



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

*Zarządca narodowej sieci linii kolejowych*

Załącznik nr 2 do Uchwały Nr 760 / 2019  
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.  
z dnia 26 listopada 2019 r.

**Zestawienie uwag  
do Projektu Regulaminu sieci 2020/2021  
z informacją o sposobie ich rozpatrzenia  
przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

Warszawa, 2019

1.

| Jednostka redakcyjna  | Wnioskodawca                  |
|---|-------------------------------|
| <b>Spis załączników</b>   | <b>Railpolonia sp. z o.o.</b> |
| <b>Uwaga Wnioskodawcy</b>   |                               |
| Dodanie (zwłaszcza do wykazów parametrów liniowych) załącznika w postaci graficznej Mapki z oznaczonymi kolorami parametrami linii (np. pogrupowanymi w przedziały) pozwoliłyby na szybsze wzrokowe korzystanie z załączników regulaminu i stanowiłoby istotną pomoc w planowaniu przewozów. Szczególnie istotna byłaby taka mapa w zakresie nacisków liniowych i osiowych.   |                               |
| <b>Stanowisko PLK</b>   |                               |
| PLK nie przewiduje zamieszczenia wśród załączników do Regulaminu sieci, map obrazujących parametry sieci kolejowej. Jako załącznik do Regulaminu sieci, opracowywana jest na dany RJ mapa linii zarządzanych przez PLK. Natomiast na stronie internetowej Spółki ( <a href="http://mapa.plk-sa.pl/">http://mapa.plk-sa.pl/</a> ) dostępna jest Mapa Interaktywna Linii Kolejowych, zawierająca wybrane charakterystyki linii, w tym naciski liniowe i osiowe. Postanowienia Regulaminu pozostają bez zmian. |                               |

2.

| Jednostka redakcyjna  | Wnioskodawca  |
|---|---|
| <b>Definicje pojęć i skrótów w Regulaminie ust. 1</b>   | <b>PKP CARGO S.A.</b>   |
| <b>Treść przepisu zgodnie z Projektem</b>   | <b>Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy</b>  |
| W niniejszym Regulaminie stosowane są pojęcia dotyczące udostępniania infrastruktury kolejowej określone w obowiązujących przepisach, w szczególności w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym i aktach wykonawczych do niej, w tym w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej.                                   | W niniejszym Regulaminie stosowane są pojęcia dotyczące udostępniania infrastruktury kolejowej określone w obowiązujących przepisach, w szczególności w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j.: <b>Dz.U. z 2019 r., poz. 710, z późn. zm</b> ) i aktach wykonawczych do niej, w tym w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej. |
| <b>Stanowisko PLK</b>   |   |
| W Regulaminie sieci 2020/2021 wprowadzono hiperłącza m.in. do Internetowego Systemy Aktów Prawnych, gdzie publikowane są akty prawne wraz ze wszystkimi zmianami, w brzmieniu obowiązującym. Dzięki temu nie ma potrzeby dodatkowo w treści Regulaminu wprowadzać adres publikatora aktu prawnego. Zgodnie z uwagą nr 5, właściwy publikator Dz.U. dostępny jest po kliknięciu w hiperłącze. Przepis pozostaje bez zmian. |   |

3.

| Jednostka redakcyjna  | Wnioskodawca   |
|---|--|
| <b>Definicje pojęć i skrótów w Regulaminie ust. 1</b>   | <b>Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.</b>   |
| <b>Treść przepisu zgodnie z Projektem</b>   | <b>Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy</b>   |
| W niniejszym Regulaminie stosowane są pojęcia dotyczące udostępniania infrastruktury kolejowej określone w obowiązujących przepisach, w szczególności w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym i aktach wykonawczych do niej, w tym w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej. | W niniejszym Regulaminie, <b>stanowiącym wzorzec umowy i z zastrzeżeniem odrębnych uregulowań, zawartych w umowach o przydzielenie i umowach o wykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej</b> , stosowane są pojęcia dotyczące udostępniania infrastruktury kolejowej określone w obowiązujących przepisach, w szczególności w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym i aktach wykonawczych do niej, w tym w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej. |

|   |
|---|
| <b>Uzasadnienie Wnioskodawcy</b>  |
| Propozycja zapisu wyniku z formalnego pierwszeństwa zapisów umów przed postanowieniami Regulaminu.  |
| <b>Stanowisko PLK</b>   |
| Pojęcia stosowane w umowach są tożsame z pojęciami wskazanymi w Regulaminie. W przypadku innego zdefiniowania w umowie danego pojęcia, dane wyrażenie w oczywisty sposób należy interpretować w sposób określony w danym dokumencie. Przepis pozostaje bez zmian. |

**4.**

|   |  |
|---|--|
| <b>Jednostka redakcyjna</b>   | <b>Wnioskodawca</b>  |
| <b>Definicje pojęć i skrótów w Regulaminie ust. 2 pkt 22</b>  | <b>Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.</b>   |
| <b>Treść przepisu zgodnie z Projektem</b>   | <b>Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy</b>   |
| Dla potrzeb Regulaminu wprowadza się definicje następujących pojęć i skrótów:<br>(...)<br>22) <b>pociąg wojewódzki</b> – pociąg pasażerski kursujący w granicach administracyjnych województwa lub do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiającą przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu oraz pociąg powrotny, inny niż pociąg międzywojewódzki;<br>(...) | Dla potrzeb Regulaminu wprowadza się definicje następujących pojęć i skrótów:<br>(...)<br>22) <b>pociąg wojewódzki</b> – pociąg pasażerski kursujący w granicach administracyjnych województwa lub do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, <del>umożliwiający</del> <b>umożliwiającej</b> przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu oraz pociąg powrotny, inny niż pociąg międzywojewódzki;<br>(...) |
| <b>Uzasadnienie Wnioskodawcy</b>  |  |
| Propozycja zmiany redakcyjnej (odniesienie do stacji).  |  |
| <b>Stanowisko PLK</b>   |  |
| PLK uwzględni poprawkę zgłoszoną przez Wnioskodawcę.  |  |

