



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

**Zestawienie uwag zgłoszonych
do Projektu Regulaminu sieci 2023/2024
z informacją sposobie ich rozpatrzenia
przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

L.p.	1.
Wnioskodawca	POLREGIO S.A.
Jednostka redakcyjna	Definicje pojęć i skrótów w Regulaminie ust. 2 pkt 43 lit. d
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	<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. powódzie, 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 wewnętrznych sieci łączności, itp.;
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<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 wewnętrznych sieci łączności, itp.;
Uzasadnienie Wnioskodawcy	<p>W dalszym ciągu podtrzymujemy stanowisko zawarte w piśmie nr POP1.711.139.2021 z dnia 15 lipca 2021r. przekazane do PKP PLK:</p> <p><i>W związku z prawomocnym wyrokiem Sądu Okręgowego w Łodzi, XIII Wydział Gospodarczy Odwoławczy z dnia 26 czerwca 2020 r., sygn. akt XIII Ga 457/20, POLREGIO sp. z o.o. wnioskuje o usunięcie z Regulaminu sieci z cz. Definicje pojęć i skrótów w Regulaminie, z ust. 2, z punktu określającego znaczenie „sytuacji nadzwyczajnej”, z lit. d, w której jest mowa o innych nieprzewidzianych wydarzeniach, treści w brzmieniu:</i></p> <p><i>„- potrącenia osób postronnych, - kolizje ze zwierzętami lub wkraczanie zwierząt w skrajnię”.</i></p> <p><i>W ww. wyroku utrzymującym w mocy wyrok Sądu Rejonowego w Piotrkowie Trybunalskim z dnia 11 grudnia 2019 r., sygn. akt V GC 2527/18 zasądający od PKP PLK S.A. na rzecz „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. (obecnie POLREGIO sp. z o.o.) kwotę 4.108,18 zł tytułem odszkodowania w związku ze zdarzeniem z dnia 23 sierpnia 2017 r. polegającym na najechaniu przez pociąg PR na stado dzików, stwierdził, że „nie wchodziła w tym przypadku w rachubę okoliczność egzoneracyjna – tj. siła wyższa, gdyż cechy siły wyższej mają zdarzenia związane z działaniem sił natury, np. powódź, huragan, uderzenie pioruna, których nie można było przewidzieć, ani im zapobiec i które mają nadzwyczajny charakter, a takim zdarzeniem nie jest wybiegnięcie stada dzików na zarządzaną przez pozwaną trakcję kolejową. Siłą wyższą nazywa się zazwyczaj przyczynę takich zdarzeń, których nie można było uniknąć lub też unieszkodliwić przez użycie środków leżących w granicach zwyczajnej zapobiegliwości.”</i></p> <p><i>Także w wyroku z dnia 26 lutego 2021 r. (co prawda jeszcze nieprawomocnym) w podobnej sprawie Sąd Rejonowy w Piotrkowie Trybunalskim (sygn. akt V GC 1027/19) przyjął identyczne stanowisko i uznał, że „wtargnięcie jelenia na torowisko w zalesionym terenie <u>nie ma nadzwyczajnego charakteru</u> i nie jest zdarzeniem niemożliwym do przewidzenia. Przeciwnie, skutki takiego zdarzenia są jak najbardziej możliwe do przewidzenia.”</i></p>

	<p><i>Skoro w prawomocnym wyroku uznano, że kolizje ze zwierzętami lub wkraczanie zwierząt na skrajnię nie ma charakteru siły wyższej, to postanowienia Regulaminu sieci nie powinny takich zdarzeń kwalifikować jako sytuacji nadzwyczajnej.</i></p>
Stanowisko PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	<p>Sytuację nadzwyczajną stanowi okoliczność powstała w wyniku nagłego zdarzenia, niezależnego od woli zarządcy infrastruktury lub przewoźnika kolejowego. Sytuacje takie stwarzają zakłócenia lub zagrożenie zakłócenia procesu eksploatacyjnego na sieci kolejowej, których miejsca i terminu nie można przewidzieć.</p> <p>Sytuacjami powodującymi zakłócenia eksploatacyjne, którym ani przewoźnik kolejowy ani zarządca infrastruktury nie są w stanie zapobiec, nawet przy zachowaniu należytej staranności są potrącenia osób postronnych, jak i kolizje z dziką zwierzyną. Nie zdarzają się one w sposób zaplanowany, jak również nie jest możliwe określenie z całą pewnością przebiegu oraz ewentualnych zmian tras migracji zwierząt. Na występowanie wyżej wymienionych kolizji ma wpływ wiele czynników, np. sposób zagospodarowania terenów sąsiednich. Atrakcyjność terenów wzdłuż linii kolejowych dla dzików czy też saren zmienia się corocznie, co utrudnia typowanie miejsc stałych migracji zwierząt. Podobny wpływ na migrację ma ciągły rozwój zabudowy w sąsiedztwie linii kolejowych. Dodatkowo na sezonową i lokalizacyjną zmianę gęstości populacji zwierząt może mieć wpływ gospodarka łowiecka, która jest całkowicie niezależna od zarządcy infrastruktury.</p> <p>Trzeba też podkreślić, że 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.</p> <p>Projekt ten stanowi obecnie najbardziej kompleksowy i poprawny metodologicznie model korytarzy ekologicznych w Polsce. Jednak nawet on nie pozwala na ocenę możliwych miejsc nasilonej migracji zwierząt. Wyżej wymienione korytarze wyznaczone zostały na podstawie kluczowych gatunków objętych ochroną wynikającą z ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2021 r., poz. 1098). Kolizje pociągów ze zwierzętami dotyczą natomiast głównie gatunków niechronionych, pospolitych, które nie są objęte szczegółowym monitoringiem środowiska. Skutkiem tego jest fakt, że przebieg powyższych korytarzy migracyjnych pokrywa się jedynie częściowo z rozmieszczeniem kolizji zwierząt z pociągami. Ponadto o populacji gatunków niechronionych mówi się w kontekście większego obszaru (gmina, województwo, koło łowieckie) a nie w kontekście konkretnej lokalizacji np. konkretny kilometr linii kolejowej.</p> <p>Kolizje pociągów ze zwierzętami stanowią sytuacje niemożliwe do przewidzenia i całkowitego wyeliminowania. Natura takiego zjawiska jest trudna do przewidzenia (behawior zwierząt, zmienna w skali roku baza pokarmowa, zmienne w skali roku warunki siedliskowe, zmienne w skali roku warunki pogodowe, zmienne zagospodarowanie przestrzenne, stres środowiskowy, gospodarka łowiecka itd.). Kolizje ze zwierzętami są sytuacjami nadzwyczajnymi, ponieważ mogą zdarzyć się na każdej linii kolejowej, w każdym jej kilometrze i w każdym czasie, na co ani zarządca infrastruktury ani przewoźnik kolejowy nie mają wpływu.</p> <p>Zgodnie z ustawą z dnia 13 października 1995 r. Prawo łowieckie - zwierzęta łowne w stanie wolnym, jako dobro ogólnonarodowe, stanowią własność Skarbu Państwa i to Skarb Państwa odpowiada za gospodarkę tymi zwierzętami poprzez koła łowieckie lub Lasy Państwowe.</p> <p>Zgodnie z ustawą z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny w przypadku zwierząt hodowlanych za wyrządzone przez nie szkody niezależnie od tego, czy było pod jego nadzorem, czy też zabił się lub uciekło, odpowiada właściciel/opiekun.</p> <p>Odnosząc się do argumentacji przewoźnika, dotyczącej przywołanych wyroków, należy podnieść, że orzeczenia te zapadły w ramach konkretnego stanu faktycznego i de facto odnoszą się do kwestii odpowiedzialności cywilnej na gruncie danego zdarzenia.</p> <p>Regulacja wskazana w Regulaminie sieci odnosi się przede wszystkim do wykonania zobowiązań umowy o wykorzystanie, a zatem do zakłóceń procesu eksploatacyjnego. Z kolei uwaga przewoźnika dotyczy roszczeń związanych z uszkodzeniami taboru.</p> <p>Przepis pozostaje bez zmian.</p>

L.p.	2.
Wnioskodawca	PKP INTERCITY S.A.
Jednostka redakcyjna	Podrozdział: 2.4.2 ust. 1 Ograniczenia środowiskowe
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	1. Od rozkładu jazdy pociągów 2023/2024 przewoźnicy osób zobowiązani są do zestawiania pociągów z taboru pasażerskiego wyposażonego w toalety z zamkniętym układem sanitarnym na całej infrastrukturze kolejowej PLK.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	1. Od rozkładu jazdy pociągów 2023/2024 2024/2025 przewoźnicy osób zobowiązani są do zestawiania pociągów z taboru pasażerskiego wyposażonego w toalety z zamkniętym układem sanitarnym na całej infrastrukturze kolejowej PLK.
Uzasadnienie Wnioskodawcy	W związku z pandemią SARS-CoV-2 i związanym z tym ograniczeniem dostępności wielu materiałów i podzespołów niezbędnych do wykonania modernizacji WC w posiadanych wagonach, wnioskujemy o odroczenie obowiązku włączania do pociągów jedynie taboru posiadającego toalety z zamkniętym obiegiem. Proces modernizacji toalet w posiadanych wagonach pasażerskich jest realizowany od kilku lat, ale w ostatnim okresie został mocno zaburzony z przyczyn niezależnych i niemożliwych wcześniej do przewidzenia. Odroczenie konieczności włączania do pociągów jedynie taboru posiadającego toalety z zamkniętym układem sanitarnym umożliwiłoby Spółce przez kolejny rozkład jazdy wykorzystywać do ruchu cały posiadany tabor i w tym samym czasie wykonać założony wcześniej plan wykonania modernizacji w tym zakresie w posiadanych wagonach.
Stanowisko PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	<p>PLK wyraża zgodę na przyjęcie uwagi przewoźnika, zaznaczając jednocześnie, że termin ten jest ostateczny.</p> <p>Od roku 2012, tj. od Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2013/2014, w regulaminie znajdował się zapis mówiący, że po 2020 roku przewoźnicy będą zobowiązani do zestawiania pociągów z taboru pasażerskiego wyposażonego w toalety z zamkniętym układem sanitarnym.</p> <p>Na VII/2016 posiedzeniu Rady Przewoźników w dniu 28 września 2016 r., przy omawianiu uwag do Projektu Regulaminu sieci 2017/2018 wypracowano pomiędzy przewoźnikami a zarządcą infrastruktury kompromis, uwzględniający interesy przewoźników, polegający na wydłużeniu terminu do końca 2023 r. Termin ten został ustalony z wieloletnim wyprzedzeniem, dając tym samym przewoźnikom możliwość przygotowania się do wejścia w życie przedmiotowej regulacji.</p> <p>W związku z wydłużeniem terminu obowiązku zestawiania pociągów z taboru pasażerskiego wyposażonego w toalety z zamkniętym układem sanitarnym na całej infrastrukturze kolejowej, PLK przywraca jednocześnie dotychczasowe brzmienie pozostałych ustępów podrozdziału 2.4.2 Ograniczenia środowiskowe – obowiązujących w Regulaminie sieci 2022/2023:</p> <p>Ograniczenia środowiskowe w przewozach pasażerskich</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Przewoźnicy osób korzystający z linii kolejowych: <ol style="list-style-type: none"> 1) nr 1 Warszawa Zachodnia – Katowice, na odcinku Skierniewice – Koluszki; 2) nr 17 Łódź Fabryczna – Koluszki; 3) nr 440 Warszawa Służewiec – Warszawa Lotnisko Chopina; 4) nr 458 Łódź Fabryczna – Łódź Widzew; zobowiązani są do zestawienia pociągu z taboru pasażerskiego wyposażonego w toalety z zamkniętym układem sanitarnym lub bez toalet. 2. Przewoźnicy osób zobowiązani są do zamykania przez drużyny konduktorskie toalet z otwartym układem sanitarnym na czas: <ol style="list-style-type: none"> 1) przejazdu pociągu linią: <ol style="list-style-type: none"> a) nr 2 Warszawa Zachodnia – Terespol, na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia (linia średnicowa dalekobieżna), b) nr 448 Warszawa Zachodnia – Warszawa Rembertów, na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia (linia średnicowa podmiejska);

	<p>2) korzystania z linii kolejowej pomiędzy posterunkami Wrocław Główny WGB, Wrocław Główny WGA i posterunkiem odgałęźnym Grabiszyn;</p> <p>3) podstawiania składów pociągów z torów postojowych na tory przy peronach oraz podczas postoju na stacji Wrocław Główny.</p> <p>3. Przewoźnicy osób korzystający z infrastruktury kolejowej PLK zobowiązani są do sukcesywnego wprowadzania do eksploatacji taboru pasażerskiego wyposażonego w toalety z zamkniętym układem sanitarnym.</p> <p>4. Od rozkładu jazdy pociągów 2024/2025 przewoźnicy osób będą zobowiązani do zestawiania pociągów z taboru pasażerskiego wyposażonego w toalety z zamkniętym układem sanitarnym na całej infrastrukturze kolejowej PLK.</p> <p>Odpowiedzialność przewoźnika za zanieczyszczenie środowiska</p> <p>5. Przewoźnicy korzystający z infrastruktury kolejowej odpowiadają za wszelkie emisje do środowiska na obszarze kolejowym lub poza nim, powstałe w wyniku prowadzonej przez nich działalności.</p> <p>6. W przypadku spowodowania przez przewoźnika zanieczyszczenia środowiska lub bezpośredniego zagrożenia szkodą w środowisku lub szkody w środowisku – przewoźnik ponosi koszty podjętych działań zmierzających do usunięcia zanieczyszczenia albo działań zapobiegawczych i naprawczych, zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami ochrony środowiska, w tym przepisami dotyczącymi zapobiegania i naprawy szkód w środowisku.</p> <p>7. W przypadku spowodowania przez przewoźnika zanieczyszczenia środowiska, przewoźnik w ciągu 14 dni od daty zdarzenia przedstawia właściwemu terytorialnie zakładowi linii kolejowych PLK informację o sposobie i terminach planowanych do podjęcia działań, zmierzających do usunięcia zanieczyszczenia lub działań zapobiegawczych i naprawczych.</p> <p>8. W przypadku spowodowania przez przewoźnika zanieczyszczenia środowiska w stopniu przekraczającym standardy jakości środowiska określone prawnie, przewoźnik jest zobowiązany do pokrycia kosztów związanych z doprowadzeniem środowiska do wymaganych standardów jakości środowiska, w tym określonych na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska oraz ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne.</p>
--	---

L.p.	3.
Wnioskodawca	„Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	Podrozdział: 2.4.2 ust. 1 Ograniczenia środowiskowe
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	1. Od rozkładu jazdy pociągów 2023/2024 przewoźnicy osób zobowiązani są do zestawiania pociągów z taboru pasażerskiego wyposażonego w toalety z zamkniętym układem sanitarnym na całej infrastrukturze kolejowej PLK.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	1. Od rozkładu jazdy pociągów 2023/2024 przewoźnicy osób zobowiązani są do zestawiania pociągów z taboru pasażerskiego wyposażonego w toalety z zamkniętym układem sanitarnym na całej infrastrukturze kolejowej PLK. Dla taboru kolejowego wykorzystywanego do realizacji rozkładu jazdy pociągów w 2023 roku i latach poprzednich obowiązuje okres przejściowy na dostosowanie do powyższego wymogu, obowiązujący do czasu wykonania kolejowej naprawy taboru kolejowego w poziomie 4 lub 5 utrzymania pojazdów kolejowych. Wymogu stosowania taboru pasażerskiego z toaletami z zamkniętym układem sanitarnym nie stosuje się w przypadku pojazdów kolejowych stanowiących eksponaty zabytkowe zachowane dla zobrazowania etapów rozwoju techniki kolejowej.
Uzasadnienie Wnioskodawcy	Wyposażenie taboru kolejowego w toalety z zamkniętym układem sanitarnym jest możliwe wyłącznie podczas modernizacji pojazdów kolejowych, przeprowadzanych przy okazji napraw w poziomie 4 lub 5 utrzymania pojazdów kolejowych, tj. tzw. naprawy okresowej lub naprawy głównej pojazdu. Naprawy tego typu przeprowadzane są cyklicznie, po uzyskaniu przez pojazd kolejowy określonego przebiegu granicznego lub wypracowania określonego czasu eksploatacji.

