



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

Załącznik nr 2 do uchwały Nr 734/2020
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 17 listopada 2020 r.

**Zestawienie uwag
do Projektu Regulaminu sieci 2021/2022
z informacją o sposobie ich rozpatrzenia
przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

Warszawa 2020

L.p.	1
Wnioskodawca	PKP CARGO S.A.
Jednostka redakcyjna	Definicje pojęć i skrótów w Regulaminie ust. 2
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	dSAT - urządzenia przytorowe obiektów technicznych służące do wykrywania uszkodzeń elementów jezdnych taboru podczas ruchu.
Uzasadnienie wnioskodawcy	<p>W podrozdziale 3.4.1. ust. 13 <i>Zasady akceptacji taboru kolejowego – Tabor:</i> <i>„Przewoźnik określa w przepisach wewnętrznych zasady obsługi układów hamulcowych w przypadku stwierdzenia ich niesprawności, także przez przytorowe urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru (dSAT), z uwzględnieniem obowiązujących przepisów.”</i></p> <p>W definicjach jest określenie SID - System Informatyczny Detekcji Stanów Awaryjnych Taboru. Dla jednoznacznego odróżnienia Systemu od Urządzeń należy również dodać definicję dSAT.</p>
Stanowisko PLK	<p>PLK wprowadza w rozdziale Definicje pojęć i skrótów w Regulaminie definicję urządzeń dSAT, zgodną z Wytycznymi techniczno-eksploatacyjnymi urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru Ie-3:</p> <p>„urządzenie dSAT, urządzenie detekcji stanów awaryjnych taboru – przytorowe urządzenie zabezpieczające przed dopuszczeniem do ruchu niesprawnych pojazdów kolejowych lub których naciski osi na tor przekraczają ustalone wartości graniczne”</p>

L.p.	2
Wnioskodawca	POLREGIO sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	Definicje pojęć i skrótów w Regulaminie ust. 2
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	punktualność kwalifikowana przewoźnika – procentowy udział pociągów przewoźnika, które nie zostaną opóźnione z jego winy, w ogólnej liczbie uruchomionych przez niego pociągów.
Uzasadnienie wnioskodawcy	<p>Wprowadzenie nowej definicji. Zmienić numerację następujących punktów.</p> <p>W podrozdziale 5.7.1 i podrozdziale 5.7.3 przywoływana jest tzw. punktualność kwalifikowana przewoźnika (w różnych kontekstach i znaczeniach). Stąd propozycja i wniosek, aby dla uniknięcia niejednoznaczności zdefiniować przedmiotowe pojęcie. Projekt definicji opracowano na podstawie zapisów w podrozdziale 5.7.1 ust. 3.</p>
Stanowisko PLK	<p>Pojęcie punktualności kwalifikowanej przewoźnika jest zdefiniowane w podrozdziale 5.7.1. ust. 3:</p> <p><u>„Przyjmuje się, że w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2021/2022, procentowy udział pociągów przewoźnika, które nie zostaną opóźnione z jego winy, w ogólnej liczbie uruchomionych przez niego pociągów, tzw. punktualność kwalifikowana przewoźnika ustalona zostanie na podstawie wykonania w rozkładzie jazdy pociągów 2020/2021.”</u></p> <p>Brak konieczności wprowadzania wyjaśnienia pojęcia w rozdziale Definicje pojęć i skrótów w Regulaminie, z uwagi na fakt, że pojęcie to występuje tylko w podrozdziale 5.7. Plan wykonania. Przepis pozostaje bez zmian.</p>

L.p.	3
Wnioskodawca	Koleje Wielkopolskie sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	Definicje pojęć i skrótów, pkt 43 lit. d
Treść przepisu	<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> <ul style="list-style-type: none"> a) 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, b) zagrożenia atakiem terrorystycznym, c) z przyczyn naturalnych: np. powodzie, pożary, silne wiatry, wichury, osuwiska ziemi, długotrwałe opady atmosferyczne, wyładowania atmosferyczne, d) 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.;
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p>(...) Sytuacja nadzwyczajna może wynikać m.in. z: (...)</p> <ul style="list-style-type: none"> d) 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>Proponujemy usunięcie z katalogu innych nieprzewidzianych zdarzeń zapisu dot. kolizji ze zwierzętami. Zarządca infrastruktury dostaje pełną informację dot. tego typu zdarzeń, na podstawie tych danych Biuro Ochrony Środowiska PLK sporządza analizy, w tym mapę korytarzy migracji zwierząt, które pozwalają na wskazanie miejsc szczególnie zagrożonych. Materiały te mogą stanowić podstawę do podejmowania decyzji o przeprowadzeniu działań mających na celu minimalizacji możliwości wystąpienia tego rodzaju zdarzeń.</p>
Stanowisko PLK	<p>PLK podtrzymuje stanowisko, że kolizje ze zwierzętami lub wkraczanie zwierząt w skrajnię stanowi sytuację nadzwyczajną zdefiniowaną w Regulaminie, czyli sytuację, której miejsca i terminu nie da się przewidzieć, niezależne od woli stron – a więc są to sytuacje losowe.</p> <p>Są to sytuacje, które nie zdarzają się w sposób zaplanowany i nie jest możliwe określenie z całą pewnością przebiegu oraz ew. zmian tras migracji zwierząt.</p> <p>Na występowanie ww. kolizji ma wpływ wiele czynników np. sposób zagospodarowania terenów sąsiednich, zmienna w skali roku baza pokarmowa, warunki siedliskowe, warunki pogodowe, oraz zagospodarowanie przestrzenne, stres środowiskowy, gospodarka łowiecka itd. - co utrudnia typowanie miejsc stałych migracji zwierząt.</p>

	Narzędziem do oceny przebiegu możliwych szlaków migracji zwierząt jest m. in. opracowany na zlecenie Ministerstwa Środowiska projekt korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Ekologiczną Natura 2000 w Polsce - najbardziej kompleksowy i poprawny metodologicznie model korytarzy ekologicznych w Polsce. Jednak nawet on nie pozwala na ocenę możliwych miejsc nasilonej migracji zwierząt. Zarządca infrastruktury nie ma wpływu na te czynniki i ich skutki. Przepis pozostaje bez zmian.
--	--

L.p.	4
Wnioskodawca	PKP Intercity S.A.
Jednostka redakcyjna	3.3. ust. 5 Umowy
Treść przepisu	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.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	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.
Uzasadnienie wnioskodawcy	Niedotrzymanie parametrów nie musi mieć wpływu na nienależyte wykonanie zobowiązań i brak jest podstaw do rozszerzającego wyłączenia odpowiedzialności PLK.
Stanowisko PLK	PLK modyfikuje brzmienie podrozdziału 3.3 ust. 5 na: „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. ”

L.p.	5
Wnioskodawca	POLREGIO sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	3.3. ust. 5 Umowy
Treść przepisu wg Projektu	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.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	Odpowiedzialność stron PLK z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązań wynikających z Umowy o wykorzystanie jest wyłączona w przypadku niedotrzymania przez strony przewoźnika parametrów, będących elementem rozkładu jazdy pociągów.
Uzasadnienie wnioskodawcy	Każda ze stron Umowy może nie dotrzymać parametrów, które są elementem rozkładu jazdy. Przedmiotowa propozycja wynika z zasady równości stron Umowy. Ewentualnie przedmiotowy zapis do usunięcia.

Stanowisko PLK	Rozkład jazdy realizuje przewoźnik, propozycja zmiany zgodnie z uwagą nr 5 nie znajduje zastosowania w przypadku zarządcy. PLK, zgodnie z uwagą nr 4, modyfikuje brzmienie podrozdziału 3.3 ust. 5 na: „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. ”
----------------	---

L.p.	6
Wnioskodawca	PKP Intercity S.A.
Jednostka redakcyjna	3.3. ust. 7 Umowy
Treść przepisu	PLK nie odpowiada za szkody powstałe w taborze przewoźnika w wyniku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnej lub kryzysowej.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	PLK nie odpowiada za szkody powstałe w taborze przewoźnika w wyniku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnej lub kryzysowej.
Uzasadnienie wnioskodawcy	Sytuacje nadzwyczajne i kryzysowe zostały opisane bardzo szeroko i wyłączają odpowiedzialność także w przypadkach np. wszelkich awarii, za które niejednokrotnie należy przypisać odpowiedzialność PLK. Przepisy powszechnie obowiązującego prawa wyłączają odpowiedzialność m.in. w związku z wystąpieniem siły wyższej czy braku zawinienia i nie widzimy podstaw do ich rozbudowywania.
Stanowisko PLK	PLK przyjmuje uwagę przewoźnika i wykreśla postanowienie ust. 7 z podrozdziału 3.3.

L.p.	7
Wnioskodawca	POLREGIO sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	3.3. ust. 7 Umowy
Treść przepisu wg Projektu	PLK nie odpowiada za szkody powstałe w taborze przewoźnika w wyniku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnej lub kryzysowej.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	PLK nie odpowiada za szkody powstałe w taborze przewoźnika, a przewoźnik nie odpowiada za szkody w infrastrukturze kolejowej w wyniku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnej lub kryzysowej.
Uzasadnienie wnioskodawcy	Propozycja wynika z zasady równości stron.
Stanowisko PLK	Zgodnie z uwagą nr 6, PLK wykreśla postanowienie ust. 7 z podrozdziału 3.3.

L.p.	8
Wnioskodawca	PKP CARGO S.A.
Jednostka redakcyjna	3.4.1. ust. 22 Zasady akceptacji taboru kolejowego <i>Radiołączność</i>
Treść przepisu	Od dnia 2 stycznia 2022 r. do odwołania - PLK wdraża eksploatację obserwowaną GSM-R na odcinku linii kolejowej wyposażonej w system ETCS poziomu 2:

	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Numer linii</th> <th>Nazwa linii</th> <th>Kilometraż linii od km – do km</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>9</td> <td>WARSZAWA WSCHODNIA OSOBOWA - GDAŃSK GŁÓWNY</td> <td>16,790 - 287,820</td> </tr> </tbody> </table> <p>W czasie eksploatacji obserwowanej na ww. odcinku linii połączenia głosowe realizowane będą wyłącznie za pomocą sieci GSM-R. Przewoźnik korzystający z infrastruktury PLK zobowiązany jest do wyposażenia drużyn pociągowych w terminale pracujące w sieci GSM-R.</p>	Numer linii	Nazwa linii	Kilometraż linii od km – do km	9	WARSZAWA WSCHODNIA OSOBOWA - GDAŃSK GŁÓWNY	16,790 - 287,820
Numer linii	Nazwa linii	Kilometraż linii od km – do km					
9	WARSZAWA WSCHODNIA OSOBOWA - GDAŃSK GŁÓWNY	16,790 - 287,820					
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p>Od dnia 2 stycznia 2022 r. do odwołania - PLK wdraża eksploatację obserwowaną GSM-R na odcinku linii kolejowej wyposażonej w system ETCS poziomu 2:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Numer linii</th> <th>Nazwa linii</th> <th>Kilometraż linii od km – do km</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>9</td> <td>WARSZAWA WSCHODNIA OSOBOWA - GDAŃSK GŁÓWNY</td> <td>16,790 - 287,820</td> </tr> </tbody> </table> <p>W czasie eksploatacji obserwowanej na ww. odcinku linii połączenia głosowe realizowane będą wyłącznie za pomocą sieci GSM-R. Przewoźnik korzystający z infrastruktury PLK zobowiązany jest do wyposażenia drużyn pociągowych w terminale pracujące w sieci GSM-R. W okresie eksploatacji obserwowanej warunkowo dopuszcza się obsługę pociągów wyposażonych z radiołączność analogową VHF po wcześniejszym poinformowaniu właściwego dyspozytora w IDDE.</p>	Numer linii	Nazwa linii	Kilometraż linii od km – do km	9	WARSZAWA WSCHODNIA OSOBOWA - GDAŃSK GŁÓWNY	16,790 - 287,820
Numer linii	Nazwa linii	Kilometraż linii od km – do km					
9	WARSZAWA WSCHODNIA OSOBOWA - GDAŃSK GŁÓWNY	16,790 - 287,820					
Uzasadnienie wnioskodawcy	Do dnia 2 stycznia 2022 nie będzie możliwe wyposażenie wystarczającej ilości pojazdów trakcyjnych w radiołączność GSM-R do obsługi pociągów na linii nr 9, o czym było pisemnie informowane Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej.						
Stanowisko PLK	<p>Suplement do Krajowego Planu Wdrażania Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności „Sterowanie” (październik 2018 r.) opublikowany przez Ministerstwo Infrastruktury zakłada że: 2.2. Podsystem pokładowy „2. Na wyznaczonym przez PKP PLK S.A. odcinku, na którym będzie prowadzona eksploatacja obserwowana systemu GSM-R będą mogły poruszać się wyłącznie pojazdy wyposażone w GSM-R.” Przepis pozostaje bez zmian.</p>						

L.p.	9
Wnioskodawca	PKP CARGO S.A.
Jednostka redakcyjna	3.4.2. ust. 1 Proces akceptacji personelu
Treść przepisu	Pracownicy przewoźnika wykonujący czynności związane bezpośrednio z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz maszyniści prowadzący określone rodzaje pojazdów kolejowych muszą spełniać warunki określone w Ustawie oraz właściwych aktach wykonawczych wydanych na jej podstawie, w tym maszyniści odnośnie czasu pracy i odpoczynku oraz znajomości odcinków linii kolejowych.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	Pracownicy przewoźnika wykonujący czynności związane bezpośrednio z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz maszyniści prowadzący określone rodzaje pojazdów kolejowych muszą spełniać warunki określone w Ustawie oraz właściwych aktach wykonawczych wydanych na jej podstawie, w tym maszyniści odnośnie czasu pracy i odpoczynku oraz znajomości odcinków linii kolejowych, według których opracowany jest rozkład jazdy.

Uzasadnienie wnioskodawcy	Maszynista może prowadzić pociąg na odcinku linii na którym nie posiada znajomości linii kolejowej zgodnie z instrukcją Ir-1.
Stanowisko PLK	PLK przyjmują autopoprawkę PKP Cargo, zgłoszoną podczas posiedzenia Rady Przewoźników w dniu 17 września 2020 r. Podrozdział 3.4.2 ust. 1 otrzymuje brzmienie: „Pracownicy przewoźnika wykonujący czynności związane bezpośrednio z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz maszyniści prowadzący określone rodzaje pojazdów kolejowych muszą spełniać warunki określone w Ustawie oraz właściwych aktach wykonawczych wydanych na jej podstawie.”

L.p.	10
Wnioskodawca	PKP CARGO S.A.
Jednostka redakcyjna	3.4.3. ust. 2 Przewóz przesyłek nadzwyczajnych
Treść przepisu	<p>2. Przed złożeniem wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej dla przewozu przesyłek nadzwyczajnych, przewoźnik, który ma realizować przewóz, składa wniosek o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) dla przejazdów w komunikacji krajowej, które mają się odbyć wyłącznie na liniach zarządzanych przez PLK lub innych zarządców krajowych, co najmniej na 20 dni kalendarzowych przed planowanym przejazdem lub terminem składania wniosków o przydzielenie trasy pociągu w ramach RRJ, lub jego aktualizacji – do ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym właściwej dla miejsca uruchomienia przejazdu, wymienionej w załączniku 4.3; 2) dla przejazdów w komunikacji międzynarodowej, co najmniej na 40 dni kalendarzowych przed planowanym przejazdem lub terminem składania wniosków o przydzielenie trasy pociągu w ramach RRJ, lub jego aktualizacji na adres: (...)
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p>2. Przed złożeniem wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej dla przewozu przesyłek nadzwyczajnych, przewoźnik, który ma realizować przewóz, składa wniosek o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) dla przejazdów w komunikacji krajowej, które mają się odbyć wyłącznie na liniach zarządzanych przez PLK lub innych zarządców krajowych, co najmniej na 20 dni kalendarzowych przed planowanym przejazdem lub terminem składania wniosków o przydzielenie trasy pociągu w ramach RRJ, lub jego aktualizacji – do ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym właściwej dla miejsca uruchomienia przejazdu, wymienionej w załączniku 4.3; 2) dla przejazdów w komunikacji międzynarodowej, co najmniej na 40 dni kalendarzowych przed planowanym przejazdem lub terminem składania wniosków o przydzielenie trasy pociągu w ramach RRJ, lub jego aktualizacji na adres: (...) 3) dla przejazdów uszkodzonego taboru (lokomotywy lub wagonów) z 1 dniowym wyprzedzeniem, dla których wymagane jest uzyskanie zgody.

Uzasadnienie wnioskodawcy	Ograniczenie terminu dla przejazdów uszkodzonego taboru lokomotyw lub wagonu/ów spowoduje odstawienie danych pojazdów na poszczególnych stacjach, co spowoduje znaczne ograniczenie przepustowości stacji i odcinków linii.
Stanowisko PLK	<p>W przypadku uszkodzenia taboru, Zarządca obsługuje wniosek o jego przejazd w porozumieniu z Przewoźnikiem i terminach jak najkrótszych.</p> <p>W tym przypadku czas jest istotny dla Przewoźnika (przekazanie uszkodzonego taboru do naprawy) jaki i Zarządcy (dostępność infrastruktury).</p> <p>Niemniej realizacja przewozu ściśle powiązana jest z bezpieczeństwem (warunki przewozu), co przekłada się na możliwości konstrukcyjno- eksploatacyjne Zarządcy (ułożenie rozkładu jazdy według warunków przewozu jak i możliwości w dostępie do infrastruktury).</p> <p>PLK wprowadza do podrozdziału 3.4.3 ust. 3 zdanie w brzmieniu: „Terminów, o których mowa w ust. 2 nie stosuje się do wniosków dotyczących uszkodzonego taboru, po uprzednim uzgodnieniu z Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK.”</p>

L.p.	11
Wnioskodawca	PKP CARGO S.A.
Jednostka redakcyjna	3.4.5. ust. 1 Pociągi testowe
Treść przepisu	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aplikant może przesłać do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK informację o potrzebie uruchomienia pociągu testowego, tj. pociągu do przeprowadzenia prób taboru / testów pojazdu kolejowego lub pociągu do testowania drogi kolejowej i jej elementów. 2. Informację o potrzebie uruchomienia pociągu testowego należy kierować na adres e-mail: jd@plk-sa.pl. 3. Na okoliczność przejazdu testowego opracowywany jest regulamin przejazdu. 4. Przejazd realizowany jest na podstawie indywidualnych zasad zgodnych z opracowanym regulaminem przejazdu w zależności od parametrów i charakterystyki przejazdu.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aplikant może przesłać do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK informację o potrzebie uruchomienia pociągu testowego, tj. pociągu do przeprowadzenia prób taboru / testów pojazdu kolejowego lub pociągu do testowania drogi kolejowej i jej elementów. Powyższe dotyczy tylko taboru, który nie posiada świadectwa dopuszczenia wydane przez UTK.
Uzasadnienie wnioskodawcy	Jazdy próbne taboru realizowane są po wykonaniu napraw okresowych jak i nowo wyprodukowanych, tabor taki posiada świadectwo dopuszczenia wydane przez UTK. Jeżeli UTK wydał zgodę na eksploatację takiego pojazdu to, dlaczego jest konieczność opracowania regulaminu dla takich jazd?
Autopoprawka PLK	<p>Podrozdział 3.4.5 Pociągi testowe otrzymuje brzmienie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aplikant może przesłać do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK informację o potrzebie uruchomienia pociągu testowego, tj. pociągu do przeprowadzenia prób taboru / testów pojazdu kolejowego lub pociągu do testowania drogi kolejowej i jej elementów. 2. Informację o potrzebie uruchomienia pociągu testowego należy kierować na adres e-mail: jd@plk-sa.pl.

