59
7.4.4	Zwolnienie wykorzystywanej infrastruktury	59
7.4.5	Zagrożenia dla środowiska naturalnego	59
7.5	Odpowiedzialność	60
7.5.1	Zasady odpowiedzialności	60
7.5.2	Nieustalenie sprawcy szkody	60
7.5.3	Ubezpieczenie od obowiązku ponoszenia odpowiedzialności cywilnej	60
7.5.4	Skutki zwłoki	60
7.5.5	Bezpodstawne korzyści cenowe	61
7.5.6	Prawo dokonania potrącenia przez strony umowy	61

## Skróty/Glosariusz

Skrót	Nazwa
ABN	Ogólne warunki handlowe korzystania z infrastruktury kolejowej UBB Polska Sp. z o.o.
EBA	Eisenbahn-Bundesamt, Federalny Urząd Kolejowy w Niemczech
EBO	Rozporządzenie o budowie i eksploatacji kolei Republiki Federalnej Niemiec (EBO)
KoRil	wytyczna koncernu DB Netz AG
LZB	liniowe samoczynne oddziaływanie na pociąg
PZB	punktowe samoczynne oddziaływanie na pociąg
RIC	Umowa o wzajemnym używaniu wagonów osobowych i bagażowych w komunikacji międzynarodowej
RID	Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych
RIV	Umowa o wzajemnym używaniu wagonów towarowych w komunikacji międzynarodowej
RNE	RailNetEurope
SNB/ NBS	Warunki korzystania i ogólne warunki handlowe obowiązujące dla sieci kolejowej oraz obiektów i urzędzeń obsługi
VDV	Stowarzyszenie Niemieckich Przedsiębiorstw Transportowych

## **SPIS ZAŁĄCZNIKÓW**

**Załącznik nr 1:** Zbiór reguł techniczno-eksploatacyjnych ważnych dla dostępu do sieci - zestawienie

**Załącznik 2a do 2f:** Formularze wniosków o przydzielenie tras

## 1 Informacje ogólne

Niniejsze warunki korzystania obejmują ogólne warunki handlowe.

### 1.1 Wstęp

Niniejszymi warunkami korzystania (SNB/NBS UBB Polska) UBB Polska Sp. z o.o. (zwana dalej UBB Polska) publikuje warunki dostępu i korzystania obowiązujące dla jej sieci kolejowej oraz jej obiektów i urządzeń obsługi, zgodnie z art. 32 Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym oraz § 19 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej. Tym samym udostępnia swoim klientom obszernie informacje umożliwiające i ułatwiające świadczenie usług transportowych na sieci kolejowej UBB Polska oraz korzystanie z jej obiektów i urządzeń obsługi. W warunkach SNB/NBS znajdują Państwo reguły, terminy, procedury, zasady odpłatności i warunki handlowe dotyczące korzystania z sieci kolejowej UBB Polska oraz jej obiektów i urządzeń obsługi. Ponadto informujemy o warunkach dostępu do naszej sieci kolejowej oraz do obiektów i urządzeń obsługi.

Dla korzystania z osobowych stacji kolejowych UBB Polska obowiązują Ogólne warunki korzystania z infrastruktury osobowych stacji kolejowych (ABP UBB Polska).

O ile w SNB/NBS UBB Polska mowa jest o jednostce czasu o nazwie "dni robocze", odnosi się to do dni tygodnia od poniedziałku do piątku, oprócz świąt państwowych.

Językiem firmowym spółki UBB Polska jest język niemiecki. Niniejsze SNB/NBS UBB Polska dostępne są w języku niemieckim i polskim. Wszystkie pozostałe dokumenty (również załączniki do niniejszych SNB/NBS UBB Polska) oraz każdego rodzaju korespondencja handlowa w ruchu transgranicznym prowadzone są w języku niemieckim, a w ruchu kolejowym wykonywanym wyłącznie na terenie Polski - w języku polskim!

### 1.2 Zakres ważności

#### 1.2.1 UBB Polska Sp. z o. o.

SNB/NBS UBB Polska obowiązują dla wszystkich stosunków handlowych wynikających ze złożenia wniosków o korzystanie oraz z samego korzystania z przyznaných tras pociągów, obiektów i urządzeń obsługi oraz innych usług UBB Polska związanych z korzystaniem przez przedsiębiorców uprawnionych do dostępu do infrastruktury kolejowej, zgodnie z art. 29 do 36 Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Obowiązują one również dla stosunków handlowych pomiędzy UBB Polska a użytkownikami pojazdów kolejowych, samodzielnie biorącymi udział tymi pojazdami w ruchu kolejowym, oraz użytkownikami pojazdów kolejowych, niesamodzielnie biorącymi udział tymi pojazdami w ruchu kolejowym, o ile korzystają oni z usług w ten sam sposób jak przewoźnicy kolejni/ przedsiębiorcy uprawnieni do dostępu do infrastruktury kolejowej.

W związku z tym, jako tory trasy w myśl niniejszych SNB/NBS UBB Polska traktowane są w szczególności tory szlaku oraz tory główne w posterunkach ruchu.

Informacje dotyczące specyfiki lokalnej uzyskają Państwo od naszych osób do kontaktów pod następującymi numerami telefonów:

Zarząd:	pan Jörgen Boße	tel.: 0049 38378 / 27 10
Prokurent UBB:	pan Hans-Joachim Kohl	tel.: 0049 38378 / 27 116, 0049 175 / 265 62 62
Z-ca kierownika ruchu kolejowego UBB:	pan Michael Mißlitz	tel.: 0049 38378 / 27 1315, 0049 175 / 265 62 72
	pan Fred Burchardt	tel.: 0049 38378 / 27 123, 0049 175 / 265 62 10

### 1.3 Okres ważności i zmiany warunków SNB/NBS UBB Polska

Warunki SNB/NBS spółki UBB Polska wchodzi w życie z dniem opublikowania 2 sierpnia 2009 roku, ze skutkiem od dnia 2 grudnia 2009 roku.

W sprawie okresu ważności zasad odpłatności oraz wykazu opłat prosimy zwrócić uwagę na wskazówkę w pkt. 6.1 Wstęp, trzeci ustęp.

### 1.4 Opublikowanie, możliwość ustosunkowania się oraz metryczka

Niniejsze SNB/NBS UBB Polska oraz zmiany tychże warunków są publikowane na stronach internetowych [www.ubb-online.com](http://www.ubb-online.com).

Jako przedsiębiorca uprawniony do dostępu do infrastruktury kolejowej mogą Państwo ustosunkować się do postanowień zawartych w niniejszych SNB/NBS UBB Polska do momentu ich opublikowania. Prosimy o przesłanie opinii e-mailem pod następujący adres:

[info@ubb-online.com](mailto:info@ubb-online.com)

Na Państwa życzenie UBB Polska prześle wydrukowany egzemplarz niniejszych SNB/NBS UBB Polska za opłatą w wysokości 80 EUR. Pobranie warunków w formie pdf ze strony [www.ubb-online.com](http://www.ubb-online.com) jest oczywiście bezpłatne.

Wydawca warunków SNB/NBS UBB Polska:

UBB Polska Sp. z o. o.  
Wybrzeże Władysława IV 22  
72-600 Świnoujście

### 1.5 Osoby do kontaktów

Poniżej przedstawiamy osoby do kontaktów, które w razie potrzeby chętnie udostępnią dalsze informacje:

Zarząd:	pan Jörgen Boße	tel.: 0049 38378 / 27 10
Prokurent UBB:	pan Hans-Joachim Kohl	tel.: 0049 38378 / 27 116, 0049 175 / 265 62 62
Z-ca kierownika ruchu kolejowego UBB:	pan Michael Mißlitz	tel.: 0049 38378 / 27 1315, 0049 175 / 265 62 72
	pan Fred Burchardt	tel.: 0049 38378 / 27 123, 0049 175 / 265 62 10

We wszystkich sprawach związanych ze sprzedażą, w tym opracowania tras, proszę skontaktować się z:

Kierownikiem służby ruchu, panem Andreasem Burkhardtem, tel.: 0049 38378 / 27 115, 0049 175 / 265 62 70

## 2 Warunki dostępu

### 2.1 Wstęp

Podstawą dostępu do sieci kolejowej UBB Polska oraz jej obiektów i urządzeń obsługi są ogólne warunki dostępu z prawnego oraz z eksploatacyjnego i technicznego punktu widzenia. Dla przeprowadzenia transportów nadzwyczajnych i przewozów towarów niebezpiecznych obowiązują szczególne warunki.

### 2.2 Warunki prawne dostępu

Prawnymi warunkami dostępu dla przedsiębiorców uprawnionych do dostępu do infrastruktury kolejowej tj. przewoźników kolejowych z siedzibą w kraju oraz przedsiębiorców uprawnionych do dostępu do infrastruktury kolejowej w myśl art. 29a Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym są posiadanie wymaganych licencji i świadectw oraz zawarcie Umowy o korzystanie z infrastruktury, regulującej zasady dotyczące stosunku umownego.

Wzór wyżej wymienionej Umowy jest publikowany na stronach internetowych [www.ubb-online.com](http://www.ubb-online.com) pod rubryką Przedsiębiorstwo > Centrum biznesowe (<http://www.ubb-online.com/de/bcenter.html>).

#### 2.2.1 Licencja, świadectwo bezpieczeństwa

Podstawowym warunkiem korzystania z infrastruktury kolejowej UBB Polska jest dopuszczenie przedsiębiorcy do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego lub użytkownika pojazdów kolejowych, samodzielnie biorącego udział w ruchu kolejowym (art. 43 ust. 1 wzgl. ust. 2, art. 44 Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym). W związku z tym - bez ujmy dla regulacji dotyczącej zagranicznych przewoźników kolejowych zgodnie z art. 43 ust. 3 w/w Ustawy - żądana jest licencja, o udzielenie której należy wystąpić z wnioskiem do UTK, zgodnie z art. 45 ust. 1 Ustawy. O ile zamierza Państwo skorzystać z publicznej infrastruktury kolejowej UBB Polska jako przewoźnik kolejowy lub jako użytkownik pojazdów kolejowych, zamierzający samodzielnie brać udział w ruchu kolejowym, potrzebują Państwo w tym celu świadectwa bezpieczeństwa (art. 18 ust. 1 nr 2 w/w Ustawy z uwzględnieniem ust. 3). Przedsiębiorcy uprawnieni do dostępu do infrastruktury kolejowej nie mogący ze swej strony wystąpić o udzielenie licencji lub świadectwa bezpieczeństwa są odpowiedzialni za to, by zleceni przez nich przewoźnicy kolejowi posiadali taką licencję wzgl. świadectwo.

Z wnioskiem o udzielenie licencji należy wystąpić do UTK.

Zgodnie z art. 46 Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym warunkiem udzielenia licencji jest spełnienie wymagań przez przedsiębiorcę ubiegającego się o przyznanie licencji. Dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań należy przedstawić właściwym organom. Dalsze informacje można uzyskać na stronie [www.utk.gov.pl](http://www.utk.gov.pl) lub od osób kontaktowych w urzędzie udzielającym licencji.

#### 2.2.2 Umowa o korzystanie z infrastruktury, regulująca zasady dotyczące stosunku umownego, oraz ogólne warunki handlowe korzystania z infrastruktury kolejowej UBB Polska Sp. z o.o.

Kolejnym warunkiem prawnym dostępu, zgodnie z § 20 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej, jest zawarcie Umowy o korzystanie z infrastruktury, regulującej zasady dotyczące stosunku umownego, na podstawie obowiązujących w danym przypadku "Ogólnych warunków handlowych korzystania z infrastruktury kolejowej UBB Polska Sp. z o.o. (ABN UBB Polska)". ABN UBB Polska stanowią wiążącą część składową niniejszych SNB/NBS UBB Polska i są przedstawione w rozdziale nr 7.

### 2.3 Techniczno-eksploatacyjne warunki dostępu

Techniczno-eksploatacyjne warunki dostępu służą zapewnieniu kompatybilności pomiędzy pojazdem a drogą przejazdu. Przewoźnik kolejowy wzgl. użytkownik musi zagwarantować, aby używane przez niego pojazdy kursowały w sieci w sposób bezpieczny, bez zakłóceń i błędów, oraz spełniły w szczególności

wymagania w myśl Rozporządzenia o budowie i eksploatacji kolei (EBO) obowiązującego w Republice Federalnej Niemiec, ponieważ chodzi wyłącznie o prowadzenie transgranicznego ruchu kolejowego. Oznacza to, że pojazdy muszą być po odbiorze technicznym w myśl § 32 EBO i posiadać zezwolenie na uruchomienie w myśl niemieckiego Rozporządzenia w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolejowego (TVEI). Organ właściwy do udzielenia zezwolenia określony jest w § 3 ust. 2 EBO.

### **2.3.1 Odbiór techniczny wzgl. udzielenie zezwolenia na uruchomienie pojazdów przez właściwe organy**

Odbiór techniczny/ udzielenie zezwolenia na uruchomienie pojazdów przez właściwe organy jest publiczno-prawnym warunkiem używania pojazdów w zakresie ważności Rozporządzenia o budowie i eksploatacji kolei. Stanowi kontrolę techniczną i służy ustaleniu i zatwierdzeniu (wydaniu decyzji o wykonaniu odbiorze/decyzji zatwierdzającej) przez właściwy organ, że dane pojazdy spełniają wymogi przepisów EBO, uznanych reguł techniki i całości pozostałych publiczno-prawnych reguł opisujących publiczne bezpieczeństwo i porządek w zakresie kolei.

W przypadku gdy pojazd przewidziany do zastosowania pod względem konstrukcji różni się od danych wyznaczonych przez EBO (np. przekraczając skrajnię taboru), w związku z odbiorem technicznym należy wystąpić do właściwego organu nadzorczego z wnioskiem o wydanie zezwolenia na odstępstwo lub zezwolenia na jego użytkowanie. Organ właściwy do rozpatrzenia wniosku określony jest w § 3 EBO.

Ponadto tabor kolejowy przewoźnika musi spełniać wymagania techniczne określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 roku w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. Nr 212 poz. 1771 z późn. zm.).

Każdy pojazd kolejowy musi posiadać świadectwo sprawności technicznej, wystawione przez przewoźnika kolejowego, potwierdzające sprawność techniczne pojazdu.

Dalsze informacje można uzyskać na stronie [www.utk.gov.pl](http://www.utk.gov.pl).

### **2.3.2 Wydanie przez Usedomer Bäderbahn GmbH zezwolenia dla pojazdów kursujących na określonej linii**

Zasadniczo nie zachodzi potrzeba wydania szczególnego zezwolenia dla pojazdów przewoźnika kolejowego/ przedsiębiorcy uprawnionego do dostępu do infrastruktury kolejowej. Jednak w przypadku niemożności zastosowania pojazdów bez zakłóceń oraz złożenia przez przewoźnika kolejowego/ przedsiębiorcy uprawnionego do dostępu do infrastruktury kolejowej wniosku o wydanie zezwolenia dla określonej linii, UBB Polska wyda takie zezwolenie, jeżeli następujące kryteria kompatybilności (na podstawie obowiązków dotyczących odbioru/ zezwolenia na uruchomienie lub warunków zażądanych wcześniej przez jakiegokolwiek organy) na to pozwalają:

1. Zapotrzebowanie w zakresie skrajni - oznacza to, że przekraczanie dopuszczalnej skrajni taboru może występować również w czasie postoju poprzez rozkładanie/ wysuwanie się schodków i otwieranie się drzwi.
2. Obciążenie drogi przejazdu - oznacza to podwyższone ścieranie się jezdni jak również budowli inżynierskich lub niekorzystne oddziaływanie obciążeń (rozłożenie obciążeń) na nie.
3. Wymienność elektromagnetyczna - oznacza to zakłócający wpływ pojazdu na czujniki torowe i urządzenia do stwierdzania niezajętości torów oraz związane z tym przekazanie błędnych informacji.
4. Wyposażenie - oznacza to kompatybilność urządzeń komunikacyjnych i kontrolnych zarówno ze strony sieci jak i pojazdu w zakresie ich działania jak również konfiguracji w pojeździe.

5. Urządzenia zaopatrzenia w energię - oznacza to współdziałanie pojazdu z odbierakiem prądu i siecią jezdnią.

Wraz z zezwoleniem dla określonej linii, UBB Polska i przewoźnik kolejowy/ użytkownik pojazdu uzgadniają wymagania i warunki użytkowania w interesie bezpiecznego, bezawaryjnego i bezbłędnego stosowania pojazdu. Zostają one udzielone dla pojedynczych relacji, sieci częściowych lub dla całkowitej sieci kolejowej UBB Polska w zależności od zakresu stosowania pojazdu.

### **2.3.3 zostaje niewypełnione**

zostaje niewypełnione

### **2.3.4 Zbiór reguł techniczno-eksploatacyjnych ważnych dla dostępu do sieci oraz dodatkowe przepisy obowiązujące dla transgranicznych linii kolejowych**

#### **Wskazówki i wyjaśnienia dotyczące zestawienia**

UBB Polska opracowała zestawienie obejmujące zbiór reguł techniczno-eksploatacyjnych ważnych dla dostępu do sieci (patrz załącznik nr 1). Zbiór reguł techniczno-eksploatacyjnych ważnych dla dostępu do sieci jest aktualizowany zasadniczo raz w roku. Uregulowania istotne dla bezpieczeństwa nadal są aktualizowane na bieżąco, o ile są one wymagane np. na podstawie obowiązków, stosownie do przepisów prawa kolejowego, w szczególności w formie decyzji wydanych przez niemiecki Federalny Urząd Kolejowy (Eisenbahn-Bundesamt) jako organ nadzorczy. Oprócz zbioru reguł, o którym mowa w zestawieniu, obowiązują stosowne przepisy ustaw i rozporządzeń.

Pierwszorazowe udostępnienie zbioru reguł techniczno-eksploatacyjnych ważnych dla dostępu przewoźnika kolejowego/ przedsiębiorcy uprawnionego do danej sieci należy do usług obowiązkowych UBB Polska. Dodatkowo możliwe jest udostępnienie przewoźnikowi kolejowemu/ przedsiębiorcy uprawnionemu do dostępu do infrastruktury kolejowej na jego żądanie dokumentów wraz z wydrukowanym egzemplarzem SNB/NBS za opłatą w wysokości 80,00 EUR. Przesłanie dalszych egzemplarzy wymaga uiszczenia odrębnych opłat.

Wydrukowane egzemplarze wytycznych można uzyskać pod adresem:

DB Services Technische Dienste GmbH  
Geschäftsbereich Kommunikationstechnik  
Druck und Informationslogistik – Logistikcenter  
Kriegstraße 136  
D-76133 Karlsruhe

Tel.: 0049 721 938 5965  
Fax: 0049 721 938 5509  
E-mail: [dzd-bestellservice@bahn.de](mailto:dzd-bestellservice@bahn.de)

Pod w/w adresem można również uzyskać informacje dotyczące aktualnych cen zakupu wydrukowanych egzemplarzy oraz wystąpić o wpisanie adresu do rozdzielnika zbiorów reguł. Wpisanie adresu do w/w rozdzielnika zapewni otrzymanie przez przewoźników kolejowych bez szczególnego wezwania ukazujących się ewentualnie poprawek/obwieszczeń dotyczących zbiorów reguł.

Wytyczna 123pl można jednak uzyskać pod następującym adresem:

UBB Polska Sp. z o. o.  
Leiter Betrieb  
Wybrzeże Władysława IV 22  
72-600 Świnoujście

Tel.: 0049 38378 27 115  
Fax: 0049 38378 27 114  
E-mail: [info@ubb-online.com](mailto:info@ubb-online.com)

#### **Zagwarantowanie bezpieczeństwa i jednolitości w ruchu kolejowym**

Stosowanie i przestrzeganie wymienionych zbiorów reguł przez użytkowników infrastruktury kolejowej UBB Polska gwarantuje bezpieczeństwo i jednolitość oraz niezawodne wykonywanie procedur eksploatacyjnych. Zawarte w zestawieniu zbiory reguł należy zastosować w przypadku, gdy wykonywane są odpowiednie

zadania/czynności oraz gdy wymagają tego miejsce działania lub metody pracy. To samo dotyczy zawartych w zbiorach reguł załączników, druków i dodatków.

## 2.4 Przewozy nadzwyczajne

W celu wykonywania przewozów nadzwyczajnych nie odpowiadających wymogom UTK pod względem wielkości lub własności technicznych, wymagana jest zgoda na dokonanie przewozów. Zgoda taka zawiera wszystkie szczegóły dotyczące przewozu i warunki eksploatacyjne niezbędne do jego dokonania. Niezbędnym warunkiem złożenia wniosku o przydzielenie trasy pociągu z przesyłką nadzwyczajną w naszym Wydziale ds. Rozkładów Jazdy jest wcześniejsze złożenie wniosku o wydanie zgody na dokonanie przewozu. Dalsze informacje na ten temat przedstawia pkt. 4.1.4 "Wnioski o przydzielenie tras pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi".

Zasadniczo wymagane jest dopuszczenie lub zezwolenie wydane przez UTK. Informacje dotyczące właściwości w danym przypadku można uzyskać w UTK w Warszawie. Aby uzyskać w/w zezwolenie na odstępstwo, potrzebują Państwo szczegółowych danych pojazdu oraz obliczenia zwięźeń (opracowanego albo przez producenta pojazdu albo przez samego przewoźnika kolejowego).

## 2.5 Zdolność taboru do jazdy

Okazując zaświadczenie o zdolności taboru do jazdy klient potwierdza wobec UBB Polska, że zgodnie z warunkami określonymi w w/w zaświadczeniu uszkodzonym pojazdem można kierować w sposób bezpieczny dla ruchu kolejowego. Zaświadczenie o zdolności taboru do jazdy musi zostać wystawione przez dyplomowanego i autoryzowanego technika samochodowego.

Zaświadczenia o zdolności taboru do jazdy powinny zawierać m. in. informacje dotyczące:

stanu nadwozi zapewniającego bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego (w przypadku przekroczenia skrajni budowli wymagana jest zgoda na dokonanie przewozu),

stanu zespołu jezdnych i wynikających z tego dopuszczalnych prędkości,

stanu urządzeń ciągnowo-zderznych,

stanu hamulca (skuteczny/ nieskuteczny).

## 2.6 Ładunek niebezpieczny

Przewóz ładunków niebezpiecznych na niniejszym odcinku linii kolejowej nie jest dopuszczalny.

## 3 Infrastruktura

### 3.1 Wstęp

Niniejszy rozdział przedstawia opis infrastruktury kolejowej zarządzanej przez UBB Polska.

a) Infrastruktura kolejowa to kompleksowy system rozwijający się historycznie i wystawiony na różnorodne wpływy zewnętrzne. Wymaga on nieustannego wykonywania robót utrzymaniowych i modernizacyjnych.

b) Zmiany zakresu uzgodnionych usług dokonuje się zasadniczo jedynie z dniem wejścia w życie nowego rozkładu jazdy pociągów oraz ze stosownym uwzględnieniem spraw przewoźników kolejowych/przedsiębiorców uprawnionych do dostępu do infrastruktury. Zakres usług uzgodnionych na bieżący okres obowiązywania sieciowego rozkładu jazdy pociągów UBB Polska zmieni w czasie trwania tego okresu jedynie w przypadku, gdyby w chwili zawarcia umowy pewne działania nie dały się przewidzieć w sposób obiektywny i wskutek tego realizacja praw korzystania z infrastruktury, posiadanych przez przewoźników/przedsiębiorców uprawnionych, nie doznałaby większego uszczerbku niż ten, którego nie dałoby się uniknąć stosownie do okoliczności.

### 3.2 Opis infrastruktury

#### 3.2.1 Sieć kolejowa

Sieć kolejowa UBB Polska podzielona jest na pojedyncze szlaki przedstawione poniżej.