**5.**

|   |   |
|---|---|
| <b>Jednostka redakcyjna</b>   | <b>Wnioskodawca</b>                               |
| <b>Regulamin sieci - całość</b>   | <b>Koleje Śląskie</b>                             |
| <b>Treść przepisu zgodnie z Projektem</b>   | <b>Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy</b>  |
| Słowo „Ustawa” użyte w treści Regulaminu sieci  | Słowo „Ustawa” <b>z odsyłaczem do strony html</b> |
| <b>Uzasadnienie Wnioskodawcy</b>  |   |
| Proponujemy użycie odsyłaczy za każdym razem gdy używane jest słowo „Ustawa”. Byłoby to wskazane z uwagi na odsyłacze stosowane do rozporządzeń. Podobny wybieg można zastosować dla załączników Regulaminu sieci, instrukcji zamieszczonych na stronie PLK itd.  |   |
| <b>Stanowisko PLK</b>   |   |
| PLK w treści Regulaminu przy wyrażeniu „Ustawa” oraz „Rozporządzenie” dodaje hiperłącze prowadzące do Internetowego Systemu Aktów Prawnych, do podstrony związanej z danym aktem prawnym. W pozostałym zakresie, zapisy pozostają bez zmian, z uwagi na strukturę strony internetowej PLK, uniemożliwiająca zastosowanie w treści Regulaminu uniwersalnego hiperłącza do dokumentów na podstronach internetowych PLK. |   |

**6.**

|  |  |
|--|--|
| <b>Jednostka redakcyjna</b>  | <b>Wnioskodawca</b>  |
| <b>Podrozdział 2.3.3. ust. 7</b><br>Umowa ramowa   | <b>Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.</b>   |
| <b>Treść przepisu zgodnie z Projektem</b>  | <b>Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy</b>   |
| PLK może odmówić rozpatrzenia wniosku o ramową zdolność przepustową lub dokonać modyfikacji zawartej | PLK może odmówić rozpatrzenia wniosku o ramową zdolność przepustową lub dokonać modyfikacji zawartej |

|   |   |
|---|---|
| <p>umowy ramowej w przypadku braku możliwości korzystania z infrastruktury kolejowej w wyniku:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) wyłączenia z eksploatacji linii kolejowej lub jej części, dla których w <b>załącznikach 2.1 (P), 2.1 (A), 2.1 (T)</b> jako prędkość maksymalną wskazano wartość 0 km/h;</li> <li>2) wszczęcia procedury likwidacji linii kolejowej lub jej części, o której mowa w art. 38ba Ustawy;</li> <li>3) ograniczenia dostępności do linii/odcinków linii kolejowych w przypadkach określonych w podrozdziale 3.5. i <b>załączniku 5.3.</b></li> </ol> | <p>umowy ramowej <b>w uzgodnieniu z aplikantem</b> w przypadku braku możliwości korzystania z infrastruktury kolejowej w wyniku:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) wyłączenia z eksploatacji linii kolejowej lub jej części, dla których w <b>załącznikach 2.1 (P), 2.1 (A), 2.1 (T)</b> jako prędkość maksymalną wskazano wartość 0 km/h;</li> <li>2) wszczęcia procedury likwidacji linii kolejowej lub jej części, o której mowa w art. 38ba Ustawy;</li> <li>3) ograniczenia dostępności do linii/odcinków linii kolejowych w przypadkach określonych w podrozdziale 3.5. i <b>załączniku 5.3.</b></li> </ol> |
| Uzasadnienie Wnioskodawcy   |   |
| Dopisek wynika z zachowania równości stron.   |   |
| Stanowisko PLK  |   |
| <p>PLK modyfikuje postanowienie Podrozdziału 2.3.3. ust. 7 zdanie wstępne na:<br/> <i>„PLK może odmówić rozpatrzenia wniosku o ramową zdolność przepustową lub w uzgodnieniu z aplikantem dokonać modyfikacji zawartej umowy ramowej w przypadku braku możliwości korzystania z infrastruktury kolejowej w wyniku: (...)”</i></p>   |   |

**7.**

|   |   |
|---|---|
| Jednostka redakcyjna  | Wnioskodawca  |
| <b>Podrozdział 2.4. ust. 5</b><br>Przepisy eksploatacyjne   | <b>Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.</b>  |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem  | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy   |
| <p>Porozumienia, regulaminy i instrukcje, o których mowa w ust. 1 oraz wyciągi z aktualnych regulaminów technicznych, a także plany schematyczne posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych dostępne są na stronie internetowej <b>www.plk-sa.pl</b>, po zalogowaniu się w ISZTP lub poprzez interfejs OCTOPUS w części pasywnej. W przypadku ich braku na stronie internetowej, na pisemne wystąpienie przewoźnika właściwy terytorialnie zakład linii kolejowych PLK przesyła je nieodpłatnie w wersji elektronicznej.</p>  | <p>Porozumienia, regulaminy i instrukcje, o których mowa w ust. 1 oraz wyciągi z aktualnych regulaminów technicznych, a także plany schematyczne posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych dostępne są na stronie internetowej <b>www.plk-sa.pl</b>, po zalogowaniu się w ISZTP lub poprzez interfejs OCTOPUS w części pasywnej. W przypadku ich braku na stronie internetowej, na pisemne wystąpienie przewoźnika właściwy terytorialnie zakład linii kolejowych PLK przesyła je nieodpłatnie w wersji elektronicznej, <b>a w razie potrzeby dokonuje nieodpłatnie na wniosek aplikanta/przewoźnika szkoleń jego pracowników.</b></p> |
| Uzasadnienie Wnioskodawcy   |   |
| Zabezpieczenie aplikantów/przewoźników, mające na celu podwyższenie poziomu bezpieczeństwa.   |   |
| Stanowisko PLK  |   |
| <p>Z uwagi na fakt, iż Spółka PLK udostępnia aplikantom/przewoźnikom wszelkie dokumenty związane zapoznaniem się i przestrzeganiem przepisów bezpieczeństwa, Spółka nie ma podstaw do świadczenia usług szkoleniowych nieodpłatnie. Wykonanie przez Spółkę nieodpłatnie usług szkolenia będzie skutkowało równoczesnym powstaniem ryzyka podatkowego, wobec powyższego ewentualne szkolenia związane z interpretacją przepisów mogą być świadczone w ramach usług odpłatnych.</p> <p>Nieodpłatne wykonanie przez Spółkę szkoleń pracowników aplikanta/przewoźnika będzie skutkowało obowiązkiem podatkowym po stronie Spółki opodatkowania takiej nieodpłatnej usługi; Spółka będzie zobowiązana do zapłaty należnego podatku VAT do organu podatkowego od wykonanej nieodpłatnie usługi, jednocześnie wartość zapłaconego podatku nie stanowi dla Spółki kosztu podatkowego tj. nie obniża podstawy opodatkowania podatkiem dochodowym od osób prawnych.</p> <p>PLK może przeprowadzić szkolenia na zasadzie odpłatności za świadczoną usługę.</p> |   |

