



**PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

*Zarządca narodowej sieci linii kolejowych*

**Zestawienie uwag aplikantów zgłoszonych  
do Projektu Regulaminu sieci 2024/2025  
z informacją o sposobie ich rozpatrzenia  
przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

L.p.	1
Wnioskodawca	„Koleje Małopolskie” sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	Rozdział: <b>Definicje pojęć i skrótów w Regulaminie - ust. 2 pkt 43</b>
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	<p><b>sytuacja nadzwyczajna</b> – sytuacja, w której w wyniku nagłego wydarzenia powstałego niezależnie od woli stron Umowy o wykorzystanie, stwarzającego zakłócenie lub zagrożenie zakłócenia procesu eksploatacyjnego na liniach PLK, niemożliwe jest wykonanie zobowiązań wynikających z tej umowy, a której żadna ze stron umowy, przy zachowaniu należytej staranności, nie mogła zapobiec.</p> <p>Sytuacja nadzwyczajna może wynikać m.in. z:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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,</li> <li>b) zagrożenia atakiem terrorystycznym,</li> <li>c) z przyczyn naturalnych: np. powodzie, pożary, silne wiatry, wichury, osuwiska ziemi, długotrwałe opady atmosferyczne, wyładowania atmosferyczne,</li> <li>d) innych nieprzewidzianych wydarzeń jak: <ul style="list-style-type: none"> <li>- potrącenia osób postronnych,</li> <li>- kolizje ze zwierzętami lub wkraczanie zwierząt w skrajnię,</li> <li>- protesty społeczne,</li> <li>- awarie zewnętrznych sieci energetycznych lub zewnętrznych sieci łączności, itp.;</li> </ul> </li> </ol>
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p><b>sytuacja nadzwyczajna</b> – sytuacja, w której w wyniku nagłego wydarzenia powstałego niezależnie od woli stron Umowy o wykorzystanie, stwarzającego zakłócenie lub zagrożenie zakłócenia procesu eksploatacyjnego na liniach PLK, niemożliwe jest wykonanie zobowiązań wynikających z tej umowy, a której żadna ze stron umowy, przy zachowaniu należytej staranności, nie mogła zapobiec.</p> <p>Sytuacja nadzwyczajna może wynikać m.in. z:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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,</li> <li>b) zagrożenia atakiem terrorystycznym,</li> <li>c) z przyczyn naturalnych: np. powodzie, pożary, silne wiatry, wichury, osuwiska ziemi, długotrwałe opady atmosferyczne, wyładowania atmosferyczne,</li> <li>d) innych nieprzewidzianych wydarzeń jak: <ul style="list-style-type: none"> <li>- potrącenia osób postronnych,</li> <li>- <del>kolizje ze zwierzętami lub wkraczanie zwierząt w skrajnię,</del></li> <li>- protesty społeczne,</li> <li>- awarie zewnętrznych sieci energetycznych lub zewnętrznych sieci łączności, itp.;</li> </ul> </li> </ol>
Uzasadnienie Wnioskodawcy	<p>Jak sam zarządca infrastruktury definiuje, powstanie wydarzenia w wyniku sytuacji nadzwyczajnej jest nieuniknione niezależnie od woli stron Umowy. Należy jednak zauważyć, że kolizje ze zwierzętami nie noszą znamion sytuacji nadzwyczajnej, bowiem PLK nie zabezpiecza systemowo linii kolejowych przed wstępem zwierzyny na teren kolejowy, jak ma to miejsce np. w przypadku zarządców autostradami.</p>
Stanowisko PLK 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. Sytuacjami powodującymi zakłócenia eksploatacyjne, którym ani przewoźnik kolejowy ani zarządca infrastruktury nie są w stanie zapobiec, nawet przy zachowaniu</p>

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. 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. 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 2022 r., poz. 916). 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. 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. 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. 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 zabląkało się lub uciekło, odpowiada właściciel/opiekun. Regulacja wskazana w Regulaminie sieci odnosi się przede wszystkim do wykonania zobowiązań umowy o wykorzystanie, a zatem do zakłóceń procesu eksploatacyjnego. Zarządca infrastruktury prowadzi stały monitoring zdarzeń związanych ze zwierzętami do jakich dochodzi na sieci linii kolejowych zarządzanych przez PLK SA z wykorzystaniem dwóch narzędzi: Systemu Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej (system SEPE) oraz wewnętrznej procedury SMS-PW-07. Dane w ramach ww. systemów gromadzone są na podstawie zgłoszeń maszynistów prowadzących dany pociąg oraz obchodów wykonywanych przez pracowników Zakładów Linii Kolejowych PLK S.A. Dla linii kolejowych, na których dochodzi do większej liczby kolizji zwierząt z pociągami, w oparciu o funkcjonujący w Spółce system zarządzania ryzykiem, uwzględniający wyniki procesu monitorowania, przeprowadzana jest ocena ryzyka w zakresie kolizji ze zwierzętami zgodnie z procedurą SMS/MMS – PR-02 „Ocena ryzyka technicznego i operacyjnego”. Od 2021 r. podjęto działania, by wykonywana ocena ryzyka umożliwiała zidentyfikowanie odcinków linii kolejowych szczególnie narażonych na ryzyko wystąpienia zdarzeń ze zwierzętami, dla których będzie możliwe zaplanowania adekwatnych działań ograniczających ryzyko kolizji. Zgodnie z przyjętym założeniem, analizowane linie kolejowe zostały podzielone na odcinki o długości 0,5 km, a następnie każdy odcinek został podany ocenie ryzyka. Oprócz powyższej zmiany w ocenie ryzyka uwzględniono ponadto kryteria, które zgodnie z prowadzonymi w Spółce analizami i w oparciu o dostępne dane literaturowe, mają rzeczywisty wpływ na prawdopodobieństwo wystąpienia zdarzenia ze zwierzętami: tj. maksymalną prędkość pociągów w ruchu pasażerskim, natężenie ruchu pociągów, jak również zagospodarowanie terenu w sąsiedztwie analizowanego odcinka.

	<p>Należy przy tym podkreślić, że wygradzanie odcinków linii kolejowych, z punktu widzenia ochrony środowiska, wiąże się z fragmentacją siedlisk. Wygradzenie ogranicza lub wręcz uniemożliwia dostęp do terenów stanowiących bazę żerowiskową, miejsca rozrodu czy zimowania oraz prowadzi do fragmentacji lokalnych populacji i powstania trwałej bariery ograniczającej przepływ osobników między lokalnymi subpopulacjami, co w konsekwencji zwiększa ryzyko znacznego spadku liczebności i wyginięcia lokalnych subpopulacji.</p> <p>Rozpatrując problem kolizji w aspekcie środowiskowym należy mieć na uwadze, że PLK S.A, realizuje działania związane z ograniczaniem śmiertelności na liniach kolejowych określone w decyzjach o środowiskowych uwarunkowaniach / postanowieniach uzyskanych na etapie ponownej oceny na etapie inwestycyjnym. Decyzje te określają wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym i wskazują rodzaj niezbędnych działań minimalizujących oddziaływanie eksploatacji linii kolejowej, w tym w zakresie przystosowania obiektów inżynierskich położonych w zasięgu zidentyfikowanych szlaków migracji zwierząt do pełnienia funkcję przejść dla zwierząt, budowy nowych obiektów dedykowanych migracji zwierząt czy też zabudowy urządzeń UOZ. Wymagania te realizowane są przez Spółkę na etapie realizacji inwestycji. Spółka podejmuje zatem adekwatne działania do skali zagrożenia i jego następstw. Przepis pozostaje bez zmian.</p>
--	---

L.p.	<b>2</b>
Wnioskodawca	KOLEJE ŚLĄSKIE sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	Rozdział: <b>Definicje pojęć i skrótów w Regulaminie</b>
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<b>Pociąg aglomeracyjny</b> - pociąg pasażerski kursujący w granicach administracyjnych województwa obsługujący przewozy pasażerskie w obszarze aglomeracji miejskiej.
Uzasadnienie Wnioskodawcy	Dodanie definicji pociągu aglomeracyjnego. Brak definicji jest najlepszym uzasadnieniem w obliczu uruchamiania takich pociągów.
Stanowisko PLK S.A.	W części opisowej Regulaminu oraz w załącznikach nie występuje pojęcie „pociągu aglomeracyjnego”. Wprowadzenie takiej definicji nie będzie miało żadnego przełożenia na zapisy Regulaminu sieci. Przepisy pozostają bez zmian.

L.p.	<b>3</b>
Wnioskodawca	POLREGIO S.A.
Jednostka redakcyjna	Podrozdział: <b>3.2.1. [Warunki składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej]</b>
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Aplikant nabywa prawo składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej po zawarciu Umowy o przydzielenie. Szczegółowe informacje na temat zawierania Umowy o przydzielenie reguluje podrozdział <a href="#">3.3.2</a> oraz <a href="#">3.3.3</a>.</li> <li>2 Składanie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej i ich rozpatrywanie odbywa się na zasadach określonych w <a href="#">rozdziale 4</a>.</li> <li>3 Zdolność przepustowa przydzielona aplikantowi nie może być przekazana innemu aplikantowi.</li> <li>4 Zdolność przepustowa przydzielona aplikantowi nie może być wykorzystana do realizacji innego rodzaju przewozów, niż wskazany we wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej.</li> <li>5 Aplikant, który nie jest przewoźnikiem, może wskazać różnych przewoźników uprawnionych do wykorzystania zdolności przepustowej przydzielonej na podstawie poszczególnych wniosków. Aplikant w ramach jednego wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej wskazuje jednego przewoźnika.</li> </ol>

	<p>6 Aplikant, który jest przewoźnikiem, nie może wskazać innego przewoźnika do wykorzystania przydzielonej mu zdolności przepustowej.</p> <p>7 Warunki składania wniosków dotyczących korytarzy RFC określono w <a href="#">rozdziale 4</a>.</p>
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p>1 Aplikant nabywa prawo składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej po zawarciu Umowy o przydzielenie. Szczegółowe informacje na temat zawierania Umowy o przydzielenie reguluje podrozdział <a href="#">3.3.2</a> oraz <a href="#">3.3.3</a>.</p> <p>2 Składanie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej i ich rozpatrywanie odbywa się na zasadach określonych w <a href="#">rozdziale 4</a>.</p> <p>3 Zdolność przepustowa przydzielona aplikantowi nie może być przekazana innemu aplikantowi.</p> <p>4 Zdolność przepustowa przydzielona aplikantowi nie może być wykorzystana do realizacji innego rodzaju przewozów, niż wskazany we wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej.</p> <p>5 Aplikant, który nie jest przewoźnikiem, może wskazać różnych przewoźników uprawnionych do wykorzystania zdolności przepustowej przydzielonej na podstawie poszczególnych wniosków. Aplikant w ramach jednego wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej wskazuje jednego przewoźnika.</p> <p>6 Aplikant, który jest przewoźnikiem, nie może wskazać innego przewoźnika do wykorzystania przydzielonej mu zdolności przepustowej.</p> <p>7. Warunki składania wniosków dotyczących korytarzy RFC określono w <a href="#">rozdziale 4</a>.</p> <p>8. <b>W okresie miesiąca przed okresem składania wniosków do RRJ aplikanci mają możliwość tworzenia zamówień do RRJ bez przekazywania ich na konstrukcję.</b></p>
Uzasadnienie Wnioskodawcy	Możliwość wcześniejszego przygotowania wniosków przed terminem składania pozwoli na efektywniejsze wykorzystanie czasu pracy w okresach kiedy ilość obowiązków służbowych jest mniejsza.
Stanowisko PLK S.A.	Aplikant już teraz ma możliwość przygotowania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej przed terminem składania wniosków do RRJ – za pomocą tzw. wzorców. Przyjęcie propozycji wnioskodawcy wiązałoby się z koniecznością wprowadzenia dodatkowych zmian w systemie konstrukcji rozkładu jazdy. Przepisy pozostają bez zmian.

L.p.	<b>4</b>
Wnioskodawca	DB Cargo Polska S.A.
Jednostka redakcyjna	Podrozdział: <b>3.3 [Umowy] ust. 4</b>
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"> <li>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);</li> <li>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.</li> </ol>
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p><b>Odpowiedzialność za szkodę, o której mowa w ust. 3, nie dotyczy:</b></p> <p><del>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);</del></p>

	<p><del>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.</del></p> <p>Odpowiedzialność za szkodę, o której mowa w ust. 3, <u>obejmuje m.in.:</u></p> <p>1) koszty ponoszone w wyniku rozliczeń innych umów zawartych przez stronę, jeżeli umowy te były zawarte po uprzednim uzgodnieniu z drugą stroną Umowy o wykorzystanie w zakresie dotyczącym ewentualnych roszczeń (w tym w szczególności z tytułu ponoszonych przez stronę kar umownych i odszkodowań); PLK zobowiązuje się do uzgodnienia w/w umów z drugą Stroną Umowy o wykorzystanie, a ewentualna odmowa uzgodnienia może nastąpić wyłącznie w przypadku, gdy roszczenia określone w w/w umowach rażąco odbiegają od zwyczajowo stosowanych w takich umowach klauzul odszkodowawczych;</p> <p>2) utracone korzyści w zakresie odnoszącym się do roszczeń wynikających z Umów o wykorzystanie z innymi przewoźnikami, jeżeli warunek ten został wprowadzony do Umowy o wykorzystanie z danym przewoźnikiem; PLK zobowiązuje się do wprowadzania w/w warunku do Umowy o wykorzystanie z danym przewoźnikiem, o ile klauzula określająca przedmiotowy warunek nie odbiega od zwyczajowo stosowanych w takich umowach klauzul odszkodowawczych w zakresie dotyczących roszczenia o utracone korzyści”</p>
Uzasadnienie Wnioskodawcy	<p>Ad. 1) 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 obciążenia 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>Ad. 2) 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 PLK S.A.	<p>Postanowienie nie wyłącza możliwości obciążenia PLK S.A. 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, aby każda szkoda nie była przypisywana jednocześnie PLK S.A. i przez to PLK S.A. 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 S.A., a PLK S.A. zostanie postawiona w niekorzystnej sytuacji i obciążona karami, o których nie miała wiedzy. Usunięcie przepisu określonego w pkt. 2 mogłoby prowadzić do interpretowanie przez strony w sposób zupełnie odmienny definicji utraconych korzyści oraz ich zakresu. Przepis pozostaje bez zmian.</p>

L.p.	5
Wnioskodawca	PKP Intercity S.A.
Jednostka redakcyjna	<b>Podrozdział: 3.3 [Umowy] ust. 5</b>
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	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 <a href="http://www.plk-sa.pl">www.plk-sa.pl</a> , 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	<del>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 <a href="http://www.plk-sa.pl">www.plk-sa.pl</a>, 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.</del> Odpowiedzialność PLK z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązań wynikających z Umowy o wykorzystanie, w przypadku niedotrzymania przez przewoźnika parametrów, będących elementem rozkładu jazdy pociągów, <u>nie jest wyłączona w przypadkach:</u> 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 <a href="http://www.plk-sa.pl">www.plk-sa.pl</a> , w zakładce: <i>Klienci i kontrahenci / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. / Ruch i przewozy kolejowe</i> , powodujących odpowiedzialność PLK. 2) w sytuacjach innych niż wskazane w pkt 1) powyżej, jeżeli niedotrzymanie parametrów nie miało wpływu na wydarzenie powodujące odpowiedzialność PLK.
Uzasadnienie Wnioskodawcy	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 PLK S.A.	Określenie „z przyczyn leżących po stronie ...” jest kodeksowym określeniem odpowiedzialności i w pełni zabezpiecza interes przewoźnika. Propozycja dopisania punktu 2 wskazuje na sytuacje niewystępujące w regulacjach. Samo stwierdzenie „inne” jest zbyt szerokie, a co za tym idzie - niedefiniowalne. Przepis pozostaje bez zmian.