### 3.2.2 Szlak nr 6778: Świnoujście Centrum - Ahlbeck Granica Państwa

Świnoujście Centrum – Ahlbeck Granica Państwa	
nr szlaku	6768
Kodyfikacja w transporcie kombinowanym	na żądanie
klasa linii - obciążenie zestawu kołowego [t] - masa na metr bieżący [t/m]	D4 22,5 8
liczba torów szlakowych	szlak jednotorowy
długość trasy [km]	1,4
rodzaj trakcji	niezelektryfikowana
największe pochylenie szlaku [%]	3
skrajnia budowli	G1
maksymalna długość pociągu [m]	120
maksymalna dopuszczalna prędkość na danym szlaku kolejowym [km/h]	80
procedura eksploatacyjna	Ril 408
sygnalizacja	regulamin DV 301; PZB 90
system komunikacyjny używany na szlaku	analogowa radiołęczność pociągowa
godziny otwarcia szlaku	czynny nie przez całą dobę
okienko w rozkładzie jazdy (dostępność trasy zapasowej)	linia o dużym natężeniu ruchu (z częstotliwością co pół godziny)

**3.2.3 zostaje niewypełnione**

**3.2.4 zostaje niewypełnione**

**3.2.5 zostaje niewypełnione**

**3.2.6 zostaje niewypełnione**

**Klasy linii**

Linie zarządzane przez UBB Polska, pod względem dopuszczalnego obciążenia zestawu kołowego (osi) i dopuszczalnej masy pojazdu na jednostkę długości (masy na metr bieżący) podzielone są na następujące klasy linii:

Klasa linii	Obciążenie zestawu kołowego	Masa na jednostkę długości	a Rozstaw osi zestawów kołowych [m] b Odstęp między końcowym zestawem kołowym a najbliższym końcem zderzaka [m] c Rozstaw obydwu wewnętrznych zestawów kołowych [m]
D 4 <sup>1)</sup>	22,5 t	8,0 t/m	
D 3	22,5 t	7,2 t/m	
D 2	22,5 t	6,4 t/m	
CM 4 <sup>2)</sup>	21 t	8,0 t/m	
CM 3 <sup>2)</sup>	21 t	7,2 t/m	
CM 2 <sup>2)</sup>	21 t	6,4 t/m	
CE <sup>2)</sup>	20 t	8,0 t/m	
C 4	20 t	8,0 t/m	
C 3	20 t	7,2 t/m	
C 2	20 t	6,4 t/m	
B 2	18 t	6,4 t/m	
B 1	18 t	5,0 t/m	
A	16 t	5,0 t/m	

1) Klasa linii D4 w Kolei Niemieckiej (DB AG) obejmuje także klasę linii CE.

2) Klasy linii specyficzne dla Niemieckiej Kolei.

### 3.2.7 Obiekty i urządzenia obsługi

UBB Polska obecnie nie prowadzi obiektów i urządzeń obsługi.

## 3.3 Ograniczenia w ruchu i eksploatacji

W pojedynczych przypadkach szczególne miejscowe warunki powodują ograniczenia w korzystaniu z infrastruktury szynowej dla ruchu kolejowego. Wynika to z jednej strony z podstaw prawnych, przestrzeganie których na określonych miejscach wymaga podjęcia specjalnych działań, z drugiej strony ze specyfiki budowlanej określonych urządzeń, wykluczających lub ograniczających prowadzenie określonego rodzaju ruchu.

Ograniczenia w ruchu mogą występować np. w następujących przypadkach:

ładunek niebezpieczny

parowozy

restrykcje ekologiczne

restrykcje dotyczące przejazdu mostem

### 3.3.1 Ładunek niebezpieczny

Przewóz ładunków niebezpiecznych na niniejszym odcinku linii kolejowej jest niedopuszczalny.

### 3.3.2 Parowozy

Ograniczenia w ruchu parowozów wynikające z zapobiegawczej ochrony przeciwpożarowej i zarządzania sytuacjami awaryjnymi jako część składowa zbioru reguł techniczno-eksploatacyjnych ważnych dla dostępu do sieci są uregulowane w module 123.0117 i w załączniku 123.0117A01.

### 3.3.3 Restrykcje ekologiczne

Zasadniczo przewozy kolejowe również podlegają restrykcjom, wynikającym z przepisów prawa o ochronie środowiska. Na przykład przy tyczeniu trasy lub ustalaniu największej dozwolonej prędkości pewną rolę odgrywają aspekty ochrony wód i przyrody (np. ochrony gatunków). Takie i podobne restrykcje mają jednak znaczenie przede wszystkim w zakresie planowania lub wpływają na utrzymanie linii kolejowych, ponieważ na określonych odcinkach w związku z ochroną przed hałasem tory muszą zostać częściowo oszlifowane lub przed wykonaniem we właściwych organach muszą zostać uzyskane pozwolenia.

### 3.3.4 Restrykcje dotyczące przejazdu mostem

zostaje niewypełnione

### 3.3.5 Specjalne drogi szynowe

UBB Polska nie oznaczyła specjalnych dróg szynowych.

### 3.3.6 Przeciążone drogi szynowe

UBB Polska żadnych dróg szynowych nie uznała za przeciążone.

## 3.4 Dostępność infrastruktury

### 3.4.1 Godziny otwarcia szlaku

Godziny otwarcia szlaku zależą od sieciowego rozkładu jazdy pociągów i są ustalane odrębnie dla każdego okresu obowiązywania sieciowego rozkładu jazdy. Informacje dotyczące ważnych obecnie godzin otwarcia można otrzymać od

pana Andreasa Burkhardta, kierownika służby ruchu, Tel: 0049 38378 / 27 115.

Na szczególne życzenie klienta można po uzgodnieniu z UBB Polska zajmować trasy na czas przekraczający istniejące godziny otwarcia szlaku (patrz pkt. 5.3 (d)). Ze względu na niezbędne zajęcie miejscowych posterunków ruchu przewozy takie w tej sytuacji wymagają ewentualnie uiszczenia opłaty przekraczającej opłatę za korzystanie z przyznaných tras pociągów.

W przypadku konieczności przedłużenia godzin otwarcia szlaku z powodu opóźnienia, za które odpowiada UBB Polska, opłata dodatkowa do opłaty za korzystanie z przyznaných tras pociągów nie zostanie pobrana.

W przypadku konieczności przedłużenia godzin otwarcia szlaku z powodu opóźnienia, za które odpowiada przewoźnik kolejowy, pobrane zostaną opłaty dodatkowe obliczone za każdą rozpoczętą roboczogodzinę pracownika.

Kwestia ponoszenia odpowiedzialności stosuje się do pkt. 6.1.2 (Składniki zależne od spełnienia świadczeń).

W przypadku niedostępności infrastruktury na wcześniej ustalony okres z powodu wykonywania zaplanowanych działań (np. robót budowlanych) uruchomiona zostanie autobusowa komunikacja zastępcza. Komunikacja zastępcza obejmuje kursowanie autobusów lub podobnych w czasie trwania robót do momentu ponownej dostępności infrastruktury. Uregulowania dotyczące opłat w przypadku autobusowej komunikacji zastępczej określa pkt. 6.1.3.4.

Autobusową komunikację zastępczą w myśl niniejszych SNB/NBS UBB Polska należy odróżnić od awaryjnej autobusowej komunikacji zastępczej. Definicja awaryjnej autobusowej komunikacji zastępczej określa pkt. 4.7.4.

### 3.4.2 Utrzymanie infrastruktury, wykonanie robót budowlanych

Wykonanie nieodzownych robót budowlanych i utrzymaniowych jest dopuszczalne stosownie do pkt. 3.1 oraz następujących postanowień:

#### 3.4.2.1

UBB Polska jest uprawniona do wykonania wszystkich niezbędnych robót budowlanych, mających na celu rozbudowę i odnowienie swojej infrastruktury, oraz robót związanych z jej utrzymaniem.

#### 3.4.2.2

UBB Polska ma prawo ograniczyć w tym celu, w ramach opracowania sieciowego rozkładu jazdy pociągów, wydajność infrastruktury kolejowej dla potrzeb wykonania robót budowlanych trwających przez dłuższy okres czasu i mających istotne oddziaływanie na ruch kolejowy. Może to nastąpić np. poprzez wzięcie za podstawę ograniczonej wydajności w ramach konstrukcji tras na danych odcinkach lub poprzez doliczenie w rozkładzie jazdy dodatkowego czasu przejazdu ze względu na roboty budowlane. Bezzwłocznie po przyjęciu do wiadomości zaistnienia danych robót należy powiadomić o nich przewoźnika kolejowego/ przedsiębiorcę uprawnionego do dostępu do infrastruktury kolejowej. UBB Polska ma zamiar opracować z przewoźnikami/ przedsiębiorcami uprawnionymi wspólnie uzgodnione warianty trasowania już w ramach obrad dotyczących dostępnych tras przed upływem terminu ustalonego w pkt. 4.1.1.5.

**3.4.2.3**

Wykonanie robót dających się planować należy odpowiednio wcześniej uzgodnić z przewoźnikiem/ przedsiębiorcą uprawnionym w ramach zbioru reguł obowiązującego dla planowania robót budowlanych i regulowania ruchu pociągów w czasie budowy oraz ustalonych w nim terminów. W przypadku nieosiągnięcia porozumienia w wyniku wzajemnych uzgodnień UBB Polska w ramach możliwości wymagania zadecyduje o sposobie wykonania robót, uwzględniając sprawy przewoźnika/ przedsiębiorcy uprawnionego. Zainteresowani przewoźnicy/ przedsiębiorcy uprawnieni bezzwłocznie zawiadomieni zostaną o treści podjętej decyzji.

**3.4.2.4**

Prawo przewoźnika/ przedsiębiorcy uprawnionego do obniżenia opłat z powodu tymczasowego przerwania wykonywania świadczeń, spowodowanych przez rozbudowę i odnowienie infrastruktury lub roboty utrzymaniowe, odnosi się do postanowień w pkt. 7.1.4.

**3.4.2.5**

Planowanie, organizacja i zastosowanie ewentualnie wymaganej autobusowej komunikacji zastępczej jest obowiązkiem przewoźnika/ przedsiębiorcy uprawnionego. Opłaty za korzystanie z tras w czasie trwania robót nie zostają pobrane (patrz również w pkt. 3.4 i pkt. 6.1.3.4).

**3.4.2.6**

UBB Polska informuje przewoźników/ przedsiębiorców uprawnionych o planowanych robotach budowlanych odpowiednio wcześniej przed dniem zamierzonego wykonania. Ponadto należy wcześniej omówić wykonanie robót budowlanych i utrzymaniowych z przewoźnikami/ przedsiębiorcami uprawnionymi, dotkniętymi robotami w ramach korzystania z przydzielonych tras. Omówienie robót ma na celu ustalenie czynników i aspektów ważnych dla podjęcia decyzji, wysłuchanie przewoźników wzgl. przedsiębiorców, których dotyczy oraz wyrównanie różnych interesów. Przewoźnicy/ przedsiębiorcy uprawnieni, składający wniosek o korzystanie z tras po wyżej wymienionym omówieniu, zostaną poinformowani o wynikach.

**3.4.3 Zwolnienie wykorzystywanej infrastruktury**

W przypadku powstania zakłócenia w kursowaniu pociągów przewoźnika/ przedsiębiorcy uprawnionego, za które odpowiada on sam, np. awarii lokomotywy, UBB Polska podejmie wszystkie działania niezbędne w danym przypadku odosobnionym (zgodnie z art. 5 ust. 5 Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym). W związku z tym, najpierw uzgodni z danym przewoźnikiem/ przedsiębiorcą uprawnionym warunki i okres, w którym będzie on w stanie usunąć powstałe zakłócenie, korzystając z własnych środków. W przypadku niemożności usunięcia przez niego zakłócenia lub możliwości usunięcia tylko w okresie, który w zależności od stopnia wykorzystania trasy lub liczby pozostałych przewoźników/ przedsiębiorców uprawnionych dotkniętych zakłóceniem, prowadziłyby do efektów będących nie do zaakceptowania, takich jak np. częściowe lub całkowite zamknięcie linii, UBB Polska z własnej inicjatywy zwolni infrastrukturę wzgl. zleci zwolnienie na koszt przewoźnika/ przedsiębiorcy uprawnionego. Pkt. 7.3.8 obowiązuje odpowiednio.

**3.4.3.1**

W celu usunięcia zakłócenia każdy przewoźnik kolejowy jest zobowiązany udzielić pomocy spółce UBB Polska na jej wniosek, zgodnie z § 5 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych, w szczególności poprzez odłączenie swojego pociągu mające na celu udzielenie pomocy trakcyjnej za pomocą uwolnionego pojazdu trakcyjnego (np. w celu zwolnienia zablokowanej infrastruktury na trasie wskutek awarii lokomotywy poprzez holowanie utkniętych pojazdów do najbliższej przestrzennie stacji przydatnej pod względem eksploatacyjnym, lub w celu podłączenia pojazdów ratownictwa technicznego takich jak np. pociąg ratowniczy).

Przewoźnik kolejowy może zażądać od UBB Polska zwrotu powstałych przy tym kosztów.

### **3.5 Perspektywy rozwoju infrastruktury UBB Polska**

Poniżej przedstawione są ważne odcinki infrastruktury wzgl. roboty w zakresie infrastruktury, które według obecnego stanu planowania/ zaawansowania budowy zostaną uruchomione.

#### **3.5.1 Uruchomienie infrastruktury**

Obecnie UBB Polska nie planuje uruchamiania kolejnej infrastruktury.

#### **3.5.2 Oddanie infrastruktury**

UBB Polska nie wyznaczyła żadnej infrastruktury do oddania.

## 4 Przydzielanie zdolności przepustowej

### 4.1 Drogi szynowe

Na sieci kolejowej zarządzanej przez UBB Polska kursuje codziennie około 100 pociągów. Dla wszystkich tych pociągów UBB Polska konstruuje trasy w rozkładzie jazdy pociągów i sporządza związane z nimi dane rozkładu jazdy.

Z kompleksowości zadania wynika, że sporządzenie rozkładu jazdy wymaga pewnego okresu przygotowawczego. Ze strony przewoźników kolejowych i UBB Polska należy tym samym wziąć pod uwagę ustawowe terminy (zgodne z Ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym i Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej) oraz obowiązujące poza tym terminy złożenia wniosku o przydzielenie trasy pociągu.

UBB konstruuje trasy na podstawie złożonych wniosków o przydzielenie tras pociągów. Aby skonstruować trasę o wysokiej wartości, odpowiadającej wymaganiom klientów, potrzebne są szczegółowe dane takie jak np. tabor przewidziany do kursowania na danej trasie, pożądany okres kursowania i planowany przebieg przejazdu. Warunkiem wysokiej jakości w zakresie realizacji zaplanowanej trasy pod względem eksploatacyjnym jest zachowanie wzgl. realizacja w ciągu codziennego ruchu parametrów przyjętych w ramach konstruowania trasy, w szczególności parametrów dotyczących taboru. W związku z tym nieodzowne jest, aby Państwo wzięli pod uwagę wszystkie parametry planowania przedstawione w zbiorze reguł techniczno-eksploatacyjnych ważnych dla dostępu do sieci, służących do zabezpieczenia jakości, już w ramach własnego planowania i wynikającego z niego złożenia wniosków o przydzielenie tras pociągów.

Ze względu na różne dane wymagane z jednej strony przy konstruowaniu rozkładów jazdy dla tras pociągów pasażerskich i towarowych oraz z drugiej strony przy zazwyczaj krótkoterminowym konstruowaniu dla potrzeb ruchu okazjonalnego potrzebne są różnego rodzaju formularze wniosku. Zamówienie każdej poszczególniej trasy wymaga wypełnienia odrębnego formularza.

Formularze wniosków o przydzielenie trasy pociągów można otrzymać po złożeniu zapytania od:

pana Andreasa Burkhardta, kierownika służby ruchu, Tel: 0049 38378 / 27 115

Dla złożenia wniosku o przydzielenie trasy pociągu oraz konstrukcji tras obowiązują wyłącznie następujące postanowienia. Wnioski o przydzielenie tras pociągów w ruchu transgranicznym przyjmowane są tylko w języku niemieckim, a w ruchu kolejowym wykonywanym wyłącznie na terenie Polski - tylko w języku polskim (patrz również punkt 1.1).

#### 4.1.1 Sieciowy rozkład jazdy pociągów

Wiążące przedstawienie uregulowań i procedur dotyczących składania wniosków o przydzielenie trasy pociągu w sieciowym rozkładzie jazdy pociągów, zaczynając od złożenia wniosku do przyjęcia oferty, zawarte jest w pkt. 4.1.1.1 do 4.1.1.11.

##### 4.1.1.1 Informacje ogólne

Warunkiem korzystania z tras pociągów jest złożenie wniosku o przydzielenie trasy przez przewoźnika/przedsiębiorcę uprawnionego stosownie do postanowień niniejszego rozdziału.

Do momentu wstąpienia przewoźnika kolejowego w umowę o korzystanie z infrastruktury, regulującą zasady dotyczące stosunku umownego, oraz w indywidualną umowę o korzystanie z tras pociągów wzgl. z obiektów i urządzeń obsługi, zgodnie z pkt. 7.1, przedsiębiorca uprawniony do dostępu do infrastruktury kolejowej jako strona umowy wydaje wszystkie wymagane oświadczenia dotyczące wniosku o przydzielenie trasy pociągu, w szczególności w kwestiach uregulowanych w pkt. 4.1.1.2, 4.1.1.3 i 4.1.1.4. Tymi oświadczeniami przewoźnik kolejowy jest związany po wstąpieniu w w/w umowy. Po wstąpieniu przewoźnika kolejowego w umowy obowiązywać będą tylko jego oświadczenia.

W przypadku wymienienia przewoźnika kolejowego już wraz ze złożeniem wniosku, zgodnie z zobowiązaniem przedsiębiorcy uprawnionego do dostępu do infrastruktury kolejowej, oświadczenia wydane

przez przewoźnika kolejowego obowiązują jako wiążące od momentu złożenia wniosku. Obowiązki pkt. 4.1.1.2 do 4.1.1.4 dla przedsiębiorcy uprawnionego pozostaje przez to nienaruszone.

### **4.1.1.2 Treść i forma**

Wnioski o przydzielenie tras pociągów muszą zostać przedłożone najpóźniej w terminie składania wniosków (pkt. 4.1.1.5) na piśmie, drogą elektroniczną lub zapisane na nośniku danych, z zastosowaniem obowiązującego w danym przypadku formularza wniosku, i powinny zawierać co najmniej:

#### **4.1.1.2.1**

dane techniczno-eksploatacyjne wymagane dla konstrukcji trasy (pkt. 4.1.1.6),

#### **4.1.1.2.2**

okres korzystania z trasy,

#### **4.1.1.2.3**

podanie jednej lub kilku osób, które uprawnione są i będą w stanie wydawać oświadczenia dotyczące rozwiązania ewentualnych konfliktów w zakresie korzystania z trasy (pkt. 4.1.1.7),

#### **4.1.1.2.4**

podanie składników istotnych dla ceny (stosownie do wykazu opłat za korzystanie z tras w każdorazowo obowiązującej wersji).

### **4.1.1.3 Brakujące lub nieprzydatne dane**

W przypadku braku danych UBB Polska bezzwłocznie zażąda ich dodatkowego podania od osób lub stanowisk, wyznaczonych przez przewoźnika/ przedsiębiorcy uprawnionego składającego wniosek. Po upływie terminu składania wniosku (pkt. 4.1.1.5) należy przekazać dane na żądanie w ciągu trzech dni roboczych. W przypadku przekazania danych przez przewoźników/ przedsiębiorców uprawnionych po upływie tego terminu, UBB Polska potraktuje wniosek jako ruch okazjonalny poza sieciowym rozkładem jazdy pociągów (pkt. 4.1.2).

W przypadku nieprzydatności danych do opracowania tras, np. z powodu zawartych w nich sprzeczności, postępuje się odpowiednio.

### **4.1.1.4 Zmiana złożonych wniosków**

Wnioski o przydzielenie tras pociągów, złożone w komplecie i w terminie, są wiążące dla opracowania tras. W przypadku dokonania przez przewoźnika kolejowego/ przedsiębiorcę uprawnionego zmiany wniosku w całości lub częściowo, po upływie terminu składania wniosków i przed dniem zawarcia umowy zgodnie z pkt. 4.1.1.11, złożony w terminie wniosek wygaśnie. Zmieniony wniosek stanowi nowy wniosek i zostanie potraktowany przez UBB Polska jako ruch okazjonalny poza sieciowym rozkładem jazdy pociągów (pkt. 4.1.2). Tym samym ryzyko złożenia wniosku nie możliwego do realizacji przejdzie na przewoźnika kolejowego/ przedsiębiorcę uprawnionego do dostępu do infrastruktury kolejowej. UBB Polska ma prawo zażądać od przewoźnika/ przedsiębiorcy uprawnionego zwrotu kosztów powstałych w związku ze zmianą wniosku. Przy tym opłata obliczana zostanie za każde rozpoczęte pół godziny pracy i każdego pracownika, odpowiednio do wykazu opłat.

### **4.1.1.5 Termin składania wniosku/ zmiana rozkładu jazdy pociągów**

#### **4.1.1.5.1**

Termin składania przez przewoźników/ przedsiębiorców uprawnionych wniosków o przydzielenie tras pociągów rozpoczyna się na jeden miesiąc przed drugim poniedziałkiem w kwietniu roku rozpoczęcia

ważności danego sieciowego rozkładu jazdy. Wnioski (pkt. 4.1.1) muszą każdorazowo wpłynąć do UBB Polska nie później niż do w/w drugiego poniedziałku w kwietniu.

### **4.1.1.5.2**

Wnioski, które nie wpłynęły w terminie (pkt. 4.1.1.5.1), zostaną potraktowane jako wnioski o przydzielenie trasy pociągu w ruchu okazjonalnym (pkt. 4.1.2).

### **4.1.1.5.3**

Zmiana sieciowego rozkładu jazdy pociągów następuje każdorazowo w drugą sobotę w grudniu o godz. 24:00.

### **4.1.1.5.4**

Przy ustalaniu terminów za dni robocze w myśl niniejszych SNB/NBS UBB Polska uważa się dni od poniedziałku do piątku, oprócz świąt obowiązujących w kraju związkowym Meklemburgia-Pomorze Przednie.

## **4.1.1.6 Opracowanie tras**

### **4.1.1.6.1 Konstrukcja tras**

UBB Polska konstruuje trasy pociągów uwzględniając optymalne wykorzystanie infrastruktury według zbioru reguł techniczno-eksploatacyjnych ważnych dla dostępu do sieci (pkt. 7.3.2).

### **4.1.1.6.2 Koordynacja przydzielenia tras**

Zgodnie z zobowiązaniem ustawowym UBB Polska dąży do wydania wobec przewoźnika/ przedsiębiorcy uprawnionego oferty odpowiadającej treści wniosku. Jeżeli to nie jest możliwe z powodu zaistnienia konkurencyjnych wniosków o przydzielenie tras, najpierw bez konsultacji z wnioskodawcą podejmie ona próbę sporządzenia oferty na trasę w ramach następujących możliwości:

trasy przeznaczone dla kolejowych przewozów osób: +/-5 minut,

pozostałe trasy: +/-15 minut.

W przypadku gdyby w/w zapasy nie okazały się wystarczające do rozwiązania konfliktów lub zastosowanie ich nie mogło spełnić życzeń klientów dotyczących połączeń tras, wszczęte zostanie postępowanie według metody koordynacji według pkt. 4.1.1.7.

## **4.1.1.7 Metoda koordynacji**

### **4.1.1.7.1**

W przypadku niemożności bezkonfliktowego opracowania tras według pkt. 4.1.1.6.2 UBB Polska jest zobowiązana dążyć drogą negocjacji (z reguły telefonicznych) z przewoźnikami/ przedsiębiorcami uprawnionymi lub zleconymi przez nich osobami do wspólnie uzgodnionego rozwiązania. W przypadku znalezienia takiego rozwiązania UBB Polska jest zobowiązana do ich bezzwłocznego udokumentowania.

