



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

**Zestawienie opinii, o których mowa
w art. 32 ust. 1a i 1b ustawy z dnia
28 marca 2003 r. o transporcie
kolejowym, dotyczących treści
Regulaminu sieci,
z informacją o podjętych lub
planowanych do podjęcia działaniach
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
w związku z przedstawionymi opiniami**

Warszawa, 2022 r.

L.p.	1
Wnioskodawca	Województwo Lubelskie
Jednostka redakcyjna	Regulamin sieci 2022/2023
Opis i uzasadnienie wniosku	<p>Kwestią, o które wnosi Urząd, jest zmiana definicji sytuacji nadzwyczajnej, poprzez jej urealnienie w zakresie dotyczącym kolizji ze zwierzętami.</p> <p>W ocenie organizatora przewozów, w świetle posiadanej wiedzy można stwierdzić, że w dużym zakresie możliwość wystąpienia kolizji daje się przewidzieć.</p> <p>PKP PLK S.A., po latach doświadczeń i zebranych od przewoźników opinii, powinna być w stanie opracować mapy kolizji, z których wynikałoby, że ich dystrybucja przestrzenna nie jest jednolita i są znane odcinki oraz punkty, w których ryzyko kolizji jest zdecydowanie większe niż przeciętne.</p> <p>W związku z tym, zarządca infrastruktury ma możliwość przedsięwziąć odpowiednie środki, mające na celu ograniczenie lub wręcz eliminację takich zdarzeń, np. poprzez montaż odpowiednich urządzeń odstrasżających lub budowę odpowiedniej infrastruktury.</p>
Stanowisko PLK	<p>Zdaniem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. kolizje ze zwierzętami lub wkraczanie zwierząt w skrajnię stanowią sytuację nadzwyczajną, czyli okoliczność powstałą w wyniku nagłego zdarzenia, niezależnego od woli zarządcy infrastruktury lub przewoźnika kolejowego. Sytuacje takie stwarzają zakłócenia lub zagrożenie zakłócenia procesu eksploatacyjnego na sieci kolejowej, których miejsca i terminu nie można przewidzieć.</p> <p>Niekwestionowaną sytuacją nadzwyczajną są sytuacje wynikające z przyczyn naturalnych (powodzie pożary, silne wiatry, wichury, osuwiska ziemi, długotrwałe opady atmosferyczne, wyładowania atmosferyczne), niezależnych od zarządcy infrastruktury (siły natury). Identycznie jest w przypadku kolizji ze zwierzętami wkraczającymi w skrajnię kolejową.</p> <p>Ani zarządca infrastruktury, ani przewoźnik kolejowy, nie jest w stanie przewidzieć ani zapobiec, nawet przy zachowaniu należytej staranności kolizji pojazdów kolejowych z dziką zwierzyną. Kolizje takie, które powodują zakłócenia eksploatacyjne nie zdarzają się w sposób zaplanowany, nie jest możliwe określenie z całą pewnością przebiegu oraz ewentualnych zmian tras migracji zwierząt w przyszłości.</p> <p>W związku z wystąpieniem sytuacji nadzwyczajnej, na którą żadna ze stron nie ma wpływu, nie może być mowy o odpowiedzialności zarządcy za kolizje ze zwierzętami lub wkraczanie zwierząt w skrajnię.</p> <p>Na występowanie kolizji ma wpływ wiele czynników, np. sposób zagospodarowania terenów sąsiednich. Atrakcyjność terenów wzdłuż linii kolejowych dla dzików czy też saren zmienia się corocznie, co utrudnia typowanie miejsc stałych migracji zwierząt. Podobny wpływ na migrację ma ciągły rozwój zabudowy w sąsiedztwie linii kolejowych. Dodatkowo na sezonową i lokalizacyjną zmianę gęstości populacji zwierząt może mieć wpływ gospodarka łowiecka, która jest całkowicie niezależna od zarządcy infrastruktury.</p> <p>Kolizje pociągów ze zwierzętami stanowią sytuacje niemożliwe do przewidzenia i całkowitego wyeliminowania. Natura takiego zjawiska jest trudna do przewidzenia (behawior zwierząt, zmienna w skali roku baza pokarmowa, zmienne w skali roku warunki siedliskowe, zmienne w skali roku warunki pogodowe, zmienne zagospodarowanie przestrzenne, stres środowiskowy, gospodarka łowiecka itd.). Kolizje ze zwierzętami są sytuacjami nadzwyczajnymi, ponieważ mogą zdarzyć się</p>

	<p>na każdej linii kolejowej, w każdym jej kilometrze i w każdym czasie, na co ani zarządca infrastruktury ani przewoźnik kolejowy nie mają wpływu.</p> <p>Zarządca infrastruktury nie odpowiada za gospodarowanie zwierzętami dzikimi i hodowlanymi. Zgodnie z ustawą z dnia 13 października 1995 r. Prawo łowieckie - zwierzęta łowne w stanie wolnym, jako dobro ogólnonarodowe, stanowią własność Skarbu Państwa i to Skarb Państwa odpowiada za gospodarkę tymi zwierzętami poprzez koła łowieckie lub Lasy Państwowe.</p> <p>Zgodnie z ustawą z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny w przypadku zwierząt hodowlanych za wyrządzone przez nie szkody niezależnie od tego, czy było pod jego nadzorem, czy też zabłąkało się lub uciekło, odpowiada właściciel/opiekun.</p> <p>Na podstawie zapisów Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego na rok 2021, przeprowadzono ocenę ryzyka, zgodnie z procedurą SMS/MMS-PR-02 „Ocena ryzyka technicznego i operacyjnego”. W ramach prac zespołów na poszczególnych zakładach linii kolejowych, zidentyfikowane zostały odcinki torów, na wybranych liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ze zwiększoną liczbą zdarzeń kolejowych polegających na kolizji zwierząt z pociągami. Wypracowane zostały środki kontroli ryzyka, które są ukierunkowane na ograniczenie liczby tych zdarzeń.</p> <p>Postanowienie pozostaje bez zmian.</p>
--	--

L.p.	2
Wnioskodawca	Województwo Lubuskie
Jednostka redakcyjna	Regulamin sieci 2021/2022 oraz Regulamin sieci 2022/2023
Opis i uzasadnienie wniosku	<p>Z danych Głównego Urzędu Statystycznego wynika, że województwo lubuskie wciąż jest najbardziej zalesionym województwem w Polsce – nasza powierzchnia lasów to 710,2 tys. hektarów, a lesistość, czyli powierzchnia lasów w stosunku do powierzchni województwa, to aż 49,3%. To oznacza, że prawie połowę naszego regionu stanowią lasy. Taki stan rzeczy stwarza większe ryzyko kolizji taboru kolejowego ze zwierzyną leśną, której konsekwencją są uszkodzenia pojazdów wymagające często długotrwałego wyłączenia z ruchu i kosztownych napraw.</p> <p>Zarówno aktualny jak i nowy regulamin sieci traktują kolizje ze zwierzętami jako zjawisko losowe – nieprzewidywalne czyli, że nie można ich przewidzieć ani im zapobiec. Tymczasem w świetle posiadanej przez nas wiedzy można stwierdzić, że w dużym zakresie możliwość wystąpienia kolizji da się przewidzieć. PKP PLK już wiele lat temu zleciła opracowanie mapy kolizji, z której wynika, że ich dystrybucja przestrzenna nie jest jednolita i są znane odcinki oraz punkty, w których ryzyko kolizji jest zdecydowanie większe niż przeciętne. Z drugiej strony PKP PLK S.A. dysponuje środkami technicznymi służącymi do zapobiegania kolizjom.</p> <p>Mając powyższe na uwadze wnioskujemy o zwrócenie większej uwagi na ten problem, zwłaszcza że dotyczy on nie tylko śmiertelności zwierząt i występowania opóźnień - co już samo w sobie stanowi problem - ale kolizja z dużym zwierzęciem może spowodować poważne uszkodzenia taboru ze wszystkimi tego konsekwencjami raz jest zagrożeniem dla bezpieczeństwa ruchu pociągów i pewności transportu kolejowego. W tym aspekcie kwestia bezpieczeństwa ruchu pociągów nie powinna pozostawać jedynie kwestią losową, a ryzyko kolizji ze zwierzyną powinno być minimalizowane przez dostępne środki techniczne.</p>
Stanowisko PLK	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zwracają od kilku lat szczególną uwagę na problem kolizji pociągów ze zwierzętami.

	<p>Dla ograniczenia kolizji pojazdów kolejowych ze zwierzętami, zarządca infrastruktury na podstawie Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego na rok 2021, przeprowadził ocenę ryzyka, zgodnie z procedurą SMS/MMS-PR-02 „Ocena ryzyka technicznego i operacyjnego”.</p> <p>W ramach prac zespołów na poszczególnych zakładach linii kolejowych, zidentyfikowane zostały odcinki torów, na wybranych liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ze zwiększoną liczbą zdarzeń kolejowych polegających na kolizji zwierząt z pociągami. Wypracowane zostały środki kontroli ryzyka, które są ukierunkowane na ograniczenie liczby tych zdarzeń.</p>
--	---

L.p.	3
Wnioskodawca	Koleje Mazowieckie - KM sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	Regulamin sieci 2022/2023
Opis wniosku i uzasadnienie	<p>Spółka „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. sygnalizuje konieczność wprowadzenia do Regulaminu sieci 2022/2023 postanowień regulujących kwestię odpowiedzialności PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. za działania ograniczające ilość przypadków przebywania dzikich zwierząt na torowiskach czynnych linii kolejowych. Dotychczas obowiązujący Regulamin sieci [2021/2022] oraz ten obecnie konsultowany [2022/2023], traktują kolizje ze zwierzętami jako zjawiska losowe, których nie można przewidzieć, ani im zapobiec.</p> <p>Zdaniem wnioskodawcy, z opracowanej przez PKP PLK S.A. mapy występowania kolizji pociągów ze zwierzętami wynika, że miejsce przebywania dzikich zwierząt nie jest jednolite i znane są odcinki oraz punkty na sieci linii kolejowych, gdzie ryzyko zderzenia jest zdecydowanie większe niż przeciętne. W tym wypadku, w świetle posiadanej wiedzy można stwierdzić, że prawdopodobieństwo wystąpienia kolizji pociągów z dzikimi zwierzętami staje się przewidywalne, ale co więcej, w przypadku zastosowania odpowiednich działań systemowych i technicznych, możliwe do uniknięcia.</p> <p>PKP PLK S.A. jako zarządca infrastruktury kolejowej powinna podejmować działania adekwatne do ilości zdarzeń kolejowych z udziałem dzikich zwierząt i zagrożeń ich występowania, przeciwdziałać zagrożeniom bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego na sieci linii kolejowych będących w jej zarządzie. Dlatego też zasadne jest, by PKP PLK S.A. zobowiązała się do podejmowania działań prewencyjnych w przedmiocie ww. zagrożenia wystąpienia kolizji pociągów z dzikimi zwierzętami, polegających chociażby na montażu wzdłuż odcinków linii kolejowych urządzeń odstraszających zwierzynę leśną, czy też wygradzenia linii kolejowej po obu jej stronach, utrudniającego dostęp do torowiska dziko żyjącej zwierzynie.</p> <p>Kolizje z udziałem dzikiej zwierzyny stanowią poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, a analiza rejestrowanych przypadków wystąpienia tego typu zdarzeń obrazuje, że zagrożenie to rok rocznie ma tendencję wzrostową. Co więcej, przypadki zdarzeń z udziałem dzikiej zwierzyny stają się tym bardziej niebezpieczne, gdy występują w regionach Polski, gdzie występują duże ssaki – jak łosie, jelenie czy dziki. Nie bez znaczenia dla środowiska naturalnego pozostaje również to, iż istnieje duże ryzyko zderzenia pociągu z przedstawicielami rzadkich i chronionych gatunków zwierząt, co niesie za sobą stratę nie tylko materialną, ale i gatunkową.</p> <p>W związku z powyższym Spółka „Koleje Mazowieckie – KM” wnioskuje o przeanalizowanie zgłoszonej propozycji oraz dostosowanie pod jej kątem postanowień Regulaminu Sieci 2022/2023.</p>