L.p.	6
Wnioskodawca	Freightliner PL Sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	<b>Podrozdział: 3.4.1 [Zasady akceptacji taboru kolejowego] ust. 13 i 17</b>
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	13. Pojazdy kolejowe oraz pracownicy przewoźnika muszą być wyposażeni w urządzenia radiotelefoniczne pracujące w sieci radiołączności PLK zgodnie z zasadami i wymaganiami określonymi w „Instrukcji o organizacji i użytkowaniu sieci radiotelefonicznych le-14”, wymienionej w załączniku 3.2, dostępnej na stronie internetowej <a href="http://www.plk-sa.pl">www.plk-sa.pl</a> , zakładce: <i>Klienci i kontrahenci / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</i>

	<p><u><a href="#">/Automatyka i Telekomunikacja.</a></u> <b>W przypadku pojazdów kolejowych wyposażonych w radiotelefon sieci pociągowej, w lokalizacjach, gdzie zachodzi konieczność wykonywania manewrów przez przewoźnika, istnieje możliwość zaprogramowania w tych radiotelefonach kanałów sieci manewrowej, zgodnie z danymi udostępnionymi przez PLK i możliwościami technicznymi w danej lokalizacji.</b> (...)</p> <p>17. Wszystkich informacji dotyczących sieci radiolączności analogowej (VHF) PLK, pozwoleń radiowych <b>oraz parametrów częstotliwości manewrowych wykorzystywanych na stacjach, na których istnieje sieć manewrowa</b> - udziela:</p> <p><b>PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala</b> <b>Biuro Automatyki i Telekomunikacji</b> 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74 e-mail: <a href="mailto:iat@plk-sa.pl">iat@plk-sa.pl</a> tel. (+48) 22 473-20-50</p>
Uwagi wnioskodawcy	<p>Projektowane zmiany w regulaminach zakładają możliwość zaprogramowania w radiotelefonach przewoźników kanałów sieci manewrowej PLK, a informacje o częstotliwościach kanałów manewrowych w danych lokalizacjach mogą być udzielane przez Biuro Automatyki i Telekomunikacji PLK w odpowiedzi na indywidualne wnioski (zapytania) składane przez przewoźników. Biorąc pod uwagę, że w 2022 r. na sieci krajowej funkcjonowało około 120 przewoźników kolejowych osób i rzeczy, a liczba samych obiektów infrastruktury usługowej przekroczyła 1600, zaproponowany w zmianach do regulaminów sposób upowszechniania informacji o częstotliwościach manewrowych nie wydaje się gwarantować wystarczającej efektywności wymiany danych. Istnieją obawy, że taki sposób komunikacji będzie negatywnie wpływał na sprawność kolei – łatwo przewidzieć kilkudniowe opóźnienia prac manewrowych koniecznych do rozpoczęcia w piątek wieczorem, w dni świąteczne, a także po długich weekendach i przerwach świątecznych, podczas których doszło do kumulacji wniosków złożonych przez przewoźników do Biura Automatyki i Telekomunikacji PLK. Wydaje się również, że taki tryb postępowania spowoduje nieefektywne wykorzystanie zasobów własnych PLK, gdyż odpowiedzi na te same pytania będą powtarzane wielokrotnie, w odpowiedzi na wnioski składane przez różnych przewoźników. Cytując pismo Biura Automatyki i Telekomunikacji Nr IAT3.5401.23.2023.KW.2 z dnia 10.08.2023 r., „Należy również zaznaczyć, że w związku z licznymi inwestycjami i zmianami organizacyjnymi na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zmieniane są częstotliwości manewrowe wykorzystywane w danym obszarze.” – oznacza to, że zaproponowane podejście wymuszać będzie stałą potrzebę prowadzenia dwustronnej korespondencji z Biurem Automatyki i Telekomunikacji PLK przez każdego przewoźnika, praktycznie codziennie, choćby w celu upewniania się, że posiadane informacje są aktualne. Ponadto, uwzględniając fakt, że „istnieją stacje, które ze względu na swoją rozległość dysponują kilkoma kanałami manewrowymi w celu rozróżnienia poszczególnych rejonów manewrowych w danym obszarze jednocześnie nie zakłócając się wzajemnie” (cyt. z w/w pisma), przyjęcie zaproponowanego podejścia skutkowało by koniecznością pilnego kontaktu z Biurem Automatyki nawet w przypadku nagłego odstępstwa (np. wymuszonego sytuacją ruchową) od zakresu zaplanowanej pracy manewrowej, a do czasu uzyskania odpowiedzi konieczne byłoby wstrzymanie manewrów w danym rejonie stacji. Należy także zwrócić uwagę, że zaproponowany sposób komunikacji jest sprzeczny z ugruntowaną praktyką przewozów towarowych, w których dla zapewnienia wysokiej efektywności transportu kolejowego decyzja o miejscu rozładunku towarów masowych może być podejmowana „z dnia na dzień” lub nawet „z godziny na godzinę”. Utrzymanie dotychczasowej sprawności przewozów wymaga łatwego dostępu do informacji, o których mowa w Załączniku nr 2, pkt 1 ppkt 4) do ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2023 poz. 602 z późn. zm.). Obecnie przewoźnik posilkuje się własną, zarejestrowaną i zabezpieczoną częstotliwością manewrową (tzw. „kanał 9 FPL”), a sposób komunikowania się z pracownikiem zarządcy infrastruktury uczestniczącym w manewrach uzgadniany jest zawsze z uwzględnieniem możliwości technicznych w danej lokalizacji. Z posiadanych informacji wynika, że w podobny sposób łączność podczas prac manewrowych organizuje wielu innych przewoźników.</p> <p>W świetle powyższego, przewoźnik proponuje wprowadzenie do Regulaminu sieci zapisów odpowiadających następującym zasadom:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• uwzględniając możliwości techniczne w danej lokalizacji dopuszcza się prowadzenie manewrów z wykorzystywaniem własnego, zarejestrowanego i zabezpieczonego kanału manewrowego przewoźnika – jeżeli zostało to uzgodnione z pracownikiem zarządcy infrastruktury koordynującym manewry,</li><li>• informacja o częstotliwościach kanałów manewrowych PLK stosowanych w danych lokalizacjach podawana jest do wiadomości przewoźników poprzez publikację w systemie SKRJ Działki 10 regulaminów technicznych posterunków ruchu pt. „Schemat łączności na</li></ul>



	<p>posterunkach technicznych” (przy czym wymagać to będzie odpowiedniej zmiany m.in. w §8 ust. 15 „Instrukcji o sporządzaniu regulaminów technicznych Ir-3”), alternatywnie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>informacja o częstotliwościach kanałów manewrowych PLK stosowanych w danych lokalizacjach przedstawiona jest w załączniku nr xx do Regulaminu sieci (np. jako dodatkowa kolumna do danych w Załączniku 2.6 pt. „Wykaz posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych” lub jako nowy załącznik).</li> </ul> <p>Jesteśmy przekonani, że wprowadzenie do Regulaminu sieci zasad zaproponowanych przez przewoźnika usankcjonuje stosowane powszechnie i sprawdzone w praktyce metody zapewnienia łączności manewrowej, a przy tym zagwarantuje swobodny i niedyskryminujący dostęp do informacji niezbędnych dla bezpiecznej i sprawnej realizacji procesów przewozowych. Ponadto, wdrożenie tych zasad pozwoli zarządcy infrastruktury zrealizować wymagania dotyczące „Opisu trasy” ujęte pod numerami: 3.1.7 („środki komunikacji”), 3.1.5 („wszelkie inne informacje, jakie musi posiadać maszynista”) i 3.4.4 („różne systemy radiołączności”) w Dodatku D2 do TSI „Ruch kolejowy” (Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2019/773 z dnia 16 maja 2019 r.).</p>
<p>Stanowisko PLK S.A.</p>	<p>Wskazana regulacja stanowi wyłącznie uszczegółowienie zasad, które obowiązują od 2012 roku, kiedy to PLK S.A. przejęła prawa do dysponowania częstotliwościami VHF w paśmie 150-156 MHz. Każdy przewoźnik otrzymuje dostęp do informacji o częstotliwościach manewrowych wykorzystywanych na terenie zarządzanym przez PLK S.A.</p> <p>W piśmie Nr IAT3.5401.23.2023.KW.2 z dnia 10.08.2023 r., na które powołuje się Wnioskodawca, zawarto informację, że w 2016 roku była prowadzona korespondencja z wnioskodawcą i wówczas przekazano, że: <i>„Każdy z przewoźników ma jednak możliwość uzyskania informacji o parametrach kanału manewrowego w miejscu prowadzonych przez siebie manewrów bezpośrednio w Centrali PKP PLK S.A.”</i>. Od tamtej pory Biuro Automatyki i Telekomunikacji Centrali PLK S.A. zarejestrowało tylko jedno wystąpienie wnioskodawcy, które dotyczyło udostępnienia częstotliwości manewrowych wykorzystywanych na terenie konkretnej stacji.</p> <p>Wnioskodawca przedstawił skrajne przykłady problemów związanych z brakiem kanałów manewrowych w eksploatowanych radiotelefonach, co w konsekwencji doprowadzi do kilkudniowych opóźnień prac manewrowych. Należy zaznaczyć, że zgodnie z § 9 ust. 12 „Instrukcji o organizacji i użytkowaniu sieci radiotelefonicznych le-14” kanały sieci pociągowej nie mogą być wykorzystywane do prowadzenia pracy manewrowej, <u>za wyjątkiem sytuacji awaryjnych</u>. Sytuacje opisane w uwagach należy traktować jako sytuacje awaryjne z zastrzeżeniem, że przepis ten nie może być nadmiernie wykorzystywany, ponieważ naruszyłoby to ideę podziału sieci radiotelefonicznych zgodnie z ich przeznaczeniem. Każdy z takich przypadków powinien być przez przewoźnika przeanalizowany w celu uzupełnienia wiedzy o wykorzystywanych częstotliwościach manewrowych w danym rejonie i dostosowania własnych urządzeń do parametrów sieci obowiązujących na terenie zarządcy infrastruktury.</p> <p>PLK S.A. nie akceptuje propozycji dopuszczenia prowadzenia manewrów na kanale manewrowym przewoźnika. Własne sieci manewrowe przewoźnika powinny być stosowane wyłącznie do komunikacji na własnym terenie przewoźnika przez jego personel. W przypadku realizacji manewrów z udziałem pracowników PLK S.A., czynności te powinny być prowadzone z wykorzystaniem sieci eksploatowanej na terenie PLK S.A., czyli z zakresu VHF 150-156 MHz. Stosowanie radiotelefonów stacjonarnych w pomieszczeniach dyżurnych ruchu zwiększa bezpieczeństwo prowadzenia ruchu manewrowego ze względu na pracę tych urządzeń z wyższą mocą, a co za tym idzie poprawia się zasięg w stosunku do radiotelefonu noszonego.</p> <p>W omawianym przypadku byłby on dostarczany przez przewoźnika kolejowego.</p> <p>Dodatkowo, należy zwrócić uwagę na fakt, że prowadzona korespondencja pomiędzy dyżurnym ruchu a przewoźnikiem z wykorzystaniem pasma VHF 150-156 MHz w przeważającej większości lokalizacji jest rejestrowana, co zwiększa dyscyplinę pracy służb kolejowych, a niekiedy pomaga przy prowadzeniu czynności wyjaśniających ewentualne incydenty, sytuacje niebezpieczne lub inne wydarzenia.</p> <p>W odniesieniu do drugiej propozycji Wnioskodawcy, PLK S.A. informuje, że zgodnie z obowiązującymi instrukcjami w Działce 10 regulaminów technicznych posterunków ruchu pt. „Schemat łączności na posterunkach technicznych” nie nanosi się informacji o parametrach częstotliwości kanałów manewrowych. Aby takie dane pojawiły się na schematach łączności</p>

	<p>konieczna byłaby zmiana „Instrukcji o sporządzaniu regulaminów technicznych Ir-3”, a także zmiana „Instrukcji o organizacji i użytkowaniu sieci radiotelefonicznych le-14”. Wówczas możliwe byłoby skorygowanie wszystkich schematów łączności dla posterunków wyposażonych w sieci manewrowe.</p> <p>PLK S.A. nie akceptuje również trzeciej propozycji wnioskodawcy, tj. wprowadzenia informacji do załącznika do Regulaminu sieci, stanowiącego wykaz stosowanych częstotliwości manewrowych na posterunkach ruchu zarządcy infrastruktury. W związku z licznymi przypadkami nadawania na częstotliwościach wykorzystywanych na terenie PLK S.A. przez osoby nieuprawnione, podawanie wszystkich częstotliwości manewrowych do wiadomości publicznej, mogłoby powodować wzrost przypadków prób korzystania z tych częstotliwości przez te osoby.</p> <p>PLK S.A. przeanalizuje możliwości sprawniejszego przekazywania informacji o częstotliwościach manewrowych w danym rejonie, na wniosek przewoźnika kolejowego.</p> <p>Dodatkowo zostanie dokonana próba optymalizacji ilości wykorzystywanych częstotliwości manewrowych, tak aby zmniejszyć ich ilość na danym obszarze. Jest to proces czasochłonny i obwarowany koniecznością spełnienia wielu formalności. Zatem nie zostanie to dokonane natychmiastowo.</p> <p>Przepis pozostaje bez zmian.</p>
--	--

L.p.	<b>7</b>
Wnioskodawca	KOLEJE ŚLĄSKIE sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	<b>Podrozdział: 4.1 [Wprowadzenie] ust. 14</b>
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	Wnioski o opracowanie tras wzorcowych należy składać zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziałach <a href="#">4.1</a> - <a href="#">4.2</a> , w terminie <b>od 18 do 29 grudnia 2023 r.</b> Szczegółowy terminarz opracowania tras wzorcowych zawiera <b>załącznik 8.1.</b>
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	Wnioski o opracowanie tras wzorcowych należy składać zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziałach 4.1 - 4.2, w terminie <del>od 18 do 29</del> <b>od 11 do 22 grudnia 2023 r.</b> Szczegółowy terminarz opracowania tras wzorcowych zawiera załącznik 8.1.
Uzasadnienie Wnioskodawcy	Zmiana terminu wynika z mniejszej ilości personelu w związku z okresem świąt Bożego Narodzenie w okresie od 22 do 31 grudnia.
Stanowisko PLK S.A.	Z uwagi na fakt, że opracowanie bazy na kolejny nowy rozkład jazdy pociągów zajmuje min. 1 tydzień pracy i następuje to po zakończeniu aktualnie obowiązującego rozkładu jazdy – nie ma technicznej możliwości realizacji postulatu Wnioskodawcy. Przepis pozostaje bez zmian.

L.p.	<b>8</b>
Wnioskodawca	KOLEJE ŚLĄSKIE sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	<b>Podrozdział: 4.3.1. [Zasady ogólne] ust. 11</b>
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	Uwolniona w wyniku odwołania zamknięć torowych zdolność przepustowa przydzielana jest na zasadach ogólnych.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	Uwolniona w wyniku odwołania zamknięć torowych zdolność przepustowa przydzielana jest na zasadach <b>ogólnych preferencyjnych.</b> <b>Na nowo zamówione trasy odrzucone w ramach wniosków na roczny rozkład jazdy Zarządca zastosuje preferencyjne stawki dostępu.</b>

Uzasadnienie Wnioskodawcy	Zarówno organizatorzy jak i przewoźnicy z dużym wyprzedzeniem planują budżet w ramach możliwości przepustowych. Uwolnienie przepustowości, chociaż korzystne rodzi pewne komplikacje. Gdyby zastosować preferencyjne warunki uruchomienia dodatkowych pociągów, to z pewnością można by w granicach rozsądku zabudżetować dodatkowe środki na połączenia.
Stanowisko PLK S.A.	Zgodnie z art. 34 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym: „2. Zarządca może przyznawać ulgi w opłacie podstawowej <u>pod warunkiem zapewnienia ich finansowania</u> . Ulgi mogą być przyznane na czas ograniczony i na określonym odcinku infrastruktury kolejowej w celu: 1) <u>rozwijania nowych usług kolejowych</u> lub 2) korzystania z linii kolejowych <u>o znacznym stopniu niewykorzystania zdolności przepustowej</u> .” Nie ma zatem podstaw prawnych do zastosowania „preferencyjnych” stawek dostępu, zgodnie z postulatem Wnioskodawcy. Przepis pozostaje bez zmian.

L.p.	<b>9</b>
Wnioskodawca	KOLEJE ŚLĄSKIE sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	<b>Podrozdział: 4.5.1 [Zamawianie tras pociągów w rocznym rozkładzie jazdy] ust. 2</b>
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	PLK opracowuje projekt RRJ uwzględniając w następującej kolejności: (...) 3) jak najlepsze wykorzystanie zdolności przepustowej; 4) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów uwzględnionych w ogłoszonych planach transportowych; (...)
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	PLK opracowuje projekt RRJ uwzględniając w następującej kolejności: (...) 3) <del>jak najlepsze wykorzystanie zdolności przepustowej;</del> <b>pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów uwzględnionych w ogłoszonych planach transportowych;</b> 4) <del>pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów uwzględnionych w ogłoszonych planach transportowych;</del> <b>jak najlepsze wykorzystanie zdolności przepustowej;</b> (...)
Uzasadnienie Wnioskodawcy	Proponujemy odwrócić kolejność, aby zabezpieczyć pierwszeństwo pociągów uwzględnionych w planach transportowych nad pociągami komercyjnymi.
Stanowisko PLK S.A.	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. Prawodawca określając w rozporządzeniu 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”. Przepis pozostaje bez zmian.

