

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
1	Definicje pojęć i skrótów w Regulaminie		Przewozy Regionalne	Dodać definicje pojęcia: <b>pociąg pasażerski niehandlowy</b>	W treści Regulaminu sieci jest użyte takie określenie np. w podrozdziale 4.3.2. ust. 1 pkt 1 lit. c; 4.3.2. ust. 1 pkt 2 lit. b; 4.3.2. ust. 3 i ust. 19 pkt 3 itd. Dla jednoznaczności zapisów należy wyjaśnić to określenie lub używać pojęcia próżny skład pasażerski.
			UTK	Należy uzupełnić „Definicje pojęć i skrótów w Regulaminie” o: <b>POliŚ - Program Infrastruktura i Środowisko, CEF - Program Connecting Europe Facility, POPW - Program Operacyjny Polska Wschodnia RPO - Regionalne Programy Operacyjne</b>	W związku z występowaniem w podrozdziale 4.6. ust. 4 skrótów POliŚ, CEF i POPW oraz proponowanym dodaniem RPO, należy uzupełnić rozwinięcie powyższych skrótów.
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		Odpowiednie rozwinięcia pojęć i skrótów PLK wprowadzi w treści Regulaminu.			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
2	1.4.1. ust. 2 [Postanowienia ogólne]	2. Projekt Regulaminu konsultowany jest z aplikantami, zgodnie z § 27 ust. 3 Rozporządzenia. Wyniki konsultacji omawiane są przez Radę Przewoźników działającą przy Zarządzie PLK. Zestawienie zgłoszonych uwag, wraz informacją o sposobie ich rozpatrzenia oraz uzasadnieniem w przypadku ich odrzucenia, publikowane jest na stronie na stronie internetowej PLK.	PKP CARGO	Zestawienie zgłoszonych uwag, wraz z informacją o sposobie ich rozpatrzenia oraz uzasadnieniem w przypadku ich odrzucenia, publikowane jest na stronie <del>na stronie</del> internetowej PLK.	Proponujemy wstawienie litery „z” po słowie „wraz” oraz skreślenie powtarzającego się tekstu „na stronie”.
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		PLK poprawi omyłkę pisarską zgodnie z uwagą.			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
3	1.4.2. [Odpowiedzialność]	1. PLK ponosi odpowiedzialność za dane publikowane w Regulaminie, monitoruje ich poprawność i dokonuje aktualizacji na dzień publikacji zmian. 2. PLK nie ponosi odpowiedzialności za informacje publikowane przez inne podmioty pod adresami internetowymi podanymi w Regulaminie, w tym za dane opracowywane przez innych zarządców infrastruktury kolejowej i operatorów obiektów infrastruktury usługowej.	Przewozy Regionalne	Proponujemy w podrozdziale tym wprowadzić ust. 3 o treści: <b>3. PLK ponosi odpowiedzialność za stan i sprawność elementów drogi kolejowej udostępnianej w ramach zawartej z przewoźnikiem Umowy o wykorzystanie.</b>	Z projektu Regulaminu sieci 2019/2020 został usunięty ten zapis, który w dotychczasowych Regulaminach obowiązywał (w Regulaminie sieci 2017/2018 są to zapisy w podrozdziale 7.3.1. pkt 2. Natomiast w projekcie pozostawiono odpowiedzialność przewoźnika np. za pojazdy kolejowe (podrozdział 2.7.), za personel (podrozdział 2.8.). Jednocześnie proponujemy rozważenie, aby zapisy dotyczące obowiązku i uprawnienia stron w Regulaminie sieci były w jednym podrozdziale (tak jest w Regulaminie sieci 2017/2018, podrozdział 7.3.). W projekcie Regulaminu sieci 2019/2020 te zapisy (nie

					wszystkie) znajdują się częściowo w różnych podrozdziałach.
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		Propozycja przewoźnika zostanie wprowadzona do podrozdziału 2.3. [Ogólne warunki handlowe] po ust. 1 w brzmieniu: „2. PLK ponosi odpowiedzialność za stan i sprawność elementów drogi kolejowej udostępnianej w ramach zawartej z przewoźnikiem Umowy o wykorzystanie”.			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
4	<b>1.6.2. ust. 1</b> [Proces zmian i aktualizacji]	1. Zmiany w części opisowej Regulaminu dokonywane są w uzasadnionych przypadkach po wcześniejszych konsultacjach z aplikantami. Zmiany te wchodzi w życie w terminie 10 dni od daty ich wprowadzenia.	<b>Przewozy Regionalne</b>	1. Zmiany w części opisowej Regulaminu dokonywane są <del>w uzasadnionych przypadkach</del> po wcześniejszych konsultacjach z aplikantami. Zmiany te wchodzi w życie w terminie 10 dni od daty ich wprowadzenia.	
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		W uzasadnionych przypadkach PLK wprowadza zmiany części opisowej Regulaminu, po wcześniejszych konsultacjach z aplikantami. PLK wprowadzi modyfikację zgodnie z uwagą przewoźnika.			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
5	<b>1.9.</b> [Kolejowe Korytarze Towarowe]	1. Przez sieć kolejową zarządzaną przez PLK przebiegają dwa międzynarodowe kolejowe korytarze towarowe (RFC), z dziewięciu wyznaczonych rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy: 1) Korytarz towarowy nr 5: Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie (RFC5): Świnoujście / Gdynia – Katowice – Ostrawa / Żylinia – Bratysława / Wiedeń – / Klagenfurt – Udine – (Wenecja – Bolonia/Rawenna) / Triest / – Graz – Maribor – Lublana – Koper / Triest; 2) Korytarz towarowy nr 8: Morze Północne – Morze Bałtyckie (RFC8): Wilhelmshaven / Bremerhaven / Hamburg / Amsterdam / Rotterdam / Antwerpia – Akwizgran – Hannover / Berlin – Warszawa - Terespol (granica polsko-białoruska) / Kowno – Ryga – Tallinn / Falkenberg – Praga / Wrocław – Katowice – Medyka (granica polsko ukraińska) (przy czym realizacja wydłużenia do Medyki jest planowana w 2020 r.). Wykaz linii kolejowych zaliczanych do ww. europejskich korytarzy towarowych zawiera <b>załącznik 2.17.</b> 2. Warunki korzystania z kolejowych korytarzy towarowych zawarte są w dokumentach CID. Szczegółowe informacje o ofercie, w tym o wstępnie ustalonych międzynarodowych trasach pociągów, o rezerwie zdolności	<b>PKP CARGO</b>	Uzupełnić informacje dot.: <b>Bursztynowego Korytarza Towarowego RFC11.</b>	Proponuje się uzupełnić informacje dotyczące RFC11 z uwagi na planowane uruchomienie korytarza w dniu 30.01.2019.

Zestawienie uwag zgłoszonych do Projektu Regulaminu sieci 2019/2020 opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 26 lipca 2018 r., wraz z informacją o sposobie rozpatrzenia przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
		przepustowej oraz dokumenty CID – publikowane są w języku angielskim na stronach: <a href="http://www.rfc5.eu">www.rfc5.eu</a> , <a href="http://www.rfc8.eu">www.rfc8.eu</a>			
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		PLK wprowadzi do Regulaminu odpowiednie informacje po utworzeniu Bursztynowego Korytarza Towarowego w 2019 roku.			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
6	<b>2.4. ust. 3</b> [Przepisy eksploatacyjne]	3. Przepisy wewnętrzne ogłaszane są w Biuletynie PLK dostępnym na stronie internetowej <a href="http://www.plk-sa.pl">www.plk-sa.pl</a> .	<b>PKP CARGO</b>	Brak zapisu o informowaniu przewoźników/ aplikantów o zmianach w przepisach drogą elektroniczną. Wnioskujemy o przywrócenie zapisu.	Z naszej strony ktoś będzie musiał nadzorować, czy coś się nie pojawiło w biuletynie zarządcy. Zapisu brak od Regulaminu sieci 2018/2019.
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		Uwagę PKP Cargo wyjaśnia podrozdział 2.4. ust. 2., w związku z brzmieniem przepisu pozostaje bez zmian. PKP Cargo wycofało uwagę.			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
7	<b>2.5. ust. 2</b> [Przewóz przesyłek nadzwyczajnych]	2. Przed złożeniem wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej dla przewozu przesyłek nadzwyczajnych, przewoźnik, który ma realizować przewóz, składa wniosek o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK:  1) dla przejazdów w komunikacji krajowej, które mają się odbyć wyłącznie na liniach zarządzanych przez PLK lub innych zarządców krajowych, co najmniej na 20 dni kalendarzowych przed planowanym przejazdem lub terminem składania wniosków o przydzielenie trasy pociągu w ramach RRJ lub jego aktualizacji – do ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym właściwej dla miejsca uruchomienia przejazdu, wymienionej w załączniku 4.3;	<b>Colas Rail Polska</b>	2. Przed złożeniem wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej dla przewozu przesyłek nadzwyczajnych, przewoźnik, który ma realizować przewóz, składa wniosek o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK:  1) dla przejazdów w komunikacji krajowej, które mają się odbyć wyłącznie na liniach zarządzanych przez PLK lub innych zarządców krajowych, co najmniej na <del>20</del> 10 dni kalendarzowych przed planowanym przejazdem lub terminem składania wniosków o przydzielenie trasy pociągu w ramach RRJ lub jego aktualizacji – do ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym właściwej dla miejsca uruchomienia przejazdu, wymienionej w załączniku 4.3;	Sytuacje eksploatacyjne przewoźnika wymuszają niejednokrotnie konieczność szybszej realizacji przewozu przesyłki nadzwyczajnej. Skrócenie czasu na złożenie wniosku daje taką możliwość.

		2) dla przejazdów w komunikacji międzynarodowej, co najmniej na 40 dni kalendarzowych przed planowanym przejazdem lub terminem składania wniosków o przydzielenie trasy pociągu w ramach RRJ lub jego aktualizacji	<b>DB CARGO</b>	<p>2. Przed złożeniem wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej dla przewozu przesyłek nadzwyczajnych, przewoźnik, który ma realizować przewóz, składa wniosek o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK:</p> <p>1) dla przejazdów w komunikacji krajowej, które mają się odbyć wyłącznie na liniach zarządzanych przez PLK lub innych zarządców krajowych, co najmniej na <del>20</del> 7 dni kalendarzowych przed planowanym przejazdem lub terminem składania wniosków o przydzielenie trasy pociągu w ramach RRJ lub jego aktualizacji – do ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym właściwej dla miejsca uruchomienia przejazdu, wymienionej w załączniku 4.3;</p> <p>2) dla przejazdów w komunikacji międzynarodowej, co najmniej na <del>40</del> 14 dni kalendarzowych przed planowanym przejazdem lub terminem składania wniosków o przydzielenie trasy pociągu w ramach RRJ lub jego aktualizacji.</p>	Proponujemy skrócenie terminów opracowywania PNZ. W chwili obecnej proces ten realizowany jest w terminach znacznie krótszych, co pozwala przewoźnikom spełnić oczekiwania klientów. Terminy 20 i 40 dni mogą być uzasadnione jedynie w przypadku bardzo nietypowych transportów z przekroczoną skrajnią i/lub naciskiem, które w chwili obecnej naszym zdaniem stanowią jedynie znikomy procent. Uważamy, że w obecnych czasach nie możemy straszyć tak wydłużonymi terminami klientów, którzy mają alternatywę przewozu innymi – bardziej konkurencyjnymi środkami transportu. Zwracamy się również z prośbą o pilną aktualizację i większe dostosowanie do przepisów europejskich instrukcji Ir-10.
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		<p>Brak zgody na zmianę terminów realizacji wniosków o zgodę na przewóz przesyłek nadzwyczajnych. Termin uzależniony jest od rodzaju przesyłki i realizowany jest w najkrótszym możliwym czasie. Przedmiotowy przepis dotyczy również nietypowych przypadków, w których PLK musi mieć odpowiednio dużo czasu na realizację wniosków.</p> <p>Terminy realizacji wniosków o zgodę na przewóz przesyłek nadzwyczajnych, wskazane w Regulaminie, są zgodne z kartą UIC 502-1 oraz rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 7 czerwca 2006 r. w sprawie rodzaju i warunków przewozu rzeczy mogących powodować trudności transportowe przy przewozie kolejaj.</p>			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
8	<b>2.7. ust. 7</b> [Zasady akceptacji taboru kolejowego]	7. Przewoźnicy zobowiązani są do wyposażenia pojazdu posiadającego sprzęg inny niż śrubowy, w urządzenia umożliwiające sprzęgnięcie go ze sprzęgiem śrubowym, w celu „ściągnięcia” ze szlaku zdefektowanego pojazdu.	<b>PKP CARGO</b>	7. Przewoźnicy zobowiązani są do wyposażenia pojazdu <b>trakcyjnego</b> posiadającego sprzęg inny niż śrubowy, w urządzenia umożliwiające sprzęgnięcie go ze sprzęgiem śrubowym, w celu „ściągnięcia” ze szlaku zdefektowanego pojazdu.	Przepis odwołuje się do pojazdów nieposiadających sprzęgów śrubowych. Jak należy odnieść się do wagonów OSZD, które są pojazdami i posiadają sprzęgi samoczynne.
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		<p>PLK wprowadza modyfikację podrozdziału 2.7. ust. 7, który otrzyma brzmienie: „Przewoźnicy zobowiązani są do wyposażenia pociągu, w którego składzie znajdują się pojazdy posiadające sprzęg inny niż śrubowy, w urządzenie umożliwiające sprzęgnięcie ich ze sprzęgiem śrubowym, w celu „ściągnięcia” ze szlaku zdefektowanego pojazdu.”</p>			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
9	<b>3.3.2.5.</b> [Dopuszczalna długość pociągów]	1. Wykaz dopuszczalnych długości pociągów towarowych wraz z czynnymi lokomotywami zawarty jest w tablicy 2 Dodatku 1 do WRJ dostępnego dla zalogowanych użytkowników w ISZTP lub poprzez interfejs OCTOPUS w części pasywnej.	<b>DB CARGO</b>	Zmienić termin aktualizacji dodatku nr 1 do WRJ na 14 dni przed wprowadzeniem w życie.	Prosimy o przekazywanie informacji mailowej do przewoźników o aktualizacji dodatków 1 min. 2 tygodnie przez ich publikacją w systemie ISZTP. Oczekujemy, że informacje o zmianach istotne dopuszczalnych parametrów pociągu na sieci PLK będą docierały do przewoźników nie przypadkowo i przed terminem ich wejścia w życie, który pozwoli na zmianę koncepcji, jej uzgodnienie z klientem i zmianę parametrów RJ.
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		Uwaga przewoźnika zostaje przyjęta do realizacji, bez konieczności modyfikacji postanowień Regulaminu.			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
10	<b>3.4.1. ust. 4</b> [Ograniczenia środowiskowe]	4. Przewoźnicy osób korzystający z linii kolejowej nr 440 Warszawa Służewiec – Warszawa Lotnisko Chopina, zobowiązani są do zestawiania pociągu z taboru pasażerskiego wyposażonego w toalety z zamkniętym układem sanitarnym.	<b>UTK</b>	4. Przewoźnicy osób korzystający z linii kolejowej nr 440 Warszawa Służewiec – Warszawa Lotnisko Chopina, zobowiązani są do zestawiania pociągu z taboru pasażerskiego wyposażonego w toalety z zamkniętym układem sanitarnym <b>lub bez układu sanitarnego.</b>	SKM na tej linii kolejowej wykorzystuje składy bez układu sanitarnego. Taki zapis rozumiany literalnie uniemożliwia kursowanie takich pociągów na tej linii.
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		PLK przyjmuje uwagę Wnioskodawcy. Brzmienie podrozdziału 3.4.1. ust. 4 otrzymuje brzmienie: „4. Przewoźnicy osób korzystający z linii kolejowej nr 440 Warszawa Służewiec – Warszawa Lotnisko Chopina, zobowiązani są do zestawiania pociągu z taboru pasażerskiego wyposażonego w toalety z zamkniętym układem sanitarnym <b>lub bez toalet</b> ”.			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
11	<b>3.4.1. ust. 7 i 8</b> [Ograniczenia środowiskowe]	7. W przypadku spowodowania przez przewoźnika zanieczyszczenia środowiska lub bezpośredniego zagrożenia szkodą w środowisku lub szkody w środowisku-przewoźnik ponosi koszty podjętych działań zmierzających do usunięcia zanieczyszczenia albo działań zapobiegawczych i naprawczych o których mowa w ustawie z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie (Dz. U. z 2014 r. poz. 1789 ze zm.).  8. W przypadku spowodowania przez przewoźnika zanieczyszczenia środowiska, przewoźnik w ciągu 14 dni od daty zdarzenia przedstawia właściwemu terytorialnie zakładowi linii kolejowych PLK informację o sposobie i terminach planowanych do podjęcia działań, zmierzających do usunięcia zanieczyszczenia lub działań zapobiegawczych lub naprawczych.	<b>PKP CARGO</b>	7. W przypadku spowodowania przez przewoźnika zanieczyszczenia środowiska lub bezpośredniego zagrożenia szkodą w środowisku lub szkody w środowisku-przewoźnik ponosi koszty podjętych działań zmierzających do usunięcia zanieczyszczenia albo działań zapobiegawczych i naprawczych <b>o których mowa w ustawie z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie (Dz. U. z 2014 r. poz. 1789 ze zm.) zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami ochrony środowiska w tym przepisami dot. zapobiegania i naprawy szkód w środowisku.</b>  8. W przypadku spowodowania przez przewoźnika zanieczyszczenia środowiska, przewoźnik w ciągu <b>14 30</b> dni od daty zdarzenia przedstawia właściwemu terytorialnie zakładowi linii kolejowych PLK	Proponuje się rezygnację z wymieniania konkretnych aktów prawnych i zastosowanie uogólnienia, z uwagi na częste zmiany w przepisach (np. przytoczony dziennik ustaw dla ustawy szkodowej jest już nieaktualny-powinien być (t.j. Dz.U. z 2018 poz. 954).  Proponuje się wydłużenie terminu przedstawienia harmonogramu działań z 14 dni do 30 dni, z uwagi na procedury przetargowe wymagające kontaktu z kilkoma specjalistycznymi firmami zajmującymi się usuwaniem szkód w środowisku oraz potrzebę porównania złożonych przez nich ofert.

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
				informację o sposobie i terminach planowanych do podjęcia działań, zmierzających do usunięcia zanieczyszczenia lub działań zapobiegawczych lub naprawczych.	
			UTK	8. W przypadku spowodowania przez przewoźnika zanieczyszczenia środowiska, przewoźnik w ciągu 14 dni od daty zdarzenia przedstawia właściwemu terytorialnie zakładowi linii kolejowych PLK informację o sposobie i terminach planowanych do podjęcia działań, zmierzających do usunięcia zanieczyszczenia lub działań zapobiegawczych i naprawczych. <b>W przypadku niedotrzymania przez przewoźnika tego obowiązku, działania niezbędne do usunięcia zanieczyszczeń lub działań zapobiegawczych i naprawczych podejmie PLK na koszt tego przewoźnika.</b>	Na podstawie obecnego zapisu, w przypadku niewypełnienia tego obowiązku przez takiego przewoźnika PLK nie ma możliwości podjęcia działań zmierzających do wyegzekwowania tego.
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		PLK akceptuje rezygnację z wymienienia konkretnych aktów prawnych i zastosowanie uogólnienia, z uwagi na częste zmiany w przepisach. PLK nie wyraża zgody na wydłużenie terminu przedstawienia harmonogramu działań. Reakcja w przypadku spowodowania przez przewoźnika zanieczyszczenia środowiska lub bezpośredniego zagrożenia szkodą w środowisku lub szkody w środowisku, powinna być niezwłoczna. Należy podkreślić, że wskazany termin 14 dni odnosi się do przedstawienia sposobu i terminów planowanych działań zmierzających do usunięcia zanieczyszczenia. Termin ten jest wystarczający, by przedstawić PLK harmonogram czynności.			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
12	<b>3.5. ust. 6 i 7</b> [Dostępność infrastruktury]	6. Wykaz planowanych długoterminowych zamknięć torowych zawiera załącznik 5.1, stanowiący „Sieciowy harmonogram zamknięć torowych planowanych do wykonania w rozkładzie jazdy pociągów 2019/2020”. 7. Planowanie okresowe dotyczy terminów obowiązywania zmienionej organizacji ruchu. Szczegółowy terminarz zmian w rozkładzie jazdy pociągów jest dostępny w załączniku 5.2.	DB CARGO	Proponujemy zwiększenie liczby terminów aktualizacji załączników 5.1 i 5.2 przynajmniej do min. 4/rok (obecnie są 2 aktualizacje/rok).	Rzadko aktualizowane załączniczki (przede wszystkim 5.1) sprawiają wiele trudności przy planowaniu przewozów. Nasi kontrahenci oczekują od nas precyzyjnych informacji odnośnie utrudnień w przewozach, a uniemożliwiają to w praktyce częste przesunięcia terminów inwestycji.
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		PLK przeanalizuje możliwość techniczną udostępnienia wglądu do okresowych harmonogramów zamknięć w ISZTP podmiotom zewnętrznym.			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany i uzasadnienie
13	<b>3.5. ust. 8</b> [Dostępność infrastruktury]	8. Na liniach objętych planowanymi zamknięciami torowymi, o których mowa w ust. 2 pkt 1, PLK opracuje RRJ w oparciu o faktyczne możliwości przepustowości linii. Wykaz linii, na których nie jest dostępna zdolność przepustowa lub dostępna zdolność przepustowa jest ograniczona - zawiera <b>załącznik 5.3</b> .	Koleje Śląskie	Wykreślić w całości lub nanieść zmiany zabezpieczające prawo przewoźnika do zwrotu kosztów ZKA oraz prawo pasażera do kontynuowania podróży w całym rozkładzie jazdy. <u>Zmodyfikować zapis zgodnie z poniższym uzasadnieniem:</u>  Misją kolei jest prowadzić bezpieczne przewozy, w naszym przypadku pasażerskie. Ograniczenie przepustowości w wyniku prowadzonych prac = ZKA, niezależnie od tego, czy zarządca udostępni nam trasę, czy też nie. Problem polega na wyższych kosztach ZKA, jakie

				<p>ponosi przewoźnik, niż w przypadku jazdy pociągowej. Niezrozumiałe jest ponoszenie dodatkowych kosztów przez przewoźnika z uwagi na remonty zarządcy. Czy przewoźnik dochodzi roszczeń finansowych z powodu remontu taboru u zarządcy? Przewoźnik płaci za dostęp do infrastruktury, buduje długoletnią ofertę i nie może pozwolić sobie na utratę pasażerów. W przypadku załącznika 5.3 PLK zastrzega sobie prawo pozostawienia przewoźnika i pasażerów samym sobie, jak gdyby zarządca chciał powiedzieć, że w danej jednostce czasu nie obchodzi nas co zrobicie z pasażerami, my mamy remont. Konieczne jest wypracowanie modelu, który pozwalałby zabezpieczyć interesy pasażerów i przewoźników w tym finansowanie komunikacji zastępczej. Zapis w tej formie jest nieakceptowalny. Realizujemy już zamknięcia z wstrzymaniem ruchu i ten model się sprawdza. Zmiana ma naszym zdaniem na celu przesunięcie odpowiedzialności finansowej w kierunku przewoźników i organizatorów transportu.</p> <p>Nowelizacja ustawy o transporcie kolejowym nie wprowadziła odmiennego niż dotychczas określenia obowiązków zarządcy (PLK) w zakresie udostępniania infrastruktury, również tej, która objęta jest pracami remontowo-modernizacyjnymi. Oznacza to, że zdolność przepustowa powinna być przyznana również na obszarach objętych zamknięciami torowymi i następnie objęta alokacją przepustowości (trasa alternatywna, ZKA). Jeżeli występuje natomiast okoliczność, że zarządca infrastruktury nie dopuszcza ruchu kolejowego na danej infrastrukturze, to jest to infrastruktura nieczynna (zgodnie z art. 4 pkt 1b ustawy o transporcie kolejowym). Konsekwencje takich zapisów ponosi nie tylko przewoźnik, ale przede wszystkim podróżny, który korzysta z usług o charakterze publicznym, i który powinien mieć zapewnioną możliwość skorzystania z nich.</p>
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		Tam gdzie następuje całkowita przerwa w ruchu, PLK nie przydziela tras pociągów ze względu na brak dostępnej zdolności przepustowej. Brzmienie przepisu pozostaje bez zmian.		