Stanowisko PLK	<p>Zdaniem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. kolizje ze zwierzętami lub wkraczanie zwierząt w skrajnię stanowią sytuację nadzwyczajną, czyli okoliczność powstała w wyniku nagłego zdarzenia, niezależnego od woli zarządcy infrastruktury lub przewoźnika kolejowego. Sytuacje takie stwarzają zakłócenia lub zagrożenie zakłócenia procesu eksploatacyjnego na sieci kolejowej, których miejsca i terminu nie można przewidzieć.</p> <p>Niekwestionowaną sytuacją nadzwyczajną są sytuacje wynikające z przyczyn naturalnych (powodzie pożary, silne wiatry, wichury, osuwiska ziemi, długotrwałe opady atmosferyczne, wyładowania atmosferyczne), niezależnych od zarządcy infrastruktury (siły natury). Identycznie jest w przypadku kolizji ze zwierzętami wkraczającymi w skrajnię kolejową.</p> <p>Ani zarządca infrastruktury, ani przewoźnik kolejowy, nie jest w stanie przewidzieć ani zapobiec, nawet przy zachowaniu należytej staranności kolizji pojazdów kolejowych z dziką zwierzyną. Kolizje takie, które powodują zakłócenia eksploatacyjne nie zdarzają się w sposób zaplanowany, nie jest możliwe określenie z całą pewnością przebiegu oraz ewentualnych zmian tras migracji zwierząt w przyszłości.</p> <p>W związku z wystąpieniem sytuacji nadzwyczajnej, na którą żadna ze stron nie ma wpływu, nie może być mowy o odpowiedzialności zarządcy za kolizje ze zwierzętami lub wkraczanie zwierząt w skrajnię.</p> <p>Na występowanie kolizji ma wpływ wiele czynników, np. sposób zagospodarowania terenów sąsiednich. Atrakcyjność terenów wzdłuż linii kolejowych dla dzików czy też saren zmienia się corocznie, co utrudnia typowanie miejsc stałych migracji zwierząt. Podobny wpływ na migrację ma ciągły rozwój zabudowy w sąsiedztwie linii kolejowych. Dodatkowo na sezonową i lokalizacyjną zmianę gęstości populacji zwierząt może mieć wpływ gospodarka łowiecka, która jest całkowicie niezależna od zarządcy infrastruktury.</p> <p>Kolizje pociągów ze zwierzętami stanowią sytuacje niemożliwe do przewidzenia i całkowitego wyeliminowania. Natura takiego zjawiska jest trudna do przewidzenia (behawior zwierząt, zmienna w skali roku baza pokarmowa, zmienne w skali roku warunki siedliskowe, zmienne w skali roku warunki pogodowe, zmienne zagospodarowanie przestrzenne, stres środowiskowy, gospodarka łowiecka itd.). Kolizje ze zwierzętami są sytuacjami nadzwyczajnymi, ponieważ mogą zdarzyć się na każdej linii kolejowej, w każdym jej kilometrze i w każdym czasie, na co ani zarządca infrastruktury ani przewoźnik kolejowy nie mają wpływu.</p> <p>Zarządca infrastruktury nie odpowiada za gospodarowanie zwierzętami dzikimi i hodowlanymi. Zgodnie z ustawą z dnia 13 października 1995 r. Prawo łowieckie - zwierzęta łowne w stanie wolnym, jako dobro ogólnonarodowe, stanowią własność Skarbu Państwa i to Skarb Państwa odpowiada za gospodarkę tymi zwierzętami poprzez koła łowieckie lub Lasy Państwowe.</p> <p>Zgodnie z ustawą z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny w przypadku zwierząt hodowlanych za wyrządzone przez nie szkody niezależnie od tego, czy było pod jego nadzorem, czy też zabłąkało się lub uciekło, odpowiada właściciel/opiekun.</p> <p>Na podstawie zapisów Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego na rok 2021, przeprowadzono ocenę ryzyka, zgodnie z procedurą SMS/MMS-PR-02 „Ocena ryzyka technicznego i operacyjnego”. W ramach prac zespołów na poszczególnych zakładach linii kolejowych, zidentyfikowane zostały odcinki torów, na wybranych liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ze zwiększoną liczbą zdarzeń kolejowych polegających na kolizji zwierząt</p>
----------------	---

	z pociągami. Wypracowane zostały środki kontroli ryzyka, które są ukierunkowane na ograniczenie liczby tych zdarzeń.
L.p.	4
Wnioskodawca	Koleje Śląskie Sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	Definicje pojęć i skrótów ust. 2 pkt 43 Regulaminu sieci 2022/2023
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p>43) sytuacja nadzwyczajna – sytuacja, w której w wyniku nagłego wydarzenia powstałego niezależnie od woli stron Umowy o wykorzystanie, stwarzającego zakłócenie lub zagrożenie zakłócenia procesu eksploatacyjnego na liniach PLK, niemożliwe jest wykonanie zobowiązań wynikających z tej umowy, a której żadna ze stron umowy, przy zachowaniu należytej staranności, nie mogła zapobiec.</p> <p>Sytuacja nadzwyczajna może wynikać m.in. z:</p> <ol style="list-style-type: none"> wprowadzenia na całym obszarze kraju lub jego części stanu nadzwyczajnego (stanu klęski żywiołowej, stanu wyjątkowego, stanu wojennego) lub stanu zagrożenia epidemicznego lub stanu epidemii, jak również innych wydarzeń będących następstwem decyzji władz publicznych (administracji rządowej lub samorządowej), skutkującej zmianami w procesie eksploatacyjnym, zagrożenia atakiem terrorystycznym, z przyczyn naturalnych: np. powódzie, pożary, silne wiatry, wichury, osuwiska ziemi, długotrwałe opady atmosferyczne, wyładowania atmosferyczne, innych nieprzewidzianych wydarzeń jak: <ul style="list-style-type: none"> – potrącenia osób postronnych, – kolizje ze zwierzętami lub wkraczanie zwierząt w skrajnię, – protesty społeczne, – awarie zewnętrznych sieci energetycznych lub zewnętrznych sieci łączności, itp.
Uzasadnienie Wnioskodawcy	<p>W opinii spółki zapis, który przyporządkowuje „<i>kolizje ze zwierzętami lub wkraczanie zwierząt w skrajnię</i>” do grupy sytuacji nadzwyczajnych nie jest poprawny. Zgodnie z definicją sytuacja nadzwyczajna jest sytuacją, której żadna ze stron przy zachowaniu należytej staranności nie jest w stanie zapobiec. Przy czym należy zwrócić uwagę, że zgodnie z analizami prowadzonymi przez Zakłady Linii Kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe w trakcie oceny ryzyka wspólnego związanego z występowaniem przypadków kolizji zwierząt z pociągami, jak i wewnątrz rejestrowanymi danymi przez Koleje Śląskie, możliwe jest wytypowanie miejsc szczególnie newralgicznych pod kątem występowania liczby potrąceń zwierzyny. W trakcie prac Zespołów ds. oceny ryzyka, które koordynowane były przez Przedstawicieli poszczególnych Zakładów Linii Kolejowych, na podstawie danych pochodzących od Zarządcy Infrastruktury za okres od 1 stycznia 2018 r. do 31 grudnia 2020 r. wytypowano odcinki (po uprzednim podziale linii kolejowych na 0,5 km odcinki), na których ryzyko potrącenia poszczególnych grup zwierzyny (dziko żyjących, ptaków, domowych i gospodarskich), zostało <i>skwalifikowane na poziomie „tolerowalnym” i lub „niedopuszczalnym” i lub wartość liczbowa parametrów „P – prawdopodobieństwo wystąpienia zagrożenia” „W – prawdopodobieństwo wykrycia zagrożenia” i /lub „S – skutek (konsekwencje) wystąpienia zagrożenia” osiągnęła</i></p>

wartość „9” i/lub „10”. Przykładowymi odcinkami linii kolejowych na terenie poszczególnych Zakładów Linii Kolejowych wskazanymi w opracowanych sprawozdaniach z oceny ryzyka technicznego i operacyjnego, po których poruszają się pociągi Kolei Śląskich, są:

- dla IZ w Częstochowie:
 - linia kolejowa nr 1 Warszawa Zachodnia – Katowice km: 241,000 – 244,000; 267,000 – 267,500; 286,500 – 287,500; 299,000 – 299,500
 - linia kolejowa nr 61 Kielce – Fosowskie km: 135,000 -135,500; 144,500 – 145,000
- dla IZ w Tarnowskich Górach:
 - linia kolejowa nr 137 odcinek Katowice - Legnica km: 14,500 – 15,500; 20,000-21,000
 - linia kolejowa nr 140 Katowice Ligota – Nędza km: 7,000 – 8,000; 11,500 – 12,500; 16,500 – 17,500
 - linia kolejowa nr 158 Rybnik Towarowy - Chałupki km: 16,000 – 16,500; 18,500 – 19,000
- dla IZ w Sosnowcu:
 - linia kolejowa nr 139 Katowice – Zwardoń km: 8,000 – 16,000; 22,500 – 24,000; 62,000 – 64,000, 103,000 -104,000
 - linia kolejowa nr 138 Oświęcim – Katowice: 7,000 -7,500; 13,500 – 14,000
 - linia kolejowa nr 134 Jaworzno Szczakowa – Mysłowice km: 7,000 – 7,500

Koleje Śląskie prowadzą systematyczne analizy w zakresie miejsc i czasu występowania sytuacji związanych z potrąceniami zwierzyny przez pociągi przewoźnika oraz przekazują takie informacje wewnętrznie do pracowników drużyn pociągowych. W nawiązaniu do tego spółka uważa, że możliwe jest wskazanie odcinków szczególnie newralgicznych w tym zakresie tj. w których częstotliwość sytuacji związanych z potrąceniami zwierzyny jest wyższa, czego dowodem jest zestawienie przedstawione w poniższej tabeli, które obejmuje sytuacje zaistniałe w roku 2021.

Lp.	Nr linii	Kilometraż		Długość odcinka [km]	Liczba potrąceń	Zakład Linii Kolejowych
1.	1	240,000	242,200	2,1	17	IZ Sosnowiec
2.	137	14,600	15,600	1	8	IZ Tarnowskie Góry
3.	139	11,160	12,850	1,69	14	IZ Sosnowiec
4.	139	13,500	15,500	2	19	IZ Sosnowiec
5.	139	50,100	50,800	0,7	6	IZ Sosnowiec
6.	139	61,000	63,500	2,5	12	IZ Sosnowiec
7.	140	6,020	7,500	1,48	16	IZ Tarnowskie Góry
8.	140	16,000	17,200	1,2	12	IZ Tarnowskie Góry
9.	140	53,000	54,700	1,7	11	IZ Tarnowskie Góry

Wyodrębnienie takich odcinków powiązane jest bezpośrednio z możliwością podjęcia próby wdrożenia działań systemowych w zakresie zmniejszenia zagrożeń wynikających m.in. z migracji zwierzyny leśnej na obszarze kolejowym. Z tego względu, w opinii przewoźnika, regularne występowanie wydarzeń na konkretnych odcinkach linii kolejowych nie powinno być przypisywane do sytuacji

	<p>nadzwyczajnych, ponieważ okoliczności i możliwe skutki takich sytuacji są znane i biorąc pod uwagę częstotliwość ich występowania możliwie do przewidzenia.</p>
Stanowisko PLK	<p>Zdaniem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. kolizje ze zwierzętami lub wkraczanie zwierząt w skrajnie stanowią sytuację nadzwyczajną, czyli okoliczność powstałą w wyniku nagłego zdarzenia, niezależnego od woli zarządcy infrastruktury lub przewoźnika kolejowego. Sytuacje takie stwarzają zakłócenia lub zagrożenie zakłócenia procesu eksploatacyjnego na sieci kolejowej, których miejsca i terminu nie można przewidzieć.</p> <p>Niekwestionowaną sytuacją nadzwyczajną są sytuacje wynikające z przyczyn naturalnych (powodzie pożary, silne wiatry, wichury, osuwiska ziemi, długotrwałe opady atmosferyczne, wyładowania atmosferyczne), niezależnych od zarządcy infrastruktury (siły natury). Identycznie jest w przypadku kolizji ze zwierzętami wkraczającymi w skrajnie kolejową.</p> <p>Ani zarządca infrastruktury, ani przewoźnik kolejowy, nie jest w stanie przewidzieć ani zapobiec, nawet przy zachowaniu należytej staranności kolizji pojazdów kolejowych z dziką zwierzyną. Kolizje takie, które powodują zakłócenia eksploatacyjne nie zdarzają się w sposób zaplanowany, nie jest możliwe określenie z całą pewnością przebiegu oraz ewentualnych zmian tras migracji zwierząt w przyszłości.</p> <p>W związku z wystąpieniem sytuacji nadzwyczajnej, na którą żadna ze stron nie ma wpływu, nie może być mowy o odpowiedzialności zarządcy za kolizje ze zwierzętami lub wkraczanie zwierząt w skrajnie.</p> <p>Na występowanie kolizji ma wpływ wiele czynników, np. sposób zagospodarowania terenów sąsiednich. Atrakcyjność terenów wzdłuż linii kolejowych dla dzików czy też saren zmienia się corocznie, co utrudnia typowanie miejsc stałych migracji zwierząt. Podobny wpływ na migrację ma ciągły rozwój zabudowy w sąsiedztwie linii kolejowych. Dodatkowo na sezonową i lokalizacyjną zmianę gęstości populacji zwierząt może mieć wpływ gospodarka łowiecka, która jest całkowicie niezależna od zarządcy infrastruktury.</p> <p>Kolizje pociągów ze zwierzętami stanowią sytuacje niemożliwe do przewidzenia i całkowitego wyeliminowania. Natura takiego zjawiska jest trudna do przewidzenia (behawior zwierząt, zmienna w skali roku baza pokarmowa, zmienne w skali roku warunki siedliskowe, zmienne w skali roku warunki pogodowe, zmienne zagospodarowanie przestrzenne, stres środowiskowy, gospodarka łowiecka itd.).</p> <p>Kolizje ze zwierzętami są sytuacjami nadzwyczajnymi, ponieważ mogą zdarzyć się na każdej linii kolejowej, w każdym jej kilometrze i w każdym czasie, na co ani zarządca infrastruktury ani przewoźnik kolejowy nie mają wpływu.</p> <p>Zarządca infrastruktury nie odpowiada za gospodarowanie zwierzętami dzikimi i hodowlanymi. Zgodnie z ustawą z dnia 13 października 1995 r. Prawo łowieckie - zwierzęta łowne w stanie wolnym, jako dobro ogólnonarodowe, stanowią własność Skarbu Państwa i to Skarb Państwa odpowiada za gospodarkę tymi zwierzętami poprzez koła łowieckie lub Lasy Państwowe.</p> <p>Zgodnie z ustawą z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny w przypadku zwierząt hodowlanych za wyrządzone przez nie szkody niezależnie od tego, czy było pod jego nadzorem, czy też zabłąkało się lub uciekło, odpowiada właściciel/opiekun.</p> <p>Na podstawie zapisów Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego na rok 2021, przeprowadzono ocenę ryzyka, zgodnie z procedurą SMS/MMS-PR-02 „Ocena ryzyka technicznego i operacyjnego”. W ramach prac zespołów na poszczególnych zakładach linii kolejowych, zidentyfikowane zostały odcinki torów, na wybranych liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie</p>