PLK modyfikuje brzmienie podrozdziału 2.4 ust. 5 na:  
 „Porozumienia, regulaminy i instrukcje, o których mowa w ust. 1 oraz wyciągi z aktualnych regulaminów technicznych, a także plany schematyczne posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych dostępne są na stronie internetowej **www.plk-sa.pl**, po zalogowaniu się w ISZTP lub poprzez interfejs OCTOPUS w części pasywnej. W przypadku ich braku na stronie internetowej, na piśmie wystąpienie przewoźnika właściwy terytorialnie zakład linii kolejowych PLK przesyła je nieodpłatnie w wersji elektronicznej, a w razie potrzeby dokonuje odpłatnie na wniosek przewoźnika szkoleń jego pracowników.”

**8.**

| Jednostka redakcyjna  | Wnioskodawca   |
|---|--|
| <b>Podrozdział 2.5 ust. 2 pkt 1</b><br>Przewóz przesyłek nadzwyczajnych   | <b>COLAS RAIL POLSKA SP. Z O.O.</b>  |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem  | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy  |
| 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: <ol style="list-style-type: none"> <li>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 <b>załączniku 4.3</b>;</li> <li>dla przejazdów w komunikacji międzynarodowej, co najmniej na 40 dni kalendarzowych przed planowanym przejazdem lub terminem składania wniosków o przydzielenie trasy pociągu w ramach RRJ lub jego aktualizacji na adres: (...)</li> </ol> | 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: <ol style="list-style-type: none"> <li>dla przejazdów w komunikacji krajowej, które mają się odbyć wyłącznie na liniach zarządzanych przez PLK lub innych zarządców krajowych, co najmniej na <b>20 7</b> 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 <b>załączniku 4.3</b>;</li> <li>dla przejazdów w komunikacji międzynarodowej, co najmniej na 40 dni kalendarzowych przed planowanym przejazdem lub terminem składania wniosków o przydzielenie trasy pociągu w ramach RRJ lub jego aktualizacji na adres: (...)</li> </ol> |
| Uzasadnienie Wnioskodawcy   |  |
| Zdaniem wnioskodawcy zaproponowany przez Zarządcę termin 3 tygodniowy wyklucza sytuacje szczególne, wymagające wykonania przewozu szybszego korzystnego dla przewoźnika.  |  |
| Stanowisko PLK  |  |
| PLK nie wyraża 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. 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 koleją. Przepis pozostaje bez zmian.   |  |

**9.**

| Jednostka redakcyjna  | Wnioskodawca  |
|---|---|
| <b>Podrozdział 2.5 ust. 2 pkt 1</b><br>Przewóz przesyłek nadzwyczajnych                               | <b>LOTOS Kolej Sp. z o.o.</b>   |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem  | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy   |
| Przed złożeniem wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej dla przewozu przesyłek nadzwyczajnych, | Przed złożeniem wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej dla przewozu przesyłek nadzwyczajnych, |

|  |  |
|--|--|
| <p>przewoźnik, który ma realizować przewóz, składa wniosek o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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 <b>załączniku 4.3</b>;</li> <li>dla przejazdów w komunikacji międzynarodowej, co najmniej na 40 dni kalendarzowych przed planowanym przejazdem lub terminem składania wniosków o przydzielenie trasy pociągu w ramach RRJ lub jego aktualizacji na adres: (...)</li> </ol> | <p>przewoźnik, który ma realizować przewóz, składa wniosek o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>dla przejazdów w komunikacji krajowej, które mają się odbyć wyłącznie na liniach zarządzanych przez PLK lub innych zarządców krajowych, co najmniej na <del>20 dni</del> <b>10 dni</b> 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 <b>załączniku 4.3</b>;</li> <li>dla przejazdów w komunikacji międzynarodowej, co najmniej na <del>40 dni</del> <b>30 dni</b> kalendarzowych przed planowanym przejazdem lub terminem składania wniosków o przydzielenie trasy pociągu w ramach RRJ lub jego aktualizacji na adres: (...)</li> </ol> |
| <b>Uzasadnienie Wnioskodawcy</b>   |  |
| W sytuacjach awaryjnych pojazd kolejowy wyłączony z pociągu zbędnie czeka na przejazd do naprawy.  |  |
| <b>Stanowisko PLK</b>  |  |
| <p>PLK nie wyraża 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. 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 koleją. Przepis pozostaje bez zmian.</p>   |  |

**10.**

|  |   |
|--|---|
| Jednostka redakcyjna   | Wnioskodawca  |
| <b>Podrozdział 2.5. ust. 3</b><br>Przewóz przesyłek nadzwyczajnych   | <b>Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.</b>  |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem   | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy   |
| Wymagań w zakresie dotrzymania terminu złożenia wniosku o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej nie stosuje się w przypadku, gdy przewóz przesyłki uzasadniony jest ważnymi względami obronności lub bezpieczeństwa państwa.  | Wymagań w zakresie dotrzymania terminu złożenia wniosku o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej nie stosuje się w przypadku, gdy przewóz przesyłki uzasadniony jest ważnymi względami obronności lub bezpieczeństwa państwa <b>lub po uzgodnieniu w indywidualnych przypadkach (np. zdarzenia, do których zastosowanie ma Instrukcja Ir-8) – między zarządcą, a przewoźnikiem.</b> |
| <b>Uzasadnienie Wnioskodawcy</b>   |   |
| Zdarzenia wypadkowe – stosowane w praktyce rozwiązania potwierdzają potrzebę rozszerzenia katalogu przypadków i skrócenia terminów.  |   |
| <b>Stanowisko PLK</b>  |   |
| <p>Regulacja ust. 3 dotyczy wyłącznie ważnych kwestii związanych z obronnością lub bezpieczeństwem państwa. W pozostałych przypadkach obowiązują zasady ogólne dotyczące terminu wnioskowania o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej.<br/>PLK w miarę możliwości na bieżąco reaguje na indywidualne zapotrzebowanie przewoźników.<br/>Przepis pozostaje bez zmian.</p> |   |