	<p>Z analiz Spółki KM wynika, że w 2023 r. w czynnej eksploatacji pozostanie jeszcze ok. 5 szt. pojazdów kolejowych pochodzących konstrukcyjnie z lat 80 i 90 XX wieku, które z końcem 2023 roku lub w ciągu 2024 roku osiągną zakładane cykle eksploatacyjne, po których zostaną skierowane do wykonania napraw w poziomie 4 lub 5 utrzymania pojazdów kolejowych lub przeznaczone do fizycznej likwidacji.</p> <p>Dodatkowo Spółka KM utrzymuje w ciągłej eksploatacji pojazd kolejowy EN57-038 „Babcia”, który jest najstarszym w Polsce czynnym pojazdem kolejowym serii EN57. Pojazd ten po ostatniej naprawie w poziomie 4 utrzymania pojazdów kolejowych został przywrócony do standardu fabrycznego, w jakim wyjechał z zakładów PaFaWag Wrocław w dniu 9 maja 1963 r. Tym samym pojazd stanowi jeżdżący eksponat zabytkowy, który jako „maskotka” Spółki KM pozostanie w eksploatacji tak długo, jak to będzie możliwe.</p> <p>Reasumując powyższe, Spółka KM wnioskuje o wprowadzenie w Regulaminie Sieci 2023/2024 zaproponowanych zmian.</p>
<p>Stanowisko PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</p>	<p><u>PLK wyraża zgodę na wydłużenie terminu obowiązku zestawiania pociągów z taboru pasażerskiego wyposażonego w toalety z zamkniętym układem sanitarnym na całej infrastrukturze kolejowej, zgodnie z uwagą nr 2.</u></p> <p>Jednocześnie należy podkreślić, że art. 3 ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym reguluje kwestię odstępstw od wymogów TSI „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” dla pojazdów historycznych (w rozumieniu art. 4 pkt 6h Ustawy): <i>Art. 3 ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym: „9. Przepisów rozdziału 4a oraz art. 23–23b, art. 23ca–23e, art. 23fa i art. 23h–23k nie stosuje się do (...) pojazdów historycznych, pojazdów turystycznych oraz pojazdów kolejowych przeznaczonych wyłącznie do użytku lokalnego.”</i> [Rozdział 4a dotyczy warunków zapewnienia interoperacyjności na terytorium RP (kwestia toalet z zamkniętym obiegiem sanitarnym jest związana z TSI „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski”)].</p>

L.p.	4.
Wnioskodawca	Koleje Śląskie sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	Podrozdział: 2.6 Rozwój infrastruktury
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	Lista projektów rewitalizacji lub modernizacji infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PLK, cele, zakres rzeczowy i źródła finansowania oraz ogólny harmonogram realizacji poszczególnych zadań dostępne są na stronie: http://www.plk-inwestycje.pl
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	Lista projektów rewitalizacji lub modernizacji infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PLK, cele, zakres rzeczowy i źródła finansowania oraz ogólny harmonogram realizacji poszczególnych zadań dostępne są na stronie: http://www.plk-inwestycje.pl Poszczególne Zakłady Linii Kolejowych i Centrum Realizacji Inwestycji konsultują z przewoźnikami i organizatorami transportu plany w zakresie rozwoju, rewitalizacji i modernizacji infrastruktury kolejowej.
Uzasadnienie Wnioskodawcy	Dodanie powyższego zapisu i realizowanie rozwiązania na gruncie, pozwoli na lepsze dopasowanie inwestycji do potrzeb i planów transportowych w skali kraju i województw. W sposób kluczowy wpłynie również na zwiększenie poziomu współpracy i jej zacieśnienia pomiędzy wszystkimi uczestnikami rynku kolejowego. W tej chwili przewoźnicy mają możliwość wypowiedzenia się nt. pewnych inwestycji na odległych etapach planowania, by później nie uczestniczyć w wymianie informacji. Powoduje to, że nie uwzględnia się ich głosu na wyższym poziomie zaawansowania projektów. Konsultacje pozwolą zoptymalizować inwestycje i dostosować je do potrzeb przewoźników, jak również tworzyć kolejne edycje rozkładów jazdy w oparciu o założenia zamknięciowe.
Stanowisko PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. realizuje projekty rewitalizacji lub modernizacji w oparciu o ustalone programy inwestycyjne. Regulamin sieci nie reguluje w swym zakresie merytorycznym kwestii zasad planowania i konsultacji inwestycji. Regulamin sieci co do zasady określa zasady związane z przydzielaniem i wykorzystywaniem przydzielonej zdolności przepustowej w ramach

	konkretnego rozkładu jazdy pociągów. Podrozdział 2.6 stanowi wypełnienie wymogu RNE co do systematyki dokumentu, poprzez odesłanie do strony internetowej, na której zarządca infrastruktury publikuje informacje o planach inwestycyjnych. Przepis pozostaje bez zmian.
--	---

L.p.	5.
Wnioskodawca	PKP CARGO S.A.
Jednostka redakcyjna	Podrozdział: 3.1 ust 2 Wprowadzenie
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	2. Dla torów o szerokości 1520 mm obowiązują odrębne uregulowania wskazane w dokumencie „Zasady udostępniania infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1520 mm zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”, dostępnym na stronie internetowej www.plk-sa.pl , w zakładce: <i>Klienci i kontrahenci / Warunki udostępniania infrastruktury i regulaminy / Zasady udostępniania infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1520 mm.</i>
Uwaga Wnioskodawcy	Hiperłącze przekierowuje do dokumentu „Zasady udostępniania ...”, gdzie § 4 ust.8 pkt. 3) Zarządca powołuje się na „Instrukcję o przewozie przesyłek nadzwyczajnych Ir-10 (R-57)”. Czy dla torów o szerokości 1520 mm w RJ 2023/2024 nie będzie obowiązywała instrukcja Ir-10a („Instrukcja o przewozie przesyłek nadzwyczajnych po torze 1520 mm”)?
Stanowisko PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Zmiana zapisów Zasad udostępniania infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1520 mm zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w zakresie Ir-10a nastąpi przy najbliższej aktualizacji.

L.p.	6.
Wnioskodawca	Koleje Śląskie sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	Podrozdział: 3.3 ust. 4 pkt 1 Umowy
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	3. Niedotrzymanie zobowiązań, wynikających z Umowy o wykorzystanie, powoduje odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną tym drugiej stronie. 4. Odpowiedzialność za szkodę, o której mowa w ust. 3, nie dotyczy: 1) kosztów ponoszonych w wyniku rozliczeń innych umów zawartych przez stronę, jeżeli umowy te były zawarte bez uprzedniego uzgodnienia z drugą stroną Umowy o wykorzystanie w zakresie dotyczącym ewentualnych roszczeń (w tym w szczególności z tytułu ponoszonych przez stronę kar umownych i odszkodowań); 2) utraconych korzyści za wyjątkiem roszczeń wynikających z Umów o wykorzystanie z innymi przewoźnikami, jeżeli warunek ten został wprowadzony do Umowy o wykorzystanie z danym przewoźnikiem.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	4. Odpowiedzialność za szkodę, o której mowa w ust. 3, nie dotyczy: 1) kosztów ponoszonych w wyniku rozliczeń innych umów zawartych przez stronę, jeżeli umowy te były zawarte bez uprzedniego uzgodnienia z drugą stroną Umowy o wykorzystanie w zakresie dotyczącym ewentualnych roszczeń (w tym w szczególności z tytułu ponoszonych przez stronę kar umownych i odszkodowań) za wyjątkiem odszkodowań dla pasażerów posiadających ważny bilet na przejazd;
Uzasadnienie Wnioskodawcy	Odpowiedzialność za nieprawidłowe wykonanie umowy przewozu osób powinna być ponoszona przez podmiot, który dopuścił się naruszeń w tym względzie.
Stanowisko PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	W umowach o wykorzystanie zdolności przepustowej istnieje zapis wskazujący, iż „Strony postanawiają, że odpowiedzialność Stron z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania Umowy z innych przyczyn, niż zastrzeżona z tytułu kar umownych rozstrzygana jest w oparciu o przepisy Kodeksu cywilnego o niewykonaniu zobowiązań (...)” Oznacza to, że przewoźnik może

	dochodzić odszkodowania na zasadach ogólnych. Oddzielna regulacja w tym zakresie jest niezasadna. Przepis pozostaje bez zmian.
--	--

L.p.	7.
Wnioskodawca	PKP INTERCITY S.A.
Jednostka redakcyjna	Podrozdział: 3.3 ust. 4 Umowy
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	<p>3. Niedotrzymanie zobowiązań, wynikających z Umowy o wykorzystanie, powoduje odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną tym drugiej stronie.</p> <p>4. Odpowiedzialność za szkodę, o której mowa w ust. 3, nie dotyczy:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) kosztów ponoszonych w wyniku rozliczeń innych umów zawartych przez stronę, jeżeli umowy te były zawarte bez uprzedniego uzgodnienia z drugą stroną Umowy o wykorzystanie w zakresie dotyczącym ewentualnych roszczeń (w tym w szczególności z tytułu ponoszonych przez stronę kar umownych i odszkodowań); 2) utraconych korzyści za wyjątkiem roszczeń wynikających z Umów o wykorzystanie z innymi przewoźnikami, jeżeli warunek ten został wprowadzony do Umowy o wykorzystanie z danym przewoźnikiem.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	Usunięcie zapisów ust. 4 w całości
Uzasadnienie Wnioskodawcy	PKP Intercity S.A. wnosi o udzielenie informacji dot. podstawy takiego wyłączenia. Zdaniem Spółki zapis ten jest niekorzystny dla przewoźników.
Stanowisko PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	<p>Odnosząc się do regulacji wskazanej w podrozdziale 3.3 ust. 4 pkt. 1 – jest ona niezbędna do tego, aby każda szkoda nie była przypisywana jednocześnie PLK i przez to PLK nie była obciążana karami i odszkodowaniami, nakładanymi przez osobę trzecią na przewoźnika. Przewoźnik może ukształtować taką umowę w sposób dowolny, co będzie skrajnie negatywne dla PLK, a PLK zostanie postawiona w niekorzystnej sytuacji i obciążona karami, o których nie miała wiedzy.</p> <p>Odnosząc się do regulacji wskazanej w podrozdziale 3.3 ust. 4 pkt. 2 należy wskazać, że umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej zawierają postanowienia dotyczące kar umownych i rekompensat, które mają charakter ryczałtowy i w pełni zabezpieczają interes stron.</p> <p>Usunięcie pkt. 2 prowadziłoby do zupełnie odmiennych definicji utraconych korzyści oraz ich zakresu.</p> <p>Przepis pozostaje bez zmian.</p>

L.p.	8.
Wnioskodawca	DB Cargo Polska S.A.
Jednostka redakcyjna	Podrozdział: 3.3 ust. 4 Umowy
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	<p>3. Niedotrzymanie zobowiązań, wynikających z Umowy o wykorzystanie, powoduje odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną tym drugiej stronie.</p> <p>4. Odpowiedzialność za szkodę, o której mowa w ust. 3, nie dotyczy:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) kosztów ponoszonych w wyniku rozliczeń innych umów zawartych przez stronę, jeżeli umowy te były zawarte bez uprzedniego uzgodnienia z drugą stroną Umowy o wykorzystanie w zakresie dotyczącym ewentualnych roszczeń (w tym w szczególności z tytułu ponoszonych przez stronę kar umownych i odszkodowań); 2) utraconych korzyści za wyjątkiem roszczeń wynikających z Umów o wykorzystanie z innymi przewoźnikami, jeżeli warunek ten został wprowadzony do Umowy o wykorzystanie z danym przewoźnikiem.

Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	Usunięcie zapisów ust. 4 w całości
Uzasadnienie Wnioskodawcy	<p><u>Ad. pkt 1</u> Postanowienie to wyłącza możliwość obciążanie PKP PLK ewentualnymi karami umownymi, które przewoźnik może być zobowiązany do zapłaty w związku z umowami, które zawarł ze swoimi kontrahentami. Co więcej, dotyczy to także ogólnie wszelkich odszkodowań. Jest to bardzo daleko idące wyłączenie, wpływające na nierównowagę stron umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej. Odszkodowania dotyczą zwykle szkód które zostały poniesione, a więc „kosztów”, które należy wykazać, a wręcz udowodnić. Nie jest zrozumiałe, dlaczego w tak ogólny i daleko idący sposób do takiego wyłączenia miałyby dochodzić. Również sam obowiązek uzgodnienia treści zawieranych z kontrahentami umów z PKP PLK jest zbyt daleko idący. Kwestia uzgodnienia treści umów nie jest uregulowana w jakikolwiek sposób, co daje PKP PLK pełną dowolność w podejmowaniu decyzji w tym zakresie. Ewentualne obciążenie PKP PLK odpowiedzialnością odszkodowawczą wymaga wykazania przesłanek tej odpowiedzialności. Jest to wystarczającą gwarancją dla PKP PLK, iż nie poniesie odpowiedzialności w przypadku nie wykazania winy w zachowaniu PKP PLK związanym ze zdarzeniem powodującym szkodę.</p> <p><u>Ad. pkt 2</u> Postanowienie odnosi się do wyłączenia możliwości dochodzenia odszkodowania w zakresie utraconych korzyści. Zgodnie z zasadami ogólnymi Kodeksu cywilnego (art. 361 §1 i §2), <i>Zobowiązany do odszkodowania ponosi odpowiedzialność tylko za normalne następstwa działania lub zaniechania, z którego szkoda wynikła. W powyższych granicach, w braku odmiennego przepisu ustawy lub postanowienia umowy, naprawienie szkody obejmuje straty, które poszkodowany poniósł, oraz korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby mu szkody nie wyrządzono.</i> Odszkodowanie zatem co do zasady obejmuje szkodę rzeczywistą i utracone korzyści. Brak uzasadnienia dla tak rażącego ograniczenia obowiązku odszkodowawczego wynikającego z zasad ogólnych określonych w kodeksie cywilnym.</p>
Stanowisko PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	<p>Odnosząc się do uwagi nr 1 dot. postanowień podrozdziału 3.3 ust. 4 pkt 1, należy wskazać, że przepis ten nie wyłącza możliwości obciążenia PLK ewentualnymi karami umownymi, które przewoźnik może być zobowiązany do zapłaty w związku z umowami, które zawarł ze swoimi kontrahentami, a wprowadza konieczność uzgodnienia takiej umowy. Postanowienie to jest niezbędne do tego, żeby każda szkoda nie była przypisywana jednocześnie PLK i przez to PLK nie była obciążana karami i odszkodowaniami, nakładanymi przez osobę trzecią na przewoźnika. Przewoźnik może ukształtować taką umowę w sposób dowolny, co będzie skrajnie negatywne dla PLK, a PLK zostanie postawiona w niekorzystnej sytuacji i obciążona karami, o których nie miała wiedzy.</p> <p>Odnosząc się do uwagi nr 2 dot. postanowienia podrozdziału 3.3. ust. 4 pkt 2, należy podnieść, że Umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej zawierają postanowienia dotyczące kar umownych i rekompensat, które mają charakter ryczałtowy i w pełni zabezpieczają interes stron. Usunięcie pkt. 2 mogłoby prowadzić do interpretowania przez strony w sposób zupełnie odmienny definicji „utraconych korzyści” oraz ich zakresu. Przepis pozostaje bez zmian.</p>

L.p.	9.
Wnioskodawca	PKP INTERCITY S.A.
Jednostka redakcyjna	Podrozdział: 3.3 ust. 5 Umowy
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	5. Odpowiedzialność PLK z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązań wynikających z Umowy o wykorzystanie jest wyłączona w przypadku niedotrzymania przez przewoźnika parametrów, będących elementem rozkładu jazdy pociągów, z wyjątkiem zdarzeń

	lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w rozumieniu Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8 , wymienionej w załączniku 3.2. , dostępnej na stronie internetowej www.plk-sa.pl , w zakładce: <i>Klienci i kontrahenci / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. / Ruch i przewozy kolejowe</i> , do których doszło z przyczyn leżących po stronie PLK.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	5. Odpowiedzialność PLK z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązań wynikających z Umowy o wykorzystanie jest wyłączona w przypadku niedotrzymania przez przewoźnika parametrów, będących elementem rozkładu jazdy pociągów, z wyjątkiem: 1) zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w rozumieniu Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8 , wymienionej w załączniku 3.2. , dostępnej na stronie internetowej www.plk-sa.pl , w zakładce: <i>Klienci i kontrahenci / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. / Ruch i przewozy kolejowe</i> , do których doszło z przyczyn leżących po stronie PLK powodujących odpowiedzialność PLK; 2) sytuacji innych niż wskazane w pkt 1) powyżej, jeżeli niedotrzymanie parametrów nie miało wpływu na wydarzenie powodujące odpowiedzialność PLK.
Uzasadnienie Wnioskodawcy	Zdaniem PKP IC, niedotrzymanie parametrów nie musi mieć wpływu na niewykonanie bądź nienależyte wykonanie zobowiązań i brak jest podstaw do rozszerzającego wyłączenia odpowiedzialności PLK. Uruchamianie pociągu z innymi parametrami często podyktowane jest sytuacją awaryjną np. wyłączenie wagonu po wypadku i wówczas podłączany jest inny wagon/lokomotywa, co często powoduje zmiany parametrów względem założonych w rozkładzie jazdy. Użyte słowo „odpowiedzialność” ma szersze znaczenie w prawie cywilnym niż „leżące po stronie”.
Stanowisko PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Odnosząc się do pierwszej propozycji zmiany należy wskazać, że określenie „z przyczyn leżących po stronie PLK” jest kodeksowym określeniem odpowiedzialności i w pełni zabezpiecza interes przewoźnika. Odnosząc się do drugiej propozycji zmiany, należy wskazać, że obecne brzmienie podrozdziału 3.3 ust. 5 precyzyjnie określa przesłanki odpowiedzialności PLK oraz jej wyłączenia. Postanowienie „sytuacje inne niż” jest katalogiem otwartym, a co za tym idzie niedefiniowalnym. Przewoźnik zobowiązany jest realizować przewozy według parametrów zgodnie z zarządnym rozkładem jazdy. Przepis pozostaje bez zmian

L.p.	10.
Wnioskodawca	PKP INTERCITY S.A.
Jednostka redakcyjna	Podrozdział: 3.3 ust. 6 Umowy
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	6. Odpowiedzialność stron z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązań wynikających z Umowy o wykorzystanie jest wyłączona w przypadku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych lub kryzysowych.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	6. Odpowiedzialność stron z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązań wynikających z Umowy o wykorzystanie jest wyłączona w przypadku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych lub kryzysowych przypadkach przewidzianych w ogólnie obowiązujących przepisach prawa.
Uzasadnienie Wnioskodawcy	Prawo cywilne przewiduje przypadki, w których następuje ograniczenie odpowiedzialności z tytułu niewykonania bądź nienależytego wykonania zobowiązań a przewidziane w regulaminie zapisy zawężają ten zakres. Zdaniem PKP IC zapis jest niekorzystany dla przewoźnika.
Stanowisko PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Klauzula zawarta w podrozdziale 3.3 ust. 6 stanowi zabezpieczenie dla obu stron umowy o wykorzystanie (zarządcy infrastruktury i przewoźnika kolejowego), w przypadku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych lub kryzysowych, zdefiniowanych w Regulaminie sieci, które obejmują