	Kolejowe S.A., ze zwiększoną liczbą zdarzeń kolejowych polegających na kolizji zwierząt z pociągami. Wypracowane zostały środki kontroli ryzyka, które są ukierunkowane na ograniczenie liczby tych zdarzeń. Przepis pozostaje bez zmian.
--	--

L.p.	5
Wnioskodawca	Koleje Śląskie Sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	Podrozdział 1.5.2. ust. 2 [Aktualizacja] Regulaminu sieci 2022/2023
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	2. Zmiany w załączniku 5.3 mogą być wprowadzane przed rozpoczęciem terminu składania wniosków do RRJ. Zmiany skutkujące zwiększeniem udostępnianej zdolności przepustowej mogą być wprowadzane poza ww. terminem, o czym PLK powiadamia niezwłocznie aplikantów.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	2. Zmiany w załączniku 5.3 mogą być wprowadzane nie później niż na 30 dni przed rozpoczęciem terminu składania wniosków do RRJ. Zmiany skutkujące zwiększeniem udostępnianej zdolności przepustowej mogą być wprowadzane poza ww. terminem, o czym PLK powiadamia niezwłocznie aplikantów.
Uzasadnienie Wnioskodawcy	W ramach procesu tworzenia rocznego rozkładu jazdy musimy wziąć pod uwagę czas na uzgadnianie rozkładu jazdy pomiędzy Organizatorem transportu a Przewoźnikiem. Każde ograniczenie przepustowości wpisane do załącznika 5.3 w istotny sposób narusza ofertę rozkładową, stąd prośba, aby zabezpieczyć minimalny okres czasu na naniesienie zmian. Pozwoli to na terminowe wprowadzenie korekt w planowanej ofercie zarówno po stronie Przewoźnika, jak i Organizatora transportu.
Stanowisko PLK	W załączniku 8.1 do Regulaminu sieci 2022/2023 – termin aktualizacji zał. 5.3 ustalono jako 21-28 lutego 2022 r., czyli 28 dni przed rozpoczęciem terminu składania wniosków do RRJ (28 marca dla tras międzynarodowych i wielosieciowych). PLK uwzględniając uwagę przewoźnika, w Projekcie Regulaminu sieci 2023/2024 wprowadzi modyfikację podrozdziału 1.5.2 ust. 2 w brzmieniu: <i>„Zmiany w załączniku 5.3 mogą być wprowadzane nie później niż 4 tygodnie przed rozpoczęciem terminu składania wniosków do RRJ. Zmiany skutkujące zwiększeniem udostępnianej zdolności przepustowej mogą być wprowadzane poza ww. terminem, o czym PLK powiadamia niezwłocznie aplikantów.”</i>

L.p.	6
Wnioskodawca	PKP Intercity S.A.
Jednostka redakcyjna	Podrozdział 3.3 ust. 5 [Umowy] Regulaminu sieci 2021/2022
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	5. Odpowiedzialność PLK z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązań wynikających z Umowy o wykorzystanie jest wyłączona w przypadku niedotrzymania przez przewoźnika parametrów, będących elementem rozkładu jazdy pociągów, z wyjątkiem zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w rozumieniu Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8, do których doszło z przyczyn leżących po stronie PLK.

Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p>5. Odpowiedzialność PLK z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązań wynikających z Umowy o wykorzystanie jest wyłączona w przypadku niedotrzymania przez przewoźnika parametrów, będących elementem rozkładu jazdy pociągów, jeżeli niedotrzymanie parametrów miało wpływ na zdarzenie powodujące odpowiedzialność PLK, z wyjątkiem sytuacji awaryjnych, zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w rozumieniu Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8, do których doszło z przyczyn leżących po stronie PLK.</p>
Uzasadnienie Wnioskodawcy	<p>Niedotrzymanie parametrów nie musi mieć wpływu na nienależyte wykonanie zobowiązań i brak jest podstaw do rozszerzającego wyłączenia odpowiedzialności PLK.</p> <p>Uruchamianie pociągu z innymi parametrami często podyktowane jest sytuacją awaryjną np. wyłączenie wagonu po wypadku i wówczas podłączany jest inny wagon/lokomotywa, co często powoduje zmiany parametrów względem założonych w rozkładzie jazdy.</p>
Stanowisko PLK	<p>PKP Intercity zgłasza uwagi do tej części Regulaminu sieci od kilku lat. Podobna uwaga została zgłoszona przy okazji konsultacji zewnętrznych Projektu Regulaminu Sieci 2021/2022. Wówczas wypracowano obecne brzmienie przepisu.</p> <p>W czasie konsultacji Projektu Regulaminu sieci 2022/2023 PKP Intercity zgłosiło uwagę o identycznym brzmieniu jak w obecnie zgłoszonej opinii.</p> <p>Podczas IV/2021 posiedzenia Rady Przewoźników PLK przedstawiła stanowisko, że zapis zaproponowany przez PKP Intercity nie jest logiczny. Z jednej strony odpowiedzialność PLK ma być wyłączona jeśli niedotrzymanie parametrów miało mieć wpływ na zdarzenie, a potem wyłącza się te zdarzenia. Propozycja PKP Intercity S.A. zawiera w sobie podwójne wyłączenie.</p> <p>Wyłączenia wskazane w dalszej części postanowienia: „z wyjątkiem zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w rozumieniu Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8, do których doszło z przyczyn leżących po stronie PLK.” jest całkowicie wystarczające i w pełni wyczerpuje potencjalną odpowiedzialność PLK. W Instrukcji Ir-8 nie jest wyszczególniona „sytuacja awaryjna”, w związku z powyższym nie może zostać dopisane w powyższy sposób, proponowany przez Przewoźnika”.</p> <p>Zapis ten jest istotny, ponieważ zdarzają się sytuacje z winy innego przedsiębiorcy, na którego de facto zarządca nie ma żadnego wpływu. PLK nie zgadza się na zmianę tych zapisów.</p>

L.p.	7
Wnioskodawca	Koleje Śląskie Sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	<p>Podrozdział 4.5.1. ust. 4 [Zamawianie tras pociągów w rocznym rozkładzie jazdy] Regulaminu sieci 2022/2023</p>
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	<p>4. PLK ogranicza lub nie przydziela zdolności przepustowej dla odcinków linii, na których w związku z planowanymi modernizacjami, rewitalizacjami oraz pracami utrzymaniowo-naprawczymi, wystąpią ograniczenia w ruchu pociągów – wskazane w załączniku 5.3.</p>

	<p>Na liniach, na których występują całodobowe przerwy w ruchu, nieobejmujące całego rozkładu jazdy pociągów, wskazane w załączniku 5.3, należy złożyć osobne wnioski uwzględniające przerwę w ruchu oraz wnioski z terminem kursowania poza przerwą w ruchu.</p> <p>W przypadku kiedy PLK, po rozpatrzeniu wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej w ramach RRJ lub aktualizacji RRJ stwierdzi, że złożone wnioski obejmują swym zakresem odcinki linii, wskazane w załączniku 5.3, oraz nie ma możliwości przydzielenia wnioskowanej zdolności przepustowej, poinformuje o tym fakcie aplikanta, wskazując termin, do którego aplikant ma możliwość złożenia nowego lub poprawionego wniosku o przydzielenie tras pociągów w zakresie nieobjętym ograniczeniami wskazanymi w załączniku 5.3.</p> <p>Niezłożenie poprawionego przez aplikanta wniosku w terminie 14 dni skutkuje nieprzydzieleniem zdolności przepustowej na odcinku linii wskazanym w załączniku 5.3 oraz oznaczeniem tych wniosków jako „BUS”.</p> <p>Wnioski oznaczone jako „BUS” nie oznaczają wprowadzenia komunikacji zastępczej i jej finansowania na zasadach określonych w załączniku 16.</p> <p>Oznaczenie „BUS” wprowadza się dla potrzeb technicznych związanych z konstrukcją rozkładu jazdy pociągów na odcinkach, na których PLK przydziela zdolność przepustową dla tras pociągów oraz w uzgodnieniu z aplikantem dla zapewnienia informacji pasażerskiej dotyczącej komunikacji autobusowej wprowadzanej we własnym zakresie przez aplikanta, obejmującej odcinki linii, wskazane w załączniku 5.3.</p>
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p>4. PLK ogranicza lub nie przydziela zdolności przepustowej dla odcinków linii, na których w związku z planowanymi modernizacjami, rewitalizacjami oraz pracami utrzymaniowo-naprawczymi, wystąpią ograniczenia w ruchu pociągów – wskazane w załączniku 5.3.</p> <p>Na liniach, na których występują całodobowe przerwy w ruchu, nieobejmujące całego rozkładu jazdy pociągów, wskazane w załączniku 5.3, należy złożyć osobne wnioski uwzględniające przerwę w ruchu oraz wnioski z terminem kursowania poza przerwą w ruchu.</p> <p>W przypadku kiedy PLK, po rozpatrzeniu wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej w ramach RRJ lub aktualizacji RRJ stwierdzi, że złożone wnioski obejmują swym zakresem odcinki linii, wskazane w załączniku 5.3, oraz nie ma możliwości przydzielenia wnioskowanej zdolności przepustowej, poinformuje o tym fakcie aplikanta, wskazując termin, do którego aplikant ma możliwość złożenia nowego lub poprawionego wniosku o przydzielenie tras pociągów w zakresie nieobjętym ograniczeniami wskazanymi w załączniku 5.3.</p> <p>Niezłożenie poprawionego przez aplikanta wniosku w terminie 14 dni skutkuje nieprzydzieleniem zdolności przepustowej na odcinku linii wskazanym w załączniku 5.3 oraz oznaczeniem tych wniosków jako „BUS”.</p> <p>Wnioski oznaczone jako „BUS” nie oznaczają wprowadzenia komunikacji zastępczej i jej finansowania na zasadach określonych w załączniku 16.</p> <p>Oznaczenie „BUS” wprowadza się dla potrzeb technicznych związanych z konstrukcją rozkładu jazdy pociągów na odcinkach, na których PLK przydziela zdolność przepustową dla tras pociągów oraz w uzgodnieniu z aplikantem dla zapewnienia informacji pasażerskiej dotyczącej komunikacji autobusowej</p>