### 4.1.1.7.2

W przypadku niemożności znalezienia rozwiązania w trakcie rozmów koordynacyjnych UBB Polska zażąda na piśmie, aby zainteresowani przewoźnicy w celu rozwiązania konfliktu podali szerszy zapas, alternatywy i punkty przymusowe. Ponadto przewoźnicy/ przedsiębiorcy uprawnieni w celu przygotowania ewentualnej decyzji o pierwszeństwie w myśl art. 30 ust. 2, 2a, 2b, 2c, 3 Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym są zobowiązani podać kryteria uzasadniające fakt, że wniosek związany z konfliktami obejmuje usługę transportową zintegrowaną w sieć kolejowej. Termin przekazania w/w oświadczeń i kryteriów wynosi trzy dni robocze, a opracowanie związanych z tym tras w tym okresie jest zawieszane.

### 4.1.1.7.3

W przypadku gdy przewoźnik/ przedsiębiorca uprawniony dokonuje zmiany we wniosku o przydzielenie trasy pociągu w celu umożliwienia wspólnie uzgodnionego rozwiązania, pkt. 4.1.1.3 zdanie 3 oraz pkt. 4.1.1.4 zdanie 4 nie znajdują zastosowania.

### 4.1.1.8 Metoda podejmowania decyzji

#### 4.1.1.8.1 Rozpoczęcie procedury decyzyjnej

W przypadku, gdyby metoda koordynacji (pkt. 4.1.1.7) przy uwzględnieniu terminów, o których mowa w pkt. 4.1.1.7.2, nie doprowadziła do wspólnie uzgodnionego rozwiązania, przeprowadzona zostanie metoda podjęcia decyzji.

#### 4.1.1.8.2 Zasady priorytetu

W ramach realizacji metody podejmowania decyzji (pkt. 4.1.1.8) UBB Polska podejmuje decyzję stosownie do niżej podanej kolejności, z zastrzeżeniem praw posiadanych przez przewoźników/ przedsiębiorców uprawnionych, wynikających z art. 31 Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, oraz z zastrzeżeniem przepisów art. 30 Ustawy:

transgraniczne trasy pociągów

ruch prowadzony z określoną częstotliwością lub zintegrowany w sieć kolejową

trasy pociągów towarowych.

Trasy wnioskowane dodatkowo w razie potrzeby, nie mają priorytetu wobec wniosków o przydzielenie tras pociągów, których dni kursowania konkretnie podano.

W przypadku powstania konfliktów w związku z przyporządkowaniem problematycznych tras każdorazowo do tej samej w/w kategorii (złożenie wniosków o równych priorytetach) podejmuje się decyzję według pkt. 4.1.1.8.3.

#### 4.1.1.8.3 Metoda pobrania opłaty podstawowej

W przypadku konieczności podjęcia decyzji za jeden ze złożonych wniosków o równych priorytetach według pkt. 4.1.1.8.2 UBB Polska jest zobowiązana przeciwstawić, pod nadzorem Prezesa UTK, opłaty za problematyczne trasy i, zgodnie z § 3 ust. 8 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej, przyznać priorytet trasie, za którą może uzyskać większą opłatę (tzw. aukcja).

Obliczenie opłat uwzględnia wszystkie dni kursowania na trasie w okresie obowiązywania sieciowego rozkładu jazdy na linii kolejowych UBB Polska, w odniesieniu do całości przebiegu pociągu.

### 4.1.1.9 Metoda wyboru ceny maksymalnej

W przypadku, gdyby metoda pobrania opłaty (pkt. 4.1.1.8.3) nie doprowadziła do podjęcia decyzji, przeprowadzona zostanie metoda wyboru ceny maksymalnej.

W celu wszczęcia postępowania według metody wyboru ceny maksymalnej UBB Polska wezwie zainteresowanych przewoźników/ przedsiębiorców uprawnionych, do zaoferowania w terminie 5 dni roboczych, pod nadzorem Prezesa UTK, opłaty przekraczającej opłatę, którą należałoby zapłacić zgodnie z ważnym wykazem opłat za korzystanie z tras w odniesieniu do całego okresu obowiązywania sieciowego rozkładu jazdy (tzw. aukcja).

Trasa zostanie przyznana oferentowi, który wyrazi gotowość zapłaty najwyższej opłaty.

Pobranie decyzji należy bezzwłocznie udokumentować i przedłożyć do podpisania przewoźnikowi/ przedsiębiorcy uprawnionemu i UBB Polska. Chodzi przy tym o ofertę zawarcia umowy w myśl art. 30 Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

Warunki płatności opłaty stosują się do pkt. 6.5.3. Odnośnie ewentualnego niekorzystania z trasy będącej przedmiotem umowy ma zastosowanie pkt. 7.1.3.

#### **4.1.1.10 Tymczasowy projekt sieciowego rozkładu jazdy pociągów**

Na podstawie złożonych wniosków UBB Polska opracuje tymczasowy projekt sieciowego rozkładu jazdy. Projekt zostanie opublikowany w terminie, o którym mowa w pkt. 4.1.1.11, 3 b) niniejszych SNB/NBS UBB Polska.

##### **4.1.1.10.1 Zamierzone oferty korzystania z przydzielonych tras**

Po opracowaniu tymczasowego projektu sieciowego rozkładu jazdy UBB Polska przekaze przewoźnikom/ przedsiębiorcom uprawnionym zestawienie dotyczące oferty korzystania z przydzielonej trasy w formie tabeli, odnoszącej się do złożonych przez nich wniosków o przydzielenie trasy pociągu i zawierającej wszystkie dane zawarte we wnioskach zgodnie z pkt. 4.1.1.2, lub poinformuje o zamierzonej odmowie przyjęcia wniosku podając odpowiednie przyczyny.

Przewoźnik/ przedsiębiorca uprawniony przez okres jednego miesiąca będzie miał okazję ustosunkowania się do tymczasowego projektu sieciowego rozkładu jazdy.

##### **4.1.1.10.2 Uzasadnione reklamacje**

UBB Polska sprawdzi reklamacje złożone zgodnie z pkt. 4.1.1.10.1, zdanie 2, pod względem treści oraz rzeczywistego zaistnienia uzasadnionych reklamacji.

Za uzasadnione reklamacje uznaje się:

reklamacje odnoszące się wyłącznie do zamierzonych ofert korzystania z przydzielonych tras dla danego przewoźnika/ przedsiębiorcy uprawnionego,

przypadki, w których UBB Polska zgodnie z pkt. 4.1.1 nieślusnie nie uwzględniła wniosku o przydzielenie trasy pociągu w sieciowym rozkładzie jazdy pociągów,

różniące się od wniosku o przydzielenie trasy pociągu zamierzone oferty korzystania z przydzielonych tras,

które nie zostały opracowane według pkt. 4.1.1.6,

które nie doprowadziły według pkt. 4.1.1.7 do wspólnie uzgodnionego rozwiązania i dla których nie przeprowadzono postępowania wg pkt. 4.1.1.8,

przypadki, w których nie przestrzegano reguł zawartych w pkt. 4.1.1.8 i 4.1.1.9.

Błędy powstałe z powodu problemów w przekazaniu danych powinny zostać bezzwłocznie usunięte i nie stanowią uzasadnionych reklamacji.

Uzasadnione reklamacje należy wziąć w rachubę w terminie 5 dni roboczych od dnia upływu okresu, o którym mowa w pkt. 4.1.1.10.1, zdanie 2.

### **4.1.1.11 Ostateczny projekt sieciowego rozkładu jazdy pociągów/ zawarcie umowy**

#### **4.1.1.11.1**

Ostateczny projekt sieciowego rozkładu jazdy będzie ustalony po upływie 5 dni roboczych, w ciągu których należy wziąć w rachubę uzasadnione reklamacje (pkt. 4.1.1.10.2).

#### **4.1.1.11.2**

Na podstawie ostatecznego projektu sieciowego rozkładu jazdy UBB Polska bezzwłocznie opracuje ofertę korzystania z przydzielonej trasy w celu zawarcia indywidualnej umowy o korzystanie z tras pociągów (pkt. 7.1.1.2) lub poinformuje przewoźnika/ przedsiębiorcę uprawnionego o odmowie przyjęcia wniosku podając odpowiednie przyczyny.

#### **4.1.1.11.3**

Przewoźnik/ przedsiębiorca uprawniony do dostępu do infrastruktury kolejowej zobowiązany jest przyjąć ofertę korzystania z przydzielonej trasy lub odmówić jej przyjęcia w terminie 5 dni roboczych od dnia wpływu oferty do przedsiębiorcy uprawnionego. Poprzez przyjęcie oferty następuje zawarcie umowy (pkt. 7.1.1.2 a)). W przypadku nieprzyjęcia lub odmowy przyjęcia oferty w w/w terminie nie przysługuje prawo do przyznania wnioskowanej trasy. Ewentualnie zajdzie potrzeba ponownego złożenia wniosku w ramach ruchu okazjonalnego (pkt. 4.1.2).

### **a) Ustosunkowanie się do przyszłego sieciowego rozkładu jazdy pociągów**

Przedsiębiorcom zainteresowanym korzystaniem z przewozów kolejowych bez złożenia własnego wniosku o przydzielenie tras pociągów, UBB Polska oferuje możliwość ustosunkowania się pod względem planowanego korzystania z przewozów do przyszłego sieciowego rozkładu jazdy pociągów.

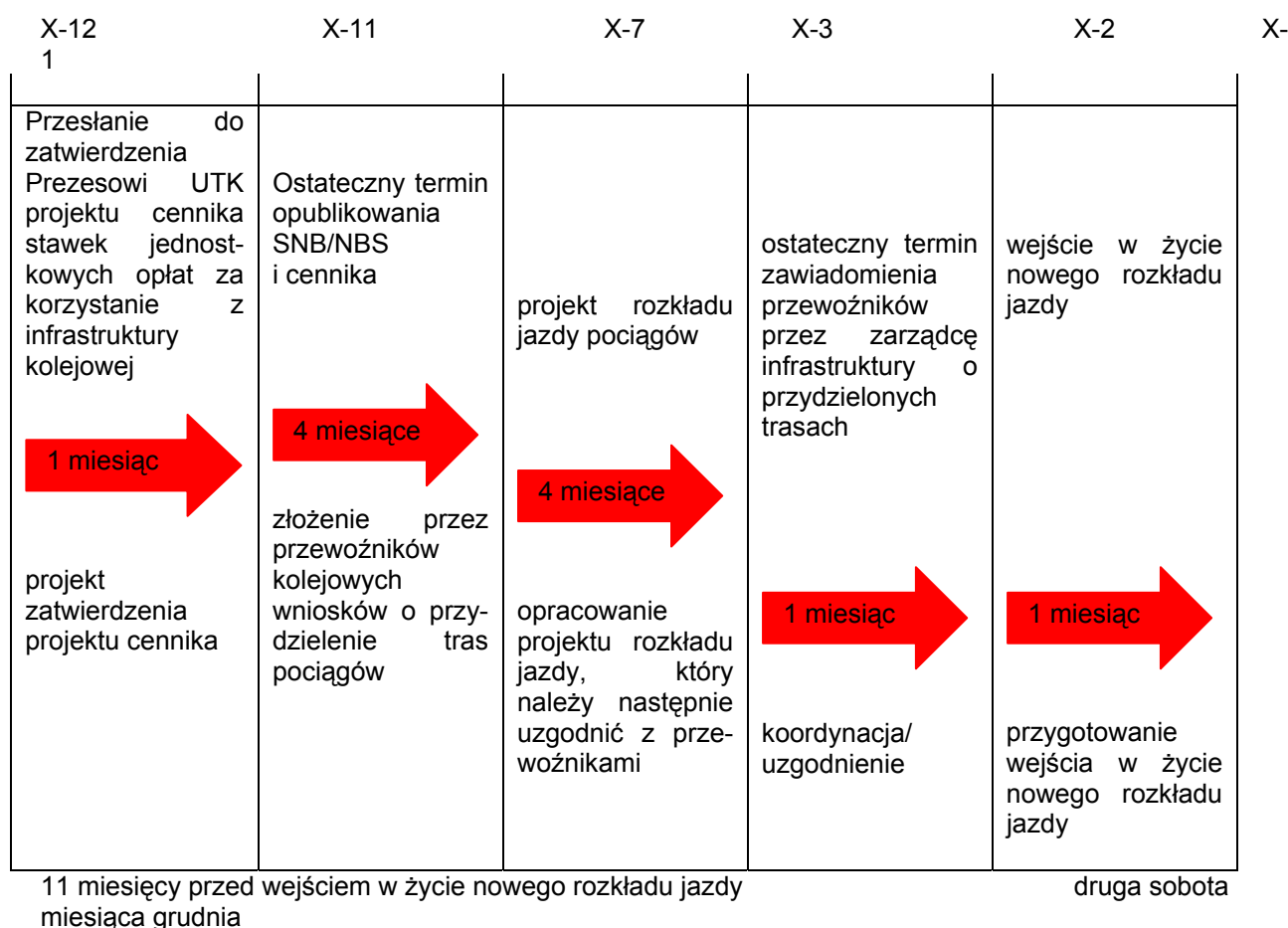
Przesłanie przyszłego sieciowego rozkładu jazdy pociągów w celu ustosunkowania się następuje w terminie 5 dni roboczych od dnia złożenia odpowiedniego wniosku do UBB Polska. Wniosek należy złożyć e-mailem na adres

[info@ubb-online.com](mailto:info@ubb-online.com).

## PRZYDZIELANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ

### b) Zestawienie terminów obowiązujących w przydzielaniu tras według Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym i Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej

Następujący harmonogram przedstawia obowiązujące terminy. „X” oznacza początek okresu obowiązywania rozkładu jazdy (pkt. 4.1.1.5.3).



## 4.1.2 Okazjonalny ruch pociągów

### 4.1.2.1 Informacje ogólne

W przypadku wniosków dotyczących okazjonalnego ruchu pociągów chodzi o:

a) wnioski złożone poza sieciowym rozkładem jazdy pociągów wzgl. poza terminami sieciowego rozkładu jazdy pociągów,

b) wnioski o dokonanie zmiany w trasach sieciowego rozkładu jazdy pociągów (pkt. 4.1.1.4, zdanie 3),

c) wnioski o dokonanie zmiany w trasach ruchu okazjonalnego.

Wnioski o dokonanie zmiany obejmują jednocześnie cofnięcie wniosku dotyczącego trasy przewidzianej do zmiany. W przypadku wniosków o dokonanie zmiany mającej na celu skrócenie lub przedłużenie dni kursowania wzgl. przebiegów pociągu, to dni kursowania wzgl. części przebiegu pociągu nie dotknięte zmianą pozostają nienaruszone.

### 4.1.2.2 Treść i forma

Odnosnie treści i formy wniosków o przydzielenie tras pociągów w ruchu okazjonalnym obowiązuje odpowiednio pkt. 4.1.1.2. Należy zastosować wyłącznie formularze wniosków według załącznika 2a do 2f!

### 4.1.2.3 Brakujące lub nieprzydatne dane

W przypadku braku lub nieprzydatności danych (pkt. 4.1.1.3) UBB Polska żąda od przewoźnika kolejowego/ przedsiębiorcy uprawnionego do dostępu do infrastruktury kolejowej ich bezzwłocznego uzupełnienia. Rozpoczęcie terminu opracowania określonego w pkt. 4.1.2.5 wynika z momentu, w którym brakujące dane zostały przedłożone w UBB Polska. W przypadku nieprzekazania danych przyjęcie wniosku w celu opracowania trasy nie jest możliwe. Odpowiednio obowiązuje pkt. 4.1.2.5.3.

### 4.1.2.4 Zmiana złożonych wniosków

Wnioski o dokonanie zmiany modyfikują pierwotny wniosek obejmujący trasę przewidzianą do zmiany. Moc obowiązująca istniejącej indywidualnej umowy o korzystanie z tras pociągów wzgl. z obiektów i urządzeń obsługi pozostaje przez to nienaruszona. W przypadku dokonania przez przewoźnika/ przedsiębiorcę uprawnionego zmiany w przedłożonym w komplecie wniosku o przydzielenie trasy pociągu, termin opracowania określony w pkt. 4.1.2.3 rozpoczyna się od nowa.

Odpowiednio obowiązującym jest pkt. 4.1.2.3, ostatnie zdanie.

### 4.1.2.5 Opracowanie tras w okazjonalnym ruchu pociągów

#### 4.1.2.5.1 Składanie wniosków o przydzielenie tras pociągów w okazjonalnym ruchu pociągów

Dla rozpatrywania wniosków o przydzielenie tras pociągów w ruchu okazjonalnym obowiązuje termin 4 tygodni od dnia ich wpływu. Na przyjęcie oferty przewoźnik kolejowy/ przedsiębiorca uprawniony do dostępu do infrastruktury kolejowej ma do dyspozycji najwyżej 5 dni roboczych. Potem UBB Polska w terminie kolejnych 5 dni roboczych zawiadomi wszystkie zainteresowane stanowiska o gotowym rozkładzie jazdy (czas podania do wiadomości rozkładu jazdy przez UBB Polska).

W odróżnieniu od tego w przypadku wniosków o przydzielenie pojedynczych tras pociągów (pkt. 4.1.2.1) ofertę korzystania z przydzielonej trasy wydaje się bezzwłocznie, jednak nie później niż na 48 godzin po wpływie wniosku. Na przyjęcie oferty przewoźnik/ przedsiębiorca uprawniony ma do dyspozycji najwyżej jedną dobę. Potem UBB Polska w ciągu jednej godziny zawiadomi wszystkie zainteresowane stanowiska o gotowym rozkładzie jazdy (czas podania do wiadomości rozkładu jazdy przez UBB Polska).

W odróżnieniu od powyższego, termin rozpatrywania również krótkoterminowych wniosków wymagających szczególnie pracochłonnego rozpatrywania (pkt.4.1.2.5.2), wynosi 4 tygodnie od dnia ich wpływu. Na

przyjęcie oferty przewoźnik/ przedsiębiorca uprawniony ma do dyspozycji jeden dzień roboczy. Potem UBB Polska w terminie 5 dni roboczych zawiadomi wszystkie zainteresowane stanowiska o gotowym rozkładzie jazdy (czas podania do wiadomości rozkładu jazdy przez UBB Polska).

### **4.1.2.5.2 Szczególnie pracochłonne opracowanie tras**

Następujące przypadki wymagają w UBB Polska szczególnie pracochłonnego opracowania tras:

- a) nadzwyczajne pociągi osobowe, w tym wszystkie transporty pojazdów szynowych bezpośrednio z tym związanych,
- b) przejazdy parowozami (opalanymi węglem i olejem),
- c) przewozy nadzwyczajne,
- d) pociągi doświadczalne i jazdy pomiarowe,
- e) przejazdy, które mają zostać przeprowadzone u więcej niż jednego zarządcy infrastruktury, jeżeli na stosowanym formularzu wniosku o przydzielenie trasy pociągu wybrano opcję "priorytet - przyjazd" (tzw. opracowanie wsteczne),
- f) przejazdy pojazdami, których maksymalna prędkość uwarunkowana rodzajem konstrukcji jest niższa niż 40 km/h (np. pojazdy pomocniczne),
- g) przejazdy, które na podstawie wnioskowanych pojazdów, istniejących warunków na trasie lub innych parametrów wymagają specjalnej formy rozkładu jazdy (np. uproszczone kierowanie ruchem na trasach drugorzędnych).

### **4.1.2.5.3 Wnioski nie złożone w terminie**

UBB Polska podejmie wszelkie wysiłki do bezzwłocznego rozpatrzenia również wniosków nie złożonych w terminie.

Odnośnie do kosztów powstałych dla UBB Polska w wyniku niezłożenia w terminie wniosku obowiązuje odpowiednio pkt. 4.1.1.4, ostatnie zdanie.

### **4.1.2.6 Opracowanie tras**

UBB Polska konstruuje trasy pociągów uwzględniając optymalne wykorzystanie infrastruktury według zbioru reguł techniczno-eksploatacyjnych ważnych dla dostępu do sieci (pkt. 7.3.2).

Trasy w ruchu okazjonalnym są konstruowane w ramach istniejącej, pozostałej zdolności przepustowej infrastruktury. W przypadku zaistnienia sytuacji konkurencyjnej między dwiema trasami w ruchu okazjonalnym, priorytetem ma trasa zamówiona jako pierwsza.

W przypadku gdy istniejąca, pozostała zdolność przepustowa nie pozwala wydania oferty odpowiadającej wnioskowi, zaistniałe znaczne odchylenia treści oferty od treści wniosku należy uzgodnić z przewoźnikiem/ przedsiębiorcą uprawnionym.

Znaczne odchylenia odnośnie do konstrukcji to:

w przypadku pociągów pasażerskich - odchylenie czasowe od wniosku o więcej niż jedną godzinę,

w przypadku pociągów pasażerskich - przebieg pociągu inny niż podany we wniosku, który nie dopuszcza wnioskowanych postojów w ruchu kolejowym,

w przypadku pociągów towarowych i innych przejazdów - odchylenie czasowe od wniosku o więcej niż dwie godziny.

Odnośnie wniosku o krótkoterminowe przydzielenie tras pociągów w przypadku powstania odchyień uzgodnienie z przewoźnikami/ przedsiębiorcami uprawnionymi nie jest możliwe.

### 4.1.2.7 Oferta

#### 4.1.2.7.1

W przypadku wniosków złożonych w terminie według pkt. 4.1.2.5.1 przewoźnik kolejowy/ przedsiębiorca uprawniony do dostępu do infrastruktury kolejowej bezzwłocznie otrzymuje od UBB Polska ofertę korzystania z przydzielonych tras (pkt. 7.1.1.2 b)), najpóźniej jednak po upływie terminu opracowania według pkt. 4.1.2.5.1 wraz z przekazaniem danych dotyczących rozkładu jazdy. W przypadku niemożności realizacji wniosku w ramach pozostałej zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej lub niewyrażenia przez przewoźnika/ przedsiębiorcę uprawnionego zgody na zaistnienie znacznych odchyłeń według pkt. 4.1.2.6, należy o tym poinformować podając odpowiednie uzasadnienie. W związku z tym umowa indywidualna o korzystanie z tras pociągów według pkt. 7.1.1.2 b) nie dochodzi do skutku.

#### 4.1.2.7.2

W przypadku złożenia wniosków o przydzielenie tras pociągów, których przebieg odnosi się do więcej niż jednego zarządu infrastruktury kolejowej, wnioskujący przewoźnik kolejowy otrzymuje ofertę korzystania z przydzielonej trasy obejmującą tylko przebieg odbywający się na infrastrukturze UBB Polska. Oferta ta stanowi ofertę w myśl pkt. 4.1.2.7.1.

### 4.1.2.8 Wydanie oferty przed wejściem w życie sieciowego rozkładu jazdy pociągów

W przypadku złożenia wniosków dotyczących sieciowego rozkładu jazdy pociągów, traktowanych według pkt. 4.1.2.1 b) jako wnioski nie złożone w terminie i tym samym jako wnioski złożone w ramach okazjonalnego ruchu pociągów, przewoźnik/ przedsiębiorca uprawniony otrzymuje ofertę lub odmowę najwcześniej w 4 tygodnie po sporządzeniu ostatecznego sieciowego rozkładu jazdy pociągów, do którego wniosek się pierwotnie odniósł.

### 4.1.2.9 Klauzula zastrzeżenia z powodu robót budowlanych

zostaje niewypełnione

### 4.1.2.10 Przyjęcie oferty

#### 4.1.2.10.1

W przypadku wniosków złożonych w terminie przewoźnik/ przedsiębiorca uprawniony zobowiązany jest przyjąć ofertę w terminie przyjęcia określonym w pkt. 4.1.2.5.1, zdanie 2.

