



**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, 2020 r.

**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**

L.p.	<b>1</b>
Wnioskodawca	<b>PKP CARGO S.A.</b>
Jednostka redakcyjna	Podrozdział <b>4.9.3. ust. 4</b> Regulaminu sieci 2019/2020
Treść przepisu	<p>4. W przypadku wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych, PLK podejmuje działania (po przedstawieniu propozycji rozwiązań przewoźnikom), mające na celu przywrócenie normalnych warunków eksploatacyjnych.</p> <p>W tym celu PLK podejmuje ostateczne, wiążące przewoźników decyzje, dotyczące w szczególności: zmniejszenia prędkości przejazdów pociągów, kursowania pociągów drogą okrężną, zastosowania zastępczych środków trakcyjnych, odwołania pociągu, skrócenia relacji, połączenia pociągów, zarządzenia przesiadania podróżnych z odwołanych na trasie pociągów do najbliższych pociągów w danym kierunku jazdy (również innego przewoźnika) wraz z zarządzeniem dodatkowych postojów pociągów.</p> <p>Pociąg, po ulokowaniu podróżnych do innego pociągu, na dalszej części trasy realizuje przejazd do stacji uzgodnionej z przewoźnikiem, jako pociąg pasażerski niehandlowy.</p>
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p>4. W przypadku wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych, PLK podejmuje działania (po przedstawieniu propozycji rozwiązań przewoźnikom), mające na celu przywrócenie normalnych warunków eksploatacyjnych.</p> <p>W tym celu PLK podejmuje ostateczne, wiążące przewoźników decyzje, dotyczące w szczególności: zmniejszenia prędkości przejazdów pociągów, kursowania pociągów drogą okrężną, zastosowania zastępczych środków trakcyjnych, odwołania pociągu, skrócenia relacji, połączenia pociągów, zarządzenia przesiadania podróżnych z odwołanych na trasie pociągów do najbliższych pociągów w danym kierunku jazdy (również innego przewoźnika) wraz z zarządzeniem dodatkowych postojów pociągów <b>lub wprowadzeniem komunikacji zastępczej.</b></p> <p>Pociąg, po ulokowaniu podróżnych do innego pociągu, na dalszej części trasy realizuje przejazd do stacji uzgodnionej z przewoźnikiem, jako pociąg pasażerski niehandlowy.</p>
Uzasadnienie wnioskodawcy	Obecnie brak zapisów uwzględniających przypadki niezależne od PKP PLK S.A. – propozycja uzupełnienia.
Stanowisko PLK	W przypadku wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych PLK podejmuje działania związane z przywróceniem prawidłowego ruchu kolejowego. Kwestia wprowadzenia komunikacji zastępczej lub nie – leży w gestii przewoźnika pasażerskiego.

L.p.	<b>2</b>
Wnioskodawca	<b>PKP CARGO S.A.</b>
Jednostka redakcyjna	Podrozdział <b>4.9.3. ust. 8a2</b> Regulaminu sieci 2019/2020
Treść przepisu	<p>W przypadku, gdy przewoźnik towarowy korzystający z:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) OIU Tory ładunkowe, o których mowa w podrozdziale 3.6.2.;</li> <li>2) OIU Tory postojowe, o których mowa w podrozdziale 3.6.4, w zakresie torów znajdujących się przy placach, rampach ładunkowych lub miejscach, z możliwością prowadzenia prac ładunkowych, niezarządzanych przez PLK;</li> </ol>