	<p>m.in. zarówno siłę wyższą, ataki terrorystyczne, czy inne zdarzenia stricte dotyczące transportu kolejowego, powodujące zakłócenia eksploatacyjne.</p> <p>Podrozdział 3.3 ust. 6 otrzymuje brzmienie: <i>„Odpowiedzialność stron z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązań wynikających z Umowy o wykorzystanie jest wyłączona w przypadku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych lub kryzysowych, z wyjątkiem zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w rozumieniu Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8.”</i></p>
L.p.	11.
Wnioskodawca	DB Cargo Polska S.A.
Jednostka redakcyjna	Podrozdział: 3.3 ust. 6 Umowy
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	6. Odpowiedzialność stron z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązań wynikających z Umowy o wykorzystanie jest wyłączona w przypadku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych lub kryzysowych.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	Usunięcie zapisów ust. 6 w całości
Uzasadnienie Wnioskodawcy	<p>Powyższa klauzula stanowi zbyt szeroką możliwość każdorazowego wykluczenia odpowiedzialności PKP poprzez uznanie danej sytuacji za nadzwyczajną lub kryzysową.</p> <p>Zgodnie z definicją zawartą w Regulaminie sytuacja nadzwyczajna to <i>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.</i></p> <p>Z kolei sytuacja kryzysowa to <i>sytuacja będąca następstwem zagrożenia i prowadząca do zakłóceń w procesie eksploatacyjno-przewozowym, realizowanym na liniach kolejowych zarządzanych przez PLK oraz w budynkach i budowlach przeznaczonych do obsługi osób i rzeczy o zasięgu lokalnym, regionalnym, ogólnokrajowym (ogólnosięciowym), międzynarodowym, w wyniku której następuje naruszenie zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego, narażenie zdrowia lub życia ludzkiego oraz powstają straty materialne lub szkody w środowisku naturalnym. Jak dookreślono, sytuacja kryzysowa może wynikać w szczególności z zagrożeń technicznych, zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, w rozumieniu Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8, awarie sieci energetycznych, awarie systemów łączności, awarie systemów komputerowych, itp.. ...”</i></p> <p>Bardzo szerokie ujęcie w definicjach obu sytuacji daje tym samym znaczną możliwość zastosowania tego postanowienia i wyłączenia odpowiedzialności odszkodowawczej.</p>
Stanowisko PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	<p>Klauzula zawarta w podrozdziale 3.3 ust. 6 stanowi zabezpieczenie dla obu stron umowy o wykorzystanie (zarządcy infrastruktury i przewoźnika kolejowego), w przypadku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych lub kryzysowych, zdefiniowanych w Regulaminie sieci, które obejmują m.in. zarówno siłę wyższą, ataki terrorystyczne, czy inne zdarzenia stricte dotyczące transportu kolejowego, powodujące zakłócenia eksploatacyjne.</p> <p>Podrozdział 3.3 ust. 6 otrzymuje brzmienie: <i>„Odpowiedzialność stron z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązań wynikających z Umowy o wykorzystanie jest wyłączona w przypadku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych lub kryzysowych, z wyjątkiem zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w rozumieniu Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8.”</i></p>

L.p.	12.
Wnioskodawca	DB Cargo Polska S.A.
Jednostka redakcyjna	Podrozdział: 3.3.1 ust. 7 pkt 1 Umowa ramowa
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	<p>7. PLK może odmówić rozpatrzenia wniosku o ramową zdolność przepustową lub w uzgodnieniu z aplikantem dokonać modyfikacji zawartej umowy ramowej w przypadku braku możliwości korzystania z infrastruktury kolejowej w wyniku:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) wyłączenia z eksploatacji linii kolejowej lub jej części, dla których w załącznikach 2.1 (P), 2.1 (A), 2.1 (T) jako prędkość maksymalną wskazano wartość 0 km/h; 2) wszczęcia procedury likwidacji linii kolejowej lub jej części, o której mowa w art. 38ba Ustawy; 3) ograniczenia dostępności do linii/odcinków linii kolejowych w przypadkach określonych w podrozdziale 2.5., w podrozdziale 4.3.2. oraz w załączniku 5.3.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<ol style="list-style-type: none"> 1) wyłączenia z eksploatacji linii kolejowej lub jej części, dla których w załącznikach 2.1 (P), 2.1 (A), 2.1 (T) jako prędkość maksymalną wskazano wartość 0 km/h (określić częstotliwość aktualizacji tych załączników);
Uzasadnienie Wnioskodawcy	Brak informacji o częstotliwości aktualizacji załączników 2.1 – szczególnie na liniach rewitalizowanych, na których planowane otwarcie jest w trakcie obowiązywania RJ, co umożliwi wcześniejsze planowanie przewozów nimi, a zatem możliwość wcześniejszego zamówienia rozkładów jazdy.
Stanowisko PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Załączniki do Regulaminu sieci charakteryzujące infrastrukturę kolejową [w tym 2.1 (P), 2.1 (A), 2.1 (T)] podlegają aktualizacji w okresie poprzedzającym termin składania wniosków do RRJ dla tras międzynarodowych, wielosieciowych oraz objętych umową ramową, a następnie zgodnie podrozdziałem 1.5.2 ust. 4 - w okresie poprzedzającym termin nadania projektu danego ZRJ. W razie konieczności PLK dodatkowo aktualizuje te załączniki poza ww. terminami, o czym każdorazowo informuje aplikantów. Przepis pozostaje bez zmian.

L.p.	13.
Wnioskodawca	Koleje Śląskie sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	Podrozdział: 3.3.2 Umowy z przewoźnikami
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	<ol style="list-style-type: none"> 1. Przewoźnik zawiera z PLK dwie umowy: <ol style="list-style-type: none"> 1) Umowę o przydzielenie – jako aplikant; 2) Umowę o wykorzystanie – jako przewoźnik. 2. Zawarcie Umowy o przydzielenie umożliwia aplikantowi będącemu przewoźnikiem składanie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej dla tras pociągów, postoju pojazdów kolejowych, wykonywania manewrów na infrastrukturze kolejowej o szerokości torów 1435 mm oraz wniosków o opracowanie studium rozkładu jazdy pociągów. 3. W celu zawarcia Umowy o przydzielenie dla rozkładu jazdy 2023/2024, Aplikant będący przewoźnikiem, który w poprzednim rozkładzie jazdy pociągów nie miał zawartej z PLK Umowy o przydzielenie - składa w formie elektronicznej wniosek o zawarcie umowy o przydzielenie zdolności przepustowej, według wzoru stanowiącego załącznik 6.1 – część A. 4. W przypadku aplikantów zamierzających składać wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej w zakresie kolejowych przewozów osób innych niż okazjonalne, aplikant określa w Umowie o przydzielenie planowany zakres zamawianej zdolności przepustowej w takim zakresie, w jakim zawarł umowę o świadczenie usług publicznych, przedstawił oświadczenie organizatora publicznego transportu kolejowego o zamiarze objęcia pociągów umową o świadczenie usług publicznych, uzyskał decyzję o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzję o przyznaniu ograniczonego dostępu.

	<p>5. Zawarcie Umowy o wykorzystanie umożliwia przewoźnikowi wykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej dla tras pociągów, postoiu pojazdów kolejowych, wykonywania manewrów na infrastrukturze kolejowej o szerokości torów 1435 mm oraz 1520 mm lub korzystanie z obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w rozdziale 7.</p> <p>6. W celu zawarcia Umowy o wykorzystanie dla rozkładu jazdy 2023/2024, przewoźnik, który w poprzednim rozkładzie jazdy pociągów nie miał zawartej z PLK Umowy o wykorzystanie - składa w formie elektronicznej - wnioszek o zawarcie umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej, według wzoru stanowiącego załącznik 6.1 – część B.</p> <p>Wraz z wnioskiem przewoźnik składa w języku polskim lub w uwierzytelnionym tłumaczeniu oryginałów na język polski dokumenty, o których mowa w podrozdziale 3.2.2. ust. 2.</p> <p>7. Wnioski, o których mowa w ust. 3 i 6, należy przesłać na adres: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala Biuro Sprzedaży 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74 e-mail: aplikant@plk-sa.pl, ius@plk-sa.pl</p> <p>8. Zawarta Umowa o przydzielenie lub Umowa o wykorzystanie nie wymagają zatwierdzenia przez Prezesa UTK.</p>
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p><u>Dopisanie ust. 9 o treści:</u> 9. Zapisy umowy co do których w latach ubiegłych wystąpiło zgodne oświadczenie strony, winny być zaimplementowane do kolejnych propozycji umów. Nie oznacza to przy tym, że zapisy te nie będą przedmiotem negocjacji aktualnie rozpatrywanej umowy.</p>
Uzasadnienie Wnioskodawcy	<p>Intencją wprowadzenia zapisu jest uniknięcie sytuacji negocjowania od początku zapisów umowy jaki otrzymujemy co roku, a co do których strony ustaliły inne brzmienie w latach ubiegłych i co do których mają zgodne stanowisko. Zapis nie musi być wprowadzany, ale oczekujemy, że zaproponowana zasada zostanie wdrożona w życie, dla usprawnienia procesu negocjacyjnego.</p>
Stanowisko PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	<p>PLK opracowuje projekt umowy o przydzielenie zdolności przepustowej oraz projekt umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej w danym rozkładzie jazdy w kształcie tożsamym dla wszystkich aplikantów będących przewoźnikami, z rozróżnieniem danego segmentu przewozów (tożsame zapisy dla sektora pasażerskiego oraz tożsame zapisy dla sektora towarowego). W przeciwnym wypadku stanowiłoby to naruszenie wynikającej z art. 13 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz.U. z 2021 r., poz. 1984 ze zm.) zasady sprawiedliwego i niedyskryminacyjnego traktowania aplikantów w zakresie dostępu do infrastruktury kolejowej.</p> <p>Dopuszczalne są negocjacje postanowień niestanowiących <i>essentialia negotii</i> umowy, które np. doprecyzowują zasady współpracy lub regulują kwestie dotyczące indywidualnych podmiotów, uwzględniając ich specyfikę, czy wymogi korporacyjne, np. kwestia zasad poufności informacji, czy formy dokonywania danych czynności.</p> <p>W przypadku, gdy aplikant wyraża konieczność wprowadzenia modyfikacji postanowień umowy względem otrzymanego projektu, składa wniosek o zmianę zapisów wraz z uzasadnieniem, co każdorazowo podlega negocjacjom.</p> <p>Przepis pozostaje bez zmian.</p>
L.p.	14.
Wnioskodawca	Koleje Śląskie sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	Podrozdział: 3.4.1 ust. 23 Zasady akceptacji taboru kolejowego <i>Postępowanie na wypadek ujawnienia nieprawidłowości</i>
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	22. PLK, po bezskutecznej interwencji, informuje Prezesa UTK o przypadkach ujawnienia taboru i urządzeń zainstalowanych na taborze powodujących zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w tym zakłócenia pracy urządzeń sterowania ruchem kolejowym i telekomunikacji kolejowej.

	23. Przewoźnik, po bezskutecznej interwencji, informuje Prezesa UTK o przypadkach ujawnienia usterek i nieprawidłowości infrastruktury kolejowej powodujących zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	23. Przewoźnik, po bezskutecznej interwencji, informuje Prezesa UTK o przypadkach ujawnienia usterek i nieprawidłowości infrastruktury kolejowej powodujących zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub zakłócenia pracy urządzeń pokładowych i pojazdów.
Uzasadnienie Wnioskodawcy	Zdarzają się sytuacje zaniku napięcia w sieci trakcyjnej powodujące opóźnienia pociągów. Często proces usuwania usterek trwa długo. Zdarzały się przypadki długotrwałego ignorowania problemu. Sytuacje te nie powodują zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego, ale zakłócają proces przewozowy.
Stanowisko PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	PLK modyfikuje brzmienie podrozdziału 3.4.1 ust. 23 na: „Przewoźnik, po bezskutecznej interwencji, informuje Prezesa UTK o przypadkach ujawnienia usterek i nieprawidłowości infrastruktury kolejowej powodujących zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub zakłócenia pracy urządzeń pokładowych i pojazdów. ”

L.p.	15.
Wnioskodawca	DB Cargo Polska S.A.
Jednostka redakcyjna	Podrozdział: 4.1 ust. 9 Wprowadzenie
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	7. PLK przyjmuje do rozpatrzenia wyłącznie wnioski, które: 1) zostały złożone przez aplikantów, którzy zawarli z PLK Umowę o przydzielenie; 2) przekazano w terminie określonym w Regulaminie; 3) zawierają informacje, o których mowa w § 4 ust. 1-4 i § 5 ust. 1 <u>Rozporządzenia</u> . 8. Wnioski niespełniające wymogów, o których mowa w ust. 7 pkt 1 i 2, niezwłocznie zwraca się aplikantowi wraz ze wskazaniem przyczyny zwrotu. 9. Wnioski niespełniające wymogów, o których mowa w ust. 7 pkt 3, PLK zwraca do aplikanta w celu uzupełnienia wniosku w terminie 5 dni roboczych.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	9. Wnioski niespełniające wymogów, o których mowa w ust. 7 pkt 3, PLK zwraca do aplikanta w celu uzupełnienia wniosku w terminie 5 2 dni roboczych od momentu złożenia wniosku przez przewoźnika.
Uzasadnienie Wnioskodawcy	Czas podjęcia i opracowania wniosku przez Ekspozytury jest mocno zróżnicowany, zdarza się, że rozkłady podejmowane są na kilka dni przed datą wyjazdu i przy pojawiającym się problemie z przepustowością na dużej liczbie odcinków zwracanie wniosku niedługo przed startem nie daje przewoźnikowi dużego pola możliwości do zareagowania. Wnioskujemy o przyspieszenie procesu podejmowania rozkładów jazdy typu IRJ przez konstruktorów.
Stanowisko PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Termin wskazany w podrozdziale 4.1 ust. 9 Regulaminu sieci wynika bezpośrednio z § 6 ust. 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej: „3. W przypadku wniosków niespełniających wymogów, o których mowa w ust. 1 pkt 3, zarządca wzywa aplikanta do uzupełnienia wniosku w terminie określonym w regulaminie sieci, nie krótszym niż 5 dni roboczych. ” Regulacja ta wskazuje termin dla przewoźnika na uzupełnienie wniosku, a nie termin dla zarządcy na zwrócenie wniosku do uzupełnienia. Propozycja Wnioskodawcy jest niezgodna z rozporządzeniem oraz niekorzystna dla przewoźników. Przepis pozostaje bez zmian.

L.p.	16.
Wnioskodawca	DB Cargo Polska S.A.
Jednostka redakcyjna	Podrozdział: 4.1 ust. 10 Wprowadzenie
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	9. Wnioski niespełniające wymogów, o których mowa w ust. 7 pkt 3, PLK zwraca do aplikanta w celu uzupełnienia wniosku w terminie 5 dni roboczych. 10. Brak uzupełnienia, o którym mowa w ust. 9, jest podstawą do odmówienia rozpatrzenia wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	10. Brak uzupełnienia wniosku w ciągu 3 dni roboczych , o którym mowa w ust. 9, jest podstawą do odmówienia rozpatrzenia wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej.
Uzasadnienie Wnioskodawcy	Czas na reakcję przy zwracaniu wniosków rozkładowych w ISZTP skrócił się do 24 godz. (bez względu na to czy jest to dzień roboczy, święto czy dni weekendowe). Wnioskujemy o modyfikację w ISZTP by wydłużyć możliwość odpowiedzi na zwracanie do poprawy wniosków rozkładowych, gdyż nie każda komórka pracuje w trybie 24/7.
Stanowisko PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	§ 6 ust. 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej określa termin na uzupełnienie wniosku niezawierającego wymaganych informacji, o których mowa w § 4 ust. 1-4 i § 5 ust. 1 Rozporządzenia – jako nie krótszy niż 5 dni roboczych. Propozycja Wnioskodawcy jest niezgodna z rozporządzeniem oraz niekorzystna dla przewoźników. Przepis pozostaje bez zmian.

L.p.	17.
Wnioskodawca	DB Cargo Polska S.A.
Jednostka redakcyjna	Podrozdział: 4.3.2 ust. 3 Terminy i informacje przekazywane aplikantom <i>Planowanie długoterminowe</i>
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	3. Zatwierdzony sieciowy harmonogram zamknięć torowych oraz wyniki konsultacji, o których mowa w ust. 2, podlegają publikacji na stronie internetowej PLK, o której mowa w ust. 1, nie później niż 24 miesiące przed wejściem w życie rocznego rozkładu jazdy pociągów, którego dotyczy, natomiast: <ol style="list-style-type: none"> 1) pierwsza korekta – nie później niż 12 miesięcy przed wejściem w życie rocznego rozkładu jazdy, którego dotyczy; 2) druga korekta – przed wejściem w życie rozkładu jazdy i dotyczy okresu od wprowadzenia aktualizacji rocznego rozkładu jazdy pociągów, o czym mowa w podrozdziale 4.8.1. ust. 12.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	Propozycja dopisania pkt 3 o treści: 3) Trzecia korekta – na miesiąc przed czerwcową aktualizacją rozkładów jazdy.
Uzasadnienie Wnioskodawcy	Propozycja dopisania terminu trzeciej korekty z uwagi na dużą zmienność danych a co za tym idzie konieczności ich aktualizacji jeśli chodzi o późniejszy proces przydzielania trasą, bądź odmowy ich przydzielenia.
Stanowisko PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Zgodnie z Decyzją delegowaną Komisji (UE) 2017/2075 z dnia 4 września 2017 r. zastępującą załącznik VII do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego [Harmonogram procesu alokacji (o którym mowa w art. 43)] – zarządca infrastruktury zobowiązany jest publikować ograniczenia zdolności przepustowej na 24 miesiące przed wejściem w życie RRJ (tj. Sieciowy harmonogram zamknięć torowych, zwany dalej „SHZT”) oraz na 12 miesięcy przed wejściem w życie RRJ (tj. Pierwszą korektę SHZT).