	<p>3. Przejazd testowy realizowany jest na podstawie odrębnej umowy lub porozumienia.</p> <p>4. Indywidualne zasady przejazdu testowego, w zależności od parametrów i charakterystyki przejazdu, określa „Regulamin tymczasowy prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót” odpowiednio dostosowany dla jazd testowych, zawierający odniesienie do wszystkich podsystemów strukturalnych (Infrastruktura, Energetyka i Sterowanie).</p> <p>5. Ocena możliwości przekraczania w ramach jazd testowych prędkości lub innych parametrów techniczno-eksploatacyjnych aktualnie dopuszczonych na linii i jej odcinkach torowych przez PLK pozostaje poza odpowiedzialnością PLK i wymaga każdorazowo oceny i decyzji jednostki badawczej uczestniczącej w tego rodzaju jazdach i posiadającej stosowne kompetencje do oceny infrastruktury oraz do oceny pojazdu, przy czym Wnioskodawca zapewnia udział jednostki badawczej na swój koszt.</p>
--	---

L.p.	12
Wnioskodawca	DB Cargo Polska S.A.
Jednostka redakcyjna	4.1. ust. 12 Wprowadzenie
Treść przepisu wg Projektu	W trakcie rozpatrywania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej dla tras w RRJ, PLK uwzględni progową wielkość wykorzystania zdolności przepustowej przez aplikanta, w ostatnim zakończonym rocznym rozkładzie jazdy pociągów, wynoszącą 70%.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	W trakcie rozpatrywania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej dla tras w RRJ, PLK uwzględni progową wielkość wykorzystania zdolności przepustowej przez aplikanta, w ostatnim zakończonym rocznym rozkładzie jazdy pociągów, wynoszącą 70% 50%.
Uzasadnienie wnioskodawcy	Ostatni rozkład jazdy pociągów 2020/21 obejmuje okres pandemii i jej negatywnych skutków dla kolejowych przewozów towarowych. W związku z poniższym wnosimy o obniżenie wielkości progowej do 50%.
Stanowisko PLK	Na podstawie analiz wykorzystania tras oraz składanych rezygnacji pandemia nie miała wpływu na ruchu pociągów towarowych w takim stopniu, który uzasadniałby zmniejszenie omawianych progów. Przewoźnicy powinni składać rezygnację, wówczas pociągi te nie będą brane pod uwagę. Przepis pozostaje bez zmian.

L.p.	13
Wnioskodawca	DB Cargo Polska S.A.
Jednostka redakcyjna	4.1. ust. 13 Wprowadzenie
Treść przepisu wg Projektu	W przypadku przepełnienia odcinka infrastruktury, wielkość wykorzystania trasy pociągu w ciągu co najmniej jednego miesiąca w obowiązującym rozkładzie jazdy pociągów, poniżej progu wynoszącego 90%, upoważnia PLK do odmowy przydzielenia aplikantowi trasy pociągu na tym odcinku, chyba że wykorzystanie poniżej progu nastąpiło z przyczyn pozaekonomicznych, na które aplikant nie miał wpływu. W takim przypadku aplikant zobowiązany jest do wykazania PLK okoliczności mających wpływ na wykorzystanie zdolności przepustowej poniżej określonego progu.

Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	W przypadku przepełnienia odcinka infrastruktury, wielkość wykorzystania trasy pociągu w ciągu co najmniej jednego miesiąca w obowiązującym rozkładzie jazdy pociągów, poniżej progu wynoszącego 90% 70%, upoważnia PLK do odmowy przydzielenia aplikantowi trasy pociągu na tym odcinku, chyba że wykorzystanie poniżej progu nastąpiło z przyczyn pozaekonomicznych, na które aplikant nie miał wpływu. W takim przypadku aplikant zobowiązany jest do wykazania PLK okoliczności mających wpływ na wykorzystanie zdolności przepustowej poniżej określonego progu.
Uzasadnienie wnioskodawcy	Ostatni rozkład jazdy pociągów 2020/21 obejmuje okres pandemii i jej negatywnych skutków dla kolejowych przewozów towarowych. W związku z poniższym wnosimy o obniżenie wielkości progowej do 70%.
Stanowisko PLK	Na podstawie analiz wykorzystania tras oraz składanych rezygnacji pandemia nie miała wpływu na ruchu pociągów towarowych w takim stopniu, który uzasadniałby zmniejszenie omawianych progów. Przewoźnicy powinni składać rezygnację, wówczas pociągi te nie będą brane pod uwagę. Przepis pozostaje bez zmian.

L.p.	14
Wnioskodawca	PKP CARGO S.A.
Jednostka redakcyjna	4.1. ust. 13 Wprowadzenie
Treść przepisu	W przypadku przepełnienia odcinka infrastruktury, wielkość wykorzystania trasy pociągu w ciągu co najmniej jednego miesiąca w obowiązującym rozkładzie jazdy pociągów, poniżej progu wynoszącego 90%, upoważnia PLK do odmowy przydzielenia aplikantowi trasy pociągu na tym odcinku, chyba że wykorzystanie poniżej progu nastąpiło z przyczyn pozaekonomicznych, na które aplikant nie miał wpływu. W takim przypadku aplikant zobowiązany jest do wykazania PLK okoliczności mających wpływ na wykorzystanie zdolności przepustowej poniżej określonego progu.
Uwaga wnioskodawcy	Należy wskazać, na jakich zasadach będzie powtórnie przydzielana trasa (wcześniej odebrana), gdy powróci potok ładunków czy będzie np. jakiś okres karencji?
Stanowisko PLK	Podrozdział 4.1 ust. 13 dotyczy etapu opracowywania rocznego rozkładu jazdy pociągów, a nie etapu realizacji rozkładu jazdy. Uwaga nie ma związku z przepisem podrozdziału. Postanowienie pozostaje bez zmian.

L.p.	15
Wnioskodawca	Koleje Śląskie Sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	4.2. ust. 10 Ogólny opis procesu <i>Składanie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej dla tras pociągów</i>
Treść przepisu	Skomunikowania ustala się zgodnie z zasadami określonymi w § 22 „Instrukcji o rozkładzie jazdy pociągów Ir-11”. W celu nawiązania skomunikowania i przełączenia składów, aplikant w ISZTP dokonuje wskazania pociągów, które mają być skomunikowane i na których następuje przełączanie składów. Tylko oznaczone w ISZTP pociągi traktuje się jako skomunikowane i te, na których następuje przełączanie składów. Skomunikowania i przełączenia składów w ISZTP mogą być przez aplikantów oznaczane od dnia nadania projektu:

	<ol style="list-style-type: none"> 1) RRJ do dnia określonego w załączniku 8.1; 2) ZRJ do 5 dni po zarządzeniu ZRJ.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p>Skomunikowania ustala się zgodnie z zasadami określonymi w § 22 „Instrukcji o rozkładzie jazdy pociągów Ir-11”. W celu nawiązania skomunikowania i przełączenia składów, aplikant w ISZTP dokonuje wskazania pociągów, które mają być skomunikowane i na których następuje przełączanie składów. Tylko oznaczone w ISZTP pociągi traktuje się jako skomunikowane i te, na których następuje przełączanie składów. Skomunikowania i przełączenia składów w ISZTP mogą być przez aplikantów oznaczane od dnia nadania projektu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) RRJ do dnia określonego w załączniku 8.1; 2) ZRJ do 5 dni po zarządzeniu ZRJ ZRJ do 21 dni przed pierwszym dniem obowiązywania ZRJ.
Uzasadnienie wnioskodawcy	Ustalenia z I posiedzenia Rady Przewoźników w 2020 r.
Stanowisko PLK	<p>PLK przyjmuje uwagę przewoźnika. Podrozdział 4.2 ust. 10 otrzymuje brzmienie: „Skomunikowania ustala się zgodnie z zasadami określonymi w § 22 „Instrukcji o rozkładzie jazdy pociągów Ir-11”. W celu nawiązania skomunikowania i przełączenia składów, aplikant w ISZTP dokonuje wskazania pociągów, które mają być skomunikowane i na których następuje przełączanie składów. Tylko oznaczone w ISZTP pociągi traktuje się jako skomunikowane i te, na których następuje przełączanie składów. Skomunikowania i przełączenia składów w ISZTP mogą być przez aplikantów oznaczane od dnia nadania projektu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) RRJ do dnia określonego w załączniku 8.1; 2) ZRJ do 21 dni przed pierwszym dniem obowiązywania danego ZRJ.”

L.p.	16
Wnioskodawca	PKP CARGO S.A.
Jednostka redakcyjna	4.3.2. ust. 6 Terminy i informacje przekazywane aplikantom <i>Planowanie długoterminowe</i>
Treść przepisu	<p>6. W ramach konsultacji z aplikantami planowanych tymczasowych ograniczeń zdolności przepustowej, PLK przekazuje następujące dane:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) planowany termin rozpoczęcia i zakończenia; 2) odcinek linii, którego dotyczy ograniczenie; 3) w stosownych przypadkach – zdolność przepustową linii objazdu.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p>6. W ramach konsultacji z aplikantami planowanych tymczasowych ograniczeń zdolności przepustowej, PLK przekazuje następujące dane:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) planowany termin rozpoczęcia i zakończenia; 2) odcinek linii, którego dotyczy ograniczenie; 3) w stosownych przypadkach – zdolność przepustową linii objazdu.
Uzasadnienie wnioskodawcy	Określenie "w stosownych przypadkach" jest zbyt ogólne i daje wiele możliwości interpretacji. Zapis w Regulaminie musi być jednoznaczny i określać obowiązek Zarządcy podania zdolności przepustowych na liniach objazdowych.
Stanowisko PLK	Postanowienie podrozdziału 4.3.2 ust. 16 jest zgodne z pkt 15 Załącznika VII do Decyzji Delegowanej Komisji (UE) 2017/2075 z dnia 4 września 2017 r.

	<p>zastępująca załącznik VII do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego</p> <p>„Informacje, które mają być przekazywane przez zarządcę infrastruktury działającego zgodnie z pkt 8, 12 lub 14, obejmują:</p> <ol style="list-style-type: none"> planowaną datę; porę dnia oraz – tak szybko, jak możliwe jest jej ustalenie – godzinę rozpoczęcia i zakończenia ograniczenia zdolności przepustowej; odcinek linii, którego dotyczy ograniczenie; oraz w <u>stosownych przypadkach – zdolność przepustową linii objazdu.</u> <p>(...).”</p> <p>W stosownych przypadkach oznacza, że zdolność przepustowa linii objazdu może być wskazana, o ile będzie miało to zastosowanie.</p> <p>Podrozdział 4.3.2. ust. 6 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„6. W ramach konsultacji z aplikantami planowanych tymczasowych ograniczeń zdolności przepustowej, PLK przekazuje następujące dane:</p> <ol style="list-style-type: none"> planowany termin rozpoczęcia i zakończenia; odcinek linii, którego dotyczy ograniczenie; w stosownych przypadkach, o ile istnieje taka konieczność – zdolność przepustową linii objazdu.”
--	---

L.p.	17
Wnioskodawca	Koleje Śląskie Sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	4.3.2. ust. 6 Terminy i informacje przekazywane aplikantom <i>Planowanie długoterminowe</i>
Treść przepisu	6. W ramach konsultacji z aplikantami planowanych tymczasowych ograniczeń zdolności przepustowej, PLK przekazuje następujące dane: <ol style="list-style-type: none"> planowany termin rozpoczęcia i zakończenia; odcinek linii, którego dotyczy ograniczenie; w stosownych przypadkach – zdolność przepustową linii objazdu.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	6. W ramach konsultacji z aplikantami planowanych tymczasowych ograniczeń zdolności przepustowej, PLK przekazuje następujące dane: <ol style="list-style-type: none"> planowany termin rozpoczęcia i zakończenia; odcinek linii, którego dotyczy ograniczenie; w stosownych przypadkach – zdolność przepustową linii objazdu; źródła finansowania komunikacji zastępczej; wskazanie podmiotu z którym przewoźnik może rozpocząć negocjacje w sprawie podpisania porozumienia o zwrocie kosztów komunikacji zastępczej.
Uzasadnienie wnioskodawcy	Przewoźnik ma prawo wiedzieć czy są zabezpieczone środki na komunikację zastępczą oraz kto dokładnie odpowiada za podpisanie ewentualnych porozumień i innych ustaleń w zakresie komunikacji zastępczej czy też np. honorowania biletów.
Stanowisko PLK	Postanowienie podrozdziału 4.3.2 ust. 16 jest zgodne z pkt 15 Załącznika VII do Decyzji Delegowanej Komisji (UE) 2017/2075 z dnia 4 września 2017 r. zastępująca załącznik VII do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego.

	PLK odrębnym pismem przekaże informację zawierającą wykaz robót inwestycyjnych realizowanych od RJP 2020/2021, który Region Centrum Realizacji Inwestycji jest realizatorem robót (zadania) oraz czy jest zabezpieczone źródło finansowania kosztów komunikacji zastępczej.
--	---

L.p.	18																				
Wnioskodawca	PKP Polskie Linie kolejowe S.A.																				
Jednostka redakcyjna	4.5.1. ust. 1 – Zamawianie tras pociągów w rocznym rozkładzie jazdy Tabela w części dot. tras jednosieciowych																				
Treść przepisu	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Rodzaj trasy</th> <th colspan="2">Terminy</th> </tr> <tr> <th>od</th> <th>do</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="3">TRASY JEDNOSIECIOWE Rodzaje pociągów (rodzaje według załącznika 6.3)</td> </tr> <tr> <td>pasażerskie</td> <td>6 kwietnia 2021 r.</td> <td>16 kwietnia 2021 r.</td> </tr> <tr> <td>towarowe pasażerskie niehandlowe oraz lokomotywy do ruchu pasażerskiego</td> <td>24 maja 2021 r.</td> <td>4 czerwca 2021 r.</td> </tr> <tr> <td>pozostałe lokomotywy</td> <td>28 czerwca 2021 r.</td> <td>30 czerwca 2021 r.</td> </tr> </tbody> </table>	Rodzaj trasy	Terminy		od	do	TRASY JEDNOSIECIOWE Rodzaje pociągów (rodzaje według załącznika 6.3)			pasażerskie	6 kwietnia 2021 r.	16 kwietnia 2021 r.	towarowe pasażerskie niehandlowe oraz lokomotywy do ruchu pasażerskiego	24 maja 2021 r.	4 czerwca 2021 r.	pozostałe lokomotywy	28 czerwca 2021 r.	30 czerwca 2021 r.			
	Rodzaj trasy		Terminy																		
		od	do																		
	TRASY JEDNOSIECIOWE Rodzaje pociągów (rodzaje według załącznika 6.3)																				
	pasażerskie	6 kwietnia 2021 r.	16 kwietnia 2021 r.																		
towarowe pasażerskie niehandlowe oraz lokomotywy do ruchu pasażerskiego	24 maja 2021 r.	4 czerwca 2021 r.																			
pozostałe lokomotywy	28 czerwca 2021 r.	30 czerwca 2021 r.																			
Autopoprawka PLK	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Rodzaj trasy</th> <th colspan="2">Terminy</th> </tr> <tr> <th>od</th> <th>do</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="3">TRASY JEDNOSIECIOWE Rodzaje pociągów (rodzaje według załącznika 6.3)</td> </tr> <tr> <td>pasażerskie</td> <td>6 kwietnia 2021 r.</td> <td>16 kwietnia 2021 r.</td> </tr> <tr> <td>towarowe pasażerskie niehandlowe oraz lokomotywy do ruchu pasażerskiego</td> <td>24 maja 2021 r.</td> <td>4 czerwca 2021 r.</td> </tr> <tr> <td>pasażerskie niehandlowe i lokomotywy</td> <td>12 lipca 2021 r.</td> <td>16 lipca 2021 r.</td> </tr> <tr> <td>pozostałe lokomotywy</td> <td>28 czerwca 2021 r.</td> <td>30 czerwca 2021 r.</td> </tr> </tbody> </table>	Rodzaj trasy	Terminy		od	do	TRASY JEDNOSIECIOWE Rodzaje pociągów (rodzaje według załącznika 6.3)			pasażerskie	6 kwietnia 2021 r.	16 kwietnia 2021 r.	towarowe pasażerskie niehandlowe oraz lokomotywy do ruchu pasażerskiego	24 maja 2021 r.	4 czerwca 2021 r.	pasażerskie niehandlowe i lokomotywy	12 lipca 2021 r.	16 lipca 2021 r.	pozostałe lokomotywy	28 czerwca 2021 r.	30 czerwca 2021 r.
	Rodzaj trasy		Terminy																		
		od	do																		
	TRASY JEDNOSIECIOWE Rodzaje pociągów (rodzaje według załącznika 6.3)																				
	pasażerskie	6 kwietnia 2021 r.	16 kwietnia 2021 r.																		
towarowe pasażerskie niehandlowe oraz lokomotywy do ruchu pasażerskiego	24 maja 2021 r.	4 czerwca 2021 r.																			
pasażerskie niehandlowe i lokomotywy	12 lipca 2021 r.	16 lipca 2021 r.																			
pozostałe lokomotywy	28 czerwca 2021 r.	30 czerwca 2021 r.																			
Stanowisko PLK	PLK pozostawia zapisy zgodnie z brzmieniem autopoprawki. Nie jest możliwe przesunięcie terminu składania wniosków o przejazd pociągów pasażerskich niehandlowych oraz lokomotyw na sierpień z uwagi na brak możliwości umieszczenia w takim przypadku pociągów i lokomotyw w projekcie RRJ.																				