	<p>wprowadzanej we własnym zakresie przez aplikanta, obejmującej odcinki linii, wskazane w załączniku 5.3.</p> <p>PLK w miarę możliwości finansowych zabezpiecza środki na komunikację zastępczą na odcinkach linii kolejowych wskazanych w załączniku 5.3 w uzgodnieniu z aplikantami. Ponadto PLK przesyła nie później niż 30 dni przed rozpoczęciem składania wniosków do RRJ do aplikantów, wykaz zamknięć torowych na których wskazuje gdzie zabezpieczono środki na komunikację zastępczą.</p>
Uzasadnienie Wnioskodawcy	<p>W chwili obecnej otrzymujemy już od Zarządcy infrastruktury wykaz zamknięć z zabezpieczonymi środkami na komunikację zastępczą oraz takie na które środków nie zabezpieczono. Dobrą praktyką jest również występowanie przez PLK do Przewoźników z zapytaniami o plany wprowadzenia ZKA lub inne rozwiązania na czas przerw w ruchu oraz ewentualny koszt komunikacji zastępczej. Przewoźnik sporządza stosowną kalkulację, a PLK środki takie w miarę możliwości zabezpiecza. Dlatego naszym zdaniem skoro mamy już wypracowaną praktykę w tym zakresie, to najważniejszym krokiem jest sformalizować cały proces. Uprawomocnimy praktykę która już występuje we współpracy między Zarządcą a Przewoźnikiem i jak na razie jest na dobrym poziomie.</p>
Stanowisko PLK	<p>Propozycja Wnioskodawcy nie dotyczy zamawiania tras pociągów w RRJ, dlatego uwaga zostaje nieuwzględniona. Informacja o zasadach rozliczania kosztów komunikacji zastępczej jest zawarta w Załączniku 16 do Regulaminu sieci ust. 4. PLK zwraca przewoźnikowi koszty komunikacji zastępczej w każdym przypadku, gdy jej wprowadzenie wynika z odwołania pociągu, któremu została przydzielona trasa. W Załączniku 16 ust. 4 zawarto informację, że w przypadku realizacji inwestycji w ramach wymienionych projektów unijnych, rozliczanie przedmiotowych kosztów odbywa się na podstawie odrębnego Porozumienia w ramach zabezpieczonych środków finansowych, w pozostałych przypadkach na podstawie zapisów zawartych w umowie o wykorzystanie. Natomiast w przypadku, gdy nie przydzielono przewoźnikowi tras pociągów, tylko w ramach ww. projektów unijnych, jest możliwość uzyskania zwrotu kosztów komunikacji zastępczej po spełnieniu wymaganych warunków określonych przez CUPT. Biuro Sprzedaży wychodząc naprzeciwko przewoźnikom przekazuje pisemną informację o możliwości finansowania komunikacji zastępczej na dany RRJ, która jest aktualizowana w połowie okresu trwania RRJ. Wobec prośby Wnioskodawcy, Biuro Sprzedaży dostosuje termin przekazywania informacji, aby aplikanci/przewoźnicy otrzymali ją na 30 dni przed rozpoczęciem składania wniosków do RRJ. Nadmieniamy, że zasady finansowania komunikacji zostały określone dla danych projektów unijnych w danej perspektywie finansowej UE, czyli obowiązują w danym przedziale czasowym i z tego też m.in. względu nie uwzględniamy propozycji wprowadzenia proponowanego zapisu Wnioskodawcy. Przepis pozostaje bez zmian.</p>

L.p.	8
Wnioskodawca	PKP Intercity S.A.
Jednostka redakcyjna	Podrozdział 4.5.1 ust. 4 [Zamawianie tras pociągów w rocznym rozkładzie jazdy] Regulaminu sieci 2021/2022
Treść przepisu	<p>4. PLK nie przydziela zdolności przepustowej dla odcinków linii, na których w związku z planowanymi modernizacjami, rewitalizacjami oraz pracami utrzymaniowo-naprawczymi, wystąpią ograniczenia w ruchu pociągów – wskazane w załączniku 5.3.</p> <p>Na liniach, na których występują całodobowe przerwy w ruchu, nieobejmujące całego rozkładu jazdy pociągów, wskazane w załączniku 5.3, należy złożyć osobne wnioski uwzględniające przerwę w ruchu oraz wnioski z terminem kursowania poza przerwą w ruchu.</p> <p>W przypadku kiedy PLK, po rozpatrzeniu wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej w ramach RRJ lub aktualizacji RRJ stwierdzi, że złożone wnioski obejmują swym zakresem odcinki linii, wskazane w załączniku 5.3, oraz nie ma możliwości przydzielenia wnioskowanej zdolności przepustowej, poinformuje o tym fakcie aplikanta, wskazując termin, do którego aplikant ma możliwość złożenia nowego lub poprawionego wniosku o przydzielenie tras pociągów w zakresie nieobjętym ograniczeniami wskazanymi w załączniku 5.3.</p> <p>Niezłożenie poprawionego przez aplikanta wniosku w terminie 14 dni skutkuje nieprzydzieleniem zdolności przepustowej na odcinku linii wskazanym w załączniku 5.3 oraz oznaczeniem tych wniosków jako „BUS”.</p> <p>Wnioski oznaczone jako „BUS” nie oznaczają wprowadzenia komunikacji zastępczej i jej finansowania na zasadach określonych w załączniku 16. Oznaczenie „BUS” wprowadza się dla potrzeb technicznych związanych z konstrukcją rozkładu jazdy pociągów na odcinkach, na których PLK przydziela zdolność przepustową dla tras pociągów oraz w uzgodnieniu z aplikantem dla zapewnienia informacji pasażerskiej dotyczącej komunikacji autobusowej wprowadzanej we własnym zakresie przez aplikanta, obejmującej odcinki linii, wskazane w załączniku 5.3.</p>
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p>4. PLK nie przydziela zdolności przepustowej dla odcinków linii, na których w związku z planowanymi modernizacjami, rewitalizacjami oraz pracami utrzymaniowo-naprawczymi, wystąpią ograniczenia w ruchu pociągów – wskazane w załączniku 5.3.</p> <p>Na liniach, na których występują całodobowe przerwy w ruchu, nieobejmujące całego rozkładu jazdy pociągów, wskazane w załączniku 5.3, należy złożyć osobne wnioski uwzględniające przerwę w ruchu oraz wnioski z terminem kursowania poza przerwą w ruchu.</p> <p>W przypadku kiedy PLK, po rozpatrzeniu wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej w ramach RRJ lub aktualizacji RRJ stwierdzi, że złożone wnioski obejmują swym zakresem odcinki linii, wskazane w załączniku 5.3, oraz nie ma możliwości przydzielenia wnioskowanej zdolności przepustowej, poinformuje o tym fakcie aplikanta, wskazując termin, do którego aplikant ma możliwość złożenia nowego lub poprawionego wniosku o przydzielenie tras pociągów w zakresie nieobjętym ograniczeniami wskazanymi w załączniku 5.3.</p> <p>Niezłożenie poprawionego przez aplikanta wniosku w terminie 14 dni skutkuje nieprzydzieleniem zdolności przepustowej na odcinku linii wskazanym w załączniku 5.3. oraz oznaczeniem tych wniosków jako „BUS”.</p>

	<p>Powyższe nie dotyczy sytuacji, w której wniosek o przydzielenie tras pociągów dotyczy tras objętych umową o świadczenie usług publicznych, tras, co do których aplikant przedstawi oświadczenie organizatora publicznego transportu kolejowego o zamiarze objęcia pociągów umową o świadczenie usług publicznych. W zakresie objętym taką umową lub oświadczeniem przyjmuje się, że PLK przydziela zdolność przepustową.</p> <p>Wszystkie powyższe wnioski oznacza się jako „BUS”.</p> <p>Wnioski oznaczone jako „BUS”, z zastrzeżeniem wniosków dotyczących tras objętych umową o świadczenie usług publicznych lub oświadczeniem organizatora publicznego transportu kolejowego o zamiarze objęcia pociągów umową o świadczenie usług publicznych, nie oznaczają wprowadzenia komunikacji zastępczej i jej finansowania na zasadach określonych w załączniku 16.</p> <p>Oznaczenie „BUS” wprowadza się dla potrzeb technicznych związanych z konstrukcją rozkładu jazdy pociągów na odcinkach, na których PLK przydziela zdolność przepustową dla tras pociągów oraz w uzgodnieniu z aplikantem dla zapewnienia informacji pasażerskiej dotyczącej komunikacji autobusowej wprowadzanej we własnym zakresie przez aplikanta, obejmującej odcinki linii, wskazane w załączniku 5.3.</p> <p>W odniesieniu do wniosków dotyczących tras objętych umową o świadczenie usług publicznych lub oświadczeniem organizatora publicznego transportu kolejowego o zamiarze objęcia pociągów umową o świadczenie usług publicznych oznaczenie „BUS” oznacza wprowadzenia komunikacji zastępczej i jej finansowania na zasadach określonych w załączniku 16.</p>
Uzasadnienie wnioskodawcy	<p>Brak możliwości wprowadzenia komunikacji zastępczej w zakresie długotrwałych zamknięć torowych, z tytułu prac modernizacyjno – inwestycyjnych, obejmujących okres obowiązywania np. całego rozkładu jazdy w okresie którego nie przydzielono zdolności przepustowej prowadzi po stronie przewoźników do strat, bowiem obsługa całych tras za pomocą komunikacji zastępczej generuje dodatkowe koszty, które przewyższają w sposób istotny koszty realizacji trasy przez tabor szynowy. Jako przewoźnik ponosimy dodatkowe koszty z tytułu dodatkowego zatrudnienia pracowników drużyn konduktorskich i trakcyjnych (przy obsłudze pociągów handlowych, służbowych, dozoru pojazdów – wzrost zatrudnienia w zespole drużyn pociągowych; przy realizacji nabycia znajomości linii przez drużynę pociągową; przy obsłudze zastępczej komunikacji przy realizacji przewozów kilkoma autobusami ZKA – wzrost zatrudnienia w zespole drużyn konduktorskich), wzrostu zapotrzebowania taborowego (wzrasta konieczność zatrudnienia dodatkowych pojazdów); dodatkowej publikacji informacji dla podróżnych; dodatkowe koszty ponoszone z tytułu zatrzymywania się na przystankach ZKA należących do innych podmiotów. Zgodnie z projektem PKP PLK wzywa aplikanta do poprawienia wniosku, w przypadku pozostawienia go bez zmian nie zostaje przyznany dostęp do wnioskowanej trasy. Jednocześnie aplikant nie uzyska prawa do rekompensaty związanej z uruchomieniem komunikacji zastępczej. Podkreślić należy, że projektowane rozwiązanie w sposób rażąco narusza interesy przewoźników, w tym w szczególności tych świadczących usługi w ramach umów PSC. Umowy te zawierane są przed przekazaniem przez zarządcę infrastruktury informacji o planowanym zamknięciu lub ograniczeniu ruchu pociągów – na moment zawarcia tej umowy przewoźnicy nie mogą więc mieć wiążącej informacji o ograniczeniach związanych z ruchem pociągów. Zmiany treści tych umów po ich zawarciu nie są możliwe, czego skutkiem jest istnienie po stronie przewoźników obowiązku</p>

	<p>realizowania określonych połączeń niezależnie od tego, czy odbywać się to będzie przy wykorzystaniu taboru szynowego czy ZKA. Taki stan rzeczy uprawniający zarządcę infrastruktury do jednostronnego i nagłego ograniczenia możliwości wywiązania się przewoźników z zobowiązań wynikających z umów PSC lub powodujący znaczny i niemożliwy do przewidzenia przez przewoźników w momencie zawarcia umowy PSC wzrost kosztów wywiązania się z nich nie może zostać zaakceptowany przez przewoźników. Należy dążyć do takiego ukształtowania wzajemnych relacji, które umożliwią przewoźnikom realne oszacowanie kosztów świadczenia usług w ramach PSC i uchroni przed ich nagłym wzrostem z powodów okoliczności od nich niezależnych. Jednocześnie zarządca infrastruktury będzie miał możliwość uniknięcia takich kosztów jeśli przedstawi informacje o ograniczeniach z odpowiednim wyprzedzeniem umożliwiającym przewoźnikom uwzględnienie takich okoliczności na moment negocjowania umów PSC.</p> <p>Dodatkowego wskazania wymaga okoliczność, że zaproponowany zapis stoi w sprzeczności z treścią art. 29d ust.4 ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z którym zarządca infrastruktury „zawiera umowę o przydzielenie zdolności przepustowej w takim zakresie, w jakim aplikant zawarł umowę o świadczenie usług publicznych”.</p>
Stanowisko PLK	<p>PKP Intercity kolejny raz zgłasza tę samą uwagę, która jest przedmiotem dyskusji przy omawianiu zapisów każdego z projektów Regulaminów sieci.</p> <p>PLK nie przydziela zdolności przepustowej dla tras pociągów, gdzie tej przepustowości fizycznie nie ma i o czym z wyprzedzeniem informuje aplikantów.</p> <p>Art. 29d ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym w zakresie przewozu osób innego niż okazjonalny określa zakres, w jakim zarządca – PLK może zawrzeć z aplikantem umowę o przydzielenie zdolności przepustowej, bez możliwości wykraczania poza niego, tj. nie może wykraczać poza to, na co została m.in. zawarta umowa o świadczenie usług publicznych.</p> <p>Art. 29 ustawy o transporcie kolejowym wskazuje na możliwość przydzielenia zdolności przepustowej w drodze rozpatrzenia złożonego wniosku, a następnie alokacji tej zdolności przepustowej.</p> <p>Art. 29 ust. 2 mówi o tym, że przydzielenie zdolności przepustowej polega na określeniu przedziału czasu zarezerwowanego dla aplikanta w celu umożliwienia przejazdu lub postoju pojazdów kolejowych w ramach opracowanej i przydzielonej aplikantowi trasy pociągu. Przerwa w ruchu na liniach kolejowych skutkuje brakiem zdolności przepustowej, a tym samym brakiem możliwości opracowania rozkładu jazdy pociągów. Ustawodawca zapisem w art. 30 ust. 12 dał możliwość Zarządcy wprowadzania zmian rozkładu jazdy pociągów, zmiany rozkładu jazdy pociągów mogą być wprowadzane nie częściej niż co 30 dni.</p> <p>Zapewnienie funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w odniesieniu do linii komunikacyjnej, w skład której wchodzi odcinek linii kolejowej, dla której można było przewidzieć, że wykonywanie przewozów transportem kolejowym nie będzie możliwe ze względu na prowadzone roboty, leży po stronie organizatora przewozów.</p> <p>Nie ma przepisów prawa, z których wynikałoby zobowiązanie PLK do ponoszenia kosztów komunikacji zastępczej. Wynika ono tylko z umownego zobowiązania, tj. z umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej zawartej pomiędzy PLK a przewoźnikiem. Dotyczy to również pozostałych kosztów przewoźnika.</p> <p>Przepis pozostaje bez zmian.</p>