#### 4.1.2.10.2

Przewoźnik/ przedsiębiorca uprawniony już wraz ze złożeniem wniosku może oświadczyć, że zrzeka się pisemnego przyjęcia. W takich przypadkach ofertę uważa się za przyjętą, jeżeli przewoźnik/ przedsiębiorca uprawniony ją otrzymał, jednak nie przekazał bezzwłocznie odwołania.

W przypadku złożenia wniosku o krótkoterminowe przydzielenie trasy pociągu wolę o zrzeczeniu się pisemnego przyjęcia oferty uważa się za oświadczoną konkludentnie, chyba że przewoźnik/ przedsiębiorca uprawniony zgłasza wyraźny sprzeciw wobec takiego zrzeczenia się.

#### 4.1.2.10.3

Odnosnie wniosków nie złożonych w terminie w przypadku ich możliwego jeszcze opracowania (do którego nie ma żadnego roszczenia prawnego) ofertę uważa się za przyjętą również wtedy, gdy przewoźnik/ przedsiębiorca uprawniony po otrzymaniu oferty nie wyraża bezzwłocznie, że nie chce skorzystać z zaoferowanej trasy. Ofertę uważa się również za przyjętą w przypadku gdy przewoźnik/ przedsiębiorca uprawniony już po otrzymaniu oferty częściowej według pkt. 4.1.2.7 rozpoczyna korzystanie z zaoferowanej części.

### 4.1.3 Kooperacja w przypadku międzysieciowych tras pociągów

#### 4.1.3.1 Udział kilku zarządców dróg kolejowych w przydzielaniu tras pociągów

W przypadku złożenia przez przedsiębiorcę uprawnionego do dostępu do infrastruktury kolejowej wniosku do UBB Polska o przydzielenie tras pociągów, dotyczących dróg kolejowych kilku zarządców, UBB Polska, o ile to pożądane, na zlecenie przedsiębiorcy uprawnionego bezzwłocznie przekaże trasy pociągów w celu ich opracowania do pozostałych zainteresowanych zarządców. UBB Polska dąży do tego, aby wszyscy zarządcy dróg kolejowych bezzwłocznie wzgl. w przewidzianych terminach podjęli decyzję dotyczącą wniosku.

Transgraniczne trasy pociągów przekraczające kolejowe przejście graniczne pod Ahlbeck Grenze/Granica Państwa (szlak nr 6768) opracowuje spółka Usedomer Bäderbahn GmbH.

### 4.1.4 Wnioski o przydzielenie tras pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi

#### 4.1.4.1 Przygotowanie wniosków o przydzielenie tras pociągów

Opracowywanie przewozów nadzwyczajnych (patrz pkt. 2.4) jest szczególnie pracochłonne (odnośnie terminów patrz pkt. 4.1.2.5.2 c).

Dla przewozów nadzwyczajnych wymagających wydania zgody na dokonanie przewozu (patrz pkt. 2.4) należy zastosować formularz nr 458.0101.01 „Beförderungsmeldung/Zustimmungsantrag für außergewöhnliche Transporte“ [Zgłoszenie przewozu/ Wniosek o wyrażenie zgody na dokonanie przewozu przesyłek nadzwyczajnych]. Wnioski, dla których nie stosuje się w/w formularza, muszą zawierać co najmniej dane zażądane w formularzu. Odnośnie danych specyficznych dla danego pojazdu prosimy zwrócić uwagę na wytyczną nr 458.01.

W wydanej zgodzie na dokonanie przewozu podane są m.in.:

nr opracowania (nr zgody na dokonanie przewozu),

okres ważności,

dane dotyczące poszczególnych cyfr kodu,

warunki eksploatacyjne transportu i

szczególne informacje. Do szczególnych informacji należą m.in.:

- okres ważności przekraczający 3 miesiące,
- termin wysyłki,
- traktowanie specjalne przy rozrządzaniu,
- zakaz przejeżdżania przez górki rozrządowe,
- szeregowanie w pociągu,
- eskortowanie,
- zakaz popychania,
- przewozy w ustalonym kierunku.

Informacje te należy podać w Zgłoszeniu przewozu pod numerem 29.

Zgoda na dokonanie przewozu wydana jest z reguły na 3 miesiące, dla transportów odbywających się regularnie może jednak zostać sporządzona również na rok obowiązywania rozkładu jazdy.

Warunkiem wydania zgody na dokonanie przewozu jest wyrażenie zgody przez wszystkich zarządców infrastruktury biorących udział w przebiegu pociągu. Odpowiednia wskazówka zostanie przyjęta do zgody na dokonanie przewozu. Umowa zostanie zawarta z zarządcami infrastruktury biorącymi udział w danym przypadku.

W celu dokonania przewozów nadzwyczajnych różniących się od standardu pod względem skutków eksploatacyjnych UBB Polska powinna opracować szczególne przepisy wykonawcze. Wydawanie zezwoleń na dokonanie przewozów nadzwyczajnych należy do dodatkowych usług oferowanych przez UBB Polska (patrz również pkt. 5.3 "Usługi dodatkowe").

#### **4.1.4.2 Składanie wniosku o przydzielenie tras pociągów**

Przy składaniu wniosku o przydzielenie tras pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi, wymagającego wydania zgody na dokonanie przewozu, oraz w przypadku składania wniosku o przydzielenie tras w celu dokonania pozostałych przewozów specjalnych prosimy dołączyć do wniosku zgodę na dokonanie przewozu wzgl. opracowane przepisy wykonawcze wzgl. prosimy o potwierdzenie posiadania tych dokumentów. W przypadku składania wniosku o przydzielenie tras w celu dokonania przewozów w pociągach stałych prosimy skorzystać z formularza nr 402.0202.V05.

#### **4.1.4.3 Korzystanie z obiektów i urządzeń kolejowych w szczególnych przypadkach**

Wraz ze złożeniem wniosku o przydzielenie trasy pociągu należy przedłożyć następujące dokumenty, jeżeli przewidziane jest korzystanie z obiektów i urządzeń kolejowych w szczególnych przypadkach:

zezwolenie wydane przez Urząd Transportu Kolejowego na wsiadanie i wysiadanie bez peronu,

w przypadkujazd specjalnych do wzgl. od bocznic lub podłączeń toru nie zarządzanych przez UBB Polska - zgodę właściciela bocznic/ podłączenia toru oraz pełnomocnika urzędu ds. ruchu kolejowego,

oświadczenie o przejściu kosztów uzyskania wszystkich decyzji UTK niezbędnych do realizacji.

#### **4.1.4.4 Wydanie oferty**

Ofertę korzystania z przydzielonej trasy otrzymają Państwo zgodnie z uregulowaniami rozdziału nr 4. Wraz z ofertą otrzymają Państwo dodatkowo:

szczególne informacje, wynikające z rodzaju transportu,

warunki przewozu obowiązujące dla przewozów nadzwyczajnych, jeżeli przy składaniu wniosku były nieznane,

wymagania dotyczące zabezpieczenia przejść/ przejazdów kolejowych oraz bezpieczeństwa pasażerów.

#### **4.1.4.5 Harmonogram i procedura przyjmowania oferty**

Dla przyjmowania oferty obowiązują uregulowania zawarte w pkt. 4.1.1.11.3.

### **4.1.5 Wnioski o przydzielenie tras pociągów z ładunkami niebezpiecznymi**

Przewóz ładunków niebezpiecznych na niniejszym odcinku linii kolejowej jest niedopuszczalny.

## **4.2 Obiekty i urządzenia obsługi**

zostaje niewypełnione

### **4.2.1 Umowa o korzystanie z obiektów i urządzeń obsługi**

zostaje niewypełnione

### **4.2.2 Opłaty**

zostaje niewypełnione

## **4.3 Złożenie wniosku o korzystanie**

### **4.3.1 Treść i forma**

zostaje niewypełnione

### **4.3.2 Termin**

zostaje niewypełnione

## **4.4 Zasady udostępnienia obiektów i urządzeń obsługi**

### **4.4.1**

zostaje niewypełnione

### **4.4.2**

zostaje niewypełnione

### **4.4.3**

zostaje niewypełnione

### **4.4.4**

zostaje niewypełnione

## **4.5 Zmiany dotyczące korzystania**

zostaje niewypełnione

## **4.6 Nieuprawnione korzystanie z obiektów i urządzeń obsługi**

### **4.6.1**

zostaje niewypełnione

### **4.6.2**

zostaje niewypełnione

## **4.7 Odstępstwa od regularnej eksploatacji i podjęcie działań w przypadku zakłóceń**

Różne przyczyny w codziennej eksploatacji mogą powodować odstępstwa od planowanych parametrów. Z jednej strony mogą to być zakłócenia w trakcji, a z drugiej strony - odstępstwa uwarunkowane budową. Poniżej przedstawione są odpowiednie wyjaśnienia.

### **4.7.1 Informacje ogólne, zasady prowadzenia ruchu kolejowego, zarządzanie sytuacjami awaryjnymi**

W przebiegu ruchu pociągów wskutek nieprawidłowości, odstępstw od uzgodnionego rozkładu jazdy pociągów lub harmonogramu ruchu pociągów oraz wskutek innych szczególnych zdarzeń mogą powstać utrudnienia lub ograniczenia w korzystaniu z istniejącej i przydzielonej infrastruktury i każdorazowo umówionej trasy. Ze strony UBB Polska, oprócz punktów wymienionych w rozdziale nr 3.4, stosowane są zbiory reguł obowiązujące w zakresie prowadzenia ruchu kolejowego (patrz również załącznik nr 2).

Utrudnienia w ruchu kolejowym mogą być spowodowane np. zakłóceniami związanymi z drogą przejazdu, awariami pojazdów oraz wypadkami, ale również utrudnieniami wskutek wpływów atmosferycznych lub niebezpiecznych ingerencji w ruch kolejowy.

W przypadku zaistnienia utrudnienia w ruchu kolejowym UBB Polska podejmie działania mające na celu jak najszybszy powrót do normalnego stanu prowadzenia ruchu kolejowego (patrz również pkt. 7.4.3). W związku z tym interesy przewoźników kolejowych dotkniętych utrudnieniem zostaną uwzględnione, o ile to jest możliwe.

W przypadku powstania konfliktów ostatnią decyzję podejmie stanowisko kierowania UBB Polska.

### **4.7.2 Stanowiska, które należy zawiadomić**

Zgodnie ze zbiorem reguł techniczno-eksploatacyjnych ważnych dla dostępu do sieci, o zakłóceniach wzgl. anomaliach należy poinformować właściwego w danym przypadku dyżurnego ruchu za pomocą dostępnych i dopuszczalnych według w/w zbioru reguł środków komunikacyjnych (np. radiołączności pociągowej, telefonu szlakowego). Dyżurny ruchu zleci podjęcie koniecznych działań i podjęcie się przekazania informacji stosownie do ustalonych dróg zawiadamiania.

Zainteresowani przewoźnicy kolejowi zostaną poinformowani przez stanowiska związane z prowadzeniem ruchu kolejowego UBB Polska (stanowisko kierowania UBB).

### **4.7.3 Zarządzanie sytuacjami awaryjnymi**

W przypadku zdarzeń niebezpiecznych, kryzysów i katastrof stanowisko kierowania UBB Polska jako Centrala Alarmowa spełnia zadania związane z zawiadamianiem i alarmowaniem. Zadania te obejmują również zwracanie się o pomoc wzgl. koordynację działań wspólnie z właściwymi miejscowymi stanowiskami ds. ochrony przed zagrożeniami (np. straży pożarnej).

Zawiadomienie stanowiska kierowania następuje wyłącznie przez właściwego dyżurnego ruchu według ustaleń zawartych w zbiorze reguł techniczno-eksploatacyjnych.

Za kierownictwo operacji na miejscu zdarzenia (koordynacja, przekazanie informacji uzupełniających do stanowiska kierowania) odpowiedzialna jest właściwa osoba zarządzająca sytuacją awaryjną (menedżer sytuacji awaryjnych) ze strony UBB Polska. Wspierają ją służby pogotowia przewoźników kolejowych.

### **4.7.4 Awaryjna autobusowa komunikacja zastępcza w przewozach pasażerskich**

Awaryjna autobusowa komunikacja zastępcza stosowana jest w przypadku, gdy infrastruktura przejściowo nie jest dostępna z powodu nieprzewidzianych zakłóceń (anomali i zakłóceń w ruchu) wzgl. z przyczyn, które leżą po stronie przewoźnika kolejowego i są uwarunkowane jego taborem i/ lub personelem. Awaryjna autobusowa komunikacja zastępcza obejmuje zastosowanie autobusów itp. w trakcie usuwania zakłóceń do momentu, kiedy szlak znowu będzie przejezdny. Organizowana jest ona przez właściwego przewoźnika kolejowego. Uregulowania dotyczące opłat w przypadku awaryjnej autobusowej komunikacji zastępczej określa pkt. 6.1.3.5.

Awaryjną autobusową komunikacją zastępczą w myśl niniejszych SNB/NBS UBB Polska należy odróżnić od autobusowej komunikacji zastępczej. Definicja autobusowej komunikacji zastępczej określona jest pkt. 3.4.1.

### **4.7.5 Osoby do kontaktów**

Za dyspozycję ruchu pociągów, w szczególności również pod względem koordynacji działań mających na celu jak najszybsze przywrócenie planowego ruchu w przypadku powstałych zakłóceń wzgl. anomali oddziałujących na sieć kolejową, odpowiedzialne jest stanowisko kierownika UBB. W miarę potrzeb służy ono pomocą (w zakresie udzielania informacji, uzgadniania, rozwiązywania konfliktów).

## **4.8 Zapotrzebowanie na zdolność przepustową na potrzeby utrzymania i rozbudowy/ odnowienia infrastruktury**

Uregulowania dotyczące utrzymania infrastruktury oraz wykonywania robót budowlanych określone są w pkt. 3.4.2 i 7.3.7.

## **4.9 Uregulowania dotyczące niekorzystania oraz cofnięcia wniosku**

W tym zakresie obowiązują uregulowania zgodnie z pkt. 7.1.3.

## **4.10 Umowy ramowe**

UBB Polska oferuje zawarcie umów ramowych w celu długoterminowego korzystania ze zdolności przepustowej linii kolejowych zgodnie z art. 31 Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym oraz § 21 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej.

Przy zawarciu umowy ramowej UBB Polska zobowiązuje się do zaoferowania klientowi trasy w zakresie rezerwy czasowej uzgodnionej w umowie ramowej, bez stosowania metody wyboru ceny maksymalnej, w przypadku, gdy przy sporządzaniu sieciowego rozkładu jazdy pociągów złożone zostały wnioski o równoczesne korzystanie z trasy, które nie dają się pogodzić.

Wraz z zawarciem umowy ramowej klient zobowiązuje się do przyjęcia oferty UBB Polska, sporządzonej po złożeniu danego wniosku zgodnie z umową, jeżeli oferta ta uwzględnia wyrażone we wniosku życzenia dotyczące połączeń co najmniej w zakresie zawartym w poprzednim sieciowym rozkładzie jazdy.

W przypadku złożenia wniosku o przydzielenie trasy pociągu na podstawie zawartej umowy ramowej powinno się powołać na zdolność przepustową linii kolejowych, związaną umową ramową, aby było możliwe jej odpowiednie uwzględnienie w ramach sporządzenia sieciowego rozkładu jazdy w postępowaniu według metody podejmowania decyzji. W/w rezerwy czasowe stanowią dopuszczalne odstępstwa od takich czasów przyjazdu i odjazdu pociągów, które uzgadnia się w umowie ramowej. Obejmują one co najmniej trzy trasy.

W związku z tym rezerwy czasowe wynoszą co najmniej:

+ / - 5 minut na potrzeby przewozu osób

+ / - 15 minut na potrzeby przewozu towarów.

UBB Polska uwzględni - o ile to możliwe - realizację wnioskowanych przez klienta życzeń dotyczących połączeń i taktowania pociągów.

Umowy ramowe mogą zostać zawarte zasadniczo wyłącznie do końca trwania okresu obowiązywania ramowego rozkładu jazdy i mają zasadniczo obejmować okres ważności pięciu lat. Odstępstwa możliwe są zgodnie z art. 31 ust. 4 Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

Zmiany, uzupełnienia lub ograniczenia istniejących umów ramowych dotyczące Sieciowego Rozkładu Jazdy 2008 r. i lat następnych w interesie lepszego wykorzystania sieci kolejowej są możliwe.

Zawarcie kolejnych umów ramowych jest możliwe zgodnie z art. 31 Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Dla wszystkich wniosków złożonych do dnia 10 kwietnia 2009 r. UBB Polska po pozytywnym rozpatrzeniu zaofერuje umowę wywołującą skutek po raz pierwszy w zakresie sporządzenia Sieciowego Rozkładu Jazdy 2008 r. Opis konkretnej procedury oraz treść umowy zostały przesłane do wiadomości klientów odrębnym pismem lub mogą zostać zażądane przez przedsiębiorców uprawnionych do dostępu do infrastruktury kolejowej od wydawcy niniejszych SNB/NBS UBB Polska (patrz pkt. 1.4).

Trasy pociągów do przydzielenia na podstawie zawartych umów ramowych nie powinny przekraczać 75 procent zdolności przepustowej jednej linii kolejowej na jedną godzinę. W przypadkach odosobnionych odstępstwa są dopuszczalne, ponieważ sztywna granica górna w wys. 75 procent mogłaby uniemożliwić zabezpieczenie systemów taktowania ruchu pasażerskiego i towarowego, odpowiadających wymogom rynku i klientów.

Odpowiednio wcześniej przed rozpoczęciem okresu obowiązywania ramowego rozkładu jazdy pociągów zarządcy dróg kolejowych wspólnie ustalą okres, w którym przedsiębiorcy uprawnieni do dostępu do infrastruktury kolejowej będą mogli złożyć wnioski o wydanie oferty na zawarcie umów ramowych. Początek i koniec trwania okresu zostaną opublikowane.

UBB Polska na zapytanie wyjaśni zabezpieczenie systemów taktowania ruchu pasażerskiego i towarowego, odpowiadających wymogom rynku i klientów, rozpatrywanie stacji kolejowych węzłowych i pozostałych odcinków linii kolejowych oraz - przy zachowaniu tajemnicy handlowej - istotną charakterystykę każdej z umów ramowych.

Po złożeniu zapytania udostępnimy wzór umowy ramowej.

## 5 Zakres usług

### 5.1 Wstęp

UBB Polska rozróżnia zgodnie z Załącznikiem nr 1 do Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym pomiędzy usługami obowiązkowymi, dodatkowymi i pomocniczymi. Ceny poszczególnych usług opublikowane zostały w odpowiednich wykazach opłat. Zasady kształtowania struktury opłat za usługi omówione zostają w rozdziale nr □

### 5.2 Usługi obowiązkowe

Usługi obowiązkowe UBB Polska obejmują następujące świadczenia:

opracowywanie wniosków o przydzielenie tras pociągów,

pozwolenie na korzystanie z przydzielonych tras pociągów,

obsługa koniecznych dla ruchu pociągów systemów zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym, koordynowanie ruchu pociągów i udostępnianie informacji o ruchu pociągów,

pośrednictwo w usługach pilotowania lub w usługach nabycia znajomości szlaku (samo wykonawstwo tych usług nie wchodzi w zakres usług obowiązkowych), przy czym UBB Polska przejmuje koszt pierwszego świadczenia niniejszych usług,

udostępnienie wszystkich dalszych informacji, które niezbędne są dla prowadzenia ruchu, dla którego przydzielona została zdolność przepustowa (np. obliczenia dynamiki ruchu nowych pojazdów trakcyjnych, przegląd procesów eksploatacyjnych w czasie przejazdów pociągów).

### 5.3 Usługi dodatkowe

UBB Polska obok usług obowiązkowych oferuje następujące usługi dodatkowe:

#### a) Korzystanie z torów trasy poza ofertą korzystania z przydzielonej trasy

Korzystanie z torów tras w czasie powyżej jednej godziny po rozpoczęciu lub zakończeniu wyznaczonych w ofercie korzystania z przydzielonych tras czasów jest możliwe, o ile nie stoi temu na przeszkodzie inne prawo użytkowania.

#### b) Wystawianie zezwoleń dla transportów nadzwyczajnych

Transporty, które ze względu na swoje rozmiary zewnętrzne, wagę lub właściwości przewożone mogą być tylko przy spełnieniu szczególnych technicznych lub eksploatacyjnych warunków, uznawane są za transporty nadzwyczajne. Wystawienie koniecznych do transportu zezwoleń należy do usług dodatkowych UBB Polska. Dalsze uregulowania dotyczące transportów nadzwyczajnych zawarte zostały również w pkt. 2.4 i 4.1.4.

#### c) Dopasowanie rozkładu jazdy po złożeniu wniosku o przydzielenie trasy pociągu (zmiana)

Opracowanie zmian, o które klient wystąpi po złożeniu wniosku o przydzielenie trasy pociągu i po terminie na złożenie wniosku o przydzielenie trasy pociągu zgodnie z pkt. 4.1.1 w zakresie sieciowego rozkładu jazdy należą do usług dodatkowych oferowanych przez UBB Polska.

Jako zmiany należy potraktować polecane przez klienta dopasowanie głównych danych dotyczących trasy po złożeniu wniosku, które odbiegałyby lub prowadziłyby do nowej konstrukcji bądź przekonstruowania ostatnio zgłoszonej trasy. Należą do tego następujące stany rzeczy:

- zmiany dotyczące zgłoszonego ładunku
- przedłużone długości
- słabszy pojazd trakcyjny
- zmieniona prędkość maksymalna
- niski procent masy hamującej
- zmiana numeru pociągu lub jego rodzaju
- zmiany przebiegu i zamówione objazdy
- zmiana aktywowanej trasy nieregularnej
- pozaplanowe postoje (oprócz nagłych przypadków)
- zmiana użytkownika trasy

#### **d) Przejazdy poza godzinami otwarcia szlaku**

Podstawę dla godzin otwarcia szlaku dla ruchu okazjonalnego stanowi każdorazowo obowiązujący w czasie tworzenia niniejszych SNB/NBS sieciowy rozkład jazdy.

Trasy na szczególne życzenie klienta mogą po uzgodnieniu z UBB Polska ulec zajęciu na czas przekraczający godziny otwarcia szlaku, o ile zgłoszone zostanie to dla przejazdów okazjonalnych UBB Polska w terminie oraz zapewnione zostanie konieczne obsadzenie miejscowych posterunków ruchu. Za trasy, które ulegną zajęciu na czas przekraczający godziny otwarcia szlaku, pobierana będzie szczególna opłata zgodnie z wykazem opłat, gdyż zajęcie trasy na czas przekraczający godziny otwarcia szlaku stanowi usługę dodatkową świadczoną przez UBB Polska.

### 5.4 Usługi poboczne

UBB Polska oferuje swoim klientom szeroki zakres świadczeń, które ułatwiają im planowanie i eksploatację. W tym celu stworzona została kompleksowa oferta produktów, która dopasowuje się stale do ulegających zmianie warunków rynkowych i jest uzupełniana. Usługi poboczne oferowane przez UBB Polska można zasadniczo podzielić na grupy świadczeń informacyjnych oraz doradczych. Opłaty za te produkty opublikowane zostały w wykazie opłat za usługi poboczne.

Nasza oferta usług pobocznych obejmuje obecnie następujące produkty:

obliczanie czasu przejazdu,

studium programu operacyjnego,

studium rozkładu jazdy,

grafika trasy,

statystyki.

Uregulowania umowne dotyczące korzystania z niniejszych świadczeń można uzyskać u Kierownika służby ruchu UBB drogą mailową ([info@ubb-online.com](mailto:info@ubb-online.com)) bądź ustnie.