L.p.	19
Wnioskodawca	Koleje Małopolskie Sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	4.5.1. ust. 3 Zamawianie tras pociągów w rocznym rozkładzie jazdy
Treść przepisu	<p>3. Opracowując RRJ, podczas rozpatrywania każdego z priorytetów, o których mowa w ust. 2, PLK dodatkowo uwzględnia następujące stopnie pierwszeństwa pociągów:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) pasażerskie ekspresowe (EC, EN, EI) i międzynarodowe (MM, RM); 2) pasażerskie międzywojewódzkie i wojewódzkie dowożące do pracy, tzn. z przyjazdem do wskazanej stacji docelowej lub innej stacji wskazanej przez przewoźnika na drodze przejazdu pociągu w godzinach 05³⁰- 08³⁰

	<p>oraz odwożące z pracy, tzn. pociągi odjeżdżające ze stacji początkowej lub innej wskazanej przez przewoźnika na drodze przejazdu pociągu w godzinach 14³⁰-17³⁰;</p> <p>3) pozostałe pasażerskie międzywojewódzkie i wojewódzkie;</p> <p>4) pociągi towarowe;</p> <p>5) próżne składy pasażerskie i lokomotywy.</p>
<p>Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy</p>	<p>3. Opracowując RRJ, podczas rozpatrywania każdego z priorytetów, o których mowa w ust. 2, PLK dodatkowo uwzględnia następujące stopnie pierwszeństwa pociągów:</p> <p>1) pasażerskie ekspresowe (EC, EN, EI) i międzynarodowe (MM, RM);</p> <p>2) pasażerskie międzywojewódzkie i wojewódzkie dowożące do pracy, tzn. z przyjazdem do wskazanej stacji docelowej lub innej stacji wskazanej przez przewoźnika na drodze przejazdu pociągu w godzinach 05³⁰- 08³⁰ oraz odwożące z pracy, tzn. pociągi odjeżdżające ze stacji początkowej lub innej wskazanej przez przewoźnika na drodze przejazdu pociągu w godzinach 14³⁰-17³⁰;</p> <p>3) pasażerskie międzywojewódzkie dowożące do pracy, tzn. z przyjazdem do wskazanej stacji docelowej lub innej stacji wskazanej przez przewoźnika na drodze przejazdu pociągu w godzinach 05³⁰- 08³⁰ oraz odwożące z pracy, tzn. pociągi odjeżdżające ze stacji początkowej lub innej wskazanej przez przewoźnika na drodze przejazdu pociągu w godzinach 14³⁰-17³⁰;</p> <p>4) pozostałe pasażerskie międzywojewódzkie i wojewódzkie;</p> <p>5) pociągi towarowe;</p> <p>6) próżne składy pasażerskie i lokomotywy.</p>
<p>Uzasadnienie wnioskodawcy</p>	<p>Niestosowanie przy opracowaniu ZRJ priorytetów trasowania jak przy opracowaniu RRJ powoduje często pogarszanie rozkładów jazdy pociągów dowożących i odwożących pracowników, uczniów, studentów, itp., które charakteryzują się najwyższą frekwencją pośród wszystkich pociągów na sieci kolejowej. Pogorszenie rozkładu jazdy (np. poprzez przesunięcia godzinowe, dodatkowe krzyżowania, itp.) powoduje spadek konkurencyjności kolei jako potencjalnego środka publicznego transportu zbiorowego, a co za tym idzie, odchodzenie pasażerów do innych środków transportu, w tym przede wszystkim – do komunikacji indywidualnej. Mając na uwadze powyższe, pociągi wojewódzkie kursujące w godzinach szczytów przewozowych, stanowiące element służby publicznej, powinny otrzymać pierwszeństwo w procesie ich trasowania.</p>
<p>Stanowisko PLK</p>	<p>Nie ma podstawy prawnej aby uznać, że przewoźnik realizujący przewozy w ramach służby publicznej na terenie województwa ma wyższy priorytet niż przewoźnik realizujący przewozy w skali kraju. Z punktu widzenia płynności ruchu, istotny jest lepsze wykorzystanie przepustowości. Przepis pozostaje bez zmian.</p>

L.p.	20
Wnioskodawca	Koleje Śląskie Sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	4.5.1. ust. 4 Zamawianie tras pociągów w rocznym rozkładzie jazdy
Treść przepisu	<p>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.</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>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.</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>Na tym etapie PLK wspólnie z aplikantem określi kształt zastępczej komunikacji autobusowej, wskaże źródła finansowania i jednostkę organizacyjną Zarządcy z którą aplikant podpisze stosowne porozumienia w sprawie zwrotu kosztów zastępczej komunikacji autobusowej.</p>
Uzasadnienie wnioskodawcy	<p>Oczekujemy wykreślenia tego zapisu i zastąpieniu go zaproponowanym przez nas. Wielokrotnie poruszaliśmy już ten temat i nie możemy wyrazić zgody na pozostawienie pasażerów samym sobie. Oferta kolejowa jest budowana od wielu lat i na wiele lat. Pasażer nie może stracić możliwości podróżowania nawet środkiem zastępczym. Rozumiemy, że finansowanie pewnych inwestycji wymaga sporych nakładów, jednak przewoźnik musi mieć zagwarantowane finansowanie komunikacji zastępczej, a stanowi ona niewielki odsetek kwot jakie są wydawane na całą inwestycję. Zarządca nie może wszystkimi kosztami obarczyć przewoźnika i organizatora przewozów. Płacąc za dostęp do infrastruktury pokrywamy też koszt przyszłych remontów, mamy więc prawo do zabezpieczenia środków finansowych na komunikację zastępczą, a pasażer na zabezpieczenie połączeń w rozkładzie jazdy.</p> <p><i>Zgodnie z art. 30 ustawy o transporcie kolejowym, który ma charakter normy bezwzględnie obowiązującej Zarządca na podstawie otrzymanych wniosków Przewoźnika przydziela zdolność przepustową. Dodatkowo ust. 2 tego przepisu wskazuje, że Zarządca na podstawie wniosku o przydzielenie trasy pociągu opracowuje rozkład jazdy pociągu. Zarządca planując roczny rozkład jazdy jest zobowiązany wziąć pod uwagę ogłoszone plany transportowe lub zawarte umowy o świadczenie usług publicznych. W związku z tym, że wniosek przewoźnika o przydzielenie tras pociągów wynika z realizacji umów o świadczenie usług publicznych.</i></p> <p><i>Prowadzenie prac modernizacyjnych na liniach kolejowych, nie może generować negatywnych skutków dla podróżnych danego regionu w postaci np. odcięcia komunikacyjnego miejscowości położonych przy remontowanych liniach, a w konsekwencji zwiększonego odpływu podróżnych. Podróżni powinni w jak najmniejszym stopniu odczuć negatywne skutki prowadzonych inwestycji i prac modernizacyjnych, co w konsekwencji wiąże się z koniecznością zapewnienia zastępczej komunikacji autobusowej. Potwierdza to również w licznych wypowiedziach Prezes UTK, w opinii którego zarządca infrastruktury, decydując się na całkowite zamknięcie linii kolejowej, powinien przede wszystkim uwzględnić podpisane przez przewoźników z organizatorami publicznego transportu zbiorowego umowy o świadczenie usług publicznych i na ich podstawie zaplanować finansowanie poniesionych przez przewoźników kosztów uruchomienia drogowej komunikacji zastępczej w oparciu o bieżący rozkład jazdy pociągów tak, by gwarantować możliwość uruchomienia komunikacji zastępczej za połączenia funkcjonujące w sposób stały w poprzednich rozkładach jazdy, w uzgodnieniu z przewoźnikami kolejowymi.</i></p> <p>Porozumienia dotyczące prac finansowanych z funduszy UE (które zawieramy w jednym z załączników) określa, że jeżeli w przeciągu dwóch ostatnich</p>

	<p>rozkładów jazdy uruchamialiśmy gdzieś pociągi, to mamy prawo do zabezpieczenia środków na komunikację zastępczą. Nie powinno być zatem rozdziwki pomiędzy inwestycje finansowane z budżetu krajowego i unijnego.</p>
Stanowisko PLK	<p>PLK przydziela zdolność przepustową dla tras pociągów na tych liniach, gdzie faktycznie zdolność przepustowa jest możliwa do przydzielenia. W przypadku modernizacji czy rewitalizacji linii kolejowych, w ramach których np. rozbierane jest torowisko i układane nowe, nie ma fizycznej możliwości na przejazd pociągu. Informacje na temat nieprzejezdnych odcinków linii kolejowych, gdzie ruch jest całkowicie wstrzymany na czas remontu, zawiera załącznik 5.3.</p> <p>Wnioski oznaczone jako BUS nie należy interpretować jako komunikację zastępczą (wprowadzoną na odcinkach, na których PLK przydzieliła zdolność przepustową, a następnie w wyniku prac torowych wprowadziła zamknięcie), której zasady dot. partycypowania w kosztach przewoźnika przez PLK, określa zał. 16.</p> <p>PLK odrębnym pismem podaje do wiadomości wykaz robót inwestycyjnych wraz ze źródłem finansowania komunikacji zastępczej – zgodnie z uwagą 17.</p> <p>W sytuacji, w której dla danej linii kolejowej lub jej odcinka nie opracowuje się rocznego rozkładu jazdy pociągów PLK nie uniemożliwia uruchomienie komunikacji zastępczej przez operatorów/ przewoźników. Starania w zakresie zaspokojenia społecznych potrzeb transportowych w okresie prowadzonych prac modernizacyjnych winien podjąć organizator publicznego transportu zbiorowego. Informacja o ograniczeniach w dostępie do linii zawarta w załączniku do Regulaminu powinna być wykorzystana do celów negocjacji warunków umowy zawartej pomiędzy operatorem/ przewoźnikiem a organizatorem transportu publicznego.</p> <p>Przychody otrzymane od przewoźników pokrywają ok. 40% kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej, pozostałe środki na bieżące utrzymanie PLK otrzymuje z budżetu państwa, natomiast źródłem finansowania inwestycji są środki unijne i Fundusz Kolejowy.</p>

L.p.	21
Wnioskodawca	PKP Intercity S.A.
Jednostka redakcyjna	4.5.1. ust. 4 Zamawianie tras pociągów w rocznym rozkładzie jazdy
Treść przepisu	<p>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, nieobjmujące 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>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. 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. 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. Niezłożenie poprawionego przez aplikanta wniosku w terminie 14 dni skutkuje nieprzydzieleniem zdolności przepustowej na odcinku linii wskazanym w załączniku 5.3.</p> <p>oraz oznaczeniem tych wniosków 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”. 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. 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. 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>Aplikant jest zobowiązany do uruchomienia pociągu na trasie wskazanej przez Organizatora przejazdu. Zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym zarządca infrastruktury „zawiera umowę o przydzielenie zdolności przepustowej w takim zakresie, w jakim aplikant zawarł umowę o świadczenie usług publicznych” (art. 29d ust.4 ustawy). Zatem uniemożliwienie wykonania umowy o świadczenie usług publicznych poprzez nieprzyznanie dostępu jest niezgodne z zapisami ustawy.</p> <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.</p> <p>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 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</p>
------------------------------	--

	z którym zarządca infrastruktury „zawiera umowę o przydzielenie zdolności przepustowej w takim zakresie, w jakim aplikant zawarł umowę o świadczenie usług publicznych”.
Stanowisko PLK	<p>PLK nie przydziela zdolności przepustowej dla tras pociągów, gdzie tej przepustowości fizycznie nie ma i o czym z wyprzedzeniem informuje aplikantów. 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.</p> <p>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>

L.p.	22
Wnioskodawca	Koleje Małopolskie Sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	4.5.3. ust. 1 pkt 1 lit. a Zamawianie tras pociągów poza rocznym rozkładem jazdy (indywidualny rozkład jazdy)
Treść przepisu	<p>1. Wnioski o przydzielenie trasy pociągów w ramach IRJ, można składać od dnia 6 lipca 2021 r., za pomocą ISZTP, zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziałach 4.1. oraz 4.2. ust. 1-18:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) dla tras pociągów krajowych najpóźniej: <ol style="list-style-type: none"> a) 40 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu pociągów pasażerskich; b) 7 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu pociągów pasażerskich okazjonalnych; c) 5 dni roboczych przed planowanym odjazdem pociągów towarowych, pasażerskich niehandlowych, lokomotyw luzem; (...)
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p>1. Wnioski o przydzielenie trasy pociągów w ramach IRJ, można składać od dnia 6 lipca 2021 r., za pomocą ISZTP, zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziałach 4.1. oraz 4.2. ust. 1-18:</p>

	<p>1) dla tras pociągów krajowych najpóźniej:</p> <p>a) 40 20 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu pociągów pasażerskich;</p> <p>b) 7 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu pociągów pasażerskich okazjonalnych;</p> <p>c) dni roboczych przed planowanym odjazdem pociągów towarowych, pasażerskich niehandlowych, lokomotyw luzem; (...)</p>
Uzasadnienie wnioskodawcy	<p>Wnioskowanie skrócenie terminu jest podyktowane koniecznością szybkiego reagowania na potrzeby podróżnych, innych przewoźników i organizatorów publicznego transportu zbiorowego (Urzędy Marszałkowskie poszczególnych województw, Ministerstwo właściwe ds. transportu). Należy zaznaczyć, że obecnie konkurencyjność kolei musi polegać także na pełnym uelastycznieniu się pośród innych gałęzi publicznego transportu zbiorowego. Przewoźnicy muszą bezzwłocznie reagować na zdarzenia, których nie można było wcześniej przewidzieć, w ten sposób, ażeby możliwie szybko zabezpieczyć potrzeby transportowe pasażerów.</p>
Stanowisko PLK	<p>Zgodnie z art. 30 ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym, wnioski aplikanta dot. pociągu realizującego przewóz osób, którego rozkład ma zostać podany do publicznej wiadomości, można składać nie później niż 40 dni przed wnioskowanym terminem przejazdu. Przepis pozostaje bez zmian.</p>

L.p.	23
Wnioskodawca	POLREGIO sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	4.5.3. ust. 5 Zamawianie tras pociągów poza rocznym rozkładem jazdy (indywidualny rozkład jazdy)
Treść przepisu wg Projektu	<p>PLK nie przydziela zdolności przepustowej na wniosek złożony w ramach IRJ poniżej 6 godzin przed planowanym uruchomieniem pociągu (w tym pociągu pasażerskiego niehandlowego) lub 2 godziny w przypadku wniosków dotyczących przejazdów lokomotywy luzem.</p>
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p>PLK nie przydziela zdolności przepustowej na wniosek złożony w ramach IRJ poniżej 6 godzin przed planowanym uruchomieniem pociągu (w tym pociągu pasażerskiego niehandlowego) lub 2 godziny w przypadku wniosków dotyczących przejazdów lokomotywy luzem i pociągu pasażerskiego niehandlowego.</p>
Uzasadnienie wnioskodawcy	<p>Propozycja zmiany zapisów wynika z dużego utrudnienia dla przewoźników pasażerskich z braku możliwości złożenia wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej poniżej 6 godzin przed planowanym uruchomieniem pociągu pasażerskiego niehandlowego.</p> <p>Z czego wynika ten zapis? Po co wprowadzać takie ograniczenia?</p> <p>Proponujemy wprowadzenie zapisów umożliwiających również złożenie wniosku w ramach IRJ na 2 godziny przed planowanym uruchomieniem pociągu pasażerskiego niehandlowego. PLK, gdy nie będzie miała możliwości, to po prostu takiej zdolności nie przydzieli. Niejednokrotnie spotykamy się z sytuacją, że konstruktorzy mają możliwość opracowania takiego IRJ i jest wolna zdolność przepustowa, tylko ogranicza ich przedmiotowy zapis w Regulaminie sieci.</p>
Stanowisko PLK	<p>Zgodnie z § 8 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej, PLK ma 5 dni na opracowanie projektu IRJ. PLK przyjęła 6 godzin jako najkrótszy możliwy</p>

	termin opracowania dobrej jakościowo trasy pociągu, w tym dla pociągu niehandlowego. Przepis pozostaje bez zmian.
--	---

L.p.	24
Wnioskodawca	Koleje Małopolskie Sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	4.5.3. ust. 11 Zamawianie tras pociągów poza rocznym rozkładem jazdy (indywidualny rozkład jazdy)
Treść przepisu	PLK nie później niż w terminie 5 dni roboczych od dnia złożenia wniosku opracowuje projekt IRJ.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	PLK nie później niż w terminie 5 3 dni roboczych od dnia złożenia wniosku opracowuje projekt IRJ.
Uzasadnienie wnioskodawcy	Z doświadczenia w zakresie konstrukcji pociągów w ramach IRJ, można wyciągnąć tezę, że PLK jest w stanie skrócić termin opracowywania projektu rozkładu jazdy. Przedmiotowa zmiana poprawi współpracę pomiędzy PLK a przewoźnikami, a ponadto pozwoli poprawić zdolność logistyczno-operacyjną przewoźników kolejowych (zarówno pasażerskich, jak i towarowych).
Stanowisko PLK	Zgodnie z § 8 ust 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej: „Dla wniosku IRJ złożonego po dniu udostępnienia aplikantom rocznego rozkładu jazdy pociągów i przed upływem terminu określonego w regulaminie sieci, po którym zarządca nie przydziela zdolności przepustowej na podstawie wniosków IRJ, zarządca niezwłocznie opracowuje projekt indywidualnego rozkładu jazdy pociągu, nie później jednak niż w terminie 5 dni roboczych od dnia złożenia wniosku IRJ.” Przepis pozostaje bez zmian.