	<p>Druka korekta SHZT, która dotyczy wyłącznie okresu od wprowadzenia aktualizacji RRJ w drugą sobotę czerwca o północy do końca obowiązywania RRJ, publikowana jest dodatkowo przez PLK, mimo braku wymogu prawa powszechnie obowiązującego w tym zakresie.</p> <p>Informacje o ograniczeniach zdolności przepustowej, które wystąpią po publikacji pierwszej i drugiej korekty zawierają okresowe harmonogramy zamknięć torowych, które są przekazywane przewoźnikom. W harmonogramach okresowych mogą być zgłaszane i w miarę możliwości realizowane są nowe zamknięcia torowe nieuwjęte w I lub II korekcie sieciowego harmonogramu zamknięć torowych.</p> <p>Przepis pozostaje bez zmian.</p>
--	--

L.p.	18.
Wnioskodawca	Koleje Śląskie sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	Podrozdział: 4.5.1 ust. 2 pkt 7 Zamawianie tras pociągów w rocznym rozkładzie jazdy
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	<p>2. PLK opracowuje projekt RRJ uwzględniając w następującej kolejności:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ograniczenia wynikające z: <ol style="list-style-type: none"> a) potrzeby zapewnienia zdolności przepustowej dla utrzymania infrastruktury kolejowej, b) możliwości przesunięcia wstępnie ustalonych międzynarodowych tras pociągów w korytarzu towarowym; 2) pierwszeństwo ruchu uprzywilejowanego na odcinkach linii kolejowych, o których mowa w art. 29b Ustawy; 3) jak najlepsze wykorzystanie zdolności przepustowej; 4) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów uwzględnionych w ogłoszonych planach transportowych; 5) pierwszeństwo przewozu osób; 6) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów zamówionych przez aplikantów, w obrębie danej kategorii pociągów, o których mowa w ust. 3, którzy spełnili wymagania w zakresie ustalonego przez zarządcę progu wykorzystania tras pociągów, o którym mowa w podrozdziale 4.1. ust. 12, w ostatnim zakończonym okresie obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów; 7) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów, dla których aplikant wskazał we wniosku, że mają kursować w ramach cyklicznego rozkładu jazdy; 8) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów, dla których przewidziano większą liczbę dni kursowania; 9) w miarę możliwości, wszystkie ograniczenia dotyczące aplikantów, w tym skutki ekonomiczne dla ich działalności gospodarczej; 10) postanowienia umów międzynarodowych, porozumień granicznych oraz ustalenia protokołów ze spotkań międzynarodowych, w szczególności dotyczące uzgodnień tras pociągów międzynarodowych.
Uwaga Wnioskodawcy	<p><u>Uwaga do pkt 7</u></p> <p>Brak zmiany zapisów. Wnosimy jednak o zmianę definicji cyklicznego rozkładu jazdy w Rozporządzeniu. Cykliczny rozkład jazdy powinien dotyczyć minimum 8 pociągów uruchamianych w odstępach nie większych niż 2 godziny.</p>
Stanowisko PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	<p>Pojęcie cyklicznego rozkładu jazdy definiuje § 2 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej. Zmiana definicji poza kompetencjami PLK.</p> <p>Uwaga nie dotyczy Regulaminu sieci.</p>

L.p.	19.
Wnioskodawca	Koleje Śląskie sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	Podrozdział: 4.5.1 ust. 3 Zamawianie tras pociągów w rocznym rozkładzie jazdy
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	<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 05:30- 08:30 oraz odwożące z pracy, tzn. pociągi odjeżdżające ze stacji początkowej lub innej wskazanej przez przewoźnika na drodze przejazdu pociągu w godzinach 14:30 -17:30; 3) pozostałe pasażerskie międzywojewódzkie i wojewódzkie; 4) pociągi towarowe; 5) próżne składy pasażerskie i lokomotywy. <p>Podczas rozpatrywania każdego ze stopni pierwszeństwa, o których mowa w pkt 1-5, PLK uwzględnia dodatkowo priorytet w przydzielaniu tras dla pociągów wyposażonych łącznie urządzenia pokładowe ERTMS/ETCS oraz łączność GSM-R.</p>
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<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 05:30- 08:30 oraz odwożące z pracy, tzn. pociągi odjeżdżające ze stacji początkowej lub innej wskazanej przez przewoźnika na drodze przejazdu pociągu w godzinach 14:30 -17:30; 3) pasażerskie ekspresowe (EC, EN, EI); 4) pozostałe pasażerskie międzywojewódzkie i wojewódzkie; 5) pociągi towarowe; 6) próżne składy pasażerskie i lokomotywy.
Uzasadnienie Wnioskodawcy	<p>Znajdujemy się w takim momencie historii oraz rozwoju cywilizacyjnego, w którym kolej i w ogóle pojazdy zeroemisyjne stają się modnym i wygodnym środkiem dotarcia do szkoły i pracy. To już nie przymus, brak alternatywy, ale świadomy wybór. I pomimo tego, że niezbędnym wydaje się rozwój siatki połączeń pociągów kategorii EC, EN i EI i skracanie czasu podróży pomiędzy dużymi ośrodkami miejskimi dla tej kategorii pociągów; to dbanie o środowisko i pozyskiwanie nowych klientów w ramach kolei aglomeracyjnej powinno stać się priorytetem. Doprowadzi nas to do przekonania, że pociągi pasażerskie dowożące do pracy w godzinach 5:30 – 8:30 oraz odwożące z pracy w godzinach 14:30-17:30 winny mieć pierwszeństwo nad kategorią pociągów EC, EN i EI nie spełniających takich funkcji. Dając pierwszeństwo w trasowaniu oraz w wykonaniu przewozów dla tej kluczowej dla gospodarki, środowiska i płynności ruchu w aglomeracjach kategorii pociągów, pozwolimy setkom tysięcy osób na atrakcyjne czasy przyjazdu i odjazdu do pracy. Stworzymy warunki dla trwałego przejścia setek tysięcy osób, które w tej chwili wybierają samochód z powodu chociażby braku cyklicznego rozkładu jazdy. A brak ten wywołany jest niedostosowaniem ruchu pociągów dalekobieżnych do ruchu lokalnego.</p>
Stanowisko PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	<p>Propozycja jest niezgodna z priorytetami wskazanymi w § 7 ust.7 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej. Nie ma podstawy prawnej aby uznać, że przewozy pasażerskie międzywojewódzkie i wojewódzkie dowożące ludzi do pracy oraz odwożące ludzi z pracy (które mają większą liczbę zatrzymań oraz mniejszą prędkość rozkładową niż pociągi pasażerskie ekspresowe) mają wyższy priorytet niż pociągi ekspresowe.</p> <p>Przyjęcie uwagi przewoźnika spowodowałoby brak możliwości wykorzystania pełnych parametrów zmodernizowanych linii kolejowych oraz ograniczenie dostępnej przepustowości.</p>

	<p>Z punktu widzenia płynności ruchu, istotne jest lepsze wykorzystanie przepustowości. Zgodnie z art. 4 pkt 11 ustawy o transporcie kolejowym „zdolność przepustowa to możliwość eksploatacyjno-ruchowa drogi kolejowej do wykonania na niej przejazdów pociągów albo manewrów w określonym czasie”.</p> <p>Prawodawca określając § 7 ust.7 ww. rozporządzenia kolejność priorytetów, które należy wziąć pod uwagę przy opracowywaniu projektu RRJ, pozycjonuje kryterium „jak najlepszego wykorzystania zdolności przepustowej” wyżej niż pierwszeństwo w przydzielaniu tras pociągów uwzględnionych w ogłoszonych planach transportowych, pociągów realizujących przewóz osób, czy w ramach cyklicznego rozkładu jazdy.</p> <p>Tym samym wyraźnie wskazał, że priorytetem w opracowywaniu projektu RRJ winno być zapewnienie przemieszczenia się możliwie jak największej liczby pociągów na odcinku w określonym czasie.</p> <p>Przepis pozostaje bez zmian.</p>
--	--

L.p.	20.
Wnioskodawca	DB Cargo Polska S.A.
Jednostka redakcyjna	Podrozdział: 4.5.3 ust. 8 Zamawianie tras pociągów poza rocznym rozkładem jazdy (indywidualny rozkład jazdy)
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	8. W trakcie opracowywania zmian do rozkładu jazdy, tj. pomiędzy terminami wskazanymi w załączniku 5.2, w kolumnach oznaczonych jako „ROZPOCZĘCIE KONSTRUKCJI” i „ZAKOŃCZENIE KONSTRUKCJI”, występują ograniczenia w przydzielaniu zdolności przepustowej w ramach wniosków IRJ, z wyłączeniem wniosków dotyczących pociągów uruchamianych w zamian za pociągi odwołane w ramach ZRJ, które PLK rozpatrzy bez zbędnej zwłoki.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	Usunięcie zapisów ust. 8 w całości
Uzasadnienie Wnioskodawcy	Propozycja usunięcia tego punktu. Z uwagi na proces planowania zasobów konieczne jest często złożenie długoterminowych rozkładów jazdy także w trakcie pracy nad rozkładami jazdy w poszczególnych cyklach zamknięciowych. Rozbieżne terminy możliwości składania wniosków na nowe pociągi u różnych zarządców.
Stanowisko PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	<p>W podrozdziale 4.5.3 ust. 8 określono, że w trakcie prac nad konstrukcją ZRJ mogą wystąpić ograniczenia w przydzielaniu przepustowości dla IRJ, ze względu na ustalenie priorytetów pracy konstruktorów rozkładu jazdy. We wskazanych okresach konstruktorzy w pierwszej kolejności realizują wnioski dot. ZRJ, a następnie w miarę możliwości wnioski IRJ. Zapis ten ma charakter informacyjny.</p> <p>Zgodnie z § 8 ust. 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej:</p> <p><i>„2. Dla wniosku IRJ złożonego do dnia udostępnienia aplikantom rocznego rozkładu jazdy pociągów, zarządca opracowuje indywidualny rozkład jazdy pociągu nie później niż w terminie 5 dni roboczych od dnia udostępnienia aplikantom rocznego rozkładu jazdy pociągów.</i></p> <p><i>3. 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.</i></p> <p>4. Zarządca może określić w regulaminie sieci przypadki, w których projekt indywidualnego rozkładu jazdy pociągu zostanie opracowany w terminie późniejszym niż określony w ust. 2 lub 3.”</p> <p>Przepis pozostaje bez zmian.</p>

L.p.	21.
Wnioskodawca	Koleje Małopolskie sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	Podrozdział: 4.8.1 ust. 10 Modyfikacja trasy przez aplikanta
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	10. PLK w okresie obowiązywania RRJ, w ramach istniejącej wolnej zdolności przepustowej, umożliwia przewoźnikom pasażerskim na 40 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu pociągu, dokonanie następujących modyfikacji: 1) łączenia relacji pociągów; 2) dodania postojów w istniejącej trasie pociągu; 3) usunięcia postojów z istniejącej trasy pociągu; 4) modyfikacji cechy postoju handlowego (tylko dla wsiadających / wysiadających).
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	10. PLK w okresie obowiązywania RRJ, w ramach istniejącej wolnej zdolności przepustowej, umożliwia przewoźnikom pasażerskim na 40 30 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu pociągu, dokonanie następujących modyfikacji: 1) łączenia relacji pociągów; 2) dodania postojów w istniejącej trasie pociągu; 3) usunięcia postojów z istniejącej trasy pociągu; 4) modyfikacji cechy postoju handlowego (tylko dla wsiadających / wysiadających).
Uzasadnienie Wnioskodawcy	Na 40 dni przed wejście w życie następuje zarządzenie zastępczego rozkładu jazdy (ZRJ) na kolejny cykl zamknięciowy. Wskazane modyfikacje trasy możliwe są dopiero na zarządnym zamówieniu w związku z czym nie ma możliwości wcześniejszego ich wprowadzenia w trakcie trwania konstrukcji ZRJ. Zatem narzucony termin na 40 dni przed dniem planowego odjazdu pociągu uniemożliwia wprowadzenie tych zmian dla terminów kursowania od początku kolejnego ZRJ. Wydłużenie tego okresu o dodatkowe 10 dni po dniu zarządzenia ZRJ znacznie usprawni dokonywanie ww. modyfikacji.
Stanowisko PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Termin 40 dni na modyfikację trasy pociągu wynika bezpośrednio z art. 30 ust 9 pkt. 1 ustawy o transporcie kolejowym: <i>„9. Wniosek (...) dotyczący pociągu realizującego przewozy kolejowe osób, zwanego dalej „pociągiem pasażerskim” 1) którego rozkład jazdy ma zostać podany do publicznej wiadomości, aplikant składa w terminie określonym przez zarządcę, nie późniejszym niż 40 dni przed wnioskowanym terminem przejazdu;”</i> Zmiana postanowienia Regulaminu sieci możliwa dopiero po nowelizacji Ustawy. Przepis pozostaje bez zmian.

L.p.	22.
Wnioskodawca	Koleje Śląskie sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	Podrozdział: 4.8.2 ust. 1 Zmiana trasy wprowadzana przez zarządcę infrastruktury <i>Zmiany, w których nie są rozpatrywane wnioski o przydzielenie tras pociągów (wprowadzane w ramach ZRJ)</i>
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	1. PLK, w terminach określonych w załączniku 5.2., wprowadza zmiany w rozkładzie jazdy pociągów, konieczne w związku ze zmianą parametrów infrastruktury kolejowej, wynikające z utrzymania, odnowienia lub modernizacji linii kolejowych. Zmiany te każdorazowo uzależnione są od: 1) rodzaju prowadzonych robót i związanych z tym ograniczeń; 2) rodzaju i wielkości ruchu pociągów w każdej lokalizacji. Zdolność przepustowa linii kolejowych dostępna jest dla wszystkich aplikantów i przydzielana jest w ramach ZRJ według priorytetów, o których mowa w podrozdziale 4.5.1. ust. 2 i 3. PLK nie stosuje podziału zdolności przepustowej według rodzaju przewozów, jak również nie ustanawia dodatkowych jednolitych kryteriów, dla których pociągów z każdego rodzaju usługi należy zmienić trasę przejazdu, w przypadku wystąpienia ograniczeń zdolności przepustowej

	trwających dłużej niż 30 kolejnych dni i mających wpływ na ponad 50% szacowanej wielkości ruchu na linii kolejowej, o czym mowa w pkt 17 załącznika VII do dyrektywy 2012/34/UE .
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p>1. PLK, w terminach określonych w załączniku 5.2., wprowadza zmiany w rozkładzie jazdy pociągów, konieczne w związku ze zmianą parametrów infrastruktury kolejowej, wynikające z utrzymania, odnowienia lub modernizacji linii kolejowych.</p> <p>Zmiany te każdorazowo uzależnione są od:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) rodzaju prowadzonych robót i związanych z tym ograniczeń; 2) rodzaju i wielkości ruchu pociągów w każdej lokalizacji. <p>Zdolność przepustowa linii kolejowych dostępna jest dla wszystkich aplikantów i przydzielana jest w ramach ZRJ według priorytetów, o których mowa w podrozdziale 4.5.1. ust. 2 i 3.</p> <p>PLK nie stosuje podziału zdolności przepustowej według rodzaju przewozów, jak również nie ustanawia dodatkowych jednolitych kryteriów, dla których pociągów z każdego rodzaju usługi należy zmienić trasę przejazdu, w przypadku wystąpienia ograniczeń zdolności przepustowej trwających dłużej niż 30 kolejnych dni i mających wpływ na ponad 50% szacowanej wielkości ruchu na linii kolejowej, o czym mowa w pkt 17 załącznika VII do dyrektywy 2012/34/UE.</p> <p>Zarządca podaje do publicznej wiadomości, gdzie taka sytuacja na sieci kolejowej wystąpi.</p>
Uzasadnienie Wnioskodawcy	Pozwoli nam to lepiej planować rozkład jazdy.
Stanowisko PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	<p>W ocenie PLK do tej pory nie było przypadków, kiedy ograniczenia zdolności przepustowej trwające dłużej niż 30 kolejnych dni miały wpływ na ponad 50% szacowanej wielkości ruchu na linii kolejowej. Jeśli takie ograniczenia się pojawią, wówczas będzie możliwe określenie zasad podziału zdolności przepustowej. Powyższy przepis został wprowadzony do Regulaminu sieci w celach informacyjnych, aby wypełnić dyspozycję wynikającą z pkt 17 załącznika VII do dyrektywy 2012/34/UE.</p> <p>Przepis pozostaje bez zmian.</p>

L.p.	23.
Wnioskodawca	POLREGIO S.A.
Jednostka redakcyjna	Podrozdział: 4.8.2 ust. 10 Zmiana trasy wprowadzana przez zarządcę infrastruktury <i>Zmiany, w których nie są rozpatrywane wnioski o przydzielenie tras pociągów (wprowadzane w ramach ZRJ)</i>
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	<p>10. W przypadku, gdy PLK nie ma możliwości techniczno-eksploatacyjnych uwzględnienia uwag aplikanta do zaproponowanych zmian, aplikant przyjmuje zmiany zaproponowane przez PLK, jako optymalne rozwiązanie w określonych warunkach lub rezygnuje z proponowanej zdolności przepustowej w całości albo w części, co skutkuje odwołaniem pociągu w całości lub części.</p> <p>W przypadku rezygnacji z trasy pociągu spowodowanej przesunięciem uruchomienia pociągu o +/- 60 min względem trasy zamówionej w rozkładzie jazdy, aplikant może wystąpić do PLK o nienaliczanie opłaty rezerwacyjnej.</p> <p>W przypadku, kiedy aplikant bez uzasadnionej przyczyny nie uzgodni propozycji zmian lub przedstawi warunki niemożliwe do spełnienia ze względów techniczno-eksploatacyjnych, PLK ma prawo potraktować ZRJ jako obowiązujący.</p> <p>Aplikant ma prawo wymagać od PLK podania i uzasadnienia przyczyn, które warunki przez niego przedstawione, zostały uznane za niemożliwe do spełnienia.</p> <p>Brak odpowiedzi ze strony aplikanta jest jednoznaczny z akceptacją przesłanej propozycji i uzgodnieniem bez uwag rozkładu jazdy pociągów.</p>
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p>10. W przypadku, gdy PLK nie ma możliwości techniczno-eksploatacyjnych uwzględnienia uwag aplikanta do zaproponowanych zmian, aplikant przyjmuje zmiany zaproponowane przez PLK, jako optymalne rozwiązanie w określonych warunkach lub rezygnuje z proponowanej</p>

	<p>zdolności przepustowej w całości albo w części, co skutkuje odwołaniem pociągu w całości lub części.</p> <p>W przypadku rezygnacji z trasy pociągu spowodowanej przesunięciem uruchomienia pociągu o +/- 60 min względem trasy zamówionej w rozkładzie jazdy, aplikant może wystąpić do PLK o naliczanie opłaty rezerwacyjnej PLK nie nalicza opłaty rezerwacyjnej.</p> <p>W przypadku, kiedy aplikant bez uzasadnionej przyczyny nie uzgodni propozycji zmian lub przedstawi warunki niemożliwe do spełnienia ze względów techniczno-eksploatacyjnych, PLK ma prawo potraktować ZRJ jako obowiązujący.</p> <p>Aplikant ma prawo wymagać od PLK podania i uzasadnienia przyczyn, które warunki przez niego przedstawione, zostały uznane za niemożliwe do spełnienia.</p> <p>Brak odpowiedzi ze strony aplikanta jest jednoznaczny z akceptacją przesłanej propozycji i uzgodnieniem bez uwag rozkładu jazdy pociągów.</p>
<p>Uzasadnienie Wnioskodawcy</p>	<p>Rezygnacja spowodowana przesunięciem uruchomienia pociągu o +/- 60 minut powoduje często, że pociąg przestaje spełniać funkcje dla których został zamówiony i staje się zbędny więc nienaliczanie opłaty rezerwacyjnej powinno być obligatoryjne.</p>
<p>Stanowisko PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</p>	<p>Rezygnacja z trasy pociągu jest uprawnieniem aplikanta, które co do zasady skutkuje naliczeniem opłaty rezerwacyjnej. PLK rozumie, że przesunięcie w ramach ZRJ uruchomienia pociągu o +/- 60 min względem trasy zamówionej w rozkładzie jazdy może powodować, że pociąg przestaje spełniać funkcje, dla których został zamówiony i uznaje za zasadne, że opłata w takiej sytuacji nie powinna być naliczana. Jednakże nienaliczanie opłaty musi nastąpić na wniosek aplikanta.</p> <p>Biorąc pod uwagę postulaty przewoźników, by doprecyzować przepis, aby nie budził wątpliwości interpretacyjnych, czy w przypadku przesunięcia uruchomienia pociągów o więcej niż 60 minut, pociągi te będą objęte przedmiotową regulacją, PLK modyfikuje podrozdział 4.8.2 ust. 10 zdanie drugie, które otrzymuje brzmienie:</p> <p><i>„W przypadku rezygnacji aplikanta z trasy pociągu spowodowanej przesunięciem uruchomienia pociągu o co najmniej +/- 60 min względem trasy zamówionej w rozkładzie jazdy, aplikant może wystąpić do PLK o nienaliczanie opłaty rezerwacyjnej.”</i></p>