## 6 Zasady odpłatności

### 6.1 System opłat za korzystanie z przyznaných tras pociągów

System opłat za korzystanie z przyznaných tras pociągów UBB Polska musi odpowiadać różnym warunkom rynkowym. Z jednej strony struktura kosztów działalności, czyli nakład operacyjny i inwestycyjny związany z ofertą różnych rodzajów tras, musi zostać przedstawiony kompletnie. Z drugiej zaś strony system opłat za korzystanie z przyznaných tras pociągów musi odpowiadać popytowi. System opłat za korzystanie z przyznaných tras pociągów musi przecież obok prawnych warunków ramowych ustanowionych dla kolei spełniać również strategiczne cele przedsiębiorstwa UBB Polska, którymi są osiąganie wyrównanych wyników wraz ze zwyczajowo przyjętymi na rynku zyskami, ciągłe ulepszanie efektywności kosztów i produktów, jak również długotrwałe zabezpieczenie infrastruktury dopasowane pod względem jakości oraz zakresu.

Zasady odpłatności obowiązują w połączeniu z wykazem opłat ważnym od 9.12.2008 r. Wykaz opłat nie stanowi części składowej niniejszych SNB/NBS UBB Polska i zostaje opublikowany na stronie internetowej [www.ubb-online.com](http://www.ubb-online.com) na miesiąc przed początkiem terminu, w ciągu którego przez przedsiębiorców uprawnionych składane mogą być wnioski o przydzielenie tras pociągów.

#### Składniki zależne od rodzaju korzystania

W zależności od kategorii linii liczona jest opłata podstawowa za kilometr trasy, która jest obowiązująca dla wszystkich użytkowników. Skategoryzowanie linii UBB Polska wynika ze specyfiki wyposażenia elementów infrastruktury przy jednoczesnym uwzględnieniu znaczenia komunikacyjnego, które dla użytkowników posiada każdy z odcinków jako część kompletnej infrastruktury UBB Polska. Niniejsze skategoryzowanie sporządzone na podstawie obiektywnych cech linii umożliwia dostosowane do rynku zróżnicowanie cen przy jednoczesnym uniknięciu negatywnego oddziaływania „zatomizowanego” systemu ukierunkowanych na koszty opłat jednostkowych za linie, gdzie np. wysokości opłat za odcinki z budowlami architektonicznymi o wysokich kosztach lub wyjątkowo niewielkim stopniu wykorzystania przepustowości mogą być dla klienta niezrozumiałe. Poniżej udokumentowane zostają ważniejsze infrastrukturalne i komunikacyjne właściwości linii:

Kategoria 1: linie jednotorowe ze stacjami krzyżowymi, nadające się również do użytkowania w ruchu dalekobieżnym

Kategoria 2: linie jednotorowe ślepe bez możliwości krzyżowania się pociągów i bez ruchu dalekobieżnego

Do kategorii 1 zalicza się:

szlak nr 6768

Do kategorii 2 zalicza się:

zostaje niewypełnione

#### Składniki zależne od usług

W celu osiągnięcia lepszej wydajności wzgl. redukcji zakłóceń rejestrowane są systematycznie wyniki powodujące opóźnienia. Następnie odbywa się specyficzne monetarne oszacowanie opóźnień wraz z

wzajemnym ustaleniem salda niezależnie od rozliczenia opłat za korzystanie z tras pociągów zgodnie z ich użytkowaniem.

### **Pozostałe składniki opłaty**

Modułowy system opłat za korzystanie z tras pociągów umożliwia ogólnie przejrzyste i zrozumiałe kształtowanie cen, uwzględniające zarówno koszty infrastruktury indukowane potrzebami klientów jak również nośność danych grup użytkowników. Jednocześnie stworzone zostaje pogodzenie z prawnymi warunkami ramowymi, w szczególności z niewystępowaniem dyskryminowania z jednej strony a z drugiej strony z celami przedsiębiorczymi UBB Polska.

Zakup danej trasy oznacza opłacenie wszystkich usług obowiązkowych zgodnie z pkt.5.2. Suma opłat wynikająca z systemu opłat za korzystanie z przyznaných tras pociągów dla kompletnej sieci nie przekracza ogólnie kosztów powstałych przy świadczeniu usług obowiązkowych przy doliczeniu zysku ogólnie przyjętego na rynku. Opłaty za korzystanie z tras pociągów pobierane będą w taki sam sposób od każdego przedsiębiorcy uprawnionego. Bliższe uregulowania dotyczące obniżenia niniejszych opłat znajdują się w pkt. 7.1.4 jak również w wykazie opłat. Poniżej przedstawione zostają zasady pobierania opłat za usługi obowiązkowe.

### **6.1.1 Składnik zależny od rodzaju korzystania**

Składnik opłaty zależny od rodzaju korzystania określany jest w zależności od produktu związanego z trasą pociągu i kategorii linii:

UBB Polska oferuje w zakresie przewozu pasażerskiego i towarowego różne produkty.

Rozróżniamy w sumie dwie kategorie linii. Skategoryzowanie uwzględnia obok infrastrukturalnych cech wyposażenia również komunikacyjne znaczenie poszczególnych relacji.

#### **6.1.1.1 Produkty związane z trasą**

Produkty związane z trasą uwzględnione zostają w opłacie za korzystanie z przydzielonej trasy na podstawie mnożnika produktu. Produkty te zostają opisane poniżej.

#### **a) Trasy przeznaczone dla przewozów pasażerskich**

Taktowa trasa dla przewozów pasażerskich

Ruch taktowy charakteryzuje się z reguły ruchem co najmniej 4 par pociągów dziennie, których przebieg pomiędzy stacjami jest w części przeważającej (więcej niż 50%) zgodny i/lub które są powiązane wspólnie w system taktowy za pomocą programów operacyjnych, przez co włączone są do sieci. Taki ruch obejmuje takie same lub występujące przemiennie planowe postoje każdego pociągu danej linii na danej stacji.

Taktowa trasa dla przewozów pasażerskich obejmuje wszystkie trasy ruchu lokalnego, które związane są ze sobą poprzez takty i połączenia. Opłata za nią ustalona zostaje na podstawie wykazu opłat i mnożona przez współczynnik 1,0.

Trasa dla dalekobieżnych przewozów pasażerskich

Trasa ta jest trasą dla każdego pociągu w dalekobieżnych przewozach pasażerskich. Opłata za nią ustalona zostaje na podstawie wykazu opłat i mnożona przez współczynnik 1,0.

Trasa dla pociągów próżnych w przewozach pasażerskich

Trasa ta umożliwia klientom przewozów pasażerskich przeprowadzanie dyspozytywnych przejazdów lokomotyw i pojazdów trakcyjnych. Opłata za nią ustalona zostaje na podstawie wykazu opłat i mnożona przez współczynnik 6,0.

## b) Trasy dla przewozów towarowych

Trasa standardowa dla przewozów towarowych

Trasa ta jest do dyspozycji dla wszystkich pociągów kursujących w przewozach towarowych. Charakterystycznym dla tras standardowych przeznaczonych dla przewozów towarowych jest to, że są one ze sobą powiązane połączeniami lub podlegają szczególnym restrykcjom jak np. stałe czasy przyjazdu u odbiorcy. Dla UBB Polska wynikają z tego punkty stałe przy układaniu rozkładu jazdy. W przewozach towarowych istnieje jednakże ogólnie mniej wytycznych niż w przewozach pasażerskich. UBB posiada przez to większe możliwości przy układaniu rozkładu jazdy. Opłata za tę trasę ustalona zostaje na podstawie wykazu opłat i mnożona przez współczynnik 0,7. Dzięki ustaleniu opłat poprzez mnożenie przez współczynnik 0,7 bierze się w rachubę pożądane wspieranie przewozów towarowych.

Trasa dla pociągów próżnych w przewozach towarowych

Trasa ta umożliwia klientom przewozów towarowych przeprowadzanie dyspozytywnych przejazdów lokomotyw, próżnych pociągów i pojazdów trakcyjnych. Opłata za nią ustalona zostaje na podstawie wykazu opłat i mnożona przez współczynnik 0,6.

## 6.1.2 Składnik zależny od usług

Składnik zależny od usług oferuje bodźce do zmniejszenia zakłóceń i zwiększenia sprawności sieci kolejowej.

### 6.1.2.1 System bodźców mający na celu zmniejszenie zakłóceń

System bodźców mających na celu zmniejszenie zakłóceń składa się z następujących składników: punktualność, przyczyna opóźnienia i sprawca opóźnienia.

#### Zasada

Opłaty za korzystanie z tras kształtowane są tak, aby na podstawie składników zależnych od usług oferowały przewoźnikom kolejowym i zarządcom dróg kolejowych bodźce mające na celu zmniejszenie zakłóceń i zwiększenie sprawności sieci kolejowej.

Nie dotyczy to tras, które przy przydzielaniu tras pociągów otrzymują priorytet niższej rangi w porównaniu do tras przewozów pasażerskich i towarowych oraz mają mniejsze znaczenie dla sprawności sieci kolejowej, takich jak:

- przejazdy pojazdów trakcyjnych
- przejazdy maszyn budowlanych
- transporty pojazdów szynowych do i z warsztatów
- pociągi technologiczne kursujące do i z placów budowy zarządców dróg kolejowych
- inne pociągi służbowe (np. jazdy pomiarowe i szkoleniowe, pociągi stosowane do kontroli roślinności).

## ZASADY ODPLATNOŚCI

W przypadku zaistnienia wątpliwości przed przeprowadzeniem takich przejazdów, czy trasa należy do w/w wyjątków, należy je wyjaśnić w porozumieniu pomiędzy przewoźnikiem a zarządcą dróg kolejowych. Zarządca zobowiązany jest do powiadomienia wszystkich przewoźników o wyniku w/w wyjaśnienia oraz zastosowania odpowiednich ustaleń w taki sam sposób wobec wszystkich przewoźników.

System bodźców nie znajduje zastosowania na trasach przebiegających na liniach o szczególnie prostych warunkach, na których liczba przewidywanych zakłóceń jest bardzo mała i stopień wykorzystania zdolności przepustowej linii jest niski:

proste warunki eksploatacyjne (np. ślepa linia kolejowa)  
długość linii nie przekracza 15 km  
ruch taktowy z odstępem czasowym dwóch lub więcej godzin (w każdym kierunku)  
zaistnienie wystarczająco dużej liczby wolnych tras dla ruchu okazjonalnego.

Zarządca dróg kolejowych zobowiązany jest do powiadomienia przewoźnika o zmianach w przyporządkowaniu linii do takich o szczególnie prostych warunkach oraz o właściwym momencie zmiany.

W związku z systemem bodźców punktualność, przyczyna opóźnień i sprawca opóźnień są pojęciami o głównym znaczeniu.

W myśl systemu bodźców pociąg jest punktualny w przypadku, gdy jego czas odjazdu różni się od czasu odjazdu przewidzianego w jego rozkładzie jazdy

nie więcej niż 5 minut w przypadku pociągów pasażerskich wzgl.  
nie więcej niż 120 minut w przypadku pociągów towarowych.

W przypadku pociągów kończących bieg zamiast czasu odjazdu miarodajnym czasem jest czas przyjazdu.

W przypadku przekroczenia przez pociąg w/w wartości granicznych uznawany jest on za opóźniony. Dodatkowo do odstępstwa od przewidzianego w jego rozkładzie jazdy czasu odjazdu ujmuje się przyczynę opóźnienia. Wraz z przyczyną opóźnienia przyporządkowuje się w takim przypadku również sprawcę opóźnienia, z reguły przewoźnika kolejowego wzgl. zarządcę dróg kolejowych. W przypadku niemożności miarodajnego przyporządkowania przyczyny opóźnienia do jednej z obu stron, odpowiedzialność nie zostanie przypisana żadnej ze stron.

### Udokumentowanie punktualności

Na miejscu pomiaru właściwy dyżurny ruchu dokumentuje dla każdego pociągu odstępstwo od jego rozkładu jazdy pod względem czasu odjazdu, w przypadku pociągu kończącego bieg - jego czasu przyjazdu. Jako miejsca pomiaru ustalone zostają:

zostaje niewypełnione

Dane każdego pociągu ujmowane są dokładnie co do minuty i niezależnie od przekroczenia w/w wartości granicznych. Dzięki temu również w przypadku punktualnych pociągów możliwe jest poznawanie ewentualnych tendencji poniżej wartości granicznych. W przypadku przekroczenia przez pociąg w/w wartości granicznych, dyżurny ruchu dokumentuje odpowiednią przyczynę opóźnienia. Przewoźnik zobowiązany jest bezzwłocznie zgłosić zakłócenia spowodowane jazdą jego pociągów właściwemu dyżurnemu ruchu.

Stan rzeczy dotyczący przyczyny opóźnienia powinien zostać ujęty przez dyżurnego ruchu w sposób ścisły i krótki. Na korzyść lepszej zrozumiałości powinno się przy tym zrezygnować z ryczałtowego skategoryzowania. Przykłady możliwych przyczyn opóźnienia przedstawia tabela poniżej.

Przykłady przyczyn opóźnienia wraz z odpowiednią odpowiedzialnością		
<p>Odpowiedzialność zarządcy dróg kolejowych</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nastawnia ... nie zajęta</li> <li>- brak rozkładu jazdy</li> <li>- miejsce, przez które należy przejeżdżać ze zmniejszoną prędkością z powodu powstania usterek</li> <li>- Instrukcje eksploatacji i budowy (niem. Beta) ... przekroczenie okresu zamknięcia szlaku dla ruchu</li> <li>- awaria nawierzchni kolejowej w km ...</li> <li>- przejazd kolejowy ... zakłócony</li> <li>- sygnał/ semafor ... zakłócony</li> <li>- rozjazd ... stacja ... zakłócony</li> <li>- przewód zapowiadawczy ... zakłócony</li> <li>- licznik osi zakłócony</li> <li>- urządzenie do obserwacji sygnału końca pociągu zakłócone</li> <li>- blokada liniowa ... zakłócona</li> </ul>	<p>Odpowiedzialność przewoźnika kolejowego</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- przekazanie z opóźnieniem ...</li> <li>- niedotrzymanie terminu zgłoszenia gotowości do odjazdu pociągu</li> <li>- brak zastąpienia / brak personelu</li> <li>- większa liczba podróżujących</li> <li>- awaria pojazdu trakcyjnego</li> <li>- awaria hamulca</li> <li>- awaria wagonu</li> <li>- trąbka sygnałowa zakłócona</li> <li>- brak momentu hamującego</li> <li>- słabszy pojazd trakcyjny</li> <li>- pojazd trakcyjny lub wagon doczepiony / odczepiony</li> <li>- postój niezaplanowany</li> </ul>	<p>brak odpowiedzialności każdej ze stron</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- następstwo pociągów</li> <li>- niebezpieczne zdarzenie ...</li> <li>- przyczyna po stronie UBB Polska</li> <li>- niebezpieczne warunki atmosferyczne</li> <li>- zbadać przejezdność linii</li> <li>- połączenie z trzecim pociągiem</li> <li>- zmiana kierunku jazdy przy peronie z ... na ...</li> <li>- policja przy pociągu</li> <li>- hamulec bezpieczeństwa zaciągnięty</li> <li>- awaria pojazdu trakcyjnego i przejazdu kolejowego (nakładanie się zakłóceń)</li> <li>- przerwa w zasilaniu stacji ... lub przejazdu kolejowego ...</li> <li>- osoby w torze ...</li> </ul>

Codzienna analiza

Zapisy dotyczące punktualności dla każdego dnia kalendarzowego analizowane są w następujący sposób:

$$\text{liczba punktualnych pociągów} = \frac{\text{punktualność, dzień}}{\text{liczba pociągów, które przejechały}}$$

$$\text{udział procentowy opóźnień - sprawca: zarządca} = \frac{\text{liczba opóźnionych pociągów z winy zarządcy}}{\text{liczba pociągów, które przejechały}}$$

$$\text{udział procentowy opóźnień - sprawca: przewoźnik} = \frac{\text{liczba opóźnionych pociągów z winy przewoźnika}}{\text{liczba pociągów, które przejechały}}$$

(wszystkie dane w %)

Codzienny zapis i analizę zarządca dróg kolejowych udostępnia przewoźnikowi w następnym zwykłym dniu roboczym.

## ZASADY ODPLATNOŚCI

### Miesięczna analiza

Na podstawie codziennej analizy dotyczącej punktualności zarządca na końcu miesiąca określa wartość średnią punktualności oraz udziały procentowe opóźnień spowodowanych przez zarządcę wzgl. przewoźnika. W przypadku korzystania z tras przez przewoźnika tylko w pojedyncze dni, to tylko te dni zostają uwzględnione przy tworzeniu wartości średniej.

$$\frac{\text{suma punktualność, dni 1 do n}}{\text{punktualność, miesiąc}} = \frac{\text{-----}}{\text{liczba dni n}}$$

$$\frac{\text{suma udział proc. opózn. zarządcy, dni 1 do n}}{\text{udział opóźnień zarządcy, miesiąc}} = \frac{\text{-----}}{\text{liczba dni n}}$$

$$\frac{\text{suma udział proc. opózn. zarządcy, dni 1 do n}}{\text{udział opóźnień przewoźnika, miesiąc}} = \frac{\text{-----}}{\text{liczba dni n}}$$

(wszystkie dane w %)

Miesięczną analizę zarządca dróg kolejowych udostępnia przewoźnikowi w terminie 5 zwykłych dni roboczych.

W przypadku, gdy wartość średnia punktualności w analizie miesięcznej dotyczącej punktualności wynosi co najmniej 95 %, wymagania stawiane przewoźnikowi i zarządcy pod względem zmniejszenia zakłóceń zostają uznane za spełnione.

### Niemonetarne środki mające na celu uniknięcie zakłóceń

W przypadku, gdy wartość średnia punktualności w analizie miesięcznej leży poniżej wartości progowej 95 %, przewoźnik i zarządca będą wspólnie analizowali powstałe zakłócenie i omawiali właściwe środki zaradcze. Jednocześnie współdziałanie w przypadku powstawania zakłóceń powinno zostać polepszone, aby ograniczyć możliwe następstwa.

Na życzenie jednej ze stron zarządca zaprosi w tym celu przewoźnika, ewentualnie kilku przewoźników.

### Ustalanie opłaty bodźcowej

W przypadku, gdy wartość średnia punktualności w analizie miesięcznej leży poniżej wartości progowej 95 %, opłata bodźcowa ustalona jest w następujący sposób:

Najpierw tworzona jest różnica udziałów procentowych opóźnień spowodowanych przez przewoźnika wzgl. zarządcę.

Strona posiadająca większy udział w spowodowanych opóźnieniach zapłaci opłatę bodźcową stronie posiadającej mniejszy udział w spowodowanych opóźnieniach:

opłata bodźcowa = różnica udziałów w przyczynach opóźnień (w procentach) x opłata za korzystanie z przydzielonych tras pociągów

(w euro).

Wysokość opłaty bodźcowej ograniczona jest do maksymalnie 5 % wysokości opłaty za korzystanie z przydzielonych tras pociągów.

Rozliczenie następuje każdorazowo co miesiąc wraz z rozliczeniem płatnej opłaty za korzystanie z przydzielonych tras pociągów.

### **Składanie reklamacji**

Przewoźnik i zarządca zobowiązani są do kooperacyjnej współpracy i powinni w miarę możliwości dążyć do obopólnego porozumienia.

W przypadku zakwestionowania przez przewoźnika punktualności, przyczyny opóźnienia, odpowiedzialności lub/i opłaty bodźcowej, przewoźnik winien złożyć pisemną reklamację do zarządcy określając stan rzeczy z własnego punktu widzenia, bez potrzeby zachowania określonej formy, w terminie trzech zwykłych dni roboczych od dnia przyjęcia do wiadomości. Zarządca zobowiązany jest do rozpatrzenia stanu rzeczy w terminie trzech zwykłych dni roboczych, skorygowania uzasadnionych reklamacji i poinformowania przewoźnika na piśmie o ewentualnej odmowie reklamacji. Podjęcie kroków prawnych przysługuje przewoźnikowi dopiero po otrzymaniu odmowy reklamacji.

W/w procedurę składania reklamacji można stosować w zakresie analizy codziennej i miesięcznej oraz rozliczenia opłaty bodźcowej.

### **6.1.2.2 System bodźców mający na celu podwyższenie sprawności**

#### **Uwarunkowane rodzajem konstrukcji odstępstwo od minimalnej prędkości**

W celu stworzenia bodźców mających na celu podwyższenie sprawności sieci kolejowej pobierana jest dopłata do opłaty za korzystanie z przydzielonych tras w przypadku nieosiągnięcia z powodu rodzaju konstrukcji prędkości minimalnej 50 km/h i powstania tym samym znacznie wyższego zapotrzebowania na zdolność przepustową. Wysokość dopłaty odpowiada czynnikowi 1,3.

### **6.1.3 Pozostałe składniki opłaty**

#### **6.1.3.1 Opłata za opracowanie oferty**

Koszty opracowywania wniosków o przydzielenie tras pociągów zawarte są w opłacie za korzystanie z przydzielonych tras. Z tego powodu w przypadku nieprzyjęcia zamówionej trasy pobierana jest opłata manipulacyjna. Uregulowanie to nie znajduje zastosowania w przypadku uzasadnionych reklamacji ze strony klienta. Wysokość opłaty pobieranej za opracowanie oferty odpowiada najwyżej opłacie za korzystanie z nieprzyjętych tras.

#### **6.1.3.2 Opłata za anulowanie**

Anulowanie oznacza ostateczne odwołanie zamówienia jednego lub kilku dni kursowania jednej trasy. W przypadku anulowania wszystkich dni kursowania na jednej trasie wygasają wszystkie roszczenia, które ewentualnie związane były z umową w zakresie przyznawania tras.

Za anulowanie trasy pobierana jest opłata minimalna w wysokości opłaty pobranej za opracowanie oferty. Dodatkowo pobierana jest procentowa opłata za anulowanie w zależności od momentu anulowania i zwykłej ceny za korzystanie z przydzielonej trasy. Wysokość opłaty za anulowanie odpowiada najwyżej utraconej opłacie za anulowane korzystanie z przydzielonej trasy. Za anulowania pobierane są opłaty w następującej wysokości:

**Do upływu 60 dnia** przed dniem kursowania, który ma zostać anulowany:  
1 miesiąc

minimalna opłata za anulowanie w wysokości opłaty pobranej za opracowanie oferty

**Do upływu 30 dnia** przed dniem kursowania, który ma zostać anulowany:

minimalna opłata za anulowanie w wysokości opłaty pobranej za opracowanie oferty i 25 % ceny jednej trasy

**Po upływie 30 dnia** przed dniem kursowania, który ma zostać anulowany, oraz ponad dobę przed wyjazdem:

minimalna opłata za anulowanie w wysokości opłaty pobranej za opracowanie oferty i 50 % ceny jednej trasy

**Mniej niż dobę** przed wyjazdem:  
1 miesiąc

Mniej niż dobę przed wyjazdem anulowanie nie jest już możliwe. Należy zapłacić pełną cenę za korzystanie z trasy.

### 6.1.3.3 Opłata za zmniejszenie ilości kilometrów w przypadku umów ramowych

Związany umową ramową coroczny wolumen kilometrów tras może zostać zmniejszony w czasie obowiązywania umowy ramowej o łącznie 5 %, najwyżej jednak o 1,5 % w okresie obowiązywania każdego sieciowego rozkładu jazdy. W przypadku zmniejszenia przekraczającego w/w zakres należy uiścić tzw. opłatę za zmniejszenie. Opłata taka pobierana jest dlatego, że UBB Polska zobowiązana jest bardzo mocno dostosować planowanie zdolności przepustowej do przydzielonych na podstawie umowy ramowej tras pociągów oraz zależny jest od niezawodnej podstawy umownej, w myśl efektywnego wykorzystania infrastruktury i sprawiedliwego przyznawania tras. Jednocześnie uniknione zostanie zapewnienie zdolności przepustowej za pomocą umów ramowych, z wykorzystania których w ramach opracowania sieciowego rozkładu jazdy można zrezygnować nie ponosząc żadnych konsekwencji.