L.p.	25
Wnioskodawca	Koleje Małopolskie Sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	4.5.3. ust. 16 Zamawianie tras pociągów poza rocznym rozkładem jazdy (indywidualny rozkład jazdy)
Treść przepisu	Projekt rozkładu jazdy, dla którego aplikant wybrał opcję „akceptacji projektu” rozkładu jazdy, powinien zostać zaakceptowany w ciągu 6 dni kalendarzowych, a w przypadku wniosku o trasę pociągu, złożonego przez aplikanta w terminie krótszym niż 6 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu – nie później niż na 2 godziny przed zaplanowanym odjazdem pociągu. W przypadku braku akceptacji PLK odrzuci wniosek i obciąży aplikanta opłatą za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej. Po zaakceptowaniu trasy aplikant otrzyma automatycznie zarządzoną trasę.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	Projekt rozkładu jazdy, dla którego aplikant wybrał opcję „akceptacji projektu” rozkładu jazdy, powinien zostać zaakceptowany w ciągu 6 dni kalendarzowych 5 dni roboczych , a w przypadku wniosku o trasę pociągu, złożonego przez aplikanta w terminie krótszym niż 6 dni 5 dni roboczych przed planowanym uruchomieniem pociągu – nie później niż na 2 godziny przed zaplanowanym odjazdem pociągu.

	W przypadku braku akceptacji PLK odrzuci wniosek i obciąży aplikanta opłatą za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej. Po zaakceptowaniu trasy aplikant otrzyma automatycznie zarządzoną trasę.
Uzasadnienie wnioskodawcy	Zmiana terminu, ma za zadanie, przede wszystkim, na zmianę „dni kalendarzowych” na „dni robocze”. Planiści przewoźników kolejowych pracują na ogół wyłącznie w dni robocze (w przeciwieństwie do dyspozytur), zatem zmiana zapisu da każdorazowo zapas 5 dni pracy w przód na akceptację rozkładu jazdy. W przeciwnym wypadku, w wybrane dni w ciągu roku, kiedy następuje kumulacja dni wolnych od pracy, planiści aplikanta nie mieliby wystarczającego czasu na akceptację projektu rozkładu jazdy.
Stanowisko PLK	PLK zwiększyła już zakres z 5 do 6 dni w celu dania więcej czasu pracownikom pracującym w trybie 8-godzinny. Przepis pozostaje bez zmian.

L.p.	26
Wnioskodawca	PKP CARGO S.A.
Jednostka redakcyjna	4.8.1. Modyfikacja trasy
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<u>Dodać ustęp w brzmieniu:</u> Modyfikacja trasy jest możliwa pod względem pojazdu trakcyjnego w każdym punkcie rozkładu jazdy, przed zrealizowaniem przejazdu przez dany punkt rozkładowy.
Uzasadnienie wnioskodawcy	Obecnie zmianę środka trakcyjnego można dokonać tylko w punkcie rozkładowym, w którym przewoźnik ma założoną rolę. Sytuacja taka powoduje nałożenie kary na przewoźnika w przypadku innego środka trakcyjnego w realizacji przejazdu niż ten założony w rozkładzie jazdy.
Stanowisko PLK	Propozycja niezgodna z założeniami do systemów konstrukcji rozkładu jazdy. Wnioskowana modyfikacja jest możliwa do realizacji przez samego aplikanta. Jeśli aplikant przewiduje wprowadzenie takich zmian, umieści we wniosku o przydzielenie trasy pociągu posterunki, na których może dokonać zmiany pojazdu trakcyjnego. Przepis pozostaje bez zmian.
L.p.	27
Wnioskodawca	PKP CARGO S.A.
Jednostka redakcyjna	4.8.1. ust. 4 Modyfikacja trasy
Treść przepisu	4. PLK rozpatruje wnioski o modyfikację przydzielonej zdolności przepustowej złożone w ramach aktualizacji rocznego rozkładu jazdy pociągów, w terminach i w zakresie wskazanym w ust. 11-13 oraz poza terminami aktualizacji rocznego rozkładu jazdy pociągów, w zakresie: <ol style="list-style-type: none"> 1) zmiany rodzaju pojazdu trakcyjnego; 2) zwiększenia masy brutto pociągu (dla pociągów towarowych nie więcej niż o 1000 ton); 3) zmiany długości pociągu; 4) zmiany maksymalnego nacisku osi na tor; 5) zmiany rodzaju pociągu.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	4. PLK rozpatruje wnioski o modyfikację przydzielonej zdolności przepustowej złożone w ramach aktualizacji rocznego rozkładu jazdy pociągów, w terminach i w zakresie wskazanym w ust. 11-13 oraz poza terminami aktualizacji rocznego rozkładu jazdy pociągów, w zakresie: <ol style="list-style-type: none"> 1) zmiany rodzaju pojazdu trakcyjnego;

	<ol style="list-style-type: none"> 2) zwiększenia masy brutto pociągu (dla pociągów towarowych nie więcej niż o 1000 ton); 3) zmiany długości pociągu; 4) zmiany maksymalnego nacisku osi na tor; 5) zmiany rodzaju pociągu; 6) zmiany prędkości +/- 20 km/h.
Uzasadnienie wnioskodawcy	Podwyższenie lub obniżenie prędkości pozwoli na możliwość dodania do składu pociągu środka trakcyjnego lub wagonu o niższej prędkości maksymalnej.
Stanowisko PLK	Zmiana prędkości zawsze będzie oznaczała nowy rozkład jazdy pociągów. Przepis pozostaje bez zmian.

L.p.	28
Wnioskodawca	Koleje Małopolskie Sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	4.8.2. ust. 2 Zmiana trasy <i>Zmiany, w których nie są rozpatrywane wnioski o przydzielenie tras pociągów (wprowadzane w ramach ZRJ)</i>
Treść przepisu	<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.</p> <p>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.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<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.</p> <p>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 30 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 60 minut kursował pociąg odwołany lub gdy interwał między najbliższymi pociągami uległ nadmiernemu wydłużeniu.
Uzasadnienie wnioskodawcy	Wnioskowane zmiany mają służyć stabilizacji rozkładu jazdy. Co do zasady, codzienne pociągi uruchamiane ze względu na potrzeby transportowe mieszkańców pobliskich jednostek osadniczych, winny kursować o stałym czasie, dogodnym dla przewożonych podróżnych. Sam fakt zmiany godzin kursowania pociągów ujętych w rocznym rozkładzie jazdy aż 5 razy w ciągu roku budzi wątpliwości i obniża poziom zaufania podróżnych do kolei – jako pewnego środka transportu. Wskutek znacznego wykorzystania zdolności przepustowej na wybranych liniach przez pociągi o wyższym priorytecie, pociągi wojewódzkie bywają przetrasowywane nawet o kilkadziesiąt minut, co skutecznie odstrasza pasażerów od oferty przewozowej przewoźników, co ostatecznie może powodować nieuzasadnione wygaszanie popytu.
Stanowisko PLK	Przepis pozostaje bez zmian. Propozycja aplikanta jest na niekorzyść przewoźników.

L.p.	29
Wnioskodawca	Koleje Śląskie Sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	4.8.2. ust. 5 Zmiana trasy <i>Zmiany, w których nie są rozpatrywane wnioski o przydzielenie tras pociągów (wprowadzane w ramach ZRJ)</i>
Treść przepisu	W sytuacji wystąpienia kolizji tras pociągów o równych priorytetach, PLK przyjmuje rozwiązanie optymalne pod względem wykorzystania zdolności przepustowej linii kolejowej, tj. udziela pierwszeństwa temu aplikantowi, którego pociąg spowoduje lepsze wykorzystanie zdolności przepustowej linii kolejowej, uwzględniając przy tym: czas przejazdu, okres kursowania, planowaną pracę eksploatacyjną, długość trasy, możliwości trasowania i wpływ na inne odcinki sieci.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	W sytuacji wystąpienia kolizji tras pociągów o równych priorytetach, PLK przyjmuje rozwiązanie optymalne pod względem wykorzystania zdolności przepustowej linii kolejowej, tj. udziela pierwszeństwa temu aplikantowi, którego pociąg spowoduje lepsze wykorzystanie zdolności przepustowej linii kolejowej, uwzględniając przy tym: czas przejazdu, okres kursowania, planowaną pracę eksploatacyjną, długość trasy, możliwości trasowania i wpływ na inne odcinki sieci.
Uzasadnienie wnioskodawcy	Oczekujemy wykreślenia pracy eksploatacyjnej i długości trasy z uwagi na nierówne traktowanie przewoźników kursujących na krótszych trasach, co jest niezgodne z Ustawą o transporcie kolejowym.
Stanowisko PLK	W 2018 r. na wniosek UTK dot. określenia co należy rozumieć przez lepsze wykorzystanie zdolności przepustowej linii kolejowej, treść ustępu została zmodyfikowana w konsultowanym Projekcie Regulaminu sieci 2019/2020. Zgodnie z art. 4 pkt 11 ustawy o transporcie kolejowym: „zdolność przepustowa – możliwość eksploatacyjno-ruchowa drogi kolejowej do wykonania na niej przejazdów pociągów albo manewrów w określonym czasie. Przepis otrzymał wówczas brzmienie: „W sytuacji wystąpienia kolizji tras pociągów o równych priorytetach, PLK przyjmuje rozwiązanie optymalne pod względem wykorzystania zdolności

	<p><i>przepustowej linii kolejowej, tj. udziela pierwszeństwa temu aplikantowi, którego pociąg spowoduje lepsze wykorzystanie zdolności przepustowej linii kolejowej, uwzględniając przy tym: czas przejazdu, okres kursowania, planowaną pracę eksploatacyjną, długość trasy, możliwości trasowania i wpływ na inne odcinki sieci.”</i></p> <p>PLK nie zgadza się z argumentacją przewoźnika. Parametry długość trasy i planowana praca eksploatacyjna wchodzi w jak najlepsze wykorzystanie zdolności przepustowej. Przepis pozostaje bez zmian.</p>
--	--

L.p.	30
Wnioskodawca	Koleje Małopolskie Sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	4.8.2. ust. 6 Zmiana trasy <i>Zmiany, w których nie są rozpatrywane wnioski o przydzielenie tras pociągów (wprowadzane w ramach ZRJ)</i>
Treść przepisu	Po rozpoczęciu procesu opracowywania projektu ZRJ, w przypadku konieczności wprowadzenia komunikacji zastępczej, PLK powiadamia pisemnie (pocztą elektroniczną) aplikanta, a aplikant w terminie 14 dni kalendarzowych (co najmniej 6 dni roboczych), od otrzymania powiadomienia podaje informacje o relacjach, długości trasy, czasach przejazdu i terminach kursowania środków transportu komunikacji zastępczej. W przypadku niedostarczenia chronometrażu komunikacji zastępczej, PLK zastrzega sobie prawo odwołania pociągów bez uwzględnienia organizowanej przez przewoźnika komunikacji zastępczej. PLK umożliwia w informacji pasażerskiej prezentację trasy komunikacji zastępczej z uwzględnieniem obiektów niekolejowych. W takim przypadku, z wyprzedzeniem 14 dni kalendarzowych (co najmniej 6 dni roboczych) należy przekazać PLK informacje o wszystkich przystankach komunikacji zastępczej organizowanych dla danej trasy na adres: ZKA@plk-sa.pl .
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p>Po rozpoczęciu procesu opracowywania projektu ZRJ, w przypadku konieczności wprowadzenia komunikacji zastępczej, PLK powiadamia pisemnie (pocztą elektroniczną) aplikanta, a aplikant w terminie 14 dni kalendarzowych (co najmniej 6 dni roboczych), od otrzymania powiadomienia podaje informacje o relacjach, długości trasy, czasach przejazdu i terminach kursowania środków transportu komunikacji zastępczej.</p> <p>PLK po rozpoczęciu procesu opracowywania ZRJ, powiadamia przewoźnika, a przewoźnik w terminie wnoszenia uwag do projektu ZRJ podaje informacje o relacjach, czasach przejazdu i terminach kursowania środków transportu komunikacji zastępczej. W przypadku niedostarczenia chronometrażu komunikacji zastępczej, PLK zastrzega sobie prawo odwołania pociągów bez uwzględnienia organizowanej przez przewoźnika komunikacji zastępczej. PLK umożliwia w informacji pasażerskiej prezentację trasy komunikacji zastępczej z uwzględnieniem obiektów nie kolejowych. W takim przypadku, z wyprzedzeniem 14 dni kalendarzowych (co najmniej 6 dni roboczych) przewoźnik w terminie wnoszenia uwag do projektu ZRJ podaje informacje do PLK informacje o wszystkich przystankach komunikacji zastępczej organizowanych dla danej trasy na adres: ZKA@plk-sa.pl.</p>
Uzasadnienie wnioskodawcy	Mnożenie liczby „pozycji” w harmonogramie opracowania ZRJ utrudnia współpracę na linii przewoźnik – PLK i może powodować nieuzasadnione opóźnienia we wzajemnym przekazywaniu danych. Pojęcie „terminu wnoszenia uwag”, zdaniem wnioskodawcy, nie wpłynie negatywnie na proces trasowania pociągów oraz polepszy organizację pracy planistów i konstruktorów zarówno u przewoźnika, jak i w PLK.

Stanowisko PLK	<p>Podrozdział 4.8.2 ust. 6 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Po rozpoczęciu procesu opracowywania projektu ZRJ, PLK powiadamia aplikanta za pośrednictwem poczty elektronicznej o braku przepustowości lub ograniczeniu przepustowości.</p> <p>W przypadku zamiaru wprowadzenia przez aplikanta komunikacji zastępczej, aplikant w terminie 14 dni kalendarzowych (co najmniej 6 dni roboczych) od otrzymania powiadomienia podaje informacje o relacjach, długości trasy, czasach przejazdu i terminach kursowania środków transportu komunikacji zastępczej.</p> <p>W przypadku niedostarczenia chronometrażu komunikacji zastępczej, PLK zastrzega sobie prawo odwołania pociągów bez uwzględnienia organizowanej przez przewoźnika komunikacji zastępczej.”</p>
----------------	---

L.p.	31
Wnioskodawca	Koleje Małopolskie Sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	4.8.2. ust. 8 Zmiana trasy <i>Zmiany, w których nie są rozpatrywane wnioski o przydzielenie tras pociągów (wprowadzane w ramach ZRJ)</i>
Treść przepisu	<p>Projekt zmiany rozkładu jazdy pociągów w pasażerskim ruchu krajowym lub międzynarodowym, Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym najpóźniej na 60 dni kalendarzowych przed planowanym terminem zmiany, zgodnie z terminami wskazanymi w załączniku 5.2, przekazuje do uzgodnienia przez ISZTP, odrębnie każdemu z zainteresowanych aplikantów.</p> <p>Aplikant w okresie nie dłuższym niż 10 dni kalendarzowych zgodnie z terminami określonymi w załączniku 5.2, uzgadnia projekt albo zgłasza uwagi lub proponuje zmiany.</p> <p>PLK w terminie 10 dni kalendarzowych od otrzymania uwag lub propozycji zmian do projektów ZRJ zgłoszonych przez aplikantów pasażerskich, wprowadza je, koryguje plan zajętości krawędzi peronowych oraz najpóźniej w terminie 40 dni kalendarzowych przed wejściem w życie, zgodnie z załącznikiem 5.2 – zarządza ZRJ. Opracowany ZRJ, PLK przekazuje aplikantom poprzez ISZTP i powiadamia o tym fakcie pocztą elektroniczną.</p>
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p>Projekt zmiany rozkładu jazdy pociągów w pasażerskim ruchu krajowym lub międzynarodowym, Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym najpóźniej na 60 dni kalendarzowych przed planowanym terminem zmiany, zgodnie z terminami wskazanymi w załączniku 5.2, przekazuje do uzgodnienia przez ISZTP, odrębnie każdemu z zainteresowanych aplikantów. Aplikant w okresie nie dłuższym niż 10 dni kalendarzowych roboczych zgodnie z terminami określonymi w załączniku 5.2, uzgadnia projekt albo zgłasza uwagi lub proponuje zmiany.</p> <p>PLK w terminie 10 dni kalendarzowych od otrzymania uwag lub propozycji zmian do projektów ZRJ zgłoszonych przez aplikantów pasażerskich, wprowadza je, koryguje plan zajętości krawędzi peronowych oraz najpóźniej w terminie 40 dni kalendarzowych przed wejściem w życie, zgodnie z załącznikiem 5.2 – zarządza ZRJ. Opracowany ZRJ, PLK przekazuje aplikantom poprzez ISZTP i powiadamia o tym fakcie pocztą elektroniczną. PLK ograniczy liczbę generowanych rozkładów jazdy ZRJ do niezbędnego minimum przed zarządzeniem scalając kopie zamówień pociągu posiadające identyczne parametry trasy przejazdu w systemie ISZTP.</p>

<p>Uzasadnienie wnioskodawcy</p>	<p>Zmiana terminu, ma za zadanie, przede wszystkim, na zmianę „dni kalendarzowych” na „dni robocze”. Planiści przewoźników kolejowych pracują na ogół wyłącznie w dni robocze (w przeciwieństwie do dyspozytur), zatem zmiana zapisu da każdorazowo zapas 5 dni pracy w przód na akceptację rozkładu jazdy. W przeciwnym wypadku, w wybrane dni w ciągu roku, kiedy następuje kumulacja dni wolnych od pracy, planiści aplikanta nie mieliby wystarczającego czasu na akceptację projektu rozkładu jazdy.</p> <p>Każdorazowo przy przetrasowywaniu pociągów podczas opracowywania ZRJ powoduje mnożenie liczby wniosków w systemie ISZTP, co skutecznie utrudnia i wydłuża pracę przewoźnika w zakresie przygotowywania rozkładu jazdy, obiegów taboru, itp. Wprowadzenie algorytmu scalającego identyczne zamówienia zmniejszy objętość bazy danych i wprowadzi większą przejrzystość prezentowanych danych. Ponadto mniejsza liczba zamówień pozwoli na wyeliminowanie błędów podczas eksportu podobnych zamówień do systemu PdP (np. skutek przypadkowego, błędnego określenia kategorii handlowej pociągu).</p>
<p>Stanowisko PLK</p>	<p>PLK nie wyraża zgody na modyfikację postanowienia.</p> <p>Scalanie kopii zamówień pociągu posiadających identyczne parametry trasy przejazdu realizowane jest przez PLK, ponadto przewoźnik ma możliwość uzyskania dostępu do usługi Webservice lub Octopus i dowolnie wykorzystywać udostępnione dane w zależności od zapotrzebowania.</p>

<p>L.p.</p>	<p>32</p>
<p>Wnioskodawca</p>	<p>PKP CARGO S.A.</p>
<p>Jednostka redakcyjna</p>	<p>4.8.3. ust. 1 oraz ust. 2 Niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej</p>
<p>Treść przepisu</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. W trakcie realizacji rozkładu jazdy wykorzystanie trasy pociągu poniżej progu 70% w okresie poprzedzającym, może spowodować <u>pozbawienie prawa</u> do wykorzystania trasy pociągu. 2. W przypadku odcinka infrastruktury kolejowej o niewystarczającej zdolności przepustowej, wykorzystanie trasy poniżej progu 90% w okresie poprzedzającym, może spowodować <u>pozbawienie prawa</u> wykorzystania trasy pociągu.
<p>Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. W trakcie realizacji rozkładu jazdy wykorzystanie trasy pociągu poniżej progu 70% w okresie poprzedzającym, może spowodować pozbawienie prawa do wykorzystania trasy pociągu. 2. W przypadku odcinka infrastruktury kolejowej o niewystarczającej zdolności przepustowej, wykorzystanie trasy poniżej progu 90% w okresie poprzedzającym, może spowodować pozbawienie prawa wykorzystania trasy pociągu.
<p>Uzasadnienie wnioskodawcy</p>	<p>To jest powtórzenie podrozdziału 4.1 ust.12 i 13 Wprowadzenie - zapis do usunięcia.</p> <ol style="list-style-type: none"> 12. W trakcie rozpatrywania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej dla tras w RRJ, PLK <u>uwzględni</u> progową wielkość wykorzystania zdolności przepustowej przez aplikanta, w ostatnim zakończonym rocznym rozkładzie jazdy pociągów, wynoszącą 70%.