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
14	<b>4.1. ust. 11</b> [Wprowadzenie]	11. Zarządca w komunikatach dostępnych w ISZTP lub poprzez interfejs OCTOPUS w części pasywnej informuje o braku dostępności zdolności przepustowej w wyniku nieplanowanych prac w zakresie utrzymania infrastruktury kolejowej.	<b>Województwo Śląskie</b>	11. Zarządca w komunikatach dostępnych w ISZTP lub poprzez interfejs OCTOPUS w części pasywnej <b>oraz na stronie internetowej w zakładce .....</b> informuje o braku dostępności zdolności przepustowej w wyniku nieplanowanych prac w zakresie utrzymania infrastruktury kolejowej.	W chwili obecnej o takiej sytuacji Organizator przewozów dowiaduje się „z drugiej ręki”, czyli od Operatora. Jeżeli informacje na temat zdolności przepustowej podawane są do publicznej wiadomości nie widzimy przeszkód, ażeby informacje o braku dostępności w wyniku nieplanowanych prac w zakresie utrzymania infrastruktury dostępne były tylko dla użytkowników ISZTP.
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		Brzmienie przepisu pozostaje bez zmian. Informacje o braku dostępności zdolności przepustowej w wyniku nieplanowanych prac w zakresie utrzymania infrastruktury kolejowej podawane są w Internetowym Systemie Zamawiania Tras Pociągów (ISZTP), do którego aplikant uzyskuje dostęp po zawarciu umowy o przydzielenie zdolności przepustowej. PLK przeanalizuje, czy istnieją możliwości systemowe udostępnienia informacji o nieplanowanych zamknięciach torowych wszystkim zainteresowanym podmiotom.			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
15	<b>4.1. ust. 12 i 13</b> [Wprowadzenie]	12. W trakcie rozpatrywania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej, PLK uwzględnia poprzednie wielkości wykorzystania zdolności przepustowej przez aplikanta, w ostatnim zakończonym okresie	<b>DB CARGO</b>	<del>12. W trakcie rozpatrywania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej, PLK uwzględnia poprzednie wielkości wykorzystania zdolności przepustowej przez aplikanta, w ostatnim zakończonym okresie obowiązywania rocznego rozkładu</del>	Proponujemy wykreślenie zapisu w całości. Uważamy, że ustalone limity wykorzystania dla RRJ i odcinków o niewystarczającej zdolności przepustowej są zbyt wysokie. Osiągnięcie tak wysokich wartości podczas realizacji utrudnione jest m. in. modernizacjami, rewitalizacjami oraz

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
		<p>obowiązującego rocznego rozkładu jazdy pociągów.</p> <p>Wartości progowe wynoszą:</p> <p>1) 80% wykorzystania dla tras RRJ;</p> <p>2) 95% wykorzystania dla odcinków infrastruktury o niewystarczającej zdolności przepustowej.</p> <p>13. W przypadku przepełnienia odcinka infrastruktury, wielkość wykorzystania trasy pociągu poniżej progu wskazanego w ust. 12 pkt 2, upoważnia PLK do odmowy przydzielenia aplikantowi trasy pociągu na tym odcinku.</p>		<p><del>jazdy pociągów. Wartości progowe wynoszą:</del></p> <p><del>1) 80% wykorzystania dla tras RRJ;</del></p> <p><del>2) 95% wykorzystania dla odcinków infrastruktury o niewystarczającej zdolności przepustowej.</del></p> <p><del>13. W przypadku przepełnienia odcinka infrastruktury, wielkość wykorzystania trasy pociągu poniżej progu wskazanego w ust. 12 pkt 2, upoważnia PLK do odmowy przydzielenia aplikantowi trasy pociągu na tym odcinku.</del></p>	<p>pracami utrzymaniowo-naprawczymi, na które przewoźnicy nie mają często wpływu. W interesie każdego przewoźnika jest maksymalne wykorzystanie przydzielonych RJ. Za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej przewoźnicy już płacą wysoką opłatę rezerwacyjną, a odmowa przydzielenia trasy może doprowadzić dodatkowo do utraty stałych klientów przewoźnika, dla których najczęściej zamawia się RRJ.</p>
			<b>Przewozy Regionalne</b>		<p>Zarządca infrastruktury wprowadził te punkty celem wykorzystania zapisów jako podstawy do pozbawienia przewoźnika prawa do wykorzystania trasy pociągu – zgodnie z zapisami podrozdziału 7.1. ust. 9, 10 i 11.</p>
			<b>PKP CARGO</b>		<p>Przepis zakłada złą wolę przewoźnika, który chce blokować przepustowość pomimo tego, że w poprzednim rozkładzie nie miał wykorzystania trasy na odpowiednio wysokim poziomie regularności. Trasy w RRJ są obciążone koniecznością zaplanowania z dużym wyprzedzeniem, a także dużym ryzykiem opłaty rezerwacyjnej w przypadku ich niewykorzystania. Kara finansowa wynikająca z opłaty rezerwacyjnej jest wystarczająco dotkliwa dla przewoźnika i nie ma powodu, aby jeszcze w ten sposób ograniczać dostęp do tras, które mogą mieć strategiczne znaczenie np. przewóz kruszyw. Równocześnie należy podkreślić, iż z uwagi na dynamiczną sytuację w realizacji przewozów jak również prowadzonych zamknięć torowych sugerowanie się regularnością z poprzedniego RJ nie będzie miało faktycznego przełożenia na aktualne możliwości wykorzystania trasy.</p>
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		<p>Przepis dotyczący uwzględniania poprzednich wielkości wykorzystania zdolności przepustowej przez aplikanta wynika z rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz.U. z 2017 r., poz. 755). PLK modyfikuje brzmienie podrozdziału 4.1. ust. 12 na:</p> <p>„12. W trakcie rozpatrywania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej, PLK uwzględnia poprzednie wielkości wykorzystania zdolności przepustowej przez aplikanta, w ostatnim zakończonym okresie obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów. Wartości progowe wynoszą:</p> <p>1) 70% wykorzystania dla tras RRJ;</p> <p>2) 90% wykorzystania dla odcinków infrastruktury o niewystarczającej zdolności przepustowej.”</p>			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
16	<b>4.2.1. ust. 18</b>	18. Wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej dla tras pociągów w ramach RRJ na liniach kolejowych:	<b>PKP Intercity</b>	18. Wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej dla tras pociągów w ramach RRJ na liniach kolejowych:	Prawidłowy termin kursowania pociągów sezonowych.



Zestawienie uwag zgłoszonych do Projektu Regulaminu sieci 2019/2020 opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 26 lipca 2018 r., wraz z informacją o sposobie rozpatrzenia przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

[Składanie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej dla tras pociągów]	- 202: Gdańsk Główny – Stargard - 213: Reda – Hel należy składać oddzielnie w dwóch wariantach terminów kursowania: 1) wnioski poza sezonem letnim, tj.: od 15 grudnia 2019 r. do 25 czerwca 2020 r. i od 30 sierpnia 2020 r. do 12 grudnia 2020 r. 2) wnioski w sezonie letnim, tj. od 26 czerwca 2020 r. do 29 sierpnia 2020 r.		- 202: Gdańsk Główny – Stargard - 213: Reda – Hel należy składać oddzielnie w dwóch wariantach terminów kursowania: 1) wnioski poza sezonem letnim, tj.: od 15 grudnia 2019 r. do 25 czerwca 2020 r. i od 30 sierpnia 2020 r. do 12 grudnia 2020 r. 2) wnioski w sezonie letnim, tj. od 26 czerwca 2020 r. do <del>29</del> 31 sierpnia 2020 r.	
Sposób rozpatrzenia przez PLK:	PLK modyfikuje postanowienie podrozdziału 4.2.1. ust. 18 pkt 2 na: „wnioski w sezonie letnim, tj. od 26 czerwca 2020 r. do 30 sierpnia 2020 r.”			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Wnioskodawca	Propozycja zmiany i uzasadnienie	
17	4.2.2. [Składanie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów lub postoju]	DB CARGO	Proponujemy zmienić tryb składania wniosków o rozkład jazdy, manewry i postoje, aby można było składać razem w jednym wniosku i w jednym systemie, np. ISZTP. Jeden system spowoduje znaczne ułatwienie pracy przy składaniu wniosków o RJ, manewry i postoje oraz ich wzajemne powiązanie. Uniknie się sytuacji, gdy rozkład jazdy jest zamówiony a wniosek o postój lub manewry na stacji końcowej jest odrzucony.	
		PKP CARGO	<p><b>Propozycja zmiany</b></p> <p>Wnioskujemy składanie zamówień o przydzielenie zdolności przepustowej na dostęp do OIU (manewry, postoje) w systemie ryczałtowym na okres obowiązywania rozkładu jazdy. Wnioskujemy o dopisanie: <b>12. „Dopuszcza się składanie wniosków w celu wykonania manewrów lub postoju na cały okres obowiązywania rozkładu jazdy</b> <b>13. Warunki składania wniosków będą określone dla każdego przewoźnika w Umowie o przydzielenie”.</b></p>	<p><b>Uzasadnienie / uwagi</b></p> <p>Odciążenie stanowisk związanych z prowadzeniem ruchu dodatkowymi czynnościami zarówno ze strony przewoźnika jak i zarządcy infrastruktury. Podstawa: Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. Rozdział 2 Przydzielanie zdolności przepustowej § 4.3 Jeżeli wniosek dotyczy zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów, zawiera co najmniej: 1) cel wykonania manewrów, 2) miejsce wykonania manewrów, 3) rodzaj manewrujących pojazdów.</p>
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		<p>W zakresie uwagi DB Cargo, PLK w chwili obecnej nie ma możliwości przychylenia się do propozycji, z uwagi na ograniczone możliwości techniczne systemu informatycznego, jednakże podejmuje działania, aby taka funkcjonalność została wprowadzona.</p> <p>W zakresie uwagi PKP CARGO: PLK wprowadzi propozycję ust. 12 do Regulaminu sieci. PLK nie wyraża zgody na wprowadzenie propozycji ust. 13 do Regulaminu sieci, ponieważ warunki składania wniosków muszą być jednakowe dla wszystkich aplikantów.</p>		

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
18	4.2.2. ust. 1 [Składanie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów lub postoju]	1. Wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów lub postoju, składany jest w formie elektronicznej, według poniższych zasad za pomocą modułu „Wnioski o Manewry i Postoje” w systemie ISZTP.	PKP CARGO	1. Wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów lub postoju, składany jest w formie elektronicznej, według poniższych zasad za pomocą <del>modułu „Wnioski o Manewry i Postoje”</del> „Modułu do obsługi wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej” w systemie ISZTP.	W systemie ISZTP na ekranie pokazuje się nazwa modułu w zapisie „Moduł do obsługi wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej”. Wobec powyższego proponuje się przyjęć nazwę taką jaka pokazuje się dla użytkownika systemu lub w drugiej alternatywie pozostawić nazwę modułu jaka jest proponowana w zapisach projektu

Zestawienie uwag zgłoszonych do Projektu Regulaminu sieci 2019/2020 opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 26 lipca 2018 r., wraz z informacją o sposobie rozpatrzenia przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
					„Regulaminu” i zmienić nazwę w systemie stosownie do zapisu w „Regulaminie”.
Sposób rozpatrzenia przez PLK: Przychylając się do uwagi Wnioskodawcy, PLK modyfikuje nazewnictwo przedmiotowego modułu w podrozdziale 4.2.2. ust. 1 i 5 na: „Moduł do składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej – manewry i postoje”.					

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
19	<b>4.2.2. ust. 7</b> [Składanie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów lub postoju]	7. Dopuszcza się złożenie jednego wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów i postoju, o ile wniosek dotyczy tej samej stacji.	PKP CARGO	<del>7. Dopuszcza się złożenie jednego wniosku</del> <del>Na jednym wniosku można wystąpić</del> <del>o przydzielenie zdolności przepustowej</del> <del>w celu wykonania manewrów i postoju, o ile</del> <del>wniosek dotyczy tej samej stacji, zgodnie</del> <del>z możliwościami udostępnianymi w „Module</del> <del>do obsługi wniosków o przydzielenie</del> <del>zdolności przepustowej”.</del>	„Moduł do obsługi wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej” w systemie ISZTP umożliwi w ramach jednego wniosku wystąpienie o przydzielenie przepustowości w celu wykonania manewrów i postoju dla więcej niż jedna stacja.
Sposób rozpatrzenia przez PLK: PLK modyfikuje postanowienie na: „7. Dopuszcza się złożenie jednego wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów lub postoju, zgodnie z możliwościami udostępnianymi w <i>Module do składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej – manewry i postoje</i> ”.					

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
20	<b>4.2.2. ust. 11</b> [Składanie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów lub postoju]	11. Nie ma konieczności składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów w zakresie zmiany czoła pociągu lub postoju, jeśli wynikają one z zarządzanego rozkładu jazdy lub z przyczyn leżących po stronie PLK.	PKP CARGO		W treści projektu „Regulaminu” nie ma definicji wyrażenia „z przyczyn leżących po stronie PLK”. W realizowanym procesie przewozowym występują częste przypadki zakłóceń płynności w jego realizacji, co przekłada się na nieplanowe zatrzymania pociągów, a takie zdarzenia winne skutkować zabezpieczeniem w stacji zatrzymania zdolności przepustowej dla postój na torach ogólnodostępnych (płatnego lub niepłatnego). Przedstawienie w oddzielnym ustępie interpretacji wyrażenia „z przyczyn leżących po stronie PLK” ułatwiłoby realizację obowiązków przez przewoźnika wynikających z postanowień tego podrozdziału.
Sposób rozpatrzenia przez PLK: PLK modyfikuje ust. 11, który otrzymuje brzmienie: „11. Nie ma konieczności składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów w zakresie zmiany czoła pociągu lub postoju, jeśli wynikają one z zarządzanego rozkładu jazdy <u>lub w przypadku zakłóceń eksploatacyjnych.</u> ”					

L.p.	Jedn. redakcyjna	Wnioskodawca	Propozycja zmiany i uzasadnienie
21	<b>4.3.1.</b> [Harmonogram rocznego rozkładu jazdy] <b>4.3.3.1</b> [Zmiany, w których rozpatrywane są wnioski o przydzielenie tras pociągów (Aktualizacja rozkładu jazdy)]	DB CARGO	Sugerujemy dopasować terminy składania wniosków na RRJ, aktualizacji RRJ oraz organizacji zamknięciach zgodnie z terminami RNE.  Standaryzacja terminów składania wniosków z Europą będzie sprzyjała lepszemu planowaniu i tworzeniu lepiej zsynchronizowanych międzynarodowych koncepcji transportu towarów kolejną. Temat był już poruszany wielokrotnie, ale wciąż budzi kontrowersje i jest niezrozumiały przez naszych klientów i przewoźników zagranicznych.

<p><b>4.3.3.2.</b> [Zmiany, w których nie są rozpatrywane wnioski o przydzielenie tras pociągów]</p>		
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		PLK nie wyraża zgody na zmiany terminów. Terminy składania wniosków do RRJ są zgodne z terminami RNE, pozostałe wynikają z organizacji pracy ZRJ.

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
22	<p><b>4.3.1. ust. 1</b> [Harmonogram rocznego rozkładu jazdy]</p>	<p>1. PLK opracowuje projekt RRJ na podstawie wniosków o przydzielenie tras pociągów złożonych zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziałach 4.1. - 4.2., z zachowaniem terminów: <b>TRASY IRJ na okres obowiązywania RRJ:</b> Rodzaj trasy: pasażerskie, towarowe, próżne składy pasażerskie i lokomotywy Terminy: od 6 lipca 2019 r. do 16 września 2019 r.</p>	DB CARGO	<p>Proponujemy doprecyzować zapis, że przy składaniu długoterminowych IRJ w okresie lipiec – wrzesień 2019 przy ich konstrukcji obowiązuje kolejność składania wniosków.</p>	<p>Przyjęcie naszej propozycji będzie ułatwieniem w konstrukcji długoterminowych IRJ zgodnie z zasadą, że przy składaniu wniosków o IRJ (ad hoc) pierwszeństwo w konstrukcji będą miały wnioski złożone jako pierwsze w kolejności.</p>
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		Podrozdział 4.3.1. ust. 1 określa wnioski IRJ, których kolejność jest określana w podrozdziale 4.3.2. ust. 11 Zapis pozostaje bez zmian.			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
23	<p><b>4.3.1. ust. 2 pkt 6</b> [Harmonogram rocznego rozkładu jazdy]</p>	<p>2. PLK opracowuje projekt RRJ uwzględniając w następującej kolejności: 6) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów zamówionych przez aplikantów, którzy spełnili wymagania w zakresie ustalonego przez zarządcę progu wykorzystania tras pociągów, o którym mowa w podrozdziale 4.1 ust. 12 pkt 1, w ostatnim zakończonym okresie obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów;</p>	DB CARGO	<p><del>6) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów zamówionych przez aplikantów, którzy spełnili wymagania w zakresie ustalonego przez zarządcę progu wykorzystania tras pociągów, o którym mowa w podrozdziale 4.1 ust. 12 pkt 1, w ostatnim zakończonym okresie obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów;</del></p>	<p>Proponujemy wykreślenie zapisu w całości. Uważamy, że ustalone limity wykorzystania dla RRJ i odcinków o niewystarczającej zdolności przepustowej są zbyt wysokie. Osiągnięcie tak wysokich wartości podczas realizacji utrudnione jest m. in. modernizacjami, rewitalizacjami oraz pracami utrzymaniowo-naprawczymi, na które przewoźnicy nie mają często wpływu. W interesie każdego przewoźnika jest maksymalne wykorzystanie przydzielonych RJ. Za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej przewoźnicy już płacą wysoką opłatę rezerwacyjną, a odmowa przydzielenia trasy może doprowadzić dodatkowo do utraty stałych klientów przewoźnika, dla których najczęściej zamawia się RRJ.</p>
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		PLK nie wyraża zgody na propozycję DB Cargo. Przepis wynika z § 7 ust. 7 pkt 4 lit. c rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz.U. z 2017 r., poz. 755). PLK doprecyzuje, że pierwszeństwo w opracowaniu tras następuje w obrębie danej kategorii.			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi	
24	<b>4.3.1. ust. 3</b> [Harmonogram rocznego rozkładu jazdy]	<p>3. Opracowując RRJ, podczas rozpatrywania każdego z priorytetów, o których mowa w ust. 2, PLK dodatkowo uwzględnia następujące stopnie pierwszeństwa pociągów:</p> <p>1) pasażerskie ekspresowe (EC, EN, EI, EX) i międzynarodowe (MM, RM, AM);</p> <p>2) pasażerskie międzywojewódzkie i wojewódzkie dowożące do pracy, tzn. z przyjazdem do wskazanej stacji docelowej lub innej stacji wskazanej przez przewoźnika na drodze przejazdu pociągu w godzinach 05<sup>30</sup>- 08<sup>30</sup> oraz odwożące z pracy, tzn. pociągi odjeżdżające ze stacji początkowej lub innej wskazanej przez przewoźnika na drodze przejazdu pociągu w godzinach 14<sup>30</sup>-17<sup>30</sup>;</p> <p>3) pozostałe pasażerskie wojewódzkie;</p> <p>4) pociągi towarowe;</p> <p>5) próżne składy pasażerskie i lokomotywy.</p>	<b>Koleje Dolnośląskie</b>	<p>3. Opracowując RRJ, podczas rozpatrywania każdego z priorytetów, o których mowa w ust. 2, PLK dodatkowo uwzględnia następujące stopnie pierwszeństwa pociągów:</p> <p>1) pasażerskie ekspresowe (EC, EN, EI, EX) i międzynarodowe (MM, RM, AM);</p> <p>2) pasażerskie międzywojewódzkie i wojewódzkie dowożące do pracy, tzn. z przyjazdem do wskazanej stacji docelowej lub innej stacji wskazanej przez przewoźnika na drodze przejazdu pociągu w godzinach 05<sup>30</sup>- 08<sup>30</sup> oraz odwożące z pracy, tzn. pociągi odjeżdżające ze stacji początkowej lub innej wskazanej przez przewoźnika na drodze przejazdu pociągu w godzinach 14<sup>30</sup>-17<sup>30</sup>;</p> <p>3) pozostałe pasażerskie <b>międzywojewódzkie i wojewódzkie</b>;</p> <p>4) pociągi towarowe;</p> <p>5) próżne składy pasażerskie i lokomotywy.</p>	<p>Pociągi bezwzględnie priorytetowe zawarte są w punkcie 1. Zarówno pociągi wojewódzkie, jak i międzywojewódzkie mogą pełnić funkcje dowozowe do pracy (wówczas mieć priorytet w pkt 2, jak i ich nie pełnić (wówczas nie mieć wspomnianego priorytetu i znajdować się w pkt 3.</p> <p>Zapis o wskazaniu przez przewoźnika dowolnej stacji na trasie przejazdu zapewniający priorytetowe trasowanie pociągu jest obecnie nadużywany przez przewoźników. Ponadto ponieważ pociągi międzywojewódzkie też są wskazane jako dowożące do pracy, ze względu na długie relacje tych pociągów, bardzo zwiększa to ich liczbę.</p> <p>Naszym zdaniem zapis wymaga doprecyzowania tak, aby ograniczyć jego nadużywanie. Zbiór stacji, do/ z których uznaje się pociąg za dowożący do pracy powinien być ograniczony, ponieważ obecnie zaproponowane zapisy pozwalają na bardzo swobodne rozszerzenie pakietu pociągów trasowanych priorytetowo, a inni przewoźnicy nie mają możliwości kwestionowania, że np. jak zweryfikować twierdzenie przewoźnika, że pociąg relacji Łódź Kaliska – Poznań dowozi do pracy w Zduńskiej Woli na godzinę 8<sup>19</sup> albo to, że pociąg rel. Zakopane – Gdynia Główna dowozi pasażerów ze Skierniewic do Warszawy?</p> <p>Ponadto, brak umieszczenia w stopniach pozostałych pociągów międzywojewódzkich.</p>	
			<b>PKP Intercity</b>	<p>3. Opracowując RRJ, podczas rozpatrywania każdego z priorytetów, o których mowa w ust. 2, PLK dodatkowo uwzględnia następujące stopnie pierwszeństwa pociągów:</p> <p>1) pasażerskie ekspresowe (EC, EN, EI, EX) i międzynarodowe (MM, RM, AM);</p> <p>2) pasażerskie międzywojewódzkie i wojewódzkie dowożące do pracy, tzn. z przyjazdem do wskazanej stacji docelowej lub innej stacji wskazanej przez przewoźnika na drodze przejazdu pociągu w godzinach 05<sup>30</sup>- 08<sup>30</sup> oraz odwożące z pracy, tzn. pociągi odjeżdżające ze stacji początkowej lub innej wskazanej przez przewoźnika na drodze przejazdu pociągu w godzinach 14<sup>30</sup>-17<sup>30</sup>;</p> <p>3) pozostałe pasażerskie wojewódzkie;</p> <p>4) pociągi towarowe;</p> <p>5) próżne składy pasażerskie i lokomotywy.</p>	<p>3. Opracowując RRJ, podczas rozpatrywania każdego z priorytetów, o których mowa w ust. 2, PLK dodatkowo uwzględnia następujące stopnie pierwszeństwa pociągów:</p> <p>1) pasażerskie ekspresowe (EC, EN, EI, EX) i międzynarodowe (MM, RM, AM);</p> <p>2) pasażerskie międzywojewódzkie i wojewódzkie dowożące do pracy, tzn. z przyjazdem do wskazanej stacji docelowej lub innej stacji wskazanej przez przewoźnika na drodze przejazdu pociągu w godzinach <del>05<sup>30</sup>-08<sup>30</sup></del> <b>05<sup>00</sup>- 09<sup>00</sup></b> oraz odwożące z pracy, tzn. pociągi odjeżdżające ze stacji początkowej lub innej wskazanej przez przewoźnika</p>	<p>W ostatnim dziesięcioleciu zmieniły się godziny pracy wielu firm. W związku z tym, naszym zdaniem zachodzi potrzeba wydłużenia czasookresu godzin szczytu przewozowego. Zwracamy uwagę, że pociągi dowożące do pracy w niedłgiej perspektywie będą coraz bardziej obciążone z uwagi na ceny paliw i występujący już deficyt miejsc parkingowych w centrach dużych miast. Należy więc stworzyć jak najbardziej sprzyjające warunki do wybierania kolei jako dobrego, planowego, regularnego środka transportu.</p>
			<b>Koleje Śląskie</b>	<p>3. Opracowując RRJ, podczas rozpatrywania każdego z priorytetów, o których mowa w ust. 2, PLK dodatkowo uwzględnia następujące stopnie pierwszeństwa pociągów:</p> <p>1) pasażerskie ekspresowe (EC, EN, EI, EX) i międzynarodowe (MM, RM, AM);</p> <p>2) pasażerskie międzywojewódzkie i wojewódzkie dowożące do pracy, tzn. z przyjazdem do wskazanej stacji docelowej lub innej stacji wskazanej przez przewoźnika na drodze przejazdu pociągu w godzinach 05<sup>30</sup>- 08<sup>30</sup> oraz odwożące z pracy, tzn. pociągi odjeżdżające ze stacji początkowej lub innej wskazanej przez przewoźnika</p>	<p>3. Opracowując RRJ, podczas rozpatrywania każdego z priorytetów, o których mowa w ust. 2, PLK dodatkowo uwzględnia następujące stopnie pierwszeństwa pociągów:</p> <p>1) pasażerskie ekspresowe (EC, EN, EI, EX) i międzynarodowe (MM, RM, AM);</p> <p>2) pasażerskie międzywojewódzkie i wojewódzkie dowożące do pracy, tzn. z przyjazdem do wskazanej stacji docelowej lub innej stacji wskazanej przez przewoźnika na drodze przejazdu pociągu w godzinach 05<sup>30</sup>- 08<sup>30</sup> oraz odwożące z pracy, tzn. pociągi odjeżdżające ze stacji początkowej lub innej wskazanej przez przewoźnika</p>	<p>W ostatnim dziesięcioleciu zmieniły się godziny pracy wielu firm. W związku z tym, naszym zdaniem zachodzi potrzeba wydłużenia czasookresu godzin szczytu przewozowego. Zwracamy uwagę, że pociągi dowożące do pracy w niedłgiej perspektywie będą coraz bardziej obciążone z uwagi na ceny paliw i występujący już deficyt miejsc parkingowych w centrach dużych miast. Należy więc stworzyć jak najbardziej sprzyjające warunki do wybierania kolei jako dobrego, planowego, regularnego środka transportu.</p>