**11.**

| Jednostka redakcyjna   | Wnioskodawca   |
|--|--|
| <b>Podrozdział 2.7. ust. 8</b><br>Zasady akceptacji taboru kolejowego  | <b>Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.</b>   |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem   | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy  |
| Przewoźnicy zobowiązani są do wyposażenia pociągu, w którego składzie znajdują się pojazdy posiadające sprzęg inny niż śrubowy, w urządzenia umożliwiające sprzęgnięcie go ze sprzęgiem śrubowym, w celu „ściągnięcia” ze szlaku zdefektowanego pojazdu. | Przewoźnicy zobowiązani są do wyposażenia pociągu, w którego składzie znajdują się pojazdy posiadające sprzęg inny niż śrubowy, w urządzenia umożliwiające sprzęgnięcie go ze sprzęgiem śrubowym, w celu „ściągnięcia” ze szlaku <b>zdefektowanego uszkodzonego</b> pojazdu. |
| Uzasadnienie Wnioskodawcy  |  |
| Nie zawsze potrzeba „ściągnięcia” pojazdu wiąże się z defektem (uniemożliwiającym całkowicie kontynuowanie jazdy).   |  |
| Stanowisko PLK   |  |
| PLK zmienia wyrażenie „zdefektowanego” na: „np. uszkodzonego pojazdu”.   |  |

**12.**

| Jednostka redakcyjna   | Wnioskodawca  |
|--|---|
| <b>Podrozdział 2.7. ust. 17</b><br>Zasady akceptacji taboru kolejowego   | <b>Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.</b>  |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem   | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy   |
| W przypadku przewoźnika, który chce realizować przewóz na liniach kolejowych wyposażonych w oddany do eksploatacji system ERTMS/ETCS poziom 2, przy pomocy pojazdów trakcyjnych wyposażonych w urządzenia pokładowe tego systemu, przewoźnik zobowiązany jest wystąpić do PLK o uzyskanie kluczy kryptograficznych oraz kart SIM systemu GSM-R.<br>W przypadku przewoźnika, który chce realizować przewóz z wykorzystaniem urządzeń radiołączności ERTMS/GSM-R, przewoźnik zobowiązany jest wystąpić do PLK o wydanie kart SIM systemu GSM-R.<br>Szczegółowe informacje na temat wnioskowania i wydawania kluczy kryptograficznych dla urządzeń systemu ERTMS/ETCS poziom 2 oraz kart SIM systemu ERTMS/GSM-R, którego operatorem jest PLK, dostępne są na stronie internetowej <a href="http://www.plk-sa.pl">www.plk-sa.pl</a> , w zakładce: <i>Dla klientów i kontrahentów / Warunki udostępniania infrastruktury i regulaminy / Zasady korzystania z ERTMS/ETCS poziom 2 i ERTMS/GSM-R:</i><br><a href="https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/zasady-korzystania-z-ertmsetcs-poziom-2-i-ertmsgsm-r/">https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/zasady-korzystania-z-ertmsetcs-poziom-2-i-ertmsgsm-r/</a> | W przypadku przewoźnika, który chce realizować przewóz na liniach kolejowych wyposażonych w oddany do eksploatacji system ERTMS/ETCS <b>poziom 2 poziomów 1 i 2</b> , przy pomocy pojazdów trakcyjnych wyposażonych w urządzenia pokładowe tego systemu, przewoźnik zobowiązany jest wystąpić do PLK o uzyskanie kluczy kryptograficznych oraz kart SIM systemu GSM-R.<br>W przypadku przewoźnika, który chce realizować przewóz z wykorzystaniem urządzeń radiołączności ERTMS/GSM-R, przewoźnik zobowiązany jest wystąpić do PLK o wydanie kart SIM systemu GSM-R.<br>Szczegółowe informacje na temat wnioskowania i wydawania kluczy kryptograficznych dla urządzeń systemu ERTMS/ETCS poziom 2 oraz kart SIM systemu ERTMS/GSM-R, którego operatorem jest PLK, dostępne są na stronie internetowej <a href="http://www.plk-sa.pl">www.plk-sa.pl</a> , w zakładce: <i>Dla klientów i kontrahentów / Warunki udostępniania infrastruktury i regulaminy / Zasady korzystania z ERTMS/ETCS poziom 2 i ERTMS/GSM-R:</i><br><a href="https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/zasady-korzystania-z-ertmsetcs-poziom-2-i-ertmsgsm-r/">https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/zasady-korzystania-z-ertmsetcs-poziom-2-i-ertmsgsm-r/</a> |
| Uzasadnienie Wnioskodawcy  |   |
| Poziom 1 systemu ERTMS/ETCS w odniesieniu do linii 356 Poznań – Wągrowiec.   |   |
| Stanowisko PLK   |   |
| System ERTMS/ETCS poziom 1 nie wykorzystuje systemu GSM-R, ani nie jest nawiązywane połączenie z RBC (Centrum Sterowania Radiowego ETCS poziom 2) w żaden inny sposób, w związku z tym nie występuje potrzeba wgrzywania kluczy kryptograficznych, które służą do weryfikacji uprawnień na nawiązanie połączenia radiowego pomiędzy pojazdem a RBC. Karty SIM w przypadku ETCS poziomu 1 również nie są potrzebne, gdyż w tym akapicie mowa jest o kartach do EDOR (modem radiowy pokładowych urządzeń ETCS), które wykorzystywane są wyłącznie w przypadku nawiązywania połączenia z RBC, czyli przy ETCS poziom 2. Przepis pozostaje bez zmian.  |   |