	<p>13. W przypadku przepełnienia odcinka infrastruktury, wielkość wykorzystania trasy pociągu w ciągu co najmniej jednego miesiąca w obowiązującym rozkładzie jazdy pociągów, poniżej progu wynoszącego 90%, upoważnia PLK do <u>odmowy przydzielenia</u> aplikantowi trasy pociągu na tym odcinku, chyba że wykorzystanie poniżej progu nastąpiło z przyczyn pozaekonomicznych, na które aplikant nie miał wpływu. W takim przypadku aplikant zobowiązany jest do wykazania PLK okoliczności mających wpływ na wykorzystanie zdolności przepustowej poniżej określonego progu.</p>
Stanowisko PLK	<p>Podrozdział 4.1. ust. 12 dotyczy <u>etapu przydzielania zdolności przepustowej</u> w ramach opracowywania RRJ, o czym mowa w § 27 ust. 1 pkt. 12 lit. h rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej: „(...) warunki, na jakich <u>uwzględnia się</u> poprzednie wielkości wykorzystania zdolności przepustowej przez aplikanta”.</p> <p>Podrozdział 4.1. ust. 13 dotyczy <u>etapu przydzielania zdolności przepustowej w przypadku przepełnienia odcinka infrastruktury</u>, § 27 ust. 1 pkt. 12 lit. k rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej: „(...) wielkość wykorzystania trasy pociągu upoważniająca zarządcę <u>do odmowy przydzielenia</u> aplikantowi trasy pociągu na danym odcinku”.</p> <p>Podrozdział 4.8.3 ust. 1 dotyczy <u>etapu realizacji</u> i stanowi wypełnienie regulacji wskazanej w § 27 ust. 1 pkt. 12 lit. o rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej: „progowa wielkość wykorzystania trasy pociągu, której niedotrzymanie może spowodować <u>utrata prawa do korzystania z trasy pociągu</u>”.</p> <p>Podrozdział 4.8.3. ust. 2 dotyczy <u>etapu realizacji w przypadku odcinka infrastruktury o niewystarczającej zdolności przepustowej</u> i stanowi wypełnienie regulacji wskazanej w § 27 ust. 1 pkt. 18 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej: „progowa wielkość wykorzystania trasy pociągu przydzielonej <u>na odcinku infrastruktury kolejowej o niewystarczającej zdolności przepustowej</u>, której przekroczenie przez przewoźnika upoważnia zarządcę do <u>pozbawienia go prawa do jej wykorzystania</u>.”</p> <p>Biorąc powyższe pod uwagę, podrozdział 4.8.3 ust. 1 i 2 stanowi regulację odrębną od regulacji wskazanej w podrozdziale 4.1 ust. 12 i 13. Postanowienia pozostają bez zmian.</p>

L.p.	33
Wnioskodawca	DB Cargo Polska S.A.
Jednostka redakcyjna	4.8.3. ust. 2 Niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej
Treść przepisu wg Projektu	W przypadku odcinka infrastruktury kolejowej o niewystarczającej zdolności przepustowej, wykorzystanie trasy poniżej progu 90% w okresie poprzedzającym, może spowodować pozbawienie prawa wykorzystania trasy pociągu.

Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	W przypadku odcinka infrastruktury kolejowej o niewystarczającej zdolności przepustowej, wykorzystanie trasy poniżej progu 90% w okresie poprzedzającym co najmniej miesiąca w obowiązującym rozkładzie jazdy pociągów , może spowodować pozbawienie prawa wykorzystania trasy pociągu, chyba że nastąpiło to z przyczyn pozaekonomicznych, na które aplikant nie miał wpływu.
Uzasadnienie wnioskodawcy	Wnosimy aby dostosować treść do aktualnego stanu prawnego, tj. art. 52 ust. 2 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/WE z dnia 21 listopada 2012 roku w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego oraz art. 30 ust. 3a ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 poz. 1043).
Stanowisko PLK	Nowelizacja ustawy z dnia 13 lutego 2020 r. o transporcie kolejowym wprowadziła przepis art. 30 ust. 3a, który został wdrożony w podrozdziale 4.1 ust. 13. Odnośnie uwagi dot. okresu badania, kwestia ta uregulowana jest w ust. 3 tego podrozdziału. Przepis pozostaje bez zmian.

L.p.	34
Wnioskodawca	DB Cargo Polska S.A.
Jednostka redakcyjna	5.2. ust. 4 Zasady ustalania opłat
Treść przepisu wg Projektu	Przy wyznaczaniu opłaty podstawowej PLK uwzględnia, z wyłączeniem pociągów, dla których przyznawana jest ulga intermodalna, część stawki jednostkowej związanej z rodzajem wykonywanych przewozów o wielkości różnej od 0 zł/pocmk ustaloną na podstawie wyników analizy rynku, o której mowa § 21 ust. 17 Rozporządzenia . Zasady stosowania części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów oraz jej wielkość zawiera załącznik 9.1.* ----- *Załącznik zostanie opublikowany niezwłocznie po jego opracowaniu
Uwaga Wnioskodawcy	Nie możemy precyzyjnie odnieść się do załącznika, bowiem ten nie został opracowany. Niemniej jednak bazując na dotychczasowych doświadczeniach wskazujemy, że wprowadzenie części stawki jednostkowej związanej z rodzajem wykonywanych przewozów innej niż 0 zł/pocmk wymaga nie tylko przeprowadzenia analizy rynku, o której mowa w § 21 ust. 17 rozporządzenia, lecz również jego zaakceptowania przez Prezesa UTK w toku postępowania o którym mowa w art. 33 ust. 15 ustawy o transporcie kolejowym. Z tego obowiązku nie zwalnia zarządcę decyzja o stosowaniu cennika obowiązującego w poprzednim rozkładzie jazdy. W takiej sytuacji zarządca powinien wystąpić o zatwierdzenie przez Prezesa UTK części opłaty podstawowej będącej sumą iloczynu przebiegu pociągu i części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów. Wskazujemy dodatkowo, że badanie rynku przeprowadzone w 2020 roku przed wybuchem pandemii wymaga powtórzenia w nowych warunkach gospodarczych i geopolitycznych i w żadnym wypadku nie może być stosowane do RJP 2021/22. Jest ono nieaktualne.
Stanowisko PLK	Na podstawie art. 33 ust. 22 ustawy o transporcie kolejowym: „Zarządca może podjąć decyzję o rezygnacji z opracowania projektu cennika, o którym mowa w ust. 13, albo jego części, i stosowaniu na kolejny okres obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów odpowiadającej mu części cennika obowiązującego w poprzednim rocznym rozkładzie jazdy pociągów. W takim przypadku zarządca: 1) informuje Prezesa UTK o swojej decyzji;

	<p>2) aktualizuje regulamin sieci w zakresie cennika, o którym mowa w ust. 13.”</p> <p>Art. 33 ust. 22 ustawy nie zobowiązuje zarządcy infrastruktury kolejowej do wystąpienia do Prezesa UTK o ponowne zatwierdzenie sposobu ustalania części stawki jednostkowej opłaty podstawowej związanej z rodzajem wykonywanych przewozów obowiązującej w poprzednim rocznym rozkładzie jazdy pociągów.</p> <p>Analiza rynku, która została przeprowadzona na przełomie 2019 i 2020 r. na podstawie § 21 ust. 17 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie warunków udostępniania infrastruktury kolejowej wykazała, że możliwe jest zastosowanie do określonych rodzajów przewozów, składnika stawki związanego z rodzajem wykonywanych przewozów w wysokości wyższej od 0 zł/pockm. Według wyników analizy rynku, składnikiem stawki związanym z rodzajem wykonywanych przewozów może być objęty segment przewozów towarowych w określonym przedziale mas pociągów z wyłączeniem segmentu przewozów intermodalnych.</p> <p>Segment przewozów towarowych w znacznie mniejszym stopniu niż segment przewozów pasażerskich został dotknięty skutkami pandemii. Wielkość przewozów towarowych utrzymuje się na poziomie zbliżonym do miesięcy sprzed pandemii.</p> <p>Należy również zauważyć, że na podstawie art. 33 ust. 14 ustawy, projekt cennika 2021/2022 zostanie przedłożony do zatwierdzenia Prezesowi UTK w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej, a następnie na podstawie art. 33 ust. 15 ustawy w drodze decyzji będzie zatwierdzony, a w przypadku stwierdzenia niezgodności z przepisami nie będzie zatwierdzony.</p>
--	--

L.p.	35
Wnioskodawca	Koleje Małopolskie Sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	5.3. ust. 1 Minimalny pakiet dostępu i opłaty
Treść przepisu	<p>1. Minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obejmuje:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej; 2) umożliwienie korzystania z infrastruktury kolejowej, w tym z rozjazdów i węzłów kolejowych w ramach przydzielonej zdolności przepustowej; 3) sterowanie ruchem kolejowym oraz dostarczanie informacji o ruchu pociągów; 4) udostępnianie informacji wymaganej do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przydzielona zdolność przepustowa; 5) udostępnienie urządzeń sieci trakcyjnej jeżeli są one dostępne.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p>1. Minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obejmuje:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej; 2) umożliwienie korzystania z infrastruktury kolejowej, w tym z rozjazdów i węzłów kolejowych w ramach przydzielonej zdolności przepustowej; 3) sterowanie ruchem kolejowym oraz dostarczanie informacji o ruchu pociągów; 4) udostępnianie informacji wymaganej do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przydzielona zdolność przepustowa; 5) udostępnienie urządzeń sieci trakcyjnej jeżeli są one dostępne;

	6) umożliwienie realizacji postojów handlowych przez pociągi pasażerskie na torach przy peronach wykazanych w załączniku 2.6 „Wykaz posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych”.
Uzasadnienie wnioskodawcy	Sposób kwalifikacji infrastruktury peronowej ma kluczowe znaczenie ze względu na zasady pobierania od przewoźników kolejowych opłaty za jej udostępnianie. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w wyroku z 10 lipca 2019 r. w sprawie C-210/18 stwierdził, że opłata za dostęp do peronów wchodzi w zakres minimalnego pakietu dostępu do infrastruktury kolejowej. Zadaniem Trybunału Sprawiedliwości UE jest zapewnienie jednolitej wykładni prawa w Unii Europejskiej, zatem postanowienia wyroku należy stosować także na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A. Zgodnie z opinią Trybunału w przedmiotowej sprawie, załącznik II do dyrektywy 2012/34/UE należy interpretować w ten sposób, że „perony pasażerskie” są elementem infrastruktury kolejowej, którego użytkowanie wchodzi w zakres minimalnego pakietu dostępu zgodnie z pkt 1 lit. c wspomnianego załącznika II.
Stanowisko PLK	W podrozdziale 5.3. ust. 1 pkt 2 dopisuje się przypis dolny w brzmieniu: „Zgodnie z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z 10 lipca 2019 r. w sprawie C-210/18 - załącznik II do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego należy interpretować w ten sposób, że „perony pasażerskie”, o których mowa w załączniku I do tej dyrektywy, są elementem infrastruktury kolejowej, którego użytkowanie wchodzi w zakres minimalnego pakietu dostępu zgodnie z pkt 1 lit. c wspomnianego załącznika II, który to przepis został zaimplementowany do załącznika 2 do Ustawy – ust. 1 pkt. 2, a tym samym wdrożony do Regulaminu w podrozdziale 5.3. ust. 1 pkt. 2.”

L.p.	36
Wnioskodawca	Koleje Małopolskie Sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	5.3. ust. 6 Minimalny pakiet dostępu i opłaty
Treść przepisu	Opłata za postój pojazdów kolejowych nie krótszy niż 2 godziny na torach niebędących obiektami infrastruktury usługowej ustalana jest jako iloczyn czasu trwania postoju i stawki jednostkowej.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	Opłata za postój pojazdów kolejowych nie krótszy niż 2 4 godziny na torach niebędących obiektami infrastruktury usługowej ustalana jest jako iloczyn czasu trwania postoju i stawki jednostkowej.
Uzasadnienie wnioskodawcy	Z uwagi na niekorzystne trasowanie pociągów w warunkach ograniczonej zdolności przepustowej na sieci zarządcy infrastruktury, częstokroć niemożliwe jest przejście składu w czasie krótszym niż 4 godziny. W konsekwencji, przewoźnik zmuszony jest odstawić skład na stacji zwrotnej na czas dłuższy niż zamierzony. Ostatecznie, przewoźnik zmuszony jest do opłaty za postój pojazdów na torach zarządcy infrastruktury, jak również traci przychody z tytułu obniżonej zdolności przewozowej na eksploatowanych liniach kolejowych.
Stanowisko PLK	Zapis zgodny z postanowieniem art. 33 ust. 10 ustawy o transporcie kolejowym: „Zarządca określa maksymalny czas postoju pojazdów kolejowych w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, nie krótszy niż 2 godziny,

	<p>w odniesieniu do którego nie pobiera opłat za przydzieloną zdolność przepustową dla potrzeb postoju pojazdów kolejowych.”</p> <p>PLK pobiera opłatę za usługę postoju zgodnie z regulacjami wskazanymi w ustawie, rozporządzeniu i regulaminie sieci. Regulacja ma na celu nieblokowanie przepustowości. Przepis pozostaje bez zmian.</p>
--	--

L.p.	37
Wnioskodawca	DB Cargo Polska S.A.
Jednostka redakcyjna	5.6. Opłaty za niewykorzystanie / rezygnację ze zdolności przepustowej
Treść przepisu wg Projektu	<p>1. Opłata rezerwacyjna pobierana od aplikantów za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej, jeżeli:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) aplikant niebędący przewoźnikiem nie wskaże przewoźnika kolejowego, który ma wykorzystać przydzieloną zdolność przepustową, albo przewoźnik kolejowy wskazany przez aplikanta nie zawrze z PLK Umowy o wykorzystanie; 2) aplikant będący przewoźnikiem nie zawrze z PLK Umowy o wykorzystanie; <p>– wynosi 100% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, nie mniej jednak niż 1000 zł.</p> <p>PLK nie pobiera opłaty rezerwacyjnej, jeżeli przewoźnik wystąpił do Prezesa UTK o wydanie decyzji w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej i Prezes UTK wydał decyzję, o której mowa w art. 30d Ustawy.</p> <p>2. W przypadku niewykorzystania przez przewoźnika, z przyczyn leżących po jego stronie, całej albo części trasy pociągu przydzielonej w ramach rocznego rozkładu jazdy, opłata rezerwacyjna za niewykorzystaną część przydzielonej trasy pociągu wynosi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 25% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu: <ol style="list-style-type: none"> a) w przypadku braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu, b) za okres od dnia złożenia rezygnacji do dnia poprzedzającego wdrożenie zmiany rozkładu jazdy pociągów, dla której nie upłynął jeszcze termin składania wniosków; 2) 5% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy, za okres od dnia wdrożenia zmiany rozkładu jazdy pociągów, dla której nie upłynął jeszcze termin składania wniosków, do końca okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów. <p>3. W przypadku niewykorzystania przez przewoźnika, z przyczyn leżących po jego stronie, całej albo części trasy pociągu przydzielonej w trybie innym niż przyjęty dla rocznego rozkładu jazdy pociągów, opłata rezerwacyjna za niewykorzystany odcinek przydzielonej trasy pociągu wynosi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 25% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, przy braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu albo jej złożeniu w terminie krótszym niż 12 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu; 2) 20% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie nie krótszym niż 12 godzin i krótszym niż 36 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu; 3) 15% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie nie krótszym niż 36 godzin i krótszym niż 72 godziny przed planowym uruchomieniem pociągu; 4) 10% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie nie krótszym

	<p>niż 72 godziny i nie dłuższym niż 30 dni przed planowym uruchomieniem pociągu;</p> <p>5) 0% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie dłuższym niż 30 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu.</p> <p>4. Opłaty rezerwacyjne, o których mowa w ust. 2 i 3 wynoszą 0% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku, gdy niewykorzystanie trasy pociągu jest następstwem wniosku o przydzielenie trasy pociągu dotyczącego modyfikacji przydzielonej trasy pociągu, złożonego w ramach zmiany rozkładu jazdy.</p> <p>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.</p> <p>6. Opłata za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej pobierana od aplikantów, jeżeli na podstawie wniosku nie została przydzielona zdolność przepustowa, z wyłączeniem sytuacji, gdy zdolność przepustowa nie została przydzielona z przyczyn leżących po stronie PLK – wynosi 100 zł.</p>
Uwaga Wnioskodawcy	Wnosimy o odstąpienie od naliczania opłat rezerwacyjnych, tak jak miało to miejsce w odniesieniu do RRJ 2019/2020 (vide pismo PKP PLK S.A. z dnia 20 marca 2020 roku, znak: IUS7-82040-3/20).
Stanowisko PLK	Pismem IUS1-82040-26/20 z dnia 27 sierpnia 2020 r. Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. poinformował licencjonowanych przewoźników kolejowych korzystających z infrastruktury PLK, że Spółka od dnia 10 września 2020 r. przywraca naliczanie opłaty rezerwacyjnej dla pociągów mających realizować przejazd w ramach indywidualnego rozkładu jazdy pociągów, natomiast od rozkładu jazdy pociągów 2020/2021 naliczana będzie opłata rezerwacyjna również dla pociągów zamawianych w ramach rocznego rozkładu jazdy pociągów oraz naliczana będzie kara umowna z tytułu uruchomienia przez przewoźnika pociągu z innym rodzajem pojazdu trakcyjnego lub zwiększoną masą brutto pociągu. Przepis pozostaje bez zmian.