W pierwszym roku okresu ważności umowy ramowej opłata za zmniejszenie wynosi 15 % iloczynu z odmiennego woluminu kilometrów tras i przeciętnej ceny za kilometr tras, obowiązującej dla zdolności przepustowej związanej umową ramową i wynikającej z każdorazowo ważnego cennika za korzystanie z tras. Z każdym kolejnym rokiem okresu ważności umowy opłata za zmniejszenie będzie podlegała obniżeniu o jeden punkt procentowy.

Opłata za zmniejszenie nie jest pobierana w zakresie odpowiadającym zakresowi, w którym klient zamiast anulowanego korzystania umownie uzgodnił dodatkowe korzystanie ze zdolności przepustowej linii kolejowych w okresie obowiązywania sieciowego rozkładu jazdy. Rozliczenie następuje na podstawie kilometrów tras przejechanych w okresie obowiązywania sieciowego rozkładu jazdy na trasach sieciowego rozkładu jazdy i ruchu okazjonalnego.

### 6.1.3.4 Obniżenie opłaty w przypadku stanu niezgodnego z umową

Jeżeli droga szynowa, przynależne systemy zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym oraz przynależne obiekty i urządzenia zasilania linii kolejowej prądem trakcyjnym znajduje się w stanie niezgodnym z umową, należy obniżyć opłaty za korzystanie z infrastruktury. Do obniżenia opłaty nie dojdzie w przypadku planowej jazdy klienta. Co więcej, opłaty obniżone zostają w przypadku, gdy z powodu powstania odstępstwa ogólny czas jazdy był o 10 % dłuższy od czasu jazdy pierwotnej trasy.

Obniżenie opłat według systemów bodźców mającego na celu zmniejszenie zakłóceń, zgodnie z pkt. 6.1.2 niniejszych SNB/NBS UBB Polska, zostaje zaliczone na poczet obniżenia opłaty za korzystanie w przypadku, gdy obniżenie opłaty za korzystanie i obniżenie opłat według systemów bodźców wynikają z tej samej przyczyny.

### 6.1.3.5 Uregulowania dotyczące opłat w przypadku komunikacji zastępczej wzgl. awaryjnej autobusowej komunikacji zastępczej w przewozach pasażerskich

W przypadku przejściowej niedostępności infrastruktury z powodu realizacji zaplanowanych działań (np. robót budowlanych), nieprzewidzianych zakłóceń (anomali i zakłóceń w ruchu) wzgl. z przyczyn, które leżą po stronie przewoźnika kolejowego i są uwarunkowane jego taborem i/ lub personelem, obowiązują uregulowania dotyczące autobusowej komunikacji zastępczej (porównaj pkt. 3.4) wzgl. awaryjnej autobusowej komunikacji zastępczej (porównaj pkt. 4.7.4).

W razie konieczności uruchomienia autobusowej komunikacji zastępczej za jej organizację odpowiedzialny jest dany przewoźnik kolejowy. Koszty komunikacji zastępczej w całości ponosi przewoźnik, a opłaty za korzystanie z trasy w czasie trwania robót nie występują.

Za uruchomienie i organizację awaryjnej autobusowej komunikacji zastępczej również odpowiedzialny jest dany przewoźnik kolejowy, w tym przypadku jednak opłaty za korzystanie z trasy należy uiścić w całej pełni. Koszty awaryjnej autobusowej komunikacji zastępczej ponosi strona, do zakresu odpowiedzialności której należy przypisać przejściową niedostępność. Odpowiedzialność wynika w analogii do uregulowań systemu bodźców mającego na celu zmniejszenie zakłóceń.

Koszty awaryjnej autobusowej komunikacji zastępczej UBB Polska przejmuje tylko w przypadku, gdy przyczynę przejściowej niedostępności należy przypisać zakresowi jej odpowiedzialności, a podstawą przejścia kosztów są wyłącznie stawki rozliczeniowe ogólnie przyjęte na rynku. Zaliczenie minut opóźnienia według systemu bodźców mającego na celu zmniejszenie zakłóceń (porównaj pkt. 6.1.2.1) oraz prawo do obniżenia opłaty w przypadku stanu niezgodnego z umową według pkt. 6.1.3.4 są wykluczone.

W przypadku, gdy przyczynę przejściowej niedostępności należy przypisać zakresowi odpowiedzialności przewoźnika kolejowego, przewoźnik winien ponieść koszty awaryjnej autobusowej komunikacji zastępczej.

Tak samo należy postąpić w przypadku, gdy przyczyny niedostępności nie da się przypisać ani zakresowi odpowiedzialności UBB Polska ani zakresowi odpowiedzialności jakiegokolwiek przewoźnika.

### 6.1.4 Sprawy różne

Cennik za korzystanie z tras nie jest częścią składową niniejszych SNB/NBS UBB Polska. Zostaje on opublikowany odrębnie w odpowiednio obowiązujących terminach, w których przedsiębiorcy uprawnieni do dostępu do infrastruktury kolejowej mogą złożyć wnioski o przydzielenie tras pociągów.

- ζ Zasady odpłatności obowiązują w związku z wykazem opłat, ważnym od 9 grudnia 2008 roku.
- ζ W przyszłości przy rozliczaniu opłat mogą zostać szczególnie uwzględnione również koszty związane z określoną linią kolejową i specyficzne zamierzenia inwestycyjne.

## 6.2 System opłat za korzystanie z urządzeń kolejowych

zostaje niewypełnione

### 6.2.1 Składniki zależne od rodzaju korzystania

zostaje niewypełnione

### 6.2.2 Składniki zależne od usług

zostaje niewypełnione

### 6.2.3 System bodźców

zostaje niewypełnione

### **6.2.4 Koszty dodatkowe i konsumpcyjne**

zostaje niewypełnione

### **6.2.5 Godziny odwarcia**

zostaje niewypełnione

### **6.2.6 Warunki płatności**

zostaje niewypełnione

### **6.2.7 Sprawy różne**

zostaje niewypełnione

## **6.3 Usługi dodatkowe**

Do usług dodatkowych świadczonych przez UBB Polska należą usługi przedstawione w pkt. 5.3. Podstawą kształtowania opłat za usługi dodatkowe są następujące zasady odpłatności: kształtowanie opłat w przypadku usług dodatkowych wobec każdego przedsiębiorcy uprawnionego do dostępu do infrastruktury następuje w sposób niedyskryminujący. Dla określonych usług opłaty są ustalane w sposób zorientowany na koszty. Dla innych usług opłaty są ustalane ryczałtowo - również ze względów praktycznych oraz o ile jest to dopuszczalne w granicach prawa kolejowego.

#### **a) Korzystanie z torów trasy poza ofertą korzystania z przydzielonej trasy**

Uzgodnione w przypadku odosobnionym odstawienie pojazdów na torach trasy na dłużej niż jedną godzinę obliczane jest analogicznie do systemu opłat za korzystanie z urządzeń kolejowych. Szczegółowe informacje dotyczące systemu opłat za korzystanie z urządzeń kolejowych przedstawia wykaz opłat.

#### **b) Wystawianie zezwoleń dla transportów nadzwyczajnych**

Dla wystawienia koniecznego do transportu zezwolenia pobierana jest odrębna opłata, która obliczana jest według nakładu pracy, przy czym na każdego pracownika i za każde rozpoczęte 30 minut pobierana jest określona opłata.

#### **c) Dopasowanie rozkładu jazdy po złożeniu wniosku o przydzielenie trasy pociągu (zmiana)**

Po złożeniu wniosku o przydzielenie trasy pociągu za każdą zmianę pożądaną przez klienta pobierana jest opłata, przy czym na każdego pracownika i za każde rozpoczęte 30 minut pobierana jest określona opłata. W przypadku jednoczesnego przekazania kilku ze stanów faktycznych przedstawionych w pkt. 5.3 c) zostają one rozliczone i potraktowane w ten sam sposób jak zmiana pożądana przez klienta.

#### **d) Przejazdy poza godzinami otwarcia szlaku**

Opłaty za przejazdy poza godzinami otwarcia szlaku obliczane są według nakładu pracy, przy czym na każdego pracownika i za każde rozpoczęte 30 minut pobierana jest określona opłata zgodnie z wykazem opłat.

## **6.4 Usługi poboczne**

Do usług pobocznych świadczonych przez UBB Polska należą usługi przedstawione w pkt. 5.4. Podstawą kształtowania opłat za usługi poboczne są następujące zasady odpłatności: kształtowanie opłat w przypadku usług pobocznych wobec każdego przedsiębiorcy uprawnionego do dostępu do infrastruktury następuje w sposób niedyskryminujący. Dla określonych usług opłaty są ustalane w sposób zorientowany

na koszty. Dla innych usług opłaty są ustalane ryczałtowo - również ze względów praktycznych oraz o ile jest to dopuszczalne w granicach prawa kolejowego.

### **Obliczanie czasu przejazdu**

Wynikiem obliczenia czasu przejazdu jest czysty czas przejazdu wraz z dopłatą podstawową za pożądaną dystans od A do B bez uwzględnienia innego rodzaju ruchu. Obliczanie następuje na podstawie podanych przez Państwa parametrów takich jak np. ciężar pojazdu trakcyjnego, prędkość maksymalna i zdolność hamowania. Obliczenia czasu służą za podstawę planowania Państwa przejazdów. Jednak nie dają one żadnej informacji o możliwości realizacji przejazdu w obszarze całkowitej struktury trasy. Obliczenia czasu przejazdu stanowią dodatkową usługę informacyjną. Są one rozliczane indywidualnie na podstawie zlecenia, zależnie od nakładu pracy personelu i według stawki godzinowej zgodnie z wykazem opłat.

### **Studium programu operacyjnego**

UBB Polska oferuje przewoźnikom kolejowym, podmiotom zamawiającym wzgl. związkom celowym i innym przedsiębiorcom uprawnionym według art. 29 do 36 Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym odpłatne badanie istniejących lub nowych programów operacyjnych zgodnie z określonymi warunkami brzegowymi. Podstawą badania zawsze są podane przez Państwa parametry takie jak np. dane specyficzne dotyczące taboru przewidzianego do kursowania, pożądaną okres kursowania, planowane przebiegi przejazdów itd. Biorąc za podstawę przekazane przez Państwa dane oraz aktualnie dostępne dane dotyczące rozkładu jazdy i infrastruktury zbadany zostaje Państwa program operacyjny. Wobec wyniku badania istnieją pewne zastrzeżenia, wymienione w opisie produktu. Studia programów operacyjnych stanowią dodatkową usługę doradczą w formie studiów na temat programów operacyjnych. Są one rozliczane indywidualnie na podstawie zlecenia, zależnie od nakładu pracy personelu i według stawki godzinowej zgodnie z wykazem opłat.

### **Studium rozkładu jazdy**

Studium rozkładu jazdy jest badaniem służącym do oceny oddziaływań określonych stanów infrastruktury wzgl. możliwości zintegrowania życzeń dotyczących tras z istniejącą lub przewidywaną strukturą tras. Studium takie znajduje zastosowanie w przypadku oddziaływań robót budowlanych, zintegrowania specjalnych tras z istniejącą strukturą tras lub oddziaływań zmienionej charakterystyki pociągu. Studia rozkładu jazdy stanowią dodatkową usługę doradczą w formie studiów dotyczących poszczególnych sytuacji w rozkładzie jazdy. Są one rozliczane indywidualnie na podstawie zlecenia, zależnie od nakładu pracy personelu i według stawki godzinowej zgodnie z wykazem opłat.

### **Grafika trasy**

Jako usługę specjalną UBB Polska oferuje przedstawienie graficzne dotyczące sieciowego rozkładu jazdy pociągów (wraz z nieodległymi w czasie uzupełnieniami) w formie grafik tras. Obejmują one trasy zawarte na jednym odcinku linii kolejowej, przedstawione jako wykresy czasowo-drogowe w jednakowym formacie DIN A 2. Przy tym zamówione przez Państwa trasy przedstawione są wraz ze wszystkimi danymi, a trasy pozostałych przedsiębiorców uprawnionych/ przewoźników występują jako szare linie bez oznaczenia. W przypadku przedłożenia nam wyraźnego oświadczenia odnośnie danego sieciowego rozkładu jazdy o zezwoleniu na wgląd do danych, trasy danych przedsiębiorców uprawnionych/ przewoźników przedstawione zostaną z podaniem wszystkich szczegółowych danych. Prosimy zwrócić uwagę na fakt, że każdemu przewoźnikowi będzie można zaoferować tylko jedną wersję (względem zawartych przewoźników).

Grafiki tras mogą Państwo otrzymać jako plik w formacie pdf lub jako wydrukowaną wersję. Wraz z złożeniem wniosku należy podać pożądaną medium. Grafiki tras to dane dotyczące rozkładu jazdy, stanowiące dodatkową usługę informacyjną. Grafika trasy może składać się z kilku arkuszy, które z kolei mogą składać się z kilku stron. Obliczenie opłat zawiera koszty związane z nakładem pracy personelu, koszty użytkowania komputera i zużycia materiału. Pobierana jest minimalna opłata za opracowanie każdej grafiki trasy, zgodnie z wykazem opłat.

### **Statystyki**

zostaje niewypełnione

### 6.5 Opłaty za korzystanie z tras, obiektów i urządzeń

#### 6.5.1 Podstawa obliczenia

Podstawą obliczenia opłat przez UBB Polska jest wykaz opłat za korzystanie z tras, obiektów i urządzeń.

#### 6.5.2 Podatek VAT

Opłaty pobierane od przewoźnika/ przedsiębiorcy uprawnionego zostają obliczone z doliczeniem ustawowego podatku VAT w każdorazowo obowiązującej wysokości.

#### 6.5.3 Warunki płatności

Płatności należy dokonać przelewem na koszt przewoźnika/ przedsiębiorcy uprawnionego na wskazany przez UBB Polska rachunek bankowy, są one płatne w momencie otrzymania faktury. Opłaty, które należy obliczyć za części miesiąca kalendarzowego, są obliczane za każdy dzień zasadniczo na podstawie 1/30 miesięcznej ceny.

#### 6.5.4 Wykluczenie sprzeciwu

Przewoźnikowi przysługuje prawo wniesienia sprzeciwu od zafakturowanych cen lub składników ceny, zależnych od użytkowania. Sprzeciw należy wnieść do UBB Polska Sp. z o.o. na piśmie, w terminie czterech tygodni od dnia doręczenia faktury. Niewniesienie sprzeciwu w określonym terminie uważa się za zaakceptowanie wystawionej faktury. UBB Polska w swoich fakturach będzie zwracać szczególną uwagę na skutki niewniesienia sprzeciwu w terminie. Ustawowe roszczenia ze strony przewoźnika w przypadku wniesienia uzasadnionego sprzeciwu po upływie terminu pozostają nienaruszone.

#### 6.5.5 Zabezpieczenia, przedpłaty, badanie wiarygodności kredytowej

##### 6.5.5.1

W przypadku zaistnienia wątpliwości dotyczących zdolności płatniczej przewoźnika/ przedsiębiorcy uprawnionego UBB Polska zażąda od niego, z wyjątkiem przedsiębiorców uprawnionych w myśl art. 29a Ustawy o transporcie kolejowym, złożenia odpowiedniego zabezpieczenia swoich usług, w stosunku do zakresu wnioskowanych usług. Powodem wątpliwości mogą być:

- a) całkowite niepłacenie przez przewoźnika/ przedsiębiorcę uprawnionego należności wymagalnych, przez okres jednego miesiąca,
- b) zaległości płatnicze w wysokości opłaty miesięcznej, przeciętnie uiszczanej w okresie ubiegłych trzech miesięcy,
- c) zaistnienie negatywnej informacji dotyczącej wiarygodności kredytowej, udzielonej przez przedsiębiorstwo dopuszczone do wykonania rewizji finansowej i inkasa (np. Creditreform),
- d) złożenie wniosku o wszczęcie postępowania upadłościowego dotyczącego majątku przewoźnika/ przedsiębiorcy uprawnionego,
- e) zaistnienie innych okoliczności wskazujących na ewentualną złą wiarygodność kredytową, takich jak np.: złożenie wniosku o zwolnienie od kosztów procesowych, oświadczenie odmowy zapłaty (nie istnieje w przypadku kwestionowania wiarygodności UBB Polska i związanej z tym płatności z zastrzeżeniem), brak adresu do kontaktu lub trwałe (dłuższy niż 2 tygodnie) brak osiągalności pod podanym adresem.

**6.5.5.2**

Jako stosowne uważa się składane z góry zabezpieczenie w wysokości jednej opłaty miesięcznej. Wysokość zabezpieczenia obliczana jest na podstawie średniej z opłat miesięcznych, które należałoby uiścić w okresie następujących potem trzech miesięcy. W przypadku niemożności ustalenia takiej opłaty miesięcznej należy wziąć jako podstawę przeciętną wysokość opłaty miesięcznej, uiszczonej w okresie ubiegłych trzech miesięcy.

**6.5.5.3**

Zabezpieczeniem mogą być zwykłe środki zabezpieczające, w szczególności poręczenie z odpowiedzialnością bezpośrednią lub gwarancja bankowa, udzielona przez wielki bank z siedzibą w Unii Europejskiej każdorazowo na jego pierwsze wezwanie, przy czym bezpieczeństwo w przypadku niewypłacalności jest warunkiem akceptacji tego zabezpieczenia przez UBB Polska.

**6.5.5.4**

W przypadku niezłożenia przez przewoźnika/ przedsiębiorcę uprawnionego w terminie 10 dni kalendarzowych żadanego na piśmie zabezpieczenia, przysługującego zgodnie z pkt. 6.5.5.1, UBB Polska ma prawo odmówić świadczenia usługi bez wcześniejszego powiadomienia aż do momentu złożenia zabezpieczenia.

**6.5.5.5**

Przewoźnik/ przedsiębiorca uprawniony może zapobiec złożeniu zabezpieczenia poprzez wniesienie miesięcznej przedpłaty. W przypadku niewniesienia przedpłaty w wyznaczonym terminie UBB Polska ma prawo odmówić świadczenia usługi bez wcześniejszego powiadomienia aż do momentu wniesienia przedpłaty.

**6.5.5.6**

Przedpłaty zawsze wnoszone są w pełnej wysokości opłaty za korzystanie lub w wysokości przewidywanej opłaty w jednym miesiącu, przy czym dla ustalenia wysokości przywidywanej opłaty w jednym miesiącu obowiązuje odpowiednio pkt. 6.5.5.2. Przedpłaty należy wnieść nie później niż 5 dni roboczych obowiązujących w banku, przed terminem wymagalności danego świadczenia wzajemnego, a będą one rozliczane w ramach wystawienia następczej faktury.

Obowiązek dokonania przedpłat drogą wpłat częściowych na poczet faktury, uzgodnionych z przewoźnikiem celem uproszczenia realizacji obrotu płatniczego, pozostają nienaruszone przez w/w przepis.

**6.5.5.7**

Zabezpieczenia monetarne, które pozostają w posiadaniu UBB Polska, są oprocentowane według danej stopy bazowej oprocentowania Europejskiego Banku Centralnego. Zabezpieczenia należy zwrócić na żądanie, o ile warunki ich udzielenia już nie występują.

**6.5.5.8**

UBB Polska jest uprawniona do przeprowadzenia badań wiarygodności kredytowej przed zawarciem umowy oraz w trakcie trwania stosunku umownego.

### 7 Inne postanowienia

#### 7.1 Informacje ogólne

##### 7.1.1 Zawieranie umów o korzystanie z dróg szynowych oraz obiektów i urządzeń obsługi

###### 7.1.1.1

Przed pierwszym złożeniem wniosku o przydzielenie trasy pociągu i korzystanie z przydzielonej trasy oraz obiektów i urządzeń obsługi przewoźnik kolejowy/ przedsiębiorca uprawniony do dostępu do infrastruktury kolejowej winien zawrzeć z UBB Polska umowę o korzystanie z infrastruktury, regulującą zasady dotyczące stosunku umownego i stanowiącą podstawę odpowiednio zawieranych indywidualnych umów o korzystanie z tras pociągów wzgl. z obiektów i urządzeń obsługi (pkt. 7.1.1.2). Uregulowania zawarte w niniejszej umowie o korzystanie z infrastruktury, regulującej zasady dotyczące stosunku umownego, będą częścią składową każdorazowo zawieranych umów indywidualnych.

W/w umowa o korzystanie z infrastruktury, regulująca zasady dotyczące stosunku umownego, nie stanowi umowy ramowej w myśl art. 31 Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

###### 7.1.1.2

Umowa o konkretne korzystanie w danym przypadku (zwana dalej "umową indywidualną") pomiędzy UBB Polska a przewoźnikiem/ przedsiębiorcą uprawnionym dojdzie do skutku w następujący sposób:

a) w przypadku wniosku o przydzielenie trasy pociągu na sieciowy rozkład jazdy pociągów - poprzez terminowe i pisemne przyjęcie oferty przez przewoźnika/ przedsiębiorcę uprawnionego, zgodnie z pkt. 4.1.1.11.3.

b) w przypadku złożenia wniosku o przydzielenie trasy w ruchu okazjonalnym - poprzez pisemne i terminowe przyjęcie oferty przez przewoźnika/ przedsiębiorcę uprawnionego, zgodnie z pkt. 4.1.2.10, jednak nie później niż wraz z przekazaniem ofert częściowych (np. poprzez przekazanie zarządzenia w sprawie rozkładu jazdy), zgodnie z pkt. 4.1.2.7.2.

c) w przypadku złożenia wniosku o korzystanie z obiektu lub urządzenia obsługi - poprzez pisemne, terminowe przyjęcie oferty przez przewoźnika/przedsiębiorcę uprawnionego, zgodnie z pkt. 4.4.

###### 7.1.1.3

Wraz z zawarciem umowy indywidualnej przewoźnik/ przedsiębiorca uprawniony nabywa prawo do korzystania z tras pociągów wzgl. obiektów i urządzeń obsługi w zakresie ustalonym w umowie. Prawo to ze strony przewoźnika/ przedsiębiorcy uprawnionego obowiązuje dopiero od pierwszego przewidzianego umową dnia kursowania wzgl. dnia korzystania. Przeprowadzenie jazd doświadczalnych i próbnych przed tym dniem należy odrębnie uzgodnić z UBB Polska.

###### 7.1.1.4

W przypadku przewidywania przez przewoźnika w ramach korzystania z tras postojów pociągów przy urządzeniach transportu pasażerskiego, winien on dodatkowo do umowy indywidualnej zawartej z UBB Polska zawrzeć umowę o korzystanie ze stacji kolejowych z zarządcą infrastruktury kolejowej, zarządzającym danymi urządzeniami transportu pasażerskiego i pozwalającym przewoźnikowi na korzystanie infrastruktury tych urządzeń w celu świadczenia własnych usług transportu kolejowego. W każdym przypadku przewoźnik winien złożyć odrębny wniosek o korzystanie z urządzeń transportu pasażerskiego do danego zarządcy urządzenia.

W przypadku niepełnienia przez przewoźnika obowiązku zawarcia takiej umowy z drugim zarządcą infrastruktury, nie ma on żadnego prawa do korzystania z tras, które przewidują postoje pociągów przy

danych urządzeniach transportu pasażerskiego. Wraz z zakończeniem umowy o korzystanie z urządzeń transportu pasażerskiego wygasa prawo przewoźnika do korzystania z tras, które przewidują postoje pociągów przy tych urządzeniach transportu kolejowego. Przewoźnik zwolni UBB Polska z dochodzenia wszelkich roszczeń wobec jej przez osoby trzecie, powstałych w związku z zagrożeniem i opóźnieniem spowodowanym samowolnymi postojami pociągów.

W przypadku korzystania z urządzeń transportu pasażerskiego UBB Polska należy również zawrzeć odrębną umowę o korzystanie z infrastruktury tych urządzeń zgodnie z warunkami APB UBB Polska.