**13.**

| Jednostka redakcyjna   | Wnioskodawca   |
|--|--|
| <b>Podrozdział 2.7. ust. 19</b><br>Zasady akceptacji taboru kolejowego   | <b>Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.</b>   |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem   | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy  |
| <p>Przewoźnicy, którzy po raz pierwszy będą korzystać z linii kolejowych PLK, podlegają jednorazowemu szkoleniu w zakresie procedury sprawdzania prawidłowości działania radiotelefonu i systemu „Radio-stop”.</p> <p>Szkolenie przeprowadzają zakłady linii kolejowych PLK na wytypowanym przez przewoźnika pojeździe kolejowym z napędem, na podstawie odrębnej umowy lub zlecenia.</p> <p>Po przeprowadzeniu szkolenia przewoźnik zobowiązany jest przeszkolić wszystkich pracowników obsługujących pojazdy kolejowe z napędem.</p> <p>Zasady sprawdzania prawidłowości działania urządzeń radiotelefonicznych oraz systemu „Radio-stop” określone są w „Instrukcji o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej Ir-5 (R-12)”, wymienionej w <b>załączniku 3.1.</b></p>   | <p>Przewoźnicy, którzy po raz pierwszy będą korzystać z linii kolejowych PLK, podlegają jednorazowemu szkoleniu w zakresie procedury sprawdzania prawidłowości działania radiotelefonu i systemu „Radio-stop”.</p> <p>Szkolenie <b>nieodpłatnie</b> przeprowadzają zakłady linii kolejowych PLK na wytypowanym przez przewoźnika pojeździe kolejowym z napędem, na podstawie odrębnej umowy lub zlecenia.</p> <p>Po przeprowadzeniu szkolenia przewoźnik zobowiązany jest przeszkolić wszystkich <b>zainteresowanych</b> pracowników obsługujących pojazdy kolejowe z napędem.</p> <p>Zasady sprawdzania prawidłowości działania urządzeń radiotelefonicznych oraz systemu „Radio-stop” określone są w „Instrukcji o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej Ir-5 (R-12)”, wymienionej w <b>załączniku 3.1.</b></p> |
| Uzasadnienie Wnioskodawcy  |  |
| <p>Koszt delegowania na szkolenie powinien ponosić właściwy Przewoźnik, natomiast w kontekście podniesienia ogólnego poziomu bezpieczeństwa szkolenie nieodpłatnie powinien zapewnić Zarządca.</p> <p>Ponadto nie wszyscy pracownicy przewoźnika muszą i obsługują wszystkie odcinki i pojazdy objęte ERTMS/ETCS.</p>  |  |
| Stanowisko PLK   |  |
| <p>Z uwagi na fakt, iż Spółka PLK udostępnia przewoźnikom zasady sprawdzania prawidłowości działania urządzeń radiotelefonicznych oraz systemu „Radio-stop” Spółka nie ma podstaw do świadczenia usług szkoleniowych nieodpłatnie. Wykonanie przez Spółkę nieodpłatnie usług szkolenia będzie skutkowało równoczesnym powstaniem ryzyka podatkowego, wobec powyższego ewentualne szkolenia związane z interpretacją przepisów mogą być świadczone w ramach usług odpłatnych.</p> <p>Nieodpłatne wykonanie przez Spółkę szkoleń pracowników przewoźnika będzie skutkowało obowiązkiem podatkowym po stronie Spółki opodatkowania takiej nieodpłatnej usługi; Spółka będzie zobowiązana do zapłaty należnego podatku VAT do organu podatkowego od wykonanej nieodpłatnie usługi, jednocześnie wartość zapłaconego podatku nie stanowi dla Spółki kosztu podatkowego tj. nie obniża podstawy opodatkowania podatkiem dochodowym od osób prawnych.</p> <p>Przepis pozostaje bez zmian.</p> |  |

**14.**

| Jednostka redakcyjna   | Wnioskodawca   |
|--|--|
| <b>Podrozdział 2.8. ust. 2</b><br>Proces akceptacji personelu  | <b>PKP CARGO S.A.</b>  |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem   | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy  |
| <p>Podczas wykonywania zadań wynikających z Umowy o wykorzystanie, pracownicy przewoźnika muszą być wyposażeni – w wymaganych przypadkach – w zezwolenie wydane w trybie opisanym w podrozdziale 7.4. oraz aktualne karty rozkładu jazdy pociągów lub odpowiednie wyciągi.</p> | <p>Podczas wykonywania zadań wynikających z Umowy o wykorzystanie, pracownicy przewoźnika muszą być wyposażeni – w wymaganych przypadkach – w zezwolenie wydane w trybie opisanym w podrozdziale 7.4. oraz aktualne karty rozkładu jazdy pociągów lub odpowiednie wyciągi <b>(w formie papierowej lub elektronicznej).</b></p> |



|  |
|--|
| <b>Uzasadnienie Wnioskodawcy</b>   |
| Maszyniści są systematycznie wyposażani w urządzenia mobilne (tablety), na które można pobierać i wyświetlać dokumenty, bez konieczności posiadania ich w wersji papierowej.   |
| <b>Stanowisko PLK</b>  |
| PLK modyfikuje postanowienie na:<br>„Podczas wykonywania zadań wynikających z Umowy o wykorzystanie, pracownicy przewoźnika muszą być wyposażeni – w wymaganych przypadkach – w zezwolenie wydane w trybie opisanym w podrozdziale 7.4. oraz aktualne karty rozkładu jazdy pociągów w formie papierowej lub elektronicznej.” |

**15.**

|  |  |
|--|--|
| <b>Jednostka redakcyjna</b>  | <b>Wnioskodawca</b>  |
| <b>Podrozdział 2.8. ust. 2</b><br>Proces akceptacji personelu  | <b>Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.</b>   |
| <b>Treść przepisu zgodnie z Projektem</b>  | <b>Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy</b>   |
| Podczas wykonywania zadań wynikających z Umowy o wykorzystanie, pracownicy przewoźnika muszą być wyposażeni – w wymaganych przypadkach – w zezwolenie wydane w trybie opisanym w podrozdziale 7.4. oraz aktualne karty rozkładu jazdy pociągów lub odpowiednie wyciągi.  | Podczas wykonywania zadań wynikających z Umowy o wykorzystanie, pracownicy przewoźnika muszą być wyposażeni – w wymaganych przypadkach – w zezwolenie wydane w trybie opisanym w podrozdziale 7.4. oraz aktualne karty rozkładu jazdy pociągów lub odpowiednie wyciągi. <b>Rozkład jazdy lub jego wyciągi mogą być prowadzone w formie elektronicznej (np. tablety).</b> |
| <b>Uzasadnienie Wnioskodawcy</b>   |  |
| Dostosowanie przesyłania informacji do aktualnego poziomu cyfryzacji i transmisji danych.  |  |
| <b>Stanowisko PLK</b>  |  |
| PLK modyfikuje postanowienie na:<br>„Podczas wykonywania zadań wynikających z Umowy o wykorzystanie, pracownicy przewoźnika muszą być wyposażeni – w wymaganych przypadkach – w zezwolenie wydane w trybie opisanym w podrozdziale 7.4. oraz aktualne karty rozkładu jazdy pociągów w formie papierowej lub elektronicznej.” |  |