L.p.	38
Wnioskodawca	Koleje Małopolskie Sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	5.6. ust. 3 Opłaty za niewykorzystanie / rezygnację ze zdolności przepustowej
Treść przepisu	<p>3. W przypadku niewykorzystania przez przewoźnika, z przyczyn leżących po jego stronie, całej albo części trasy pociągu przydzielonej w trybie innym niż przyjęty dla rocznego rozkładu jazdy pociągów, opłata rezerwacyjna za niewykorzystany odcinek przydzielonej trasy pociągu wynosi:</p> <p>1) 25% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, przy braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu albo jej złożeniu w terminie krótszym niż 12 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;</p> <p>2) 20% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie nie krótszym niż 12 godzin i krótszym niż 36 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;</p> <p>3) 5% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie nie krótszym</p>

	<p>niż 36 godzin i krótszym niż 72 godziny przed planowym uruchomieniem pociągu;</p> <p>4) 10% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie nie krótszym niż 72 godziny i nie dłuższym niż 30 dni przed planowym uruchomieniem pociągu;</p> <p>5) 0% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie dłuższym niż 30 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu.</p>
<p>Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy</p>	<p>3. W przypadku niewykorzystania przez przewoźnika, z przyczyn leżących po jego stronie, całej albo części trasy pociągu przydzielonej w trybie innym niż przyjęty dla rocznego rozkładu jazdy pociągów, opłata rezerwacyjna za niewykorzystany odcinek przydzielonej trasy pociągu wynosi:</p> <p>1) 25% 20% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, przy braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu albo jej złożeniu w terminie krótszym niż 12 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;</p> <p>2) 20% 15% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie nie krótszym niż 12 godzin i krótszym niż 36 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;</p> <p>3) 45% 10% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie nie krótszym niż 36 godzin i krótszym niż 72 godziny przed planowym uruchomieniem pociągu;</p> <p>4) 40% 5% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie nie krótszym niż 72 godziny i nie dłuższym niż 30 dni przed planowym uruchomieniem pociągu;</p> <p>5) 0% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie dłuższym niż 30 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu.</p>
<p>Uzasadnienie wnioskodawcy</p>	<p>Zaproponowana wielkość opłaty rezerwacyjnej za niewykorzystany odcinek przydzielonej trasy pociągu jest nieadekwatna do kosztów ponoszonych przez PLK z tytułu obsługi konstruktorskiej niewykorzystania trasy pociągu. Tak skonstruowany zapis składania przewoźnika do ograniczenia planowania i zamawiania tras pociągów w ramach rocznego rozkładu jazdy, skutkiem czego zbyt duża część uruchamianych pociągów kursuje w ramach indywidualnego rozkładu jazdy konstruowanego na bieżąco w miarę napływu wniosków. Taki sposób konstrukcji rozkładu jazdy w zdecydowany sposób ogranicza zdolność przepustową poszczególnych odcinków linii kolejowych i jest w konsekwencji problematyczna zarówno dla przewoźników, jak i dla zespołów konstrukcyjnych PLK.</p>
<p>Stanowisko PLK</p>	<p>Regulacja podrozdziału 5.6 ust. 3 wynika wprost z § 23 ust. 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej. Przepis pozostaje bez zmian.</p>

L.p.	39
Wnioskodawca	Koleje Małopolskie sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	5.6. ust. 6 Opłaty za niewykorzystanie / rezygnację ze zdolności przepustowej
Treść przepisu	Opłata za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej pobierana od aplikantów, jeżeli na podstawie wniosku nie została przydzielona zdolność przepustowa, z wyłączeniem sytuacji, gdy zdolność przepustowa nie została przydzielona z przyczyn leżących po stronie PLK – wynosi 100 zł.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	Opłata za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej pobierana od aplikantów, jeżeli na podstawie wniosku nie została przydzielona zdolność przepustowa, z wyłączeniem sytuacji, gdy zdolność przepustowa nie została przydzielona z przyczyn leżących po stronie PLK – wynosi 100 zł. 50 zł.
Stanowisko PLK	Wysokość opłaty za obsługę wniosku, o której mowa w podrozdziale 5.6 ust. 6 wynika wprost z § 19 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej. Przepis pozostaje bez zmian.

L.p.	40
Wnioskodawca	PKP Intercity S.A.
Jednostka redakcyjna	6.3.3.2. ust. 6 Postępowanie w razie zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w transporcie kolejowym
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.</p> <p>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</p>

	<p>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, chyba że odpowiedzialnym za zdarzenie został uznany podmiot, którego przedstawiciele nie byli uprawnieni do udziału w pracach 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 ustalić wiążąco, że odpowiedzialnym za pokrycie strat jest np. podwykonawca PLK (lub inny podmiot niebędący stroną postępowania), a podwykonawca (lub ten podmiot) uchyla się od odpowiedzialności powołując się na stosunki pomiędzy nim a PLK.</p>
Stanowisko PLK	<p>Ustalenia zespołu są wiążące dla wszystkich stron postępowania.</p> <p>W skład komisji kolejowej do postępowania w sprawie zaistniałego zdarzenia powołuje się przedstawicieli wszystkich podmiotów mających związek ze zdarzeniem. Tak więc nie można wskazywać odpowiedzialności dla podmiotu, który nie był uczestnikiem toczącego się postępowania. Zgodnie z zapisami §11.8. Instrukcji Ir-8, przewodniczący komisji kolejowej po uzyskaniu opinii członków komisji, może włączyć do jej składu osoby, które mogą przyczynić się do ustalenia przyczyn zdarzenia. Przepis pozostaje bez zmian.</p>

L.p.	41
Wnioskodawca	PKP Intercity S.A.
Jednostka redakcyjna	6.3.3.2. ust. 7 Postępowanie w razie zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w transporcie kolejowym
Treść przepisu	Roszczeń z tytułu zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, o których mowa w ust. 1, niezawinionych przez PLK, zainteresowane podmioty dochodzą we własnym zakresie.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p>Usunięcie przepisu:</p> <p>Roszczeń z tytułu zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, o których mowa w ust. 1, niezawinionych przez PLK, zainteresowane podmioty dochodzą we własnym zakresie.</p> <p>bądź wprowadzenie zapisu:</p> <p><i>Roszczeń z tytułu zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, o których mowa w ust. 1, w zakresie w jakim PLK nie odpowiada na zasadzie art. 435 § 1 KC, zainteresowane podmioty dochodzą we własnym zakresie.</i></p>
Uzasadnienie wnioskodawcy	Wszystkich roszczeń zainteresowane podmioty dochodzą we własnym zakresie. Nic innego nie wynika z pozostałych postanowień Porozumienia, tj. brak jest

	postanowień, z których by wynikało, że PLK wyręcza podmioty zainteresowane w dochodzeniu roszczeń, jeżeli szkoda została spowodowana z winy PKP PLK. Chyba, że chodzi o to, że za szkody PLK odpowiada na zasadzie winy, jednakże zgodnie z wyrokiem Sądu Najwyższego z dnia 31 maja 2017 V CSK511/16 PLK odpowiada na zasadzie art. 435 § 1 KC odpowiada na zasadzie ryzyka a nie winy.
Stanowisko PLK	PLK przyjmuje propozycję przewoźnika i wykreśla z Regulaminu sieci przepis podrozdziału 6.3.3.2 ust. 7, z uwagi na fakt, że kwestię tę regulują postanowienia § 30 ust. 6 oraz § 36 ust. 7 Instrukcji Ir-8.

L.p.	42
Wnioskodawca	PKP CARGO S.A.
Jednostka redakcyjna	6.3.3.3. ust. 18 Postępowanie w przypadku pozostałych zakłóceń eksploatacyjnych
Treść przepisu	W przypadku wykrycia przez przytorowe urządzenia dSAT przekroczenia przez pojazd kolejowy granicznej wartości przeciążenia dynamicznego, dyżurny ruchu przekazuje przez radiotelefon maszyniście prowadzącemu pojazd kolejowy z napędem informacje o rodzaju nieprawidłowości i jej lokalizacji (numerze osi, licząc od początku pociągu). Dyżurny ruchu poleca kontynuować jazdę z ograniczoną prędkością, ustaloną na podstawie „Regulaminu obsługi terminala urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych w taborze podczas jazdy”, do stacji wyłączenia, gdzie pojazd kolejowy z wykrytym przekroczeniem należy wyłączyć z pociągu i pozostawić do dyspozycji przewoźnika.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	W przypadku wykrycia przez przytorowe urządzenia dSAT przekroczenia przez pojazd kolejowy granicznej wartości przeciążenia dynamicznego, dyżurny ruchu przekazuje przez radiotelefon maszyniście prowadzącemu pojazd kolejowy z napędem informacje o rodzaju nieprawidłowości i jej lokalizacji (numerze osi, licząc od początku pociągu). Dyżurny ruchu poleca kontynuować jazdę z ograniczoną prędkością, ustaloną na podstawie „Regulaminu obsługi terminala urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych w taborze podczas jazdy”, do stacji wyłączenia, gdzie pojazd kolejowy z wykrytym przekroczeniem należy wyłączyć z pociągu i pozostawić do dyspozycji przewoźnika. W przypadku braku stwierdzenia nieprawidłowości na taborze (lokomotywie) wykrytym przez dSAT Zarządca Infrastruktury pokryje koszty transportu taboru do miejsca wykonania badań oraz pomiarów.
Uzasadnienie wnioskodawcy	Zdarzają się przypadki, kiedy pojedyncze urządzenie dSAT wykrywa usterki taboru przekroczenia granicznego nacisku PD, kiedy pojazd przejechał przez inne urządzenia dSAT i nieprawidłowości nie było. W wyniku tego przewoźnik zobowiązany jest wyłączyć pojazd z pociągu. Jednocześnie po badaniach technicznych okazywało się, że usterek nie było. Niezasadne działanie dSAT powoduje opóźnienie pociągu, zablokowanie stacji, wyłączenie taboru (lokomotywu) i transport na pomiary oraz utracenie korzyści materialnych i wizerunkowych wobec klienta PKP CARGO S.A.
Stanowisko PLK	Postępowanie w przypadku wykrycia niesprawności taboru (w tym rozliczenie kosztów), jako sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, odbywa się zgodnie z Ir-8, która to Instrukcja ma bezpośrednie zastosowanie.

	<p>Niesprawności układu biegowego pojazdów wywołują dodatkowe oddziaływania dynamiczne pojazdów na szyny i mogą powodować uszkodzenia nawierzchni (m.in. pęknięcia szyn). Progi pomiarowe dla funkcji przeciążenia dynamicznego (PD), które zostały zdefiniowane w obowiązujących Wytycznych techniczno–eksploatacyjnych urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru le-3 uwzględniają także dokładność pomiarów przez urządzenia dSAT, wynoszącą +/- 20 kN. Należy także zwrócić uwagę, że przyjęta w Wytycznych le-3 wartość progowa dla stanu granicznego (GRAN) 350 kN i tak znacząco przekracza wartości przyjęte w innych zarządach kolejowych.</p> <p>Działanie urządzeń dSAT jest sprawdzane cyklicznie przez programy samotestujące, a ponadto stan techniczny jest monitorowany w procesie ciągłym przez podmiot prowadzący obsługę techniczną tych urządzeń. Ponadto prawidłowość działania tych urządzeń jest weryfikowana przez przejeżdżające kolejne pociągi. Przepis pozostaje bez zmian.</p>
--	---

ZAŁĄCZNIKI DO REGULAMINU

L.p.	43
Wnioskodawca	Koleje Małopolskie Sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	Załącznik 5.2 Terminarz obowiązywania zmienionej organizacji ruchu pociągów oraz przygotowania i publikacji rozkładów jazdy pociągów 2021/2022
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	Wnioskujemy o redukcję liczby ZRJ z 5 do 4 w ramach RRJ 2021/2022 z wdrożeniem ZRJ, co do zasady w pierwszą niedzielę miesiąca. Proponujemy następujące terminy obowiązywania ZRJ: <ol style="list-style-type: none"> 1. I cykl – 12.12.2021 r. – 06.03.2022 r. 2. II cykl – 05.03.2022 r. – 05.06.2022 r. 3. III cykl – 04.06.2022 r. – 03.09.2022 r. 4. IV cykl – 04.09.2022 r. – 10.12.2022 r.
Uzasadnienie wnioskodawcy	Takie działanie ułatwi przygotowanie drużynom pociągowym miesięcznych harmonogramów pracy i przekazanie im w terminie zgodnym z Kodeksem Pracy tj. 7 dni przed rozpoczęciem danego miesiąca kalendarzowego. W przypadku, gdy jeden z cykli ZRJ rozpoczyna się w drugiej połowie miesiąca, przewoźnik nie może opracować harmonogramu pracy pracowników, z uwagi na wciąż trwające korekty w zakresie ustalania ZRJ.
Stanowisko PLK	Zmniejszenie liczby ZRJ z 5 do 4 aktualnie nie jest możliwe do realizacji z uwagi na szeroki program inwestycyjny. Gdy będzie to możliwe, PLK rozważy zmniejszenie liczby ZRJ. Przepis pozostaje bez zmian.

L.p.	44
Wnioskodawca	PKP Intercity S.A.
Jednostka redakcyjna	Załącznik nr 16 ust. 3 Regulacje dotyczące komunikacji zastępczej wprowadzanej przez przewoźnika
Treść przepisu	PLK obowiązana jest do pokrycia dodatkowych kosztów ponoszonych przez przewoźnika z tytułu wprowadzenia komunikacji zastępczej, jeżeli jej wprowadzenie, na liniach na których została przydzielona zdolność przepustowa dla tras pociągów - wynika z przyczyn leżących po stronie PLK. Przez dodatkowe koszty, o których mowa wyżej, rozumie się różnicę pomiędzy kosztami za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, które poniósłby przewoźnik w przypadku realizacji przejazdu bez jakichkolwiek ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, powstałych z przyczyn leżących po stronie PLK, a pełnymi udokumentowanymi fakturami kosztami ponoszonymi przez przewoźnika za wykonanie usługi komunikacji zastępczej przez realizatora tej usługi (tj. koszty udostępnienia pojazdu drogowego wraz z jego kierowcą).
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	PLK obowiązana jest do pokrycia dodatkowych kosztów ponoszonych przez przewoźnika z tytułu wprowadzenia komunikacji zastępczej, jeżeli jej wprowadzenie, na liniach na których została przydzielona zdolność przepustowa dla tras pociągów - wynika z przyczyn leżących po stronie PLK. Przez dodatkowe koszty, o których mowa wyżej, rozumie się różnicę pomiędzy kosztami za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, które poniósłby przewoźnik w przypadku realizacji przejazdu bez jakichkolwiek ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, powstałych z przyczyn leżących po stronie PLK, a pełnymi udokumentowanymi fakturami kosztami ponoszonymi przez

	<p>przewoźnika za wykonanie usługi wynikającej z wprowadzenia komunikacji zastępczej przez realizatora tej usługi (tj. koszty udostępnienia pojazdu drogowego wraz z jego kierowcą jak i kwot wynikających z dodatkowych kosztów komunikacji zastępczej, tj. kosztów związanych z:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) obsługą rewidencką, b) obsługą manewrową, c) uruchomieniem tymczasowych punktów czyszczeń wagonów (np. wywóz śmieci z wagonów, odfekalnianie), <p>w sytuacji, jeśli jest to uzasadnione z uwagi na zmianę organizacji ruchu kolejowego wynikające z planowanych robót modernizacyjnych i remontowych na liniach PLK.</p> <p>W sytuacjach dowozu pasażerów, w ramach komunikacji zastępczej, do i ze stacji/ przystanków osobowych, na których postoje się nie odbywają ze względu na przejazd pociągu drogą okrężną lub w przypadku przejazdu pociągu trasą zaplanowaną, ale bez możliwości zatrzymania się na stacjach/przystankach osobowych, Przewoźnik obciąża jednostkę organizacyjną Zarządcy, poniesionymi z tego tytułu pełnymi udokumentowanymi fakturą kosztami.</p>
<p>Uzasadnienie wnioskodawcy</p>	<p>Uwaga taka była zgłaszana do Regulaminu 2020/2021, Ze strony PKP IC istotnym jest zabezpieczenie rozliczenia pełnych kosztów KZ, która jest wynikiem ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej z przyczyn leżących po stronie PLK.</p>
<p>Stanowisko PLK</p>	<p>Postanowienia dot. komunikacji zastępczej zostały w Projekcie Regulaminu sieci 2021/2022 wyodrębnione do Załącznika 16 w brzmieniu tożsamym z obowiązującym w Regulaminie sieci 2020/2021.</p> <p>Postanowienie ust. 3 Załącznika 16 wyraźnie wskazuje jakie koszty pokrywane mogą być przez PLK, tj. udostępnienie pojazdu drogowego wraz z kierowcą.</p> <p>W zakresie realizacji projektów POIiŚ, CEF lub POPW, PLK zgodnie z wytycznymi CUPT tj.: koszt udostępnienia pojazdu drogowego wraz z jego kierowcą, po zawarciu odpowiedniego porozumienia.</p> <p>CUPT nie wyraził zgody na kwalifikowanie innych kosztów wskazanych m.in. w powyższej propozycji w ramach unijnych środków dedykowanych na budowę czy modernizację infrastruktury kolejowej. Również nie ma możliwości kwalifikowania tych kosztów w ramach umowy zawartej z MI na realizację programu wieloletniego dot. finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową w tym jej utrzymania i remontów. Przepis pozostaje bez zmian.</p>

<p>L.p.</p>	<p>45</p>
<p>Wnioskodawca</p>	<p>PKP Intercity S.A.</p>
<p>Jednostka redakcyjna</p>	<p>Załącznik nr 16 ust. 4 Regulacje dotyczące komunikacji zastępczej wprowadzanej przez przewoźnika</p>
<p>Treść przepisu</p>	<p>Rozliczenia kosztów komunikacji zastępczej odbywają się zgodnie z postanowieniami Umowy o wykorzystanie.</p> <p>W przypadku prowadzenia robót inwestycyjnych przez PLK w lokalizacjach związanych z realizacją projektów POIiŚ [Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko], CEF [(ang. Connecting Europe Facility) – Program „Łącząc Europę”] lub POPW [Program Operacyjny Polska Wschodnia], rozliczenie kosztów komunikacji zastępczej odbywać się będzie wyłącznie na podstawie odrębnie zawartego porozumienia, w ramach zabezpieczonych środków finansowych.</p>

Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	Rozliczenia kosztów komunikacji zastępczej odbywają się zgodnie z postanowieniami Umowy o wykorzystanie. W przypadku prowadzenia robót inwestycyjnych przez PLK w lokalizacjach związanych z realizacją projektów POIiŚ [Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko], CEF [(ang. Connecting Europe Facility) – Program „Łącząc Europę”] lub POPW [Program Operacyjny Polska Wschodnia], rozliczenie kosztów komunikacji zastępczej odbywać się będzie wyłącznie na podstawie odrębnie zawartego porozumienia, w ramach zabezpieczonych środków finansowych.
Uzasadnienie wnioskodawcy	PKP IC nie może ponosić odpowiedzialności za wysokość zabezpieczenia finansowego na KZ w trakcie realizacji projektów POIiŚ, CEF i POPW.
Stanowisko PLK	Postanowienia dot. komunikacji zastępczej zostały w Projekcie Regulaminu sieci 2021/2022 wyodrębnione do Załącznika 16 w brzmieniu tożsamym z obowiązującym w Regulaminie sieci 2020/2021. Postanowienie ust. 4 zdanie drugie stanowi przepis szczególny względem ogólnych zasad rozliczania komunikacji zastępczej. Rozliczenie komunikacji zastępczej w przypadku ww. projektów inwestycyjnych, odbywa się na podstawie odrębnie zawartego porozumienia w ramach zabezpieczonych środków. Jest to doprecyzowanie informacji, gdyż nie na każdym kontrakcie istnieje taka możliwość. Przepis pozostaje bez zmian.