				na drodze przejazdu pociągu w godzinach <del>14<sup>30</sup>-17<sup>30</sup>-14<sup>00</sup> - 18<sup>00</sup>;</del>	
				3) pozostałe pasażerskie wojewódzkie; 4) pociągi towarowe; 5) próżne składy pasażerskie i lokomotywy.	
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		PLK modyfikuje podrozdział 4.3.1. ust. 3 pkt 3, który otrzymuje brzmienie: „3) <i>pozostałe pasażerskie międzywojewódzkie i wojewódzkie</i> ”.			
		Brak podstaw do zmiany godzin szczytu określonych w ust. 3 pkt 2. Przepis pozostaje bez zmian.			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
25	<b>4.3.1. ust. 5</b> [Harmonogram rocznego rozkładu jazdy]	<p>5. PLK nie przydziela zdolności przepustowej dla odcinków linii, na których w związku z planowanymi modernizacjami, rewitalizacjami oraz pracami utrzymaniowo-naprawczymi, wystąpią ograniczenia w ruchu pociągów - wskazane w <b>załączniku 5.3</b>.</p> <p>Na liniach, na których występują całodobowe przerwy w ruchu, nieobejmujące całego rozkładu jazdy pociągów, wskazane w <b>załączniku 5.3</b>, należy złożyć osobne wnioski uwzględniające przerwę w ruchu oraz wnioski z terminem kursowania poza przerwą w ruchu.</p> <p>W przypadku kiedy PLK, po rozpatrzeniu wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej w ramach RRJ lub aktualizacji RRJ stwierdzi, że złożone wnioski obejmują swym zakresem odcinki linii, wskazane w <b>załączniku 5.3</b>, oraz nie ma możliwości przydzielenia wnioskowanej zdolności przepustowej, poinformuje o tym fakcie aplikanta, wskazując termin, do którego aplikant ma możliwość złożenia nowego lub poprawionego wniosku o przydzielenie tras pociągów w zakresie nieobjętym ograniczeniami wskazanymi w <b>załączniku 5.3</b>.</p> <p>Niezłożenie poprawionego przez aplikanta wniosku w terminie 14 dni skutkuje nieprzydzieleniem zdolności przepustowej na odcinku linii wskazanym w <b>załączniku 5.3</b> oraz oznaczeniem tych wniosków jako „BUS”.</p>	<b>Przewozy Regionalne</b>	<p>5. PLK nie przydziela zdolności przepustowej dla odcinków linii, na których w związku z planowanymi modernizacjami, rewitalizacjami oraz pracami utrzymaniowo-naprawczymi, wystąpią ograniczenia w ruchu pociągów - wskazane w <b>załączniku 5.3</b> - polegające na przerwie całkowitej (ruch wstrzymany). <del>Na liniach, na których występują całodobowe przerwy w ruchu, nieobejmujące całego rozkładu jazdy pociągów, wskazane w załączniku 5.3, należy złożyć osobne wnioski uwzględniające przerwę w ruchu oraz wnioski z terminem kursowania poza przerwą w ruchu.</del></p> <p>W przypadku kiedy PLK, po rozpatrzeniu wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej w ramach RRJ lub aktualizacji RRJ stwierdzi, że złożone wnioski obejmują swym zakresem odcinki linii, wskazane w <b>załączniku 5.3</b>, oraz nie ma możliwości przydzielenia wnioskowanej zdolności przepustowej, poinformuje o tym fakcie aplikanta, wskazując termin, do którego aplikant ma możliwość złożenia nowego lub poprawionego wniosku o przydzielenie tras pociągów w zakresie nieobjętym ograniczeniami wskazanymi w <b>załączniku 5.3</b>.</p> <p>Niezłożenie poprawionego przez aplikanta wniosku w terminie 14 dni skutkuje nieprzydzieleniem zdolności przepustowej na odcinku linii wskazanym w <b>załączniku 5.3</b> oraz oznaczeniem tych wniosków jako „BUS”.</p>	<p>Jeżeli układ Załącznika 5.3 w Regulaminie sieci 2019/2020 będzie taki sam jak w Regulaminie sieci 2018/2019, to załącznik ten jest podzielony na trzy kolumny (biorąc pod uwagę rodzaj ograniczenia): 1. Przerwa całkowita (ruch wstrzymany); 2. Ograniczenie przepustowości (ruch jednotorowy); 3. Przerwa technologiczna. Jaki jest sens zapisu o nie przydzielaniu zdolności przepustowej przy ruchu jednotorowym lub przerwie technologicznej?</p> <p>W ramach RRJ należy złożyć wszystkie pociągi bez uwzględniania przerw w ruchu, ponieważ w ramach kolejnych faz zamknięciowych te przerwy zostaną uwzględnione. Po to jest aż 5 faz zamknięciowych, aby uwzględnić wprowadzone w danym okresie zmiany. Ponadto konieczność złożenia dodatkowych wniosków przy bardzo dużej ilości zamknięć torowych znacznie wydłuża i utrudnia proces składania wniosków, a okres na składanie wniosków nie ulega wydłużeniu.</p>

				<p>Wykreślić w całości lub nanieść zmiany zabezpieczające prawo przewoźnika do zwrotu kosztów ZKA oraz prawo pasażera do kontynuowania podróży w całym rozkładzie jazdy.</p> <p>Zmodyfikować zapis zgodnie z uzasadnieniem.</p>	<p>Misją kolei jest prowadzić bezpieczne przewozy, w naszym przypadku pasażerskie. Ograniczenie przepustowości w wyniku prowadzonych prac = ZKA, niezależnie od tego, czy zarządca udostępni nam trasę, czy też nie. Problem polega na wyższych kosztach ZKA, jakie ponosi przewoźnik niż w przypadku jazdy pociągowej. Niezrozumiałe jest ponoszenie dodatkowych kosztów przez przewoźnika z uwagi na remonty zarządcy. Czy przewoźnik dochodzi roszczeń finansowych z powodu remontu taboru u zarządcy? Przewoźnik płaci za dostęp do infrastruktury, buduje długoletnią ofertę i nie może pozwolić sobie na utratę pasażerów.</p> <p>W przypadku załącznika 5.3 PLK zastrzega sobie prawo pozostawienia przewoźnika i pasażerów samym sobie, jak gdyby zarządca chciał powiedzieć, że w danej jednostce czasu nie obchodzi nas co zrobicie z pasażerami, my mamy remont. Konieczne jest wypracowanie modelu, który pozwalałby zabezpieczyć interesy pasażerów i przewoźników w tym finansowanie komunikacji zastępczej. Zapis w tej formie jest nieakceptowalny. Realizujemy już zamknięcia z wstrzymaniem ruchu i ten model się sprawdza. Zmiana ma naszym zdaniem na celu przesunięcie odpowiedzialności finansowej w kierunku przewoźników i organizatorów transportu.</p> <p>Nowelizacja ustawy o transporcie kolejowym nie wprowadziła odmiennego niż dotychczas określenia obowiązków zarządcy (PLK) w zakresie udostępniania infrastruktury, również tej, która objęta jest pracami remontowo-modernizacyjnymi. Oznacza to, że zdolność przepustowa powinna być przyznana również na obszarach objętych zamknięciami torowymi i następnie objęta alokacją przepustowości (trasa alternatywna, ZKA). Jeżeli występuje natomiast okoliczność, że zarządca infrastruktury nie dopuszcza ruchu kolejowego na danej infrastrukturze, to jest to infrastruktura nieczynna (zgodnie z art. 4 pkt 1b ustawy o transporcie kolejowym). Konsekwencje takich zapisów ponosi nie tylko przewoźnik, ale przede wszystkim podróżny, który korzysta z usług o charakterze</p>
--	--	--	--	---	--

			<p style="text-align: center;"><b>PKP CARGO</b></p>	<p>5. PLK nie przydziela zdolności przepustowej dla odcinków linii, na których w związku z planowanymi modernizacjami, rewitalizacjami oraz pracami utrzymaniowo-naprawczymi, wystąpią ograniczenia w ruchu pociągów - wskazane w załączniku 5.3.</p> <p>Na liniach, na których występują całodobowe przerwy w ruchu, nieobejmujące całego rozkładu jazdy pociągów, wskazane w załączniku 5.3, należy złożyć osobne wnioski uwzględniające przerwę w ruchu oraz wnioski z terminem kursowania poza przerwą w ruchu.</p> <p>W przypadku kiedy PLK, po rozpatrzeniu wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej w ramach RRJ lub aktualizacji RRJ stwierdzi, że złożone wnioski obejmują swym zakresem odcinki linii, wskazane w załączniku 5.3, oraz nie ma możliwości przydzielenia wnioskowanej zdolności przepustowej, poinformuje o tym fakcie aplikanta, wskazując termin, do którego aplikant ma możliwość złożenia nowego lub poprawionego wniosku o przydzielenie tras pociągów w zakresie nieobjętym ograniczeniami wskazanymi w załączniku 5.3.</p> <p>Niezłożenie poprawionego przez aplikanta wniosku w terminie 14 dni skutkuje nieprzydzieleniem zdolności przepustowej na odcinku linii wskazanym w załączniku 5.3 oraz oznaczeniem tych wniosków jako „BUS”.</p> <p><i>W przypadku odwołania lub przesunięcia terminu planowanych ograniczeń w ruchu pociągów, aplikanci otrzymają możliwość złożenia wniosków w ramach RRJ, aktualizacji RRJ lub IRJ z terminami kursowania poza przerwą w ruchu.</i></p>	<p>publicznym, i który powinien mieć zapewnioną możliwość skorzystania z nich.</p> <p>W przypadku odrzucenia zamówienia na okres wskazany w załączniku 5.3, a następnie odwołaniu zaplanowanych prac przewoźnik traci możliwość pozyskania trasy we wskazanym okresie pomimo, że o nią chciał wnioskować.</p> <p>Należy uzupełnić zapis o treść zawierającą informację jakie prawa przysługują przewoźnikowi w przypadku odwołania terminów zamknięć zawartych w Załączniku 5.3, na które przewoźnik nie mógł złożyć zamówienia bądź zostało ono odrzucone.</p>
<p>Sposób rozpatrzenia przez PLK:</p>		<p>Na chwilę obecną brak możliwości technicznej systemu do wdrożenia propozycji PKP CARGO. W przypadku zmiany terminów przerw w ruchu, PLK w ramach ZRJ może dostosować wnioski do zaktualizowanych dat robót.</p> <p>PLK nie przydziela zdolności przepustowej na liniach, gdzie w związku z prowadzonymi inwestycjami nie ma możliwości prowadzenia ruchu pociągów. W tym celu z wyprzedzeniem PLK podaje w załączniku 5.3 informację na temat linii, gdzie nie jest dostępna zdolność przepustowa lub dostępna zdolność przepustowa jest ograniczona.</p> <p>Zapis, o wykreślenie którego wnoszą Przewozy Regionalne, został po to wprowadzony, by zoptymalizować proces konstrukcji rozkładu jazdy.</p>			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
26	<p><b>4.3.2 ust. 1</b> [Harmonogram zamawiania tras pociągów poza rocznym rozkładem jazdy – indywidualny rozkład jazdy]</p>	<p>1. Wnioski o przydzielenie trasy pociągów w ramach IRJ można składać od dnia 6 lipca 2019 r.:</p> <p>1) dla tras pociągów krajowych najpóźniej:</p> <p>a) 40 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu pociągów pasażerskich;</p> <p>b) 7 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu pociągów pasażerskich okazjonalnych;</p> <p>c) 5 dni roboczych przed planowanym odjazdem pociągów towarowych, niehandlowych pasażerskich (tzn. nierealizujących przewozu osób), lokomotyw luzem;</p> <p>2) dla tras pociągów międzynarodowych, które wymagają uzgodnienia z zagranicznymi zarządcami infrastruktury kolejowej, aplikant jest zobowiązany złożyć za pomocą ISZTP lub OCTOPUS w części aktywnej, przez właściwą dla stacji granicznej ekspozyturę Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK, pod nadzorem komórki One Stop Shop (OSS), najpóźniej:</p> <p>a) 40 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu dla pociągów pasażerskich;</p> <p>b) dla pociągów towarowych oraz pociągów pasażerskich niehandlowych (tzn. nierealizujących przewozów osób):</p> <p>- 7 dni roboczych przed dniem planowanego odjazdu dla przejazdu z wykorzystaniem sieci sąsiedniego zagranicznego zarządcy infrastruktury kolejowej będącego członkiem RNE +2 dni robocze na każdego kolejnego zarządcę infrastruktury kolejowej będącego członkiem RNE;</p> <p>- 20 dni roboczych przed dniem planowanego odjazdu dla przejazdu z wykorzystaniem sieci sąsiedniego zagranicznego zarządcy infrastruktury kolejowej, który nie jest członkiem RNE lub 25 dni roboczych przed planowanym terminem rozpoczęcia przejazdu z wykorzystaniem sieci więcej niż jednego zagranicznego zarządcy infrastruktury kolejowej, który nie jest członkiem RNE;</p>	<p><b>Przewozy Regionalne</b></p>	<p>1. Wnioski o przydzielenie trasy pociągów w ramach IRJ można składać od dnia 6 lipca 2019 r.:</p> <p>1) dla tras pociągów krajowych najpóźniej:</p> <p>a) 40 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu pociągów pasażerskich;</p> <p>b) 7 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu pociągów pasażerskich okazjonalnych;</p> <p>c) 5 dni roboczych przed planowanym odjazdem pociągów towarowych; <b>3 godziny przed planowanym odjazdem dla tras pociągów niehandlowych pasażerskich (tzn. nierealizujących przewozu osób), lokomotyw luzem;</b></p> <p>2) dla tras pociągów międzynarodowych, które wymagają uzgodnienia z zagranicznymi zarządcami infrastruktury kolejowej, aplikant jest zobowiązany złożyć za pomocą ISZTP lub OCTOPUS w części aktywnej, przez właściwą dla stacji granicznej ekspozyturę Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK, pod nadzorem komórki One Stop Shop (OSS), najpóźniej:</p> <p>a) 40 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu dla pociągów pasażerskich;</p> <p>b) dla pociągów towarowych oraz pociągów pasażerskich niehandlowych (tzn. nierealizujących przewozów osób):</p> <p><b>- 7 dni roboczych 3 godziny przed dniem planowanego odjazdu dla przejazdu z wykorzystaniem sieci sąsiedniego zagranicznego zarządcy infrastruktury kolejowej będącego członkiem RNE +2 dni robocze na każdego kolejnego zarządcę infrastruktury kolejowej będącego członkiem RNE;</b></p> <p>- 20 dni roboczych przed dniem planowanego odjazdu dla przejazdu z wykorzystaniem sieci sąsiedniego zagranicznego zarządcy infrastruktury</p>	<p>Potrzeby przewozowe wymagają bieżącego usuwania skutków wydarzeń. Zdecydowanie jest zbyt długi ponieważ, składane wnioski w ramach IRJ wynikają z uwagi na potrzeby bieżące, doraźne, awaryjne itp.</p> <p>Nie jesteśmy w stanie zaplanować przesyłu pojazdów z wyprzedzeniem 5 dniowym.</p> <p>Składane wnioski w ramach IRJ wynikają z uwagi na potrzeby: bieżące, doraźne, awaryjne itp. Nie jesteśmy w stanie zaplanować przesyłu pojazdów z wyprzedzeniem 7 dniowym.</p>



Zestawienie uwag zgłoszonych do Projektu Regulaminu sieci 2019/2020 opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 26 lipca 2018 r.,  
wraz z informacją o sposobie rozpatrzenia przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

				kolejowej, który nie jest członkiem RNE lub 25 dni roboczych przed planowanym terminem rozpoczęcia przejazdu z wykorzystaniem sieci więcej niż jednego zagranicznego zarządcy infrastruktury kolejowej, który nie jest członkiem RNE;	
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		Przepis pozostaje bez zmian, termin 7 dni roboczych dla tras międzynarodowych wynika z wymogu ich uzgodnienia z zagranicznymi zarządcami infrastruktury kolejowej.			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
27	4.3.2. ust 4 i 5	<p>1. Wnioski o przydzielenie trasy pociągów w ramach IRJ można składać od dnia 6 lipca 2019 r.:</p> <p>1) dla tras pociągów krajowych najpóźniej:</p> <p>a) 40 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu pociągów pasażerskich;</p> <p>b) 7 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu pociągów pasażerskich okazjonalnych;</p> <p>c) 5 dni roboczych przed planowanym odjazdem pociągów towarowych, niehandlowych pasażerskich (tzn. nierealizujących przewozu osób), lokomotyw luzem;</p> <p>(...)</p> <p>4. W przypadku złożenia wniosku o przydzielenie trasy w ramach IRJ z wyprzedzeniem co najmniej 72 godziny przed planowanym odjazdem pociągu, PLK gwarantuje przekazanie aplikantowi opracowanego IRJ lub informacji o braku możliwości realizacji złożonego wniosku najpóźniej po 36 godzinach od złożenia wniosku.</p> <p>5. PLK nie przydziela zdolności przepustowej na wniosek złożony w ramach IRJ poniżej 8 godzin przed planowanym uruchomieniem pociągu lub 3 godziny w przypadku wniosków dotyczących przejazdów lokomotywy luzem.</p>	UTK		<p>Występuje rozbieżność pomiędzy postanowieniami pkt 1 oraz pkt-ów 4 i 5. W pkt-ach 4 i 5 chodzi prawdopodobnie o wnioski ad hoc. Jeżeli tak faktycznie jest to powinno to zostać odpowiednio zaznaczone/ wskazane.</p> <p>W obecnej formie zapis daje możliwość dyskryminacyjnego traktowania aplikantów przez PLK poprzez wybiórcze uwzględnianie „wniosków ad hoc”, lub ich odrzucania powołując się na postanowienia pkt 1 tego podrozdziału.</p>
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		Brzmienie przepisu pozostaje bez zmian. Termin 72 godzin odnosi się do wniosków IRJ. Jeśli przewoźnik złożył wnioski z wyprzedzeniem co najmniej 72 godziny przed planowanym odjazdem pociągu to dostaje rozkład jazdy po 36 godzinach. Przepis podrozdziału 4.3.2 ust. 4 i 5 jest wyłącznie informacją dla wnioskodawców i nie stanowi o żadnej dyskryminacyjnym traktowaniu aplikantów.			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
28	4.3.2. ust. 5 [Harmonogram zamawiania tras pociągów poza rocznym rozkładem jazdy – indywidualny rozkład jazdy]	5. PLK nie przydziela zdolności przepustowej na wniosek złożony w ramach IRJ poniżej 8 godzin przed planowanym uruchomieniem pociągu lub 3 godziny w przypadku wniosków dotyczących przejazdów lokomotywy luzem.	DB CARGO	5. PLK nie przydziela zdolności przepustowej na wniosek złożony w ramach IRJ poniżej 8 godzin przed planowanym uruchomieniem pociągu lub 3 godziny w przypadku wniosków dotyczących przejazdów lokomotywy luzem.	Wnioskujemy o skrócenie czasu na przydzielenie IRJ w związku z wysokimi opłatami rezerwacyjnymi za RRJ i w związku z tym ze zwiększonym zainteresowaniem klientów i przewoźników przewozami ad hoc. Przewozy takie mogą stanowić w wielu przypadkach skuteczną konkurencję dla transportu samochodowego.
			PKP Intercity	5. PLK nie przydziela zdolności przepustowej na wniosek złożony w ramach IRJ poniżej 8 godzin przed planowanym uruchomieniem pociągu lub 3 godziny w przypadku wniosków dotyczących przejazdów lokomotywy luzem, <b>poza uzasadnionymi przypadkami.</b>	PKP Intercity stoi na stanowisku, że wyjątek od tej zasady powinny stanowić np.: awaryjne podesłanie lokomotywy, czy też awaryjne podesłanie składu.
			Przewozy Regionalne	5. PLK nie przydziela zdolności przepustowej na wniosek złożony w ramach IRJ poniżej 8 godzin przed planowanym uruchomieniem pociągu lub 3 godziny w przypadku wniosków dotyczących przejazdów <b>próżnych składów i lokomotywy luzem.</b>	Należy jednakowo potraktować złożone wnioski o przedzielenie zdolności przepustowej na próżne składy i lokomotywy luzem, ponieważ są składane zazwyczaj z tych samych powodów eksploatacyjnych. Czym różni się przejazd lokomotywy serii ET41 od próżnego składu EN96?
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		PLK wyraża zgodę na skrócenie terminu składania wniosków, zaproponowanego przez DB Cargo, z 8 na 6 godzin. W pozostałym zakresie brzmienie przepisów pozostaje bez zmian.			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
29	4.3.2. ust. 17 [Harmonogram zamawiania tras pociągów poza rocznym rozkładem jazdy – indywidualny rozkład jazdy]	17. Projekt rozkładu jazdy, dla której aplikant wybrał opcję „akceptacji projektu” rozkładu jazdy, powinien zostać zaakceptowany w ciągu 4 dni kalendarzowych. 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.	PKP Intercity	17. Projekt rozkładu jazdy, dla której aplikant wybrał opcję „akceptacji projektu” rozkładu jazdy, powinien zostać zaakceptowany w ciągu 4 dni <b>kalendarzowych roboczych</b> . 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.	Przykład: na podstawie obecnego rozkładu, gdy konstruktor zatwierdza końcowo rozkład w godzinach wieczornych ostatniego dnia roboczego przed długim weekendem. Kolejnego dnia roboczego wniosek był odrzucony. Tymczasem przygotowany projekt rozkładu jazdy musi być jeszcze wewnętrznie uzgodniony (minimum 1 dzień roboczy). Ewentualnie prosimy o zwiększenie w zapisie liczby dni do 6 dni kalendarzowych.
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		PLK wydłuża termin do 5 dni kalendarzowych.			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
30	4.3.3.1. ust. 3 pkt 3 [Zmiany, w których rozpatrywane są wnioski o przydzielenie tras pociągów (Aktualizacja rozkładu jazdy)]	3. Aktualizacja obejmuje: 3) rozpatrzenie wniosków o przydzielenie tras pociągów dotyczących modyfikacji przydzielonych tras pociągów w zakresie: a) skrócenia trasy pociągu pod warunkiem pozostawienia 30% niezmienionej	DB CARGO	Propozycja dopisania nowego pkt „i” o treści: <b>i) modyfikacja terminów kursowania. W przypadku zmiany dni kursowania system ISZTP automatycznie zrezygnuje z dnia kursowania, w którym pociąg nie będzie kursował po terminie aktualizacji.</b>	Zmiana funkcjonalności w systemie ISZTP spowoduje ułatwienie w konstrukcji aktualizacji RRJ zarówno dla przewoźników, jak i zarządcy infrastruktury.

		<p>pierwotnej trasy oraz niezłożenia rezygnacji od dnia aktualizacji,</p> <p>b) wydłużenia trasy pociągu pod warunkiem niezłożenia rezygnacji od dnia aktualizacji,</p> <p>c) zmiany miejsca i czasu zatrzymań,</p> <p>d) zmiany długości i masy brutto pociągu,</p> <p>e) zmiany serii pojazdu kolejowego z napędem,</p> <p>f) zmiany deklarowanego procentu masy hamującej,</p> <p>g) zmiany prędkości pociągu,</p> <p>h) przejazdu częściowo inną drogą pod warunkiem pozostawienia 30% niezmienionej pierwotnej trasy.</p>			
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		Zgodnie z przepisami prawa modyfikacja nie dotyczy zmiany terminów kursowania. Przepis pozostaje bez zmian.			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Wnioskodawca	Propozycja zmiany i uwagi																								
31	<b>4.3.3.1. ust. 1 i 2</b> [Zmiany, w których rozpatrywane są wnioski o przydzielenie tras pociągów (Aktualizacja rozkładu jazdy)]	<b>PKP CARGO</b>	<p>Proponuje się dostosowanie terminów składania wniosków o przydzielenie tras pociągów na aktualizację rozkładu jazdy do terminów oficjalnie opublikowanych na stronie RailNetEurope.</p> <p style="text-align: center;"><b>AKTUALIZACJE ROZKŁADU JAZDY wg. RNE</b></p> <p style="text-align: center;">Terminy redakcyjne i daty publikacji aktualizacji harmonogramów na 2019/2020.</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td>redakcja</td> <td>16XII 2019</td> <td>10II 2020</td> <td>13IV 2020</td> <td>13VII 2020</td> <td>10 VIII 2020</td> </tr> <tr> <td>publikacja</td> <td>03II 2020</td> <td>06IV 2020</td> <td>14VII 2020</td> <td>07IX 2020</td> <td>05X 2020</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;"><b>AKTUALIZACJE ROZKŁADU JAZDY wg. Regulaminu sieci PKP PLK S.A.</b></p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td>Data złożenia wniosku</td> <td>10-24 I 2019*</td> <td>18-19 XI 2019**</td> <td>06-07 V 2020**</td> <td>01-02 VI 2020**</td> <td>05-11 XII 2020 ***</td> </tr> <tr> <td>Data zarząd. wniosku</td> <td>05 III 2020*</td> <td>06XII 2019**</td> <td>29V 2020**</td> <td>19VI 2020**</td> <td>23XII 2020 ***</td> </tr> </table> <p>* - aktualizacja r.j. obowiązująca od 14 czerwca 2020 ** - W ramach wolnej przepustowości wprowadza się dodatkowe aktualizacje RRJ dla poc. towarowych *** - korekta realizowana w trybie wniosków IRJ</p>	redakcja	16XII 2019	10II 2020	13IV 2020	13VII 2020	10 VIII 2020	publikacja	03II 2020	06IV 2020	14VII 2020	07IX 2020	05X 2020	Data złożenia wniosku	10-24 I 2019*	18-19 XI 2019**	06-07 V 2020**	01-02 VI 2020**	05-11 XII 2020 ***	Data zarząd. wniosku	05 III 2020*	06XII 2019**	29V 2020**	19VI 2020**	23XII 2020 ***
redakcja	16XII 2019	10II 2020	13IV 2020	13VII 2020	10 VIII 2020																						
publikacja	03II 2020	06IV 2020	14VII 2020	07IX 2020	05X 2020																						
Data złożenia wniosku	10-24 I 2019*	18-19 XI 2019**	06-07 V 2020**	01-02 VI 2020**	05-11 XII 2020 ***																						
Data zarząd. wniosku	05 III 2020*	06XII 2019**	29V 2020**	19VI 2020**	23XII 2020 ***																						
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		Brak możliwości wprowadzenia zmian ze względu na terminarz ZRJ. Brzmienie przepisu pozostaje bez zmian.																									