**16.**

|  |   |
|--|---|
| <b>Jednostka redakcyjna</b>  | <b>Wnioskodawca</b>   |
| <b>Podrozdział 3.3. ust. 8</b><br>Opis sieci   | <b>Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.</b>  |
| <b>Treść przepisu zgodnie z Projektem</b>  | <b>Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy</b>  |
| Informacje zawarte w załącznikach charakteryzujących infrastrukturę kolejową PLK odwzorowują jej stan na dzień podany w tych załącznikach i obowiązują od daty wydruku do czasu ich zmiany, o której informowani są aplikanci.   | Informacje zawarte w załącznikach charakteryzujących infrastrukturę kolejową PLK odwzorowują jej stan na dzień podany w tych załącznikach i obowiązują od daty wydruku do czasu ich zmiany, o której informowani są aplikanci <b>z odpowiednim wyprzedzeniem.</b> |
| <b>Uzasadnienie Wnioskodawcy</b>   |   |
| Czas niezbędny na reakcję przewoźnika.   |   |
| <b>Stanowisko PLK</b>  |   |
| Załączniki charakteryzujące infrastrukturę kolejową, generowane są z bazy POS przed nadaniem projektu ZRJ i w razie potrzeby – gdy zajdzie taka konieczność. Każdorazowo aplikanci informowani są w wyprzedzeniem. PLK nie widzi konieczności modyfikacji zapisu. Postanowienie pozostaje bez zmian. |   |

**17.**

| Jednostka redakcyjna   | Wnioskodawca   |
|--|--|
| <b>Podrozdział 3.3.2.5. ust. 1</b><br>Dopuszczalna długość pociągów  | <b>Urząd Transportu Kolejowego</b>   |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem   | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy  |
| 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.   | Wykaz dopuszczalnych długości pociągów towarowych wraz z czynnymi lokomotywami zawarty jest w <del>tablicy 2 Dodatku 1 do WRJ dostępnego dla zalogowanych użytkowników w ISZTP lub poprzez interfejs OCTOPUS w części pasywnej</del> <b>załączniku nr 2.19.</b><br><u>ALBO:</u><br>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>Wykaz dopuszczalnych długości pociągów towarowych wraz z czynnymi lokomotywami jest udostępniany na żądanie przewoźnika kolejowego, międzynarodowego ugrupowania interesów gospodarczych obejmujących przewoźników kolejowych, innym podmiotom zainteresowanym uzyskaniem zdolności przepustowej, w tym zagranicznym.</b> |
| <b>Uzasadnienie Wnioskodawcy</b>   |  |
| Zgodnie z treścią tego podrozdziału informacja na temat dopuszczalnej długości pociągów jest dostępna tylko dla zalogowanych użytkowników ISZTP. Jest to bariera w dostępie do takiej informacji dla tych przewoźników, którzy dopiero planują przejazd, głównie międzynarodowy. Dotyczy to przede wszystkim, choć nie tylko, przewoźników spoza Polski. Ma to też szczególne znaczenie na trasach międzynarodowych i sieci TENT, które nie mogą być udostępniane dla pociągów o długości 740 m. Dlatego informacja taka powinna być uwzględniona w załączniku do regulaminu lub udostępniana podmiotom, w tym podmiotom zagranicznym, będących z definicji potencjalnymi aplikantami (podmioty wymienione w art. 4 pkt 9b Ustawy).  |  |
| <b>Stanowisko PLK</b>  |  |
| PLK modyfikuje postanowienie podrozdziału 3.3.2.5. ust. 1 na:<br>„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.<br>Wykaz dopuszczalnych długości pociągów towarowych wraz z czynnymi lokomotywami jest udostępniany na żądanie przewoźnika kolejowego, międzynarodowego ugrupowania interesów gospodarczych obejmujących przewoźników kolejowych, innym podmiotom zainteresowanym uzyskaniem zdolności przepustowej, w tym zagranicznym.”<br>PLK rozważy docelowe wprowadzenie Wykazu dopuszczalnych długości pociągów towarowych wraz z czynnymi lokomotywami, jako załącznik do Regulaminu sieci. |  |

**18.**

| Jednostka redakcyjna  | Wnioskodawca   |
|---|--|
| <b>Podrozdział 3.4.2. ust. 6</b><br>Ograniczenia środowiskowe   | <b>Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.</b>   |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem  | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy  |
| W przypadku spowodowania przez przewoźnika zanieczyszczenia środowiska lub bezpośredniego zagrożenia szkodą w środowisku lub szkody w środowisku - przewoźnik ponosi koszty podjętych działań zmierzających do usunięcia zanieczyszczenia albo działań zapobiegawczych i naprawczych, zgodnie z | W przypadku spowodowania przez przewoźnika <b>udokumentowanego</b> 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 |