L.p.	<b>10</b>
Wnioskodawca	KOLEJE ŚLĄSKIE sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	<b>Podrozdział: 4.5.1 [Zamawianie tras pociągów w rocznym rozkładzie jazdy] ust. 3</b>
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	Opracowując RRJ, podczas rozpatrywania każdego z priorytetów, o których mowa w ust. 2, PLK dodatkowo uwzględnia następujące stopnie pierwszeństwa pociągów: 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

	<p>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;</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3) pozostałe pasażerskie międzywojewódzkie i wojewódzkie;</li> <li>4) pociągi towarowe intermodalne TC i TD;</li> <li>5) pozostałe pociągi towarowe;</li> <li>6) próżne składy pasażerskie i lokomotywy.</li> </ol> <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 w urządzenia pokładowe ERTMS/ETCS oraz łączność GSM-R.</p>
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p>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"> <li>1) pasażerskie ekspresowe (EC, EN, EI) i międzynarodowe (MM, RM);</li> <li>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;</li> <li>3) pozostałe pasażerskie międzywojewódzkie i wojewódzkie;</li> <li>4) pociągi towarowe intermodalne TC i TD;</li> <li>5) pozostałe pociągi towarowe;</li> <li>6) próżne składy pasażerskie i lokomotywy.</li> </ol> <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 w urządzenia pokładowe ERTMS/ETCS oraz łączność GSM-R <b>na liniach, na których urządzenia te są użytkowane.</b></p>
Uzasadnienie Wnioskodawcy	Na liniach na których urządzenia te nie są użytkowane nie ma znaczenia czy pojazd jest w nie wyposażony czy też nie.
Stanowisko PLK S.A.	<p>Zgodnie z Suplementem do Krajowego Planu Wdrażania Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności „Sterowanie” (podrozdział 2.2 ust. 4): „Od rozkładu jazdy na lata 2021/2022 Regulamin sieci PKP PLK S.A. będzie zakładał nadawanie priorytetu przydzielania tras dla pociągów wyposażonych łącznie w urządzenia pokładowe ERTMS/ETCS, jak i łączność GSM-R.”. Powyższe ma na celu promowanie wyposażania pojazdów kolejowych w urządzenia pokładowe ERTMS/ETCS oraz łączność GSM-R.</p> <p>Przepis pozostaje bez zmian.</p>

L.p.	<b>11</b>
Wnioskodawca	„Koleje Małopolskie” sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	Podrozdział: <b>4.5.1 [Zamawianie tras pociągów w rocznym rozkładzie jazdy] ust. 3</b>
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	<p>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"> <li>1) pasażerskie ekspresowe (EC, EN, EI) i międzynarodowe (MM, RM);</li> <li>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;</li> <li>3) pozostałe pasażerskie międzywojewódzkie i wojewódzkie;</li> <li>4) pociągi towarowe intermodalne TC i TD;</li> <li>5) pozostałe pociągi towarowe;</li> <li>6) próżne składy pasażerskie i lokomotywy.</li> </ol>

	<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 w urządzenia pokładowe ERTMS/ETCS oraz łączność GSM-R.</p>
<p>Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy</p>	<p>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"> <li>1) pasażerskie ekspresowe (EC, EN, EI) i międzynarodowe (MM, RM);</li> <li>2) <del>1)</del> oraz 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;</li> <li>2) pozostałe pasażerskie międzywojewódzkie i wojewódzkie;</li> <li>3) pociągi towarowe intermodalne TC i TD;</li> <li>4) pozostałe pociągi towarowe;</li> <li>5) próżne składy pasażerskie i lokomotywy.</li> </ol> <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 w urządzenia pokładowe ERTMS/ETCS oraz łączność GSM-R, o ile na trasie przejazdu pociągu znajduje się odcinek (szlak) linii kolejowej wyposażony w czynne urządzenia przytorowe ERTMS/ETCS oraz łączność GSM-R.</p>
<p>Uzasadnienie Wnioskodawcy</p>	<p>Zmiana nr 1 Przewoźnicy uruchamiający pociągi pasażerskie międzywojewódzkie i wojewódzkie dowożące do pracy oraz odwożące z pracy wielokrotnie podkreślali, że nadawanie najwyższego priorytetu pociągom ekspresowym oraz międzynarodowym ma charakter demolujący wobec pociągów osobowych (regionalnych) kursujących cyklicznie. Ponadto wskazuje się, że pociągi te przewożą znaczną liczbę podróżnych (często powyżej 500 pasażerów), a więc każdy dodatkowy postój na krzyżowanie bądź wyprzedzanie jest wysoce niekorzystny wobec na ogół mniejszej liczby pasażerów przewożonych w pociągach dalekobieżnych. Co więcej, dodatkowy postój pociągu osobowego stanowi znaczny przyrost do ogółu trwania przejazdu przez pasażera (np. + 5 minut wobec czasu przejazdu 30 min.), w przeciwieństwie do pociągu dalekobieżnego, gdzie podróż trwa na ogół kilka godzin.</p> <p>Zmiana nr 2 Nie ma uzasadnienia dla nadawania wyższego priorytetu pociągom wyposażonym w urządzenia ERTMS/ETCS oraz łączność GSM-R, jeżeli poruszają się one w całej swojej relacji po linii kolejowej (liniach kolejowych), gdzie nie prowadzi się ruchu kolejowego z wykorzystaniem tychże.</p>
<p>Stanowisko PLK S.A.</p>	<p>Ad. 1) Nie ma podstaw, aby 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), były traktowane na równi pociągami ekspresowymi na etapie przydzielania tras pociągów.</p> <p>Zgodnie z § 7 ust. 7 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej, opracowuje RRJ biorąc pod uwagę w pierwszej kolejności jak najlepsze wykorzystanie zdolności przepustowej, a dopiero w następnej kolejności, przydzielając zdolność przepustową uwzględnia trasy w ujęte w ogłoszonych planach transportowych, czy kursujące w ramach cyklicznego rozkładu jazdy.</p> <p>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”. Jak najlepsze wykorzystanie zdolności przepustowej oznacza zatem, przydzielenie tras pociągów tak, by zapewnić przemieszczanie się możliwie jak największej liczby pociągów na odcinku w określonym czasie. Przyjęcie uwagi przewoźnika spowodowałoby brak możliwości wykorzystania pełnych parametrów linii kolejowych oraz ograniczenie dostępnej przepustowości.</p> <p>Przepis pozostaje bez zmian.</p>

	<p>Ad. 2) Zgodnie z Suplementem do Krajowego Planu Wdrażania Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności „Sterowanie” (podrozdział 2.2 ust. 4): „Od rozkładu jazdy na lata 2021/2022 Regulamin sieci PKP PLK S.A. będzie zakładał nadawanie priorytetu przydzielania tras dla pociągów wyposażonych łącznie w urządzenia pokładowe ERTMS/ETCS, jak i łączność GSM-R.”. Powyższe ma na celu promowanie wyposażania pojazdów kolejowych w urządzenia pokładowe ERTMS/ETCS oraz łączność GSM-R.</p> <p>Przepis pozostaje bez zmian.</p>
--	--

L.p.	<b>12</b>
Wnioskodawca	„Koleje Małopolskie” sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	Podrozdział: <b>4.5.3</b> [ <i>Zamawianie tras pociągów poza rocznym rozkładem jazdy (indywidualny rozkład jazdy)</i> ] <b>ust. 16</b>
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	<p>Projekt rozkładu jazdy, dla którego aplikant wybrał opcję „akceptacji projektu” rozkładu jazdy, powinien zostać zaakceptowany w ciągu 6 dni kalendarzowych, a w przypadku wniosku o trasę pociągu, złożonego przez aplikanta w terminie krótszym niż 6 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu – nie później niż na 2 godziny przed zaplanowanym odjazdem pociągu.</p> <p>W przypadku braku akceptacji PLK odrzuci wniosek i obciąży aplikanta opłatą za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej. Po zaakceptowaniu trasy aplikant otrzyma automatycznie zarządzoną trasę.</p>
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p>Projekt rozkładu jazdy, dla którego aplikant wybrał opcję „akceptacji projektu” rozkładu jazdy, powinien zostać zaakceptowany w ciągu <del>6 dni kalendarzowych</del> <b>5 dni roboczych</b>, a w przypadku wniosku o trasę pociągu, złożonego przez aplikanta w terminie krótszym niż <del>6 dni</del> <b>5 dni roboczych</b> przed planowanym uruchomieniem pociągu – nie później niż na 2 godziny przed zaplanowanym odjazdem pociągu.</p> <p>W przypadku braku akceptacji PLK odrzuci wniosek i obciąży aplikanta opłatą za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej. Po zaakceptowaniu trasy aplikant otrzyma automatycznie zarządzoną trasę.</p>
Uzasadnienie Wnioskodawcy	Wnosimy o operowanie dniami roboczymi z uwagi na fakt, że na ogół pracownicy przewoźników związani z konstrukcją rozkładu jazdy pracują w dni robocze.
Stanowisko PLK S.A.	<p>W ramach konsultacji Projektu Regulaminu sieci 2019/2020 (pkt. 29 zestawienia uwag), w odpowiedzi na postulaty przewoźników, PLK S.A. wydłużyła czas akceptacji z 4 do 5 dni kalendarzowych. Następnie zmianą nr 9 z 19 sierpnia 2020 r. do Regulaminu sieci 2020/2021, PLK S.A. wydłużyła ten czas z 5 do 6 dni kalendarzowych w celu dania więcej czasu pracownikom pracującym w trybie 8-godzinnym.</p> <p>Przepis pozostaje bez zmian.</p>

L.p.	<b>13</b>
Wnioskodawca	PKP CARGO S.A.
Jednostka redakcyjna	Podrozdział: <b>4.8.1.</b> [ <i>Modyfikacja trasy przez aplikanta</i> ] <b>ust. 4 pkt. 2</b>
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	<p>PLK rozpatruje wnioski o modyfikację przydzielonej zdolności przepustowej złożone w ramach aktualizacji rocznego rozkładu jazdy pociągów, w terminach i w zakresie wskazanym w ust. 12-14 oraz poza terminami aktualizacji rocznego rozkładu jazdy pociągów, w zakresie:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) zmiany rodzaju pojazdu trakcyjnego;</li> <li>2) zwiększenia masy brutto pociągu (dla pociągów towarowych nie więcej niż o 1000 ton);</li> <li>3) zmiany długości pociągu;</li> <li>4) zmiany maksymalnego nacisku osi na tor;</li> <li>5) zmiany rodzaju pociągu.</li> </ol>

Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p>PLK rozpatruje wnioski o modyfikację przydzielonej zdolności przepustowej złożone w ramach aktualizacji rocznego rozkładu jazdy pociągów, w terminach i w zakresie wskazanym w ust. 12-14 oraz poza terminami aktualizacji rocznego rozkładu jazdy pociągów, w zakresie:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) zmiany rodzaju pojazdu trakcyjnego;</li> <li>2) zwiększenia masy brutto pociągu (dla pociągów towarowych nie więcej niż o <del>1000</del> 2000 ton);</li> <li>3) zmiany długości pociągu;</li> <li>4) zmiany maksymalnego nacisku osi na tor;</li> <li>5) zmiany rodzaju pociągu.</li> </ol>
Uzasadnienie Wnioskodawcy	<p>Możliwość podwyższenia wskazanego limitu masy brutto pociągu dla pociągów towarowych nie więcej niż o 2000 ton pozwoli na efektywniejsze wykorzystanie posiadanych tras. Przewoźnicy skorzystają na braku ponoszenia opłat rezerwacyjnych dla tras z niewystarczającym brudem pociągu i konieczności składania nowych wniosków (często z odległymi terminami uruchomienia), natomiast Zarządca uniknie konieczności opracowywania nowych wniosków oraz zoptymalizuje wykorzystanie przepustowości (1 położony rozkład zamiast 2 tj. niewykorzystany i nowy). W przypadku akceptacji propozycji uchylecia treści przepisu w projekcie Regulaminu sieci 2024/2025, uzasadnione jest wprowadzenie analogicznej treści zapisu do Regulaminu sieci 2022/2023 oraz 2023/2024.</p>
Stanowisko PLK S.A.	<p>PLK S.A. przyjmuje kompromis uzgodniony na posiedzeniu Rady Przewoźników w dniu 6 września 2023 r. Podrozdział 4.8.1 ust. 4 pkt 2 otrzymuje brzmienie: „2) zwiększenie masy brutto pociągu (dla pociągów towarowych nie więcej niż o 1200 ton)”</p>

L.p.	14
Wnioskodawca	PKP Intercity S.A.
Jednostka redakcyjna	<b>Podrozdział: 4.8.1. [Modyfikacja trasy przez aplikanta] ust. 4 pkt. 6 (nowy)</b>
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	<p>PLK rozpatruje wnioski o modyfikację przydzielonej zdolności przepustowej złożone w ramach aktualizacji rocznego rozkładu jazdy pociągów, w terminach i w zakresie wskazanym w ust. 12-14 oraz poza terminami aktualizacji rocznego rozkładu jazdy pociągów, w zakresie:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) zmiany rodzaju pojazdu trakcyjnego;</li> <li>2) zwiększenia masy brutto pociągu (dla pociągów towarowych nie więcej niż o 1000 ton);</li> <li>3) zmiany długości pociągu;</li> <li>4) zmiany maksymalnego nacisku osi na tor;</li> <li>5) zmiany rodzaju pociągu.</li> </ol>
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p>PLK rozpatruje wnioski o modyfikację przydzielonej zdolności przepustowej złożone w ramach aktualizacji rocznego rozkładu jazdy pociągów, w terminach i w zakresie wskazanym w ust. 12-14 oraz poza terminami aktualizacji rocznego rozkładu jazdy pociągów, w zakresie:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) zmiany rodzaju pojazdu trakcyjnego;</li> <li>2) zwiększenia masy brutto pociągu (dla pociągów towarowych nie więcej niż o 1000 ton);</li> <li>3) zmiany długości pociągu;</li> <li>4) zmiany maksymalnego nacisku osi na tor;</li> <li>5) zmiany rodzaju pociągu;</li> <li>6) zmiany masy brutto pociągu lub rodzaju pojazdu trakcyjnego poza punktem rozkładowym w przypadku uzasadnionej trudności eksploatacyjnej po stronie przewoźnika.</li> </ol>
Uzasadnienie Wnioskodawcy	<p>W przypadku braku możliwości zmiany parametrów pociągu poza punktem rozkładowym na przewoźnika nakładana jest kara w kwocie 500 zł. Należy zaznaczyć, że Przewoźnik również może posiadać trudności eksploatacyjne. Zdarza się często, że ich powód nie leży po stronie przewoźnika np. kolizje pociągów na przejazdach kolejowo-drogowych z samochodami, które skutkują długotrwałymi naprawami lokomotyw.</p>
Stanowisko PLK S.A.	<p>Zmiany parametrów pociągu muszą być dokonywane w SKRJ przed uruchomieniem pociągu lub od danego punktu rozkładowego. W przypadku, w którym przewoźnik nie zmieni parametrów pociągu w wyniku zaistnienia bezpośrednich trudności eksploatacyjnych związanych z przejazdem</p>

	danego pociągu lub zmieni od najbliższego możliwego punktu rozkładowego, wówczas takie pociągi nie są oznaczone w systemie symbolem „#”. Przepis pozostaje bez zmian.
--	--

L.p.	<b>15</b>
Wnioskodawca	„Koleje Małopolskie” sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	<b>Podrozdział: 4.8.1 [Modyfikacja trasy przez aplikanta] ust. 10</b>
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	PLK w okresie obowiązywania RRJ, w ramach istniejącej wolnej zdolności przepustowej, umożliwiła 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	PLK w okresie obowiązywania RRJ, w ramach istniejącej wolnej zdolności przepustowej, umożliwiła przewoźnikom pasażerskim na <del>40</del> 21 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 zarządzonym 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. Mając na uwadze dotychczasowe stanowisko PLK, wnioskujemy o wystąpienie zarządcy infrastruktury z wnioskiem o zmianę art. 30 ust. 9 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, dla umożliwienia wprowadzenia przedmiotowej zmiany do Regulaminu sieci.
Stanowisko PLK S.A.	Termin 40 dni określony w podrozdziale 4.8.1 ust. 10 wynika wprost z regulacji zawartej w art. 30 ust. 9 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym. Zgodnie z art. 30e ust. 1 i 2 ustawy o transporcie kolejowym, zarządca infrastruktury podaje rozkład jazdy do publicznej wiadomości nie później niż 21 dni przed jego wejściem w życie. Do czasu zmiany przepisów prawa powszechnie obowiązującego postanowienie Regulaminu sieci pozostaje bez zmian.

L.p.	<b>16</b>												
Wnioskodawca	DB CARGO Polska S.A.												
Jednostka redakcyjna	<b>Podrozdział: 4.8.1. [Modyfikacja trasy przez aplikanta] ust. 12 i 13</b>												
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	12. PLK wprowadza aktualizację rozkładu jazdy obowiązującą od 15 czerwca 2025 r., według następującego harmonogramu: <table border="1" data-bbox="384 1883 1501 2067"> <thead> <tr> <th>L.p.</th> <th>Wyszczególnienie</th> <th>Termin</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Składanie wniosków o przydzielenie tras pociągów</td> <td>13 – 24 stycznia 2025 r.</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Opracowanie projektu rozkładu jazdy na podstawie złożonych wniosków o przydzielenie tras pociągów</td> <td>20 stycznia – 7 lutego 2025 r.</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Przekazanie projektu rozkładu jazdy pociągów</td> <td>10 lutego 2025 r.</td> </tr> </tbody> </table>	L.p.	Wyszczególnienie	Termin	1	Składanie wniosków o przydzielenie tras pociągów	13 – 24 stycznia 2025 r.	2	Opracowanie projektu rozkładu jazdy na podstawie złożonych wniosków o przydzielenie tras pociągów	20 stycznia – 7 lutego 2025 r.	3	Przekazanie projektu rozkładu jazdy pociągów	10 lutego 2025 r.
L.p.	Wyszczególnienie	Termin											
1	Składanie wniosków o przydzielenie tras pociągów	13 – 24 stycznia 2025 r.											
2	Opracowanie projektu rozkładu jazdy na podstawie złożonych wniosków o przydzielenie tras pociągów	20 stycznia – 7 lutego 2025 r.											
3	Przekazanie projektu rozkładu jazdy pociągów	10 lutego 2025 r.											



4	Analiza i zgłaszanie uwag do projektu rozkładu jazdy pociągów	11-14 lutego 2025 r.
5	Realizacja lub odmowa realizacji uwag i propozycji zmian	17 -26 lutego 2025 r.
6	Akceptacja rozkładu jazdy pociągów	27-28 lutego 2025 r.
7	Oznaczenie w ISZTP skomunikowań, przełączania wagonów i przejść składów	11-28 lutego 2025 r.
8	Zarządzenie rozkładu jazdy pociągów	3 marca 2025 r.
9	Okres kursowania pociągów	15 czerwca – 13 grudnia 2025 r.