<p>L.p.</p>	<p>24.</p>
<p>Wnioskodawca</p>	<p>POLREGIO S.A.</p>
<p>Jednostka redakcyjna</p>	<p>Podrozdział: 4.8.2 ust. 12 Zmiana trasy wprowadzana przez zarządcę infrastruktury <i>Zmiany, w których nie są rozpatrywane wnioski o przydzielenie tras pociągów (wprowadzane w ramach ZRJ)</i></p>
<p>Treść przepisu według Projektu Regulaminu</p>	<p>8. 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 zgodnie z terminami określonymi w załączniku 5.2, uzgadnia projekt albo zgłasza uwagi lub proponuje zmiany.</p> <p>PLK w terminie do 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.</p> <p>Opracowany ZRJ, PLK przekazuje aplikantom poprzez ISZTP i powiadamia o tym fakcie pocztą elektroniczną.</p> <p>10. W przypadku, gdy PLK nie ma możliwości techniczno-eksploatacyjnych uwzględnienia uwag aplikanta do zaproponowanych zmian, aplikant przyjmuje zmiany zaproponowane przez PLK, jako optymalne rozwiązanie w określonych warunkach lub rezygnuje z proponowanej zdolności przepustowej w całości albo w części, co skutkuje odwołaniem pociągu w całości lub części.</p>

	<p>W przypadku rezygnacji z trasy pociągu spowodowanej przesunięciem uruchomienia pociągu o +/- 60 min względem trasy zamówionej w rozkładzie jazdy, aplikant może wystąpić do PLK o nienaliczanie opłaty rezerwacyjnej.</p> <p>W przypadku, kiedy aplikant bez uzasadnionej przyczyny nie uzgodni propozycji zmian lub przedstawi warunki niemożliwe do spełnienia ze względów techniczno-eksploatacyjnych, PLK ma prawo potraktować ZRJ jako obowiązujący.</p> <p>Aplikant ma prawo wymagać od PLK podania i uzasadnienia przyczyn, które warunki przez niego przedstawione, zostały uznane za niemożliwe do spełnienia.</p> <p>Brak odpowiedzi ze strony aplikanta jest jednoznaczny z akceptacją przesłanej propozycji i uzgodnieniem bez uwag rozkładu jazdy pociągów.</p> <p>12. W przypadku konieczności nadania korekty ZRJ, PLK przekazuje aplikantom informację o zmianach w rozkładzie jazdy pociągów, wraz z określeniem terminu na ich uzgodnienie lub przedstawienie uwag.</p> <p>Termin ten wynosi minimum 24 godziny od chwili przekazania informacji, chyba że PLK uzgodni z aplikantami krótszy termin.</p> <p>Brak informacji od aplikantów w uzgodnionym terminie traktuje się jako brak uwag do propozycji korekty rozkładu jazdy.</p> <p>Postanowienia ust. 10 stosuje się odpowiednio.</p>
<p>Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy</p>	<p>12. W przypadku konieczności nadania korekty ZRJ, PLK przekazuje aplikantom informację o zmianach w rozkładzie jazdy pociągów, wraz z określeniem terminu na ich uzgodnienie lub przedstawienie uwag.</p> <p>Termin ten wynosi minimum 24 godziny od chwili przekazania informacji, chyba że PLK uzgodni z aplikantami krótszy termin.</p> <p>Brak informacji od aplikantów w uzgodnionym terminie traktuje się jako brak uwag do propozycji korekty rozkładu jazdy.</p> <p>PLK w terminie 40 dni kalendarzowych przed wejściem w życie zarządza korektę ZRJ.</p> <p>Postanowienia ust. 10 stosuje się odpowiednio.</p>
<p>Uzasadnienie Wnioskodawcy</p>	<p>Proponowany zapis jest zgodny z terminami określonymi w ust. 8 tego podrozdziału.</p> <p>Zgodnie z art. 30 ust. 12 ustawy o transporcie kolejowym zmiana rozkładu jazdy pociągów są wprowadzane nie częściej niż co 30 dni. Termin wejścia w życie ZRJ i korekt ZRJ powinien być zgodny z terminem ustawowym.</p>
<p>Stanowisko PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</p>	<p>Ze względu na dużą skalę prac modernizacyjnych zdarzają się sytuacje, w których również na wniosek przewoźników, złożony w późnym okresie, wprowadzane są korekty rozkładu jazdy, aby minimalizować chaos, którego doświadczy pasażer. Odstąpienie od możliwości wprowadzenia korekty ZRJ ograniczy również możliwości przewoźnikom, zarówno dalekobieżnym, jak i regionalnym.</p> <p>W związku z brakiem zgody ze strony innych przewoźników pasażerskich na przyjęcie uwagi wnioskodawcy, przepis pozostaje bez zmian.</p>

<p>L.p.</p>	<p>25.</p>
<p>Wnioskodawca</p>	<p>PKP CARGO S.A.</p>
<p>Jednostka redakcyjna</p>	<p>Podrozdział: 5.2 ust. 4 Zasady ustalania opłat</p>
<p>Treść przepisu według Projektu Regulaminu</p>	<p>4. Przy wyznaczaniu opłaty podstawowej PLK przewiduje zastosowanie części stawki jednostkowej związanej z rodzajem wykonywanych przewozów o wielkości różnej od 0 zł/pocmk, po uwzględnieniu wyników analizy rynku, o której mowa w § 21 ust. 17 Rozporządzenia.</p> <p>Zasady stosowania części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów oraz jej wielkość zawiera załącznik 9.1.</p>

Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p>4. Przy wyznaczaniu opłaty podstawowej PLK przewiduje zastosowanie części stawki jednostkowej związanej z rodzajem wykonywanych przewozów o wielkości różnej od 0 zł/pockm, po uwzględnieniu wyników analizy rynku, o której mowa w § 21 ust. 17 Rozporządzenia-</p> <p>Zasady stosowania części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów oraz jej wielkość zawiera załącznik 9.1.</p> <p>Przy wyznaczaniu opłaty podstawowej PLK uwzględnia, z wyłączeniem pociągów, dla których przyznawana jest ulga intermodalna, część stawki jednostkowej związaną z rodzajem wykonywanych przewozów o wielkości różnej od 0 zł/pockm ustaloną na podstawie wyników analizy rynku, o której mowa § 21 ust. 17 Rozporządzenia.</p>
Uzasadnienie Wnioskodawcy	<p>W porównaniu do zapisów z Regulaminu sieci 2022/2023 brak wyłączenia pociągów, dla których stosowana jest ulga intermodalna. Ze względu na zawarcie szczegółowych zasad w załączniku 9.1 do Regulaminu sieci (projekt cennika, którego jeszcze nie ma) można obawiać się stabilności opłat dla pociągów intermodalnych. Wnoskujemy o utrzymanie przy wyznaczaniu opłaty podstawowej PLK wyłączenia pociągów, dla których przyznawana jest ulga intermodalna, tak jak to ma miejsce w zapisach z Regulaminu sieci 2022/2023.</p>
Stanowisko PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	<p>Postanowienia podrozdziału 5.2 ust. 4 nie przesądzają o tym, że częścią stawki jednostkowej związanej z rodzajem wykonywanych przewozów będą objęte pociągi realizujące przewozy intermodalne lub pociągi z innych segmentów przewozów. Decyzja o objęciu częścią stawki jednostkowej związanej z rodzajem wykonywanych przewozów, konkretnych segmentów rynku oraz o tym jakie segmenty rynku nie będą nią objęte, zostanie podjęta po uzyskaniu wyników przeprowadzanej obecnie analizy rynku, o której mowa w § 21 ust. 17 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej.</p> <p>Przepis pozostaje bez zmian.</p>

L.p.	26.
Wnioskodawca	PKP CARGO S.A.
Jednostka redakcyjna	Podrozdział: 5.3 ust. 7 Minimalny pakiet dostępu i opłaty
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	<p>7. W przypadku pojazdów kolejowych, których postój na torach powoduje ograniczenie przepustowości na stacjach: Gdańsk Port Północny, Gdynia Port, Szczecin Port Centralny i Świnoujście, PLK obciąży przewoźnika karą pieniężną za postój od 4 godz.</p> <p>Wysokość jednostkowej stawki kary pieniężnej:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) dla przedziału od 4 do 7 godzin postoju – 5-krotność stawki jednostkowej zł/godz.; 2) dla przedziału od 7 do 9 godzin postoju – 25-krotność stawki jednostkowej zł/godz.; 3) powyżej 9 godzin postoju – 125-krotność stawki jednostkowej zł/godz.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	Usunięcie zapisów ust. 7 w całości
Uzasadnienie Wnioskodawcy	<p>Przedstawiony projekt zapisu ust. 7 jest nie do zaakceptowania przez PKP CARGO, zarówno z przyczyn ekonomicznych, jak również geopolitycznych w rozumieniu skutków konfliktu zbrojnego na Ukrainie oraz zwiększonego potoku ładunków z/do kierunku portów. W porównaniu do obecnego Regulaminu sieci proponowane zapisy rozszerzają zakres obowiązywania kar o kolejne trzy stacje: Gdynia Port, Szczecin Port Centralny oraz Świnoujście, co w ocenie PKP CARGO jest formą nieuzasadnionego nałożenia na przewoźników dodatkowych opłat.</p> <p>W ocenie PKP CARGO, stawki proponowanych opłat są mocno wygórowane i daleko wykraczają poza obecnie przyjęte w Regulaminie sieci stawki. W treści projektu brak jest wskazania podstawy prawnej, uzasadniającej tak znaczące podniesienie stawek kar.</p> <p>Należy pamiętać, że obecnie stosowana metodyka naliczania czasu pobytu wagonów w stacji Gdańsk Port Północny i kar jest błędna, która wymaga natychmiastowej korekty (PKP CARGO</p>

	<p>wielokrotnie występowało w tej kwestii, zwracając uwagę na nieprawidłowości – bez wymiernego efektu ze strony Zarządcy). Podstawowym błędem jest zaliczanie czasu postoju składu, nie będącego w dyspozycji przewoźnika (przekazanego wg wymaganej dokumentacji operatorowi bocznicy) do czasu postoju przewoźnika. Czas pobytu składów, będących w dyspozycji operatora obsługującego stację, jest czasem na który przewoźnik nie ma bezpośredniego wpływu. Mimo przekroczenia czasu pobytu wagonów powyżej 4 godzin, będących w rzeczywistości zaniechaniem po stronie operatora, za każdym razem to przewoźnik ponosi koszty, związane z karami za wydłużony postój.</p> <p>Precyzyjnego określenia wymaga także wprowadzone pojęcie „ograniczenie przepustowości” oraz forma dokumentowania faktu jego wystąpienia. Brak jednoznacznej interpretacji daje kolejne pole do nieprecyzyjnego podejścia do naliczania kar.</p> <p>Podsumowując, w pierwszej kolejności doprecyzowania wymaga sposób naliczania i stosowania kar za postój, uwzględniający rzeczywistą sytuację oraz to w czyjej dyspozycji znajdują się wagony oczekujące na zabranie z torów zdawczo-odbiorczych stacji portowych. Wyjaśnienia wymaga też aspekt przekazywania pociągów na torach zdawczo-odbiorczych pomiędzy przewoźnikiem a operatorem działającym w danym porcie (np. wystawienie na tory zdawczo-odbiorcze wagonów bez uzgodnienia z przewoźnikiem), jak również czasowego „zwolnienia” miejsca na bocznicę bez zamiaru przekazywania wagonów przewoźnikowi). W takich przypadkach, brak jest jakiegokolwiek uzasadnienia do pobierania opłaty od przewoźnika z tytułu postoju, co powinno mieć odzwierciedlenie w odpowiednich zapisach.</p>
<p>Stanowisko PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</p>	<p>PLK modyfikuje brzmienie podrozdziału 5.3 ust. 7 na:</p> <p><i>„W przypadku pojazdów kolejowych, których postój na torach powoduje ograniczenie przepustowości na stacjach: Gdańsk Port Północny, Gdynia Port, Szczecin Port Centralny i Świnoujście, PLK obciąży przewoźnika karą pieniężną za postój od 4 godz.</i></p> <p><i>Wysokość jednostkowej stawki kary pieniężnej:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1) dla przedziału od 4 do 7 godzin postoju – 5-krotność stawki jednostkowej zł/godz.;</i> <i>2) dla przedziału od 7 do 9 godzin postoju – 25-krotność stawki jednostkowej zł/godz.;</i> <i>3) od 9 godzin postoju – 125-krotność stawki jednostkowej zł/godz.</i> <p><i>Naliczenie kary pieniężnej dotyczy postoju pojazdów kolejowych do pociągów uruchamianych z wyżej wymienionych stacji.”</i></p>

<p>L.p.</p>	<p>27.</p>
<p>Wnioskodawca</p>	<p>DB Cargo Polska S.A.</p>
<p>Jednostka redakcyjna</p>	<p>Podrozdział: 5.3 ust. 7 Minimalny pakiet dostępu i opłaty</p>
<p>Treść przepisu według Projektu Regulaminu</p>	<p>7. W przypadku pojazdów kolejowych, których postój na torach powoduje ograniczenie przepustowości na stacjach: Gdańsk Port Północny, Gdynia Port, Szczecin Port Centralny i Świnoujście, PLK obciąży przewoźnika karą pieniężną za postój od 4 godz.</p> <p>Wysokość jednostkowej stawki kary pieniężnej:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) dla przedziału od 4 do 7 godzin postoju – 5-krotność stawki jednostkowej zł/godz.; 2) dla przedziału od 7 do 9 godzin postoju – 25-krotność stawki jednostkowej zł/godz.; 3) powyżej 9 godzin postoju – 125-krotność stawki jednostkowej zł/godz.
<p>Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy</p>	<p>Usunięcie zapisów ust. 7 w całości.</p>
<p>Uzasadnienie Wnioskodawcy</p>	<p>Zwiększone stawki za postój taboru w stacji Gdańsk Port Północny funkcjonują już od jakiegoś czasu w obecnie obowiązującym Regulaminie sieci. Z punktu widzenia przewoźnika widzimy także, że zwiększone opłaty za postój wagonów na terenie stacji Gdańsk Port Północny w żaden sposób nie przyczyniły się do poprawy przepustowości stacji, ale stały jedynie dla PKP PLK źródłem dodatkowego dochodu i nadal występują znaczne problemy z wjazdem do Gdańska PP.</p> <p>Uważamy, że wprowadzenie dodatkowych, zwiększonych opłat w innych portach, podobnie jak w Gdańsku, w żadnym stopniu nie będzie środkiem poprawy aktualnej sytuacji. Mając na uwadze</p>

	<p>fakt, że istotnym powodem ograniczonej przepustowości jest niewystarczająca ilość torów - infrastruktury PKP PLK oraz prowadzone remonty na szeroką skalę, wprowadzając dodatkowe opłaty, zarządca próbuje przerzucić w znacznym stopniu odpowiedzialność za niewystarczającą przepustowość głównie na przewoźników. Przewoźnicy nie są zainteresowani parkowaniem taboru w portach i zwiększaniu czasów obiegu taboru bez uzasadnionej przyczyny. W naszej opinii, wprowadzenie wysokich kar za parkowanie taboru nie poprawi przepustowości stacji, ale zmniejszy tylko rentowność i konkurencyjność przewozów kolejowych. Pamiętajmy, że przepustowość stacji zależy nie tylko od samej organizacji przewozów przewoźnika, ale przede wszystkim jest efektem ograniczeń narzuconych przez bocznice i terminale, przylegające do stacji. W naszej ocenie, przepustowość stacji portowych w znacznym stopniu może poprawić lepsza komunikacja PKP PLK z innymi zarządcami (terminalami i bocznicami) oraz przemyślane rozbudowa – modernizacja stacji. Często spotykaliśmy się z sytuacją, np. w Gdyni, w Świnoujściu, że z uwagi na brak infrastruktury do parkowania lokomotyw, lokomotywy stoją na tym samym torze, blokując się nawzajem i uniemożliwiając planowy odjazd poc. ze stacji. W naszej ocenie dyżurni ruchu w stacjach portowych mają wszelką wiedzę i możliwości sterowania przepustowością stacji, ale nie jest to do końca wykorzystywane.</p> <p>Reasumując, proponujemy nie wprowadzać zwiększonych opłat za parkowanie wagonów w kolejnych stacjach portowych, ale wspólne wypracowanie innych rozwiązań komunikacyjnych i infrastrukturalnych, które zdyscyplinują nie tylko przewoźników kolejowych, ale także zarządców infrastruktur do podejmowania bieżących działań, mających na celu lepszą koordynację i poprawę przepustowości stacji portowych.</p>
<p>Stanowisko PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</p>	<p>PLK modyfikuje brzmienie podrozdziału 5.3 ust. 7 na: <i>„W przypadku pojazdów kolejowych, których postój na torach powoduje ograniczenie przepustowości na stacjach: Gdańsk Port Północny, Gdynia Port, Szczecin Port Centralny i Świnoujście, PLK obciąży przewoźnika karą pieniężną za postój od 4 godz. Wysokość jednostkowej stawki kary pieniężnej:</i> <i>1) dla przedziału od 4 do 7 godzin postoju – 5-krotność stawki jednostkowej zł/godz.;</i> <i>2) dla przedziału od 7 do 9 godzin postoju – 25-krotność stawki jednostkowej zł/godz.;</i> <i>3) od 9 godzin postoju – 125-krotność stawki jednostkowej zł/godz.</i> <i>Naliczenie kary pieniężnej dotyczy postoju pojazdów kolejowych do pociągów uruchamianych z wyżej wymienionych stacji.”</i></p>