L.p.	9
Wnioskodawca	Województwo Lubelskie
Jednostka redakcyjna	Regulamin sieci 2022/2023
Opis i uzasadnienie wniosku	<p>Mając na uwadze poprawę funkcjonowania połączeń kolejowych dedykowanych obsłudze lotnisk, organizator przewozów na terenie województwa lubelskiego proponuje, aby w przypadku portów lotniczych o stosunkowo małym ruchu (jak np. Port lotniczy Lublin) w regulaminie sieci znalazły się zasady, które będą umożliwiały nieodpłatne zmiany rozkładu jazdy w trakcie jego trwania (z zachowaniem ustawowych terminów jego publikacji) oraz rezygnację z przydzielonych tras pociągu. Możliwość taka podyktowana jest brakiem uzasadnienia obsługi Portu Lotniczego Lublin dużą ilością połączeń, w ramach cyklicznego rozkładu jazdy przez cały dzień, ze względu na małą ilość operacji lotniczych wykonywanych z tego portu. Ponadto należy zwrócić szczególną uwagę, że przewoźnicy lotniczy, w odróżnieniu od kolejowych, mają stosunkowo dużą swobodę w ustalaniu swojej oferty i w związku z tym obsługa tego typu lotniska wymaga większej dynamiki w podejmowaniu decyzji odnośnie rozkładu jazdy pociągów, niż pozwalają na to obecne zapisy regulaminu sieci.</p>
Stanowisko PLK	<p>PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w Regulaminie sieci stosuje jednakowe zasady alokacji zdolności przepustowej zgodnie z przepisami prawa powszechnie obowiązującego, obowiązujące wszystkich aplikantów, z zachowaniem niedyskryminującego ich charakteru.</p> <p>Postulat Wnioskodawcy jest możliwy do realizacji poprzez wnioskowanie o przydzielenie tras pociągów w ramach IRJ czy też rezygnację z tras przydzielonych. Należy podkreślić, że zgodnie z art. 30 ust. 9 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym: „9. Wniosek (...) dotyczący pociągu realizującego przewozy kolejowe osób (...) którego rozkład jazdy ma zostać podany do publicznej wiadomości, aplikant składa w terminie określonym przez zarządcę, nie późniejszym niż 40 dni przed wnioskowanym terminem przejazdu”).</p>

L.p.	10
Wnioskodawca	Koleje Śląskie Sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	Podrozdział 4.8.2. ust. 2 [Zmiana trasy wprowadzana przez zarządcę infrastruktury] Regulaminu sieci 2022/2023
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	<p>2. W trakcie opracowania ZRJ, PLK w uzgodnieniu z aplikantem może wprowadzić zmiany w ramach tego samego segmentu przewozów, służące poprawie koordynacji połączeń i zniwelowaniu utrudnień dla pasażerów, o ile zmiany te umożliwiają przejazd pociągu, zamiast jego odwołania. Wprowadzane zmiany mogą dotyczyć:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) usunięcia lub dodania postojów handlowych; 2) zmiany godziny uruchomienia pociągu w interwale czasowym +/- 60 minut, a w przypadku braku możliwości spełnienia tego warunku, w pierwszym możliwym czasie wolnej zdolności przepustowej; 3) uruchomienia dodatkowych pociągów pasażerskich niehandlowych lub lokomotyw luzem, niezbędnych do zachowania prawidłowego obiegu składów pociągów; 4) zmiany rodzaju pociągu, długości, masy brutto pociągu;

	<ol style="list-style-type: none"> 5) zmiany terminu kursowania pociągu, gdy w przedziale +/- 120 minut kursował pociąg odwołany lub gdy interwał między najbliższymi pociągami uległ nadmiernemu wydłużeniu; 6) zmiany wtórnej pociągu niebiorącego udziału w danym zamknięciu / ograniczeniu prędkości, pod warunkiem oznaczenia we wnioskach RRJ przejść składów lub postojów „zd” (zmiana drużyny);
<p>Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy</p>	<p>2. W trakcie opracowania ZRJ, PLK w uzgodnieniu z aplikantem może wprowadzić zmiany w ramach tego samego segmentu przewozów, służące poprawie koordynacji połączeń i zniwelowaniu utrudnień dla pasażerów, o ile zmiany te umożliwiają przejazd pociągu, zamiast jego odwołania. Wprowadzane zmiany mogą dotyczyć:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) usunięcia lub dodania postojów handlowych; 2) zmiany godziny uruchomienia pociągu w interwale czasowym +/- 60 minut, a w przypadku braku możliwości spełnienia tego warunku, w pierwszym możliwym czasie wolnej zdolności przepustowej; 3) uruchomienia dodatkowych pociągów pasażerskich niehandlowych lub lokomotyw luzem, niezbędnych do zachowania prawidłowego obiegu składów pociągów; 4) zmiany rodzaju pociągu, długości, masy brutto pociągu; 5) zmiany terminu kursowania pociągu, gdy w przedziale +/- 120 minut kursował pociąg odwołany lub gdy interwał między najbliższymi pociągami uległ nadmiernemu wydłużeniu; 6) zmiany wtórnej pociągu niebiorącego udziału w danym zamknięciu / ograniczeniu prędkości, pod warunkiem oznaczenia we wnioskach RRJ przejść składów lub postojów „zd” (zmiana drużyny); 7) uruchomienie dodatkowych pociągów handlowych w celu uzupełnienia oferty w przypadku znacznych odchyień od rozkładu jazdy.
<p>Uzasadnienie Wnioskodawcy</p>	<p>Zaproponowane rozwiązanie pozwoli na lepsze otwarcie się PLK na zwiększenie wpływów z uruchamianych pociągów na etapie prac nad ZRJ. Jednocześnie zagwarantuje przewoźnikowi realizację nowych założeń w oparciu o możliwości przepustowe linii kolejowych już na wstępnym etapie prac nad ZRJ. Obecnie występują sytuacje w których ograniczona załącznikami 5.1 i 5.3 przepustowość nie znajduje uzasadnienia w realizacji rozkładu jazdy na etapie prac nad ZRJ (zamknięcia są odwoływane, przesuwane). Składanie IRJ powoduje, że są one często trasowane w drugiej kolejności, co może wpływać na całość oferty rozkładowej. Wprowadzenie zasady otwartości na nowe zamówienia w trakcie prac nad IRJ i opracowanie tras jednocześnie z pozostałymi odblokowanymi zamówieniami spowoduje, że całość nowych założeń dla Przewoźnika będzie spójna. Liczymy na elastyczność ze strony Zarządcy w tej materii.</p>
<p>Stanowisko PLK</p>	<p>Podobny wniosek został złożony przez przewoźnika podczas konsultacji zewnętrznych Projektu Regulaminu sieci 2022/2023. Podczas dyskusji na IV/2021 i V/2021 posiedzeniu Rady Przewoźników ustalono, że nie ma możliwości dodawania nowych pociągów handlowych w ramach ZRJ. Natomiast można dopuścić uruchomienie dodatkowego pociągu w przypadku odwołania części innych pociągów i pozostawienia niewykorzystanej puli kilometrów na innej linii, aby np. uzupełnić siatkę połączeń zmienioną w wyniku zamknięć torowych, <u>o ile przewoźnik złoży wniosek w trybie IRJ.</u> Z tego też względu zdecydowano się wprowadzić modyfikację brzmienia podrozdziału 4.5.3 ust. 8:</p>

	<p>„W trakcie opracowywania zmian do rozkładu jazdy, tj. pomiędzy terminami wskazanymi w załączniku 5.2, w kolumnach oznaczonych jako „ROZPOCZĘCIE KONSTRUKCJI” i „ZAKOŃCZENIE KONSTRUKCJI”, występują ograniczenia w przydzielaniu zdolności przepustowej w ramach wniosków IRJ, z wyłączeniem wniosków dotyczących pociągów uruchamianych w zamian za pociągi odwołane w ramach ZRJ, które PLK rozpatrzy bez zbędnej zwłoki.”</p> <p>Przepis pozostaje bez zmian.</p>
--	---

L.p.	11
Wnioskodawca	Województwo Lubelskie
Jednostka redakcyjna	Podrozdział 4.8.2 [Zmiana trasy wprowadzana przez zarządcę infrastruktury] Regulaminu sieci 2022/2023
Opis i uzasadnienie wniosku	<p>Jedną z najistotniejszych zmian, o których ujęcie wnosi tut. Urząd, jest umożliwienie aplikantom/przewoźnikom (operatorom) korekty rozkładu jazdy w ramach poszczególnych tzw. zastępczych rozkładów jazdy, o których mowa w podrozdziale 4.8.2 Regulaminu sieci 2022/2023.</p> <p>Od wielu lat zarządca infrastruktury korzysta ze swojej uprzywilejowanej pozycji wprowadzania zmian w podstawie rozkładu jazdy uzgodnionej uprzednio pomiędzy organizatorem przewozów, a operatorem. Zmiany te, wprowadzane bardzo często arbitralnie mimo protestów, powodują destrukcję (dostosowanej do potrzeb pasażerów) koncepcji oferty przewozowej jako całości. Wpływa to niekorzystnie na rentowność usługi publicznej, której deficyt pokrywany jest z budżetów samorządów województw oraz rzutuje negatywnie na wizerunek przewozów kolejowych.</p> <p>Dlatego też postulowana jest większa swoboda operatorów w możliwości korygowania oferty przewozowej w ramach poszczególnych zamknięciowych rozkładów jazdy, w szczególności w zakresie łączenia lub dzielenia relacji pociągów, zmiany terminów kursowania, nawiązywania nowych bądź zrywania starych skomunikowań, w celu możliwie najlepszego zaspokojenia potrzeb pasażerów i ich dopasowania do zmieniającej się sytuacji. Zmiany te powinny zostać zwolnione z wszelkich opłat wynikających z aktualnego cennika, gdyż zarówno operator, jak i organizator ponoszą już obecnie bardzo często duże koszty (w tym utraconych przychodów) w związku z prowadzonymi przez zarządcę infrastruktury kolejowej inwestycjami.</p>
Stanowisko PLK	<p>W ramach prac nad projektem ZRJ możliwe jest dokonywanie zmian w rozkładzie jazdy w zakresie łączenia lub dzielenia relacji pociągów, nawiązywania nowych bądź zrywania starych skomunikowań. Dodatkowo po zarządzeniu zastępczego rozkładu jazdy, wszelkie możliwe zmiany są rozpatrywane i wprowadzane w ramach korekty ZRJ. Należy wskazać, że blisko 50% wniosków przewoźników jest realizowana w ramach korekty ZRJ.</p> <p>W rzeczywistości od nadania projektu do aż do druku plakatów tj. nie później niż na 11 dni przed początkiem cyklu, przewoźnik ma możliwość wprowadzenia zmian.</p> <p>W ocenie Spółki czas pomiędzy projektem a zarządzeniem ZRJ jest wystarczający na uzgodnienie zmian z Urzędem i wprowadzenie zmian bez przeszkód.</p>