	<p>zakończy czynności wyładunkowe i pozostawi próżny skład, uniemożliwiając innemu przewoźnikowi towarowemu korzystanie z tych torów w celu załadunku lub wyładunku kruszyw, zainteresowany przewoźnik zgłasza do dyspozytora właściwej terytorialnie ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK, propozycję przestawienia próżnych wagonów na inny tor i ich zabezpieczenie.</p> <p>Dyspozytor PLK, o którym mowa powyżej, uzgadnia z przewoźnikiem (telefonicznie za numerem i mailowo), którego próżny skład zajmuje ww. tory, przestawienie tych wagonów na inny tor, w ramach tego samego rejonu manewrowego (w przypadku dużych stacji) przez przewoźnika zainteresowanego korzystaniem z torów.</p> <p>Przewoźnik wykonujący prace manewrowe ponosi pełną odpowiedzialność wobec przewoźnika, którego tabor jest przestawiany, za ewentualne uszkodzenia taboru lub inne szkody zaistniałe w taborze podczas wykonywanych prac manewrowych.</p> <p>Koszty powstałe z tego tytułu obciążają przewoźnika, który pozostawił próżny skład, będą rozliczone przez PLK na podstawie faktury wystawionej przez przewoźnika ściągającego skład, na zasadach określonych w ust. 5.</p>
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p>W przypadku, gdy przewoźnik towarowy korzystający z:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1 OIU Tory ładunkowe, o których mowa w podrozdziale 3.6.2.;</li><li>2 OIU Tory postojowe, o których mowa w podrozdziale 3.6.4, w zakresie torów znajdujących się przy placach, rampach ładunkowych lub miejscach, z możliwością prowadzenia prac ładunkowych, niezarządzanych przez PLK;</li></ol> <p>zakończy czynności wyładunkowe i pozostawi próżny skład, uniemożliwiając innemu przewoźnikowi towarowemu korzystanie z tych torów w celu załadunku lub wyładunku kruszyw, zainteresowany przewoźnik zgłasza do dyspozytora właściwej terytorialnie ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK, propozycję przestawienia próżnych wagonów na inny tor i ich zabezpieczenie.</p> <p>Dyspozytor PLK, o którym mowa powyżej, uzgadnia z przewoźnikiem (telefonicznie za numerem i mailowo), którego próżny skład zajmuje ww. tory, przestawienie tych wagonów na inny tor, w ramach tego samego rejonu manewrowego (w przypadku dużych stacji) przez przewoźnika zainteresowanego korzystaniem z torów.</p> <p><del>Przewoźnik wykonujący prace manewrowe ponosi pełną odpowiedzialność wobec przewoźnika, którego tabor jest przestawiany, za ewentualne uszkodzenia taboru lub inne szkody zaistniałe w taborze podczas wykonywanych prac manewrowych.</del></p> <p><del>Koszty powstałe z tego tytułu obciążają przewoźnika, który pozostawił próżny skład, będą rozliczone przez PLK na podstawie faktury wystawionej przez przewoźnika ściągającego skład, na zasadach określonych w ust. 5.</del></p> <p>W przypadku uszkodzenia taboru lub innych szkód zaistniałych w taborze podczas wykonywania prac manewrowych, powoływana jest komisja kolejowa, na podstawie ustaleń, której powoływany jest zespół do ustalenia powstałych w wyniku zdarzeń szkód materialnych i odpowiedzialności za nie.</p>

**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**

Uzasadnienie wnioskodawcy	Nie da się wprost określić czy zaistniałe uszkodzenia będą po stronie taboru. Nie jest wiadomym z góry (bez powołania komisji), że odpowiedzialność będzie leżała po stronie taboru - co jeśli w wyniku uszkodzenia dojdzie w przypadku złego stanu technicznego toru.
Stanowisko PLK	PLK zaproponuje nowe brzmienie przedmiotowej regulacji. Propozycja modyfikacji przepisu zostanie poddana konsultacjom z aplikantami.