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
32	<b>4.3.3.1. ust. 2 pkt 4</b> [Zmiany, w których rozpatrywane są wnioski o przydzielenie tras pociągów (Aktualizacja rozkładu jazdy)]	<p>2. PLK wprowadza w ramach wolnej zdolności przepustowej dodatkowe aktualizacje RRJ dla pociągów towarowych według następującego harmonogramu:</p> <p>4) Analiza i zgłaszanie uwag do projektu rozkładu jazdy pociągów 28-29 listopada 2019 r. 19-20 maja 2020 r. 11-12 czerwca 2020 r. 13-16 grudnia 2019 r. (*)</p>	<b>PKP CARGO</b>	<p>2. PLK wprowadza w ramach wolnej zdolności przepustowej dodatkowe aktualizacje RRJ dla pociągów towarowych według następującego harmonogramu:</p> <p>4) Analiza i zgłaszanie uwag do projektu rozkładu jazdy pociągów 28-29 listopada 2019 r. 19-20 maja 2020 r. <del>10</del>+12 czerwca 2020 r. 13-16 grudnia 2019 r. (*)</p>	Propozycja wydłużenia czasu dla analizy i zgłaszania uwag dla aktualizacji od 5.10.2020 z powodu święta 11.06.2020 – Boże Ciało.
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		PLK przyjmuje uwagę przewoźnika i odpowiednio zmodyfikuje postanowienie Regulaminu sieci.			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
33	<b>4.3.3.1. ust. 3 pkt 3</b> [Zmiany, w których rozpatrywane są wnioski o przydzielenie tras pociągów (Aktualizacja rozkładu jazdy)]	3) rozpatrzenie wniosków o przydzielenie tras pociągów dotyczących modyfikacji przydzielonych tras pociągów w zakresie: a) skrócenia trasy pociągu pod warunkiem pozostawienia 30% niezmienionej pierwotnej trasy oraz niezłożenia rezygnacji od dnia aktualizacji, b) wydłużenia trasy pociągu pod warunkiem niezłożenia rezygnacji od dnia aktualizacji, c) zmiany miejsca i czasu zatrzymań, d) zmiany długości i masy brutto pociągu, e) zmiany serii pojazdu kolejowego z napędem, f) zmiany deklarowanego procentu masy hamującej, g) zmiany prędkości pociągu, h) przejazdu częściowo inną drogą pod warunkiem pozostawienia 30% niezmienionej pierwotnej trasy.	<b>PKP CARGO</b>	3) rozpatrzenie wniosków o przydzielenie tras pociągów dotyczących modyfikacji przydzielonych tras pociągów w zakresie: a) skrócenia trasy pociągu pod warunkiem pozostawienia 30% niezmienionej pierwotnej trasy oraz niezłożenia rezygnacji od dnia aktualizacji, b) wydłużenia trasy pociągu pod warunkiem niezłożenia rezygnacji od dnia aktualizacji, c) zmiany miejsca i czasu zatrzymań, d) zmiany długości i masy brutto pociągu, e) zmiany serii pojazdu kolejowego z napędem, f) zmiany deklarowanego procentu masy hamującej, g) zmiany prędkości pociągu, h) przejazdu częściowo inną drogą pod warunkiem pozostawienia 30% niezmienionej pierwotnej trasy, j) <b>rozszerzenia terminu kursowania.</b>	Proponuje się uzupełnić informacje dotyczące możliwości modyfikacji przydzielonych tras pociągów w zakresie rozszerzenia terminu kursowania.
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		Przepis pozostaje bez zmian. Zgodnie z § 2 pkt 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej - modyfikacja przydzielonej zdolności przepustowej nie obejmuje zmiany terminu kursowania.			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
34	<b>4.3.3.2. ust. 4</b> [Zmiany, w których nie są rozpatrywane wnioski o przydzielenie tras pociągów]	4. Przed przystąpieniem do opracowania projektu ZRJ, PLK informuje aplikantów o rozpoczęciu prac nad ZRJ oraz o zamknięciach torowych, które będą w danym okresie uwzględnione w projekcie ZRJ, w tym zamknięciach wymagających wprowadzenia komunikacji zastępczej.	<b>Koleje Dolnośląskie</b>	4. Przed przystąpieniem do opracowania projektu ZRJ, PLK informuje aplikantów o rozpoczęciu prac nad ZRJ oraz o zamknięciach torowych, które będą w danym okresie uwzględnione w projekcie ZRJ, w tym zamknięciach wymagających wprowadzenia komunikacji zastępczej, <b>wraz ze wskazaniem numerów Regulaminów Tymczasowych Prowadzenia Ruchu.</b>	Numer regulaminu powinien być nadawany już w momencie zgłoszenia zamknięcia, a następnie towarzyszyć pracom na każdym etapie (wprowadzenia ramki na SKRJ ze wskazaniem tego numeru, powołania Komisji Regulaminowej o tym numerze, zatwierdzenia Regulaminu o tym numerze, zatwierdzenia zmian Regulaminu o tym numerze itp.). Brak tej informacji w opisie zamknięcia znacząco utrudnia odnalezienie potrzebnych treści oraz zarządzanie informacją ruchową.
			<b>Przewozy Regionalne</b>	4. Przed przystąpieniem do opracowania projektu ZRJ, PLK informuje aplikantów o rozpoczęciu prac nad ZRJ oraz o zamknięciach torowych, które będą w danym okresie uwzględnione w projekcie ZRJ, w tym zamknięciach wymagających wprowadzenia komunikacji zastępczej, <b>zamieszczając w ISZTP w zakładce</b>	Przewoźnik musi mieć dowodną informację o zamknięciach wymagających wprowadzenia komunikacji zastępczej w celu przeprowadzenia procedur wynikających z Pzp. W obecnym RJ 2017/2018 te harmonogramy są zamieszczane w dowolnych terminach. Uważamy, że termin umieszczania szczegółowych harmonogramów w ISZTP musi

				„Dokumenty” szczegółowy harmonogram zamknięć torowych w danym okresie.	być precyzyjny i uregulowany w Regulaminie sieci.
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		PLK przeanalizuje kwestie nadawania numerów regulaminom tymczasowym prowadzenia ruchu pociągów na wcześniejszym etapie ich powstawania. PLK przeanalizuje, czy istnieją możliwości systemowe udostępnienia informacji o nieplanowych zamknięciach torowych wszystkim zainteresowanym podmiotom.			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
35	4.3.3.2. ust. 5 [Zmiany, w których nie są rozpatrywane wnioski o przydzielenie tras pociągów]	5. W przypadku planowanej realizacji robót na linii kolejowej, powodującej zmiany rozkładu jazdy pociągów w pasażerskim ruchu krajowym lub międzynarodowym, Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym najpóźniej na 60 dni kalendarzowych przed planowanym terminem zmiany, zgodnie z terminami wskazanymi w załączniku 5.2, przekazuje do uzgodnienia przez ISZTP, odrębnie każdemu z zainteresowanych aplikantów, projekt ZRJ. Aplikant w okresie nie dłuższym niż 10 dni kalendarzowych zgodnie z terminami określonymi w załączniku 5.2, uzgadnia projekt albo zgłasza uwagi lub proponuje zmiany. Brak odpowiedzi ze strony aplikanta jest jednoznaczny z akceptacją przesłanej propozycji i zgodnieniem rozkładu jazdy pociągów.	DB CARGO	5. W przypadku planowanej realizacji robót na linii kolejowej, powodującej zmiany rozkładu jazdy pociągów w pasażerskim ruchu krajowym lub międzynarodowym, Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym najpóźniej na 60 dni kalendarzowych przed planowanym terminem zmiany, zgodnie z terminami wskazanymi w załączniku 5.2, przekazuje do uzgodnienia przez ISZTP, odrębnie każdemu z zainteresowanych aplikantów, projekt ZRJ. Aplikant w okresie nie dłuższym niż <del>10</del> 14 dni kalendarzowych zgodnie z terminami określonymi w załączniku 5.2, uzgadnia projekt albo zgłasza uwagi lub proponuje zmiany. Brak odpowiedzi ze strony aplikanta jest jednoznaczny z akceptacją przesłanej propozycji i uzgodnieniem rozkładu jazdy pociągów.	Projekty ZRJ od lat przekazywane są przewoźnikom najczęściej w piątek ok. południa, gdzie sobota i niedziela są na ogół dniami wolnymi od pracy. 10 dni kalendarzowych jest zatem dla przewoźnika jedynie 5 dniami roboczymi, w których musi przeanalizować i odnieść się do obszernej listy zmian, które często są bardzo istotne i wymagają uzgodnienia z klientami i kontrahentami także poza granicami RP. Uzgodnień wymagają m.in. zmiany okien terminalowych, obiegi taboru itp.
			PKP Intercity	5. W przypadku planowanej realizacji robót na linii kolejowej, powodującej zmiany rozkładu jazdy pociągów w pasażerskim ruchu krajowym lub międzynarodowym, Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym najpóźniej na 60 dni kalendarzowych przed planowanym terminem zmiany, zgodnie z terminami wskazanymi w załączniku 5.2, przekazuje do uzgodnienia przez ISZTP, odrębnie każdemu z zainteresowanych aplikantów, projekt ZRJ. Aplikant w okresie nie dłuższym niż 10 dni kalendarzowych zgodnie z terminami określonymi w załączniku 5.2, uzgadnia projekt albo zgłasza uwagi lub proponuje zmiany. Brak odpowiedzi ze strony aplikanta jest jednoznaczny z akceptacją przesłanej propozycji i uzgodnieniem rozkładu jazdy pociągów. <b>Powyższe zasady i terminy znajdują zastosowanie również do korekty ZRJ.</b>	W tej chwili brak jest regulacji kwestii dot. korekt ZRJ w Regulaminie sieci. Zdaniem PKP Intercity korekty stały się na tyle powszechną i częstą praktyką, że powinny zostać usankcjonowane w przepisach. Zbyt duża liczba korekt powoduje dezorganizację planowania w Spółce oraz dezinformację dla pasażerów. UTK kieruje do PKP Intercity wystąpienia w sprawie ograniczania przedsprzedaży dla pociągów krajowych i międzynarodowych, a blokowanie sprzedaży to ograniczenie przychodów Spółki.

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
			<b>Koleje Małopolskie</b>	5. W przypadku planowanej realizacji robót na linii kolejowej, powodującej zmiany rozkładu jazdy pociągów w pasażerskim ruchu krajowym lub międzynarodowym, Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym najpóźniej na 60 dni kalendarzowych przed planowanym terminem zmiany, zgodnie z terminami wskazanymi w załączniku 5.2, przekazuje do uzgodnienia przez ISZTP, odrębnie każdemu z zainteresowanych aplikantów, projekt ZRJ. Aplikant w okresie nie dłuższym niż 10 dni <b>kalendarzowych roboczych</b> zgodnie z terminami określonymi w załączniku 5.2, uzgadnia projekt albo zgłasza uwagi lub proponuje zmiany. Brak odpowiedzi ze strony aplikanta jest jednoznaczny z akceptacją przesłanej propozycji i uzgodnieniem rozkładu jazdy pociągów.	
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		<p>W zakresie uwagi DB Cargo – uwaga przyjęta, w związku z tym PLK modyfikuje podrozdział 4.3.3.2. ust. 9, zastępując wyrażenie „(...) 10 dni kalendarzowych (...)” wyrażeniem „(...) 14 dni kalendarzowych (...)”.</p> <p>W zakresie uwagi PKP Intercity, PLK wprowadza w podrozdziale 4.3.3.2 ustęp w brzmieniu:                      „W przypadku konieczności nadania korekty ZRJ, PLK przekazuje aplikantom informację o zmianach w rozkładzie jazdy pociągów, wraz z określeniem terminu na ich uzgodnienie lub przedstawienie uwag. Termin ten wynosi minimum 24 godziny od chwili przekazania informacji, chyba że PLK uzgodni z aplikantami krótszy termin. Brak informacji od aplikantów w uzgodnionym terminie traktuje się jako brak uwag do propozycji korekty rozkładu jazdy.”</p> <p>W zakresie uwagi Kolei Małopolskich - nie ma możliwości wydłużenia terminu uzgadniania zmian, skracając jednocześnie termin ich opracowania ze względu na ich liczbę i złożoność uwag, wymagających niejednokrotnie stanowiska kilku przewoźników lub dodatkowego dopracowania rozkładów jazdy.</p>			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
36	<b>4.3.3.2. ust. 7</b> [Zmiany, w których nie są rozpatrywane wnioski o przydzielenie tras pociągów]	7. W przypadku konieczności wprowadzenia komunikacji zastępczej, PLK po rozpoczęciu procesu opracowywania projektu ZRJ, powiadamia aplikanta, a aplikant w terminie 14 dni kalendarzowych (co najmniej 6 dni roboczych), od otrzymania powiadomienia podaje informacje o relacjach, długości trasy, czasach przejazdu i terminach kursowania środków transportu komunikacji zastępczej. W przypadku niedostarczenia chronometrażu komunikacji zastępczej, PLK zastrzega sobie prawo odwołania pociągów bez uwzględnienia organizowanej przez przewoźnika komunikacji zastępczej. PLK umożliwia w informacji pasażerskiej prezentację trasy komunikacji zastępczej z uwzględnieniem obiektów niekolejowych. W takim przypadku,	<b>Przewozy Regionalne</b>	7. W przypadku konieczności wprowadzenia komunikacji zastępczej, PLK po rozpoczęciu procesu opracowywania projektu ZRJ, powiadamia <b>pisemnie (pocztą elektroniczną)</b> aplikanta, a aplikant w terminie 14 dni kalendarzowych (co najmniej 6 dni roboczych), od otrzymania powiadomienia podaje informacje o relacjach, długości trasy, czasach przejazdu i terminach kursowania środków transportu komunikacji zastępczej. W przypadku niedostarczenia chronometrażu komunikacji zastępczej, PLK zastrzega sobie prawo odwołania pociągów bez uwzględnienia organizowanej przez przewoźnika komunikacji zastępczej. PLK umożliwia w informacji pasażerskiej prezentację trasy komunikacji zastępczej	Zamiast pisemnej informacji może być wypracowana inna forma tego powiadomienia np. pocztą elektroniczną.

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
		z wyprzedzeniem 14 dni kalendarzowych (co najmniej 6 dni roboczych) należy przekazać PLK informacje o wszystkich przystankach komunikacji zastępczej organizowanych dla danej trasy, według tabeli stanowiącej załącznik do Umowy o wykorzystanie, na adres: ZKA@plk-sa.pl.		z uwzględnieniem obiektów niekolejowych. W takim przypadku, z wyprzedzeniem 14 dni kalendarzowych (co najmniej 6 dni roboczych) należy przekazać PLK informacje o wszystkich przystankach komunikacji zastępczej organizowanych dla danej trasy, według tabeli stanowiącej załącznik do Umowy o wykorzystanie, na adres: ZKA@plk-sa.pl.	
			<b>Koleje Małopolskie</b>	7. W przypadku konieczności wprowadzenia komunikacji zastępczej, PLK po rozpoczęciu procesu opracowywania projektu ZRJ, powiadamia aplikanta przewoźnika, a aplikant przewoźnik w terminie wnoszenia uwag od projektu ZRJ <del>14 dni kalendarzowych (co najmniej 6 dni roboczych), od otrzymania powiadomienia</del> podaje informacje o relacjach, <del>długości trasy</del> , czasach przejazdu i terminach kursowania środków transportu komunikacji zastępczej. W przypadku niedostarczenia chronometrażu komunikacji zastępczej, PLK zastrzega sobie prawo odwołania pociągów bez uwzględnienia organizowanej przez przewoźnika komunikacji zastępczej. PLK umożliwia w informacji pasażerskiej prezentację trasy komunikacji zastępczej z uwzględnieniem obiektów niekolejowych. W takim przypadku, z wyprzedzeniem 14 dni kalendarzowych (co najmniej 6 dni roboczych) należy przekazać PLK informacje o wszystkich przystankach komunikacji zastępczej organizowanych dla danej trasy, według tabeli stanowiącej załącznik do Umowy o wykorzystanie, na adres: ZKA@plk-sa.pl.	
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		PLK wyraża zgodę na dodanie w ust. 7 wyrażenia „pisemnie (pocztą elektroniczną)”. PLK nie wyraża zgody na propozycję zmiany zgłoszoną przez Koleje Małopolskie – nie można wykluczyć aplikanta. Ponadto na początkowym etapie opracowania projektu ZRJ, PLK przekazuje aplikantom dane, a następnie w ciągu 14 dni niezbędne jest, by aplikant podał parametry przejazdów komunikacji zastępczej w celu ujęcia w ZRJ.			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
37	<b>4.3.3.2 ust. 8</b> [Zmiany, w których nie są rozpatrywane wnioski o przydzielenie tras pociągów]	8. PLK w terminie 10 dni kalendarzowych od otrzymania zmian do projektów ZRJ zgłoszonych przez aplikantów wprowadza je, opracowuje plan zajętości krawędzi peronowych oraz najpóźniej w terminie 40 dni kalendarzowych przed wejściem w życie, zgodnie z załącznikiem	<b>Koleje Małopolskie</b>		PLK ograniczy liczbę generowanych rozkładów jazdy ZRJ do niezbędnego minimum przed zarządzeniem scalając kopie zamówień pociągu posiadające identyczne parametry trasy przejazdu.

Zestawienie uwag zgłoszonych do Projektu Regulaminu sieci 2019/2020 opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 26 lipca 2018 r.,  
wraz z informacją o sposobie rozpatrzenia przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
		5.2 - zarządza ZRJ. Opracowany ZRJ, PLK przekazuje aplikantom poprzez ISZTP i powiadamia o tym fakcie pocztą elektroniczną.			Jako przewoźnik borykamy się z ponadnormatywną liczbą zastępczych rozkładów jazdy generowanych w kolejnych organizacjach zamknięciowych. Jest to do zrozumienia, jeśli różnią się one między sobą godzinami przyjazdów i odjazdów, jazdą prawym lub lewym torem, czy zamówionymi zestawieniami. Zdarza się jednak mnóstwo przypadków, w których poszczególne RJ nie różnią się od siebie niczym poza numerem zamówienia SKRJ (w załączniku jeden z wielu przykładów sytuacji, gdy dla kolejnych dni przy identycznych parametrach przejazdów generowane są osobne rozkłady). Nasz postulat wnosi o to, aby takie kopie zamówień przed wygenerowaniem zarządzenia ZRJ dla zmienionej organizacji ruchu były automatycznie ujednocinane do jednej pozycji. Zdajemy sobie sprawę, że postulat ten wymaga zmian w systemie SKRJ, jednakże byłaby to zmiana istotnie ułatwiająca pracę naszych zespołów dyspozytorskich oraz drużyn pociągowych. Obecnie w takich przypadkach jak powyżej maszyniści na każdy kolejny dzień muszą otrzymywać inny rozkład jazdy.
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		PLK pochylił się nad rozwiązaniem problemu zgłoszonego przez Koleje Małopolskie.			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
38	<b>4.3.3.2. ust. 9</b> [Zmiany, w których nie są rozpatrywane wnioski o przydzielenie tras pociągów]	9. W przypadku planowanej realizacji robót na linii kolejowej, powodującej zmiany rozkładu jazdy pociągów w ruchu towarowym, Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym najpóźniej na 35 dni kalendarzowych przed planowanym terminem zmiany, zgodnie z <b>załącznikiem 5.2</b> , przekazuje do uzgodnienia przez ISZTP, odrębnie każdemu z zainteresowanych aplikantów, projekt ZRJ. Aplikant w okresie nie dłuższym niż 10 dni kalendarzowych uzgadnia projekt albo zgłasza uwagi lub proponuje zmiany. Brak odpowiedzi ze strony aplikanta jest jednoznaczny z akceptacją przesłanej propozycji i uzgodnieniem rozkładu jazdy pociągów. W przypadku, gdy PLK nie może w pełni uwzględnić uwag lub zrealizować zmian obowiązuje procedura wskazana w ust. 5.	<b>PKP CARGO</b>	9. W przypadku planowanej realizacji robót na linii kolejowej, powodującej zmiany rozkładu jazdy pociągów w ruchu towarowym, Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym najpóźniej na 35 dni kalendarzowych przed planowanym terminem zmiany, zgodnie z załącznikiem 5.2, przekazuje do uzgodnienia przez ISZTP, odrębnie każdemu z zainteresowanych aplikantów, projekt ZRJ. Aplikant w okresie nie dłuższym niż 10 dni kalendarzowych uzgadnia projekt albo zgłasza uwagi lub proponuje zmiany. Brak odpowiedzi ze strony aplikanta jest jednoznaczny z akceptacją przesłanej propozycji i uzgodnieniem rozkładu jazdy pociągów.	Błędne odniesienie do ust. 5 zamiast do ust. 6  Propozycja uregulowania zamknięć wprowadzanych poza planowanymi terminami określonymi w załączniku 5.2. (na zasadach awaryjnych). Zamknięcia wprowadzane ad hoc są dla przewoźników znacznym utrudnieniem logistyczno-organizacyjnym, wymagającym nierzadko poniesienia dodatkowych nieplanowanych kosztów (zapoznania szlaków, objazdy, dzielenie składów itd.).  Z uwagi na to, że są wprowadzane poza ogłaszanymi wcześniej harmonogramami zmiana organizacji (ZRJ) jest zarządzana przez PLK bez fazy uzgodnień z przewoźnikiem (jak w ust. 9 dla planowanych wcześniej



L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
				<p>W przypadku, gdy PLK nie może w pełni uwzględnić uwag lub zrealizować zmian obowiązuje procedura wskazana w ust. 65.</p> <p>W przypadku konieczności wprowadzenia zmiany rozkładu jazdy pociągów poza planowanymi terminami zmiany określonymi w załączniku 5.2, Aplikant w okresie nie dłuższym niż 10 dni kalendarzowych uzgadnia projekt albo zgłasza uwagi lub proponuje zmiany. Brak odpowiedzi ze strony aplikanta jest jednoznaczny z akceptacją przesłanej propozycji i uzgodnieniem rozkładu jazdy pociągów.</p> <p>W przypadku, gdy Aplikant nie wyrazi zgody na proponowane zmiany, lub PLK nie może w pełni uwzględnić zgłoszonych uwag, projekt ZRJ nie zostaje zarządzony a jego procedowanie następuje według planowanych terminów zmiany zgodnie z załącznikiem 5.2.</p>	zamknięć) z wszystkimi jego plusami i minusami.
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		<p>PLK poprawia omyłkę pisarską w podrozdziale 4.3.3.2. ust. 9 w zakresie odwołania do właściwego przepisu.</p> <p>W pozostałym zakresie, PLK wprowadza w podrozdziale 4.3.3.2 ustęp w brzmieniu:                      „W przypadku konieczności nadania korekty ZRJ, PLK przekazuje aplikantom informację o zmianach w rozkładzie jazdy pociągów, wraz z określeniem terminu na ich uzgodnienie lub przedstawienie uwag. Termin ten wynosi minimum 24 godziny od chwili przekazania informacji, chyba że PLK uzgodni z aplikantami krótszy termin. Brak informacji od aplikantów w uzgodnionym terminie traktuje się jako brak uwag do propozycji korekty rozkładu jazdy.”</p>			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
39	<b>4.3.3.2. ust. 13</b> [Zmiany, w których nie są rozpatrywane wnioski o przydzielenie tras pociągów]	13. 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.	UTK		W Regulaminie brak jest określenia/ definicji, co należy rozumieć przez lepsze wykorzystanie zdolności przepustowej linii kolejowej. Brak takiej definicji pozwala na dowolną interpretację zarządcy infrastruktury.
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		<p>PLK stosuje nomenklaturę spójną z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz.U. z 2017 r., poz. 755). Przychylając się do wniosku UTK, PLK modyfikuje postanowienie ust. 13 na:</p> <p>„13. 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, <b>uwzględniając przy tym: czas przejazdu, okres kursowania, planowaną pracę eksploacyjną, długość trasy, możliwości trasowania i wpływ na inne odcinki sieci.</b>”</p>			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
40	<b>4.3.3.2. ust. 15</b> [Zmiany, w których nie są rozpatrywane wnioski o przydzielenie tras pociągów]	15. W przypadku tras międzynarodowych PLK uzgadnia ZRJ (w tym trasy okrężne) z obcymi zarządcami infrastruktury (DB, SZDC, ZSR, BC, UZ, LG, RZD).	<b>PKP Intercity</b>	15. W przypadku tras międzynarodowych PLK uzgadnia ZRJ (w tym trasy okrężne) z obcymi zarządcami infrastruktury (DB, SZDC, ZSR, BC, UZ, LG, RZD). <b>Na terenie kraju rozkłady jazdy pociągów międzynarodowych są przekazywane za pośrednictwem oddzielnego zarządzenia najpóźniej na 70 dni kalendarzowych przed planowanym terminem zmiany.</b>	Brak zapisów w Regulaminie o przekazywaniu rozkładów jazdy pociągów międzynarodowych na minimum 70 dni przed zmianą rozkładu jazdy, aby zachować okres przedsprzedaży międzynarodowej. Funkcjonują wzajemne porozumienia, które wymagają doprecyzowania i uprawomocnienia. Pociągi międzynarodowe są oznaczane w SKRJ przez przewoźników.
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		Proponowany zapis nie może być przyjęty, ponieważ kwestie tras międzynarodowych od 2016 r. regulowane są na zasadzie zawartego porozumienia.			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
41	<b>4.3.3.3. ust. 5</b> [Modyfikacja przydzielonej zdolności przepustowej]	5. Ponadto zakres modyfikacji może dotyczyć zmiany rodzaju pojazdu trakcyjnego lub zwiększenia masy brutto pociągu (dla pociągów towarowych nie więcej niż o 500 ton).	<b>DB CARGO</b>	5. Ponadto zakres modyfikacji może dotyczyć zmiany rodzaju pojazdu trakcyjnego lub zwiększenia masy brutto pociągu (dla pociągów towarowych nie więcej niż o <del>500</del> 700 ton) <b>lub o 50% podstawowej masy pociągu.</b>	Przyjęcie zaproponowanej przez nas zmiany ułatwi i przyspieszy przewoźnikom zmiany często zmieniających się parametrów pociągów towarowych kursujących na stałych RJ. Coraz większa ilość tych pociągów to pociągi towarowe intermodalne i automotive, które są stosunkowo lekkie i w wielu wypadkach nie będą wymagały wykupu nowego RJ, co utrudnia i wydłuża pracę zarówno pracowników przewoźnika jak i pracowników PLK.
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		Podrozdział 4.3.3.3. ust. 5 otrzymuje brzmienie: „5. Ponadto zakres modyfikacji może dotyczyć zmiany rodzaju pojazdu trakcyjnego lub zwiększenia masy brutto pociągu (dla pociągów towarowych nie więcej niż o 1000 ton)”.			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
42	<b>4.3.6. ust. 7</b> [Korzystanie z linii/odcinków kolejowych, dla których nie jest opracowywany rozkład jazdy pociągów]	7. W umowie, o której mowa w ust. 6, opłatę za korzystanie z linii/odcinka, dla której/go nie jest opracowywany rozkład jazdy pociągów, oblicza się na podstawie odrębnej kalkulacji, uwzględniając:  1) koszty niezbędne do poniesienia w związku z przygotowaniem linii/odcinka do prowadzenia na nim przejazdów pociągów;  2) koszty ponoszone na utrzymanie i eksploatację linii/odcinka w tej części, która jest uznana jako bezpośredni rezultat wykonywania danego przejazdu pociągu.  W przypadku linii/odcinka, dla którego w okresie obowiązywania ostatniego rozkładu jazdy pociągów była możliwość opracowania rozkładu jazdy pociągów, stosowane są stawki	<b>WISKOL</b>	7. W umowie, o której mowa w ust. 6, opłatę za korzystanie z linii/odcinka, dla której/go nie jest opracowywany rozkład jazdy pociągów, oblicza się na podstawie odrębnej kalkulacji, uwzględniając:  1) koszty niezbędne do poniesienia w związku z przygotowaniem linii/odcinka do prowadzenia na nim przejazdów pociągów;  2) koszty ponoszone na utrzymanie i eksploatację linii/odcinka w tej części, która jest uznana jako bezpośredni rezultat wykonywania danego przejazdu pociągu.  <b>W przypadku późniejszego korzystania z tych odcinków w ciągu roku kalendarzowego przez innych przewoźników część tych kosztów będzie proporcjonalnie zwrócona pierwszemu, który pokrył całość przygotowania linii/odcinka.</b>	Trzeba koszty przygotowania zamkniętych odcinków podzielić solidarne między wszystkich korzystających, a nie obciążać pierwszego przewoźnika, który o to wystąpił.