13. PLK wprowadza w ramach wolnej zdolności przepustowej dodatkowe aktualizacje RRJ dla pociągów towarowych według następującego harmonogramu:

L.p.	Wyszczególnienie	Termin	Termin	Termin	Termin
1	Składanie wniosków o przydzielenie tras pociągów	12-13 listopada 2024 r.	24-25 kwietnia 2025 r.	26-27 maja 2025 r.	2 grudnia 2024 r. (K)
2	Opracowanie projektu rozkładu jazdy na podstawie złożonych wniosków o przydzielenie tras pociągów	14-20 listopada 2024 r.	28 kwietnia -6 maja 2025 r.	28 maja – 5 czerwca 2025 r.	3-10 grudnia 2024 r. (K)
3	Przekazanie projektu rozkładu jazdy pociągów	21 listopada 2024 r.	7 maja 2025 r.	6 czerwca 2025 r.	11 grudnia 2024 r. (K)
4	Analiza i zgłaszanie uwag do projektu rozkładu jazdy pociągów	22-25 listopada 2024 r.	8-9 maja 2025 r.	9-10 czerwca 2025 r.	12 grudnia 2024 r. (K)
5	Realizacja lub odmowa realizacji uwag i propozycji zmian	26-29 listopada 2024 r.	12-15 maja 2025 r.	11-16 czerwca 2025 r.	13 - 18 grudnia 2024 r. (K)
6	Akceptacja rozkładu jazdy pociągów	2 grudnia 2024 r.	16 maja 2025 r.	17 czerwca 2025 r.	19 grudnia 2024 r. (K)
7	Zarządzenie rozkładu jazdy pociągów	3 grudnia 2024 r.	19 maja 2025 r.	18 czerwca 2025 r.	20 grudnia 2024 r. (K)
8	Okres kursowania pociągów	14 kwietnia – 13 grudnia 2025 r.	1 września – 13 grudnia 2025 r.	29 września – 13 grudnia 2025 r.	10 lutego – 13 grudnia 2025 r. (K)

*(K) Korekta realizowana w trybie wniosków IRJ*

Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	Ujednoczyć terminy aktualizacji oraz okresów zamknięciowych zgodnie z europejskimi terminami.
Uzasadnienie Wnioskodawcy	Standaryzacja procesów i terminów zamawiania RRJ oraz uzgodnienia zamknięciowych RJ.
Stanowisko PLK S.A.	Z uwagi na prowadzone na szeroką skalę inwestycje na sieci PLK S.A., mając na względzie koordynację zamknięć torowych oraz by każdy rozkład jazdy opracowywany w ramach ZRJ był dostosowany do poszczególnych faz zamknięć torowych, PLK S.A. do 2030 r. nie znajduje możliwości zmiany omawianych terminów. Przepis pozostaje bez zmian.

L.p.	17																																																																																				
Wnioskodawca	PKP CARGO S.A.																																																																																				
Jednostka redakcyjna	Podrozdział: <b>4.8.1. [Modyfikacja trasy przez aplikanta] ust. 12 i 13</b>																																																																																				
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	<p>12. PLK wprowadza aktualizację rozkładu jazdy obowiązującą od 15 czerwca 2025 r., według następującego harmonogramu:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>L.p.</th> <th>Wyszczególnienie</th> <th>Termin</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Składanie wniosków o przydzielenie tras pociągów</td> <td>13 – 24 stycznia 2025 r.</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Opracowanie projektu rozkładu jazdy na podstawie złożonych wniosków o przydzielenie tras pociągów</td> <td>20 stycznia – 7 lutego 2025 r.</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Przekazanie projektu rozkładu jazdy pociągów</td> <td>10 lutego 2025 r.</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Analiza i zgłaszanie uwag do projektu rozkładu jazdy pociągów</td> <td>11-14 lutego 2025 r.</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>Realizacja lub odmowa realizacji uwag i propozycji zmian</td> <td>17 -26 lutego 2025 r.</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>Akceptacja rozkładu jazdy pociągów</td> <td>27-28 lutego 2025 r.</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>Oznaczenie w ISZTP skomunikowań, przełączania wagonów i przejść składów</td> <td>11-28 lutego 2025 r.</td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>Zarządzenie rozkładu jazdy pociągów</td> <td>3 marca 2025 r.</td> </tr> <tr> <td>9</td> <td>Okres kursowania pociągów</td> <td>15 czerwca – 13 grudnia 2025 r.</td> </tr> </tbody> </table> <p>13. PLK wprowadza w ramach wolnej zdolności przepustowej dodatkowe aktualizacje RRJ dla pociągów towarowych według następującego harmonogramu:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>L.p.</th> <th>Wyszczególnienie</th> <th>Termin</th> <th>Termin</th> <th>Termin</th> <th>Termin</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Składanie wniosków o przydzielenie tras pociągów</td> <td>12-13 listopada 2024 r.</td> <td>24-25 kwietnia 2025 r.</td> <td>26-27 maja 2025 r.</td> <td>2 grudnia 2024 r. (K)</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Opracowanie projektu rozkładu jazdy na podstawie złożonych wniosków o przydzielenie tras pociągów</td> <td>14-20 listopada 2024 r.</td> <td>28 kwietnia -6 maja 2025 r.</td> <td>28 maja – 5 czerwca 2025 r.</td> <td>3-10 grudnia 2024 r. (K)</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Przekazanie projektu rozkładu jazdy pociągów</td> <td>21 listopada 2024 r.</td> <td>7 maja 2025 r.</td> <td>6 czerwca 2025 r.</td> <td>11 grudnia 2024 r. (K)</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Analiza i zgłaszanie uwag do projektu rozkładu jazdy pociągów</td> <td>22-25 listopada 2024 r.</td> <td>8-9 maja 2025 r.</td> <td>9-10 czerwca 2025 r.</td> <td>12 grudnia 2024 r. (K)</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>Realizacja lub odmowa realizacji uwag i propozycji zmian</td> <td>26-29 listopada 2024 r.</td> <td>12-15 maja 2025 r.</td> <td>11-16 czerwca 2025 r.</td> <td>13 - 18 grudnia 2024 r. (K)</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>Akceptacja rozkładu jazdy pociągów</td> <td>2 grudnia 2024 r.</td> <td>16 maja 2025 r.</td> <td>17 czerwca 2025 r.</td> <td>19 grudnia 2024 r. (K)</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>Zarządzenie rozkładu jazdy pociągów</td> <td>3 grudnia 2024 r.</td> <td>19 maja 2025 r.</td> <td>18 czerwca 2025 r.</td> <td>20 grudnia 2024 r. (K)</td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>Okres kursowania pociągów</td> <td>14 kwietnia – 13 grudnia 2025 r.</td> <td>1 września – 13 grudnia 2025 r.</td> <td>29 września – 13 grudnia 2025 r.</td> <td>10 lutego – 13 grudnia 2025 r. (K)</td> </tr> </tbody> </table> <p><i>(K) Korekta realizowana w trybie wniosków IRJ</i></p>	L.p.	Wyszczególnienie	Termin	1	Składanie wniosków o przydzielenie tras pociągów	13 – 24 stycznia 2025 r.	2	Opracowanie projektu rozkładu jazdy na podstawie złożonych wniosków o przydzielenie tras pociągów	20 stycznia – 7 lutego 2025 r.	3	Przekazanie projektu rozkładu jazdy pociągów	10 lutego 2025 r.	4	Analiza i zgłaszanie uwag do projektu rozkładu jazdy pociągów	11-14 lutego 2025 r.	5	Realizacja lub odmowa realizacji uwag i propozycji zmian	17 -26 lutego 2025 r.	6	Akceptacja rozkładu jazdy pociągów	27-28 lutego 2025 r.	7	Oznaczenie w ISZTP skomunikowań, przełączania wagonów i przejść składów	11-28 lutego 2025 r.	8	Zarządzenie rozkładu jazdy pociągów	3 marca 2025 r.	9	Okres kursowania pociągów	15 czerwca – 13 grudnia 2025 r.	L.p.	Wyszczególnienie	Termin	Termin	Termin	Termin	1	Składanie wniosków o przydzielenie tras pociągów	12-13 listopada 2024 r.	24-25 kwietnia 2025 r.	26-27 maja 2025 r.	2 grudnia 2024 r. (K)	2	Opracowanie projektu rozkładu jazdy na podstawie złożonych wniosków o przydzielenie tras pociągów	14-20 listopada 2024 r.	28 kwietnia -6 maja 2025 r.	28 maja – 5 czerwca 2025 r.	3-10 grudnia 2024 r. (K)	3	Przekazanie projektu rozkładu jazdy pociągów	21 listopada 2024 r.	7 maja 2025 r.	6 czerwca 2025 r.	11 grudnia 2024 r. (K)	4	Analiza i zgłaszanie uwag do projektu rozkładu jazdy pociągów	22-25 listopada 2024 r.	8-9 maja 2025 r.	9-10 czerwca 2025 r.	12 grudnia 2024 r. (K)	5	Realizacja lub odmowa realizacji uwag i propozycji zmian	26-29 listopada 2024 r.	12-15 maja 2025 r.	11-16 czerwca 2025 r.	13 - 18 grudnia 2024 r. (K)	6	Akceptacja rozkładu jazdy pociągów	2 grudnia 2024 r.	16 maja 2025 r.	17 czerwca 2025 r.	19 grudnia 2024 r. (K)	7	Zarządzenie rozkładu jazdy pociągów	3 grudnia 2024 r.	19 maja 2025 r.	18 czerwca 2025 r.	20 grudnia 2024 r. (K)	8	Okres kursowania pociągów	14 kwietnia – 13 grudnia 2025 r.	1 września – 13 grudnia 2025 r.	29 września – 13 grudnia 2025 r.	10 lutego – 13 grudnia 2025 r. (K)
	L.p.	Wyszczególnienie	Termin																																																																																		
1	Składanie wniosków o przydzielenie tras pociągów	13 – 24 stycznia 2025 r.																																																																																			
2	Opracowanie projektu rozkładu jazdy na podstawie złożonych wniosków o przydzielenie tras pociągów	20 stycznia – 7 lutego 2025 r.																																																																																			
3	Przekazanie projektu rozkładu jazdy pociągów	10 lutego 2025 r.																																																																																			
4	Analiza i zgłaszanie uwag do projektu rozkładu jazdy pociągów	11-14 lutego 2025 r.																																																																																			
5	Realizacja lub odmowa realizacji uwag i propozycji zmian	17 -26 lutego 2025 r.																																																																																			
6	Akceptacja rozkładu jazdy pociągów	27-28 lutego 2025 r.																																																																																			
7	Oznaczenie w ISZTP skomunikowań, przełączania wagonów i przejść składów	11-28 lutego 2025 r.																																																																																			
8	Zarządzenie rozkładu jazdy pociągów	3 marca 2025 r.																																																																																			
9	Okres kursowania pociągów	15 czerwca – 13 grudnia 2025 r.																																																																																			
L.p.	Wyszczególnienie	Termin	Termin	Termin	Termin																																																																																
1	Składanie wniosków o przydzielenie tras pociągów	12-13 listopada 2024 r.	24-25 kwietnia 2025 r.	26-27 maja 2025 r.	2 grudnia 2024 r. (K)																																																																																
2	Opracowanie projektu rozkładu jazdy na podstawie złożonych wniosków o przydzielenie tras pociągów	14-20 listopada 2024 r.	28 kwietnia -6 maja 2025 r.	28 maja – 5 czerwca 2025 r.	3-10 grudnia 2024 r. (K)																																																																																
3	Przekazanie projektu rozkładu jazdy pociągów	21 listopada 2024 r.	7 maja 2025 r.	6 czerwca 2025 r.	11 grudnia 2024 r. (K)																																																																																
4	Analiza i zgłaszanie uwag do projektu rozkładu jazdy pociągów	22-25 listopada 2024 r.	8-9 maja 2025 r.	9-10 czerwca 2025 r.	12 grudnia 2024 r. (K)																																																																																
5	Realizacja lub odmowa realizacji uwag i propozycji zmian	26-29 listopada 2024 r.	12-15 maja 2025 r.	11-16 czerwca 2025 r.	13 - 18 grudnia 2024 r. (K)																																																																																
6	Akceptacja rozkładu jazdy pociągów	2 grudnia 2024 r.	16 maja 2025 r.	17 czerwca 2025 r.	19 grudnia 2024 r. (K)																																																																																
7	Zarządzenie rozkładu jazdy pociągów	3 grudnia 2024 r.	19 maja 2025 r.	18 czerwca 2025 r.	20 grudnia 2024 r. (K)																																																																																
8	Okres kursowania pociągów	14 kwietnia – 13 grudnia 2025 r.	1 września – 13 grudnia 2025 r.	29 września – 13 grudnia 2025 r.	10 lutego – 13 grudnia 2025 r. (K)																																																																																
Uwaga Wnioskodawcy	<p><u>Dostosowanie terminów składania wniosków o przydzielenie tras pociągów na aktualizację rozkładu jazdy do terminów oficjalnie opublikowanych na stronie RailNetEurope.</u></p> <p>Ujednolicenie terminów składania wniosków na aktualizację RRJ z terminami RNE pozwoli na sprawniejszą koordynację ustalania przebiegów pociągów międzynarodowych. Istotnym elementem zmiany jest przede wszystkim skrócenie czasookresu od chwili złożenia wniosku do terminu</p>																																																																																				

	wejścia zmiany (np. obecnie główna aktualizacja: składanie wniosków o przydzielenie tras pociągów 13-24.01.2025 a okres kursowania pociągów to 15.06 – 13.12.2025).
Stanowisko PLK S.A.	Z uwagi na prowadzone na szeroką skalę inwestycje na sieci PLK S.A., mając na względzie koordynację zamknięć torowych oraz by każdy rozkład jazdy opracowywany w ramach ZRJ był dostosowany do poszczególnych faz zamknięć torowych, PLK S.A. do 2030 r. nie znajduje możliwości zmiany omawianych terminów. Przepis pozostaje bez zmian.

L.p.	<b>18</b>
Wnioskodawca	„Koleje Małopolskie” sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	Podrozdział: <b>4.8.2</b> [Zmiana trasy wprowadzana przez zarządcę infrastruktury] <b>ust. 1</b>
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	<p>PLK, w terminach określonych w <b>załączniku 5.2.</b>, 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"> <li>1) rodzaju prowadzonych robót i związanych z tym ograniczeń;</li> <li>2) rodzaju i wielkości ruchu pociągów w każdej lokalizacji.</li> </ol> <p>W przypadku wystąpienia ograniczeń zdolności przepustowej, w tym 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 <a href="#">dyrektywy 2012/34/UE</a>, PLK przydziela w ZRJ dostępną zdolność przepustową danej linii kolejowej aplikantom dla wszystkim rodzajów przewozów, uwzględniając stopnie pierwszeństwa pociągów:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) pasażerskie ekspresowe (EC, EN, EI) i międzynarodowe (MM, RM);</li> <li>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;</li> <li>3) pozostałe pasażerskie międzywojewódzkie i wojewódzkie;</li> <li>4) pociągi towarowe intermodalne TC i TD;</li> <li>5) pozostałe pociągi towarowe;</li> <li>6) próżne składy pasażerskie i lokomotywy.</li> </ol> <p>Zasada opisana w zdaniu poprzednim nie dotyczy pociągów przekierowanych na trasy okrężne lub wobec których przewoźnik zdecydował się uruchomić komunikację autobusową.</p> <p>PLK wskazuje w sieciowym harmonogramie zamknięć torowych, o którym mowa w podrozdziale <a href="#">4.3.2</a> ust. 1-6, odcinki linii kolejowych, na których występują ograniczenia zdolności przepustowej mające wpływ na ponad 50% szacowanej wielkości ruchu na linii kolejowej.</p>
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p>PLK, w terminach określonych w <b>załączniku 5.2.</b>, 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"> <li>1) rodzaju prowadzonych robót i związanych z tym ograniczeń;</li> <li>2) rodzaju i wielkości ruchu pociągów w każdej lokalizacji.</li> </ol> <p>W przypadku wystąpienia ograniczeń zdolności przepustowej, w tym 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 <a href="#">dyrektywy 2012/34/UE</a>, PLK przydziela w ZRJ dostępną zdolność przepustową danej linii kolejowej aplikantom dla wszystkim rodzajów przewozów, uwzględniając stopnie pierwszeństwa pociągów:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) pasażerskie ekspresowe (EC, EN, EI) i międzynarodowe (MM, RM);</li> </ol>

	<p>2) oraz 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;</p> <p>2) pozostałe pasażerskie międzywojewódzkie i wojewódzkie;</p> <p>3) pociągi towarowe intermodalne TC i TD;</p> <p>4) pozostałe pociągi towarowe;</p> <p>5) próżne składy pasażerskie i lokomotywy.</p> <p>Zasada opisana w zdaniu poprzednim nie dotyczy pociągów przekierowanych na trasy okrężne lub wobec których przewoźnik zdecydował się uruchomić komunikację autobusową.</p> <p>PLK wskazuje w sieciowym harmonogramie zamknięć torowych, o którym mowa w podrozdziale <a href="#">4.3.2</a> ust. 1-6, odcinki linii kolejowych, na których występują ograniczenia zdolności przepustowej mające wpływ na ponad 50% szacowanej wielkości ruchu na linii kolejowej.</p>
<p>Uzasadnienie Wnioskodawcy</p>	<p>Przewoźnicy uruchamiający pociągi pasażerskie międzywojewódzkie i wojewódzkie dowożące do pracy oraz odwożące z pracy wielokrotnie podkreślali, że nadawanie najwyższego priorytetu pociągom ekspresowym oraz międzynarodowym ma charakter demolujący wobec pociągów osobowych (regionalnych) kursujących cyklicznie. Ponadto wskazuje się, że pociągi te przewożą znaczną liczbę podróżnych (często powyżej 500 pasażerów), a więc każdy dodatkowy postój na krzyżowanie bądź wyprzedzanie jest wysoce niekorzystny wobec na ogół mniejszej liczby pasażerów przewożonych w pociągach dalekobieżnych. Co więcej, dodatkowy postój pociągu osobowego stanowi znaczny przyrost do ogółu trwania przejazdu przez pasażera (np. + 5 minut wobec czasu przejazdu 30 min.), w przeciwieństwie do pociągu dalekobieżnego, gdzie podróż trwa na ogół kilka godzin.</p>
<p>Stanowisko PLK S.A.</p>	<p>Nie ma podstaw, aby 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), były traktowane na równi pociągami ekspresowymi na etapie przydzielania tras pociągów.</p> <p>Zgodnie z § 7 ust. 7 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej, opracowuje RRJ biorąc pod uwagę w pierwszej kolejności jak najlepsze wykorzystanie zdolności przepustowej, a dopiero w następnej kolejności, przydzielając zdolność przepustową uwzględnia trasy w ujęte w ogłoszonych planach transportowych, czy kursujące w ramach cyklicznego rozkładu jazdy.</p> <p>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”. Jak najlepsze wykorzystanie zdolności przepustowej oznacza zatem, przydzielenie tras pociągów tak, by zapewnić przemieszczanie się możliwie jak największej liczby pociągów na odcinku w określonym czasie. Przyjęcie uwagi przewoźnika spowodowałoby brak możliwości wykorzystania pełnych parametrów linii kolejowych oraz ograniczenie dostępnej przepustowości.</p> <p>PLK przydziela w ZRJ dostępną zdolność przepustową danej linii kolejowej aplikantom dla wszystkim rodzajów przewozów, uwzględniając tożsame stopnie pierwszeństwa pociągów. Przepis pozostaje bez zmian.</p>