L.p.	12
Wnioskodawca	PKP Intercity S.A.
Jednostka redakcyjna	Podrozdział 5.7.2 ust. 3 pkt 4 [Monitorowanie wykonania] Regulaminu sieci 2021/2022
Treść przepisu	<p>4) realizujących przewóz osób i rzeczy uruchomionych na podstawie wniosków o przydzielenie tras pociągów złożonych w terminie późniejszym niż 5 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu, nierealizujących przewozu osób i rzeczy, oraz pojazdów kolejowych z napędem własnym i realizujących przewozy utrzymaniowo-naprawcze (PW, PX, TH, TS, LP, LS, LT, LZ, ZG, ZN, ZU).</p> <p>W przypadku jeżeli przejazd tych pociągów spowodował opóźnienia wtórne pociągów pasażerskich i towarowych, winni tych opóźnień zobowiązani będą do wypłaty rekompensat przewoźnikom, których pociągi zostały opóźnione.</p>
Treść przepisu według propozycji wnioskodawcy	<p>4) realizujących przewóz osób i rzeczy uruchomionych na podstawie wniosków o przydzielenie tras pociągów złożonych w terminie późniejszym niż 5 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu, jeśli pociąg ten nie występował w poprzednim rocznym rozkładzie jazdy, nierealizujących przewozu osób i rzeczy, oraz pojazdów kolejowych z napędem własnym i realizujących przewozy utrzymaniowo-naprawcze (PW, PX, TH, TS, LP, LS, LT, LZ, ZG, ZN, ZU).</p> <p>W przypadku jeżeli przejazd tych pociągów spowodował opóźnienia wtórne pociągów pasażerskich i towarowych, winni tych opóźnień zobowiązani będą do wypłaty rekompensat przewoźnikom, których pociągi zostały opóźnione.</p>
Uzasadnienie wnioskodawcy	<p>W przypadku pociągów stale kursujących zgodnie z rocznym rozkładem jazdy w miesiącu grudniu pojawia się problem z ich odpowiednim zgłoszeniem z zachowaniem wymaganego terminu. Prace nad nowym rozkładem jazdy trwają do ostatniej chwili i zdarza się, że w przeddzień uruchomienia nowego rozkładu należy zgłosić pociągi jeżdżące dotychczas zgodnie z poprzednim rozkładem jazdy. Prace nad nowym rozkładem jazdy często uniemożliwiają zgłoszenie pociągów z wymaganym wyprzedzeniem, a to z kolei pozbawia przewoźników prawa do rozliczenia takich pociągów, co jest pozbawione podstaw faktycznych i prawnych i stanowi wykorzystanie monopolistycznej pozycji zarządcy sieci.</p>
Stanowisko PLK	<p>Identyczna uwaga została zgłoszona przez PKP Intercity w ramach konsultacji Projektu Regulaminu sieci 2022/2023.</p> <p>Postulat jest niezgodny z art. 30f ustawy o transporcie kolejowym:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zarządca monitoruje punktualność pociągów. 2. Zarządca, w uzgodnieniu z przewoźnikami kolejowymi, ustala wielkość opóźnień pociągów z podziałem na ich przyczyny. 3. Przewoźnik kolejowy lub zarządca, który powoduje opóźnienie pociągu, wypłaca przewoźnikowi kolejowemu, którego pociąg został opóźniony, rekompensatę. 4. Zarządca opracowuje plan minimalizowania zakłóceń i poprawy wyników sieci kolejowej, zwany dalej „planem wykonania”. Zarządca uzgadnia z przewoźnikami kolejowymi szczegóły planu wykonania, w tym: <ol style="list-style-type: none"> 1) wielkość opóźnienia pociągu, dla której uznaje się, że pociąg kursuje planowo; 2) oczekiwany, procentowy udział liczby pociągów przewoźnika kolejowego, które nie zostaną opóźnione z jego winy;

- 3) sposób ustalenia wysokości rekompensat należnych z tytułu opóźnienia pociągu, podmiotu wypłacającego rekompensatę oraz podmiotu uprawnionego do otrzymania rekompensaty, uwzględniając:
- a) udział w odpowiedzialności za spowodowanie zakłócenia,
 - b) zdolność do przywrócenia normalnych warunków ruchu,
 - c) średnie wielkości opóźnienia pociągów w odniesieniu do punktualności pociągów pasażerskich i pozostałych pociągów;
- 4) odpowiedzialność za działania zakłócające eksploatację sieci kolejowej;
- 5) sposób premiowania za osiągnięcie przez przewoźnika kolejowego średniego rocznego poziomu wyników wyższego niż wynik określony w oparciu o główne parametry ustalone w ramach planu wykonania.
5. Zarządca koordynuje wypłacanie rekompensat, o których mowa w ust. 4 pkt 3. 5a. Zarządca przekazuje niezwłocznie przewoźnikom kolejowym kalkulacje płatności należnych w ramach planu wykonania. Kalkulacje te obejmują wszystkie opóźnienia pociągów w okresie nie dłuższym niż miesiąc.
6. Zarządca publikuje raz do roku na swojej stronie internetowej średni roczny poziom wyników osiągnięty przez przewoźników kolejowych w oparciu o główne parametry ustalone w ramach planu wykonania.
- 7. Przepisów ust. 1–6 nie stosuje się do pociągów uruchomionych na podstawie wniosków o przydzielenie tras pociągów, o których mowa w art. 30 ust. 10.”**

Zgodnie z art. 30 ust. 10 ustawy o transporcie kolejowym:

„10. W przypadku gdy aplikant **złoży wniosek o przydzielenie trasy pociągu w terminie późniejszym niż 5 dni przed planowym uruchomieniem pociągu**, zarządca może opracować uproszczony rozkład jazdy pociągu, określający godzinę odjazdu pociągu ze stacji początkowej oraz czas przejazdu pociągu bez uwzględnienia czasu postojów wynikających z ruchu innych pociągów.”

Podczas IV/2021 posiedzenia Rady Przewoźników, na którym omówiono przedmiotową uwagę, PLK wyjaśniła, że zapis w podrozdziale 5.7.2. ust. 3 pkt 4 dotyczy przypadków, które nie podlegają rozliczeniom opóźnień. Jeśli mowa jest o wnioskach złożonych w terminie późniejszym niż 5 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu, to dotyczy w zasadzie wyłącznie IRJ. Przewoźników pasażerskich obowiązuje termin 40 dniowy. Przepisy prawa wykluczają te pociągi, które zostały złożone w IRJ w terminie późniejszym niż 5 dni z rozliczeń jakościowych. Przedstawiciel PKP Intercity wycofał uwagę mówiąc, że prawdopodobnie brzmienie podrozdziału 5.7.2 ust. 3 zostały niepoprawnie zinterpretowane. Biorąc pod uwagę powyższe nie jest zrozumiały dla nas postulat PKP Intercity. Przepis pozostaje bez zmian.

L.p.	13
Wnioskodawca	PKP Intercity S.A.
Jednostka redakcyjna	Podrozdział 5.7.3.1 ust. 9 [Rekompensaty] Regulaminu sieci 2021/2022
Treść przepisu	9. Aby ograniczyć wielkość wtórnych opóźnień pociągów podlegającą wypłacie rekompensat, w przypadku długotrwałego (trwającego ponad 300 minut) opóźnienia pociągu zakwalifikowanego na pierwotną przyczynę, do opisu wtórnych opóźnień będących konsekwencją tej pierwotnej przyczyny stosuje się

	<p>kod 91-1 w przypadku dalszych wtórnych opóźnień tego samego już opóźnionego pociągu. Jeżeli przejazd tak opisanego opóźnionego pociągu powoduje opóźnienia wtórne innych pociągów, do ich opisu stosowany będzie kod przyczyny opóźnienia 92-1. lub jeden z kodów 93. grupy (przyczyny wtórne) – za wszystkie opóźnienia opisane kodami z 9. grupy – ani PLK ani przewoźnik nie ponoszą odpowiedzialności.</p>
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p>9. Aby ograniczyć wielkość wtórnych opóźnień pociągów podlegającą wypłacie rekompensat, w przypadku długotrwałego (trwającego ponad 300 minut) opóźnienia pociągu zakwalifikowanego na pierwotną przyczynę, do opisu wtórnych opóźnień będących konsekwencją tej pierwotnej przyczyny stosuje się kod 91-1 w przypadku dalszych wtórnych opóźnień tego samego już opóźnionego pociągu.</p> <p>Jeżeli przejazd tak opisanego opóźnionego pociągu powoduje opóźnienia wtórne innych pociągów, do ich opisu stosowany będzie kod przyczyny opóźnienia 92-1. lub jeden z kodów 93. grupy (przyczyny wtórne) za wszystkie opóźnienia opisane kodami z 9. grupy odpowiedzialność ponosi podmiot odpowiedzialny za spowodowanie pierwotnego opóźnienia – ani PLK ani przewoźnik nie ponoszą odpowiedzialności.</p>
Uzasadnienie wnioskodawcy	<p>Brak jest podstaw do ograniczania wysokości opóźnienia z przyczyn wtórnych do 300 min – każdy z przewoźników ponosi konsekwencje opóźnienia każdego ze swych pociągów, wobec czego zasadnym jest oczekiwanie, że opóźnienia każdego z takich pociągów zostanie należycie rozliczone a odpowiedzialność przypisane sprawcy pierwotnego opóźnienia.</p>
Stanowisko PLK	<p>Zaproponowana zmiana wpłynęłaby bardzo negatywnie na finansowe rozliczenia rekompensat za opóźnienia pociągów przez przewoźników towarowych.</p> <p>W przypadku przewoźników pasażerskich opóźnienia powyżej 300 min. zdarzają się rzadko. Liczba opóźnień pociągów PKP Intercity S.A. rozliczanych miesięcznie w Planie wykonania opisanych w omawiany sposób stanowi średnio około 1,5% wszystkich przyczyn opóźnień.</p> <p>Celem Planu wykonania jest mobilizowanie wszystkich uczestników rynku kolejowego do punktualności, bez nadmiernie ujemnych efektów finansowych.</p> <p>Jeżeli zapis miałby zostać zmieniony to zgodę na zmianę regulacji musieliby wyrazić wszyscy przewoźnicy.</p>

L.p.	14
Wnioskodawca	PKP Intercity S.A.
Jednostka redakcyjna	Podrozdział 5.7.3.1. ust. 10 [Rekompensaty] Regulaminu sieci 2021/2022
Treść przepisu	<p>10. PLK koordynuje wypłacanie rekompensat w następujący sposób:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) PLK wypłaca przewoźnikowi rekompensatę, jeżeli pociągi przewoźnika wymienione w podrozdziale 5.7.1. ust. 4 zostaną na drodze przebiegu opóźnione przez PLK (w tym jego podwykonawców) lub innych przewoźników; 2) przewoźnik wypłaca PLK rekompensatę za opóźnienia pociągów innych przewoźników wymienione w podrozdziale 5.7.1. ust. 4 w przypadku, gdy spowodował on ich opóźnienie;

	<ol style="list-style-type: none">3) podstawę rozliczeń rekompensat dla każdego okresu rozliczeniowego w zakresie opóźnień pociągów stanowi uzgodniona z przewoźnikiem autoryzowana dokumentacja prowadzona przez PLK – „Plan wykonania” (zakładka „Rozliczenie planu wykonania” – raport należności i zobowiązań PLK wyliczany automatycznie w SEPE, tzw. billing rozliczeń);4) rozliczenia rekompensat realizowane są w cyklu miesięcznym, rozliczenie każdego miesiąca powinno być zakończone do 20. dnia miesiąca następującego po okresie rozliczeniowym z zastrzeżeniem, że w przypadku zmiany stawki rekompensaty za minutę opóźnienia w trakcie grudniowej zmiany rozkładu jazdy, miesiąc ten rozliczany jest dwukrotnie oddzielnie poprzedni i nowy rozkład jazdy. Rozliczenie powinno obejmować również opóźnienia pociągów oznaczonych przez przewoźnika w SEPE symbolem „R”. Jeżeli PLK w ustalonym czasie nie wyjaśni reklamacji przewoźnika dotyczących przyczyn opóźnień pociągów, rekompensata za opóźnienie obciąża PLK.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p>10. PLK koordynuje wypłacanie rekompensat w następujący sposób:</p> <ol style="list-style-type: none">1) PLK wypłaca przewoźnikowi rekompensatę, jeżeli pociągi przewoźnika wymienione w podrozdziale 5.7.1. ust. 4 zostaną na drodze przebiegu opóźnione przez PLK (w tym jego podwykonawców) lub innych przewoźników;2) przewoźnik wypłaca PLK rekompensatę za opóźnienia pociągów innych przewoźników wymienione w podrozdziale 5.7.1. ust. 4 w przypadku, gdy spowodował on ich opóźnienie;3) podstawę rozliczeń rekompensat dla każdego okresu rozliczeniowego w zakresie opóźnień pociągów stanowi uzgodniona z przewoźnikiem autoryzowana dokumentacja prowadzona przez PLK – „Plan wykonania” (zakładka „Rozliczenie planu wykonania” – raport należności i zobowiązań PLK wyliczany automatycznie w SEPE, tzw. billing rozliczeń);4) rozliczenia rekompensat realizowane są w cyklu miesięcznym, rozliczenie każdego miesiąca powinno być zakończone do 20. dnia miesiąca następującego po okresie rozliczeniowym z zastrzeżeniem, że w przypadku zmiany stawki rekompensaty za minutę opóźnienia w trakcie grudniowej zmiany rozkładu jazdy, miesiąc ten rozliczany jest dwukrotnie oddzielnie poprzedni i nowy rozkład jazdy. Rozliczenie powinno obejmować również opóźnienia pociągów oznaczonych przez przewoźnika w SEPE symbolem „R”. Jeżeli PLK w ustalonym czasie nie wyjaśni reklamacji przewoźnika dotyczących przyczyn opóźnień pociągów, rekompensata za opóźnienie obciąża PLK;5) PLK wypłaca przewoźnikowi odszkodowanie za szkody powstałe w związku z opóźnieniami pociągów zgodnie z zasadami przewidzianymi w ust. 10 pkt 1.
Uzasadnienie wnioskodawcy	<p>Proponujemy dodać zapis gdyż opóźnienia pociągów spowodowane przez PLK prowadzą do powstania szkód po stronie przewoźników. Zważywszy na regulację Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym na przewoźniku niezależnie od tego kto odpowiada za powstałe opóźnienia ciąży obowiązek wypłaty odszkodowania podróżnemu. Dodatkowo w przypadku wystąpienia opóźnień powyżej 60 min. na przewoźniku</p>