|   |  |
|---|--|
| aktualnie obowiązującymi przepisami ochrony środowiska, w tym przepisami dotyczącymi zapobiegania i naprawy szkód w środowisku.   | naprawczych, zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami ochrony środowiska, w tym przepisami dotyczącymi zapobiegania i naprawy szkód w środowisku. |
| <b>Uzasadnienie Wnioskodawcy</b>  |  |
| Udokumentowanie odpowiedzialności np. poprzez pracę komisji kolejowej jest warunkiem wstępnym ponoszenia konsekwencji.  |  |
| <b>Stanowisko PLK</b>   |  |
| <p>PLK nie wyraża zgody na modyfikację postanowienia. W/w zapisy były przedmiotem obszernej dyskusji i ustaleń Rady Przewoźników podczas konsultacji w ubiegłym roku. Stan prawny w tym zakresie w ciągu roku nie uległ zmianie.</p> <p>Zapis dotyczy zagadnień wynikających głównie z ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska, ustawy z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne. W obszarze tematycznym dotyczącym zanieczyszczeń dwie pierwsze ustawy odnoszą się do działalności podmiotów korzystających ze środowiska, trzecia do działalności podmiotu mogącego mieć wpływ na wody powierzchniowe i podziemne. Takimi podmiotami z całą pewnością są przewoźnicy kolejowi.</p> <p>Działalność podmiotu korzystającego ze środowiska i mającego wpływ na wody powierzchniowe i podziemne powinna się cechować dążeniem do eliminacji ryzyka wystąpienia zanieczyszczenia środowiska, a w sytuacji wystąpienia zanieczyszczenia środowiska do podejmowania działań mających na celu ograniczenie rozprzestrzeniania się zanieczyszczenia i usuwanie zanieczyszczenia.</p> <p>Działania te powinny być podejmowane bezpośrednio po stwierdzeniu zanieczyszczenia. Długotrwała obecność zanieczyszczenia w środowisku wiąże się z jego niekontrolowanym rozprzestrzenianiem, co w dalszej kolejności przekłada się na trudny proces prowadzenia usuwania zanieczyszczenia, tym samym na koszty jego usuwania.</p> <p>Z punktu widzenia ochrony środowiska nie jest uzasadnione odwlekanie podejmowanie działań mających na celu eliminację zanieczyszczeń. Działania te podejmowane powinny być natychmiast bezpośrednio po wystąpieniu zanieczyszczenia środowiska, bez wezwania innego podmiotu czy ustaleń prac komisji kolejowej. Takie podejście powinno cechować podmioty prowadzące odpowiedzialnie działalność zgodnie z przepisami prawa związanymi z ochroną środowiska.</p> <p>Kilkumiesięczny proces dokumentowania odpowiedzialności nie jest do zaakceptowania z punktu widzenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w środowisku i jego negatywnego oddziaływania na środowisko. Podmiot odpowiedzialny za medium stanowiące zanieczyszczenie jako podmiot korzystający ze środowiska lub mający wpływ na jakość wód powierzchniowych i podziemnych powinien maksymalnie szybko podejmować działania ograniczające lub eliminujące negatywne oddziaływanie na środowisko. Rzeczą wtórną jest ustalanie przyczyn wprowadzenia danego medium do środowiska, podmiotu odpowiedzialnego za spowodowanie sytuacji skutkującej wprowadzeniem medium do środowiska i wzajemne rozliczanie kosztów czy to na drodze polubownej czy sądowej.</p> |  |

**19.**

|  |   |
|--|---|
| Jednostka redakcyjna   | Wnioskodawca  |
| <b>Podrozdział 4.1. ust. 14</b><br>Wprowadzenie  | <b>Urząd Transportu Kolejowego</b>  |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem   | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy   |
| Wnioski o opracowanie tras wzorcowych należy składać zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziałach 4.1.-4.2., w terminie od 23 do 31 grudnia 2019 r. Szczegółowy terminarz opracowania tras wzorcowych zawiera <b>załącznik 8.1.</b>                             | Wnioski o opracowanie tras wzorcowych należy składać zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziałach 4.1.-4.2., w terminie <b>od 23 do 31 grudnia 2019 r.</b> Szczegółowy terminarz opracowania tras wzorcowych zawiera <b>załącznik 8.1.</b> |
| <b>Uzasadnienie Wnioskodawcy</b>   |   |
| Zarządca powinien zaproponować dłuższy termin uwzględniający możliwości aplikantów. Proponowany termin jest okresem urlopowym. Wydaje się zasadne co najmniej wydłużenie tego terminu, aby pracownicy aplikantów mieli większą swobodę zgłoszenia tras wzorcowych. |   |

| Stanowisko PLK  |
|---|
| <p>PLK modyfikuje postanowienie podrozdziału 4.1. ust. 14 na:</p> <p>„Wnioski o opracowanie tras wzorcowych należy składać zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziałach 4.1.-4.2., w terminie od 20 do 31 grudnia 2019 r. Szczegółowy terminarz opracowania tras wzorcowych zawiera <b>załącznik 8.1.</b>”</p> |

**20.**

| Jednostka redakcyjna   | Wnioskodawca  |
|--|---|
| <p><b>Podrozdział 4.2.2. ust. 11</b><br/>Składanie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów lub postoju</p>   | <p><b>Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.</b></p>   |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem   | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy   |
| 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 w przypadku zakłóceń eksploatacyjnych. | 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, <b>uwarunkowań technicznych</b> lub w przypadku zakłóceń eksploatacyjnych. |
| Uzasadnienie Wnioskodawcy  |   |
| Propozycja dotyczy przypadków takich jak np. przyjęcie pociągu/składu i jego dalsze wyprawienie nie jest możliwe z tego samego toru.   |   |
| Stanowisko PLK   |   |
| Brzmienie podrozdziału 4.2.2. ust. 11 zostało wypracowane w zeszłym roku (dla Regulaminu sieci 2019/2020) na posiedzeniu Rady Przewoźników. Przepis pozostaje bez zmian.   |   |