<p>L.p.</p>	<p>19</p>
<p>Wnioskodawca</p>	<p>KOLEJE ŚLĄSKIE sp. z o.o.</p>
<p>Jednostka redakcyjna</p>	<p><b>Podrozdział: 4.8.2. [Zmiana trasy wprowadzana przez zarządcę infrastruktury] ust. 5</b></p>
<p>Treść przepisu według Projektu Regulaminu</p>	<p>W sytuacji wystąpienia kolizji tras pociągów o równych priorytetach, PLK przyjmuje rozwiązanie optymalne pod względem wykorzystania zdolności przepustowej linii kolejowej, tj. udziela pierwszeństwa temu aplikantowi, którego pociąg spowoduje lepsze wykorzystanie zdolności</p>

	przepustowej linii kolejowej, uwzględniając przy tym: czas przejazdu, okres kursowania, planowaną pracę eksploatacyjną, długość trasy, możliwości trasowania i wpływ na inne odcinki sieci.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	W sytuacji wystąpienia kolizji tras pociągów o równych priorytetach, PLK przyjmuje rozwiązanie optymalne pod względem wykorzystania zdolności przepustowej linii kolejowej, tj. udziela pierwszeństwa temu aplikantowi, którego pociąg spowoduje lepsze wykorzystanie zdolności przepustowej linii kolejowej, uwzględniając przy tym: <b>okres kursowania</b> , czas przejazdu, <del>okres kursowania</del> , planowaną pracę eksploatacyjną, <del>długość trasy</del> , możliwości trasowania <del>i wpływ na inne odcinki sieci</del> .
Uzasadnienie Wnioskodawcy	Widzimy zagrożenie priorytetyzacji pociągów dalekobieżnych nad regionalnymi.
Stanowisko PLK S.A.	W sytuacji wystąpienia kolizji tras pociągów o równych priorytetach, PLK S.A. przydzielając zdolność przepustową udziela pierwszeństwa temu aplikantowi, którego pociąg spowoduje lepsze wykorzystanie zdolności przepustowej linii kolejowej. Przepis pozostaje bez zmian.

L.p.	<b>20</b>
Wnioskodawca	„Koleje Małopolskie” sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	<b>Podrozdział: 4.8.2 [Zmiana trasy wprowadzana przez zarządcę infrastruktury] ust. 10</b>
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	<p>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 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.</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>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 aplikanta z trasy pociągu spowodowanej przesunięciem uruchomienia pociągu o co najmniej +/- 60 min względem trasy zamówionej w rozkładzie jazdy, <del>aplikant może wystąpić do PLK o nienaliczanie opłaty rezerwacyjnej.</del> <b>PLK nie nalicza opłaty rezerwacyjnej aplikantowi.</b></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>
Uzasadnienie Wnioskodawcy	Powyższa zmiana ma na celu automatyzację procesu i uproszczenie sposobu rozliczania między aplikantem a zarządcą infrastruktury.

Stanowisko PLK S.A.	Podrozdział 4.8.2 ust. 10 zdanie drugie otrzymuje brzmienie: „W przypadku rezygnacji aplikanta z trasy pociągu spowodowanej przesunięciem uruchomienia pociągu o co najmniej +/- 60 min względem trasy zamówionej w rozkładzie jazdy, <del>aplikant może wystąpić do PLK o nienaliczanie opłaty rezerwacyjnej.</del> PLK nie nalicza opłaty rezerwacyjnej.”
L.p.	21
Wnioskodawca	POLREGIO S.A.
Jednostka redakcyjna	Podrozdział: <b>4.8.2.</b> [Zmiana trasy wprowadzona przez zarządcę infrastruktury] <b>ust. 10</b>
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	<p>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 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.</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>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 aplikanta z trasy pociągu spowodowanej przesunięciem uruchomienia pociągu o co najmniej +/- 60 min względem trasy zamówionej w rozkładzie jazdy, <del>aplikant może wystąpić do PLK o nienaliczanie opłaty rezerwacyjnej.</del> 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>
Uzasadnienie Wnioskodawcy	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.
Stanowisko PLK S.A.	Podrozdział 4.8.2 ust. 10 zdanie drugie otrzymuje brzmienie: „W przypadku rezygnacji aplikanta z trasy pociągu spowodowanej przesunięciem uruchomienia pociągu o co najmniej +/- 60 min względem trasy zamówionej w rozkładzie jazdy, <del>aplikant może wystąpić do PLK o nienaliczanie opłaty rezerwacyjnej.</del> PLK nie nalicza opłaty rezerwacyjnej.”

L.p.	22
Wnioskodawca	KOLEJE ŚLĄSKIE sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	<b>Podrozdział: 4.8.2. [Zmiana trasy wprowadzana przez zarządcę infrastruktury] ust. 11</b>
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	W przypadku tras międzynarodowych PLK uzgadnia ZRJ (w tym trasy okrężne) z obcymi zarządcami infrastruktury [DB Netz (Niemcy), SŽ (Czechy), ŽSR (Słowacja), BC (Białoruś), UZ (Ukraina), LTG Infra (Litwa), RŽD (Rosja)].
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	W przypadku tras międzynarodowych <b>i transgranicznych</b> PLK uzgadnia ZRJ (w tym trasy okrężne) z obcymi zarządcami infrastruktury [DB Netz (Niemcy), SŽ (Czechy), ŽSR (Słowacja), BC (Białoruś), UZ (Ukraina), LTG Infra (Litwa), RŽD (Rosja)].
Uzasadnienie Wnioskodawcy	Nie wymaga dodatkowych wyjaśnień.
Stanowisko PLK S.A.	Podrozdział 4.8.2 ust. 11 otrzymuje brzmienie: „W przypadku tras międzynarodowych <b>i transgranicznych</b> , PLK uzgadnia ZRJ (w tym trasy okrężne) z obcymi zarządcami infrastruktury [DB Netz (Niemcy), SŽ (Czechy), ŽSR (Słowacja), BC (Białoruś), UZ (Ukraina), LTG Infra (Litwa), RŽD (Rosja)].”

L.p.	23
Wnioskodawca	KOLEJE ŚLĄSKIE sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	<b>Podrozdział: 4.8.3 [Niewykorzystanie przez aplikanta przydzielonej zdolności przepustowej] ust. 1 i 2</b>
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. W trakcie realizacji rozkładu jazdy wykorzystanie trasy pociągu poniżej progu 70% w okresie poprzedzającym, może spowodować pozbawienie prawa do wykorzystania trasy pociągu.</li> <li>2. W przypadku odcinka infrastruktury kolejowej o niewystarczającej zdolności przepustowej, wykorzystanie trasy poniżej progu 90% w okresie poprzedzającym, może spowodować pozbawienie prawa wykorzystania trasy pociągu.</li> <li>3. Pozbawienie prawa do wykorzystania trasy, o którym mowa w ust. 1 i 2, jest poprzedzone badaniem wykorzystania trasy w okresie co najmniej jednego poprzedzającego miesiąca. PLK informuje aplikanta o terminie rozpoczęcia badania oraz o utracie trasy, która może nastąpić nie wcześniej niż od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym przeprowadzono badanie.</li> </ol>
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. W trakcie realizacji rozkładu jazdy wykorzystanie trasy pociągu poniżej progu 70% w okresie poprzedzającym, może spowodować pozbawienie prawa do wykorzystania trasy pociągu. <b>Niewykorzystanie musi wynikać z winy przewoźnika.</b></li> <li>2. W przypadku odcinka infrastruktury kolejowej o niewystarczającej zdolności przepustowej, wykorzystanie trasy poniżej progu 90% w okresie poprzedzającym, może spowodować pozbawienie prawa wykorzystania trasy pociągu. <b>Niewykorzystanie musi wynikać z winy przewoźnika.</b></li> <li>3. Pozbawienie prawa do wykorzystania trasy, o którym mowa w ust. 1 i 2, jest poprzedzone badaniem wykorzystania trasy w okresie co najmniej jednego poprzedzającego miesiąca. PLK informuje aplikanta o terminie rozpoczęcia badania oraz o utracie trasy, która może nastąpić nie wcześniej niż od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym przeprowadzono badanie.</li> </ol>
Uzasadnienie Wnioskodawcy	Nie można karać przewoźnika za przyczyny, których nie był winien.
Stanowisko PLK S.A.	W przypadku, gdy przydzielona zdolność z przyczyn niezależnych o przewoźnika nie może zostać zrealizowana, przewoźnik powinien złożyć rezygnację z trasy pociągu w celu uwolnienia

	przepustowości. W takim przypadku, trasa z której przewoźnik zrezygnował nie jest brana pod uwagę w badaniu, o którym mowa w podrozdziale 4.8.3 ust. 3. Przepis pozostaje bez zmian.
--	---

L.p.	<b>24</b>
Wnioskodawca	PKP CARGO S.A.
Jednostka redakcyjna	Podrozdział: <b>5.2 [Usługi i opłaty] ust. 4</b>
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	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 <a href="#">Rozporządzenia</a> . Zasady stosowania części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów oraz jej wielkość zawiera <b>załącznik 9.1</b> .
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<del>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 <a href="#">Rozporządzenia</a>. Zasady stosowania części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów oraz jej wielkość zawiera <b>załącznik 9.1</b>.</del>
Uzasadnienie Wnioskodawcy	<b>Uchylenie zapisów ust. 4 w całości.</b> W Regulaminach sieci 2022/2023 oraz 2023/2024 ust. 4 został uchylony. Przywrócenie zapisu w projekcie Regulaminu sieci 2024/2025 o stosowaniu części stawki jednostkowej związanej z rodzajem wykonywanych przewozów wiąże się ze znaczącym wzrostem kosztów dla przewoźników. Ostatni wprowadzony cennik zarządcy już zawierał wzrost części stawki zależnej od brutta i kategorii linii oraz części stawki zależnej od trakcji. Przywrócenie „MarkUp” znacząco wpłynie na wysokość kosztów dostępu do infrastruktury – spodziewany wzrost o około 3% względem RJ 2021/2022. W celu zachowania konkurencyjności przewozów kolejowych z innymi środkami transportu, należy dążyć do obniżenia kosztów dostępu do infrastruktury oraz wypracowania kolejnych zachęt (np. takich jak „ulga intermodalna”) umożliwiających pozyskanie dodatkowej masy do transportu kolejowego. Wnioskuje się o całkowite uchylenie zapisów ust. 4.
Stanowisko PLK S.A.	Podrozdział 5.2 ust. 4 został uchylony w Regulaminie sieci 2022/2023 oraz 2023/2024 jako konsekwencje przyjętego do stosowania Cennika opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., obowiązującego dla rozkładu jazdy 2022/2023 oraz 2023/2024. Przepis podrozdziału 5.2 ust. 4 ma charakter informacyjny. W momencie ustalenia Cennika obowiązującego w RJP 2024/2025, niezawierającego regulacji dot. stosowania części stawki jednostkowej związanej z rodzajem wykonywanych przewozów - przepis ten zostanie uchylony. Do tego momentu przepis pozostaje bez zmian.

L.p.	<b>25</b>
Wnioskodawca	„Koleje Małopolskie” sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	<b>Podrozdział: 5.3 [Minimalny pakiet dostępu i opłaty] ust. 1</b>
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	Minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obejmuje: <ol style="list-style-type: none"> <li>1) obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej;</li> <li>2) umożliwienie korzystania z infrastruktury kolejowej, w tym z rozjazdów i węzłów kolejowych w ramach przydzielonej zdolności przepustowej;<sup>7</sup></li> <li>3) sterowanie ruchem kolejowym oraz dostarczanie informacji o ruchu pociągów;</li> <li>4) udostępnianie informacji wymaganej do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przydzielona zdolność przepustowa;</li> </ol>



	5) udostępnienie urządzeń sieci trakcyjnej jeżeli są one dostępne.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	Minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obejmuje: 1) obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej; 2) umożliwienie korzystania z infrastruktury kolejowej, w tym z <b>peronów pasażerskich</b> , rozjazdów i węzłów kolejowych w ramach przydzielonej zdolności przepustowej; <sup>7</sup> 3) sterowanie ruchem kolejowym oraz dostarczanie informacji o ruchu pociągów; 4) udostępnianie informacji wymaganej do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przydzielona zdolność przepustowa; 5) udostępnienie urządzeń sieci trakcyjnej jeżeli są one dostępne.
Uzasadnienie Wnioskodawcy	Zmiana zgodna z treścią przypisu nr 7, eliminuje ewentualne rozbieżności w rozumieniu pojęcia minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej. Przypis nr 7: Zgodnie z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z 10 lipca 2019 r. w sprawie C-210/18 - załącznik II do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego należy interpretować w ten sposób, że „perony pasażerskie”, o których mowa w załączniku I do tej dyrektywy, są elementem infrastruktury kolejowej, którego użytkowanie wchodzi w zakres minimalnego pakietu dostępu zgodnie z pkt 1 lit. c wymienionego załącznika II, który to załącznik został zaimplementowany do załącznika 2 do Ustawy – ust. 1 pkt. 2, a tym samym wdrożony do Regulaminu w podrozdziale <b>5.3</b> ust. 1 pkt. 2.
Stanowisko PLK S.A.	Przypis nr 7 opisuje sentencje wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z 10 lipca 2019 r. w sprawie C-210/18, zgodnie z którą „perony pasażerskie”, o których mowa w załączniku I do tej dyrektywy, są elementem infrastruktury kolejowej, którego użytkowanie wchodzi w zakres minimalnego pakietu dostępu, a tym samym brzmienie regulacji opisanej podrozdziałem 5.3 ust. 1 nie budzi wątpliwości interpretacyjnych. Przepis pozostaje bez zmian.

L.p.	<b>26</b>
Wnioskodawca	DB Cargo Polska S.A.
Jednostka redakcyjna	<b>Podrozdział: 5.3 [Minimalny pakiet dostępu i opłaty] ust. 7</b>
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	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: 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) od 9 godzin postoju – 125-krotność stawki jednostkowej zł/godz. Naliczenie kary pieniężnej dotyczy postoju pojazdów kolejowych do pociągów uruchamianych z wyżej wymienionych stacji.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	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: 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) od 9 godzin postoju – 125-krotność stawki jednostkowej zł/godz. Naliczenie kary pieniężnej dotyczy postoju pojazdów kolejowych do pociągów uruchamianych z wyżej wymienionych stacji. <b>Przewoźnik zostanie obciążony powyższą karą pieniężną wyłącznie w sytuacji, jeżeli ograniczenie przepustowości powstało z jego winy.</b>
Uzasadnienie Wnioskodawcy	Proponujemy pozostawienie kar za wydłużony postój wagonów w portach jedynie z przyczyn zależnych od przewoźnika. Często spotykaliśmy się z sytuacją, że pomimo uzgodnienia z

	<p>przedstawicielem PKP PLK możliwości parkowania lokomotyw w stacjach portowych, lokomotywy były zastawione taborem innych przewoźników i nie było możliwości planowego wyjazdu pociągu ze stacji. Uważamy, że przewoźnik nie powinien ponosić dodatkowych kosztów za parkowanie taboru w sytuacjach, w których zarządca infrastruktury nie skoordynował wjazdów i wyjazdów poc. do stacji oraz doprowadził do sytuacji, w której przewoźnicy blokują siebie nawzajem. Przepustowość stacji zależy nie tylko od samej organizacji przewozów przez przewoźnika, ale także od wytycznych i ograniczeń narzuconych przez zarządców infrastruktury.</p>
Stanowisko PLK S.A.	<p>Wprowadzona przez PLK S.A. regulacja ma na celu zmobilizowanie przewoźników towarowych po dokonaniu czynności za i wyładunkowych do wyjazdu ze stacji portowych oraz zapewnienia możliwości korzystania z niej innym przewoźnikom. Należy zaznaczyć, że jeden nieuzasadniony wydłużony postój przewoźnika, ma bezpośredni skutek na brak możliwości wjazdu przez kolejnych przewoźników, a więc rzutuje negatywnie na wszystkich uczestników ruchu kolejowego w obrębie danej stacji.</p> <p>Wprowadzony system naliczania kar jest jedynym i bezpośrednim czynnikiem mobilizującym przewoźnika do szybkiego zabrania składu. Do 4 godzin postoju kary nie są naliczane. PLK S.A. oddaje co raz więcej torów do eksploatacji, które są blokowane przez pozostawiany skład. Oznacza to, że działania podejmowane przez zarządcę infrastruktury w zakresie zwiększania dostępności torów nie przyniosą żadnych efektów, bez dynamicznego zwalniania torów ze strony przewoźnika. PLK S.A. zmuszona jest do podjęcia skutecznych działań w celu przygotowania stacji portowych do przyjmowania i wywozu zwiększonej liczby towarów drogą morską.</p> <p>PLK S.A. w podrozdziale 5.3 ust. 7 <i>in fine</i> dopisuje zdanie w brzmieniu: „Kara pieniężna nie jest naliczana przewoźnikowi, jeśli wydłużony postój pojazdów kolejowych przewoźnika wynika z przyczyn leżących po stronie PLK.”</p>