Zestawienie uwag zgłoszonych do Projektu Regulaminu sieci 2019/2020 opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 26 lipca 2018 r., wraz z informacją o sposobie rozpatrzenia przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

		jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury.		W przypadku linii/odcinka, dla którego w okresie obowiązywania ostatniego rozkładu jazdy pociągów była możliwość opracowania rozkładu jazdy pociągów, stosowane są stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury.	
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		PLK przyjmuje propozycję przewoźnika, jednakże wyrażenie: „w ciągu roku kalendarzowego” zostaje zastąpione wyrażeniem: „w okresie obowiązywania danego rozkładu jazdy”, w związku z powyższym w podrozdziale 4.3.6. ust. 7 dodaje się zdanie w brzmieniu: „W przypadku późniejszego korzystania z tych odcinków w okresie obowiązywania danego rozkładu jazdy, przez innych przewoźników, część tych kosztów będzie proporcjonalnie zwrócona pierwszemu, który pokrył całość przygotowania linii/odcinka.”			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
43	4.5. [Przydzielanie zdolności przepustowej na potrzeby utrzymania, rewitalizacji i modernizacji]	4. Wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej na potrzeby utrzymania (przejazd utrzymaniowo-naprawczy), w części zawierającej uwagi i wskazówki musi zawierać: 1) nazwę właściwej terytorialnie jednostki organizacyjnej PLK uzgadniającej wniosek; 2) nr umowy utrzymaniowo-naprawczej, stanowiącej podstawę dla realizacji przejazdu pociągu (umowa zawierana przez PLK z wykonawcą usług w zakresie utrzymania, nadzoru, przeprowadzania badań lub naprawy infrastruktury kolejowej); 3) nr zgody, imię i nazwisko, skrót stanowiska służbowego oraz numer telefonu wyznaczonej/ych osoby/osób uzgadniającej wniosek ze strony właściwej terytorialnie jednostki organizacyjnej PLK.	DB CARGO	<del>4. Wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej na potrzeby utrzymania (przejazd utrzymaniowo-naprawczy), w części zawierającej uwagi i wskazówki musi zawierać: 1) nazwę właściwej terytorialnie jednostki organizacyjnej PLK uzgadniającej wniosek; 2) nr umowy utrzymaniowo-naprawczej, stanowiącej podstawę dla realizacji przejazdu pociągu (umowa zawierana przez PLK z wykonawcą usług w zakresie utrzymania, nadzoru, przeprowadzania badań lub naprawy infrastruktury kolejowej); 3) nr zgody, imię i nazwisko, skrót stanowiska służbowego oraz numer telefonu wyznaczonej/ych osoby/osób uzgadniającej wniosek ze strony właściwej terytorialnie jednostki organizacyjnej PLK.</del>	Wnosimy o wykreślenie zapisu ust. 4 w całości. Procedura będzie wymagała pozyskania danych przez przewoźnika, które mogą być dla niego niedostępne lub trudne do uzyskania np. nr umowy utrzymaniowo-naprawczej. Sprawna realizacja przewozów utrzymaniowo-naprawczych powinna leżeć w interesie PLK, a wprowadzenie dodatkowych wymogów do wniosku będzie jedynie utrudnieniem. Przewoźnik nie musi lub wręcz nie powinien znać jakichkolwiek danych odnośnie umów zawieranych przez PLK z podwykonawcami.
			PKP CARGO	Wniosek o przywrócenie zapisu: „5. Za przejazd pociągu na potrzeby utrzymaniowe, zlecane przez PLK, nie nalicza się opłat”.	Nigdzie w projekcie Regulaminu sieci nie znaleziono adekwatnego zapisu. Zapisu brak od Regulaminu sieci 2018/2019. Podobne zapisy znajdują się w umowie na pociągi U-N.
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		PLK nie wyraża zgody na modyfikację zapisu. Postanowienia ust. 4 związane są z realizacją przejazdów utrzymaniowo-naprawczych zlecanych przez PLK, które reguluje umowa o wykonywanie usług w zakresie utrzymania, nadzoru, przeprowadzania badań lub naprawy infrastruktury kolejowej, a także o wykonane usługi trakcyjnej związanej z zabezpieczeniem lokomotyw wraz z drużynami trakcyjnymi do tych przejazdów.			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Wnioskodawca	Uwagi
44	4.6. [Komunikacja zastępcza]	UTK	1. Podrozdział 4.6 należy uzupełnić o: a) termin zapłaty przez PLK faktury przewoźnika za komunikację zastępczą; b) tryb odwołania się przewoźnika od decyzji PLK nieuznającej części lub całości kosztów refakturowanych przez przewoźnika na PLK za komunikację zastępczą; W pkt 4 wskazane zostało, że rozliczenie kosztów komunikacji zastępczej odbywa się zgodnie z postanowieniami umowy o wykorzystanie, która jest negocjowana przez strony (przewoźnik i PLK). W naszej ocenie kluczowe zasady rozliczeń kosztów komunikacji zastępczej powinny zatem zostać ujęte w Regulaminie.

		<p>2. Zgodnie z pkt 2 planowanie komunikacji zastępczej z powodu planowanych zamknięć torowych odbywa się w procesie opracowywania i uzgadniania ZRJ (60 dni przed planowanym terminem zamknięcia odcinka/linii). Czas ten jest zbyt późny by prawidłowo zorganizować komunikację zastępczą.</p> <p>3. Ponadto, należy uwzględnić pkt 8 załącznika do decyzji delegowanej KE 2017/2075 zmieniającej załącznik VII do Dyrektywy 2012/34: <i>Jeśli chodzi o tymczasowe ograniczenia zdolności przepustowej linii kolejowych, z powodów takich jak prace infrastrukturalne, w tym powiązane ograniczenia prędkości, nacisku osi, długości pociągu, trakcji lub skrajni (»ograniczenia zdolności przepustowej«), które trwają ponad siedem kolejnych dni i przez które ponad 30 % szacowanej dziennej wielkości ruchu na linii kolejowej zostaje anulowane, przekierowane lub zastąpione przez inne rodzaje transportu, zainteresowani zarządcy infrastruktury publikują wszystkie ograniczenia zdolności przepustowej oraz wstępne wyniki konsultacji z wnioskodawcami po raz pierwszy na co najmniej 24 miesiące (w zakresie, w jakim są znane) oraz po raz drugi, w zaktualizowanej formie, na co najmniej 12 miesięcy przed zmianą danego obowiązującego rozkładu jazdy.</i></p> <p>Zgodnie z motywem 11 decyzji delegowanej 2017/2075, pkt ten zarządcy infrastruktury powinni spełnić w grudniu 2019 r. stosunku do drugiej rundy publikacji i w grudniu 2020 r. w odniesieniu do pierwszej rundy publikacji.</p> <p>W myśl ww. regulacji dla rozkładu jazdy 2019/2020 ograniczenia przepustowości, o których mowa w pkt 8 załącznika do decyzji delegowanej KE zmieniającej załącznik VII do Dyrektywy 2012/34 powinny być znane i skonsultowane z przewoźnikami z co najmniej 12-miesięcznym wyprzedzeniem.</p> <p>Należy tutaj zwrócić uwagę, że w pkt 8 załącznika do decyzji delegowanej mowa o tymczasowych ograniczeniach zdolności przepustowej linii kolejowych, z powodów takich jak prace infrastrukturalne, w tym powiązane ograniczenia prędkości, nacisku osi, długości pociągu, trakcji lub skrajni (»ograniczenia zdolności przepustowej«), które trwają ponad siedem kolejnych dni i przez które ponad 30% szacowanej dziennej wielkości ruchu na linii kolejowej zostaje anulowane, przekierowane lub zastąpione przez inne rodzaje transportu. Użyte tutaj sformułowanie „ograniczenia zdolności przepustowej” należy rozumieć zatem jako obejmujące także zamknięcie linii kolejowej, a podany otwarty katalog skutków ograniczenia zdolności przepustowej powinien być rozumiany jako wyjaśnienie, że dotyczy to jakiegokolwiek ograniczenia zdolności przepustowej, które trwa ponad siedem kolejnych dni i przez które ponad 30% szacowanej wielkości ruchu na linii kolejowej zostaje anulowane, przekierowane lub zastąpione przez inne rodzaje transportu.</p>
Sposób rozpatrzenia przez PLK:	<p>Ad. 1. Zasady rozliczeń wskazane są w podrozdziale 6.7. Regulaminu sieci oraz w umowie o wykorzystanie. Regulacje dotyczące rozliczeń kosztów komunikacji zastępczej określa podrozdział 4.6 Regulaminu sieci oraz umowa o wykorzystanie. W przypadku prowadzenia robót inwestycyjnych przez PLK w lokalizacjach związanych z realizacją projektów POiS, CEF lub POPW, PLK i przewoźnicy zobligowani są przez CUPT do zawarcia odrębnego porozumienia, które szczegółowo reguluje rozliczenie kosztów z tytułu komunikacji zastępczej.</p> <p>Ad. 2. PLK wyjaśnia, że nie jest to etap organizowania przez przewoźnika komunikacji zastępczej, tylko etap określania konkretnych parametrów przejazdu autobusów w wyniku wprowadzania ZRJ.</p> <p>Ad. 3. W zakresie zmian załącznika do decyzji delegowanej KE 2017/2075 zmieniającej załącznik VII do Dyrektywy 2012/34 – w Instrukcji Ir-19 będzie wprowadzona zmiana.</p>	

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
45	<p><b>4.6. ust. 3</b> [Komunikacja zastępcza]</p>	<p>3. PLK obowiązana jest do pokrycia dodatkowych kosztów ponoszonych przez przewoźnika z tytułu wprowadzenia komunikacji zastępczej, jeżeli jej wprowadzenie wynika z przyczyn leżących po stronie PLK. Przez dodatkowe koszty, o których mowa wyżej, rozumie się różnicę pomiędzy kosztami za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, które poniósłby przewoźnik w przypadku realizacji przejazdu bez jakichkolwiek ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, powstałych z przyczyn leżących po stronie PLK, a pełnymi</p>	<p><b>Przewozy Regionalne</b></p>	<p>3. PLK obowiązana jest do pokrycia dodatkowych kosztów ponoszonych przez przewoźnika z tytułu wprowadzenia komunikacji zastępczej, jeżeli jej wprowadzenie wynika z przyczyn leżących po stronie PLK. Przez dodatkowe koszty, o których mowa wyżej, rozumie się różnicę pomiędzy kosztami za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, które poniósłby przewoźnik w przypadku realizacji przejazdu bez jakichkolwiek ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, powstałych</p>	<p>Zatrudnienie dodatkowego personelu w przypadku uruchomienia większej liczby autobusów jest konieczne i niezbędne. Przewoźnik jest zobowiązany do udzielenia pasażerom informacji dotyczących kolejnych stacji, przesiadek oraz zapewnienia bezpieczeństwa (zgodnie z Rozporządzeniem 1371/2007 Parlamentu Europejskiego). Są to koszty realnie ponoszone przy uruchomieniu KKZ, które PLK powinna regulować. Zatem podrozdział 4.6. ust. 3 powinien uwzględniać,</p>

		<p>udokumentowanymi fakturą kosztami ponoszonymi przez przewoźnika za wykonanie usługi komunikacji zastępczej przez realizatora tej usługi.</p> <p>Pełne koszty, o których mowa powyżej, odnoszą się do kwoty z faktury wystawionej przez realizatora wykonującego usługi komunikacji zastępczej, są to koszty udostępnienia pojazdu drogowego wraz z jego kierowcą.</p>		<p>z przyczyn leżących po stronie PLK, a pełnymi udokumentowanymi fakturą kosztami ponoszonymi przez przewoźnika za wykonanie usługi komunikacji zastępczej przez realizatora tej usługi.</p> <p>Pełne koszty, o których mowa powyżej, odnoszą się do kwoty z faktury wystawionej przez realizatora wykonującego usługi komunikacji zastępczej, są to koszty udostępnienia pojazdu drogowego wraz z jego kierowcą <b>oraz pełne poniesione, udokumentowane koszty związane z wprowadzeniem komunikacji zastępczej.</b></p>	<p>że pełne koszty KKZ, to nie tylko „koszty wynajmu autobusu wraz z kierowcą”, ale także koszty zatrudnienia konwojenta.</p> <p>PLK jako koszty dodatkowe uwzględnią w rozliczeniach tylko te, które wynikają z faktur przewoźników drogowych z tytułu komunikacji zastępczej. Nie uwzględnią natomiast żadnych innych kosztów powstałych w wyniku z zamknięcia torowego, a ponoszonych przez przewoźnika.</p>
			<p><b>PKP Intercity</b></p>	<p>3. PLK obowiązana jest do pokrycia dodatkowych kosztów ponoszonych przez przewoźnika z tytułu wprowadzenia komunikacji zastępczej, jeżeli jej wprowadzenie wynika z przyczyn leżących po stronie PLK. Przez dodatkowe koszty, o których mowa wyżej, rozumie się różnicę pomiędzy kosztami za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, które poniósłby przewoźnik w przypadku realizacji przejazdu bez jakichkolwiek ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, powstałych z przyczyn leżących po stronie PLK, a pełnymi udokumentowanymi <b>fakturą fakturami</b> kosztami ponoszonymi przez przewoźnika za wykonanie usługi <b>wynikające z wprowadzenia</b> komunikacji zastępczej przez realizatora tej usługi.</p> <p>Pełne koszty, o których mowa powyżej, odnoszą się <b>zarówno</b> do kwoty z faktury wystawionej przez realizatora wykonującego usługi komunikacji zastępczej, <b>są to koszty kosztu</b> udostępnienia pojazdu drogowego wraz z jego kierowcą <b>jak i kwot wynikających z dodatkowych kosztów komunikacji zastępczej, tj. kosztów związanych z:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) obsługą rewidencką,</li> <li>b) obsługą manewrową,</li> <li>c) tymczasowymi punktami czyszczeń wagonów (np. wywóz śmieci z wagonów, odfekalnianie) w sytuacji jeśli jest to uzasadnione z uwagi na zmianę organizacji ruchu kolejowego wynikające z planowanych robót modernizacyjnych i remontowych na liniach PLK.</li> </ul>	<p>Ze strony PKP Intercity istotnym jest zabezpieczenie rozliczenia pełnych kosztów KZ, która jest wynikiem ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej z przyczyn leżących po stronie PLK.</p>

				<p>W sytuacjach dowozu pasażerów, w ramach komunikacji zastępczej, do i ze stacji/przystanków osobowych, na których postoje się nie odbywają ze względu na przejazd pociągu drogą okrężną lub w przypadku przejazdu pociągu trasą zaplanowaną, ale bez możliwości zatrzymania się na stacjach/przystankach osobowych, przewoźnik obciąża jednostkę organizacyjną zarządcy, poniesionymi z tego tytułu pełnymi udokumentowanymi fakturą kosztami.</p>	
			<p><b>Koleje Śląskie</b></p>	<p>Zmodyfikować zapis zgodnie z uzasadnieniem.</p>	<p>Definicja pełnych kosztów ponoszonych przez przewoźnika za wykonanie usługi komunikacji zastępczej jest zdecydowanie szersza (temat ten był już wielokrotnie omawiany z zarządcą) Regulamin sieci 2019/2020 powtarza niejednoznacznie kwestię oświadczeń o nier refundowaniu dodatkowych kosztów komunikacji zastępczej przez organizatora transportu zbiorowego.</p>
			<p><b>Małopolskie</b></p>	<p>3. PLK obowiązana jest do pokrycia dodatkowych kosztów ponoszonych przez przewoźnika z tytułu wprowadzenia komunikacji zastępczej, jeżeli jej wprowadzenie wynika z przyczyn leżących po stronie PLK. Przez dodatkowe koszty, o których mowa wyżej, rozumie się różnicę pomiędzy kosztami za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, które poniósłby przewoźnik w przypadku realizacji przejazdu bez jakichkolwiek ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, powstałych z przyczyn leżących po stronie PLK, a pełnymi udokumentowanymi fakturą/fakturami kosztami ponoszonymi przez przewoźnika za wykonanie usługi <b>wynikające z tytułu wprowadzenia</b> komunikacji zastępczej przez realizatora tej usługi.</p>	
<p>Sposób rozpatrzenia przez PLK:</p>	<p>PLK stoi na stanowisku, że zapis powinien pozostać w niezmienionej formie. W zakresie realizacji projektów POLIŚ, CEF lub POPW, zgodnie z wytycznymi CUPT można starać się o refundację kosztów komunikacji zastępczej ponoszonych przez przewoźnika za wykonanie ZKA wynikających z faktury wystawionej przez realizatora wykonującego usługi komunikacji zastępczej, tj.: koszt udostępnienia pojazdu drogowego wraz z jego kierowcą, po zawarciu odpowiedniego porozumienia. Dodatkowe koszty komunikacji zastępczej, wskazane przez przewoźników, w chwili obecnej nie kwalifikują się do refundacji w ramach udzielonego dofinansowania przez CUPT.</p>				

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
46	4.6. ust. 4 [Komunikacja zastępcza]	4. Rozliczenia kosztów komunikacji zastępczej odbywają się zgodnie z postanowieniami Umowy o wykorzystanie. W przypadku prowadzenia robót inwestycyjnych przez PLK w lokalizacjach związanych z realizacją projektów POIiŚ, CEF lub POPW, rozliczenie kosztów komunikacji zastępczej odbywać się będzie na podstawie odrębnie zawartego porozumienia.	Przewozy Regionalne	4. Rozliczenia kosztów komunikacji zastępczej odbywają się zgodnie z postanowieniami Umowy o wykorzystanie. W przypadku prowadzenia robót inwestycyjnych przez PLK w lokalizacjach związanych z realizacją projektów <del>POIiŚ, CEF lub POPW</del> , ujętych w Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku, przyjętym Uchwałą nr 144/2016 Rady Ministrów z dnia 23 listopada 2016 r. i zaktualizowanym Uchwałą nr 106/2017 Rady Ministrów z dnia 12 lipca 2017 r., rozliczenie kosztów za komunikację zastępczą <del>komunikacji zastępczej</del> oraz za dodatkowe udokumentowane koszty, które ponosi przewoźnik <del>odbywać się będzie na podstawie odrębnie zawartego porozumienia</del> obciążą PKP PLK S.A.	Oznacza inne rozliczenia kosztów. W naszej opinii PLK musi pokryć koszty powstałe z tego tytułu bez względu na rodzaj prowadzonych robót. Jak będzie wyglądać przepływ informacji pomiędzy PLK i przewoźnikiem, że dane roboty inwestycyjne są związane z realizacją projektów POIiŚ, CEF lub POPW? Proponujemy wprowadzić odpowiednie regulacje w Regulaminie sieci w tym zakresie.
			Koleje Śląskie	4. Rozliczenia kosztów komunikacji zastępczej odbywają się zgodnie z postanowieniami Umowy o wykorzystanie. W przypadku prowadzenia robót inwestycyjnych przez PLK w lokalizacjach związanych z realizacją projektów POIiŚ, CEF lub POPW, <del>realizowanych z budżetu państwa, środków własnych PLK</del> , rozliczenie kosztów komunikacji zastępczej odbywać się będzie na podstawie odrębnie zawartego porozumienia.	Czym różni się pieniądz pochodzący z UE od tego pochodzącego z budżetu państwa? Polska jest częścią UE, w związku z czym pieniądze unijne są również pieniędzmi Polski, a pieniądze Polski są częścią pieniędzy UE.
			UTK	4. Rozliczenia kosztów komunikacji zastępczej odbywają się zgodnie z postanowieniami Umowy o wykorzystanie. W przypadku prowadzenia robót inwestycyjnych przez PLK w lokalizacjach związanych z realizacją projektów POIiŚ, CEF lub POPW <del>oraz RPO</del> , rozliczenie kosztów komunikacji zastępczej odbywać się będzie na podstawie odrębnie zawartego porozumienia.	W związku z informacjami napływającymi od organizatorów publicznego transportu zbiorowego, że w ramach umów z CUPT-em uwzględnione zostały koszty komunikacji zastępczej jako koszty kwalifikowane, należy dodać w Regulaminie sieci 2019/2020 także inwestycje finansowane z RPO.
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		PLK uzyskała zgodę CUPT na refundację kosztów komunikacji zastępczej dla projektów POIiŚ, CEF lub POPW.			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
47	4.6. ust. 5 [Komunikacja zastępcza]	5. W celu rozliczenia kosztów komunikacji zastępczej przewoźnik będzie zobowiązany do złożenia oświadczenia o dokonaniu oceny efektywności i racjonalności organizacji komunikacji zastępczej oraz oświadczenia o nierefundowaniu dodatkowych kosztów	Przewozy Regionalne	5. W celu rozliczenia kosztów komunikacji zastępczej przewoźnik będzie zobowiązany do <del>złożenia oświadczenia o dokonaniu oceny efektywności i racjonalności organizacji komunikacji zastępczej</del> oraz oświadczenia o nierefundowaniu dodatkowych kosztów	PLK powinna dokonać oceny efektywności i racjonalności organizacji komunikacji zastępczej. Przewoźnik jest zobowiązany do zachowania ciągłości procesu przewozowego i zapewnienia podróży środkami transportu w przypadku odwołania pociągów. W przypadku braku

Zestawienie uwag zgłoszonych do Projektu Regulaminu sieci 2019/2020 opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 26 lipca 2018 r.,  
wraz z informacją o sposobie rozpatrzenia przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

	komunikacji zastępczej przez organizatora transportu zbiorowego.		komunikacji zastępczej przez organizatora transportu zbiorowego.	uruchomienia KKZ Urząd Marszałkowski, zgodnie z obowiązującymi umowami, nakłada na przewoźnika karę pieniężną
Sposób rozpatrzenia przez PLK:	PLK stoi na stanowisku, że zapis powinien pozostać w niezmienionej formie. Zgodnie z wymogami CUPT, aby móc starać się o refundację kosztów komunikacji zastępczej należy m.in. oświadczenie o dokonaniu oceny efektywności i racjonalności organizacji komunikacji zastępczej.			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
48	<b>4.6. ust. 6</b> [Komunikacja zastępcza]	6. Wprowadzenie komunikacji zastępczej przez przewoźnika z przyczyn, o których mowa w podrozdziale 4.9.5. ust. 1 oraz nieplanowanych zamknięć torowych, nieujętych w ZRJ, odbywa się w trybie operatywnego uzgodnienia z właściwą terenowo ekspozyturą Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK (zgodnie z załącznikiem 4.3). Przewoźnik, przed wprowadzeniem komunikacji zastępczej, informuje właściwą terenowo ekspozyturę Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK podając: 1) datę i godzinę wprowadzenia komunikacji zastępczej; 2) wykaz pociągów, za które zostanie wprowadzona komunikacja zastępcza; 3) relację trasy przejazdu komunikacji zastępczej. Wyżej wymienione informacje powinny być również przekazane w formie pisemnej.	<b>Koleje Śląskie</b>	6. Wprowadzenie komunikacji zastępczej przez przewoźnika z przyczyn, o których mowa w podrozdziale 4.9.5. ust. 1 oraz nieplanowanych zamknięć torowych, nieujętych w ZRJ, odbywa się w trybie operatywnego uzgodnienia z właściwą terenowo ekspozyturą Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK (zgodnie z załącznikiem 4.3). Przewoźnik, przed wprowadzeniem komunikacji zastępczej, informuje właściwą terenowo ekspozyturę Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK podając: 1) datę i godzinę wprowadzenia komunikacji zastępczej; 2) wykaz pociągów, za które zostanie wprowadzona komunikacja zastępcza; 3) relację trasy przejazdu komunikacji zastępczej. Wyżej wymienione informacje powinny być również przekazane w formie <b>pisemnej elektronicznej na adres mail Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK.</b>	Forma pisemna może sugerować konieczność wysłania listu pocztą, a takie informacje powinny być przekazywane drogą mailową.
Sposób rozpatrzenia przez PLK:	PLK przyjmuje propozycję modyfikacji zapisu. Podrozdział 4.6. ust. 6 ostatnie zdanie otrzymuje brzmienie: „ <i>Wyżej wymienione informacje powinny być również przekazane w formie elektronicznej na adres e-mail właściwej terenowo ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK.</i> ”				