#### **7.1.1.5**

§ 20 ust. 1 nr 10 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej pozostaje nienaruszony.

### **7.1.2 Zakres korzystania z dróg szynowych oraz obiektów i urządzeń obsługi**

#### **7.1.2.1 Cel korzystania**

Korzystanie z tras oraz obiektów i urządzeń obsługi jest dopuszczalne wyłącznie w celu ustalonym w umowie, w mierze stosowanej zwykle w ramach eksploatacji. W przypadku zamiaru odstąpienia od w/w zasady przez przewoźnika kolejowego, również krótkoterminowo, należy przedtem uzyskać pisemną zgodę osób kontaktowych w UBB Polska, wymienionych w umowie o korzystanie z infrastruktury regulującej zasady dotyczące stosunku umownego.

#### **7.1.2.2 Czas korzystania**

Podstawą określenia czasu korzystania z tras oraz obiektów i urządzeń obsługi są dokumenty związane z rozkładem jazdy pociągów, sporządzone na podstawie usług ustalonych w umowie, udostępnione przewoźnikowi.

Przewoźnik winien zwolnić wykorzystane trasy oraz obiekty i urządzenia obsługi w wyznaczonym terminie. W przypadku przekroczenia przez przewoźnika uzgodnionego czasu korzystania z przyczyn, które leżą po jego stronie, UBB Polska potraktuje pojazdy przewoźnika stosownie do pkt. 7.4.

### **7.1.3 Niekorzystanie z dróg szynowych oraz obiektów i urządzeń obsługi**

#### **7.1.3.1**

W przypadku niekorzystania z tras oraz obiektów i urządzeń obsługi po zawarciu danej umowy indywidualnej natychmiast pobierana jest opłata do pełnej wysokości uzgodnionej w danym przypadku opłaty za korzystanie, stosownie do wykazów opłat w każdorazowo obowiązującej wersji. Szczegóły dotyczące w/w procedury, w szczególności procedury anulowania, przedstawiane są w pkt. 6.1.3.2 niniejszych SNB/NBS UBB Polska.

#### **7.1.3.2**

W przypadku niekorzystania w całości lub częściowo z prawa, wynikającego z umowy indywidualnej, w ciągu jednego miesiąca od dnia rozpoczęcia okresu obowiązywania sieciowego rozkładu jazdy lub uzgodnionego rozpoczęcia okresu korzystania z powodów, które leżą po stronie przewoźnika/przedsiębiorcy uprawnionego, UBB Polska ma prawo wypowiedzieć umowę indywidualną stosownie do § 20 ust. 1 nr 10 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej.

### 7.1.4 Jakość infrastruktury

#### 7.1.4.1

Istotna charakterystyka infrastruktury w normalnych warunkach eksploatacji w okresie ważności umowy indywidualnej odpowiada uzgodnionemu umownie celowi użytkowania, bez uszczerbku dla zdania 2. Normalne warunki eksploatacji istnieją, dopóki na danym odcinku linii kolejowej nie występują zakłócenia lub ograniczenia właściwości infrastruktury.

W okresie ważności indywidualnej umowy o korzystanie z tras pociągów UBB Polska jest uprawniona do podjęcia środków nieodzwrotnych, które mają na celu zabezpieczenie wzgl. utrzymanie infrastruktury i potrzebne są z powodu wystąpienia nieprzewidzianych zdarzeń. Związaną z tym zmianę zakresu usług przewoźnik/ przedsiębiorca uprawniony winien zaakceptować, jeżeli środki takie w chwili zawarcia umowy nie dały się przewidzieć w sposób obiektywny, sprawy przewoźnika/ przedsiębiorcy uprawnionego przy realizacji środków zostają odpowiednio uwzględnione i realizacja praw korzystania z infrastruktury, posiadanych przez przewoźników/ przedsiębiorców uprawnionych, nie doznałyby większego uszczerbku niż ten, którego nie dałoby się uniknąć stosownie do okoliczności.

#### 7.1.4.2

Dłużna opłata za korzystanie z przydzielonej trasy zostaje obniżona w przypadku niezgodnego z umową stanu charakterystyki infrastruktury trasy. Przy tym uzgodniona umownie charakterystyka infrastruktury wynika z umowy indywidualnej oraz niniejszych SNB/NBS UBB Polska.

#### 7.1.4.3

W przypadku spowodowania utrudnienia w zgodnym z umową użytkowaniu infrastruktury i tym samym zgodnym z umową stanie infrastruktury przez przewoźnika/ przedsiębiorcę uprawnionego, to przewoźnik ten z tytułu tego utrudnienia w zgodnym z umową użytkowaniu nie otrzymuje obniżenia opłaty za korzystania z przydzielonej trasy.

#### 7.1.4.4

Fakty będące podstawą obniżenia przewoźnik/ przedsiębiorca uprawniony powinien zgłosić bezzwłocznie tj. nie później niż na dwa tygodnie od zaistnienia utrudnień w korzystaniu z trasy. W przypadku niezgłoszenia we właściwym terminie, lecz zgłoszenia dopiero po jego upływie, przewoźnik musi udokumentować rzeczywiste zaistnienie warunków obniżenia.

#### 7.1.4.5

Szczególne życzenia przewoźnika/ przedsiębiorcy uprawnionego dotyczące wyposażenia i zakresu usług, przekraczające istniejącą jakość infrastruktury, należy odrębnie uzgodnić z UBB Polska pod względem ich realizacji, zakresu, czasu trwania i finansowania.

### 7.1.5 Przeniesienie praw i obowiązków umownych

#### 7.1.5.1

Przeniesienie całości praw i obowiązków UBB Polska na spółkę udziałową UBB Polska, działającą również jako zarządca infrastruktury, jest dopuszczalne bez wyrażenia zgody przez przewoźnika/ przedsiębiorcę uprawnionego.

#### 7.1.5.2

W przypadku zawarcia zgodnie z pkt. 7.1.1.1 umowy o korzystanie z infrastruktury, regulującej zasady dotyczące stosunku umownego, lub zawarcia zgodnie z pkt. 7.1.1.2 a) umowy indywidualnej o korzystanie z tras pociągów, przez przedsiębiorcę uprawnionego nie będącego przewoźnikiem kolejowym, to przedsiębiorca ten poinformuje UBB Polska bezzwłocznie, nie później jednak niż w chwili zawarcia umowy indywidualnej, który przewoźnik podawany przez niego zgodnie z art. 43 ust. 1 wzgl. ust. 2, art. 44 Ustawy

z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, wstąpi zamiast przedsiębiorcy uprawnionego w jego prawa i obowiązki wynikające z w/w umów, i w którym momencie wstąpienie to ma wejść w życie.

#### **7.1.6 Wielość użytkowników**

W przypadku zaistnienia uprawnień lub zobowiązań przez kilku przewoźników/ przedsiębiorców uprawnionych na podstawie stosunku umownego ponoszą oni odpowiedzialność solidarną za przyjęte przez siebie obowiązki umowne; są oni zobowiązani zwrócić uwagę na przepisy wynikające z prawa kartelowego i prawa konkurencji.

## **7.2 zostaje niewypełnione**

## **7.3 Prawa i obowiązki stron umowy w normalnych warunkach eksploatacji**

### **7.3.1 Zasada**

Strony umowy zobowiązują się do podjęcia pełnej zaufania współpracy, uwzględniającej specyfikę i wymogi korzystania z infrastruktury oraz ograniczającej jak najlepiej negatywne oddziaływanie na drugą stronę umowy. W tym celu każda ze stron umowy bezzwłocznie przekaże drugiej stronie wszystkie informacje niezbędne do zabezpieczenia maksymalnej wydajności i bezpieczeństwa w prowadzeniu ruchu.

### **7.3.2 Zbiór reguł techniczno-eksploatacyjnych ważnych dla dostępu do sieci**

W związku z korzystaniem, oprócz odnośnych ustaw i rozporządzeń obowiązuje Zbiór reguł techniczno-eksploatacyjnych UBB Polska, ważnych dla dostępu do sieci (pkt. 2.3.4 oraz załącznik nr 1 do niniejszych SNB/NBS UBB Polska).

### **7.3.3 Wymagania stawiane personelowi przewoźnika kolejowego**

#### **7.3.3.1**

Personel zaangażowany przez przewoźnika kolejowego, o ile chodzi tu o urzędników służby ruchu w myśl § 47 niemieckiego Rozporządzenia o budowie i eksploatacji kolei (EBO), ma spełniać wymagania EBO obowiązującego w Republice Federalnej Niemiec oraz biegle władać językiem niemieckim w mowie i piśmie.

#### **7.3.3.2**

Przewoźnik zapewnia, że jego personel posiada znajomość warunków miejscowych i szlaku, niezbędną do korzystania tras pociągów wzgl. innych obiektów i urządzeń, i zapoznał się z wytycznymi i dokumentami.

#### **7.3.3.3**

W przypadku wyrażenia odpowiedniego życzenia, UBB Polska będzie umożliwiać personelowi przewoźnika, przed jego zaangażowaniem, uzyskanie wymaganej znajomości warunków miejscowych i szlaku.

#### **7.3.3.4**

Przewoźnik zobowiązany jest dokształcić swój personel odnośnie znajomości i zobowiązań wymienionych w niniejszych warunkach.

#### **7.3.3.5**

Zaangażowany przez przewoźnika personel osób trzecich uznawany jest jako personel przewoźnika. Pkt. 7.1.5 pozostaje nienaruszony.

### 7.3.4 Ochrona pracy

Przewoźnik/ przedsiębiorca uprawniony i UBB Polska współpracują w myśl art. 207 § 1 polskiego kodeksu pracy w celu ochrony zdrowia i życia swoich pracowników.

Przewoźnik/ przedsiębiorca uprawniony zapewnia udzielanie swoim pracownikom stosownych instrukcji w zakresie zagrożeń dla ich bezpieczeństwa i zdrowia występujących w zakładzie pracy, każdorazowo przed podjęciem pracy w zakładach UBB Polska oraz następnie z dniem 1 czerwca każdego roku. W razie konieczności przewoźnik/ przedsiębiorca uprawniony udokumentuje udzielenie takich instrukcji. UBB Polska zastrzega sobie prawo upewnienia się o tym, w myśl art. 207 § 2 polskiego kodeksu pracy.

### 7.3.5 Informacje ważne dla ruchu pociągów

#### 7.3.5.1 Informacje udostępniane przez UBB Polska przewoźnikowi

UBB Polska zapewnia udostępnianie przewoźnikowi bezzwłocznie od momentu przyjęcia do wiadomości przed odjazdem pociągu/ pociągów informacji o stanie używanej infrastruktury, w szczególności o zmianach dotyczących drogi przejazdu i odnoszących się do ruchu pociągów przewoźnika (np. takich jak roboty budowlane, tymczasowe ograniczenia prędkości, zmiany sygnałów wzgl. sygnalizacji), o ile dotyczą one zamówionej przez niego trasy.

Ponadto UBB Polska na życzenie przewoźnika informuje o przebiegu opracowania usługi w ramach zbioru reguł techniczno-eksploatacyjnych ważnych dla dostępu do sieci (dotychczasowy przebieg jazdy, dana pozycja pociągu, odstępowstwa od rozkładu jazdy).

Informacje udzielane przez UBB Polska osobom lub stanowiskom odpowiedzialnym za kierownictwo zakładu przewoźnika/ przedsiębiorcy uprawnionego na żądanie przewoźnika/ przedsiębiorcy uprawnionego mogą zostać przekazane w formie streszczenia lub tylko w razie potrzeby.

Dalsze informacje określa pkt. 3.4 niniejszych SNB/NBS UBB Polska.

#### 7.3.5.2 Informacje udostępniane przez przewoźnika kolejowego spółce UBB Polska

Przewoźnik zapewnia udostępnienie UBB Polska odpowiednio wcześniej przed odjazdem pociągu przewoźnika co najmniej następujących informacji:

- a) skład pociągu (długość, masa, liczba pojazdów, liczba osi),
- b) ewentualną specyfikę (np. taką jak odstępowstwa od typowego przydzielenia pojazdu trakcyjnego i drużyny pociągowej do zespołu wagonów; przewozy nadzwyczajne takie jak przesyłki z przekroczoną skrajnią ładunkową, pojazdy o nadmiernym rozmiarze, pojazdy nieprzydatne do kursowania w systemie RIC/ RIV, wyjątkowo duża ilość podróżujących, podróżujący o zapotrzebowaniu na specjalną opiekę),
- c) czynniki istotne dla opóźnienia (np. ograniczenia prędkości uwarunkowane zdolnością hamowania, awarie silników w pojazdach trakcyjnych, pojazdy trakcyjne o mocy niższej od zamówionej),
- d) inne dane, potrzebne ewentualnie do rozliczenia lub statystyki świadczonych usług.  
O ile nie ustalono inaczej, przewoźnik zobowiązany jest do odpowiednio wczesnego zgłoszenia UBB Polska gotowości pociągu do odjazdu przy uwzględnieniu zbioru reguł w myśl pkt. 7.3.2. Bez podania z własnej inicjatywy przeciwnej wskazówki ze strony przewoźnika osoby lub stanowiska należące do kierownictwa UBB Polska w takim przypadku zobowiązane są założyć przestrzeżenie w/w wytycznych w całej rozciągłości, w szczególności zakończenie badania technicznego wagonów i przestrzeżenie zobowiązania przewoźnika wynikającego z pkt. 7.3.6.

e) w przypadku przewozów ładunków niebezpiecznych koleją należy udostępnić co najmniej następujące informacje:

skład pociągu,  
numery UN przewożonych ładunków niebezpiecznych,  
umiejscowienie wagonów w składzie pociągu  
i masę ładunku.

Udostępnienie w/w informacji przed odjazdem pociągu nie jest potrzebne, jeżeli przewoźnik jest w stanie szybko i bez ograniczenia udostępniać informacje UBB Polska w każdej chwili podczas przewozu. W tym celu niezbędne jest posiadanie przez przewoźnika co najmniej jednego stanowiska kierowania zajętego bez przerwy oraz systemu EPD, umożliwiającego w każdej chwili wywołanie danych i ich udostępnienie UBB Polska.

### **7.3.5.3 Osoby do kontaktów w zakresie eksploatacji**

W umowie o korzystanie z infrastruktury, regulującej zasady dotyczące stosunku umownego, należy ustalić osoby do kontaktów wszystkich stron, odpowiedzialne za podział na stacje załadownicze/ posterunki ruchu oraz sposób przekazywania informacji (np. przez telefon, faks, e-mail) w normalnych warunkach eksploatacji oraz w przypadku powstania zakłóceń w związku z realizacją eksploatacji (pkt. 7.4), o ile nie są one ustalone w wytycznych zgodnie z pkt. 7.3.2.

### **7.3.5.4 Sprawy różne**

Przewoźnik zobowiązany jest poinformować się przed rozpoczęciem jazdy o kompletności zbioru reguł wzgl. dokumentów w myśl pkt. 7.3.2, a poza tym - również podczas jazdy - o szczególności i konieczności w związku z eksploatacją.

Przewoźnik zapewnia, że w każdym pociągu znajduje się drużyna pociągowa, która może przyjąć informacje przekazane przez UBB Polska oraz która jest upoważniona i jest w stanie składać wiążące oświadczenia w imieniu przewoźnika i podejmować decyzje dotyczące eksploatacji.

## **7.3.6 Wymagania stawiane taborowi przewoźnika kolejowego**

### **7.3.6.1**

Pojazdy przewoźnika, stosowane w regularnej eksploatacji, zależnie od rodzaju konstrukcji, wyposażenia i odbioru muszą odpowiadać przepisom niemieckiego Rozporządzenia o budowie i eksploatacji kolei (EBO) w każdorazowo obowiązującej wersji oraz standardom budowlanym i eksploatacyjnym obowiązującym na liniach kolejowych i urządzeniach, po których pojazdy kursują, a poza tym muszą być odebrane przez właściwy organ nadzorczy.

### **7.3.6.2**

Pojazdy nie należące do pojazdów stosowanych w regularnej eksploatacji muszą również odpowiadać przepisom według pkt. 7.3.6.1 i mogą być stosowane wyłącznie za zgodą UBB Polska oraz po odpowiednim uregulowaniu warunków zastosowania. W przypadku zastosowania przez przewoźnika pojazdów bez uzyskania zgody odpowiada on za wszystkie szkody mogące powstać w wyniku tej sytuacji, również bez jego winy.

Tabor kolejowy przewoźnika musi spełniać wymagania techniczne określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 roku w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. Nr 212 poz. 1771 z późn. zm.).

Każdy pojazd kolejowy musi posiadać świadectwo sprawności technicznej, wystawione przez przewoźnika kolejowego, potwierdzające sprawność techniczną pojazdu.

**7.3.6.3**

Za wykonanie badań zgodnych z przepisami EBO i utrzymanie swojego taboru odpowiedzialny jest wyłącznie przewoźnik. Wstawione do taboru przewoźnika pojazdy osób trzecich lub pojazdy innych przewoźników przejętych na podstawie szczególnych uzgodnień uznawane są pod tym względem jako pojazdy przewoźnika. W przypadku dochodzenia roszczeń od UBB Polska z powodu niewykonania, nie wykonania w całości lub fachowo badań lub robót utrzymaniowych, obowiązuje odpowiednio pkt. 7.5.1, zadanie 2.

**7.3.6.4**

W przypadku, gdy naruszenie przez przewoźnika zobowiązań wynikających z wytycznych w myśl pkt. 7.3.2 lub przepisów niniejszego ustępu, wymaga przerwania kursowania pojazdów przewoźnika, przewoźnik bezzwłocznie na własny koszt wyjmie te pojazdy ze składu pociągu. W przeciwnym razie UBB Polska wyjmie pojazd/y na koszt przewoźnika wzgl. zleci wyłączenie pojazdu/ów z ruchu na koszt przewoźnika. Dotyczy to również wynikającego z powyższego odstawienia pojazdów. Pkt. 7.3.8 obowiązuje odpowiednio.

**7.3.7 Utrzymanie infrastruktury, wykonanie robót budowlanych****7.3.7.1**

UBB Polska wzgl. upoważniony przez nią personel w ramach dostępnych możliwości (np. nie w ramach jazd szkoleniowych i egzaminacyjnych przewoźnika) i po uprzednim uzgodnieniu może uczestniczyć w jeździe w kabinach maszynisty pojazdów przewoźnika, aby przekonać się, że infrastruktura kolejowa znajduje się w stanie zgodnym z przepisami. Uczestnictwo w jeździe jest bezpłatne, o ile przewoźnik nie żąda wyraźnie uiszczenia stosownej opłaty.

### **7.3.8 Prawo do kontroli i uprawnienie do wydawania poleceń**

#### **7.3.8.1**

UBB Polska na terenie swojej firmy może się w każdej chwili przekonać, czy

- a) przewoźnik nie przekracza ustalonego w umowie celu użytkowania,
- b) przewoźnik wypełnia swoje zobowiązania objęte umową, wynikające przede wszystkim z pkt. 7.3.1 do 7.3.4.

W tym celu personel UBB Polska, któremu powierzono dokonywanie takich kontroli, w swoim obszarze prowadzenia ruchu kolejowego może udzielać poleceń personelowi przewoźnika. Personel przewoźnika zobowiązany jest przestrzegać poleceń udzielonych przez UBB Polska.

#### **7.3.8.2**

Przewoźnik na zapytanie udokumentuje, że on wzgl. jego personel wypełnia należące do niego zobowiązania zgodnie z pkt. 7.3.2 i 7.3.3.

## **7.4 Prawa i obowiązki stron umowy w przypadku zakłóceń w eksploatacji**

### **7.4.1 Zakłócenia w ruchu**

#### **7.4.1.1**

Zakłócenia w ruchu obejmują nieprawidłowości, odstępstwa od umówionego rozkładu jazdy lub planu eksploatacji oraz inne szczególne zdarzenia.

#### **7.4.1.2**

Przewoźnik winien bezzwłocznie zgłosić UBB Polska zakłócenia w ruchu spowodowane jazdą jego pociągów, również wtedy, gdy nie należy spodziewać się bezpośrednich oddziaływań na bezpieczeństwo i porządek w ruchu.

#### **7.4.1.3**

O zakłóceniach w ruchu uwarunkowanych siecią lub wychodzących z ruchu pociągów innych przewoźników, w szczególności o odstępstwach od uzgodnionego rozkładu jazdy, UBB Polska zawiadamia przewoźnika zgodnie z przepisami zbioru reguł techniczno-eksploatacyjnych ważnych dla dostępu do sieci (pkt. 7.3.2).

#### **7.4.1.4**

Dla sterowania ruchem w przypadku zakłóceń UBB Polska stosuje wytyczne zgodnie z załącznikiem nr 1 do niniejszych SNB/NBS UBB Polska.

### **7.4.2 Odstępstwa od uzgodnionego rozkładu jazdy pociągów**

Odstępstwa od uzgodnionego rozkładu jazdy (np. opóźnienia lub objazdy) powstałe w szczególności wskutek zakłóceń w ruchu, wypadków, wpływów środowiska i warunków atmosferycznych, wydarzeń nieuchronnych i środków stosowanych przez uczestników sporu zbiorowego w zakresie stron umowy oraz innych przedsięwzięciach kolejowych należą do ogólnego ryzyka wynikającego z prowadzenia

przedsiębiorstwa. Leżą one każdorazowo w gestii oraz stanowią ryzyko zakłóconej w danym przypadku strony umowy i nie upoważniają jej do odmowy swoich praw i obowiązków umownych. Pkt. 7.1.4 i system bodźców w myśl § 8 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej, zgodnie z pkt. 6.1.2.1 niniejszych SNB/NBS UBB Polska pozostają przez to nienaruszone. UBB Polska stosuje wytyczne obowiązujące dla sterowania ruchu w przypadku powstania zakłóceń. Niniejsze wytyczne stanowią integralną część SNB/NBS UBB Polska, o ich przesłanie e-mailem można występować do Kierownika służby ruchu w UBB pod adresem [info@ubb-online.com](mailto:info@ubb-online.com).

### **7.4.3 Powrót do normalnych warunków eksploatacji**

Uwzględniając interesy zainteresowanych przewoźników, UBB Polska podejmuje wszystkie działania, które są niezbędne i możliwe do żądania, by wrócić do normalnych warunków eksploatacji. W związku z tym może ona przede wszystkim polecić kursowanie pociągów ze zmniejszoną lub podwyższoną prędkością, skierowanie pociągów inną drogę lub korzystanie z infrastruktury innej niż uzgodniona. Uwzględnia ona życzenia przewoźnika dotyczące dyspozycji eksploatacyjnej dla jego ruchu pociągów, o ile jest to zgodne z celem w myśl zdania 1, nie wynikają oddziaływania na ruch pociągów innych przewoźników bądź przewoźnicy nie wnieśli sprzeciwów wobec takich oddziaływań. W wyniku ewentualnie potrzebnych objazdów pociągów dla przewoźnika nie powstaną dodatkowe opłaty za korzystanie z przydzielonych tras.

### **7.4.4 Zwolnienie wykorzystywanej infrastruktury**

#### **7.4.4.1**

Przewoźnik może we własnej odpowiedzialności przeprowadzić wkolejenie swojego taboru wykolejonego, jeżeli UBB Polska nie wniosła wyraźnego sprzeciwu wobec wcześniejszego powiadomienia przez przewoźnika. UBB Polska ma prawo wyrazić sprzeciw w szczególności w przypadkach, gdy przewoźnik nie posiada wymaganej znajomości rzeczy lub sprzętu do usuwania awarii na torach, aktualna sytuacja eksploatacyjna wymaga zastosowania takiego sprzętu przez UBB Polska, gdy należy obawiać się zwiększenia powstałej szkody infrastruktury lub nie jest zagwarantowane przeprowadzenie wymaganych badań i wydanie zatwierdzeń (np. w zakresie badań zdolności wykolejonego taboru do jazdy) przez uprawniony personel przewoźnika.