<p>L.p.</p>	<p>28.</p>
<p>Wnioskodawca</p>	<p>PKP CARGO S.A.</p>
<p>Jednostka redakcyjna</p>	<p>Podrozdział: Podrozdział: 5.3 ust. 8 Minimalny pakiet dostępu i opłaty</p>
<p>Treść przepisu według Projektu Regulaminu</p>	<p>6. 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.</p> <p>8. Opłata, o której mowa ust. 6, w przypadku powiadomienia przez dyspozytora właściwej terytorialnie ekspozytury zarządzania ruchem kolejowym o postój na torach głównych zasadniczych i głównych dodatkowych, powodującym utrudnienia eksploatacyjne i konieczność usunięcia pojazdów kolejowych, ustalana jest dla pierwszych 12 godzin postoju, rozpoczętych po terminie określonym w powiadomieniu z zastosowaniem trzykrotności stawki jednostkowej.</p> <p>Dla każdego kolejnych 12 godzin postoju, opłata ustalana jest z uwzględnieniem stawki powiększonej w stosunku do stawki z poprzedniego 12-godzinnego okresu postoju, o trzykrotność stawki jednostkowej.</p> <p>Dyspozytor w powiadomieniu, przekazanym telefonicznie za numerem i mailowo określa termin usunięcia pojazdów kolejowych wraz z propozycją miejsca ich przestawienia.</p>

Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p>8. Opłata, o której mowa ust. 6, w przypadku powiadomienia przez dyspozytora właściwej terytorialnie ekspozytury zarządzania ruchem kolejowym o postoju na torach głównych zasadniczych i głównych dodatkowych, powodującym utrudnienia eksploatacyjne i konieczność usunięcia pojazdów kolejowych, ustalana jest dla pierwszych 12 godzin postoju, rozpoczętych po terminie określonym w powiadomieniu z zastosowaniem trzykrotności stawki jednostkowej. Dla każdego kolejnych 12 godzin postoju, opłata ustalana jest z uwzględnieniem stawki powiększonej w stosunku do stawki z poprzedniego 12-godzinnego okresu postoju, powiększona jest o trzykrotność stawki jednostkowej.</p> <p>Dyspozytor w powiadomieniu, przekazanym telefonicznie za numerem i mailowo określa termin usunięcia pojazdów kolejowych wraz z propozycją miejsca ich przestawienia.</p>
Uzasadnienie Wnioskodawcy	<p>W porównaniu do zapisów z Regulaminu sieci 2022/2023 kierunek zmian opłat na rzecz Zarządcy idzie w stronę dotkliwego karania przewoźników zamiast polepszania oferty dla przewoźników. Dlatego proponujemy utrzymać zapisy według Regulaminu sieci 2022/2023.</p>
Stanowisko PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	<p>Opłata, o której mowa ust. 8, dotyczy przypadku postoju na torach głównych zasadniczych i głównych dodatkowych, powodującego utrudnienia eksploatacyjne w prowadzeniu ruchu pociągów. W związku z tym, opłata ta obliczana jest dla kolejnych 12-godzinnych okresów przy zastosowaniu rosnących stawek o trzykrotność cennikowej stawki jednostkowej.</p> <p>Dla wydłużonego postoju, ponad termin wskazany w powiadomieniu przez dyspozytora, mechanizm obliczania opłaty dla kolejnych okresów 12-godzinnych na podstawie obecnie obowiązującego zapisu w rozkładzie 2021/2022 i według projektu Regulaminu sieci 2023/2024 jest taki sam.</p> <p>W rozkładzie jazdy 2021/2022 nowe stawki dla kolejnych 12-godzinnych okresów (przy uwzględnieniu obecnej stawki cennikowej 1,48 zł/godz. postoju) wynoszą: 4,44; 8,88; 13,32; 17,76, (...), zł/godz. postoju.</p> <p>Zmiana zapisu w projekcie Regulaminu sieci 2023/2024 wynika ze zgłaszanych wątpliwości interpretacyjnych dotyczących obecnego zapisu w Regulaminie sieci 2021/2022 i Regulaminie sieci 2022/2023. Zasady nie uległy zmianie w tym zakresie.</p> <p>Przepis pozostaje bez zmian.</p>

L.p.	29.
Wnioskodawca	DB Cargo Polska S.A.
Jednostka redakcyjna	Podrozdział: 5.6 ust. 2 Opłaty za niewykorzystanie / rezygnację ze zdolności przepustowej
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	<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) w przypadku braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu 25% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu; 2) w przypadku złożenia rezygnacji do dnia 14 listopada 2023 r., opłata rezerwacyjna: <ol style="list-style-type: none"> a) za okres od dnia złożenia rezygnacji do dnia 14 kwietnia 2024 r. wynosi 25% opłaty podstawowej, b) za okres od dnia 15 kwietnia 2024 r. do końca obowiązywania RRJ wynosi 5% opłaty podstawowej; 3) w przypadku złożenia rezygnacji do dnia 19 stycznia 2024 r., opłata rezerwacyjna: <ol style="list-style-type: none"> a) za okres od dnia złożenia rezygnacji do dnia 8 czerwca 2024 r. wynosi 25% opłaty podstawowej, b) za okres od dnia 9 czerwca 2024 r. do końca obowiązywania RRJ wynosi 5% opłaty podstawowej; 4) w przypadku złożenia rezygnacji do dnia 7 maja 2024 r., opłata rezerwacyjna: <ol style="list-style-type: none"> a) za okres od dnia złożenia rezygnacji do dnia 1 września 2024 r. wynosi 25% opłaty podstawowej, b) za okres od dnia 2 września 2024 r. do końca obowiązywania RRJ wynosi 5% opłaty podstawowej;

	<p>5) w przypadku złożenia rezygnacji do dnia 29 maja 2024 r., opłata rezerwacyjna:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) za okres od dnia złożenia rezygnacji do dnia 29 września 2024 r. wynosi 25% opłaty podstawowej, b) za okres od dnia 30 września 2024 r. do końca obowiązywania RRJ wynosi 5% opłaty podstawowej.
<p>Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy</p>	<p>2. W przypadku niewykorzystania przez przewoźnika, z przyczyn leżących po jego stronie, całej albo części trasy pociągu przydzielonej w ramach trybie rocznego jak i indywidualnego rozkładu jazdy, opłata rezerwacyjna za niewykorzystaną część niewykorzystany odcinek przydzielonej trasy pociągu wynosi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) w przypadku braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu 25% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu; 2) w przypadku złożenia rezygnacji do dnia 14 listopada 2023 r., opłata rezerwacyjna: <ol style="list-style-type: none"> a) za okres od dnia złożenia rezygnacji do dnia 14 kwietnia 2024 r. wynosi 25% opłaty podstawowej; b) za okres od dnia 15 kwietnia 2024 r. do końca obowiązywania RRJ wynosi 5% opłaty podstawowej; 3) w przypadku złożenia rezygnacji do dnia 19 stycznia 2024 r., opłata rezerwacyjna: <ol style="list-style-type: none"> a) za okres od dnia złożenia rezygnacji do dnia 8 czerwca 2024 r. wynosi 25% opłaty podstawowej; b) za okres od dnia 9 czerwca 2024 r. do końca obowiązywania RRJ wynosi 5% opłaty podstawowej; 4) w przypadku złożenia rezygnacji do dnia 7 maja 2024 r., opłata rezerwacyjna: <ol style="list-style-type: none"> a) za okres od dnia złożenia rezygnacji do dnia 1 września 2024 r. wynosi 25% opłaty podstawowej; b) za okres od dnia 2 września 2024 r. do końca obowiązywania RRJ wynosi 5% opłaty podstawowej; 5) w przypadku złożenia rezygnacji do dnia 29 maja 2024 r., opłata rezerwacyjna: <ol style="list-style-type: none"> a) za okres od dnia złożenia rezygnacji do dnia 29 września 2024 r. wynosi 25% opłaty podstawowej; b) za okres od dnia 30 września 2024 r. do końca obowiązywania RRJ wynosi 5% opłaty podstawowej; 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 niż 72 godziny i nie dłuższym niż 30 dni przed planowym uruchomieniem pociągu; 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>Uzasadnienie Wnioskodawcy</p>	<p>Proponujemy zarekomendować zmianę niekorzystnych dla przewoźników zapisów Rozporządzenia do Ustawy o transporcie kolejowym oraz ujednoclić cennik opłat rezerwacyjnych. W naszej ocenie tak wysokie opłaty rezerwacyjne utrudniają realizację transportem kolejowym stałych przewozów intermodalnych oraz automotive opartych na długoterminowych kontraktach oraz oknach przeładunkowych.</p>
<p>Stanowisko PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</p>	<p>Treść 5.6 ust. 2 wynika z § 23 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej;</p>

	<p>„§ 23. ust. 1. W przypadku niewykorzystania przez przewoźnika, z przyczyn leżących po jego stronie, całej albo części trasy pociągu przydzielonej w ramach 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: <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 pociągu, 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>Przepis pozostaje bez zmian.</p>
--	--

L.p.	30.
Wnioskodawca	Koleje Śląskie sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	Podrozdział: 5.7.2 ust. 3 Monitorowanie wykonania <i>Zasady i sposób ustalania przyczyn opóźnień pociągów i przypisywania winnego opóźnienia</i>
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	<p>3. Rozliczeniom nie podlegają opóźnienia pociągów:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) powstałe w wyniku uruchomienia pociągów ratunkowych jadących do miejsca wystąpienia zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej na liniach kolejowych. Opóźnienia pociągów spowodowane przejazdem pociągu ratunkowego opisywane będą kodem przyczyn opóźnień przypisanym danemu zdarzeniu lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej; 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, wymienioną w załączniku 3.2., dostępną na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: <i>Klienci i kontrahenci / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. / Ruch i przewozy kolejowe</i>; 3) zakwalifikowane na kod 23-1 (Urządzenia zasilania trakcji elektrycznej. Spadki, zaniki, brak napięcia w sieci trakcyjnej) oraz kod 23-2 (Przerwy w dostawach energii elektrycznej do odbiorców nietrakcyjnych z sieci dystrybucyjnej przedsiębiorstw energetycznych) z przyczyn leżących po stronie PKP Energetyka S.A. lub innego podmiotu świadczącego usługi dystrybucji i sprzedaży energii elektrycznej na cele trakcyjne (przypisane w SEPE właściwemu podmiotowi); 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 pasażerskich i towarowych, winni tych opóźnień zobowiązani będą do wypłaty rekompensat przewoźnikom, których pociągi zostały opóźnione.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p>3. Rozliczeniom nie podlegają opóźnienia pociągów:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) powstałe w wyniku uruchomienia pociągów ratunkowych jadących do miejsca wystąpienia zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej na liniach kolejowych. Opóźnienia pociągów spowodowane przejazdem pociągu ratunkowego opisywane będą kodem

	<p>przyczyn opóźnień przypisanym danemu zdarzeniu lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej;</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).</p> <p>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, wymienioną w załączniku 3.2., dostępną na stronie internetowej www.plk-sa.pl, w zakładce: <i>Klienci i kontrahenci / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. / Ruch i przewozy kolejowe</i>;</p> <p>3) zakwalifikowane na kod 23-1 (Urządzenia zasilania trakcji elektrycznej. Spadki, zaniki, brak napięcia w sieci trakcyjnej) oraz kod 23-2 (Przerwy w dostawach energii elektrycznej do odbiorców nietrakcyjnych z sieci dystrybucyjnej przedsiębiorstw energetycznych) z przyczyn leżących po stronie PKP Energetyka S.A. lub innego podmiotu świadczącego usługi dystrybucji i sprzedaży energii elektrycznej na cele trakcyjne (przypisane w SEPE właściwemu podmiotowi);</p> <p>4) realizujących przewóz osób i rzeczy uruchomionych na podstawie wniosków o przydzielenie tras pociągów złożonych w terminie późniejszym niż 5 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu, nierealizujących przewozu osób i rzeczy, oraz pojazdów kolejowych z napędem własnym i realizujących przewozy utrzymaniowo-naprawcze (PW, PX, TH, TS, LP, LS, LT, LZ, ZG, ZN, ZU).</p> <p>W przypadku jeżeli przejazd tych pociągów spowodował opóźnienia wtórne pociągów pasażerskich i towarowych, winni tych opóźnień zobowiązani będą do wypłaty rekompensat przewoźnikom, których pociągi zostały opóźnione.</p>
<p>Uzasadnienie Wnioskodawcy</p>	<p><u>Uwaga do pkt 3:</u> Zaniki napięcia są przyczyną opóźnień. To fakt. Zatem należy obciążać winnego powstawania takich nieprawidłowości i wypłacać rekompensaty przewoźnikom z tego tytułu.</p>
<p>Stanowisko PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</p>	<p>PLK nie zajmuje się dystrybucją energii elektrycznej na cele trakcyjne. Kwestia ta jest uregulowana w umowach zawieranych pomiędzy przewoźnikiem kolejowym a operatorem i dystrybutorem energii elektrycznej dla potrzeb trakcyjnych. Na podstawie umów dystrybucji energii przewoźnicy dochodzą roszczeń związanych z opóźnieniami pociągów.</p> <p>Z tego też względu PLK wyłącza z rozliczeń zaniki energii elektrycznej / przerwy w dostawach energii w ramach Planu wykonania.</p> <p>Przepis pozostaje bez zmian.</p>

<p>L.p.</p>	<p>31.</p>
<p>Wnioskodawca</p>	<p>PKP INTERCITY S.A.</p>
<p>Jednostka redakcyjna</p>	<p>Podrozdział: 5.7.3.1 ust. 9 Rekompensaty</p>
<p>Treść przepisu według Projektu Regulaminu</p>	<p>9. Aby ograniczyć wielkość wtórnych opóźnień pociągów podlegającą wypłacie rekompensat, w przypadku długotrwałego opóźnienia pociągu (tj. trwającego ponad 300 minut), na pierwotną przyczynę przypisuje się maksymalnie 300 minut.</p> <p>Pozostałą część minut brakujących do pokrycia rzeczywistego opóźnienia w punkcie jego powstania – opisuje się kodem 91-1 z grupy „Opóźnienia pochodne (wtórne)”.</p> <p>Do opisu dalszych wtórnych opóźnień tego samego już opóźnionego pociągu, będących konsekwencją pierwotnej długotrwałej przyczyny - stosuje się kod 91-1.</p> <p>Jeżeli przejazd tak opisanego opóźnionego pociągu powoduje opóźnienia wtórne innych pociągów, do ich opisu stosowany będzie kod przyczyny opóźnienia 92-1 „Zajętość toru spowodowana przez inny opóźniony pociąg”.</p>

	Za wszystkie opóźnienia opisane kodami z 9. grupy – ani PLK ani przewoźnik nie ponoszą odpowiedzialności.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p>9. Aby ograniczyć wielkość wtórnych opóźnień pociągów podlegającą wypłacie rekompensat, w przypadku długotrwałego opóźnienia pociągu (tj. trwającego ponad 300 minut), na pierwotną przyczynę przypisuje się maksymalnie 300 minut.</p> <p>Pozostałą część minut brakujących do pokrycia rzeczywistego opóźnienia w punkcie jego powstania – opisuje się kodem 91-1 z grupy „Opóźnienia pochodne (wtórne)”.</p> <p>Do opisu dalszych wtórnych opóźnień tego samego już opóźnionego pociągu, będących konsekwencją pierwotnej długotrwałej przyczyny - stosuje się kod 91-1.</p> <p>Jeżeli przejazd tak opisanego opóźnionego pociągu powoduje opóźnienia wtórne innych pociągów, do ich opisu stosowany będzie kod przyczyny opóźnienia 92-1 „Zajętość toru spowodowana przez inny opóźniony pociąg”. odpowiedzialność ponosi podmiot odpowiedzialny za spowodowanie pierwotnego opóźnienia.</p> <p>Za wszystkie opóźnienia opisane kodami z 9. grupy – ani PLK ani przewoźnik nie ponoszą odpowiedzialności.</p>
Uzasadnienie Wnioskodawcy	Nie ma podstaw do ograniczania wysokości opóźnienia z przyczyn wtórnych do 300 min. Sprawca pierwotnego opóźnienia powinien ponieść pełne konsekwencje w postaci należytego rozliczenia za czas opóźnienia, a nie tylko do 300 min. Niekorzystne dla przewoźników, którzy nie przyczynili się do powstania opóźnienia.
Stanowisko PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Celem Planu wykonania, w ramach którego wypłacane są rekompensaty, jest wyłącznie zachęcenie do większej punktualności ruchu pociągów, a nie instrumentem na pozyskanie dodatkowych przychodów dla żadnej ze stron. Nie można zgodzić się, aby rekompensata za spowodowanie wielogodzinnego opóźnienia była nieproporcjonalna do kosztów udostępnienia infrastruktury. Przepis pozostaje bez zmian.