	<p>cięży obowiązek zaferowania podróżnym nieodpłatnie posiłków i napojów, transportu z pociągu do stacji kolejowej. Obowiązki spoczywające na przewoźnikach generują po ich stronie dodatkowe koszty. W przypadku opóźnień powstałych z winy innego podmiotu niż przewoźnik po stronie tegoż przewoźnika powstaje szkoda, które nie jest rekompensowana.</p>
Stanowisko PLK	<p>Identyczna uwaga została zgłoszona przez PKP Intercity w ramach konsultacji Projektu Regulaminu Sieci 2022/2023. Uwaga została omówiona na IV/2021 posiedzeniu Rady Przewoźników w dniu 20 września 2021., na którym przedstawiciel PKP Intercity wycofał uwagę.</p> <p>Nie należy mylić rekompensaty za opóźnienia pociągów, która to instytucja wynika wprost z regulacji zawartych w ustawie o transporcie kolejowym, z odszkodowaniem za szkody powstałe w związku z opóźnieniami pociągów.</p> <p>Kwestię odszkodowań reguluje umowa o wykorzystanie zdolności przepustowej. Przepis pozostaje bez zmian.</p>

L.p.	15
Wnioskodawca	PKP Intercity S.A.
Jednostka redakcyjna	Podrozdział 6.3.3.2 ust. 6 [Postępowanie w razie zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w transporcie kolejowym] Regulaminu sieci 2021/2022
Treść przepisu	<p>5. Po zakończeniu postępowania w sprawie zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, powodujących straty jednej ze stron Umowy o wykorzystanie, dyrektor zakładu linii kolejowych PLK właściwego terytorialnie dla miejsca wystąpienia zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, powołuje zespół do ustalenia powstałych strat i odpowiedzialności za nie. Zespół może powołać również przewoźnik, jeżeli zespół nie został powołany przez dyrektora zakładu linii kolejowych PLK, w ciągu 7 dni od daty zakończenia prac komisji kolejowej lub w przypadku sytuacji potencjalnie niebezpiecznej – sporządzenia sprawozdania końcowego.</p> <p>W skład tego zespołu wchodzi przedstawiciele PLK i przewoźnika posiadający stosowne upoważnienia. Do wydawania upoważnień ze strony PLK upoważniony jest dyrektor zakładu linii kolejowych PLK właściwego terytorialnie dla miejsca wystąpienia zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, a ze strony przewoźnika osoba wskazana w Umowie o wykorzystanie.</p> <p>Każde posiedzenie zespołu jest protokołowane przez stronę powołującą zespół i podpisywane przez wszystkich członków zespołu, a protokół z ostatniego posiedzenia, oprócz ustalenia wysokości strat i odpowiedzialności za nie, określa sposób i termin rozliczeń finansowych. W przypadku braku porozumienia Stron, protokół z ostatniego posiedzenia powinien umożliwić wprowadzenie zdania odrębnego każdego członka komisji, który ma zastrzeżenia.</p> <p>W przypadku skutecznego poinformowania członków komisji o miejscu i czasie posiedzenia zespołu oraz w przypadku nieprzekazania przez danego członka komisji, przewodniczącemu zespołu do chwili rozpoczęcia posiedzenia zespołu, informacji o braku możliwości stawiennictwa wraz z uzasadnieniem – ustalenia z danego posiedzenia zespołu są wiążące.</p>

	<p>Podstawę prac zespołu stanowi: w przypadku zdarzeń – protokół ustaleń końcowych komisji kolejowej lub raport Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, natomiast w przypadku sytuacji potencjalnie niebezpiecznej – sprawozdanie końcowe z przeprowadzonego postępowania lub notatka w przypadku braku wszczęcia postępowania.</p> <p>6. Ustalenia zespołu, o którym mowa w ust. 5, są wiążące dla wszystkich stron postępowania.</p> <p>W przypadku niemożności uzgodnienia wysokości powstałych strat i zakresu odpowiedzialności stron, ustalenia dokonuje się na drodze prawnej.</p>
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p>6. Ustalenia zespołu, o którym mowa w ust. 5, są wiążące dla wszystkich stron postępowania, biorących udział w postępowaniu zespołu.</p> <p>W przypadku niemożności uzgodnienia wysokości powstałych strat i zakresu odpowiedzialności stron, ustalenia dokonuje się na drodze prawnej.</p>
Uzasadnienie wnioskodawcy	<p>Nie można obciążyć wiążąco za pokrycie strat podmiotu trzeciego, który nie brał udziału w posiedzeniu zespołu i nie złożył oświadczenia w postaci podpisu pod protokołem kończącym posiedzenie.</p>
Stanowisko PLK	<p>PKP Intercity złożyło taką samą uwagę do Projektu Regulaminu sieci 2022/2023. Na IV/2021 posiedzeniu Rady Przewoźników PLK wyjaśniła, że treść podrozdziału 6.3.3.2 ust. 5 Regulaminu jest oczywistym wyjaśnieniem wątpliwości przewoźnika: „W przypadku skutecznego poinformowania członków komisji o miejscu i czasie posiedzenia zespołu oraz w przypadku nieprzekazania przez danego członka komisji, przewodniczącemu zespołu do chwili rozpoczęcia posiedzenia zespołu, informacji o braku możliwości stawiennictwa wraz z uzasadnieniem – ustalenia z danego posiedzenia zespołu są wiążące.” a zatem, nie ma potrzeby rozszerzać brzmienia ust. 6.</p> <p>Jeśli ktoś nie brał udziału w posiedzeniu zespołu, a np. nie brał udziału celowo, zawsze ma prawo do dochodzenia swoich praw na drodze sądowej.</p> <p>Przepis pozostaje bez zmian.</p>

L.p.	16
Wnioskodawca	PKP Intercity S.A.
Jednostka redakcyjna	Podrozdział 6.3.3.3. ust. 5 [Postępowanie w przypadku pozostałych zakłóceń eksploatacyjnych] Regulaminu sieci 2021/2022
Treść przepisu	<p>5. PLK ma prawo – w przypadkach wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych, np. konieczności „ściągnięcia” uszkodzonego taboru lub taboru z przemieszczonym ładunkiem, w celu przywrócenia możliwości przejazdu – do użycia pojazdu kolejowego z napędem przewoźnika lub zatrudnienia (zadysponowania do wykonania odpowiednich czynności) pracownika przewoźnika (maszynisty, rewidenta), posiadającego odpowiednie kwalifikacje w celu usunięcia ze szlaku uszkodzonego pojazdu kolejowego tego przewoźnika oraz innego przewoźnika. W przypadku braku kwalifikacji (do przewozu osób lub rzeczy) przez zadysponowanego maszynistę, informuje on dyżurnego ruchu o tym fakcie.</p> <p>Dotyczy to również przypadków konieczności wyłączenia uszkodzonego taboru z pociągu, który z powodu usterki taboru uniemożliwiającej jego dalszą jazdę, został zatrzymany na torze głównym zasadniczym na stacji lub,</p>

	<p>gdy zatrzymany pociąg blokuje lub znacznie ogranicza przejezdność stacji lub szlaku.</p> <p>Użycie pojazdu kolejowego z napędem przewoźnika lub zatrudnienie (zadysponowanie) pracownika przewoźnika przez PLK może być zastosowane np. w celu „ściągnięcia” uszkodzonego pojazdu do najbliższej stacji, na której istnieją warunki do jego odstawienia albo do przestawienia uszkodzonego taboru z toru głównego na tor boczny na stacji i pomocy w wykonaniu wymaganej próby hamulca po wyłączeniu taboru z pociągu.</p> <p>W sytuacji utrudnień eksploatacyjnych pracownicy przewoźników kolejowych wykonują polecenia PLK mające na celu przywrócenie normalnych warunków eksploatacyjnych.</p> <p>Rozliczenie kosztów poniesionych z tytułu dodatkowego użycia pojazdu kolejowego z napędem lub zatrudnienia (zadysponowania do wykonania odpowiednich czynności) pracownika, odbywa się zgodnie z zasadami zawartymi w Umowie o wykorzystanie, z uwzględnieniem postanowień podrozdziału 3.3.</p>
<p>Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy</p>	<p>Brak propozycji</p>
<p>Uwaga wnioskodawcy</p>	<p>PLK wykorzystuje ten zapis szeroko, przewoźnik zostaje obciążony w każdym przypadku, również gdy pojazd przewoźnika jest sprawny a utrudnienia eksploatacyjne nie wynikają w żaden sposób z jego winy.</p> <p>Niezasadnym wydaje się obciążanie przewoźnika, np. gdy uszkodzona jest sieć trakcyjna, następuje przerwa w ruchu a powołana komisja wypadkowa ustala przyczynę tzw. „siły wyższej” (wyładowanie atmosferyczne, powalone drzewo bądź innej zdarzenie gdzie nie ma winy przewoźnika), nie zostaje powołany przez żadną ze stron zespół do ustalenia podziałów kosztów – koszty udroźnienia szlaku przerzucane są na przewoźnika, który w tym przypadku poniósł już dodatkowe koszty wynikające z umowy PSC (z ministerstwem), np. poczęstunki, roszczenia za opóźnienia. Do podstawowych zadań PLK należy i za to przecież obciąża przewoźnika – udostępnienie infrastruktury kolejowej (sprawnej) w celu wykorzystania zdolności przepustowej dla przejazdu pociągów.</p> <p>Ponadto warto zwrócić uwagę, że PLK ma prawo zamówić pojazd trakcyjny innego przewoźnika (i z tym się zgadzamy), ale powinna to robić w uzgodnieniu z dyspozyturą przewoźnika, zdarzały się bowiem przypadki, że pojazd został zamówiony przez dyżurnego ruchu ale nie został zadysponowany (użyty) bo drużynie trakcyjnej udało się usunąć usterkę (usuwanie usterki trwało, np. 40 minut i za taki czas „użycia” lokomotywy innego przewoźnika trzeba było zapłacić PLK – co wydaje się naszym zdaniem nie zasadnym. IC nie wyraża na to zgody.</p>
<p>Stanowisko PLK</p>	<p>Zapisy w Regulaminie sieci, w żaden sposób nie precyzują, że przewoźnik jest obciążany tylko w przypadku, gdy wina leży po jego stronie. PLK nie wykorzystuje wskazanego przepisu szeroko i nie obciąża przewoźnika w każdym przypadku i za wszystko, jak to próbuje sugerować przewoźnik. W przypadku kiedy ściągnięcie ze szlaku następuje z przyczyn leżących po stronie PLK koszty użycia pojazdu innego przewoźnika ponosi PLK, natomiast w przypadku ściągnięcia ze szlaku pociągu z przyczyn leżących po stronie przewoźnika, np. uszkodzenie taboru przewoźnika - ponosi przewoźnik. W innych przypadkach kiedy przyczyny utrudnień eksploatacyjnych nie są oczywiste, a wynikają ze zdarzeń lub sytuacji potencjalnie</p>

	<p>niebezpiecznych, prowadzone jest postępowanie w oparciu o zapisy „Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8”. Jeżeli powołana komisja ustali przyczynę, tzw. „siły wyższej”, a więc niezależnej od przewoźnika i zarządcy, koszty usuwania skutków tego typu wydarzeń ponosi każdy we własnym zakresie. Przy czym podkreślić należy, że jeżeli została zadysponowana lokomotywa innego przewoźnika to koszty ponosi przewoźnik, na rzecz którego została lub miała być wykonana usługa ściągnięcia. Ponadto należy wskazać, że w skład komisji wchodzi również przedstawiciel przewoźnika, który ma prawo, jeżeli ma wątpliwości co do przyczyny, wносить swoje zastrzeżenia. W kwestii powoływania zespołu do ustalania strat wyjaśniamy, że jeżeli PLK nie powoła takiego zespołu, zawsze może taki zespół powołać przewoźnik.</p> <p>Wskazać należy również, że kwestie postępowania na poziomie dyspozytorskim w przypadku wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych są od dawna uregulowane, a regulacje te zostały wypracowane wspólnie z przewoźnikami. Do tej pory nie mieliśmy sygnałów dotyczących złej współpracy pomiędzy dyspozyturami. Jeżeli takowe będą się pojawiały, będziemy starali się szukać rozwiązań satysfakcjonujących wszystkich.</p> <p>Zapisy podrozdziału 6.3.3.3 ust. 4 Regulaminu sieci stanowią jednoznacznie, że w przypadku wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych PLK podejmuje działania (po przedstawieniu propozycji rozwiązań przewoźnikom), mające na celu przywrócenie normalnych warunków eksploatacyjnych. Ostateczne wiążące przewoźników decyzje podejmuje PLK. Jeżeli zapisy Regulaminu sieci w odniesieniu do omawianej kwestii są nieprecyzyjne i budzą wątpliwości interpretacyjne zostaną one doprecyzowane.</p>
--	--