L.p.	Jedn. redakcyjna	Uwagi
49	<b>4.9.3.</b> [Przewidywane problemy]	<b>PKP CARGO</b> Uwagi ogólne dot. postępowania w przypadku wykrycia stanu awaryjnego w taborze podczas przejazdów: W przypadkach nałożenia się czynników takich jak płaskie miejsca, stan resorów, zużycie obręczy podczas przejazdu nad sensorami urządzenia dsat, a niemożliwych do stwierdzenia w momencie załadunku, prawdopodobieństwo włączenia się alarmu na urządzeniu jest wysoce prawdopodobne. Funkcja obciążenia koła (OK) jest dość „wrażliwa” i podatna na wiele czynników, na które nie zawsze mają wpływ nasi klienci. Również przekazując do użytkownika sprawne technicznie wagony i dopilnowując prawidłowości załadunku, nie jesteśmy w stanie zagwarantować klientowi, że z uwagi na ww. zależności tej funkcji, wagon taki nie zostanie zatrzymany w drodze.  Nie kwestionując prawidłowości działania tych urządzeń i dokonywanych przez nie pomiarów, uważamy jednak, że w przypadku tak licznych dodatkowych zależności funkcji OK od innych parametrów niż równomierność rozłożenia ładunku przewóz niektórych rodzajów ładunków stanie się praktycznie niemożliwy. Ponadto w przeszłości zdarzały się przypadki, iż ładunki przejeżdżały przez kilka kolejnych urządzeń, na których nie występowało wskazanie nieprawidłowości (brak włączonej funkcji OK), a dopiero kolejne sygnalizowało przekroczenie dopuszczalnych nacisków. Tego typu sytuacje sugerują naszym klientom wadliwe funkcjonowanie urządzeń. Dodatkowym niekorzystnym dla nas zjawiskiem, jest wykrywanie ewentualnych nieprawidłowości dopiero na kolejnym, daleko położonym



L.p.	Jedn. redakcyjna	Uwagi
		<p>od miejsca nadania urządzeniu, jest w takim przypadku brak możliwości natychmiastowej reakcji i poprawy ładunku w bliskości miejsca załadunku (krótsza droga do ewentualnego cofnięcia w miejsce nadania). Występuje wtedy konieczność zmiany kategorii ładunku na nadzwyczajną.</p> <p>Biorąc pod uwagę powyższe wnioskujemy, aby na wszystkich urządzeniach funkcja OK była zawsze włączona, aby reakcja na ewentualne nieprawidłowości (zły załadunek, czy zabezpieczenie) mogła być natychmiastowa i jak najbliższa miejsca nadania, a dla niektórych ładunków, szczególnie długich ładowanych na kilka wagonów (np. szyny 220 m) – zakres tolerancji powinien zostać zwiększony.</p>
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		<p>Na sieci PKP PLK nie występują zdarzenia polegających na wyłączeniu funkcji OK z eksploatacji w urządzeniach dsat (poza sytuacjami awaryjnymi – sporadycznymi). Funkcja OK to pakiet funkcjonalny instalowany w urządzeniach dsat (nie na wszystkich), pozwalający na wykrywanie taboru z przekroczonymi naciskami statycznymi i dynamicznymi powodującymi przyspieszoną degradację infrastruktury kolejowej, w czasie „normalnej” prędkości jazdy pociągu. Urządzenia w ramach funkcji OK sprawdzają przekroczenie ustalonych wartości progów:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. nacisków osiowych</li> <li>2. nacisków liniowych</li> <li>3. oddziaływań dynamicznych</li> </ol> <p>oraz</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. szacują wartości brutto pociągu, jako sumy nacisków osiowych – quasi-statycznych sił nacisku.</li> </ol> <p><b>Urządzenia dsat podstawowo instalowane są dla osłony infrastruktury kolejowej, a nie oceny stanu technicznego taboru.</b> Natomiast urządzenia dsat mogą stanowić element wspomaganie procesu utrzymania taboru poprzez weryfikację parametrów taboru – kierowanie taboru na przeglądy na podstawie zbieranych informacji.</p> <p>Kilka stwierdzeń które uniemożliwiają wdrożenie propozycji:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– urządzenia dsat nie rozpoznają marszrut przewoźników, stąd nie jest możliwe określenie odległości miejsca nadania przesyłki i na tej podstawie zarządzania strategią wyłączeń taboru – PLK nie prowadzi analiz siedzib klientów naszych klientów, przewoźników, którzy są naszymi klientami.</li> <li>– urządzenia dsat nie rozpoznają rodzaju ładunku (szyny, węgiel czy kęsy hutnicze, ...); stąd nie jest możliwa dynamiczna zmiana tolerancji pomiarowych w stosunku do przewożonego ładunku. Dla szczególnych przewozów wprowadzona jest forma „przesyłki nadzwyczajnej”.</li> <li>– jedynie około 40% wszystkich eksploatowanych urządzeń dsat posiada zainstalowany pakiet funkcjonalny OK. Budowa urządzeń dsat z funkcją OK stanowi duży koszt inwestycyjny jak również później utrzymaniowy.</li> </ul>

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
50	<b>4.9.3. ust. 5</b> [Przewidywane problemy]	<p>1. PLK ma prawo – w przypadkach wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych, tj. konieczności „ściągnięcia” uszkodzonego taboru lub taboru z przemieszczonym ładunkiem, w celu przywrócenia możliwości przejazdu – do użycia pojazdu kolejowego z napędem przewoźnika lub zatrudnienia (zadysponowania do wykonania odpowiednich czynności) pracownika przewoźnika (maszynisty, rewidenta), posiadającego odpowiednie kwalifikacje w celu usunięcia ze szlaku uszkodzonego pojazdu kolejowego tego przewoźnika oraz innego przewoźnika.</p> <p>Dotyczy to również przypadków konieczności wyłączenia uszkodzonego taboru z pociągu, który z powodu usterki taboru uniemożliwiającej jego dalszą jazdę, został zatrzymany na torze głównym zasadniczym na stacji oraz gdy</p>	<b>PKP CARGO</b>		<p>Po zmianie zasad szkolenia i wprowadzenia licencji oraz świadectwa maszynisty, nowo przyjmowani pracownicy są szkoleni z zakresu obsługi pociągów albo towarowych albo pasażerskich. Nowo szkoleni maszyniści nie są więc uniwersalni – i będą zdarzać się sytuacje, że maszynista odmówi ściągnięcia pociągu (pasażerskiego lub towarowego), do prowadzenia którego nie ma kwalifikacji.</p>

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
		zatrzymany pociąg blokuje lub znacznie ogranicza przejezdność stacji. Użycie pojazdu kolejowego z napędem przewoźnika lub zatrudnienie (zadysponowanie) pracownika przewoźnika przez PLK może być zastosowane jedynie w celu „ściągnięcia” uszkodzonego pojazdu do najbliższej stacji, na której istnieją warunki do jego odstawienia albo do przestawienia uszkodzonego taboru z toru głównego na tor boczny na stacji i pomocy w wykonaniu wymaganej próby hamulca po wyłączeniu taboru z pociągu. W przypadkach, kiedy konieczność dodatkowego użycia pojazdu kolejowego z napędem spowodowana jest winą przewoźnika, rozliczenie kosztów poniesionych z tego tytułu odbywa się zgodnie z zasadami zawartymi w Umowie o wykorzystanie, z uwzględnieniem postanowień podrozdziału 7.4.			
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		PLK przyjmuje do wiadomości uwagę przewoźnika.			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
51	<b>4.9.3. ust. 7</b> [Przewidywane problemy]	7. Przewoźnik i PLK zobowiązane są do pokrycia udokumentowanych kosztów bezpośrednich (tj. bez narzutów i marży zysku), wynikających z działań podjętych dla zapewnienia ciągłości i bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w celu wyeliminowania skutków zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych spowodowanych przyczynami leżącymi po ich stronie.	<b>PKP CARGO</b>	7. Przewoźnik i PLK zobowiązane są do pokrycia udokumentowanych kosztów <del>bezpośrednich (tj. bez narzutów i marży zysku)</del> , wynikających z działań podjętych dla zapewnienia ciągłości i bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w celu wyeliminowania skutków zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych spowodowanych przyczynami leżącymi po ich stronie.	Zadysponowanie zasobów przewoźnika w tym zerwanie lokomotywy z pociągu, do usunięcia utrudnień eksploatacyjnych musi zapewnić pokrycie pełnych kosztów i dać niewielki zysk – koszty te są refakturowane przez PLK na innego przewoźnika, który zablokował linię.
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		PLK nie wyraża zgody na modyfikację zapisu. W wyniku działań podjętych dla zapewnienia ciągłości i bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w celu wyeliminowania skutków zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, strony pokrywają udokumentowane koszty bezpośrednie (tj. bez narzutów i marży zysku). PLK nie wyraża zgody, aby do ww. kosztów kwalifikować marżę zysku, ponieważ Strony stosowałyby różnej wielkości marże, na które nie miałyby wpływu druga strona.			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
52	<b>4.9.3. ust. 14</b> [Przewidywane problemy]	<p>14. W przypadku, kiedy niesprawności taboru wykryte przez urządzenia dsat, jak i stwierdzone przez pracowników PLK oraz potwierdzone przez pracowników przewoźnika, skutkują dodatkowymi czynnościami, ich koszty ponosi przewoźnik.</p> <p>W przypadku, kiedy urządzenia dsat wskazują niesprawności taboru, które nie zostaną potwierdzone komisyjnie przez przewoźnika i PLK, to koszty związane z wyłączeniem sprawnego taboru ponosi PLK.</p>	<p><b>Przewozy Regionalne</b></p>	<p>14. W przypadku, kiedy niesprawności taboru wykryte przez urządzenia dsat, jak i stwierdzone przez pracowników PLK oraz potwierdzone przez pracowników przewoźnika, skutkują dodatkowymi czynnościami, ich koszty ponosi przewoźnik.</p> <p>W przypadku, kiedy urządzenia dsat wskazują niesprawności taboru, które nie zostaną potwierdzone komisyjnie przez przewoźnika i PLK, to koszty związane z wyłączeniem sprawnego taboru ponosi PLK.</p>	<p>Sytuacja praktyczna wygląda w ten sposób, że kiedy urządzenia dsat wskazują niesprawności taboru, maszynista przewoźnika dokonuje oględzin technicznych i podejmuje decyzje o dalszej jeździe. Jeżeli dalsza jazda odbywa się z rozkładową prędkością, to jest to wystarczający dowód na to, że wykazana niesprawność taboru jest niepotwierdzona. Jaki jest cel powoływania takiej komisji? Kto będzie ją powoływał? Pociąg ma być opóźniany i czekać na komisję w przypadku, gdy niesprawność taboru jest niepotwierdzona?</p>
			<p><b>PKP CARGO</b></p>	<p>14. W przypadku, kiedy niesprawności taboru wykryte przez urządzenia dsat, jak i stwierdzone przez pracowników PLK oraz potwierdzone przez pracowników przewoźnika, skutkują dodatkowymi czynnościami, ich koszty ponosi przewoźnik.</p> <p>W przypadku, kiedy urządzenia dsat wskazują niesprawności taboru, które nie zostaną potwierdzone komisyjnie przez przewoźnika i PLK, to koszty związane z wyłączeniem sprawnego taboru <b>oraz dodatkowe koszty w tym m.in. za niezrealizowanie transportu w terminie, konieczność użycia dodatkowych lokomotyw wraz z obsługą, zamawianie dodatkowych tras rj, dodatkowe wykonanie pomiarów lokomotyw</b> ponosi PLK. <b>Postanowienia tego ustępu dotyczą także postępowania w przypadku wykrycia przekroczenia dopuszczalnego nacisku osi, nacisku liniowego (na 1 metr bieżący toru), nierównomierności rozmieszczenia przesyłki oraz wykrycia przekroczenia przeciążenia dynamicznego.</b></p>	<p>Przypadki niezasadnego sygnalizowania przekroczenia dopuszczalnych parametrów przeciążeń dynamicznych oraz nacisku osiowego lub liniowego dla czynnych lokomotyw, często są niezasadne. Badania w warunkach warsztatowych, kontrolne ważenia także komisyjne oględziny nie potwierdzają usterek. Po wykryciu przez urządzenia dsat stanu granicznego dla funkcji PD, NO/NL, PKP CARGO zobowiązana jest postępować zgodnie z regulacjami zawartymi w instrukcjach: Ir-3 oraz Ir-10, tj. we wskazanej przez dyżurnego ruchu stacji należy pojazd trakcyjny zatrzymać, wyłączyć oraz przeprowadzić procedurę uznania lokomotywy jako przesyłki nadzwyczajnej. Wyłączenie lokomotywy po niezasadnym wykazaniu stanu granicznego, powoduje dla PKP CARGO S.A. powstanie dodatkowych kosztów za niezrealizowanie transportu w terminie, w tym m.in.: kary za nieterminowe dostawy, konieczność użycia dodatkowych lokomotyw wraz z obsługą, zamawianie dodatkowych tras Rj, dodatkowe wykonanie pomiarów lokomotyw.</p>
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		Postępowanie w przypadku wykrycia niesprawności taboru, jako sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, odbywa się zgodnie z Instrukcją Ir-8. W związku z powyższym PLK wykreśla z Regulaminu sieci informację wskazaną w ust. 14. Instrukcja Ir-8 ma bezpośrednie zastosowanie.			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
53	<b>4.9.3. ust. 15 i 18</b> [Przewidywane problemy]	<p>15. W przypadku wykrycia przez przytorowe urządzenia dsat przekroczenia przez pojazd kolejowy dopuszczalnego: nacisku osi, obciążenia na metr bieżący toru lub nierównomiernego rozmieszczenia przesyłki, dyżurny ruchu przekazuje przez radiotelefon prowadzącemu pojazd kolejowy z napędem informację o rodzaju przekroczenia i jego lokalizacji.</p> <p>Dyżurny ruchu poleca kontynuować jazdę z ograniczoną prędkością, ustaloną na podstawie „Regulaminu obsługi terminala urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych w taborze podczas jazdy”, do stacji wyłączenia, gdzie pojazd kolejowy z wykrytym przekroczeniem należy wyłączyć z pociągu i pozostawić do dyspozycji przewoźnika.</p> <p>18. W przypadku wykrycia przez przytorowe urządzenia dsat przekroczenia przez pojazd kolejowy krytycznej wartości przeciążenia dynamicznego, dyżurny ruchu przekazuje przez radiotelefon prowadzącemu pojazd kolejowy z napędem informację o rodzaju przekroczenia i jego lokalizacji.</p> <p>Dyżurny ruchu poleca kontynuować jazdę z ograniczoną prędkością, ustaloną na podstawie „Regulaminu obsługi terminala urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych w taborze podczas jazdy”, do stacji wyłączenia, gdzie pojazd kolejowy z wykrytym przekroczeniem należy wyłączyć z pociągu i pozostawić do dyspozycji przewoźnika.</p>	<b>DB CARGO</b>	<p>15. W przypadku wykrycia przez przytorowe urządzenia dsat przekroczenia przez pojazd kolejowy dopuszczalnego: nacisku osi, obciążenia na metr bieżący toru lub nierównomiernego rozmieszczenia przesyłki, dyżurny ruchu przekazuje przez radiotelefon prowadzącemu pojazd kolejowy z napędem informację o rodzaju przekroczenia i jego lokalizacji.</p> <p>Dyżurny ruchu poleca kontynuować jazdę z ograniczoną prędkością, ustaloną na podstawie „Regulaminu obsługi terminala urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych w taborze podczas jazdy”, do stacji wyłączenia, gdzie pojazd kolejowy z wykrytym przekroczeniem należy wyłączyć z pociągu <b>na tory inne niż główne zasadnicze i główne dodatkowe oraz przy rampach</b> i pozostawić do dyspozycji przewoźnika.</p> <p>18. W przypadku wykrycia przez przytorowe urządzenia dsat przekroczenia przez pojazd kolejowy krytycznej wartości przeciążenia dynamicznego, dyżurny ruchu przekazuje przez radiotelefon prowadzącemu pojazd kolejowy z napędem informację o rodzaju przekroczenia i jego lokalizacji.</p> <p>Dyżurny ruchu poleca kontynuować jazdę z ograniczoną prędkością, ustaloną na podstawie „Regulaminu obsługi terminala urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych w taborze podczas jazdy”, do stacji wyłączenia, gdzie pojazd kolejowy z wykrytym przekroczeniem należy wyłączyć z pociągu <b>na tory inne niż główne zasadnicze i główne dodatkowe oraz przy rampach</b> i pozostawić do dyspozycji przewoźnika.</p>	<p>Przewoźnicy często nie mają wpływu na miejsce wystawienia taboru w stacji stąd nasza propozycja żeby dopisać zdanie dotyczące wskazówek odstawiania wagonów na tory, niebędące znacznym obciążeniem finansowym dla przewoźnika. Przewoźnik często prowadzi pociągi trakcją elektryczną z dala od swoich siedzib i lokalizacji, a uzdatnienie taboru do dalszej jazdy i wykonanie niezbędnych manewrów trakcją spalinową wymaga czasu.</p>
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		<p>Przepis otrzymuje brzmienie:  <i>„15. W przypadku wykrycia przez przytorowe urządzenia dsat przekroczenia przez pojazd kolejowy dopuszczalnego: nacisku osi, obciążenia na metr bieżący toru lub nierównomiernego rozmieszczenia przesyłki, dyżurny ruchu przekazuje przez radiotelefon prowadzącemu pojazd kolejowy z napędem informację o rodzaju przekroczenia i jego lokalizacji.</i>  <i>Dyżurny ruchu poleca kontynuować jazdę z ograniczoną prędkością, ustaloną na podstawie „Regulaminu obsługi terminala urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych w taborze podczas jazdy”, do stacji wyłączenia, gdzie pojazd kolejowy z wykrytym przekroczeniem należy wyłączyć z pociągu, <b>odstawić w miarę możliwości na tory inne niż główne zasadnicze, główne dodatkowe oraz tory przy rampach</b> i pozostawić do dyspozycji przewoźnika.”</i></p>			

Zestawienie uwag zgłoszonych do Projektu Regulaminu sieci 2019/2020 opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 26 lipca 2018 r., wraz z informacją o sposobie rozpatrzenia przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
54	<b>4.9.5. ust. 4 pkt 5</b> [Postępowanie w razie zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w transporcie kolejowym]	4. PLK i przewoźnik zobowiązani są do: 1) niesienia pomocy poszkodowanym; 2) współdziałania w celu zminimalizowania negatywnych skutków zaistniałych zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, o których mowa w ust. 1; 3) współdziałania przy usuwaniu szkód i jak najszybszym przywracaniu ruchu kolejowego; 4) współdziałania przy ustalaniu przyczyn zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, o których mowa w ust. 1; 5) współdziałania przy usuwaniu źródeł zanieczyszczenia środowiska i jego skutków.	<b>Koleje Śląskie</b>	4. PLK i przewoźnik zobowiązani są do: 1) niesienia pomocy poszkodowanym; 2) współdziałania w celu zminimalizowania negatywnych skutków zaistniałych zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, o których mowa w ust. 1; 3) współdziałania przy usuwaniu szkód i jak najszybszym przywracaniu ruchu kolejowego; 4) współdziałania przy ustalaniu przyczyn zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, o których mowa w ust. 1; 5) <del>współdziałania przy usuwaniu źródeł zanieczyszczenia środowiska i jego skutków.</del>	Proponujemy wykreślenie pkt 5, ponieważ przewoźnik nie dysponuje środkami technicznymi i personelem pozwalającym usuwać skutki zanieczyszczenia. Podrozdział 4.9.5. ust. 4 pkt 3: „współdziałania przy usuwaniu szkód i jak najszybszym przywracaniu ruchu kolejowego;” jest wystarczającym.
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		PLK nie wyraża zgody na zmianę zapisu. Zgodnie z art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska, kto podejmuje działalność mogącą negatywnie oddziaływać na środowisko, jest obowiązany do zapobiegania temu oddziaływaniu. Zgodnie z art. 7 ust. 1 ww. ustawy, kto powoduje zanieczyszczenie środowiska, ponosi koszty usunięcia skutków tego zanieczyszczenia. Zgodnie z art. 9. ust.1 ustawy z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie w przypadku wystąpienia bezpośredniego zagrożenia szkodą w środowisku podmiot korzystający ze środowiska jest obowiązany niezwłocznie podjąć działania zapobiegawcze.			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
55	<b>4.9.5. ust. 6</b> [Postępowanie w razie zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w transporcie kolejowym]	6. Ustalenia zespołu, o którym mowa w ust. 5, są wiążące dla wszystkich stron postępowania. W przypadku niemożności uzgodnienia wysokości powstałych strat i zakresu odpowiedzialności stron, ustalenia dokonuje się na drodze prawnej.	<b>Koleje Śląskie</b>	6. Ustalenia zespołu, o którym mowa w ust. 5, są wiążące dla wszystkich stron postępowania <b>i ostateczne.</b> W przypadku niemożności uzgodnienia wysokości powstałych strat i zakresu odpowiedzialności stron, ustalenia dokonuje się na drodze prawnej.	
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		PLK nie wyraża zgody na zmianę zapisu. Określenie ostateczne jest niepotrzebne skoro sprawa może być kontynuowana w sądzie.			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
56	<b>4.9.5. ust. 7</b> [Postępowanie w razie zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w transporcie kolejowym]	7. Roszczeń z tytułu zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, o których mowa w ust. 1, niezawinionych przez PLK, zainteresowane podmioty dochodzą we własnym zakresie.	<b>PKP INTERCITY</b>	7. Roszczeń z tytułu zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, o których mowa w ust. 1, <b>w zakresie w jakim PLK nie odpowiada na zasadzie ryzyka zgodnie z art. 435 § 1 KC,</b> zainteresowane podmioty dochodzą we własnym zakresie.	Zgodnie z wyrokiem Sądu Najwyższego z dnia 31 maja 2017 V CSK511/16 PLK odpowiada zgodnie z art. 435 § 1 KC na zasadzie ryzyka, a nie winy.
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		PLK nie wyraża zgody na modyfikację zapisu. Nie można zgodzić się z poglądem, że PLK jest przedsiębiorstwem wprawianym w ruch za pomocą sił przyrody, mimo że takie stanowisko wynika z załączonego wyroku SN V CSK 511/16. Przede wszystkim wyroki SN nie są źródłem powszechnie obowiązującego prawa, nie są skuteczna <i>erga omnes</i> . Takie rozwiązanie skutkowałoby tym, że PLK ponosiłaby odpowiedzialność za każde zdarzenie na sieci kolejowej, bez względu na jego przyczynę (za wyjątkiem wspomnianej w przepisie art. 435 k.c. siły wyższej). Poza tym jest to ukształtowanie odpowiedzialności deliktowej, podczas gdy regulamin sieci jest, również zgodnie z orzecnictwem SN wzorcem umownym. Nie jest dopuszczalne mieszanie zasad odpowiedzialności umownej z deliktową i zobowiązania się w umowie, że jedna strona (PLK) będzie ponosiła odpowiedzialność			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
		na zasadzie deliktu. Czyn niedozwolony (delikt) może być zdarzeniem całkowicie niezwiązanym z umową (regulaminem), gdyż w przepisie art. 435 k.c. chodzi o szkodę wyrządzoną komukolwiek. Przewoźnik kolejowy lub inny podmiot, który dozna szkody na osobie lub mieniu w związku z prowadzonym ruchem kolejowym będzie uprawniony do dochodzenia roszczeń na drodze sądowej, również przyjmując za podstawę odpowiedzialność z przepisu art. 435 k.c. Nie ma jednak potrzeby, aby takie postanowienie znalazło się w Regulaminie sieci.			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
57	<b>4.9.5. ust. 9</b> [Postępowanie w razie zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w transporcie kolejowym]	9. Dla przejazdów realizowanych przez PLK lub przewoźnika w celu usuwania skutków zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, o których mowa w ust. 1, występujących na liniach zarządzanych przez PLK, nie opracowuje się rozkładu jazdy pociągów, a przejazd odbywa się według postanowień przepisów wewnętrznych wskazanych w załączniku 3.2.	<b>Przewozy Regionalne</b>	<b>9. W celu usuwania skutków zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych dla przejazdów realizowanych przez PLK lub przewoźnika, <del>w celu usuwania skutków zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych</del>, o których mowa w ust. 1, występujących na liniach zarządzanych przez PLK, nie opracowuje się rozkładu jazdy pociągów, a nie pobierana jest opłata za dostęp do infrastruktury dla pociągów handlowych oraz służbowych i w zwiększonym zestawieniu do/ z, w celu uzupełnienia obiegów oraz pociągów służbowych do ściągania uszkodzonych pojazdów do/ z (np. szlaku, stacji itp.) jednostki macierzystej, przejazd odbywa się według postanowień przepisów wewnętrznych wskazanych w załączniku 3.2.</b>	W przypadku wystąpienia zdarzenia (poważnego wypadku, wypadku, incydentu) lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej w transporcie kolejowym, my jako przewoźnik ponosimy dodatkowe koszty związane z zatrudnieniem dodatkowych pracowników zespołu drużyn pociągowych, jak również dodatkowe koszty z dostępem do infrastruktury kolejowej w celu usuwania skutków zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych. Wnosimy uwagę, aby na liniach zarządzanych przez PLK, rozkłady jazdy dla pociągów kursowały bez opracowania i zwolnienia z pobierania opłat za dostęp do infrastruktury dla pociągów handlowych, pociągów służbowych do i z celem uzupełnienia obiegów, pociągów służbowych do ściągnięcia uszkodzonych pojazdów do i z np. szlaku, stacji itp.
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		PLK nie wyraża zgody na zmianę zapisu. Zapis ust. 9 dotyczy usuwania skutków zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych a nie pobierania opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej.			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
58	<b>6.1. ust. 6</b> [Zasady ustalania opłat]	6. PLK planuje wprowadzenie dla pociągów towarowych, z wyłączeniem pociągów towarowych w przewozach w ramach transportu kombinowanego, części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów oraz jej wielkość zostaną opublikowane w projekcie cennika, o którym mowa w art. 33 ust. 13 Ustawy, niezwłocznie po jego opracowaniu.	<b>WISKOL</b>	Wykreślić w całości punkt 6.1. ust. 6	Regulamin nie może odnosić się do bliżej nieokreślonych planowanych działań.
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		Przepis pozostaje bez zmian. Konieczność publikacji informacji o planowanych zmianach w zasadach ustalania składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów wynika z §19 ust. 17 i 21 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz.U. z 2017 r., poz. 755): „17. W odniesieniu do przewozów innych, niż określone w ust. 16, zarządca może określić w regulaminie sieci wartość składnika stawki wyższą niż 0 zł/pociągokilometr, jeżeli na podstawie analizy rynku wykazał, że taka wartość składnika nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy. 21. Planowane zmiany w zasadach ustalania części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów, o której mowa w ust. 1, zarządca podaje do publicznej wiadomości nie później niż trzy miesiące przed upływem terminu publikacji regulaminu sieci.”			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
59	<b>6.2. ust. 1 i 2</b> [System opłat]	1. Opłata podstawowa, o której mowa w podrozdziale 6.3.1, ustalana jest według przydzielonej trasy pociągu. 2. Opłata podstawowa, o której mowa w ust. 1., pomniejszana jest o połowę kwoty, jaką PLK zapłaciłaby przewoźnikowi za opóźnienie pociągu z winy PLK równe wydłużeniu czasu przejazdu, jednak nie więcej niż o połowę opłaty podstawowej, o której mowa w ust. 1 - w przypadku wprowadzenia zmian rozkładu jazdy pociągów, o których mowa w podrozdziale 4.3.3.2, które spowodowały wydłużenie czasu przejazdu pociągu o co najmniej 10 minut lub 10% całkowitego przejazdu pociągu, a trasa pociągu nie zmieniła się lub uległa wydłużeniu.	<b>PKP CARGO</b>		Wątpliwość co do zapisów, czy punkt odnosi się rozliczeń opóźnień, czy objazdów (tekst zamieszczony jest już w przyszłorocznym regulaminie).
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		Zaproponowane brzmienie podrozdziału 6.2. ust. 1 i 2 wynika z implementacji § 21 ust. 22 i 23 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz.U. z 2017 r., poz. 755). Brzmienie przepisu pozostaje bez zmian.			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
60	<b>6.3.1. ust. 2 pkt 3</b> [Minimalny pakiet dostępu]	1. Opłata za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obejmuje usługi, o których mowa w podrozdziale 5.2. 2. Opłata, o której mowa w ust. 1 obejmuje: 1) opłatę podstawową za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związane ze zrealizowanym przejazdem pociągu; 2) opłatę manewrową za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związane ze zrealizowanymi manewrami; 3) opłatę za postój nie krótszy niż 2 godz. na torach niebędących obiektami infrastruktury usługowej.	<b>DB CARGO</b>	1. Opłata za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obejmuje usługi, o których mowa w podrozdziale 5.2. 2. Opłata, o której mowa w ust. 1 obejmuje: 1) opłatę podstawową za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związane ze zrealizowanym przejazdem pociągu; 2) opłatę manewrową za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związane ze zrealizowanymi manewrami; 3) opłatę za postój nie krótszy niż <del>2</del> 3 godz. na torach niebędących obiektami infrastruktury usługowej.	Sugerujemy wydłużenie czasu wolnego od opłat dla postojów taboru na torach nie będących OIU z 2 do 3 godzin. Obecnie wiele pociągów zatrzymuje się na planowe i nieplanowe postoje w związku z olbrzymią ilością zamknięć torowych.
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		PLK nie wyraża zgody na zmianę zapisu. Zgodnie z art. 33 ust. 10 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, zarządca może określić opłatę za postój pojazdów kolejowych na torach niebędących obiektami infrastruktury usługowej przez czas nie krótszy niż 2 godz..			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Uwagi
61	<b>6.3.1. ust. 4, 5 i 6</b> [Minimalny pakiet dostępu]	4. Stawka jednostkowa opłaty podstawowej ustalana jest jako suma części stawki zależnej od masy pociągu i kategorii linii kolejowej, części stawki zależnej od trakcji pociągu oraz części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów. 5. Część stawki zależna od masy pociągu i kategorii linii kolejowej ustalana jest jako iloczyn średniej stawki zależnej od masy	<b>Koleje Małopolskie</b>	Zaopiniowanie wymienionego podrozdziału i ustępów będą możliwe po opublikowaniu załączników z jednostkowymi stawkami wszystkich elementów zmiennych.