L.p.	<b>27</b>
Wnioskodawca	PKP CARGO S.A.
Jednostka redakcyjna	<b>Podrozdział: 5.3 [Minimalny pakiet dostępu i opłaty] ust. 7</b>
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	<p>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"> <li>1) dla przedziału od 4 do 7 godzin postoju – 5-krotność stawki jednostkowej zł/godz.;</li> <li>2) dla przedziału od 7 do 9 godzin postoju – 25-krotność stawki jednostkowej zł/godz.;</li> <li>3) od 9 godzin postoju – 125-krotność stawki jednostkowej zł/godz.</li> </ol> <p>Naliczenie kary pieniężnej dotyczy postoju pojazdów kolejowych do pociągów uruchamianych z wyżej wymienionych stacji.</p>
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p><del>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.</del></p> <p><del>Wysokość jednostkowej stawki kary pieniężnej:</del></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><del>1) dla przedziału od 4 do 7 godzin postoju – 5-krotność stawki jednostkowej zł/godz.;</del></li> <li><del>2) dla przedziału od 7 do 9 godzin postoju – 25-krotność stawki jednostkowej zł/godz.;</del></li> <li><del>3) od 9 godzin postoju – 125-krotność stawki jednostkowej zł/godz.</del></li> </ol> <p><del>Naliczenie kary pieniężnej dotyczy postoju pojazdów kolejowych do pociągów uruchamianych z wyżej wymienionych stacji.</del></p>
Uzasadnienie Wnioskodawcy	<p>Uchylenie zapisów ust. 7 w całości.</p> <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 ocenie PKP CARGO zapis ust. 7 jest formą nieuzasadnionego nałożenia na przewoźników dodatkowych opłat. Jednocześnie zwracamy uwagę, iż stawki proponowanych opłat są bardzo wygórowane i daleko wykraczają poza obecnie przyjęte w Regulaminie sieci stawki. Należy pamiętać, że obecnie stosowana metodyka naliczania czasu pobytu wagonów w stacji Gdańsk Port Północny i kar jest</p>

	<p>błędna, która wymaga natychmiastowej korekty (PKP CARGO 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. 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 bocznicy 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>W przypadku akceptacji propozycji uchylenia treści przepisu w projekcie Regulaminu sieci 2024/2025, uzasadnione jest wprowadzenie analogicznej treści zapisu do Regulaminu sieci 2022/2023 oraz 2023/2024.</p>
<p>Stanowisko PLK S.A.</p>	<p>Wprowadzona przez PLK S.A. regulacja ma na celu zmobilizowanie przewoźników towarowych po dokonaniu czynności za i wyładunkowych do wyjazdu ze stacji portowych oraz zapewnienia możliwości korzystania z niej innym przewoźnikom. Należy zaznaczyć, że jeden nieuzasadniony wydłużony postój przewoźnika, ma bezpośredni skutek na brak możliwości wjazdu przez kolejnych przewoźników, a więc rzutuje negatywnie na wszystkich uczestników ruchu kolejowego w obrębie danej stacji.</p> <p>Wprowadzony system naliczania kar jest jedynym i bezpośrednim czynnikiem mobilizującym przewoźnika do szybkiego zabrania składu. Do 4 godzin postoju kary nie są naliczane. PLK S.A. oddaje co raz więcej torów do eksploatacji, które są blokowane przez pozostawiany skład. Oznacza to, że działania podejmowane przez zarządcę infrastruktury w zakresie zwiększania dostępności torów nie przyniosą żadnych efektów, bez dynamicznego zwalniania torów ze strony przewoźnika. PLK S.A. zmuszona jest do podjęcia skutecznych działań w celu przygotowania stacji portowych do przyjmowania i wywozu zwiększonej liczby towarów drogą morską.</p> <p><u>Zgodnie z uwagą nr 26, PLK S.A. w podrozdziale 5.3 ust. 7 <i>in fine</i> dopisuje zdanie w brzmieniu: „Kara pieniężna nie jest naliczana przewoźnikowi, jeśli wydłużony postój pojazdów kolejowych przewoźnika wynika z przyczyn leżących po stronie PLK.”</u></p>
<p>L.p.</p>	<p><b>28</b></p>
<p>Wnioskodawca</p>	<p>DB Cargo Polska S.A.</p>
<p>Jednostka redakcyjna</p>	<p><b>Podrozdział: 5.6.</b> [Opłaty za niewykorzystanie / rezygnację ze zdolności przepustowej]</p>
<p>Treść przepisu według Projektu Regulaminu</p>	<p>1. Opłata rezerwacyjna pobierana od aplikantów za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej, jeżeli:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) aplikant niebędący przewoźnikiem nie wskaże przewoźnika kolejowego, który ma wykorzystać przydzieloną zdolność przepustową, albo przewoźnik kolejowy wskazany przez aplikanta nie zawrze z PLK Umowy o wykorzystanie;</li> <li>2) aplikant będący przewoźnikiem nie zawrze z PLK Umowy o wykorzystanie;</li> </ol> <p>– wynosi <b>100%</b> opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, nie mniej jednak niż <b>1000 zł</b>.</p> <p>PLK nie pobiera opłaty rezerwacyjnej, jeżeli przewoźnik wystąpił do Prezesa UTK o wydanie decyzji w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej i Prezes UTK wydał decyzję, o której mowa w art. 30d <a href="#">Ustawy</a>.</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:
  - 1) w przypadku braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu **25%** opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu;
  - 2) w przypadku złożenia rezygnacji **do dnia 13 listopada 2024 r.**, opłata rezerwacyjna:
    - a) za okres od dnia planowanego uruchomienia pociągu objętego rezygnacją do dnia 13 kwietnia 2025 r. wynosi **25%** opłaty podstawowej,
    - b) za okres od dnia 14 kwietnia 2025 r. do końca obowiązywania RRJ wynosi **5%** opłaty podstawowej;
  - 3) w przypadku złożenia rezygnacji **do dnia 24 stycznia 2025 r.**, opłata rezerwacyjna:
    - a) za okres od dnia złożenia rezygnacji do dnia 14 czerwca 2025 r. wynosi **25%** opłaty podstawowej,
    - b) za okres od dnia 15 czerwca 2025 r. do końca obowiązywania RRJ wynosi **5%** opłaty podstawowej;
  - 4) w przypadku złożenia rezygnacji **do dnia 25 kwietnia 2025 r.**, opłata rezerwacyjna:
    - a) za okres od dnia złożenia rezygnacji do dnia 31 sierpnia 2025 r. wynosi **25%** opłaty podstawowej,
    - b) za okres od dnia 1 września 2025 r. do końca obowiązywania RRJ wynosi **5%** opłaty podstawowej;
  - 5) w przypadku złożenia rezygnacji **do dnia 27 maja 2025 r.**, opłata rezerwacyjna:
    - a) za okres od dnia złożenia rezygnacji do dnia 28 września 2025 r. wynosi **25%** opłaty podstawowej,
    - b) za okres od dnia 29 września 2025 r. do końca obowiązywania RRJ wynosi **5%** opłaty podstawowej.
3. W przypadku niewykorzystania przez przewoźnika, z przyczyn leżących po jego stronie, całej albo części trasy pociągu przydzielonej w trybie innym niż przyjęty dla rocznego rozkładu jazdy pociągów, opłata rezerwacyjna za niewykorzystany odcinek przydzielonej trasy pociągu wynosi:
  - 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.
4. Opłaty rezerwacyjne, o których mowa w ust. 2 i 3 wynoszą **0%** opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku, gdy niewykorzystanie trasy pociągu jest następstwem wniosku o przydzielenie trasy pociągu dotyczącego modyfikacji przydzielonej trasy pociągu, złożonego w ramach zmiany rozkładu jazdy.
5. W przypadku niewykorzystania części przydzielonej zdolności przepustowej będącego następstwem dokonania przez przewoźnika modyfikacji parametrów przydzielonej trasy pociągu w zakresie zmniejszenia planowanej masy pociągu, będzie pobierana opłata rezerwacyjna w wysokości **50%** zmniejszenia opłaty podstawowej będącego następstwem zmniejszenia masy pociągu.
6. Opłata za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej pobierana od aplikantów, jeżeli na podstawie wniosku nie została przydzielona zdolność przepustowa, z wyłączeniem

	sytuacji, gdy zdolność przepustowa nie została przydzielona z przyczyn leżących po stronie PLK – wynosi <b>100 zł</b>
Uwagi wnioskodawcy	Ujednoczenie opłat rezerwacyjnych RRJ do poziomu opłat rezerwacyjnych za IRJ. Dla stałych przewozów zamawianych na RRJ konieczne jest zmniejszenie poziomu tych opłat, aby przewoźnicy towarowi zdecydowali się na taki krok a nie wykupywanie IRJ bez gwarancji otrzymania przepustowości, zwłaszcza na liniach o niskiej przepustowości.
Stanowisko PLK S.A.	Do czasu zmiany treści § 23 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (dalej: „Rozporządzenie”), propozycja ta nie jest możliwa do zrealizowania. Pismem nr IUS9c-0701-15/20 z dnia 16 grudnia 2020 r. Przewodniczący Rady Przewoźników wystąpił do Sekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury z postulatem m.in. ujednoczenia wysokości opłat rezerwacyjnych pobieranych od przewoźników kolejowych w ramach rocznego rozkładu jazdy pociągów na takim samym poziomie, jak w przypadku indywidualnego rozkładu jazdy pociągów. Rozporządzenie w tym zakresie nie uległo zmianie do chwili obecnej.

L.p.	<b>29</b>
Wnioskodawca	PKP Intercity S.A.
Jednostka redakcyjna	<b>Podrozdział: 5.7.1. [Ogólne zasady i cele] ust. 7</b>
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	3. Przyjmuje się, że w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2024/2025, procentowy udział pociągów przewoźnika, które nie zostaną opóźnione z jego winy, w ogólnej liczbie uruchomionych przez niego pociągów, tzw. punktualność kwalifikowana przewoźnika ustalona zostanie na podstawie wykonania w rozkładzie jazdy pociągów 2023/2024. Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej PLK informuje każdego z przewoźników o osiągniętym przez danego przewoźnika średnim rocznym poziomie wyników punktualności kwalifikowanej. (...) 7. Punktualność kwalifikowana według segmentów przewozów ustalana jest jako wskaźnik określający procentowy udział liczby pociągów, które kursowały punktualnie i bez opóźnień z przyczyn leżących po stronie przewoźników, stanowiący średnią z wykonania rocznego poziomu wyników osiągniętych przez przewoźników, o których mowa w ust. 3, ważoną liczbą pociągów poszczególnych przewoźników i na okres obowiązywania rozkładu jazdy 2024/2025 wynosi: 1) .....% dla pociągów pasażerskich; 2) .....% dla pociągów towarowych.
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	7. Punktualność kwalifikowana według segmentów przewozów ustalana jest jako wskaźnik określający procentowy udział liczby pociągów, które kursowały punktualnie i bez opóźnień z przyczyn leżących po stronie przewoźników, stanowiący średnią z wykonania rocznego poziomu wyników osiągniętych przez przewoźników, o których mowa w ust. 3, ważoną liczbą pociągów poszczególnych przewoźników i na okres obowiązywania rozkładu jazdy <b>2024/2025 2023/2024</b> wynosi: <b>1) ..... % dla pociągów pasażerskich dalekobieżnych;</b> <b>2) .....% dla pozostałych pociągów pasażerskich;</b> <b>3) .....% dla pociągów towarowych.</b>
Uzasadnienie Wnioskodawcy	Przewoźnik PKP Intercity S.A. jest jedynym krajowym przewoźnikiem obsługującym kolejowe dalekobieżne przewozy pasażerskie. Utrzymanie punktualności jest zdecydowanie trudniejsze na odcinku średnio 500 kilometrów niż 200 km jak w przypadku innych przewoźników regionalnych. Należy bowiem zaznaczyć, że prowadzenie działalności w zakresie dalekobieżnych kolejowych przewozów pasażerskich znacznie różni się od działalności polegającej na kolejowych przewozach regionalnych. Obsługa pasażerów przewozów dalekobieżnych wymaga nierzadko wykonania większej ilości czynności, które mają na celu zapewnienie komfortu naszym podróżnym, co czasami wiąże się z wydłużonym czasem postojów naszych pociągów. Zdaniem PKP IC należałoby dokonać

	rozdzielenia w odniesieniu do obliczania punktualności kwalifikowanej również wewnątrz segmentu przewozów pasażerskich z uwzględnieniem rodzaju prowadzonej działalności
Stanowisko PLK S.A.	<p>Przyjęcie uwagi spowodowałoby, że przewoźnicy pasażerscy rozliczani byłiby w ramach Planu wykonania de facto w dwóch segmentach: regionalnym i dalekobieżnym.</p> <p>Wskaźnik % dla pociągów pasażerskich dalekobieżnych w takim przypadku zostałby ustalony na poziomie punktualności zbliżonym do PKP Intercity, co w żadnej mierze nie wpływa na zmotywowanie przewoźnika do zwiększenia punktualności i przeczy idei Planu wykonania. Oznacza to, że wnioskodawca poprzez zgłoszenie omawianej uwagi nie ma na celu podniesienia % punktualności, a uniknięcie ewentualnych sankcji finansowych za działania zakłócające eksploatację sieci.</p> <p>Przyjęcie propozycji Wnioskodawcy skutkowałoby ustaleniem obniżonego wskaźnika % dla pociągów dalekobieżnych, zaś wyodrębnienie pociągów dalekobieżnych z pozostałych pociągów pasażerskich – automatycznie spowodowałoby gwałtowne podniesienie wskaźnika dla pozostałych pociągów pasażerskich. Przyjęcie propozycji może zatem mieć zdecydowanie negatywny wpływ na pozostałych przewoźników pasażerskich.</p> <p>Przepis pozostaje bez zmian.</p>

L.p.	<b>30</b>
Wnioskodawca	PKP CARGO S.A.
Jednostka redakcyjna	<b>Podrozdział: 5.7.2. [Monitorowanie wykonania] ust. 3 pkt 4</b>
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	<p>Rozliczeniom nie podlegają opóźnienia pociągów:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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;</li> <li>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 <b>Instrukcji Ir-14</b>).</li> </ol> <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 „<b>Instrukcją o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8</b>”, wymienioną w <b>załączniku 3.2.</b>, dostępną na stronie internetowej <a href="http://www.plk-sa.pl">www.plk-sa.pl</a>, w zakładce: <i>Klienci i kontrahenci / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. / Ruch i przewozy kolejowe;</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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 PGE ENERGETYKA KOLEJOWA S.A. lub innego podmiotu świadczącego usługi dystrybucji i sprzedaży energii elektrycznej na cele trakcyjne (przypisane w SEPE właściwemu podmiotowi);</li> <li>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.</li> </ol>
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p>Rozliczeniom nie podlegają opóźnienia pociągów:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) powstałe w wyniku uruchomienia pociągów ratunkowych jadących do miejsca wystąpienia zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej na liniach kolejowych. Opóźnienia pociągów</li> </ol>

	<p>spowodowane przejazdem pociągu ratunkowego opisywane będą kodem 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 <b>Instrukcji Ir-14</b>).</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 „<b>Instrukcją o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8</b>”, wymienioną w <b>załączniku 3.2.</b>, dostępną na stronie internetowej <a href="http://www.plk-sa.pl">www.plk-sa.pl</a>, 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 PGE ENERGETYKA KOLEJOWA 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 <del>w terminie późniejszym niż 5 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu</del>, w ramach <b>uproszczonego rozkładu jazdy</b>, 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.</p>
<p>Uzasadnienie Wnioskodawcy</p>	<p>Zgodnie z 4.5.3. [<i>Zamawianie tras pociągów poza rocznym rozkładem jazdy (indywidualny rozkład jazdy)</i>] ust. 19 PLK nie opracowuje uproszczonego rozkładu jazdy, w rozumieniu art. 30 ust.10 Ustawy. Na podstawie wniosków złożonych w terminie późniejszym niż 5 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu, PLK opracowuje rozkład jazdy pociągów zgodnie z zasadami obowiązującymi dla IRJ. W ocenie PKP CARGO pociągi opracowane na podstawie wniosków złożonych w terminie późniejszym niż 5 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu, powinny być formalnie objęte rozliczeniom rekompensat za opóźnienia. W przypadku akceptacji propozycji zmiany treści przepisu w projekcie Regulaminu sieci 2024/2025, uzasadnione jest wprowadzenie analogicznej treści zapisu do Regulaminu sieci 2022/2023 oraz 2023/2024.</p>
<p>Stanowisko PLK S.A.</p>	<p>Art. 30 ust. 10 oraz 30f ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym należy interpretować w ten sposób, iż wyłączenie wskazane w art. 30f ust. 7 dotyczy pociągów uruchomionych na podstawie wniosków o przydzielenie tras pociągów złożonych w terminie późniejszym niż 5 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu. Nie ma tutaj znaczenia fakt, czy zarządca opracował uproszczony rozkład jazdy pociągu. Podstawą wyłączenia jest wniosek o przydzielenie trasy pociągu złożony w terminie późniejszym niż 5 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu. Przepis pozostaje bez zmian.</p>
<p>L.p.</p>	<p><b>31</b></p>
<p>Wnioskodawca</p>	<p>PKP Intercity S.A.</p>
<p>Jednostka redakcyjna</p>	<p><b>Podrozdział: 5.7.3.1 [Rekompensaty] ust. 9</b></p>
<p>Treść przepisu według Projektu Regulaminu</p>	<p>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> <p>Za wszystkie opóźnienia opisane kodami z 9. grupy – ani PLK ani przewoźnik nie ponoszą odpowiedzialności.</p>
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p>Aby ograniczyć wielkość wtórnych opóźnień pociągów podlegającą wypłacie rekompensat, w przypadku długotrwałego 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, <del>do ich opisu stosowany będzie kod przyczyny opóźnienia 92-1 „Zajętość toru spowodowana przez inny opóźniony pociąg”.</del> odpowiedzialność ponosi podmiot odpowiedzialny za spowodowanie pierwotnego opóźnienia.</p> <p><del>Za wszystkie opóźnienia opisane kodami z 9. grupy – ani PLK ani przewoźnik nie ponoszą odpowiedzialności.</del></p>
Uzasadnienie Wnioskodawcy	<p>W przypadku roszczeń osób trzecich względem PKP Intercity SA, związanych z opóźnieniami opisanymi kodami 9. grupy, spowodowanymi przez PLK bądź przewoźnika, nieuzasadnione jest pokrywanie ich przez PKP Intercity S.A.</p>
Stanowisko PLK S.A.	<p>PLK S.A. przyjmuje uwagę przewoźnika. Podrozdział 5.7.3.1. ust. 9 otrzymuje brzmienie: „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. Pozostałą część minut brakujących do pokrycia rzeczywistego opóźnienia w punkcie jego powstania – opisuje się kodem 91-1 z grupy „Opóźnienia pochodne (wtórne)”. Do opisu dalszych wtórnych opóźnień tego samego już opóźnionego pociągu, będących konsekwencją pierwotnej długotrwałej przyczyny - stosuje się kod 91-1. Jeżeli przejazd tak opisanego opóźnionego pociągu powoduje opóźnienia wtórne innych pociągów, odpowiedzialność ponosi podmiot odpowiedzialny za spowodowanie pierwotnego opóźnienia.”</p>