L.p.	<b>3</b>
Wnioskodawca	<b>PKP CARGO S.A.</b>
Jednostka redakcyjna	Podrozdział <b>4.9.3. ust. 14</b> Regulaminu sieci 2019/2020
Treść przepisu	Brak
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<b>14. W przypadku, kiedy niesprawności taboru wykryte przez urządzenia dsat, jak i stwierdzone przez pracowników PLK oraz potwierdzone przez pracowników przewoźnika, skutkują dodatkowymi czynnościami, ich koszty ponosi przewoźnik. W przypadku, kiedy urządzenia dsat wskazują niesprawności taboru, które nie zostaną potwierdzone komisyjnie przez przewoźnika i PLK, to koszty związane z wyłączeniem sprawnego taboru ponosi PLK.</b>
Uzasadnienie wnioskodawcy	Proponujemy przywrócić ust 14, jak w Regulaminie 2018/2019. Zapisy zostały usunięte pomimo zgłaszanych przez PKP CARGO S.A. uwag.
Stanowisko PLK	Z uwagi na fakt, iż sytuacje, do których miał zastosowanie przytoczony przepis, regulowane są przez Instrukcję Ir-8, przepis został usunięty z Regulaminu sieci, zgodnie z rekomendacją Rady Przewoźników wydaną na posiedzeniach VI i VII w dniach 12 i 26 września 2018 r. (poz. 52 zestawienia uwag aplikantów do projektu Regulaminu sieci 2019/2020). Przepis pozostaje bez zmian.

L.p.	<b>4</b>
Wnioskodawca	<b>PKP CARGO S.A.</b>
Jednostka redakcyjna	Podrozdział <b>6.4.1. ust. 5</b> Regulaminu sieci 2019/2020
Treść przepisu	5. W przypadku niewykorzystania części przydzielonej zdolności przepustowej będącego następstwem zmniejszenia przez przewoźnika planowanej masy pociągu, będzie pobierana opłata rezerwacyjna w wysokości 50% zmniejszenia opłaty podstawowej będącego następstwem zmniejszenia masy pociągu, które nie wymaga zmiany przydzielonej trasy pociągu.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	5. W przypadku niewykorzystania części przydzielonej zdolności przepustowej będącego następstwem zmniejszenia przez przewoźnika planowanej masy pociągu, będzie pobierana opłata rezerwacyjna w wysokości 50% zmniejszenia opłaty podstawowej, <b>w części stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowych</b> , będącego następstwem zmniejszenia masy pociągu, które nie wymaga zmiany przydzielonej trasy pociągu.

**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**

Uzasadnienie wnioskodawcy	Zapis zgodnie ze stanem faktycznym naliczanych opłat. Jako, że składową opłaty podstawowej jest część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów (tzw. „Markup”), a obniżenie brutto na niższe od 660 ton powoduje różnice w opłacie podstawowej ogółem, zapis funkcjonujący sugeruje naliczanie opłaty w dwóch częściach składowych.
Stanowisko PLK	Wysokość opłaty rezerwacyjnej, o której mowa w podrozdziale 6.4.1. ust. 5 wynika z § 23 ust. 5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej. Przepis pozostaje bez zmian.

L.p.	<b>5</b>
Wnioskodawca	<b>PKP CARGO S.A.</b>
Jednostka redakcyjna	Podrozdział <b>7.6. ust. 6</b> Regulaminu sieci 2019/2020
Treść przepisu	6. Po zrealizowaniu przejazdu, PLK obowiązana jest do pokrycia dodatkowych kosztów ponoszonych przez przewoźnika z tytułu włączenia i przejazdu wagonów kontrolnych i inspekcyjnych PLK.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	6. Po zrealizowaniu przejazdu, PLK obowiązana jest do pokrycia dodatkowych kosztów <b>bezpośrednich</b> ponoszonych przez przewoźnika z tytułu włączenia i przejazdu wagonów kontrolnych i inspekcyjnych PLK.
Uzasadnienie wnioskodawcy	Wymaga doprecyzowania.
Stanowisko PLK	PLK przyjmuje uwagę przewoźnika. Propozycja modyfikacji przepisu zostanie poddana konsultacjom z pozostałymi aplikantami.