### **7.4.5 Zagrożenia dla środowiska naturalnego**

#### **7.4.5.1 Oddziaływania zagrażające środowisku naturalnemu**

W przypadku powstania w związku z realizacją eksploatacji przez przewoźnika emisji zagrażających środowisku naturalnemu lub przedostawania się do części składowych infrastruktury UBB Polska substancji szkodliwych dla środowiska naturalnego ze środków eksploatacyjnych, używanych przez przewoźnika, lub zaistnienia zagrożeń wybuchowych, pożarowych i innych zagrożeń dla ruchu kolejowego, przewoźnik ma bezzwłocznie zawiadomić dyżurnego ruchu odpowiedzialnego w danym przypadku. Dyżurny ruchu zleci podjęcie koniecznych działań i podejmie się przekazania informacji stosownie do ustalonych dróg zawiadamiania, przy czym zawiadomienie to nie naruszy odpowiedzialności przewoźnika za natychmiastowe zastosowanie środków zapobiegawczych oraz należących do niego obowiązków ustawowych (np. zawiadomienia właściwego posterunku policji, straży pożarnej). Jeżeli sytuacja zagrożenia w myśl pierwszego zdania wymusi konieczność zwolnienia obiektów i urządzeń obsługi należących do UBB Polska, stacji kolejowych lub ich części, wówczas przewoźnik powodujący tę sytuację poniesie koszty zwolnienia. Przewoźnik podejmie wszystkie działania niezbędne do usunięcia uwolnionych substancji szkodliwych dla środowiska naturalnego, jeżeli powstały - również bez winy - w ramach jego usług komunikacyjnych. UBB Polska jest uprawniona do zlecenia przeprowadzenia powyższych działań na koszt przewoźnika. W przypadku niemożności przyporządkowania odpowiedzialność określona jest zgodnie z pkt. 7.5.2.

#### **7.4.5.2 Tankowanie pojazdów szynowych**

Przewoźnik zobowiązany jest do tankowania swoich pojazdów jedynie w miejscach do tego przeznaczonych, wyposażonych w odpowiednie urządzenia budowlane gwarantujące wystarczającą ochronę wód. Ewentualne odstępstwa reguluje Ustawa z dnia 31 marca 2004 roku o przewozie kolejaj

towarów niebezpiecznych. W przypadku naruszenia przepisów przewoźnik zobowiązany jest do zrekompensowania UBB Polska ewentualnie powstałych szkód oraz zwolnienia UBB Polska od ewentualnych roszczeń o odszkodowanie przez osoby trzecie.

### **7.4.5.3 Dochodzenie roszczeń od UBB Polska Sp. z o.o. jako sprowadzającej niebezpieczeństwo ze względu na stan rzeczy**

O ile UBB Polska wyłącznie jako sprowadzająca niebezpieczeństwo ze względu na stan rzeczy zobowiązana jest do usunięcia szkód w środowisku, spowodowanych - również bez winy - przez przewoźnika, przewoźnik poniesie koszty powstałe dla UBB Polska. Poza tym obowiązują przepisy ustawowe.

## **7.5 Odpowiedzialność**

### **7.5.1 Zasady odpowiedzialności**

#### **7.5.1.1**

Każda ze stron umowy odpowiada zgodnie z przepisami ustawowymi, o ile niniejsze warunki korzystania nie obejmują odmiennego uregulowania. Strona umowy, zobowiązana do odszkodowania zgodnie z powyższym, zwolni drugą stronę umowy i jej pracowników z dochodzenia roszczeń wobec nich przez osoby trzecie.

#### **7.5.1.2**

W stosunku pomiędzy UBB Polska a przewoźnikiem/ przedsiębiorcą uprawnionym odszkodowanie za własne szkody materialne zostaje wykluczone. Nie odnosi się to do szkód materialnych poniesionych przez jedną ze stron, przewyższających kwotę 2.000,- euro; poza tym nie odnosi się do przypadku, gdy jedna ze stron dopuściła się zamiaru lub rażącego niedbalstwa lub przypadku, gdy oprócz własnych szkód materialnych poniesionych przez strony należy wynagrodzić również szkody materialne poniesione przez osoby trzecie lub szkody na osobie.

### **7.5.2 Nieustalenie sprawcy szkody**

W przypadku niemożności ustalenia strony umowy będącej sprawcą szkody poniesionej przez osoby trzecie, obie strony umowy odpowiadają w równych częściach. W przypadku, gdy na podstawie wyżej wymienionej klauzuli jeszcze inni przewoźnicy odpowiadają za dane zdarzenie wyrządzające szkodę, należy to odpowiednio wziąć pod uwagę przy wymiarze kwoty, do której ponoszona jest odpowiedzialność.

### **7.5.3 Ubezpieczenie od obowiązku ponoszenia odpowiedzialności cywilnej**

Przewoźnik jeszcze przed podjęciem ruchu udokumentuje posiadanie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej, odpowiadającego wymogom przepisów z art. 47 ust. 7 Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym celem pokrycia wszelkich roszczeń mogących wynikać z jakiegokolwiek podstawy prawnej. Udokumentuje jego dalsze obowiązywanie z dniem 1 czerwca każdego roku. O zmianach istniejącej umowy ubezpieczeniowej zawiadomi bezzwłocznie spółkę Usedomer Bäderbahn GmbH.

### **7.5.4 Skutki zwłoki**

#### **7.5.4.1**

W przypadku gdy przewoźnik/ przedsiębiorca uprawniony po złożeniu zabezpieczenia (pkt. 6.5.5.1) dalej zalega z zapłatą (w myśl polskiego prawa cywilnego) i nie spełni bezzwłocznie obowiązków zapłaty z tytułu stosunku umownego mimo ponownego wezwania do zapłaty, UBB Polska może zaspokoić swoje

roszczenia z zabezpieczenia (pkt. 6.5.5.3) i skorzystać z prawa zapłaty dalszego zabezpieczenia, zgodnie z pkt. 7.4, jeżeli należności co do wysokości i zasady są niesporne. W przeciwnym przypadku UBB ma prawo zażądać wnoszenia przedpłaty, zgodnie z pkt. 6.5.5.6. Nie wymaga to wcześniejszego powiadomienia.

#### **7.5.4.2**

W przypadku zwłoki w płatności przewoźnik/ przedsiębiorca uprawniony winien zapłacić odsetki za zwłokę w wysokości 8 punktów procentowych powyżej stopy bazowej oprocentowania ustalonej przez Europejski Bank Centralny. Ponadto za każde pisemne upomnienie będą pobierane ryczałtowe koszty upomnienia w wysokości 50,00 euro.

#### **7.5.5 Bezpodstawne korzyści cenowe**

Korzyści cenowe udzielone na podstawie wykazu opłat za korzystanie z przydzielonych tras zostaną wycofane w przypadku, gdy warunki ich uzyskania nie zostały spełnione lub nie wystąpiły. Bezpodstawnie uzyskane korzyści cenowe należy zwrócić.

#### **7.5.6 Prawo dokonania potrącenia przez strony umowy**

Przewoźnik/ przedsiębiorca uprawniony może potrącić należności wobec spółki UBB Polska jedynie w przypadku, gdy jego należności są niesporne lub mają powagę rzeczy osądzonej.



## **Załącznik nr 1**

**Zbiór reguł techniczno-eksploatacyjnych ważnych dla dostępu do sieci**

## **Załącznik nr 2a do 2f**

**Formularze wniosków o przydzielenie tras**

**UBB Polska**  
**Anlage 1 zu den Schienennetz-Benutzungsbedingungen der UBB Polska**  
**Netzzugangsrelevantes betrieblich-technisches Regelwerk**  
**Zusammenstellung**

Seite 1 von 4

Regelwerks-Nr.	Regelwerkstitel	Gültigkeitsstand	Bemerkungen
<b>123pl</b>	<b>Notfallmanagement, Brandschutz</b>	15.05.2010	
123pl.0100	Grundsätze	01.09.2008	
123pl.0101	Grundsätze	01.09.2008	
123pl.0110	Notfallhilfe vorbereiten	15.05.2010	
123.0117	Dampfgetriebene Schienenfahrzeuge; Grundsätze	01.09.2008	
123pl.0130	Selbstrettung	01.09.2008	
123pl.0140	Einsatzfall am Ereignisort	15.05.2010	
<b>301</b>	<b>Signalbuch</b>		
301	Signalbuch (SB)	13.12.2009 Bekanntgabe 2	Neue Bundesländer (DV), gültig bis 11.12.2010
301	Signalbuch (SB)	12.12.2010 Bekanntgabe 3	Neue Bundesländer (DV)
<b>402</b>	<b>Trassenmanagement</b>		
402.0101	Grundsätze	01.06.2009	
402.0202	Planungsprocedere; Trassenanmeldung	13.04.2010	
402.0203	Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan	13.04.2010	
402.0204	Planungsprocedere; Planungsprocedere für den Gelegenheitsverkehr	15.04.2008	
402.0205	Planungsprocedere; Nutzung der Bahnanlagen unter betrieblichen Sonderbedingungen	15.04.2008	
402.0206	Planungsprocedere; Abweichungen von Planungsparametern	15.04.2008	
402.0305	Trassenkonstruktion /-koordination; Baubetriebliche Zugregelung	01.02.2009	Schienenersatzverkehr
<b>408</b>	<b>Züge fahren und Rangieren</b>		
408.01 - 09	Züge fahren und Rangieren	13.12.2009 Bekanntgabe 8	Modulgruppe

**UBB Polska**  
**Anlage 1 zu den Schienennetz-Benutzungsbedingungen der UBB Polska**  
**Netzzugangsrelevantes betrieblich-technisches Regelwerk**  
**Zusammenstellung**

Seite 2 von 4

Regelwerks-Nr.	Regelwerkstitel	Gültigkeitsstand	Bemerkungen
408.11 - 19	Züge fahren und Rangieren	13.12.2010 Bekanntgabe 6	Modulgruppe (Regeln für Mitarbeiter mit Leitungs- u. Überwachungsfunktionen)
<b>458</b>	<b>Außergewöhnliche Sendungen</b>		
458.0101	Außergewöhnliche Sendungen annehmen und zulassen.	15.04.2008	
458.0102	Außergewöhnliche Sendungen verladen, abnehmen und kennzeichnen	15.04.2008	
458.0103	Außergewöhnliche Sendungen befördern	15.04.2008	
<b>481</b>	<b>Bahnbetrieb; Telekommunikationsanlagen bedienen</b>		
481.0101	Grundlagen für drahtgebundene Fernsprechverbindungen	10.05.2005	
481.0201	Grundlagen für Verbindungen des analogen Zugfunks	10.05.2005	
481.0202	Gespräche über analogen Zugfunk führen	15.04.2008	
481.0205	Grundlagen für Verbindungen des Zugfunks im GSM-R Netz	15.04.2008	
481.0301	Gespräche über analogen Rangierfunk führen	10.05.2005	
<b>482</b>	<b>Signalanlagen bedienen</b>		
482.9001A03	Ortgestellte Weichen; Kennzeichnung der Hebelgewichte	10.12.2006	
482.9004	Elektrisch ortsgestellte Weichen (EOW)	01.11.2005	
<b>483</b>	<b>Zugbeeinflussungsanlagen bedienen</b>		komplett
483.0101	Punktförmige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; Allgemeiner Teil	15.04.2009	
483.0111	Punktförmige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; I 60 R, System PZB 90; I 60 ER 24, System PZB 90	13.04.2010	
483.0112	Punktförmige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; PZ 80R, System PZB 90	01.05.2006	
483.0113	Punktförmige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; I 80, System PZB 90	01.10.2002	

**UBB Polska**  
**Anlage 1 zu den Schienennetz-Benutzungsbedingungen der UBB Polska**  
**Netzzugangsrelevantes betrieblich-technisches Regelwerk**  
**Zusammenstellung**

Seite 3 von 4

Regelwerks-Nr.	Regelwerkstitel	Gültigkeitsstand	Bemerkungen
483.0201	Linienförmige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; Allgemeiner eil	01.10.2002	
483.0202	Linienförmige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; LZB 80, Fahrzeugeinrichtungen	01.10.2002	
483.0301	Punktförmige Datenübertragungssysteme; Geschwindigkeitsüberwachung für NeiTech-Züge (GNT)	18.09.2000	
<b>492</b>	<b>Triebfahrzeuge führen</b>		
492.0001	Grundsätze	01.09.2004	
492.0753	Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie	01.07.2008	Entspricht VDV-Schrift 753
492.0755	Streckenkenntnis-Richtlinie	11.12.2005	Entspricht VDV-Schrift 755
<b>810</b>	<b>Technischer Netzzugang für Fahrzeuge; Kompatibilität mit den Anforderungen des Netzes</b>		komplett
810.0100	Zugangsvoraussetzungen	01.07.2004	
810.0250	Elektromagnetische Verträglichkeit	01.06.2003	810.0250
810.0300	Innovative Techniken auf Fahrzeugen	30.10.2006	
810.0300A01	Punktförmige Zugbeeinflussung, System 90 - PZB 90 -	30.10.2006	
810.0400	Probefahrten, Messfahrten, Überführungsfahrten	18.07.2008	
<b>825</b>	<b>Baumaschinen einsetzen</b>		komplett
825.0001	Grundlagen für den Baumaschineneinsatz; Grundsätze	01.04.2009	
825.0010	Grundlagen für den Baumaschineneinsatz; Regelungen für das Einsetzen von Baumaschinen erarbeiten - Rahmengliederung	01.04.2009	
825.0101-0109 825.0201-0209 usw. bis 825.9901-9909	Module für Maschinengruppen		Verzeichnis der Module in 825.0001 Anhang 1
825.0110-0199	Module für Bauarten		Verzeichnis der Module in 825.0001

<b>UBB Polska</b> <b>Anlage 1 zu den Schienennetz-Benutzungsbedingungen der UBB Polska</b> <b>Netzzugangsrelevantes betrieblich-technisches Regelwerk</b> <b>Zusammenstellung</b>	<b>Seite 4 von 4</b>
--	----------------------

Regelwerks-Nr.	Regelwerkstitel	Gültigkeitsstand	Bemerkungen
825.0210-0299 usw. bis 825.9910-9999			Anhang 1
<b>931</b>	<b>Nebenfahrzeuge; Bauart und Instandhaltung</b>		
931.0001	Allgemeines	01.03.1999	
931.0002	Bauanforderungen für gleisfahrbare Baumaschinen, Arbeitstriebwagen und Gleiskraftfahrzeuge	01.03.1999	
931.0103	Bauanforderungen für Zweiwegefahrzeuge	01.03.2004	
931.0201	Betrieb - Besonderheiten beim Einsatz	01.07.2004	









Trassenanmeldung*)	X	Trassenstudie *)	Fahrzeitrechnung*)	Preis-anfrage*)	Fahrplananpassung*)
--------------------	---	------------------	--------------------	-----------------	---------------------

### für Reisezugtrassen

\*) Zutreffendes bitte ankreuzen

<b>UBB Polska sp. z o. o.</b> <b>Wybrzeze Wladyslawa IV 22</b> <b>72-600 Świnoujście</b>  <b>Fax: +49 38378 271290</b> (Tel.Nr.: +49 38378 271 36)	Eingang bei UBB:	<b>Besteller:</b>
	F:                      Bestb.Nr.:	<b>Tel.-Nr.:</b> <b>Fax Nr.:</b> <b>E-Mail:</b>

Zugart:	Zugnummer	Nutzungsdauer	Bestehende Vergleichstrasse	Interne Bearbeitungs-ID Kunde
Zuggattung:				

### Verkehrszeitraum

Verkehrszeitraum	Zusatztage	Ausfalltage	Konstruktionsspielraum

### Betrieblich-technische Angaben ab Startbahnhof ( Zugcharakteristik)

Vmax	Tfz 1	Tfz 2	Stwg-Spi	Last	Brem-s-art	Bremsver-mögen / BrH	LZB *)	NBÜ *)	LÜ	Neitech *)	Besonderheiten

\*)wenn zutreffend ankreuzen

### Trassenzeiten

Kundenanmeldung							
-----------------	--	--	--	--	--	--	--

Konstruktionsergebnisse			
1		2	

Ort **)	Gleis	Ank	Halt	Art	Abf	Vorgaben /Änderungen der Zugcharakteristik

Ank	Abf	Ank	Abf

### EBA Zulassung

\*\*) beim Bestimmungsort ist das genaue Ziel der Zugfahrt anzugeben

Tfz	ja, ohne Nebenbedingungen *)	ja, mit Nebenbedingungen *) **)	Wagen	ja, ohne Nebenbedingungen *)	ja, mit Nebenbedingungen *) **)
-----	------------------------------	---------------------------------	-------	------------------------------	---------------------------------

\*) Zutreffendes bitte ankreuzen

\*\*) als Anlage beigegeben

**Versicherung:** Der Besteller versichert, dass die eingesetzten Fahrzeuge für den bestellten Zuglauf zugelassen und die erforderlichen Zugfunk-/Zugbeeinflussungsanlagen vorhanden sind. Für den Fall, dass neben dem Trassenentgelt weitere Kosten ( Lotsen, Streckenuntersuchungen, Personaleinsatz außerhalb der Besetzungszeiten o.ä. ) erforderlich sind, erklären wir uns damit einverstanden, dass diese Kosten an uns verrechnet werden. Für die evtl. erforderliche Nutzung von Eisenbahninfrastruktur vor bzw. nach der Zugfahrt bestehen entsprechende Vereinbarungen zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur (bei DB Netz bzw. Anschlußbahnen usw.).

MBR	FZü	FBZü	Km

Weitere Kundenwünsche:	
Datum:	Unterschrift des Kunden:

Hinweise aus der Konstruktion:

Trassenanmeldung*)	X	Trassenstudie *)	Fahrzeitrechnung*)	Preis-anfrage*)	Fahrplananpassung*)
--------------------	---	------------------	--------------------	-----------------	---------------------

### für Güterzugtrassen

\*) Zutreffendes bitte ankreuzen

<b>UBB Polska sp. z o. o.</b> <b>Wybrzeze Wladyslawa IV 22</b> <b>72-600 Świnoujście</b>  <b>Fax: +49 38378 271290</b> (Tel.Nr.: +49 38378 271 36)	Eingang bei UBB:	<b>Besteller:</b>
	F:                      Bestb.Nr.:	<b>Tel.-Nr.:</b> <b>Fax Nr.:</b> <b>E-Mail:</b>

Zugart:	Zugnummer	Nutzungsdauer	Bestehende Vergleichstrasse	Interne Bearbeitungs-ID Kunde
Zuggattung:				

### Verkehrszeitraum

Verkehrszeitraum	Zusatztage	Ausfalltage	Konstruktionsspielraum

### Betrieblich-technische Angaben ab Startbahnhof ( Zugcharakteristik)

Vmax	Tfz 1	Tfz 2	Stwg-Spi	Last	Brem-s-art	Bremsver-mögen / BrH	LZB *)	NBÜ *)	LÜ	Neitech *)	Besonderheiten

\*)wenn zutreffend ankreuzen

### Trassenzeiten

<b>Kundenanmeldung</b>							
------------------------	--	--	--	--	--	--	--

<b>Konstruktionsergebnisse</b>			
1		2	

Ort **)	Gleis	Ank	Halt	Art	Abf	Vorgaben /Änderungen der Zugcharakteristik

Ank	Abf	Ank	Abf

### EBA Zulassung

\*\*) beim Bestimmungsort ist das genaue Ziel der Zugfahrt anzugeben

Tfz	ja, ohne Nebenbedingungen *)	ja, mit Nebenbedingungen *) **)	Wagen	ja, ohne Nebenbedingungen *)	ja, mit Nebenbedingungen *) **)
-----	------------------------------	---------------------------------	-------	------------------------------	---------------------------------

\*) Zutreffendes bitte ankreuzen

\*\*) als Anlage beigegeben

**Versicherung:** Der Besteller versichert, dass die eingesetzten Fahrzeuge für den bestellten Zuglauf zugelassen und die erforderlichen Zugfunk-/Zugbeeinflussungsanlagen vorhanden sind. Für den Fall, dass neben dem Trassenentgelt weitere Kosten ( Lotsen, Streckenuntersuchungen, Personaleinsatz außerhalb der Besetzungszeiten o.ä. ) erforderlich sind, erklären wir uns damit einverstanden, dass diese Kosten an uns verrechnet werden. Für die evtl. erforderliche Nutzung von Eisenbahninfrastruktur vor bzw. nach der Zugfahrt bestehen entsprechende Vereinbarungen zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur (bei DB Netz bzw. Anschlußbahnen usw.).

MBR	FZü	FBZü	Km

Weitere Kundenwünsche:	
Datum:	Unterschrift des Kunden:

Hinweise aus der Konstruktion:

Trassenanmeldung*)	X	Trassenstudie *)	Fahrzeitrechnung*)	Preis-anfrage*)	Fahrplananpassung*)
--------------------	---	------------------	--------------------	-----------------	---------------------

**für Baumaschinen / sonstige Nebenfahrzeuge**

\*) Zutreffendes bitte ankreuzen

<b>UBB Polska sp. z o. o.</b> <b>Wybrzeze Wladyslawa IV 22</b> <b>72-600 Świnoujście</b>  <b>Fax: +49 38378 271290</b> (Tel.Nr.: +49 38378 271 36)	Eingang bei UBB:	<b>Besteller:</b>
	F:                      Bestb.Nr.:	<b>Tel.-Nr.:</b> <b>Fax Nr.:</b> <b>E-Mail:</b>

Zugart:	Zugnummer	Nutzungsdauer	Bestehende Vergleichstrasse	Interne Bearbeitungs-ID Kunde
Zuggattung:				

**Verkehrszeitraum**

Verkehrszeitraum	Zusatztage	Ausfalltage	Konstruktionsspielraum

**Betrieblich-technische Angaben ab Startbahnhof ( Zugcharakteristik)**

Vmax	Tfz 1	Tfz 2	Stwg-Spi	Last	Brem-s-art	Bremsver-mögen / BrH	LZB *)	NBÜ *)	LÜ	Neitech *)	Besonderheiten

\*)wenn zutreffend ankreuzen

**Trassenzeiten**

Kundenanmeldung							
-----------------	--	--	--	--	--	--	--

Konstruktionsergebnisse			
1		2	

Ort **)	Gleis	Ank	Halt	Art	Abf	Vorgaben /Änderungen der Zugcharakteristik

Ank	Abf	Ank	Abf

**EBA Zulassung**

\*\*) beim Bestimmungsort ist das genaue Ziel der Zugfahrt anzugeben

Tfz	ja, ohne Nebenbedingungen *)	ja, mit Nebenbedingungen *) **)	Wagen	ja, ohne Nebenbedingungen *)	ja, mit Nebenbedingungen *) **)

\*) Zutreffendes bitte ankreuzen

\*\*) als Anlage beigegeben

**Versicherung:** Der Besteller versichert, dass die eingesetzten Fahrzeuge für den bestellten Zuglauf zugelassen und die erforderlichen Zugfunk-/Zugbeeinflussungsanlagen vorhanden sind. Für den Fall, dass neben dem Trassenentgelt weitere Kosten ( Lotsen, Streckenuntersuchungen, Personaleinsatz außerhalb der Besetzungszeiten o.ä. ) erforderlich sind, erklären wir uns damit einverstanden, dass diese Kosten an uns verrechnet werden. Für die evtl. erforderliche Nutzung von Eisenbahninfrastruktur vor bzw. nach der Zugfahrt bestehen entsprechende Vereinbarungen zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur (bei DB Netz bzw. Anschlußbahnen usw.).

MBR	FZü	FBZü	Km

Weitere Kundenwünsche:
Datum:                      Unterschrift des Kunden:

Hinweise aus der Konstruktion:
--------------------------------