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Uwagi
		<p>pociągu i kategorii linii kolejowych oraz współczynników różnicujących średnią stawkę w zależności od masy pociągu i średniej kategorii odcinków linii.</p> <p>6. Opłata manewrowa ustalana jest jako iloczyn stawki jednostkowej opłaty manewrowej i odległości przejazdu według „Wykazu odległości przejazdów przyjmowanych do obliczania opłaty manewrowej”, stanowiącego załącznik 2.8.</p>		
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		Regulacja podrozdziału 6.3.1. ust. 4, 5 i 6 wynika wprost z zapisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz.U. z 2017 r., poz. 755).		

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
62	<b>6.3.1. ust. 7 i 9</b> [Minimalny pakiet dostępu]	<p>7. Opłata za postój pojazdów kolejowych nie krótszy niż 2 godziny na torach niebędących obiektami infrastruktury usługowej ustalana jest jako iloczyn czasu trwania postoju i stawki jednostkowej.</p> <p>9. Opłata, o której mowa ust. 7, w przypadku powiadomienia przez dyspozytora właściwej terytorialnie ekspozytury zarządzania ruchem kolejowym o postoju na torach głównych zasadniczych i głównych dodatkowych, powodującym utrudnienia eksploatacyjne i konieczności usunięcia pojazdów kolejowych, ustalana jest dla pierwszych 12 godzin postoju, rozpoczętych po terminie określonym w powiadomieniu z zastosowaniem trzykrotności stawki jednostkowej. Dla każdego kolejnych 12 godzin postoju opłata powiększana jest o trzykrotność stawki jednostkowej. Dyspozytor w powiadomieniu, przekazany telefonicznie za numerem i mailowo określa termin usunięcia pojazdów kolejowych wraz z propozycją miejsca ich przestawienia.</p>	<b>DB CARGO</b>	<p>7. Opłata za postój pojazdów kolejowych nie krótszy niż <del>2</del> 3 godziny na torach niebędących obiektami infrastruktury usługowej ustalana jest jako iloczyn czasu trwania postoju i stawki jednostkowej.</p> <p>9. Opłata, o której mowa ust. 7, w przypadku powiadomienia przez dyspozytora właściwej terytorialnie ekspozytury zarządzania ruchem kolejowym o postoju na torach głównych zasadniczych i głównych dodatkowych, powodującym utrudnienia eksploatacyjne i konieczności usunięcia pojazdów kolejowych, ustalana jest dla pierwszych 12 godzin postoju, rozpoczętych po terminie określonym w powiadomieniu z zastosowaniem trzykrotności stawki jednostkowej. Dla każdego kolejnych 12 godzin postoju opłata powiększana jest o trzykrotność stawki jednostkowej. Dyspozytor w powiadomieniu, przekazany telefonicznie za numerem i mailowo określa termin usunięcia pojazdów kolejowych wraz z propozycją miejsca ich przestawienia <b>jednak nie krótszy niż 10 dni roboczych.</b></p>	<p>Sugerujemy wydłużenie czasu wolnego od opłat dla postoju taboru na torach niebędących OIU z 2 do 3 godz. Obecnie wiele pociągów zatrzymuje się na planowe i nieplanowe postoje w związku z olbrzymią ilością zamknięć torowych.</p> <p>Prosimy o dopisanie w ust. 9 minimalnego terminu 10 dni na usunięcie/ przestawienie taboru przez przewoźnika. Nasza prośba ma związek z tym, że często wymagana jest np. wymiana zestawów kołowych lub przeładowania przesyłki na samochód, co wymaga czasu na wykonanie i koordynację wielu czynności organizacyjnych, które obecnie w wielu przypadkach nie są brane pod uwagę i na przewoźnika nakładana jest bardzo wysoka kara.</p>
			<b>WISKOL</b>	<p>7. Opłata za postój pojazdów kolejowych <b>z przyczyn leżących po stronie przewoźnika</b> nie krótszy niż 2 godziny na torach niebędących obiektami infrastruktury usługowej ustalana jest jako iloczyn czasu trwania postoju i stawki jednostkowej. <b>Nie stosuje się opłat za postoje uwzględnione w przyznanym RJ.</b></p>	<p>Przewoźnik nie może ponosić kosztów postoju taboru z powodu wymuszonych postojów leżących po stronie PLK lub innych podmiotów, w tym przewoźników zagranicznych oraz oczekiwania z dyspozycji dyżurnego ruchu np. na wjazd pod załadunek na tory załadownicze.</p>



			<p>9. Opłata, o której mowa ust. 7, w przypadku powiadomienia przez dyspozytora właściwej terytorialnie ekspozytury zarządzania ruchem kolejowym o postoju na torach głównych zasadniczych i głównych dodatkowych, powodującym utrudnienia eksploatacyjne i konieczności usunięcia pojazdów kolejowych, ustalana jest dla pierwszych 12 godzin postoju, rozpoczętych po terminie określonym w powiadomieniu z zastosowaniem trzykrotności stawki jednostkowej. Dla każdego kolejnych 12 godzin postoju opłata powiększana jest o trzykrotność stawki jednostkowej. Dyspozytor w powiadomieniu, przekazanym telefonicznie za numerem i mailowo określa termin usunięcia pojazdów kolejowych wraz z propozycją miejsca ich przestawienia.</p> <p>Zwiększonych opłat nie stosuje się dla torów postojowych oraz pociągów granicznych, jeżeli postój wynika z opóźnianego przyjazdu pociągu przewoźnika zagranicznego lub dyspozycji dyżurnego ruchu PLK.</p>	<p>Jeżeli przewoźnik zaplanował postój w RJ to opłata nie powinna być naliczana. Tak samo jak przy przewozach samochodowych kierowcy posiadający prawo jazdy mają prawo poruszać się pojazdami po drogach.</p>
		<p><b>Przewozy Regionalne</b></p>	<p>9. Opłata, o której mowa w ust. 7 w przypadku powiadomienia przez dyspozytora właściwej terytorialnie ekspozytury zarządzania ruchem kolejowym o postoju na torach głównych zasadniczych i głównych dodatkowych powodującym utrudnienia eksploatacyjne i konieczności usunięcia pojazdów kolejowych, ustalana jest dla pierwszych 12 godzin postoju rozpoczętych po terminie określonym w powiadomieniu z zastosowaniem <del>jednokrotnej</del> <del>trzykrotności</del> stawki jednostkowej. <del>Dla każdego kolejnych 12 godzin postoju opłata powiększana jest o trzykrotność stawki jednostkowej - wielkość poprzedniej stawki</del></p> <p>Dyspozytor w powiadomieniu, przekazanym telefonicznie za numerem lub mailowo, określa termin usunięcia pojazdów kolejowych wraz z propozycją miejsca ich przestawienia. <del>Zastosowanie trzykrotności stawki jednostkowej nie dotyczy przypadków, gdy przyczyna postoju pojazdów kolejowych na torach głównych zasadniczych lub głównych dodatkowych leży po stronie PLK lub postój pojazdów kolejowych na torach głównych dodatkowych jest planowy.</del></p>	<p>Zastosowanie trzykrotności stawki począwszy od pierwszej godziny następującej po godzinie usunięcia pojazdu określonej w powiadomieniu jest nieusprawiedliwione. Przekroczenie czasu na usunięcie pojazdu nie zawsze musi wynikać ze złej woli lub niedbalstwa przewoźnika, a czasami jest spowodowane innymi, obiektywnymi czynnikami zewnętrznymi.</p> <p>Dlatego naliczanie wysokich kar niewłócznie po upływie wskazanego terminu uznajemy za nieuzasadnione. Postój pojazdów kolejowych przewoźnika na torach głównych dodatkowych na stacjach zwrotnych jest planowany w RJ (stacja zwrotna nie posiada obiektów infrastruktury usługowej). Zapis pozwoli na zabezpieczenie przewoźnika przed nieuzasadnionymi kosztami, gdy przyczyna postoju taboru nie leży po jego stronie.</p>

Sposób rozpatrzenia przez PLK:	<p>Ad. ust. 7: Brak zgody na wprowadzenie minimalnego terminu 10 dni roboczych. Termin usunięcia pojazdu wskazywany każdorazowo przez dyspozytora, jest ustalany w taki sposób, aby wykluczyć utrudnienia eksploatacyjne.</p> <p>Brak zgody na wprowadzenie zapisu proponowanego przez Wiskol. Za postoje powyżej 2 godzin uwzględnione w RJ pobierana jest opłata zgodnie z cennikiem.</p> <p>Ad. ust. 9: Brak zgody PLK na propozycję Wiskol. PLK nie ponosi odpowiedzialności za opóźnienia pociągów wjeżdżających na sieć PLK z sieci innych zarządców.</p> <p>Ad. uwagi Przewozy Regionalne: Przepis dotyczy postojów na torach głównych zasadniczych i głównych dodatkowych powodujących utrudnienia w ruchu przy niezastosowaniu się do polecenia dyspozytora o przestawieniu składu. Regulacja ust. 9 nie dotyczy torów postojowych i obejmuje sytuacje, w której przewoźnik mimo polecenia dyżurnego ruchu, nadal blokuje tory główne zasadnicze lub tory główne dodatkowe, powodując utrudnienia eksploatacyjne.</p>
--------------------------------	--

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
63	<b>6.3.4.</b> [Inne usługi]	<p>1. PLK pobiera opłatę za opracowanie studium rozkładu jazdy pociągów. Podstawowa stawka wynosi 57,92 zł/godz. pracy przeznaczonej na opracowanie tego studium.</p> <p>2. W zależności od nakładu pracy koniecznego do opracowania studium rozkładu jazdy pociągów, PLK pobiera następujące opłaty:</p> <p>1) opracowanie studium trasy, dla którego konieczna jest modyfikacja bazy POS lub opracowanie specjalnych warunków przejazdu – według indywidualnej wyceny;</p> <p>2) opracowanie studium trasy, dla którego nie jest wymagana modyfikacja bazy POS lub opracowanie specjalnych warunków przejazdu:</p> <p>a) przeliczenie trasy dla sprawdzenia możliwości przejazdu dla wskazanego brutta, nacisku, itp.;</p> <p>b) opracowanie trasy pociągu zgodnie z wnioskiem.</p> <p>Stawka wynosi:</p> <p>a) 20% stawki godzinowej dla trasy o długości do 50 km,</p> <p>b) 40% stawki godzinowej dla trasy o długości od 51 do 100 km,</p> <p>c) 60% stawki godzinowej dla trasy o długości od 101 do 200 km,</p> <p>d) 80% stawki godzinowej dla trasy o długości od 201 do 300 km,</p> <p>e) 100 % stawki godzinowej dla trasy o długości ponad 301 km.</p>	<b>DB CARGO</b>	Zwracamy się z prośbą o obniżenie stawek za konstrukcję studium RJ przynajmniej o 50%.	Studia RJ przewoźnik wykonuje, aby sprawdzić nowe rozwiązania przewozów lub uruchomić nowy przewóz. Naszym zdaniem obecne koszty konstrukcji studiów w znaczący sposób zwiększają ogólne koszty związane z uruchomieniem nowych przewozów, które po części są związane z przeniesieniem ich z transportu drogowego. Rozwiązaniem zapowiadany i pożądanym przez przewoźników byłoby narzędzie – automat, które pozwoliłoby przewoźnikom bez konieczności konstrukcji studium RJ oszacować czas przejazdu oraz zweryfikować maksymalną długość pociągu i maksymalne brutto.
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		PLK nie wyraża zgody na obniżenie stawek za konstrukcję studium RJ. Stawka za konstrukcję studium RJ pobierana jest po kosztach PLK. PLK rozważy modyfikacje systemu pod kątem automatyzacji procesu opracowywania studium RJ.			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
64	<b>6.4.1. ust. 2</b> [Opłaty za niewykorzystanie /rezygnację ze zdolności przepustowej]	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) 25% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu: a) w przypadku braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu, b) za okres od dnia złożenia rezygnacji do dnia poprzedzającego wdrożenie zmiany rozkładu jazdy pociągów, dla której nie upłynął jeszcze termin składania wniosków; 2) 5% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy, za okres od dnia wdrożenia zmiany rozkładu jazdy pociągów, dla której nie upłynął jeszcze termin składania wniosków, do końca okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów.	<b>Przewozy Regionalne</b>	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) <del>25%</del> <b>15%</b> opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu: a) w przypadku braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu, b) za okres od dnia złożenia rezygnacji do dnia poprzedzającego wdrożenie zmiany rozkładu jazdy pociągów, dla której nie upłynął jeszcze termin składania wniosków; 2) <del>5%</del> <b>1%</b> opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy, za okres od dnia wdrożenia zmiany rozkładu jazdy pociągów, dla której nie upłynął jeszcze termin składania wniosków, do końca okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów.	Restrykcyjne, zbyt duże stawki za rezygnację, nieadekwatne do ewentualnego wykorzystania zdolności przepustowej przez PLK dla innego aplikanta lub przewoźnika.  Obniżenie stawek za rezygnację z trasy pociągu oraz określenie okresu, w którym można bezpłatnie dokonać rezygnacji z trasy np. w korekcie.
			<b>DB CARGO</b>	Zmienić opłaty rezerwacyjne dla RRJ tak samo jak na IRJ.	Aby część pociągów towarowych mogła w ogóle przejechać przez liczne zamknięcia torowe powinna być trasowana jako RRJ, co wiąże się ze znaczną podwyżką opłat rezerwacyjnych (rzędu 400%), a tym samym zmniejszeniu konkurencyjności transportu kolejowego. Również dla PLK jest to niekorzystne ponieważ większość przewozów towarowych przeszła na IRJ, które z założenia nie stanowiły i nie stanowią bazy, ale jedynie uzupełnienie wykorzystania zdolności przepustowej tras na sieci PLK.
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		Wysokość opłaty rezerwacyjnej wynika wprost z rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz.U. z 2017 r., poz. 755). Postanowienie pozostaje bez zmian.			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
65	<b>6.4.1. ust. 3</b> [Opłaty za niewykorzystanie /rezygnację ze zdolności przepustowej]	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:	<b>Koleje Małopolskie</b>	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:	Brak propozycji zapisów adekwatnych opłat ponoszonych przez zarządcę infrastruktury z tytułu niewykorzystania przydzielonej trasy pociągu przez przewoźnika z przyczyn zarządcy infrastruktury. Z zasady równouprawnienia stron powinno wynikać, że zarządca infrastruktury powinien ponosić takie same opłaty na rzecz przewoźników.

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
		<p>1) 25% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, przy braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu albo jej złożeniu w terminie krótszym niż 12 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;</p> <p>2) 20% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie nie krótszym niż 12 godzin i krótszym niż 36 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;</p> <p>3) 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;</p> <p>4) 10% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie nie krótszym niż 72 godziny i nie dłuższym niż 30 dni przed planowym uruchomieniem pociągu;</p> <p>5) 0% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie dłuższym niż 30 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu.</p>		<p>1) 25% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, przy braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu albo jej złożeniu w terminie krótszym niż 12 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;</p> <p>2) 20% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie nie krótszym niż 12 godzin i krótszym niż 36 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;</p> <p>3) 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;</p> <p>4) 10% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie nie krótszym niż 72 godziny i nie dłuższym niż 30 dni przed planowym uruchomieniem pociągu;</p> <p>5) <del>zarządca nie wypłaca przewoźnikowi rekompensaty 0% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu</del>, w przypadku powiadomienia o odwołaniu przejazdu pociągu <del>złożenia rezygnacji</del> z przydzielonej trasy <del>z jej części pociągu</del> w terminie dłuższym niż 30 dni <del>przed planowanym uruchomieniem pociągu</del>.</p>	
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		Regulacja podrozdziału 6.4.1. ust. 3 wynika wprost z rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz.U. z 2017 r., poz. 755). Postanowienie pozostaje bez zmian.			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
66	<b>6.4.1. ust. 5</b> [Opłaty za niewykorzystanie /rezygnację ze zdolności przepustowej]	5. W przypadku niewykorzystania części przydzielonej zdolności przepustowej będącego następstwem zmniejszenia przez przewoźnika planowanej masy pociągu, będzie pobierana opłata rezerwacyjna w wysokości 50% zmniejszenia opłaty podstawowej będącego następstwem zmniejszenia masy pociągu, które nie wymaga zmiany przydzielonej trasy pociągu.	<b>DB CARGO</b>	5. W przypadku niewykorzystania części przydzielonej zdolności przepustowej będącego następstwem zmniejszenia przez przewoźnika planowanej masy pociągu, będzie pobierana opłata rezerwacyjna w wysokości <del>50</del> <b>25%</b> zmniejszenia opłaty podstawowej będącego następstwem zmniejszenia masy pociągu, które nie wymaga zmiany przydzielonej trasy pociągu.	Postulujemy zmniejszenie kary za obniżenie masy brutto pociągów. Standardem jest, że wnioski o IRJ przewoźnicy zamawiają znacznie wcześniej - jeszcze przed załadowaniem towaru, aby możliwy był przejazd przez zamknięcia torowe. PLK powinny zachęcać przewoźników do zmiany brutto i jego dostosowania do rzeczywistych parametrów, ponieważ służy to bezpieczeństwu i optymalnemu

				wykorzystaniu przepustowości linii kolejowych.
Sposób rozpatrzenia przez PLK:	Brzmienie podrozdziału 6.4.1. ust. 5 wynika z rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz.U. z 2017 r., poz. 755). Postanowienie pozostaje bez zmian.			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
67	<b>6.5. ust. 4</b> [Plan wykonania]	4. Do wypłaty rekompensaty należnej przewoźnikowi za opóźnienie pociągu kwalifikują się wszystkie opóźnione pociągi pasażerskie i towarowe przewoźnika przeznaczone do przewozu osób i rzeczy, z wyłączeniem pociągów, które zostały uruchomione na podstawie wniosków o przydzielenie tras pociągów złożonych w terminie krótszym niż 5 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu.	<b>WISKOL</b>	4. Do wypłaty rekompensaty należnej przewoźnikowi za opóźnienie pociągu kwalifikują się wszystkie opóźnione pociągi pasażerskie i towarowe przewoźnika przeznaczone do przewozu osób i rzeczy <del>z wyłączeniem pociągów, które zostały uruchomione na podstawie wniosków o przydzielenie tras pociągów złożonych w terminie krótszym niż 5 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu.</del>	W praktyce 90% IRJ składanych jest w okresie poniżej 5 dni, zatem kary są niesymetryczne – PLK nie ponosi opłat do opóźnień w tych wnioskach, a przewoźnik tak.
Sposób rozpatrzenia przez PLK:	Zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym, rozliczaniem opóźnień nie podlegają pociągi, dla których wniosek o przydzielenie trasy został złożony w terminie późniejszym niż 5 dni przed uruchomieniem pociągu. <ul style="list-style-type: none"> <li>Art. 30f Ustawy, regulujący kwestię rekompensat za opóźnienia pociągów, zawiera ust. 7, o treści: „Przepisów ust. 1–6 nie stosuje się do pociągów uruchomionych na podstawie wniosków o przydzielenie tras pociągów, o których mowa w art. 30 ust. 10.”.</li> <li>Art. 30 ust. 10 natomiast mówi o wnioskach złożonych po terminie 5 dni przed planowym uruchomieniem pociągu. Brzmi on następująco: „W przypadku, gdy aplikant złoży wniosek o przydzielenie trasy pociągu w terminie późniejszym niż 5 dni przed planowym uruchomieniem pociągu, zarządca może opracować uproszczony rozkład jazdy pociągu, określający godzinę odjazdu pociągu ze stacji początkowej oraz czas przejazdu pociągu bez uwzględnienia czasu postojów wynikających z ruchu innych pociągów.”</li> </ul>				

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
68	<b>6.7. ust. 2</b> [Zasady rozliczeń]	2. Rozliczanie należności dokonywane jest z zachowaniem 21-dniowego terminu płatności od daty wystawienia faktury.	<b>PKP Intercity</b>	2. Rozliczanie należności dokonywane jest z zachowaniem 21-dniowego terminu płatności od daty <del>wystawienia doreczenia/wplywu</del> faktury.	Datę zapłaty z tytułu faktur liczy się od daty jej wpływu.
Sposób rozpatrzenia przez PLK:	PLK nie wyraża zgody na zmianę zapisu. Regulacje korporacyjne Spółki określają jeden termin płatności w rozliczeniach jako 21 dni od daty wystawienia faktury. PLK planuje wprowadzenie systemu rozliczania faktur elektronicznych.				