L.p.	<b>32</b>
Wnioskodawca	PKP Intercity S.A.
Jednostka redakcyjna	<b>Podrozdział: 6.3.3.3. [Postępowanie w przypadku pozostałych zakłóceń eksploatacyjnych] ust. 5</b>
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	<p>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 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 <a href="#">3.3</a>.</p>
<p>Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy</p>	<p>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 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 <a href="#">3.3</a> i <a href="#">procedur reklamacyjnych</a>.</p>
<p>Uzasadnienie Wnioskodawcy</p>	<p>Zgodnie z uzasadnieniem Prezesa UTK do zapisu §11 ust. 2 Decyzji DRR-WRRR.712.8.2022.AK Zarządca (PKP PLK SA) powinien opracować w Regulaminie Sieci procedury reklamacyjne regulujące zasady rozliczania kosztów związanych z usuwaniem skutków zdarzeń powodujących utrudnienia eksploatacyjne:</p> <p><i>„Co jednak istotne, jeżeli ściągnięcie taboru następuje na skutek zdarzenia spowodowanego z winy Zarządcy, to w takim przypadku PKP PLK powinna ponosić koszty związane z usunięciem skutków tego zdarzenia, czyli również koszty ściągnięcia taboru przewoźników kolejowych. W związku z tym zasadne wydaje się szczegółowe uregulowanie w najbliższej przyszłości tej kwestii przez Zarządcę w Regulaminie Sieci, w tym zapewnienie właściwych procedur reklamacyjnych w tym zakresie.”</i></p>
<p>Stanowisko PLK S.A.</p>	<p>W podrozdział 6.3.3.3 ust. 5 <i>in fine</i> dopisuje się zdania w brzmieniu:</p> <p><i>„W przypadku stwierdzenia przez przewoźnika braku zasadności obciążenia kosztami za usługę ściągnięcia taboru lub czasu trwania tej usługi, przewoźnik składa reklamację wraz z uzasadnieniem na adres: <a href="mailto:ius@plk-sa.pl">ius@plk-sa.pl</a>. PLK ponownie weryfikuje zasadność obciążenia kosztami usługi ściągnięcia taboru, a w przypadku konieczności weryfikacji czasu trwania tej usługi, występuje do przewoźnika, który usługę wykonał. W przypadku zasadności złożonej przez przewoźnika reklamacji, PLK dokonuje korekty rozliczenia kosztów z tego tytułu.”</i></p>

L.p.	33
Wnioskodawca	„Koleje Małopolskie” sp. z o.o.
Jednostka redakcyjna	<b>Podrozdział: 6.3.3.3 [Postępowanie w przypadku pozostałych zakłóceń eksploatacyjnych]</b> <b>ust. 14a (nowy)</b>
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	<p><b>Postępowanie w przypadku wykrycia stanu awaryjnego w taborze podczas przejazdów</b></p> <p>10. Do wykrywania stanów awaryjnych w przejeżdżającym taborze związanych z zagrzanymi maźnicami, zagrzanymi hamulcami oraz deformacjami powierzchni tocnych kół, linie kolejowe wyposażane są w urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru (dSAT).</p> <p>11. Bieżące śledzenie zdarzeń awaryjnych taboru związanych z niesprawnościami układu biegowego i nieprawidłowościami załadunku, odbywa się za pomocą nadrzędnego systemu informatycznego SID. Dostęp do systemu przewoźnik uzyskuje po złożeniu wniosku o przydzielenie dostępu na adres: <b>PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala</b> <b>Biuro Automatyki i Telekomunikacji</b> 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74 e-mail: <a href="mailto:iat@plk-sa.pl">iat@plk-sa.pl</a> miejski nr tel.: (+48) 22 473 20 50; kolejowy nr tel.: 922 473 20 50</p> <p>12. W przypadku zakłóceń eksploatacyjnych spowodowanych wykryciem przez urządzenia dSAT niesprawności zestawów kołowych lub innych elementów układu biegowego w taborze, przewoźnik obowiązany jest do respektowania ich wskazań i przestrzegania procedur postępowania po ich wykryciu, określonych szczegółowo w „<b>Wytycznych techniczno-eksploatacyjnych urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru le-3</b>”, wymienionych w <b>załączniku 3.2</b>, dostępnych na stronie internetowej <a href="http://www.plk-sa.pl">www.plk-sa.pl</a>, w zakładce: <i>Klienci i kontrahenci / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. / Automatyka i telekomunikacja</i>.</p> <p>13. Wartości progowe parametrów kontrolowanych przez urządzenia dSAT określone są w Wytycznych, o których mowa w ust. 12.</p> <p>14. Tabor wyłączony z eksploatacji na skutek wykrycia przez urządzenia dSAT przekroczenia ustalonych wartości progowych, podlega obsłudze technicznej przewoźnika.</p>
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p><b>Postępowanie w przypadku wykrycia stanu awaryjnego w taborze podczas przejazdów</b></p> <p>10. Do wykrywania stanów awaryjnych w przejeżdżającym taborze związanych z zagrzanymi maźnicami, zagrzanymi hamulcami oraz deformacjami powierzchni tocnych kół, linie kolejowe wyposażane są w urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru (dSAT).</p> <p>11. Bieżące śledzenie zdarzeń awaryjnych taboru związanych z niesprawnościami układu biegowego i nieprawidłowościami załadunku, odbywa się za pomocą nadrzędnego systemu informatycznego SID. Dostęp do systemu przewoźnik uzyskuje po złożeniu wniosku o przydzielenie dostępu na adres: <b>PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala</b> <b>Biuro Automatyki i Telekomunikacji</b> 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74 e-mail: <a href="mailto:iat@plk-sa.pl">iat@plk-sa.pl</a> miejski nr tel.: (+48) 22 473 20 50; kolejowy nr tel.: 922 473 20 50</p> <p>12. W przypadku zakłóceń eksploatacyjnych spowodowanych wykryciem przez urządzenia dSAT niesprawności zestawów kołowych lub innych elementów układu biegowego w taborze, przewoźnik obowiązany jest do respektowania ich wskazań i przestrzegania procedur postępowania po ich wykryciu, określonych szczegółowo w „<b>Wytycznych techniczno-eksploatacyjnych urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru le-3</b>”, wymienionych w <b>załączniku 3.2</b>, dostępnych na stronie internetowej <a href="http://www.plk-sa.pl">www.plk-sa.pl</a>, w zakładce: <i>Klienci i kontrahenci / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. / Automatyka i telekomunikacja</i>.</p> <p>13. Wartości progowe parametrów kontrolowanych przez urządzenia dSAT określone są w Wytycznych, o których mowa w ust. 12.</p>

	<p>14. Tabor wyłączony z eksploatacji na skutek wykrycia przez urządzenia dSAT przekroczenia ustalonych wartości progowych, podlega obsłudze technicznej przewoźnika</p> <p>14a. Opóźnienie powstałe w wyniku wykrycia stanu awaryjnego w taborze przez urządzenia dSAT:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) są kontowane na przewoźnika w przypadku potwierdzenia niesprawności taboru przez drużynę pociągową lub innego uprawnionego pracownika;</li> <li>2) są kontowane na PLK w przypadku niepotwierdzenia stanu awaryjnego.</li> </ol>
<p>Uzasadnienie Wnioskodawcy</p>	<p>Przewoźnicy zgodnie zauważają, że w wielu przypadkach urządzenia dSAT wykrywają fikcyjne niesprawności. Każdorazowo wymusza to zatrzymanie pociągu i powstanie utrudnień eksploatacyjnych na odcinku sieci kolejowej, podczas gdy w rzeczywistości pojazdy w składzie pociągu nie wykazują jakichkolwiek uszkodzeń. Sytuacje te nasilają się w przypadkach np. wstawienia ograniczeń prędkości w pobliżu tych urządzeń – wówczas podczas wielu przejazdów wykrywa się gorące hamulce, podczas gdy jest to naturalny stan rzeczy podczas hamowania pociągu. Niezależnie od pierwotnej przyczyny powstałego parametru, każdorazowo kontuje się opóźnienie na przewoźnika, który pozostaje bez wpływu np. na stan szlaku.</p> <p>Powyższy zapis obligować będzie do należytej dbałości zarówno przewoźników o stan taboru, jak i PLK o warunki techniczne w jakich montowane są urządzenia dSAT.</p>
<p>Stanowisko PLK S.A.</p>	<p>Proponowany zapis nie może być przyjęty, ponieważ jego wprowadzenie może spowodować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego - uzależnia bezpieczeństwo od potrzeb kontowania. Przewoźnik będzie zainteresowany niepotwierdzaniem stanu awaryjnego taboru, by opóźnienia nie były przypisane na jego konto, co w skrajnym przypadku może powodować marginalizację wskazań urządzeń dSAT, która w afekcie może doprowadzić do zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego, jak również zniszczeń udostępnianej infrastruktury kolejowej.</p> <p>Zaproponowany zapis wprowadza proceder przyzwolenia na weryfikację wskazań wysoce zaawansowanych technologicznie urządzeń dSAT przez obsługę pociągu nieposiadającą wystarczających kwalifikacji i możliwości technicznych. Natomiast ewentualne sprawdzanie taboru przez pracowników PLK lub komisję kolejową jest bezcelowe, ponieważ ściągnięcie takiego taboru do najbliższej stacji, na której istnieją możliwości techniczne dokonania oględzin technicznych oraz przyjazd ewentualnej komisji na tę stację, wymagają czasu. W tym czasie np. gorące łożysko osi zestawu kołowego ostygnie, co mogłoby doprowadzić do błędnego wniosku, że zestaw kołowy jest sprawny, a urządzenie dSAT - wskazując „grzanie osi”, działał nieprawidłowo. Taka sytuacja jest niedopuszczalna.</p> <p>Przepis pozostaje bez zmian.</p>

<p>L.p.</p>	<p><b>34</b></p>
<p>Wnioskodawca</p>	<p>Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego</p>
<p>Jednostka redakcyjna</p>	<p>Podrozdział: <b>6.4.</b> [Narzędzia informacji i monitorowania pociągów]</p>
<p>Treść przepisu według Projektu Regulaminu</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. PLK ewidencjonuje proces realizacji rozkładu jazdy w systemie SEPE. SEPE jest aplikacją internetową umożliwiającą realizację zadań dotyczących procesu planowania, rejestrowania czasu rzeczywistego przebiegu pociągu, w tym przyczyn opóźnień, autoryzacji zrealizowanych przejazdów, prowadzenia rejestru wydarzeń, raportowania, rozliczania, zobrazowania przejazdu pociągu w formie graficznej na wykresie ruchu.</li> <li>2. PLK umożliwia przewoźnikowi nieodpłatny dostęp do systemu SEPE moduł Planowanie i moduł Autoryzacja. W celu uzyskania dostępu do modułów: Planowanie i Autoryzacja przewoźnik składa wnioski w formie elektronicznej, według wzoru stanowiącego <b>załącznik 6.7</b> (zwany dalej „wnioskiem o udostępnienie SEPE”), na adres: <b>PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</b> <b>Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym</b> 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74 e-mail: <a href="mailto:sepe2info@plk-sa.pl">sepe2info@plk-sa.pl</a></li> <li>3. Po przydzieleniu dostępu do wyżej wymienionych modułów, przewoźnik otrzymuje informacje dotyczące pierwszego uruchomienia na adres poczty elektronicznej podany we wniosku o udostępnienie SEPE.</li> </ol>

	<p>4. Logowanie do systemu musi nastąpić w czasie nie dłuższym niż 3 miesiące od daty przydzielenia dostępu lub ostatniego logowania. Po upływie tego terminu należy ponownie wystąpić o przydzielenie dostępu do SEPE. Za zabezpieczenie hasła i dane wprowadzone do systemu SEPE odpowiedzialność ponosi przewoźnik.</p> <p>5. PLK umożliwia przewoźnikom pozyskiwanie informacji na temat bieżącej sytuacji ruchowej na sieci kolejowej, poprzez odpłatny dostęp do systemu SEPE moduł Wykres ruchu, w którym przewoźnik ma możliwość podglądu wykresów ruchu rzeczywistych przebiegów własnych pociągów oraz pozostałych przewoźników w zakresie: rodzaj pociągu, numer pociągu i zamówienia, relację i termin kursowania, czasy przejazdu na poszczególnych posterunkach ruchu – bez oznaczenia przewoźnika.</p> <p>6. Informacji o warunkach przydzielenia przewoźnikowi dostępu do modułu Wykres ruchu oraz o pozostałych modułach systemu SEPE, udziela: <b>PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala</b> <b>Biuro Informatyki</b> 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74 e-mail: <a href="mailto:iin@plk-sa.pl">iin@plk-sa.pl</a></p>
<p>Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy</p>	<p>6a. PLK umożliwia aplikantom niebędącym przewoźnikami pozyskiwanie informacji na temat bieżącej sytuacji ruchowej na sieci kolejowej, poprzez odpłatny dostęp do systemu SEPE moduł Wykres ruchu, w którym aplikant niebędący przewoźnikiem ma możliwość podglądu wykresów ruchu rzeczywistych przebiegów pociągów przewoźników wskazanych do wykorzystania przydzielonej aplikantowi zdolności przepustowej, w ramach określonych w załączniku do umowy o przydzielenie, w zakresie: rodzaj pociągu, numer pociągu i zamówienia, relację i termin kursowania, czasy przejazdu na poszczególnych posterunkach ruchu.</p> <p>6b. W celu uzyskania dostępu do modułu Wykres ruchu aplikant niebędący przewoźnikiem składa wnioski w formie elektronicznej, według wzoru stanowiącego .....</p> <p>Po przydzieleniu dostępu do wyżej wymienionego modułu, aplikant niebędący przewoźnikiem otrzymuje informacje dotyczące pierwszego uruchomienia na adres poczty elektronicznej podany we wniosku o udostępnienie SEPE. Logowanie do systemu musi nastąpić w czasie nie dłuższym niż 3 miesiące od daty przydzielenia dostępu lub ostatniego logowania. Po upływie tego terminu należy ponownie wystąpić o przydzielenie dostępu do SEPE.</p> <p>6c. Za zabezpieczenie hasła odpowiedzialność ponosi aplikant niebędący przewoźnikiem.</p> <p>6d. Informacji o warunkach przydzielenia aplikantowi niebędącemu przewoźnikiem dostępu do modułu Wykres ruchu udziela: <b>PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala</b> <b>Biuro Informatyki</b> 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74 e-mail: <a href="mailto:iin@plk-sa.pl">iin@plk-sa.pl</a></p>
<p>Uzasadnienie Wnioskodawcy</p>	<p>Mając na uwadze potrzebę kontroli prawidłowej realizacji umów przewozowych, jako aplikant, zwracam się z prośbą o uwzględnienie aplikantów niebędących przewoźnikami w Podrozdziale 6.4 <i>Narzędzia informacji i monitorowania pociągów - System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej (SEPE)</i> poprzez dodanie proponowanej regulacji. Przychylenie się do powyższego wniosku umożliwiłoby organizatorowi przewozów prowadzenie bieżącego monitoringu i kontroli realizacji zadania przewozowego w sposób bezstronny – niezależnie od operatorów kolejowych.</p>
<p>Stanowisko PLK S.A.</p>	<p>SEPE2 to rozległy system informatyczny służący przede wszystkim do nadzorowania, ewidencjonowania i rozliczania procesu eksploatacyjnego na sieci zarządzanej przez PLK S.A. Do SEPE2 pobierany jest rozkład jazdy przypisany do konkretnego przewoźnika, bez pobierania informacji o aplikancie. Na chwilę obecną PLK S.A. nie jest w stanie zaprezentować w systemie pociągów różnych przewoźników przypisanych do wskazanego aplikanta. W przypadku, kiedy przewoźnik wyrazi zgodę na wgląd w swoje pociągi aplikantowi, aplikant otrzyma wgląd we wszystkie pociągi przewoźnika wyrażającego taką zgodę. Aplikant musiałby otrzymać dane do logowania dla każdego z przewoźników osobno.</p>