PLAN WYKONANIA 2021/2022

L.p.	46
Wnioskodawca	POLREGIO sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	5.7.1. ust. 3 Ogólne zasady i cele
Treść przepisu wg Projektu	<p>Przyjmuje się, że w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2021/2022, procentowy udział pociągów przewoźnika, które nie zostaną opóźnione z jego winy, w ogólnej liczbie uruchomionych przez niego pociągów, tzw. punktualność kwalifikowana przewoźnika ustalona zostanie na podstawie wykonania w rozkładzie jazdy pociągów 2020/2021.</p> <p>Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej PLK informuje każdego z przewoźników w formie pisemnej o osiągniętym przez danego przewoźnika średnim rocznym poziomie wyników punktualności kwalifikowanej.</p>
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p>Przyjmuje się, że w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2021/2022, procentowy udział pociągów przewoźnika, które nie zostaną opóźnione z jego winy, w ogólnej liczbie uruchomionych przez niego pociągów, tzw. punktualność kwalifikowana przewoźnika wynosi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 90% dla przewozów pasażerskich, 2. 70% dla przewozów towarowych. <p>ustalona zostanie na podstawie wykonania w rozkładzie jazdy pociągów 2020/2021.</p> <p>Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej PLK informuje każdego z przewoźników w formie pisemnej o osiągniętym przez danego przewoźnika średnim rocznym poziomie wyników punktualności kwalifikowanej</p>
Uzasadnienie wnioskodawcy	<p>Tzw. punktualność kwalifikowana musi być jednoznacznie określona na równych i niedyskryminujących zasadach wszystkich przewoźników. Zakładamy, że POLREGIO sp. z o.o. w rozkładzie jazdy 2020/2021 osiągnęła punktualność kwalifikowaną w wysokości 98,21% (zakładamy, że mieliśmy dobry ten okres). Wynika z tych zapisów, że jeżeli osiągniemy w rozkładzie jazdy pociągów 2021/2022 punktualność kwalifikowaną w wysokości 96,42% to (tj. punktualność dużo wyższą niż zapisy §18 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r, w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej Dz. U. z 2017 r., poz. 755 ze zm.) to zostaniemy obciążeni karą pieniężną za działania zakłócające działalność kolei, o których mowa w postanowieniach projektu podrozdziału 5.7.3. pkt II ust. 1. Jednoznacznie podkreślamy, że nie ma zgody na takie zapisy.</p>
Stanowisko PLK	<p>Podstawowym celem opracowanego Planu wykonania, według założeń Ustawodawcy, jest wprowadzenie mechanizmów mających na celu zwiększenie wydajności i poprawienie punktualności pociągów w skali całej sieci, co można osiągnąć przez zmobilizowanie każdego z przewoźników do poprawienia jego poziomu punktualności względem dotychczasowego.</p> <p>Należy zatem połączyć dwa wskaźniki punktualności pociągów podlegających rozliczeniom: punktualności kwalifikowanej przewoźnika (jego indywidualnej) oraz średniej punktualności kwalifikowanej według segmentów przewozów.</p> <p>Przyjęcie poprawki przewoźnika nie wprowadzałoby mechanizmu mobilizującego przewoźników do podniesienia punktualności przewozów.</p> <p>Przepis pozostaje bez zmian.</p>

L.p.	47
Wnioskodawca	POLREGIO sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	5.7.1. ust. 5 Ogólne zasady i cele
Treść przepisu wg Projektu	PLK obciąża przewoźnika karą za działania zakłócające eksploatację sieci kolejowej w przypadku osiągnięcia przez niego punktualności kwalifikowanej według segmentów przewozów (pasażerskie, towarowe) poniżej progu określonego w ust. 7 i nieosiągnięcia przez przewoźnika jego indywidualnej punktualności kwalifikowanej, o której mowa w ust. 3.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	PLK obciąża przewoźnika karą za działania zakłócające eksploatację sieci kolejowej w przypadku nieosiągnięcia przez niego punktualności kwalifikowanej według segmentów przewozów (pasażerskie, towarowe) poniżej progu określonego w ust. 7 i nieosiągnięcia przez przewoźnika jego indywidualnej punktualności kwalifikowanej, o której którym mowa w ust. 3.
Uzasadnienie wnioskodawcy	Tzw. punktualność kwalifikowana musi być jednoznacznie określona na równych i niedyskryminujących zasadach wszystkich przewoźników. Zakładamy, że POLREGIO sp. z o.o. w rozkładzie jazdy 2020/2021 osiągnęła punktualność kwalifikowaną w wysokości 98,21% (zakładamy, że mieliśmy dobry ten okres). Wynika z tych zapisów, że jeżeli osiągniemy w rozkładzie jazdy pociągów 2021/2022 punktualność kwalifikowaną w wysokości 96,42% to (tj. punktualność dużo wyższą niż zapisy §18 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r, w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej Dz. U. z 2017 r., poz. 755 ze zm.) to zostaniemy obciążeni karą pieniężną za działania zakłócające działalność kolei, o których mowa w postanowieniach projektu podrozdziału 5.7.3. pkt II ust. 1. Jednoznacznie podkreślamy, że nie ma zgody na takie zapisy.
Autopoprawka PLK	PLK obciąża przewoźnika karą za działania zakłócające eksploatację sieci kolejowej w przypadku, o którym mowa w podrozdziale 5.7.3.2. ust.1.
Stanowisko PLK	Podstawowym celem opracowanego Planu wykonania, według założeń Ustawodawcy, jest wprowadzenie mechanizmów mających na celu zwiększenie wydajności i poprawienie punktualności pociągów w skali całej sieci, co można osiągnąć przez zmobilizowanie każdego z przewoźników do poprawienia jego poziomu punktualności względem dotychczasowego. Należy zatem połączyć dwa wskaźniki punktualności pociągów podlegających rozliczeniom: punktualności kwalifikowanej przewoźnika (jego indywidualnej) oraz średniej punktualności kwalifikowanej według segmentów przewozów. Przyjęcie poprawki przewoźnika nie wprowadzałoby mechanizmu mobilizującego przewoźników do podniesienia punktualności przewozów. Przepis pozostaje bez zmian.

L.p.	48
Wnioskodawca	POLREGIO sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	5.7.1. ust. 6 Ogólne zasady i cele
Treść przepisu wg Projektu	PLK wypłaca przewoźnikowi premię za osiągnięcie przez niego punktualności kwalifikowanej według segmentów przewozów powyżej progu określonego w ust. 7 i osiągnięcia przez przewoźnika jego indywidualnej punktualności kwalifikowanej, o której mowa w ust. 3.

Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	PLK wypłaca przewoźnikowi premię za osiągnięcie przez niego punktualności kwalifikowanej według segmentów przewozów powyżej progu określonego w ust. 7 i osiągnięcia przez przewoźnika jego indywidualnej punktualności kwalifikowanej , o której którym mowa w ust. 3.
Uzasadnienie wnioskodawcy	Tzw. punktualność kwalifikowana musi być jednoznacznie określona na równych i niedyskryminujących zasadach wszystkich przewoźników. Zakładamy, że POLREGIO sp. z o.o. w rozkładzie jazdy 2020/2021 osiągnęła punktualność kwalifikowaną w wysokości 98,21% (zakładamy, że mieliśmy dobry ten okres). Wynika z tych zapisów, że jeżeli osiągniemy w rozkładzie jazdy pociągów 2021/2022 punktualność kwalifikowaną w wysokości 96,42% to (tj. punktualność dużo wyższą niż zapisy §18 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r, w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej Dz. U. z 2017 r., poz. 755 ze zm.) to zostaniemy obciążeni karą pieniężną za działania zakłócające działalność kolei, o których mowa w postanowieniach projektu podrozdziału 5.7.3. pkt II ust. 1. Jednoznacznie podkreślamy, że nie ma zgody na takie zapisy.
Autopoprawka PLK	PLK wypłaca przewoźnikowi premię w przypadku, o którym mowa w podrozdziale 5.7.3.3. ust. 1.
Stanowisko PLK	Podstawowym celem opracowanego Planu wykonania, według założeń Ustawodawcy, jest wprowadzenie mechanizmów mających na celu zwiększenie wydajności i poprawienie punktualności pociągów w skali całej sieci, co można osiągnąć przez zmobilizowanie każdego z przewoźników do poprawienia jego poziomu punktualności względem dotychczasowego. Należy zatem połączyć dwa wskaźniki punktualności pociągów podlegających rozliczeniom: punktualności kwalifikowanej przewoźnika (jego indywidualnej) oraz średniej punktualności kwalifikowanej według segmentów przewozów. Przyjęcie poprawki przewoźnika nie wprowadzałoby mechanizmu mobilizującego przewoźników do podniesienia punktualności przewozów. Przepis pozostaje bez zmian.

L.p.	49
Wnioskodawca	POLREGIO sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	5.7.1. ust. 7 Ogólne zasady i cele
Treść przepisu wg Projektu	Punktualność kwalifikowana według segmentów przewozów ustalana jest jako wskaźnik określający procentowy udział liczby pociągów, które kursowały punktualnie i bez opóźnień z przyczyn leżących po stronie przewoźników, stanowiący średnią z wykonania rocznego poziomu wyników osiągniętych przez przewoźników, o których mowa w ust. 3, ważoną liczbą pociągów poszczególnych przewoźników i na okres obowiązywania rozkładu jazdy 2021/2022 wynosi: 1) ...,... % dla pociągów pasażerskich; 2) ...,...% dla pociągów towarowych.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	Punktualność kwalifikowana według segmentów przewozów ustalana jest jako wskaźnik określający procentowy udział liczby pociągów, które kursowały punktualnie i bez opóźnień z przyczyn leżących po stronie przewoźników, stanowiący średnią z wykonania rocznego poziomu wyników osiągniętych przez przewoźników, o których mowa w ust. 3, ważoną liczbą pociągów

	<p>poszczególnych przewoźników i na okres obowiązywania rozkładu jazdy 2021/2022 wynosi:</p> <p>1)% dla pociągów pasażerskich;</p> <p>2)% dla pociągów towarowych.</p>
Uzasadnienie wnioskodawcy	<p>Wnoskujemy o usunięcie projektu w/w zapisu. Tzw. punktualność kwalifikowana musi być jednoznacznie określona na równych i niedyskryminujących zasadach wszystkich przewoźników. Nie może być w rozkładzie jazdy 2021/2022 dwóch różnych zapisów i wielkości tzw. punktualności kwalifikowanej (projekt różnych zapisów w ust. 3 i ust. 7). Ponadto proponowana wielkość progów powinna być zgodna z postanowieniami §18 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r, w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej Dz. U. z 2017 r., poz. 755 ze zm.).</p>
Stanowisko PLK	<p>Podstawowym celem opracowanego Planu wykonania, według założeń Ustawodawcy, jest wprowadzenie mechanizmów mających na celu zwiększenie wydajności i poprawienie punktualności pociągów w skali całej sieci, co można osiągnąć przez zmobilizowanie każdego z przewoźników do poprawienia jego poziomu punktualności względem dotychczasowego.</p> <p>Należy zatem połączyć dwa wskaźniki punktualności pociągów podlegających rozliczeniom: punktualności kwalifikowanej przewoźnika (jego indywidualnej) oraz średniej punktualności kwalifikowanej według segmentów przewozów.</p> <p>Przyjęcie poprawki przewoźnika nie wprowadzałoby mechanizmu mobilizującego przewoźników do podniesienia punktualności przewozów.</p> <p>Przepis pozostaje bez zmian.</p>

L.p.	50
Wnioskodawca	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Jednostka redakcyjna	5.7.1. ust. 8 Ogólne zasady i cele
Autopoprawka PLK	<p>Dopisuje się ust. 8 w brzmieniu:</p> <p>„8. Planem wykonania w zakresie, o którym mowa w ust. 1 pkt 4 oraz 5, objęci są przewoźnicy mający Umowę o wykorzystanie zawartą z PLK początku rozkładu jazdy pociągów 2020/2021.</p>

L.p.	51
Wnioskodawca	PKP CARGO S.A.
Jednostka redakcyjna	5.7.2. ust. 3 pkt 2 Monitorowanie wykonania <i>Zasady i sposób ustalania przyczyn opóźnień pociągów i przypisywania winnego opóźnienia</i>
Treść przepisu	<p>3. Rozliczeniom nie podlegają opóźnienia pociągów:</p> <p>1) (...)</p> <p>2) spowodowane sytuacją nadzwyczajną i zdarzeniami, które bez względu na winnego ich powstania kwalifikowane będą jako przyczyny zewnętrzne lub pochodne (wtórne), nieobciążające przewoźnika i PLK (grupy kodów przyczyn opóźnień 8. i 9. według Załącznika nr 1a do Instrukcji Ir-14). Wyjątek stanowią przyczyny opóźnienia pociągu opisane kodami: 90-1, 90-2, 90-4 oraz 95-1 (tylko w przypadku nieustalenia rzeczywistej przyczyny w okresie rozliczeniowym) – szacowanie i rozliczenia rekompensat za opóźnienia pociągów realizowane są zgodnie z Instrukcją</p>

	o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8; 3) (...)
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	3. Rozliczeniom nie podlegają opóźnienia pociągów: 1) (...) 2) spowodowane sytuacją nadzwyczajną i zdarzeniami, które bez względu na winnego ich powstania kwalifikowane będą jako przyczyny zewnętrzne lub pochodne (wtórne), nieobciążające przewoźnika i PLK (grupy kodów przyczyn opóźnień 8. i 9. według Załącznika nr 1a do Instrukcji Ir-14). Wyjątek stanowią przyczyny opóźnienia pociągu opisane kodami: 90-1, 90-2, 90-4, oraz 95-1 (tylko w przypadku nieustalenia rzeczywistej przyczyny w okresie rozliczeniowym) — szacowanie i rozliczenia rekompensat za opóźnienia pociągów realizowane są zgodnie z Instrukcją o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8; 3) (...)
Uzasadnienie wnioskodawcy	Przyczyny opóźnień opisane powyższym kodem często nie zostają wyjaśnione „na czas”. Możliwość wydłużenia na następny okres rozliczeniowy umożliwiła przewoźnikowi skuteczniejszy monitoring rozliczenia należności i zobowiązań z tytułu jakości przejazdu.
Stanowisko PLK	Wyjaśnianie przyczyn często wydłuża się poza następny okres rozliczeniowy, co utrudnia naliczanie kar za opóźnienia pociągów, a zgodnie z art. 30f ust. 5a ustawy o transporcie kolejowym „Zarządca przekazuje niezwłocznie przewoźnikom kolejowym kalkulacje płatności należnych w ramach planu wykonania. Kalkulacje te obejmują wszystkie opóźnienia pociągów w okresie nie dłuższym niż miesiąc”. Zgodnie z zapisami Ir-8 monitoring takich wydarzeń również jest skuteczny, bo o powołanie komisji może wystąpić nie tylko bezpośrednio uczestniczący w wydarzeniu przewoźnik, ale również każdy inny, który w związku z wydarzeniem poniósł jakieś szkody. Przepis pozostaje bez zmian.