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
69	<b>7.1. ust. 1</b> [Organizacja i realizacja przejazdów pociągów]	1. Skład wagonów lub innych pojazdów kolejowych sprzęgniętych z czynnym pojazdem trakcyjnym albo pojazd trakcyjny osygnalizowany i przygotowany do jazdy uzyskuje status pociągu z chwilą zgłoszenia gotowości do odjazdu na stacji początkowej. Status pociągu utrzymują wszystkie pociągi wjeżdżające z sieci innych zarządców (z opóźnieniem nieprzekraczającym 18 godzin) lub obiektów infrastruktury usługowej lub infrastruktury prywatnej na podstawie rozkładu jazdy. Status pociągu wygasa w przypadku: 1) przybycia pociągu do stacji końcowej określonej w rozkładzie jazdy lub wyjazdu pociągu z sieci PLK,	<b>DB CARGO</b>	1. Skład wagonów lub innych pojazdów kolejowych sprzęgniętych z czynnym pojazdem trakcyjnym albo pojazd trakcyjny osygnalizowany i przygotowany do jazdy uzyskuje status pociągu z chwilą zgłoszenia gotowości do odjazdu na stacji początkowej. Status pociągu utrzymują wszystkie pociągi wjeżdżające z sieci innych zarządców <del>(z opóźnieniem nieprzekraczającym 18 godzin)</del> lub obiektów infrastruktury usługowej lub infrastruktury prywatnej na podstawie rozkładu jazdy. Status pociągu wygasa w przypadku:	Proponujemy wykreślenie zapisu mówiącego o maksymalnym limicie opóźnienia pociągów lub ustalenie maksymalnego opóźnienia uruchomienia pociągu na 48 godzin. W przypadku rejonów stacji granicznych Rzepin, Małaszewicze, gdzie od kilku lat następuje spiętrzenie stojących pociągów towarowych oczekujących na wjazd z powodu robót torowych i braku miejsca na przyjęcie składów, sztywne narzucenie limitu na utrzymanie statusu pociągu przez tabor przewoźnika według naszej opinii nie wniesie żadnej wartości dodanej, ale spowoduje jedynie dodatkowe

Zestawienie uwag zgłoszonych do Projektu Regulaminu sieci 2019/2020 opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 26 lipca 2018 r., wraz z informacją o sposobie rozpatrzenia przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

	2) zgłoszenia przez maszynistę pociągu na stacji pośredniej braku możliwości kontynuowania dalszej jazdy z przyczyn leżących po stronie przewoźnika lub niezgłoszenia gotowości do jego odjazdu w przeciągu 24 godzin od chwili przybycia do stacji pośredniej. W przypadku wygaśnięcia statusu pociągu, jego ponowne uruchomienie następuje po przydzieleniu nowej trasy pociągu. Ruch pociągów na liniach PLK odbywa się według opracowanego rozkładu jazdy pociągów na podstawie wniosków o przydzielenie tras pociągów.		1) przybycia pociągu do stacji końcowej określonej w rozkładzie jazdy lub wyjazdu pociągu z sieci PLK, 2) zgłoszenia przez maszynistę pociągu na stacji pośredniej braku możliwości kontynuowania dalszej jazdy z przyczyn leżących po stronie przewoźnika lub niezgłoszenia gotowości do jego odjazdu w przeciągu 24 godzin od chwili przybycia do stacji pośredniej. W przypadku wygaśnięcia statusu pociągu, jego ponowne uruchomienie następuje po przydzieleniu nowej trasy pociągu. Ruch pociągów na liniach PLK odbywa się według opracowanego rozkładu jazdy pociągów na podstawie wniosków o przydzielenie tras pociągów.	obciążenie finansowe dla przewoźników, którzy zapłacą za utracony RJ. Zamówienie kolejnego IRJ dla pociągu zatrzymanego w drodze będzie generowało dodatkową pracę i spowoduje jeszcze większą bezwładność w wyprawianiu w dalszą drogę zatrzymanych pociągów. Tym samym zapis przyczyni się do dalszego ograniczenia przepustowości linii kolejowych i stacji.
Sposób rozpatrzenia przez PLK:	<p>PLK nie wyraża zgody na zmianę zapisu.                  PLK stosuje próg 18 godzin, zgodnie z pkt 7 zał. VII do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, w brzmieniu nadanym decyzją delegowaną Komisji (UE) 2017/2015 z dnia 4 września 2017 r.:  <i>„W przypadku pociągów poruszających się z jednej sieci do drugiej, które przybywają z domniemanym opóźnieniem nie dłuższym niż 10 godzin, a od dnia 14 grudnia 2019 r. – 18 godzin, zarządca infrastruktury drugiej sieci nie uznaje trasy pociągu za anulowaną ani nie wymaga złożenia wniosku o przyznanie innej trasy pociągu, w tym także jeżeli zdecyduje o przyznaniu innej trasy pociągu, chyba że wnioskodawca poinformuje zarządcę infrastruktury, że pociąg nie przejedzie do drugiej sieci. Zarządca infrastruktury bezzwłocznie przekazuje wnioskodawcy zaktualizowane lub nowe trasy pociągów, w tym – w przypadku zmiany – powiązanie między numerem danej trasy pociągu a numerem anulowanej trasy pociągu.”</i></p>			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
70	7.1. ust. 9, 10 i 11 [Organizacja i realizacja przejazdów pociągów]	9. W trakcie realizacji rozkładu jazdy wykorzystanie trasy pociągu poniżej progu 80% w okresie poprzedzającym, może spowodować pozbawienie prawa do wykorzystania trasy pociągu. 10. W przypadku odcinka infrastruktury kolejowej o niewystarczającej zdolności przepustowej, wykorzystanie trasy poniżej progu 95% w okresie poprzedzającym, może spowodować pozbawienie prawa wykorzystania trasy pociągu. 11. W przypadkach, o których mowa w ust. 9 i 10, PLK bada wykorzystanie trasy w okresie co najmniej jednego poprzedzającego miesiąca i informuje aplikanta o utracie trasy od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym przeprowadzane jest badanie.	Koleje Śląskie		Prosimy o wyjaśnienie, w jakiej sytuacji miałyby zastosowanie ten punkt (ust. 9 i 10).
			Colas Rail Polska	<del>9. W trakcie realizacji rozkładu jazdy wykorzystanie trasy pociągu poniżej progu 80% w okresie poprzedzającym, może spowodować pozbawienie prawa do wykorzystania trasy pociągu.</del> <del>10. W przypadku odcinka infrastruktury kolejowej o niewystarczającej zdolności przepustowej, wykorzystanie trasy poniżej progu 95% w okresie poprzedzającym, może spowodować pozbawienie prawa wykorzystania trasy pociągu.</del>	Proponuje się usunąć całe zapisy ust. 9 i 10, ponieważ są zapisami niejasnymi i zbyt rygorystycznymi dla przewoźników a ponadto generować mogą konflikty w zakresie ich stosowania. Zapisy te nie występują w Regulaminach sieci 2017/2018 i 2018/2019, dlatego proponuje się ich nie stosować w Regulaminie 2019/2020 lub poprawić ich treść dla jasności czytelnika (przewoźnika) zmniejszając progi.
			DB CARGO	<del>11. W przypadkach, o których mowa w ust. 9 i 10, PLK bada wykorzystanie trasy w okresie co najmniej jednego poprzedzającego miesiąca i informuje aplikanta o utracie trasy od pierwszego dnia miesiąca następującego po</del>	Proponujemy wykreślenie zapisu w całości. Uważamy, że ustalone limity wykorzystania dla RRJ i odcinków o niewystarczającej zdolności przepustowej są zbyt wysokie. Osiągnięcie tak wysokich wartości podczas realizacji utrudnione jest m. in. modernizacjami, rewitalizacjami oraz pracami utrzymaniowo-naprawczymi, na które przewoźnicy nie mają często

				<p><del>miesiącu, w którym przeprowadzane jest badanie.</del></p>	<p>wpływu. W interesie każdego przewoźnika jest maksymalne wykorzystanie przydzielonych RJ. Za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej przewoźnicy już płacą wysoką opłatę rezerwacyjną, a odmowa przydzielenia trasy może doprowadzić dodatkowo do utraty stałych klientów przewoźnika, dla których najczęściej zamawia się RRJ.</p>
			<p><b>Przewozy Regionalne</b></p>		<p>Odnoszenie możliwości pozbawienia prawa wykorzystania trasy pociągu do stopnia wykorzystania trasy w poprzednim okresie na tak wysokim poziomie procentowym, stwarza PLK duże możliwości w zakresie ograniczania dostępu do infrastruktury. Progi te nie są motywatorem dla Zarządcy linii do podejmowania działań celem osiągnięcia maksymalnej zdolności przepustowej, szczególnie linii o małej zdolności przepustowej, a nie powinny być narzędziem do ograniczania dostępu do odcinków linii.</p>
			<p><b>PKP CARGO</b></p>		<p>Podobnie jak zapisy z podrozdziału 4.1. ust. 12 i 13 zakłada się złą wolę przewoźnika, który chce blokować przepustowość. Kara finansowa wynikająca z opłaty rezerwacyjnej jest wystarczająco dotkliwa dla przewoźnika i nie ma powodu, aby jeszcze w ten sposób ograniczać dostęp do tras, które mogą mieć strategiczne znaczenie np. przewóz kruszyw. Równocześnie należy podkreślić, iż z uwagi na dynamiczną sytuację w realizacji przewozów jak również prowadzonych zamknięć torowych sugerowanie się regularnością w utrzymaniu RJ nie będzie miało faktycznego przełożenia na aktualne możliwości wykorzystania trasy.</p>
<p>Sposób rozpatrzenia przez PLK:</p>	<p>Zapis wynika z rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz.U. z 2017 r., poz. 755), § 15 ust. 4 „W przypadku odcinka linii kolejowej o niewystarczającej zdolności przepustowej przewoźnik nie może korzystać z infrastruktury kolejowej na podstawie przydzielonej trasy pociągu, jeżeli w okresie obejmującym 31 kolejnych planowanych przejazdów wykorzystał tę trasę poniżej progowej wielkości ustalonej w regulaminie sieci”.</p> <p>PLK modyfikuje przepis na: „9. W trakcie realizacji rozkładu jazdy wykorzystanie trasy pociągu poniżej progu 70% w okresie poprzedzającym, może spowodować pozbawienie prawa do wykorzystania trasy pociągu.</p>				

10. W przypadku odcinka infrastruktury kolejowej o niewystarczającej zdolności przepustowej, wykorzystanie trasy poniżej progu 90% w okresie poprzedzającym, może spowodować pozbawienie prawa wykorzystania trasy pociągu."

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
71	<b>7.2. ust. 1 pkt 1 lit. c oraz f</b> [Czynności sprawdzające przeprowadzane przez uprawniony personel PLK]	1. Pracownicy PLK posiadający imienne upoważnienia wydane przez Dyrektora Biura Bezpieczeństwa Centrali PLK, uprawnieni są do przeprowadzenia czynności sprawdzających w celu zapewnienia bezpiecznego i zgodnego z przepisami prowadzenia ruchu, w zakresie:  1) wyposażenia pracowników i pojazdu kolejowego przewoźnika w następujące dokumenty i przybory: a) prawo kierowania pojazdem kolejowym lub licencję i świadectwo maszynisty, b) zezwolenie wydane dla pracownika w trybie opisanym w podrozdziale 7.4., c) aktualny wewnętrzny rozkład jazdy pociągu oraz dodatek 2 do WRJ, d) kartę próby hamulca i urządzeń pneumatycznych pociągu, e) druki rozkazów pisemnych, f) wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu, g) sprawny radiotelefon, h) przybory sygnałowe (tj. trąbka lub gwizdek, chorągiewka koloru żółtego, latarka ze światłem białym i czerwonym), i) świadectwo sprawności technicznej, j) instrukcję pisemną dla maszynisty przy przewozie towarów niebezpiecznych – zgodnie z rozdziałem 5.4.3.1 RID;	<b>Przewozy Regionalne</b>	1. Pracownicy PLK posiadający imienne upoważnienia wydane przez Dyrektora Biura Bezpieczeństwa Centrali PLK, uprawnieni są do przeprowadzenia czynności sprawdzających <b>w obecności przedstawiciela przewoźnika,</b> w celu zapewnienia bezpiecznego i zgodnego z przepisami prowadzenia ruchu, w zakresie [...]	
			<b>PKP CARGO</b>	h) przybory sygnałowe (tj. trąbka lub gwizdek, chorągiewka <b>koloru żółtego,</b> latarka <b>ze światłem białym i czerwonym),</b>	Kolor chorągiewki i latarki wynika z innych przepisów i w tym miejscu doprecyzowanie jest zbędne.
			<b>WISKOL</b>	<b>Dla pozycji 1c, 1f dopuszcza się posiadanie dokumentów na czytniku elektronicznym.</b>	W obecnych czasach dyspozytor przewoźnika może przysłać na tablet maszynisty RJ, niezbędne instrukcje oraz WOSy.
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		<p>Ad. uwagi Przewozy Regionalne: PLK przyjmuje uwagę przewoźnika, przy jednoczesnej zmianie wyrażenia: „(...) w obecności przedstawiciela przewoźnika, (...)” na: „(...) w obecności przedstawiciela drużyny pociągowej, (...)”.</p> <p>Ad. uwagi PKP Cargo: PLK przyjmuje uwagę przewoźnika. Przepis otrzymuje brzmienie: „h) przybory sygnałowe (tj. trąbka lub gwizdek, chorągiewka, latarka),” Instrukcja le-1 § 11 wyraźnie mówi o kolorze światła latarki i chorągiewki itd.</p> <p>Ad. uwagi Wiskol: W związku z obowiązywaniem zapisów §9 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 2 listopada 2006 r. w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym - „Wykaz może być wykonany w postaci druku gotowego do wypełnienia lub wydrukowany za pomocą drukarki komputerowej” oraz § 10 ust. 1 - „Wykaz sporządza się w 2 egzemplarzach, przy czym oryginał otrzymuje kierownik pociągu, a drugi egzemplarz (kopię) pozostawia się na stacji, z której wyprawiany jest pociąg”, przepis Regulaminu pozostaje bez zmian. Przepis nie reguluje formy dokumentów, a jedynie określa zakres czynności kontrolnych dotyczących posiadanych dokumentów i przyborów. Odnosnie pozycji c, PLK dopuszcza posiadanie dokumentów na czytniku elektronicznym.</p> <p>Przychylając się do wniosku Ecco Rail, zgłoszonego podczas posiedzenia Rady Przewoźników, PLK wykreśli z podrozdziału 7.2. ust. 1 pkt 1 lit. a wyrażenie „prawo kierowania pojazdem kolejowym lub (...)”, w związku z czym przepis otrzyma brzmienie: „a) licencję i świadectwo maszynisty,”</p>			



L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
72	<b>7.3. ust. 4</b> [Odszkodowania, rozliczenia za niedotrzymanie zobowiązań]	Odpowiedzialność PLK z tytułu niewykonania zobowiązań wynikających z Umowy o wykorzystanie jest wyłączona w przypadku niedotrzymania przez przewoźnika parametrów przejazdu, będących elementem rozkładu jazdy pociągów.	STK	Odpowiedzialność PLK z tytułu niewykonania zobowiązań wynikających z Umowy o wykorzystanie jest wyłączona w przypadku niedotrzymania przez przewoźnika parametrów przejazdu, będących elementem rozkładu jazdy pociągów, <b>w takim zakresie w jakim Przewoźnik przyczynił się do powstania szkody.</b>	Zaproponowany przez PLK zapis, stwarza zbyt daleko idącą odpowiedzialność przewoźnika, stąd propozycja zmiany.
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		PLK nie wyraża zgody na modyfikację zapisu. Zapis reguluje kwestie opóźnień wtórnych spowodowanych przez innego przewoźnika.			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
73	<b>7.3. ust. 7</b> [Odszkodowania, rozliczenia za niedotrzymanie zobowiązań]	7. W przypadku spowodowania przez przewoźnika zanieczyszczenia środowiska w stopniu przekraczającym standardy jakości środowiska określone prawnie, przewoźnik jest zobowiązany do pokrycia kosztów związanych z doprowadzeniem środowiska do wymaganych standardów jakości środowiska, w tym określonych na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2017 r., poz.519 ze zm.) oraz w ustawie z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz.U. 2017 r., poz.1566 ze zm.).	PKP CARGO	7. W przypadku spowodowania przez przewoźnika zanieczyszczenia środowiska w stopniu przekraczającym standardy jakości środowiska określone prawnie, przewoźnik jest zobowiązany do pokrycia kosztów związanych z <del>doprowadzeniem środowiska do wymaganych standardów jakości środowiska, w tym określonych na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2017 r., poz.519 ze zm.) oraz w ustawie z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz.U. 2017 r., poz.1566 ze zm.).</del> <b>usunięciem spowodowanego przez niego zanieczyszczenia i doprowadzeniem środowiska do stanu co najmniej przed zaistnieniem zdarzenia.</b>	Przewoźnik powinien odpowiadać za koszty zanieczyszczenia środowiska, w granicach spowodowanej przez siebie szkody, zwłaszcza jeśli dokona zanieczyszczenia na terenie już wcześniej zanieczyszczonym; jednocześnie, analogicznie do zapisów w podrozdziale 3.4.1. pkt 7, proponuje się rezygnację z wymieniania konkretnych aktów prawnych (np. przytoczony dziennik ustaw dla ustawy prawo ochrony środowiska jest już nieaktualny – powinien być (t. j. Dz.U. 2018 poz. 799 ze zm.).
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		PLK modyfikuje ust. 7, który otrzymuje brzmienie: „7. W przypadku spowodowania przez przewoźnika zanieczyszczenia środowiska w stopniu przekraczającym standardy jakości środowiska określone prawnie, przewoźnik jest zobowiązany do pokrycia kosztów związanych z doprowadzeniem środowiska do wymaganych standardów jakości środowiska, w tym określonych na podstawie ustawy Prawo ochrony środowiska oraz ustawy Prawo wodne.”			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Wnioskodawca	Uwagi
74	<b>7.4.</b> [Zezwolenia dla pracowników przewoźnika]	WISKOL	<b>Wykreślić lub znacznie zmodyfikować całość punktu np.:</b> Zezwolenia czasowe powinny być wydawane przez przewoźnika z informacją do PLK, z wyjątkiem maszynistów, ustawiaczy i rewidentów, których praca polega na poruszaniu się w obszarze PLK. PLK informuje przewoźnika o odmowie lub ograniczeniu wstępu na obszar, jeżeli przemawiają za tym względy bezpieczeństwa ruchu, ochrony informacji niejawnych, ochrony danych osobowych lub inne ważne powody.  Uzasadnienie: Zbędna robota administracyjna i opłaty. PLK powinna zmienić Zasady wstępu na obszar kolejowy zarządzany przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zezwolenia czasowe powinny być wydawane przez przewoźnika z informacją do bazy PLK z wyjątkiem maszynistów, ustawiaczy i rewidentów, których praca polega na poruszaniu się w obszarze PLK – wstęp możliwy w czasie ważności prawa kierowania.
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		PLK pozostawia zapisy bez zmian. PLK wydaje dokumenty uprawniające do wstępu na obszar kolejowy w miejscach ogólnie niedostępnych. Zgodnie z obowiązującymi przepisami dokument uprawniający jest niezbędny tylko osobom, które wykonując swoje obowiązki służbowe muszą poruszać się po obszarze kolejowym w miejscach, które nie są ogólnie dostępne.	

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
75	<b>7.5. ust. 2 pkt 4</b> [Zgłaszanie przez przewoźnika gotowości do odjazdu]	2. Zgłoszenie dokonywane jest przy użyciu urządzeń radiolączności pociągowej z podaniem: 1) numeru pociągu i nazwy przewoźnika; 2) nazwiska maszynisty, numeru i serii pojazdu kolejowego z napędem; 3) długości pociągu w metrach i jego masy ogólnej; 4) informacji o znajdowaniu się w składzie pociągu wagonów z towarem niebezpiecznym lub towarem niebezpiecznym wysokiego ryzyka (TWR) podając ich liczbę i numery UN przewożonego towaru lub przesyłki nadzwyczajnej, podając numer uzyskanej zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej będącej jednocześnie zarządzeniem przewozu przesyłki nadzwyczajnej (adres cztery) w komunikacji międzynarodowej lub krajowej bądź zarządzenia przewozu przesyłki nadzwyczajnej (adres cztery); 5) godziny zgłoszenia.	<b>PKP CARGO</b>	Propozycja dodania nowego ustępu: <b>8. Przy zgłaszaniu gotowości pociągu do odjazdu po zmianie drużyny trakcyjnej, nie wymaga się podawania informacji opisanych w ust. 2 pkt 4).</b>	Zgłaszanie informacji o TWR nie wnosi nowej wiedzy u zarządcy, gdyż informacja o wagonach znajdujących się w składzie pociągu była zgłoszona na stacji uruchomienia/ włączenia wagonów do pociągu.
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		Brzmienie przepisu pozostaje bez zmian. Zdaniem PLK, maszynista obsługujący lokomotywę powinien podawać informację o TWR.			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
76	<b>7.5 ust. 5</b> [Zgłaszanie przez przewoźnika gotowości do odjazdu]	Zgłoszenie gotowości do odjazdu uznaje się za dokonane w terminie zobowiązującym PLK do zrealizowania przejazdu zgodnie z Umową o wykorzystanie, jedynie w przypadku gdy dokonane jest przed rozkładowym odjazdem pociągu, w czasie ustalonym w regulaminie technicznym, za wyjątkiem zmiany drużyny trakcyjnej, po której zgłoszenie gotowości do odjazdu powinno nastąpić w czasie umożliwiającym rozkładowy odjazd pociągu.	<b>Colas Rail Polska</b>	Zgłoszenie gotowości do odjazdu uznaje się za dokonane w terminie zobowiązującym PLK do zrealizowania przejazdu zgodnie z Umową o wykorzystanie, jedynie w przypadku gdy dokonane jest przed <del>rozkładowym</del> odjazdem pociągu, w czasie ustalonym w regulaminie technicznym, za wyjątkiem zmiany drużyny trakcyjnej, po której zgłoszenie gotowości do odjazdu powinno nastąpić w czasie umożliwiającym rozkładowy odjazd pociągu.	Wywiązanie się przewoźnika (w szczególności towarowego) z zaproponowanego przez zarządcę zapisu nie jest możliwe w sytuacji, kiedy pociąg nie kursuje zgodnie z rozkładem jazdy (w wielu przypadkach opóźniony z winy zarządcy) i naraża przewoźnika na konsekwencje z tytułu działań niezawinionych. Nowy, zaproponowany przez nas zapis likwiduje taką sytuację.
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		PLK nie wyraża zgody na zmianę zapisu. PLK zobowiązuje się do zrealizowania przejazdu zgodnie z rozkładem wtedy, kiedy w odpowiednim czasie przed rozkładowym odjazdem przewoźnik zgłosi gotowość do odjazdu.			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
77	<b>7.6. ust. 6</b> [Włączanie wagonów kontrolnych i inspekcyjnych PLK do pociągów przewoźnika]	6. Po zrealizowaniu przejazdu, PLK obowiązana jest do pokrycia dodatkowych kosztów ponoszonych przez przewoźnika z tytułu włączenia i przejazdu wagonów kontrolnych i inspekcyjnych PLK.	<b>Przewozy Regionalne</b>	Zastąpić „kosztów określonych przez przewoźnika”. 6. Po zrealizowaniu przejazdu, PLK obowiązana jest do pokrycia <del>dodatkowych kosztów ponoszonych</del> <del>określonych</del> przez przewoźnika z tytułu włączenia i przejazdu wagonów kontrolnych i inspekcyjnych PLK.	Kto będzie odpowiadał za wypadek/incydent, jeżeli przyczyna będzie po stronie wagonu zarządcy, jeżeli za pociąg odpowiada przewoźnik, który zamówił trasę.

Zestawienie uwag zgłoszonych do Projektu Regulaminu sieci 2019/2020 opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 26 lipca 2018 r., wraz z informacją o sposobie rozpatrzenia przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		PLK nie wyraża zgody na zmianę zapisu. Podrozdział 7.6. ust. 6 dotyczy standardowej sytuacji, w której PLK ponosi koszty związane z włączeniem i przejazdem wagonów kontrolnych i inspekcyjnych.			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
78	<b>Cały projekt Regulaminu sieci</b>	W aktach prawnych, do których następuje odwołanie się regulaminu należy przywoływać aktualne brzmienie tych aktów.	<b>PKP CARGO</b>	Dodać treść przy odwoływanych aktach „z późn. zm.” w przypadkach, gdy zmiany do aktów prawnych były wydane.	
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		PLK poprawi publikatory aktów prawnych przywołanych w Regulaminie sieci.			

L.p.	Jedn. redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z Projektem	Wnioskodawca	Propozycja zmiany	Uzasadnienie / uwagi
79	<b>Załącznik 2.6</b>	Nazwa załącznika odwołuje się do punktów ekspedycyjnych natomiast w treści załącznika brak jest przywołań punktów ekspedycyjnych.	<b>PKP CARGO</b>	Zmienić nazwę załącznika 2.6 w sposób nieprzywołujący punktów ekspedycyjnych.	
Sposób rozpatrzenia przez PLK:		PLK stoi na stanowisku, że nazwa załącznika 2.6 powinna pozostać w niezmienionej formie, co stanowi wypełnienie przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej. Załącznik 2.6 do Regulaminu sieci zawiera wykaz punktów eksploatacyjnych (posterunków ruchu) ze wskazaniem, czy w ich obrębie znajdują się punkty do ekspedycji towarów i osób.			

Wykaz podmiotów, które zgłosiły uwagi:

- 1) WISKOL Sp. z o.o. Spółka komandytowa
- 2) Colas Rail Polska Sp. z o.o.
- 3) STK S.A.
- 4) DB Cargo Polska S.A.
- 5) Koleje Dolnośląskie S.A.
- 6) Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego
- 7) Przewozy Regionalne Sp. z o.o.
- 8) Koleje Śląskie Sp. z o.o.
- 9) PKP Intercity S.A.
- 10) PKP CARGO S.A.
- 11) Koleje Małopolskie Sp. z o.o.
- 12) Urząd Transportu Kolejowego