L.p.	32.
Wnioskodawca	PKP INTERCITY S.A.
Jednostka redakcyjna	Podrozdział: 5.7.3.1 ust. 10 Rekompensaty
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	<p>10. PLK koordynuje wypłacanie rekompensat w następujący sposób:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) PLK wypłaca przewoźnikowi rekompensatę, jeżeli pociągi przewoźnika wymienione w podrozdziale 5.7.1. ust. 4 zostaną na drodze przebiegu opóźnione przez PLK (w tym jego podwykonawców) lub innych przewoźników; 2) przewoźnik wypłaca PLK rekompensatę za opóźnienia pociągów innych przewoźników wymienione w podrozdziale 5.7.1. ust. 4 w przypadku, gdy spowodował on ich opóźnienie; 3) podstawę rozliczeń rekompensat dla każdego okresu rozliczeniowego w zakresie opóźnień pociągów stanowi uzgodniona z przewoźnikiem autoryzowana dokumentacja prowadzona przez PLK – „Plan wykonania” (zakładka „Rozliczenie planu wykonania” – raport należności i zobowiązań PLK wyliczany automatycznie w SEPE, tzw. billing rozliczeń); 4) rozliczenia rekompensat realizowane są w cyklu miesięcznym, rozliczenie każdego miesiąca powinno być zakończone do 20. dnia miesiąca następującego po okresie rozliczeniowym z zastrzeżeniem, że w przypadku zmiany stawki rekompensaty za minutę opóźnienia w trakcie grudniowej zmiany rozkładu jazdy, miesiąc ten rozliczany jest dwukrotnie oddzielnie poprzedni i nowy rozkład jazdy. Rozliczenie powinno obejmować również opóźnienia pociągów oznaczonych przez przewoźnika w SEPE symbolem „R”. Jeżeli PLK w ustalonym czasie nie wyjaśni reklamacji przewoźnika dotyczących przyczyn opóźnień pociągów, rekompensata za opóźnienie obciąża PLK.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p><u>Dopisanie pkt 5 o treści:</u></p> <p>5) w przypadku wypłaty podróżnym przez przewoźnika odszkodowań i wydania im poczęstunków, zgodnie z zapisami Rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu</p>

	Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym, w kwocie przewyższającej rekompensaty naliczone przez PLK za opóźnienia poszczególnych pociągów, wielkość rekompensaty ulega podniesieniu do kwoty równej wypłaconych przez przewoźnika odszkodowań oraz poniesionych przez niego kosztów wydanych posiłków. Rozliczenie następuje na podstawie wystawionych przez przewoźnika not obciążeniowych.
Uzasadnienie Wnioskodawcy	Opóźnienia pociągów spowodowane przez PLK prowadzą do powstania szkód po stronie przewoźników. Zważywszy na regulację - Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym - na przewoźniku, niezależnie od tego kto odpowiada za powstałe opóźnienia, ciąży obowiązek wypłaty odszkodowania podróżnemu. Dodatkowo w przypadku wystąpienia opóźnień powyżej 60 min. na przewoźniku ciąży obowiązek zaoferowania podróżnym nieodpłatnie posiłków i napojów, transportu z pociągu do stacji kolejowej. Obowiązki spoczywające na przewoźnikach generują po ich stronie dodatkowe koszty. W przypadku opóźnień powstałych z winy innego podmiotu, po stronie przewoźnika powstaje szkoda, które nie jest rekompensowana.
Stanowisko PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Wypłacanie rekompensat w ramach Planu wykonania jest instrumentem niezależnym od instytucji odszkodowań. Celem Planu wykonania nie jest zapewnienie funduszy pokrywających w całości koszty wypłaconych przez przewoźnika odszkodowań wynikających z rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym, a jedynie zachętą do większej punktualności ruchu pociągów. Obecnie funkcjonujący sposób naliczania rekompensat jest precyzyjny i sprawiedliwy dla wszystkich przewoźników pasażerskich i towarowych, krajowych i zagranicznych. Przepis pozostaje bez zmian.

L.p.	33.
Wnioskodawca	PKP INTERCITY S.A.
Jednostka redakcyjna	Podrozdział: 6.3.3.3 ust. 5 Postępowanie w przypadku pozostałych zakłóceń eksploatacyjnych
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	<p>5. W przypadku wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych, dla przywrócenia możliwości przejazdu PLK ma prawo do użycia / zadysponowania pojazdu kolejowego z napędem przewoźnika lub zatrudnienia (zadysponowania do wykonania odpowiednich czynności) pracownika przewoźnika (maszynisty, rewidenta) posiadającego odpowiednie kwalifikacje w celu ściągnięcia ze szlaku taboru przewoźnika.</p> <p>W przypadku braku kwalifikacji (do przewozu osób lub rzeczy) przez zadysponowanego maszynistę, informuje on dyżurnego ruchu o tym fakcie.</p> <p>Powyższe dotyczy również przypadków konieczności wyłączenia uszkodzonego taboru z pociągu, który z powodu usterki taboru uniemożliwiającej jego dalszą jazdę został zatrzymany na torze głównym zasadniczym na stacji lub gdy zatrzymany pociąg blokuje lub znacznie ogranicza przejezdność stacji lub szlaku.</p> <p>Użycie pojazdu kolejowego z napędem lub zatrudnienie (zadysponowanie) pracownika przewoźnika przez PLK może być zastosowane w celu ściągnięcia taboru do najbliższej stacji, na której istnieją warunki do jego odstawienia albo do przestawienia uszkodzonego taboru z toru głównego zasadniczego na tor boczny na stacji i pomocy w wykonaniu wymaganej próby hamulca po wyłączeniu taboru z pociągu.</p> <p>W sytuacji utrudnień eksploatacyjnych pracownicy przewoźników kolejowych wykonują polecenia PLK mające na celu przywrócenie normalnych warunków eksploatacyjnych. Koszty zadysponowania pojazdu kolejowego z napędem lub zatrudnienia pracownika innego przewoźnika do ściągnięcia taboru przewoźnika ponosi przewoźnik, na rzecz którego została lub miała zostać wykonana usługa ściągnięcia taboru.</p> <p>Rozliczenie kosztów z tego tytułu odbywa się zgodnie z zasadami zawartymi w Umowie o wykorzystanie, z uwzględnieniem postanowień podrozdziału 3.3.</p>

<p>Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy</p>	<p>5. W przypadku wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych, dla przywrócenia możliwości przejazdu PLK ma prawo do użycia / zadysponowania pojazdu kolejowego z napędem przewoźnika lub zatrudnienia (zadysponowania do wykonania odpowiednich czynności) pracownika przewoźnika (maszynisty, rewidenta) posiadającego odpowiednie kwalifikacje w celu ściągnięcia ze szlaku taboru przewoźnika.</p> <p>W przypadku braku kwalifikacji (do przewozu osób lub rzeczy) przez zadysponowanego maszynistę, informuje on dyżurnego ruchu o tym fakcie.</p> <p>Powyższe dotyczy również przypadków konieczności wyłączenia uszkodzonego taboru z pociągu, który z powodu usterki taboru uniemożliwiającej jego dalszą jazdę został zatrzymany na torze głównym zasadniczym na stacji lub gdy zatrzymany pociąg blokuje lub znacznie ogranicza przejezdność stacji lub szlaku.</p> <p>Użycie pojazdu kolejowego z napędem lub zatrudnienie (zadysponowanie) pracownika przewoźnika przez PLK może być zastosowane w celu ściągnięcia taboru do najbliższej stacji, na której istnieją warunki do jego odstawienia albo do przestawienia uszkodzonego taboru z toru głównego zasadniczego na tor boczny na stacji i pomocy w wykonaniu wymaganej próby hamulca po wyłączeniu taboru z pociągu.</p> <p>W sytuacji utrudnień eksploatacyjnych pracownicy przewoźników kolejowych wykonują polecenia PLK mające na celu przywrócenie normalnych warunków eksploatacyjnych.</p> <p>Koszty zadysponowania pojazdu kolejowego z napędem W przypadkach wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych z przyczyn wynikających z uszkodzenia taboru przewoźnika lub taboru z przemieszczonym ładunkiem, koszty zadysponowania lokomotywy lub zatrudnienia pracownika innego przewoźnika do ściągnięcia taboru przewoźnika ponosi przewoźnik, na rzecz którego została lub miała zostać wykonana usługa ściągnięcia taboru.</p> <p>Rozliczenie kosztów z tego tytułu odbywa się zgodnie z zasadami zawartymi w Umowie o wykorzystanie, z uwzględnieniem postanowień podrozdziału 3.3.</p>
<p>Uzasadnienie Wnioskodawcy</p>	<p>Zaproponowana zmiana z zakresu postępowania w przypadku zakłóceń eksploatacyjnych jest niekorzystna z punktu widzenia PKP IC. Zaproponowane w podrozdziałach 6.3.3.3. ust. 5 ww. Regulaminów sieci zmiany spowodują, że przewoźnik będzie musiał płacić za ściągnięcie pojazdu zawsze, nawet wówczas, gdy dana linia kolejowa jest nieprzejezdna z powodów nie leżących po jego stronie, takich jak np.: usterki sieci trakcyjnej, przepalenia drutu jezdnego, oszronionej sieci, czy powalonego drzewa. W takich sytuacjach tabor przewoźnika jest sprawny, a to infrastruktura szlakowa jest nieprzejezdna, więc PKP IC nie widzi podstaw do obciążania go kosztami udrażniania szlaku przez PKP PLK. Przewoźnik powinien ponosić koszty ściągnięcia taboru tylko wówczas, kiedy jego tabor nie jest sprawny i blokuje przepustowość danej linii. Wówczas jest to wina Przewoźnika i jak najbardziej powinien on ponieść koszty udrażnienia szlaku. Przewoźnik nie odpowiada za stan infrastruktury kolejowej i prowadzenie ruchu, dlatego też nie wyrażamy zgody na zaproponowany przez Państwa zapis, w którym na przewoźnika przenosi się koszty udrażniania szlaku, do którego zablokowania się nie przyczynił.</p>
<p>Stanowisko PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</p>	<p>PLK informuje, że w przypadku, kiedy ściągnięcie taboru ze szlaku następuje z przyczyn leżących po stronie zarządcy infrastruktury, koszty użycia pojazdu innego przewoźnika ponosi zarządca, natomiast w każdym innym przypadku koszty ściągnięcia ze szlaku ponosi przewoźnik, na rzecz którego została lub miała zostać wykonana usługa ściągnięcia taboru.</p> <p>Rozliczenie kosztów z tego tytułu odbywa się zgodnie z zasadami zawartymi w Umowie o wykorzystanie.</p> <p>Przepis pozostaje bez zmian.</p>

<p>L.p.</p>	<p>34.</p>
<p>Wnioskodawca</p>	<p>DB Cargo Polska S.A.</p>
<p>Jednostka redakcyjna</p>	<p>Podrozdział: 6.3.3.3 ust. 5 Postępowanie w przypadku pozostałych zakłóceń eksploatacyjnych</p>
<p>Treść przepisu według Projektu Regulaminu</p>	<p>5. W przypadku wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych, dla przywrócenia możliwości przejazdu PLK ma prawo do użycia / zadysponowania pojazdu kolejowego z napędem przewoźnika lub zatrudnienia (zadysponowania do wykonania odpowiednich czynności) pracownika</p>

	<p>przewoźnika (maszynisty, rewidenta) posiadającego odpowiednie kwalifikacje w celu ściągnięcia ze szlaku taboru przewoźnika.</p> <p>W przypadku braku kwalifikacji (do przewozu osób lub rzeczy) przez zadysponowanego maszynistę, informuje on dyżurnego ruchu o tym fakcie.</p> <p>Powyższe dotyczy również przypadków konieczności wyłączenia uszkodzonego taboru z pociągu, który z powodu usterki taboru uniemożliwiającej jego dalszą jazdę został zatrzymany na torze głównym zasadniczym na stacji lub gdy zatrzymany pociąg blokuje lub znacznie ogranicza przejezdność stacji lub szlaku.</p> <p>Użycie pojazdu kolejowego z napędem lub zatrudnienie (zadysponowanie) pracownika przewoźnika przez PLK może być zastosowane w celu ściągnięcia taboru do najbliższej stacji, na której istnieją warunki do jego odstawienia albo do przestawienia uszkodzonego taboru z toru głównego zasadniczego na tor boczny na stacji i pomocy w wykonaniu wymaganej próby hamulca po wyłączeniu taboru z pociągu.</p> <p>W sytuacji utrudnień eksploatacyjnych pracownicy przewoźników kolejowych wykonują polecenia PLK mające na celu przywrócenie normalnych warunków eksploatacyjnych.</p> <p>Koszty zadysponowania pojazdu kolejowego z napędem lub zatrudnienia pracownika innego przewoźnika do ściągnięcia taboru przewoźnika ponosi przewoźnik, na rzecz którego została lub miała zostać wykonana usługa ściągnięcia taboru.</p> <p>Rozliczenie kosztów z tego tytułu odbywa się zgodnie z zasadami zawartymi w Umowie o wykorzystanie, z uwzględnieniem postanowień podrozdziału 3.3.</p>
<p>Uwaga Wnioskodawcy</p>	<p><u>Ogólna uwaga:</u></p> <p>Propozycja wykorzystania pracowników przez PKP PLK do likwidacji utrudnień eksploatacyjnych została wprowadzona już do Regulaminów sieci 2021/2022 i 2022/2023. Z uwagi na stopień złożoności, w naszej ocenie brakuje nadal dodatkowych regulacji, które pozwoliłyby na prowadzenie pojazdu trakcyjnego przez maszynistę innego przewoźnika. Chodzi tu nie tylko o weryfikację kompetencji pracowników, ale przede wszystkim o odpowiedzialność maszynistów za potencjalne uszkodzenie pojazdów, wartych niejednokrotnie miliony EURO.</p> <p>Tabor jest leasingowany i ubezpieczony, stąd potrzebny jest opis procedur informowania, wyrażania zgód na użytkowanie pojazdu trakcyjnego przewoźnika itd.</p> <p>Bez szerszego rozwinięcia idei takiego rozwiązania, zachodzi obawa o odmowę wypłaty odszkodowań przez firmy ubezpieczeniowe z tytułu potencjalnych uszkodzeń taboru w trakcie usuwania utrudnień eksploatacyjnych. Zasadniczo zaparkowane lokomotywy są zamykane i zabezpieczane przed osobami postronnymi. Zachodzi zatem pytanie, jak PKP PLK ma zamiar nadzorować wprowadzony przez siebie proces, bez szczegółowej procedury postępowania tak, aby wykorzystanie pojazdów i maszynistów przez różnych przewoźników było bezpieczne.</p>
<p>Stanowisko PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</p>	<p>Przedmiotowy zapis dobrze opisuje zasady postępowania w sytuacji wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych, natomiast szczegółowe działania uzgadniane są na szczeblu dyspozytorskim przy udziale osób (mowa o pracownikach przewoźników i zarządcy infrastruktury) bezpośrednio uczestniczących lub pośrednio związanych z daną sytuacją awaryjną. Zasady te funkcjonują od lat. Zapis pozwala na zastosowanie konkretnego działania w danej sytuacji. Zdaniem PLK uwaga Wnioskodawcy stanowi nadinterpretację przepisu.</p> <p>Przepis pozostaje bez zmian.</p>

L.p.	35.
Wnioskodawca	PKP CARGO S.A.
Jednostka redakcyjna	<p>Załącznik 3.1 Wykaz przepisów bezpieczeństwa obowiązujących pracowników przewoźnik wykonujących czynności bezpośrednio związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego</p> <p>– tłumaczenie z języka polskiego na język angielski tytułu Instrukcji o przewozie przesyłek nadzwyczajnych po torze 1435 mm Ir-10</p>
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	Instruction on the carriage of special loads on the 1435 mm track

Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	Instruction on the carriage of specialloads exceptional consignments on the 1435 mm track
Uzasadnienie Wnioskodawcy	Poprawa tłumaczenia zgodnie z IRS 50502:2021 (dawniej karta UIC 502-1); słowo „consignments” odnosi się zarówno do ładunków jak i pojazdów w odróżnieniu od „loads”.
Stanowisko PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	PLK przyjmuje uwagę przewoźnika.

L.p.	36.
Wnioskodawca	DB Cargo Polska S.A.
Jednostka redakcyjna	Załącznik: 5.2 Terminarz obowiązywania zmienionej organizacji ruchu pociągów oraz przygotowania i publikacji rozkładów jazdy pociągów 2023/2024
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	Zmienić terminy nadań zastępczego rozkładu jazdy z dni tygodnia – piątki na poniedziałki.
Uzasadnienie Wnioskodawcy	Z uwagi na obecne terminy nadań zastępczego rozkładu jazdy w piątki od tych dni tygodnia bieżnie termin 14 dni na uwagi przewoźników (bądź zatwierdzenie zaproponowanych zmian). Ponowna propozycja o zmianę na poniedziałki.
Stanowisko PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	W 2018 r. na wniosek przewoźników wydłużono termin z 10 do 14 dni, czego konsekwencją było skrócenie innych terminów w procesie konstrukcji ZRJ. W związku z brakiem jednomyślności przewoźników w przedmiotowej materii, przepis pozostaje bez zmian.

L.p.	37.
Wnioskodawca	Koleje Śląskie sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	Załącznik 10 ust. 2 Zasady przejazdów pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w czynnej kabinie maszynisty
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	2. Pracownik PLK w czynnej kabinie maszynisty pojazdu kolejowego z napędem odbywa przejazd w celu: 1) monitorowania bezpieczeństwa prowadzonego ruchu kolejowego, poprzez kontrolę stanu nawierzchni i podtorza, urządzeń sterowania ruchem kolejowym, sieci trakcyjnej oraz bezpieczeństwa i techniki prowadzenia ruchu kolejowego; 2) monitorowanie prowadzenia robót inwestycyjnych na gruncie, m.in. w zakresie bezpieczeństwa ruchu poprzez właściwe osygnalizowanie miejsc robót.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	2. Pracownik PLK w czynnej kabinie maszynisty pojazdu kolejowego z napędem odbywa przejazd w celu: 1) monitorowania bezpieczeństwa prowadzonego ruchu kolejowego, poprzez kontrolę stanu nawierzchni i podtorza, urządzeń sterowania ruchem kolejowym, sieci trakcyjnej oraz bezpieczeństwa i techniki prowadzenia ruchu kolejowego; 2) monitorowanie prowadzenia robót inwestycyjnych na gruncie, m.in. w zakresie bezpieczeństwa ruchu poprzez właściwe osygnalizowanie miejsc robót.
Uzasadnienie Wnioskodawcy	Omyłka pisarska. Nie wymaga wyjaśnienia.
Stanowisko PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	PLK przyjmuje uwagę przewoźnika.