	Wdrożenie postulowanej przez Wnioskodawcę zmiany wymagałoby wykonania zaawansowanych i kosztowych prac programistycznych, co przy obecnym obciążeniu Zespołu deweloperskiego mogłoby zostać zrealizowane dopiero w dalekiej przyszłości. Przepis pozostaje bez zmian.
L.p.	<b>35</b>
Wnioskodawca	POLREGIO S.A.
Jednostka redakcyjna	<b>Załącznik 5.2 Terminarz obowiązywania zmienionej organizacji ruchu pociągów oraz przygotowania i publikacji rozkładów jazdy pociągów 2024/2025</b>
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	Terminy obowiązywania zmienionej organizacji ruchu
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	Zmienić z 5 terminów do 4 terminów, termin od 15 VI zrobić tak aby termin ten pokrywał się z terminem rozpoczęcia wakacji, oraz wydłużyć, do końca września ponieważ 1 IX kursują jeszcze pociągi tzw. Sezonowe” i na 1 dzień zmieniamy obiegi i przejścia oraz pracę drużyn pociągowych tj. na jeden dzień opracowujemy plany, (jest to pracochłonne) jak również termin z poz. 5 jest tylko na jeden miesiąc utrudnienia powstają przy tworzeniu i organizacji pracy, ponieważ w tym czasie pracujemy nad planami obsługi do wprowadzenia nowego rozkładu jazdy, w tym czasie dodatkowo wpływa projekt zamknięciowy na kolejny cykl, co powoduje nawarstwianiem się prac.
Uzasadnienie Wnioskodawcy	Zmiany - skrócenie z 5 na 4 Terminy obowiązywania zmienionej organizacji ruchu pozwoli na efektywniejszą organizację pracy.
Stanowisko PLK S.A.	<p>Zmiana terminu obowiązywania III cyklu ZRJ uwarunkowana jest od wdrożenia aktualizacji rocznego rozkładu jazdy, w związku z czym terminy te pokrywają się. Termin obowiązywania IV cyklu jest ruchomy i powiązany z kursowaniem pociągów sezonowych, oddziałujących na układ pociągów aglomeracyjnych poza wakacyjnych. Zmiana jest możliwa wyłącznie poprzez ujednoczenie (skrócenie lub wydłużenie) kursowania pociągów sezonowych.</p> <p>Inwestycje kolejowe planowane są z wieloletnim wyprzedzeniem. Założenie wprowadzania zamknięć torowych w ramach pięciu cykli ZRJ zostało zaplanowane do rozkładu jazdy 2029/2030. Należy dodatkowo podkreślić, że gdy wprowadzono pięć cykli zastępczej organizacji ruchu, liczba zamknięć torowych przekroczyła 30 tysięcy. Obecnie natomiast trwa jeden z największych w dotychczasowej historii zakres prac inwestycyjnych na sieci kolejowej, gdzie liczba zamknięć torowych, zarówno tych całodobowych, jak i okresowych, w dalszym ciągu przekracza próg 60 tysięcy zamknięć (2020 – 70 tysięcy, 2021 – 68,5 tysięcy, 2022 – 66 tysięcy). Oznacza to, że redukcja liczby cykli ZRJ na ten moment nie jest możliwa do realizacji.</p> <p>Od rozkładu jazdy 2030/2031 planuje się utrzymanie 4 cykli zastępczej organizacji ruchu w ramach jednego rocznego rozkładu jazdy (zmiana grudniowa, marcowa, czerwcową, wrześniową).</p> <p>Jednocześnie należy wskazać, że:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>terminy V cyklu ZRJ ujęte są w ramach kamieni milowych dla wykonawców realizujących prace na sieci kolejowej.</li> <li>Termin wejścia w życie V cyklu ZRJ został zmieniony na wniosek przewoźników z połowy października na 1 lub 2 tydzień listopada, co poprawiło koordynację prac wykonawcy między okresem letnim a zimowym;</li> <li>planowanie zamknięć w ramach długiego cyklu IV (bez V) spowodowałoby, że wszelkie wystąpienia dot. prac torowych kierowane przez jednostki organizacyjne PLK S.A. musiałyby być zgłaszane z terminami nawet powyżej 6 miesięcy wcześniej, co przy obowiązujących obecnie przepisach dot. między innymi pozwoleń budowlanych, pozwoleń środowiskowych, odwołań, zgłoszenia gotowości do przystąpią do prac (obecnie wynosi miesiąc) i innych kluczowych decyzji, praktycznie powoduje zagrożenie podjęcia we wskazanym terminie.</li> <li>redukcja liczby cykli ZRJ spowodowałaby:</li> </ol>

	<p>a) zwiększenie liczby ich dodatkowych korekt, a tym samym znaczne trudniejsze ich uzgodnienie z zainteresowanymi i zarządzenie w terminie. Miały to dodatkowo negatywny wpływ na zapewnienie przez przewoźników pasażerskich sprzedaży biletów na 30 dni przed pierwszym dniem obowiązywania zmiany;</p> <p>b) wzrost liczby wariantów rozkładów jazdy w ramach IV cyklu ZRJ.</p> <p>c) wzrost liczby zamknięć udzielanych operatywnie – co negatywnie przeniesie się na informację pasażerską (godziny kursowania, krawędź peronowa).</p> <p>PLK S.A. biorąc pod uwagę wszystkie wskazane informacje oraz wieloletnie doświadczenia w udzielaniu zamknięć torowych i opracowaniu zastępczych rozkładów jazdy, stoi na stanowisku, że proces zmniejszania liczby cykli zastępczych rozkładów jazdy musi być wdrożony w terminach, które nie zagrażą w płynności wypełnienia podstawowej działalności Spółki, tj. przydzielania tras i prowadzenia ruchu pociągów, a tylko odpowiedzialne podejście do planowania każdego z aspektów działalności Spółki może zagwarantować wszystkim uczestnikom rynku kolejowego bezpieczne prowadzenie ruchu z zapewnieniem prawidłowej informacji pasażerskiej. Przepisy pozostają bez zmian.</p>
--	---

L.p.	<b>36</b>
Wnioskodawca	POLREGIO S.A.
Jednostka redakcyjna	<b>Załącznik 8.1</b> <i>Harmonogram opracowania rocznego rozkładu jazdy pociągów 2024/2025</i>
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	Termin składania wniosków do RRJ wg zał. 8.1
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	Wydłużenie składania wniosków do RRJ
Uzasadnienie Wnioskodawcy	Okres składania wniosków do RRJ pokrywa się z okresem konstrukcji ZRJ-3 a prace zarówno nad rocznym, jak i zastępczym rozkładem wykonują ci sami pracownicy – wydłużenie terminu składania wniosków pozwoli na lepsze i spokojniejsze wykonanie pracy.
Stanowisko PLK S.A.	Z uwagi na fakt, że okres składania wniosków do RRJ pokrywa się z okresem konstrukcji III cyklu ZRJ, zgodnie z uwagą nr 3, aplikant ma już teraz możliwość wcześniejszego opracowania wniosków RRJ (przed terminem ich składania) w ramach tzw. wzorców. Wówczas nie będzie potrzebna modyfikacja Harmonogramu opracowania rocznego rozkładu jazdy pociągów. jeśli tryb składania wniosków poprzez wzorce uległby niepowodzeniu, wówczas w ramach weryfikacji harmonogramu będzie możliwa ewentualna modyfikacja terminów. Na chwilę obecną przepisy pozostają bez zmian.

L.p.	<b>37</b>
Wnioskodawca	PKP Intercity S.A.
Jednostka redakcyjna	<b>ZAŁĄCZNIK 16</b> <i>[Komunikacja zastępcza wprowadzana przez przewoźnika]</i>
Treść przepisu według Projektu Regulaminu	<p>Komunikacja zastępcza wprowadzana przez przewoźnika</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, przewoźnik w zastępstwie za odwołane pociągi może realizować przewozy osób z wykorzystaniem komunikacji zastępczej.</p> <p>Komunikacja zastępcza jest to przewóz osób środkami transportu drogowego, dostosowanymi do liczby podróżnych, w celu dowozu pasażerów do i ze stacji/przystanków osobowych, na</p>

	<p>których postoje nie odbywają się ze względu na odwołany przejazd pociągu na całej lub części trasy.</p> <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> <ol style="list-style-type: none"><li>2. Pracownicy jednostek organizacyjnych PLK współpracują z pracownikami przewoźnika w ustaleniu miejsca zatrzymań komunikacji zastępczej w obrębie obszaru kolejowego zarządzanego przez PLK.</li><li>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"><li>1) udokumentowanymi fakturami wydatkami, które poniósł przewoźnik za wykonanie przez przewoźnika drogowego usługi komunikacji zastępczej, obejmującymi wynajęcie pojazdu drogowego z kierowcą; a</li><li>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).</li></ol>Rozliczenia kosztów komunikacji zastępczej odbywają się zgodnie z postanowieniami Umowy o wykorzystanie.</li><li>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"><li>1) <b>FEnIKS (Fundusz Europejski na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko);</b></li><li>2) <b>FEPW (Fundusz Europejski dla Polski Wschodniej);</b></li><li>3) <b>CEF2 ((ang. Connecting Europe Facility) – Program „Łącząc Europę”);</b></li></ol><b>analogicznie jak dla:</b><ol style="list-style-type: none"><li>4) POliŚ [Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko];</li><li>5) CEF1 [(ang. Connecting Europe Facility) – Program „Łącząc Europę”];</li><li>6) POPW [Program Operacyjny Polska Wschodnią];</li></ol>rozliczenie kosztów komunikacji zastępczej odbywać się będzie wyłącznie w przypadku zapewnienia źródła jej finansowania i na podstawie porozumienia odrębnie zawartego pomiędzy PLK a przewoźnikiem.</li></ol>
Treść przepisu według propozycji Wnioskodawcy	<p><b>Regulacje dotyczące <del>Komunikacja</del> <del>Komunikacji zastępcza</del> <del>zastępczej</del> wprowadzane <del>ja</del> przez przewoźnika.</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. <del>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.</del> <b>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.</b></li></ol> <p>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> <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><b>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.</b></p>

	<p>Właściwa terenowo ekspozytura Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK wskazuje jednostkę organizacyjną PLK, którą przewoźnik obciąża kosztami, o których mowa w ust. 3.</p> <ol style="list-style-type: none"><li>2. Pracownicy jednostek organizacyjnych PLK współpracują z pracownikami przewoźnika w ustaleniu miejsca zatrzymań komunikacji zastępczej w obrębie obszaru kolejowego zarządzanego przez PLK.</li><li>3. <del>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</del> 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 <del>zwrotu kosztów komunikacji zastępczej stanowiących różnicę pomiędzy:</del> rozumie się różnicę pomiędzy:<ol style="list-style-type: none"><li>1) udokumentowanymi fakturami <del>pełnymi kosztami wydatkami</del>, które poniósł przewoźnik za wykonanie <del>usługi komunikacji zastępczej</del> przez przewoźnika drogowego usługi komunikacji zastępczej, obejmującymi wynajęcie pojazdu drogowego z kierowcą;<ol style="list-style-type: none"><li>a</li><li>2) kosztami za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, które poniósłby przewoźnik w przypadku realizacji przejazdu pociągu <del>bez jakichkolwiek ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej (na odcinku, na którym został odwołany pociąg z przyczyn leżących po stronie PLK, a za który została wprowadzona komunikacja zastępcza)</del>.</li></ol></li></ol><p>Rozliczenia kosztów komunikacji zastępczej odbywają się zgodnie z postanowieniami Umowy o wykorzystanie.</p><li>4. W przypadku <del>uruchomienia przez przewoźnika kolejowego komunikacji zastępczej, której konieczność wynika</del> prowadzenia przez PLK robót inwestycyjnych w lokalizacjach związanych z realizacją projektów:<ol style="list-style-type: none"><li>1) <b>FEnIKS (Fundusz Europejski na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko);</b></li><li>2) <b>FEPW (Fundusz Europejski dla Polski Wschodniej);</b></li><li>3) <b>CEF2 ((ang. Connecting Europe Facility) – Program „Łącząc Europę”);</b></li></ol><b>analogicznie jak dla:</b><ol style="list-style-type: none"><li>4) <b>POliŚ [Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko];</b></li><li>5) <b>CEF1 [(ang. Connecting Europe Facility) – Program „Łącząc Europę”];</b></li><li>6) <b>POPW [Program Operacyjny Polska Wschodnia];</b></li></ol><p>rozliczenie kosztów <del>wprowadzonej</del> komunikacji zastępczej odbywać się będzie <del>wyłącznie w przypadku zapewnienia źródła jej finansowania i</del> na podstawie porozumienia odrębnie zawartego pomiędzy PLK a przewoźnikiem.</p></li></li></ol>
Uzasadnienie Wnioskodawcy	<p>Zapisy załącznika nr 16 do Regulaminu z zakresu komunikacji zastępczej wprowadzanej przez przewoźnika, w opinii PKP Intercity może spowodować brak możliwości uzyskania przez przewoźników zwrotu kosztów komunikacji zastępczej (dalej: KZ). Zapis „przewoźnik kolejowy może się domagać od PLK zwrotu dodatkowych kosztów” spowoduje, że PKP PLK nie zawsze będzie zwracała te koszty, gdyż taki zapis umożliwia „dowolną” interpretację.</p> <p>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. Spółka uruchamia zastępczą komunikację autobusową tylko i wyłącznie w przypadku, 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</p> <p>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 PLK 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 Projektu Regulaminu sieci 2024/2025 jest tożsame z brzmieniem załącznika 16 wprowadzonym do Regulaminu sieci 2022/2023, 2023/2024 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 PLK 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.</p> <p>Zasady rozliczenia komunikacji zastępczej wprowadzanej w wyniku prowadzenia robót inwestycyjnych w lokalizacjach związanych z realizacją projektów FEnIKS, FEPW, CEF2, analogicznie jak dla POLiŚ, CEF1, 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 PLK S.A. – nie uległy zmianie na przestrzeni ostatnich lat. PLK S.A. nie ma prawnego obowiązku finansowania komunikacji zastępczej. Regulacja wskazana w ust. 4 zał. 16 dotyczy wskazanych projektów unijnych zgodnie z wytycznymi CUPT.</p> <p>Przepis pozostaje bez zmian.</p>
--------------------------------	---

<p>L.p.</p>	<p><b>38</b></p>
<p>Wnioskodawca</p>	<p>„Koleje Małopolskie” sp. z o.o.</p>
<p>Jednostka redakcyjna</p>	<p><b>Załącznik 16 Komunikacja zastępcza wprowadzana przez przewoźnika ust. 4</b></p>
<p>Treść przepisu według Projektu Regulaminu</p>	<p>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"> <li>1) <b>FEnIKS (Fundusz Europejski na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko);</b></li> <li>2) <b>FEPW (Fundusz Europejski dla Polski Wschodniej);</b></li> <li>3) <b>CEF2 ((ang. Connecting Europe Facility) – Program „Łącząc Europę”);</b></li> </ol> <p><b>analogicznie jak dla:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4) POLiŚ [Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko];</li> <li>5) CEF1 [(ang. Connecting Europe Facility) – Program „Łącząc Europę”];</li> <li>6) POPW [Program Operacyjny Polska Wschodnia];</li> </ol> <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>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"> <li>1) <b>FEnIKS (Fundusz Europejski na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko);</b></li> <li>2) <b>FEPW (Fundusz Europejski dla Polski Wschodniej);</b></li> <li>3) <b>CEF2 ((ang. Connecting Europe Facility) – Program „Łącząc Europę”);</b></li> </ol> <p><b>analogicznie jak dla:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4) POLiŚ [Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko];</li> <li>5) CEF1 [(ang. Connecting Europe Facility) – Program „Łącząc Europę”];</li> <li>6) POPW [Program Operacyjny Polska Wschodnia];</li> </ol> <p>rozliczenie kosztów komunikacji zastępczej odbywać się będzie wyłącznie <del>w przypadku</del> <del>zapewnienia źródła jej finansowania</del> i na podstawie porozumienia odrębnie zawartego pomiędzy PLK a przewoźnikiem.</p>

Uzasadnienie Wnioskodawcy	Przewoźnik opracowując roczny rozkład jazdy nie ma wiedzy, czy PLK będzie mieć zapewnione źródło funkcjonowania ZKA w ramach realizacji projektu unijnego. Przerzucanie ryzyka finansowego na przewoźnika jest naszym zdaniem działaniem godzącym w warunki partnerskie współpracy pomiędzy przewoźnikami a PLK. Oczekujemy finansowania ZKA każdorazowo w ramach modernizacji linii kolejowych – w przeciwnym wypadku nie jest możliwa realizacja planów transportowych narzuconych przez organizatorów transportu kolejowego.
Stanowisko PLK S.A.	Zasady rozliczenia komunikacji zastępczej wprowadzanej w wyniku prowadzenia robót inwestycyjnych w lokalizacjach związanych z realizacją projektów FEnIKS, FEPW, CEF2, analogicznie jak dla POLiŚ, CEF1, 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 musi być zgodny procedurą uzgodnioną z CUPT. Regulacja wskazana w ust. 4 zał. 16 dotyczy wskazanych projektów unijnych zgodnie z wytycznymi CUPT. Przepis pozostaje bez zmian.

Wykaz podmiotów, które zgłosiły uwagi do Projektu Regulaminu sieci 2024/2025:

1. DB CARGO Polska S.A.
2. Freightliner PL sp. z o.o.
3. Koleje Małopolskie sp. z o.o.
4. Koleje Śląskie sp. z o. o.
5. PKP CARGO S.A.
6. PKP INTERCITY S.A.
7. POLREGIO S.A.
8. Województwo Kujawsko-Pomorskie