L.p.	52
Wnioskodawca	PKP Intercity S.A.
Jednostka redakcyjna	5.7.2. ust. 3 pkt 4 Monitorowanie wykonania <i>Zasady i sposób ustalania przyczyn opóźnień pociągów i przypisywania winnego opóźnienia</i>
Treść przepisu	3. Rozliczeniom nie podlegają opóźnienia pociągów: 1) (...) 2) (...) 3) (...) 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). W przypadku jeżeli przejazd tych pociągów spowodował opóźnienia wtórne pociągów

	<p>pasażerskich i towarowych, winni tych opóźnień zobowiązani będą do wypłaty rekompensat przewoźnikom, których pociągi zostały opóźnione.</p>
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p>3. Rozliczeniom nie podlegają opóźnienia pociągów:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) (...) 2) (...) 3) (...) 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). 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.
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 Wnioskodawcy	<p>Na posiedzeniu Rady Przewoźników w dniu 23 września 2020 r. Przedstawiciele Wnioskodawcy wycofał swoją uwagę.</p>

L.p.	53
Wnioskodawca	PKP CARGO S.A.
Jednostka redakcyjna	5.7.3 ust. 10 Model finansowy - I. Rekompensaty
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 ust. 2 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 ust. 2 w przypadku, gdy spowodował on ich opóźnienie; 3) podstawę rozliczeń rekompensat dla każdego okresu rozliczeniowego w zakresie opóźnień pociągów stanowi uzgodniona z przewoźnikiem autoryzowana dokumentacja prowadzona przez PLK – „Rozliczenie jakości świadczonych usług” (zakładka „Jakość” – raport należności i zobowiązań PLK wyliczany automatycznie w SEPE, tzw. 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,

	<p>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.</p>
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p>10. PLK koordynuje wypłacanie rekompensat w następujący sposób:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) (...) 2) (...) 3) (...) 4) (...) 5) w sytuacjach, gdy ustalenie przyczyn opóźnienia pociągu wymaga przeprowadzenia postępowania wyjaśniającego (opóźnieniu przypisano kod 95.1) i nie jest możliwe rozliczenie opóźnienia w terminie podanym w pkt. 4, korekty rozliczeń będące skutkiem przekwalifikowania przyczyn opóźnienia będą uwzględniane w następnym okresie rozliczeniowym. Dotyczy to w szczególności opóźnień pociągów związanych z sytuacjami potencjalnie niebezpiecznymi, usterkami urządzeń lub wydarzeniami, których wyjaśnienie i ustalenie winy wymaga przeprowadzenia dodatkowych badań i ekspertyz.
Uzasadnienie wnioskodawcy	<p>Przyczyny opóźnień opisane powyższym kodem często nie zostają wyjaśnione „na czas”. Możliwość wydłużenia na następny okres rozliczeniowy umożliwiła przewoźnikowi skuteczniejszy monitoring rozliczenia należności i zobowiązań z tytułu jakości przejazdu.</p>
Stanowisko PLK	<p>Wyjaśnianie przyczyn często wydłuża się poza następny okres rozliczeniowy, co utrudnia naliczanie kar za opóźnienia pociągów, a zgodnie z art. 30f ust. 5a ustawy o transporcie kolejowym: „Zarządca przekazuje niezwłocznie przewoźnikom kolejowym kalkulacje płatności należnych w ramach planu wykonania. Kalkulacje te obejmują wszystkie opóźnienia pociągów w okresie nie dłuższym niż miesiąc”.</p> <p>Zgodnie z zapisami Ir-8 monitoring takich wydarzeń również jest skuteczny, bo o powołanie komisji może wystąpić nie tylko bezpośrednio uczestniczący w wydarzeniu przewoźnik, ale również każdy inny, który w związku z wydarzeniem poniósł jakieś szkody.</p> <p>PLK podtrzymuje stanowisko, że przypadki, o którym mowa w propozycji Wnioskodawcy powinny być rozliczane poza systemem Planu wykonania</p>

L.p.	54
Wnioskodawca	PKP Intercity S.A.
Jednostka redakcyjna	5.7.3. ust. 9 Model finansowy I. Rekompensaty
Treść przepisu	<p>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. Jeżeli przejazd tak opisanego opóźnionego pociągu powoduje opóźnienia wtórne innych pociągów, do ich opisu stosowany będzie</p>

	<p>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>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. 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>
Autopoprawka PLK	<p>Podrozdział 5.7.3 Model finansowy - Część I. Rekompensaty staje się podrozdziałem 5.7.3.1. Rekompensaty</p>
Stanowisko PLK	<p>W ramach rozliczania rekompensat za opóźnienia, do pierwotnej przyczyny przypisywany jest max. czas 5 godzin, w którym sytuacja ruchowa powinna zostać rozwiązana, a obciążanie przewoźnika, w szczególności towarowego dużo większą liczbą minut, byłoby dla niego i dla PLK nieracjonalne i bardzo obciążające finansowo. Przepis pozostaje bez zmian.</p>

L.p.	55
Wnioskodawca	POLREGIO sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	5.7.3. Model finansowy II. Sankcje za działania zakłócające działalność kolei ust. 1
Treść przepisu wg Projektu	<p>W przypadku nieosiągnięcia przez przewoźników punktualności kwalifikowanej według segmentów przewozów, o której mowa w podrozdziale 5.7.1 ust. 7 oraz nieosiągnięcia przez przewoźnika punktualności kwalifikowanej, o której mowa w podrozdziale 5.7.1 ust. 3, PLK obciąży przewoźnika karą pieniężną za działania zakłócające działalność kolei;</p>
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p>W przypadku nieosiągnięcia przez przewoźników punktualności kwalifikowanej według segmentów przewozów, o której mowa w podrozdziale 5.7.1 ust. 7 oraz nieosiągnięcia przez przewoźnika punktualności kwalifikowanej, o której mowa w podrozdziale 5.7.1 ust. 3, PLK obciąży przewoźnika karą pieniężną za działania zakłócające działalność kolei;</p>
Uzasadnienie wnioskodawcy	<p>Tzw. punktualność kwalifikowana musi być jednoznacznie określona na równych i niedyskryminujących zasadach wszystkich przewoźników. Zakładamy, że POLREGIO sp. z o.o. w rozkładzie jazdy 2020/2021 osiągnęła punktualność kwalifikowaną w wysokości 98,21% (zakładamy, że mieliśmy dobry ten okres). Wynika z tych zapisów, że jeżeli osiągniemy w rozkładzie jazdy pociągów</p>

	<p>2021/2022 punktualność kwalifikowaną w wysokości 96,42% to (tj. punktualność dużo wyższą niż zapisy §18 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r, w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej Dz. U. z 2017 r., poz. 755 ze zm.) to zostaniemy obciążeni karą pieniężną za działania zakłócające działalność kolei, o których mowa w postanowieniach projektu podrozdziału 5.7.3. pkt II ust. 1. Jednoznacznie podkreślamy, że nie ma zgody na takie zapisy.</p>
Autopoprawka PLK	<p>Podrozdział 5.7.3. Model finansowy - Część II. Sankcje za działania zakłócające działalność kolei zostaje zastąpiona podrozdziałem 5.7.3.2. w brzmieniu:</p> <ol style="list-style-type: none">1. PLK obciąży przewoźnika karą pieniężną za działania zakłócające działalność kolei w przypadku łącznego spełnienia poniższych przesłanek:<ol style="list-style-type: none">1) nieosiągnięcia przez przewoźników punktualności kwalifikowanej według segmentów przewozów, o której mowa w podrozdziale 5.7.1 ust. 7;2) nieosiągnięcia przez przewoźnika punktualności kwalifikowanej, o której mowa w podrozdziale 5.7.1 ust. 3;3) nieosiągnięcia przez przewoźnika co najmniej punktualności, o której mowa w § 18 <u>Rozporządzenia</u>.2. Wysokość kary ustalana jest jako iloczyn:<ol style="list-style-type: none">1) liczby kursujących pociągów przewoźnika w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2021/2022;2) różnicy punktualności kwalifikowanej przewoźnika, o której mowa w podrozdziale 5.7.1. ust. 3 i uzyskanej punktualności przez przewoźnika w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2021/2022;3) stawki za minutę opóźnienia;4) średniej arytmetycznej liczby minut opóźnienia pociągu z winy przewoźnika.3. Wysokość kary dla danego przewoźnika nie może być większa niż% opłaty podstawowej naliczonej danemu przewoźnikowi w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2021/2022.4. Jednorazowe obciążenie karą nastąpi w terminie nieprzekraczającym 31 marca 2023 roku.
Stanowisko PLK	<p>Podstawowym celem opracowanego Planu wykonania, według założeń Ustawodawcy, jest wprowadzenie mechanizmów mających na celu zwiększenie wydajności i poprawienie punktualności pociągów w skali całej sieci, co można osiągnąć przez zmobilizowanie każdego z przewoźników do poprawienia jego poziomu punktualności względem dotychczasowego.</p> <p>Należy zatem połączyć dwa wskaźniki punktualności pociągów podlegających rozliczeniom: punktualności kwalifikowanej przewoźnika (jego indywidualnej) oraz średniej punktualności kwalifikowanej według segmentów przewozów.</p> <p>Przyjęcie poprawki przewoźnika nie wprowadzałoby mechanizmu mobilizującego przewoźników do podniesienia punktualności przewozów.</p> <p>Przepis pozostaje bez zmian.</p>

L.p.	56
Wnioskodawca	POLREGIO sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	5.7.3. Model finansowy III. Premie za osiągnięcie poziomu wyników wyższego niż określony w planie wykonania ust. 1
Treść przepisu wg Projektu	W przypadku osiągnięcia przez przewoźników punktualności wyższej niż ustalona punktualność według segmentów przewozów oraz wyższej od ustalonej punktualności kwalifikowanej przewoźnika, PLK wypłaci przewoźnikowi premię pieniężną. Punktualność kwalifikowana przewoźnika umożliwiającą wypłatę premii pieniężnej nie może być niższa od wielkości określonych w § 18 Rozporządzenia .
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	W przypadku osiągnięcia przez przewoźników punktualności wyższej niż ustalona punktualność według segmentów przewozów, o której mowa w podrozdziale 5.7.1. ust 3 oraz wyższej od ustalonej punktualności kwalifikowanej przewoźnika, PLK wypłaci przewoźnikowi premię pieniężną. Punktualność kwalifikowana przewoźnika umożliwiającą wypłatę premii pieniężnej nie może być niższa od wielkości określonych w § 18 Rozporządzenia .
Uzasadnienie wnioskodawcy	Tzw. punktualność kwalifikowana musi być jednoznacznie określona na równych i niedyskryminujących zasadach wszystkich przewoźników. Zakładamy, że POLREGIO sp. z o.o. w rozkładzie jazdy 2020/2021 osiągnęła punktualność kwalifikowaną w wysokości 98,21% (zakładamy, że mieliśmy dobry ten okres). Wynika z tych zapisów, że jeżeli osiągniemy w rozkładzie jazdy pociągów 2021/2022 punktualność kwalifikowaną w wysokości 96,42% to (tj. punktualność dużo wyższą niż zapisy §18 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r, w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej Dz. U. z 2017 r., poz. 755 ze zm.) to zostaniemy obciążeni karą pieniężną za działania zakłócające działalność kolei, o których mowa w postanowieniach projektu podrozdziału 5.7.3. pkt II ust. 1. Jednoznacznie podkreślamy, że nie ma zgody na takie zapisy.
Autopoprawka PLK	Podrozdział 5.7.3. Model finansowy - Część III. Premie za osiągnięcie poziomu wyników wyższego niż określony w planie wykonania zostaje zastąpiona podrozdziałem 5.7.3.3. w brzmieniu: <ol style="list-style-type: none"> 1. PLK wypłaci przewoźnikowi premię pieniężną w przypadku łącznego spełnienia poniższych przesłanek: <ol style="list-style-type: none"> 1) osiągnięcia przez przewoźników punktualności wyższej niż ustalona punktualność według segmentów przewozów, o której mowa w podrozdziale 5.7.1 ust. 7; 2) osiągnięcia przez przewoźnika punktualności kwalifikowanej wyższej niż określona zgodnie z podrozdziałem 5.7.1 ust. 3; 3) osiągnięcia przez przewoźnika co najmniej punktualności, o której mowa w § 18 Rozporządzenia. 2. Wysokość premii ustalana jest jako iloczyn: <ol style="list-style-type: none"> 1) liczby kursujących pociągów przewoźnika w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2021/2022; 2) różnicy punktualności uzyskanej przez przewoźnika w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2021/2022 i

	<p>punktualności kwalifikowanej przewoźnika w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2020/2021;</p> <p>3) średniej długości relacji nieopóźnionych pociągów;</p> <p>4) średniej stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowych podanej w załączniku 9.1.</p> <p>3. Wysokość premii dla danego przewoźnika nie może być większa niż% opłaty podstawowej naliczonej danemu przewoźnikowi w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2021/2022.</p> <p>4. Jednorazowa wypłata premii nastąpi w terminie nieprzekraczającym 31 marca 2023 roku.</p>
Stanowisko PLK	<p>Podstawowym celem opracowanego Planu wykonania, według założeń Ustawodawcy, jest wprowadzenie mechanizmów mających na celu zwiększenie wydajności i poprawienie punktualności pociągów w skali całej sieci, co można osiągnąć przez zmobilizowanie każdego z przewoźników do poprawienia jego poziomu punktualności względem dotychczasowego.</p> <p>Należy zatem połączyć dwa wskaźniki punktualności pociągów podlegających rozliczeniom: punktualności kwalifikowanej przewoźnika (jego indywidualnej) oraz średniej punktualności kwalifikowanej według segmentów przewozów.</p> <p>Przyjęcie poprawki przewoźnika nie wprowadzałoby mechanizmu mobilizującego przewoźników do podniesienia punktualności przewozów.</p> <p>Przepis pozostaje bez zmian.</p>

L.p.	57
Wnioskodawca	DB Cargo Polska S.A.
Jednostka redakcyjna	Plan wykonania; 5.7.1. Ogólne zasady i cele; 5.7.2. Monitorowanie wykonania; 5.7.3. Model finansowy
Uzasadnienie wnioskodawcy	<p>1) Nie jest jasne, dlaczego PKP PLK S.A. ograniczyła się w zaproponowanym modelu wyłączenie do punktualności stanowiącej średnią z wykonania przez przewoźników w okresie od marca 2019 roku do końca lutego 2020 roku (a więc sprzed pandemii), a nie sięgnęła do źródeł wcześniejszych obejmujących przykładowo średnią z trzech ostatnich lat.</p> <p>2) Nie jest jasne, dlaczego możliwość przyznania przewoźnikowi premii uzależniona jest od punktualności całego segmentu przewozów z poprzedniego rozkładu jazdy. W naszej ocenie, określenie w ten sposób warunków osiągnięcia premii za punktualność czyni ją pozorną i niemożliwą do osiągnięcia. Ponadto, mimo że premia ta z założenia ma charakter indywidualny, to nie zależy ona od działań indywidualnie oznaczonego przewoźnika kolejowego, a od działań kolektywu. Jej indywidualny charakter zostaje w ten sposób wyeliminowany.</p> <p>3) Jako postawę kalkulacji stawki rekompensaty za minutę opóźnionego pociągu przyjęto m.in. sumę iloczynu zrealizowanej pracy eksploatacyjnej pociągów towarowych w drugim półroczu 2019 roku i w pierwszym półroczu 2020 roku. Skoro PKP PLK S.A. w piśmie z dnia 18 sierpnia 2020 roku (znak: IUS9-741-45.14/20) wyjaśniła, że:</p> <p><i>„aby uniknąć przy obliczaniu punktualności kwalifikowanej negatywnych, niezależnych od stron, skutków pandemii SARS-CoV-2, w planie wykonania dla rozkładu jazdy 2020/21 uwzględniono w tym celu okres od marca 2019 roku do końca lutego 2020 roku”</i></p> <p>to nie jest zrozumiałe, dlaczego w tym przypadku nie zachowała się konsekwentnie i nie zastosowała analogicznego okresu czasu będącego podstawą obliczeń wysokości rekompensaty.</p>

Stanowisko Wnioskodawcy	Przedstawiciel Wnioskodawcy na posiedzeniu Rady Przewoźników w dniu 23 września 2020 r., biorąc pod uwagę wyjaśnienie całokształtu Planu wykonania – wycofał swoją uwagę.
-------------------------	---

L.p.	58
Wnioskodawca	COLAS RAIL Polska Sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	5.7.4. ust. 1 pkt 3 System zarządzania i rozwiązywania konfliktów
Treść przepisu	<p>1. Zasady uzgodnień opóźnień pociągów, rozpatrywania reklamacji i rozstrzygania sporów:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) (...) 2) (...) 3) zażalenia co do sposobu realizacji reklamacji w zakresie opisu przyczyn opóźnień pociągów na szczeblu dyspozytorskim, bezzwłocznie po realizacji etapów wymienionych w pkt 1 i 2, w uzasadnionych przypadkach nie później jak w siódmej dobie po zakończeniu biegu pociągu, przewoźnik składa do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK, które w ciągu 3 kolejnych dni roboczych rozpatruje zastrzeżenia przewoźnika i informuje go o sposobie rozpatrzenia; 4) (...)
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p>1. Zasady uzgodnień opóźnień pociągów, rozpatrywania reklamacji i rozstrzygania sporów:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) (...) 2) (...) 3) zażalenia co do sposobu realizacji reklamacji w zakresie opisu przyczyn opóźnień pociągów na szczeblu dyspozytorskim, bezzwłocznie po realizacji etapów wymienionych w pkt 1 i 2, w uzasadnionych przypadkach nie później jak w siódmej dziesiątej dobie po zakończeniu biegu pociągu, przewoźnik składa do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK, które w ciągu 3 kolejnych dni roboczych rozpatruje zastrzeżenia przewoźnika i informuje go o sposobie rozpatrzenia; 4) (...)
Uzasadnienie wnioskodawcy	W skrajnym przypadku przewoźnikowi zostaje JEDEN dzień na powyższą czynność (3 dni – przewoźnik + 3 dni PLK = 6 dni). Podobnie z pkt. następnymi. Naszym zdaniem jest to zbyt krótki czas (niepełna doba).
Stanowisko PLK	Analizę opóźnień pociągów można prześledzić w czasie niemalże rzeczywistym, z związku z powyższym, zdaniem PLK niecelowe jest wydłużanie czasu z 7 do 10 dni po zakończeniu biegu pociągu. Przepis pozostaje bez zmian.

Wykaz podmiotów, które zgłosiły uwagi do Projektu Regulaminu sieci 2021/2022:

1. Colas Rail Polska Sp. z o.o.
2. DB CARGO Polska S.A.
3. Koleje Małopolskie Sp. z o.o.
4. Koleje Śląskie Sp. z o.o.
5. Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.
6. PKP CARGO S.A.
7. PKP Intercity S.A.
8. POLREGIO sp. z o.o.