L.p.	38.
Wnioskodawca	PKP INTERCITY S.A.
Jednostka redakcyjna	Załącznik 16 Komunikacja zastępcza wprowadzana przez przewoźnika
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	<p>Komunikacja zastępcza wprowadzana przez przewoźnika</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. W przypadku przydzielenia zdolności przepustowej dla tras pociągów pasażerskich realizujących przewóz osób i wystąpienia z przyczyn leżących po stronie PLK ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, przewoźnik w zastępstwie za odwołane pociągi może realizować przewozy osób z wykorzystaniem komunikacji zastępczej. Komunikacja zastępcza jest to przewóz osób środkami transportu drogowego, dostosowanymi do liczby podróżnych, w celu dowozu pasażerów do i ze stacji/przystanków osobowych, na których postoje nie odbywają się ze względu na odwołany przejazd pociągu na całej lub części trasy. Przewóz osób może być realizowany przez przewoźnika drogowego posiadającego licencję na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób lub przedsiębiorcę w zakresie przewozu osób taksówką. 2. Pracownicy jednostek organizacyjnych PLK współpracują z pracownikami przewoźnika w ustaleniu miejsca zatrzymań komunikacji zastępczej w obrębie obszaru kolejowego zarządzanego przez PLK. 3. W przypadku, kiedy w ramach ZRJ, o którym mowa w podrozdziale 4.8.2., zostały odwołane pociągi mające realizować przewóz osób, przewoźnik kolejowy może domagać się od PLK zwrotu kosztów komunikacji zastępczej stanowiących różnicę pomiędzy: <ol style="list-style-type: none"> 1) udokumentowanymi fakturami wydatkami, które poniósł przewoźnik za wykonanie przez przewoźnika drogowego usługi komunikacji zastępczej, obejmującymi wynajęcie pojazdu drogowego z kierowcą; <ol style="list-style-type: none"> a 2) kosztami za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, które poniósłby przewoźnik w przypadku realizacji przejazdu pociągu (na odcinku, na którym został odwołany pociąg z przyczyn leżących po stronie PLK, a za który została wprowadzona komunikacja zastępcza). Rozliczenia kosztów komunikacji zastępczej odbywają się zgodnie z postanowieniami Umowy o wykorzystanie. 4. W przypadku uruchomienia przez przewoźnika kolejowego komunikacji zastępczej, której konieczność wynika z prowadzenia przez PLK robót inwestycyjnych w lokalizacjach związanych z realizacją projektów: <ol style="list-style-type: none"> 1) POLiŚ [Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko]; 2) CEF [(ang. Connecting Europe Facility) – Program „Łącząc Europę”]; 3) POPW [Program Operacyjny Polska Wschodnia]; rozliczenie kosztów komunikacji zastępczej odbywać się będzie wyłącznie w przypadku zapewnienia źródła jej finansowania i na podstawie porozumienia odrębnie zawartego pomiędzy PLK a przewoźnikiem.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p>Regulacje dotyczące Komunikacji zastępczej wprowadzanej przez przewoźnika</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. W przypadku przydzielenia zdolności przepustowej dla tras pociągów pasażerskich realizujących przewóz osób i wystąpienia z przyczyn leżących po stronie PLK ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, przewoźnik w zastępstwie za odwołane pociągi może realizować przewozy osób z wykorzystaniem komunikacji zastępczej. W przypadku wystąpienia z przyczyn leżących po stronie PLK, ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, w ramach której zdolność przepustowa dla tras pociągów została przydzielona, przewoźnik może realizować przewozy osób z wykorzystaniem komunikacji zastępczej. Komunikacja zastępcza jest to przewóz osób środkami transportu drogowego, dostosowanymi do liczby podróżnych, w celu dowozu pasażerów do i ze stacji/przystanków osobowych, na których postoje nie odbywają się ze względu na odwołany przejazd pociągu na całej lub części trasy.

	<p>Przewóz osób może być realizowany przez przewoźnika drogowego posiadającego licencję na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób lub przedsiębiorcę w zakresie przewozu osób taksówką.</p> <p>Planowanie komunikacji zastępczej z powodu planowanych zamknięć torowych odbywa się w procesie opracowywania i uzgadniania ZRJ, o którym mowa w podrozdziale 4.8.2. ust. 6. Właściwa terenowo ekspozytura Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK wskazuje jednostkę organizacyjną PLK, którą przewoźnik obciąża kosztami, o których mowa w ust. 3.</p> <p>2. Pracownicy jednostek organizacyjnych PLK współpracują z pracownikami przewoźnika w ustaleniu miejsca zatrzymań komunikacji zastępczej w obrębie obszaru kolejowego zarządzanego przez PLK.</p> <p>3. W przypadku, kiedy w ramach ZRJ, o którym mowa w podrozdziale 4.8.2., zostały odwołane pociągi mające realizować przewóz osób, przewoźnik kolejowy może domagać się od PLK zwrotu kosztów komunikacji zastępczej stanowiących różnicę pomiędzy: PLK pokrywa dodatkowe koszty wprowadzanej przez przewoźnika kolejowego komunikacji zastępczej, jeżeli z przyczyn leżących po stronie PLK w zastępczym rozkładzie jazdy zostały odwołane pociągi przewożące pasażerów. Przez dodatkowe koszty, o których mowa wyżej rozumie się różnicę pomiędzy:</p> <ol style="list-style-type: none">1) udokumentowanymi fakturami wydatkami pełnymi kosztami, które poniósł przewoźnik za wykonanie przez przewoźnika drogowego usługi komunikacji zastępczej, obejmującymi wynajęcie pojazdu drogowego z kierowcą;a2) kosztami za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, które poniósłby przewoźnik w przypadku realizacji przejazdu pociągu (na odcinku, na którym został odwołany pociąg z przyczyn leżących po stronie PLK, a za który została wprowadzona komunikacja zastępcza) bez jakichkolwiek ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej. <p>Rozliczenia kosztów komunikacji zastępczej odbywają się zgodnie z postanowieniami Umowy o wykorzystanie.</p> <p>4. W przypadku uruchomienia przez przewoźnika kolejowego komunikacji zastępczej, której konieczność wynika z prowadzenia przez PLK robót inwestycyjnych w lokalizacjach związanych z realizacją projektów:</p> <ol style="list-style-type: none">1) POliŚ [Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko];2) CEF [(ang. Connecting Europe Facility) – Program „Łącząc Europę”];3) POPW [Program Operacyjny Polska Wschodnia]; <p>rozliczenie kosztów wprowadzonej komunikacji zastępczej odbywać się będzie wyłącznie w przypadku zapewnienia źródła jej finansowania i na podstawie porozumienia odrębnie zawartego pomiędzy PLK a przewoźnikiem.</p>
Uzasadnienie Wnioskodawcy	<p>Zaproponowana zmiana w załączniku nr 16 do Regulaminu z zakresu komunikacji zastępczej wprowadzanej przez przewoźnika, w opinii PKP Intercity SA z/s w Warszawie (dalej: PKP IC) spowoduje brak możliwości uzyskania przez przewoźników zwrotu kosztów komunikacji zastępczej (dalej: KZ). Zastąpienie zapisu „PLK pokrywa dodatkowe koszty(...)” zapisem „przewoźnik kolejowy może się domagać od PLK zwrotu dodatkowych kosztów” spowoduje, że PKP PLK nie będzie zwracała kosztów za uruchomienia ZKA przez przewoźnika, gdyż po zaproponowanej przez Państwa zmianie do załącznika nr 16 nie będzie do z tego zobowiązana. Tymczasem, 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. Jako kluczowy przewoźnik w ruchu krajowym zobowiązani jesteśmy do zachowania ciągłości w ruchu dla podróżnych. PKP IC uruchamia zastępczą komunikację autobusową tylko i wyłącznie dlatego, że PKP PLK wprowadza ograniczenia w dostępie do infrastruktury kolejowej bądź całkowicie zamyka szlaki. W związku z tymi ograniczeniami na sieci PKP IC zmuszona jest do zatrudniania podwykonawców komunikacji autobusowej w celu wywiązania się ze swoich zobowiązań. Dodatkowo, w odniesieniu do zapisów związanych z projektami unijnymi, PKP IC nie widzi podstaw do samofinansowania nieawaryjnej komunikacji zastępczej tylko z tego powodu, że jej wprowadzenie zostało spowodowane określonym projektem. Zapis: „wyłącznie w przypadku zapewnienia źródła jej finansowania” może ograniczyć możliwość dochodzenia zapłaty za zorganizowanie ZKA i narazić przewoźnika na znaczne straty.</p>

<p>Stanowisko PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</p>	<p>Zasady partycypowania przez zarządcę infrastruktury w kosztach przewoźnika kolejowego powstałych w związku z organizacją komunikacji zastępczej w zastępstwie za odwołany przejazd pociągu – nie uległy zmianie.</p> <p>Brzmienie załącznika 16 do Regulaminu sieci 2023/2024 jest tożsame z brzmieniem załącznika 16 wprowadzonym do Regulaminu sieci 2022/2023 i wynika z konieczności uspoźnienia jego treści z postanowieniami umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej.</p> <p>Każde żądanie zwrotu od zarządcy infrastruktury różnicy kosztów pomiędzy wydatkami jakie przewoźnik kolejowy poniósł za wykonanie usługi komunikacji zastępczej w zastępstwie za odwołany przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. pociąg (obejmującymi wynajęcie pojazdu drogowego z kierowcą), a kosztami za minimalny dostęp do infrastruktury, które poniósłby przewoźnik w przypadku realizacji przejazdu pociągu – rozpatrywane jest przez zarządcę infrastruktury indywidualnie, za każdym razem na wniosek przewoźnika.</p> <p>Nie odbywa się to i nigdy nie odbywało w sposób automatyczny. Z tego względu doprecyzowano zapisy załącznika 16 poprzez zastąpienie wyrażenia „PLK pokrywa dodatkowe koszty (...)” zapisem „przewoźnik kolejowy może domagać się od PLK zwrotu kosztów komunikacji zastępczej (...)”.</p> <p>Zarówno zasady rozliczenia komunikacji zastępczej wprowadzanej w wyniku prowadzenia robót inwestycyjnych w lokalizacjach związanych z realizacją projektów POLiŚ, CEF, POPW (które są uwarunkowane wymogami dotyczącymi rozliczenia inwestycji współfinansowanych ze środków unijnych), jak i zakres usługi komunikacji zastępczej świadczonej przez przewoźnika drogowego, który może podlegać rozliczeniom z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w przypadku pozostałych zamknięć torowych – nie uległy zmianie na przestrzeni ostatnich lat.</p> <p>Brzmienie załącznika 16 pozostaje bez zmian.</p>
---	---

L.p.	39.
Wnioskodawca	POLREGIO S.A.
Jednostka redakcyjna	Załącznik 16 Komunikacja zastępcza wprowadzana przez przewoźnika
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	<ol style="list-style-type: none"> 1. W przypadku przydzielenia zdolności przepustowej dla tras pociągów pasażerskich realizujących przewóz osób i wystąpienia z przyczyn leżących po stronie PLK ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, przewoźnik w zastępstwie za odwołane pociągi może realizować przewozy osób z wykorzystaniem komunikacji zastępczej. Komunikacja zastępcza jest to przewóz osób środkami transportu drogowego, dostosowanymi do liczby podróżnych, w celu dowozu pasażerów do i ze stacji/przystanków osobowych, na których postoje nie odbywają się ze względu na odwołany przejazd pociągu na całej lub części trasy. Przewóz osób może być realizowany przez przewoźnika drogowego posiadającego licencję na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób lub przedsiębiorcę w zakresie przewozu osób taksówką. 2. Pracownicy jednostek organizacyjnych PLK współpracują z pracownikami przewoźnika w ustaleniu miejsca zatrzymań komunikacji zastępczej w obrębie obszaru kolejowego zarządzanego przez PLK. 3. W przypadku, kiedy w ramach ZRJ, o którym mowa w podrozdziale 4.8.2., zostały odwołane pociągi mające realizować przewóz osób, przewoźnik kolejowy może domagać się od PLK zwrotu kosztów komunikacji zastępczej stanowiących różnicę pomiędzy: <ol style="list-style-type: none"> 1) udokumentowanymi fakturami wydatkami, które poniósł przewoźnik za wykonanie przez przewoźnika drogowego usługi komunikacji zastępczej, obejmującymi wynajęcie pojazdu drogowego z kierowcą; <ol style="list-style-type: none"> a 2) kosztami za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, które poniósłby przewoźnik w przypadku realizacji przejazdu pociągu (na odcinku, na którym został odwołany pociąg z przyczyn leżących po stronie PLK, a za który została wprowadzona komunikacja zastępcza). <p>Rozliczenia kosztów komunikacji zastępczej odbywają się zgodnie z postanowieniami Umowy o wykorzystanie.</p>

	<p>4. W przypadku uruchomienia przez przewoźnika kolejowego komunikacji zastępczej, której konieczność wynika z prowadzenia przez PLK robót inwestycyjnych w lokalizacjach związanych z realizacją projektów:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) POLiŚ [Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko]; 2) CEF [(ang. Connecting Europe Facility) – Program „Łącząc Europę”]; 3) POPW [Program Operacyjny Polska Wschodnia]; <p>rozliczenie kosztów komunikacji zastępczej odbywać się będzie wyłącznie w przypadku zapewnienia źródła jej finansowania i na podstawie porozumienia odrębnie zawartego pomiędzy PLK a przewoźnikiem.</p>
<p>Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy</p>	<p>1. W przypadku przydzielenia zdolności przepustowej dla tras pociągów pasażerskich realizujących przewóz osób i wystąpienia z przyczyn leżących po stronie PLK ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, w ramach której zdolność przepustowa dla tras pociągów została przydzielona, przewoźnik w zastępstwie za odwołane pociągi może realizować przewozy osób z wykorzystaniem komunikacji zastępczej, tj. środków Komunikacja zastępcza jest to przewóz osób środkami transportu drogowego, dostosowany mich do liczby podróżnych, w celu dowozu pasażerów do i ze stacji/przystanków osobowych, na których postoje nie odbywają się ze względu na odwołany przejazd pociągu na całej lub części trasy. Przewóz osób może być realizowany wykonywanego przez przewoźnika drogowego posiadającego licencję na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób lub przedsiębiorcę w zakresie przewozu osób taksówką.</p> <p>2. Planowanie komunikacji zastępczej z powodu planowanych zamknięć torowych odbywa się w procesie opracowywania i uzgadniania ZRJ, o którym mowa w podrozdziale 4.8.2. ust. 6. Właściwa terenowo ekspozytura Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK wskazuje jednostkę organizacyjną PLK, którą przewoźnik obciąża kosztami, o których mowa w ust. 3. Pracownicy jednostek organizacyjnych PLK współpracują z pracownikami przewoźnika w ustaleniu miejsca zatrzymań komunikacji zastępczej w obrębie obszaru kolejowego zarządzanego przez PLK.</p> <p>3. W przypadku, kiedy w ramach ZRJ, o którym mowa w podrozdziale 4.8.2., zostały odwołane pociągi mające realizować przewóz osób, przewoźnik kolejowy może domagać się od PLK zwrotu kosztów komunikacji zastępczej stanowiących różnicę pomiędzy:-</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) udokumentowanymi fakturami wydatkami, które poniósł przewoźnik za wykonanie przez przewoźnika drogowego usługi komunikacji zastępczej, obejmującymi wynajęcie pojazdu drogowego z kierowcą;- <ol style="list-style-type: none"> a- 2) kosztami za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, które poniósłby przewoźnik w przypadku realizacji przejazdu pociągu (na odcinku, na którym został odwołany pociąg z przyczyn leżących po stronie PLK, a za który została wprowadzona komunikacja zastępcza)- <p>Rozliczenia kosztów komunikacji zastępczej odbywają się zgodnie z postanowieniami Umowy o wykorzystanie-</p> <p>PLK pokrywa dodatkowe koszty wprowadzanej przez przewoźnika kolejowego komunikacji zastępczej, jeżeli z przyczyn leżących po stronie PLK w zastępczym rozkładzie jazdy zostały odwołane pociągi przewożące pasażerów.</p> <p>Przez dodatkowe koszty, o których mowa wyżej, rozumie się różnicę pomiędzy udokumentowanymi fakturami pełnymi kosztami ponoszonymi przez przewoźnika kolejowego za wykonanie usługi komunikacji zastępczej przez przewoźnika drogowego, obejmującymi wynajęcie pojazdu drogowego z kierowcą, a kosztami za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej (na odcinku, na którym został odwołany pociąg), które poniósłby przewoźnik kolejowy w przypadku realizacji przejazdu pociągu bez jakichkolwiek ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej.</p> <p>W celu rozliczenia kosztów komunikacji zastępczej przewoźnik będzie zobowiązany do złożenia oświadczenia o dokonaniu oceny efektywności i racjonalności organizacji komunikacji zastępczej oraz oświadczenia o nierefundowaniu dodatkowych kosztów komunikacji zastępczej przez organizatora transportu zbiorowego.</p> <p>4. W przypadku uruchomienia przez przewoźnika kolejowego komunikacji zastępczej, której konieczność wynika z prowadzenia przez PLK robót inwestycyjnych w lokalizacjach związanych z realizacją projektów:-</p>

	<p>1) — POliŚ [Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko];- 2) — CEF [(ang. Connecting Europe Facility) — Program „Łącząc Europę”];- 3) — POPW [Program Operacyjny Polska Wschodnia];- rozliczenie kosztów komunikacji zastępczej odbywać się będzie wyłącznie w przypadku zapewnienia źródła jej finansowania i na podstawie porozumienia odrębnie zawartego pomiędzy PLK a przewoźnikiem.</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 POliŚ [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>
<p>Uzasadnienie Wnioskodawcy</p>	<p>Proponujemy pozostawienie dotychczasowej treści Załącznika 16. Przedstawiony projekt Załącznika 16 zawiera szereg zapisów fakultatywnych. Uważamy, że regulacje w tym obszarze powinny być jednoznaczne, a zapisy fakultatywne niczego nie regulują.</p>
<p>Stanowisko PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</p>	<p>Zasady partycypowania przez zarządcę infrastruktury w kosztach przewoźnika kolejowego powstałych w związku z organizacją komunikacji zastępczej w zastępstwie za odwołany przejazd pociągu – nie uległy zmianie.</p> <p>Każde żądanie zwrotu od zarządcy infrastruktury różnicy kosztów pomiędzy wydatkami jakie przewoźnik kolejowy poniósł za wykonanie usługi komunikacji zastępczej w zastępstwie za odwołany przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. pociąg (obejmującymi wynajęcie pojazdu drogowego z kierowcą), a kosztami za minimalny dostęp do infrastruktury, które poniósłby przewoźnik w przypadku realizacji przejazdu pociągu – rozpatrywane jest przez zarządcę infrastruktury indywidualnie, za każdym razem na wniosek przewoźnika. Nie odbywa się to i nigdy nie odbywało w sposób automatyczny. Z tego względu doprecyzowano przepisy załącznika 16. Zarówno zasady rozliczenia komunikacji zastępczej wprowadzanej w wyniku prowadzenia robót inwestycyjnych w lokalizacjach związanych z realizacją projektów POliŚ, CEF, POPW (które są uwarunkowane wymogami dotyczącymi rozliczania inwestycji współfinansowanych ze środków unijnych), jak i zakres usługi komunikacji zastępczej świadczonej przez przewoźnika drogowego, który może podlegać rozliczeniom z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w przypadku pozostałych zamknięć torowych – nie uległy zmianie na przestrzeni ostatnich lat.</p> <p>Brzmienie załącznika 16 pozostaje bez zmian.</p>

Wykaz podmiotów, które zgłosiły uwagi do Projektu Regulaminu sieci 2023/2024:

1. PKP INTERCITY S.A.
2. POLREGIO S.A.
3. Koleje Małopolskie sp. z o.o.
4. „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.
5. Koleje Śląskie sp. z o.o.
6. PKP CARGO S.A.
7. DB CARGO Polska S.A.