L.p.	17
Wnioskodawca	PKP Intercity S.A.
Jednostka redakcyjna	Załącznik nr 10 – ust. 5 [Zasady przejazdów pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w czynnej kabinie maszynisty] Regulaminu sieci 2021/2022
Treść przepisu	Korzystający z imiennego zezwolenia zobowiązany jest przedstawić zezwolenie wraz z dowodem tożsamości i poinformować maszynistę o celu przejazdu w czynnej kabinie maszynisty pojazdu kolejowego z napędem.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	Korzystający z imiennego zezwolenia zobowiązany jest przedstawić zezwolenie wraz z dowodem tożsamości i poinformować maszynistę o celu przejazdu w czynnej kabinie maszynisty pojazdu kolejowego z napędem. PLK przekaże przewoźnikowi i będzie na bieżąco aktualizować wykaz osób, którym zostały wydane Zezwolenia.
Uzasadnienie wnioskodawcy	Przewoźnik powinien posiadać wiedzę kto i kiedy będzie odbywał jazdę w czynnej kabinie maszynisty, aby to nie kolidowało z innymi zadaniami. Zgodnie z zasadami przyjętymi w IC drużyna trakcyjna jest każdorazowo uprzedzana o przejazdach pracowników kontrahentów zewnętrznych w czynnej kabinie maszynisty IC.
Stanowisko PLK	Odpowiedni zapis uwzględniający uwagę przewoźnika ewentualnie może być uregulowany w treści umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej w danym rozkładzie jazdy, a nie w treści załącznika do Regulaminu sieci.

	PLK nie widzi przeciwwskazań, aby takie wykazy przedkładać przewoźnikowi. Wskazane jest w umowie określenie przez przewoźnika formy wykazu, okresu do kiedy należy taki wykaz przekazać oraz czasookresów jego aktualizacji.
--	--

L.p.	18
Wnioskodawca	PKP Intercity S.A.
Jednostka redakcyjna	Załącznik nr 10 - ust. 9 [Zasady przejazdów pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w czynnej kabinie maszynisty] Regulaminu sieci 2021/2022
Treść przepisu	W sytuacjach szczególnych, maszynista pojazdu kolejowego z napędem ma prawo odmówić przejazdu w kabinie maszynisty podając uzasadnienie.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	W sytuacjach szczególnych, w tym niezastosowania się do powyższych zasad , maszynista pojazdu kolejowego z napędem ma prawo odmówić przejazdu w kabinie maszynisty podając uzasadnienie.
Uzasadnienie wnioskodawcy	brak
Stanowisko PLK	PLK przyjmuje uwagę przewoźnika i zaproponuje odpowiednią modyfikację treści załącznika 10 w brzmieniu: <i>„W sytuacjach szczególnych, w tym niezastosowania się do powyższych zasad, maszynista pojazdu kolejowego z napędem ma prawo odmówić przejazdu w kabinie maszynisty podając uzasadnienie.”</i>

L.p.	19
Wnioskodawca	PKP Intercity S.A.
Jednostka redakcyjna	Załącznik nr 11 - ust. 1 [Zasady przeprowadzania czynności sprawdzających przez uprawniony personel PLK] Regulaminu sieci 2021/2022
Treść przepisu	<p>1. Pracownicy PLK posiadający imienne upoważnienia wydane przez Dyrektora Biura Bezpieczeństwa Centrali PLK, uprawnieni są do przeprowadzenia czynności sprawdzających w obecności przedstawiciela drużyny pociągowej, w celu zapewnienia bezpiecznego i zgodnego z przepisami prowadzenia ruchu, w zakresie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) wyposażenia pracowników i pojazdu kolejowego przewoźnika w następujące dokumenty i przybory: <ol style="list-style-type: none"> a) licencja i świadectwo maszynisty, b) zezwolenie wydane dla pracownika w trybie opisanym w podrozdziale 3.4.2., c) aktualną kartę wewnętrznego rozkładu jazdy dla danego pociągu oraz dodatek 2 do WRJ, obejmujący całą trasę jazdy, d) kartę próby hamulca i urządzeń pneumatycznych pociągu, e) druki rozkazów pisemnych, f) wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu, g) sprawny radiotelefon, h) przybory sygnałowe (tj. trąbka lub gwizdek, chorągiewka, latarka), i) świadectwo sprawności technicznej,

	<p>j) instrukcję pisemną dla maszynisty przy przewozie towarów niebezpiecznych – zgodnie z rozdziałem 5.4.3.1 RID;</p> <p>2) zestawienia pociągu zgodnie z parametrami przydzielonej trasy pociągu;</p> <p>3) znajomości obsługiwanych odcinków linii przez maszynistę.</p> <p>Działania te nie mogą naruszać zasad bezpieczeństwa.</p>
<p>Uwaga wnioskodawcy</p>	<p>PKP IC ma wątpliwości co do podstawy, na jakiej Pracownicy Biura Bezpieczeństwa PLK są upoważnieni do kontroli przedstawionych w ust. 1 dokumentów? Do takich czynności w opinii PKP IC upoważniony jest UTK. Zarządca nie zna wewnętrznych przepisów przewoźnika więc jak ma je kontrolować? W opinii PKP IC pracownicy PLK mogą wejść na pojazd, ale w celu przejazdu swoich pracowników wykonujących kontrole swojego zakresu, czyli stanu infrastruktury, czy pracy dyżurnych ruchu, a nie kontroli pracowników przewoźnika.</p> <p>Wnosimy również o załączenie do Regulaminu wzoru „imiennego upoważnienia ...” bowiem chyba nie wszyscy pracownicy posiadający „zezwolenie na przejazd w czynnej kabinie maszynisty przewoźnika” są upoważnieni do czynności sprawdzających?</p>
<p>Stanowisko PLK</p>	<p>Do wykonywania czynności sprawdzających w zakresie wynikającym z zapisów Załącznika 11, Regulaminu sieci są uprawnieni tylko pracownicy Biura Bezpieczeństwa na podstawie wydanego przez Dyrektora Biura Bezpieczeństwa Upoważnienia Stałego do przeprowadzania kontroli/czynności sprawdzających przewoźnika.</p> <p>Czynności sprawdzające przewoźnika, są wykonywane w oparciu o zapisy §27.1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz.U. poz. 755, ze zm.).</p> <p>Ustawodawca określił jakie elementy zawiera Regulamin sieci. W pkt. 17), figuruje zapis dotyczący „działań sprawdzających przeprowadzanych przez uprawnionych pracowników zarządcy”. Nie sprecyzowano zakresu w jakim te działania należy realizować.</p> <p>Zakres wykonywanych czynności sprawdzających, wynika z konieczności zapewnienia bezpieczeństwa prowadzonego ruchu kolejowego, na podstawie obowiązujących w Spółce zapisów instrukcji.</p> <p>Pracownicy zarządcy, nie wykonują kontroli pracowników przewoźnika, a jedynie zgodnie z zakresem czynności sprawdzających, wyposażenie pracowników i pojazdu kolejowego przewoźnika we wskazane dokumenty i przybory.</p> <p>Dla wykonania tych czynności nie jest konieczna znajomość przez pracowników zarządcy, obowiązujących instrukcji przewoźnika w tym zakresie.</p> <p>Realizowane działania, nie naruszają zasad bezpieczeństwa.</p> <p>Natomiast kontrole w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego przez pracowników zarządcy, są wykonywane w czasie objazdów linii przez pracowników posiadających zezwolenia imienne wydane przez Dyrektora Biura Bezpieczeństwa.</p> <p>Sposób postępowania w tym zakresie, regulują zapisy umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rjp (pkt. 9).</p> <p>PLK wprowadzi do Regulaminu sieci wzór Upoważnienia Stałego do przeprowadzania czynności sprawdzających.</p>

L.p.	20
Wnioskodawca	PKP Intercity S.A.
Jednostka redakcyjna	Załącznik nr 16 - ust 3 [Regulacje dotyczące komunikacji zastępczej wprowadzanej przez przewoźnika] Regulaminu sieci 2021/2022
Treść przepisu	3. PLK pokrywa dodatkowe koszty wprowadzanej przez przewoźnika kolejowego komunikacji zastępczej, jeżeli z przyczyn leżących po stronie PLK w zastępczym rozkładzie jazdy zostały odwołane pociągi przewożące pasażerów. Przez dodatkowe koszty, o których mowa wyżej, rozumie się różnicę pomiędzy udokumentowanymi fakturami pełnymi kosztami ponoszonymi przez przewoźnika kolejowego za wykonanie usługi komunikacji zastępczej przez przewoźnika drogowego, obejmującymi wynajęcie pojazdu drogowego z kierowcą, a kosztami za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej (na odcinku, na którym został odwołany pociąg), które poniósłby przewoźnik kolejowy w przypadku realizacji przejazdu pociągu bez jakichkolwiek ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej. W celu rozliczenia kosztów komunikacji zastępczej przewoźnik będzie zobowiązany do złożenia oświadczenia o dokonaniu oceny efektywności i racjonalności organizacji komunikacji zastępczej oraz oświadczenia o nierefundowaniu dodatkowych kosztów komunikacji zastępczej przez organizatora transportu zbiorowego.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	3. PLK pokrywa dodatkowe koszty wprowadzanej przez przewoźnika kolejowego komunikacji zastępczej, jeżeli z przyczyn leżących po stronie PLK w zastępczym rozkładzie jazdy zostały odwołane pociągi przewożące pasażerów. Przez dodatkowe koszty, o których mowa wyżej, rozumie się różnicę pomiędzy udokumentowanymi fakturami pełnymi kosztami ponoszonymi przez przewoźnika kolejowego za wykonanie usługi komunikacji zastępczej przez przewoźnika drogowego, obejmującymi wynajęcie pojazdu drogowego z kierowcą, a kosztami za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej (na odcinku, na którym został odwołany pociąg), które poniósłby przewoźnik kolejowy w przypadku realizacji przejazdu pociągu bez jakichkolwiek ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej. W celu rozliczenia kosztów komunikacji zastępczej przewoźnik będzie zobowiązany do złożenia oświadczenia o dokonaniu oceny efektywności i racjonalności organizacji komunikacji zastępczej oraz oświadczenia o nierefundowaniu dodatkowych kosztów komunikacji zastępczej przez organizatora transportu zbiorowego.
Uzasadnienie wnioskodawcy	W opinii PKP IC zapis (w nawiasie), niesie ze sobą ryzyko odmowy przez PLK zwrotu kosztów za cały odcinek zrealizowanej ZKA tj. w przypadku zamknięcia przez PLK odcinka od stacji A do stacji B a z uwagi na brak możliwości technicznej lub taborowej przewoźnika w stacji B, ZKA uruchamiana do stacji C. PKP IC nie wyraża na to zgody i wnosi o wykreślenie zapisu jak wyżej „(na odcinku, na którym został odwołany pociąg)”.
Stanowisko PLK	W przypadku wystąpienia z przyczyn leżących po stronie PLK, ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, w ramach której zdolność przepustowa dla tras pociągów została przydzielona, przewoźnik może realizować przewozy osób z wykorzystaniem komunikacji zastępczej. PLK na czas ograniczeń w dostępie do infrastruktury opracowuje zastępczy rozkład jazdy pociągów, który uwzględnia najbardziej korzystne, optymalne rozwiązanie w określonych warunkach techniczno – eksploatacyjnych. W przypadku braku akceptacji aplikanta/ przewoźnika do projektu ZRJ, może on zrezygnować z proponowanej zdolności przepustowej w całości albo w części, co skutkuje odwołaniem pociągu w całości lub części, ale zwrot kosztów komunikacji zastępczej będzie przysługiwał tylko za odcinek, na którym pociąg byłby odwołany z przyczyn leżących po stronie PLK, a koszty komunikacji zastępczej poza tym odcinkiem, przewoźnik będzie ponosił na własny

	koszt. PLK rekompensuje przewoźnikowi koszty komunikacji zastępczej zawsze w odniesieniu do odwołanego pociągu z przyczyn leżących po stronie PLK i dlatego propozycja Wnioskodawcy nie może być uwzględniona.
--	--