**21.**

| Jednostka redakcyjna   | Wnioskodawca                                  |                     |  |    |    |  |  |  |   |                  |                     |   |  |  |             |                  |                     |   |                 |                   |   |  |  |              |         |  |    |    |  |  |  |  |                  |                     |   |  |  |             |                  |                     |   |                 |                   |
|--|---|---------------------|--|----|----|--|--|--|---|------------------|---------------------|---|--|--|-------------|------------------|---------------------|---|-----------------|-------------------|---|--|--|--------------|---------|--|----|----|--|--|--|--|------------------|---------------------|---|--|--|-------------|------------------|---------------------|---|-----------------|-------------------|
| <p><b>Podrozdział 4.3.1. ust. 1</b><br/>Harmonogram rocznego rozkładu jazdy</p>  | <p><b>Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.</b></p> |                     |  |    |    |  |  |  |   |                  |                     |   |  |  |             |                  |                     |   |                 |                   |   |  |  |              |         |  |    |    |  |  |  |  |                  |                     |   |  |  |             |                  |                     |   |                 |                   |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem   | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy     |                     |  |    |    |  |  |  |   |                  |                     |   |  |  |             |                  |                     |   |                 |                   |   |  |  |              |         |  |    |    |  |  |  |  |                  |                     |   |  |  |             |                  |                     |   |                 |                   |
| <p>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:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Rodzaj trasy</th> <th colspan="2">Terminy</th> </tr> <tr> <th>od</th> <th>do</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="3">TRASY MIĘDZYNARODOWE, WIELOSIECIOWE ORAZ OBJĘTE UMOWĄ RAMOWĄ<br/>Rodzaje pociągów (rodzaje według załącznika 6.3)</td> </tr> <tr> <td>pasażerskie, towarowe, pasażerskie niehandlowe i lokomotywy</td> <td>23 marca 2020 r.</td> <td>14 kwietnia 2020 r.</td> </tr> <tr> <td colspan="3">TRASY JEDNOSIECIOWE<br/>Rodzaje pociągów (rodzaje według załącznika 6.3)</td> </tr> <tr> <td>pasażerskie</td> <td>30 marca 2020 r.</td> <td>14 kwietnia 2020 r.</td> </tr> <tr> <td>towarowe pasażerskie niehandlowe oraz lokomotywy do ruchu pasażerskiego</td> <td>25 maja 2020 r.</td> <td>5 czerwca 2020 r.</td> </tr> </tbody> </table> | Rodzaj trasy                                  | Terminy             |  | od | do | TRASY MIĘDZYNARODOWE, WIELOSIECIOWE ORAZ OBJĘTE UMOWĄ RAMOWĄ<br>Rodzaje pociągów (rodzaje według załącznika 6.3) |  |  | pasażerskie, towarowe, pasażerskie niehandlowe i lokomotywy | 23 marca 2020 r. | 14 kwietnia 2020 r. | TRASY JEDNOSIECIOWE<br>Rodzaje pociągów (rodzaje według załącznika 6.3) |  |  | pasażerskie | 30 marca 2020 r. | 14 kwietnia 2020 r. | towarowe pasażerskie niehandlowe oraz lokomotywy do ruchu pasażerskiego | 25 maja 2020 r. | 5 czerwca 2020 r. | <p>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:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Rodzaj trasy</th> <th colspan="2">Terminy</th> </tr> <tr> <th>od</th> <th>do</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="3">TRASY MIĘDZYNARODOWE, WIELOSIECIOWE ORAZ OBJĘTE UMOWĄ RAMOWĄ<br/>Rodzaje pociągów (rodzaje według załącznika 6.3)</td> </tr> <tr> <td>pasażerskie, towarowe, pasażerskie niehandlowe i <b>lokomotywy pojazdy trakcyjne</b></td> <td>23 marca 2020 r.</td> <td>14 kwietnia 2020 r.</td> </tr> <tr> <td colspan="3">TRASY JEDNOSIECIOWE<br/>Rodzaje pociągów (rodzaje według załącznika 6.3)</td> </tr> <tr> <td>pasażerskie</td> <td>30 marca 2020 r.</td> <td>14 kwietnia 2020 r.</td> </tr> <tr> <td>towarowe pasażerskie niehandlowe oraz <b>lokomotywy pojazdy</b></td> <td>25 maja 2020 r.</td> <td>5 czerwca 2020 r.</td> </tr> </tbody> </table> |  |  | Rodzaj trasy | Terminy |  | od | do | TRASY MIĘDZYNARODOWE, WIELOSIECIOWE ORAZ OBJĘTE UMOWĄ RAMOWĄ<br>Rodzaje pociągów (rodzaje według załącznika 6.3) |  |  | pasażerskie, towarowe, pasażerskie niehandlowe i <b>lokomotywy pojazdy trakcyjne</b> | 23 marca 2020 r. | 14 kwietnia 2020 r. | TRASY JEDNOSIECIOWE<br>Rodzaje pociągów (rodzaje według załącznika 6.3) |  |  | pasażerskie | 30 marca 2020 r. | 14 kwietnia 2020 r. | towarowe pasażerskie niehandlowe oraz <b>lokomotywy pojazdy</b> | 25 maja 2020 r. | 5 czerwca 2020 r. |
| Rodzaj trasy   |   | Terminy             |  |    |    |  |  |  |   |                  |                     |   |  |  |             |                  |                     |   |                 |                   |   |  |  |              |         |  |    |    |  |  |  |  |                  |                     |   |  |  |             |                  |                     |   |                 |                   |
|  | od  | do                  |  |    |    |  |  |  |   |                  |                     |   |  |  |             |                  |                     |   |                 |                   |   |  |  |              |         |  |    |    |  |  |  |  |                  |                     |   |  |  |             |                  |                     |   |                 |                   |
| TRASY MIĘDZYNARODOWE, WIELOSIECIOWE ORAZ OBJĘTE UMOWĄ RAMOWĄ<br>Rodzaje pociągów (rodzaje według załącznika 6.3)   |   |                     |  |    |    |  |  |  |   |                  |                     |   |  |  |             |                  |                     |   |                 |                   |   |  |  |              |         |  |    |    |  |  |  |  |                  |                     |   |  |  |             |                  |                     |   |                 |                   |
| pasażerskie, towarowe, pasażerskie niehandlowe i lokomotywy  | 23 marca 2020 r.                              | 14 kwietnia 2020 r. |  |    |    |  |  |  |   |                  |                     |   |  |  |             |                  |                     |   |                 |                   |   |  |  |              |         |  |    |    |  |  |  |  |                  |                     |   |  |  |             |                  |                     |   |                 |                   |
| TRASY JEDNOSIECIOWE<br>Rodzaje pociągów (rodzaje według załącznika 6.3)  |   |                     |  |    |    |  |  |  |   |                  |                     |   |  |  |             |                  |                     |   |                 |                   |   |  |  |              |         |  |    |    |  |  |  |  |                  |                     |   |  |  |             |                  |                     |   |                 |                   |
| pasażerskie  | 30 marca 2020 r.                              | 14 kwietnia 2020 r. |  |    |    |  |  |  |   |                  |                     |   |  |  |             |                  |                     |   |                 |                   |   |  |  |              |         |  |    |    |  |  |  |  |                  |                     |   |  |  |             |                  |                     |   |                 |                   |
| towarowe pasażerskie niehandlowe oraz lokomotywy do ruchu pasażerskiego  | 25 maja 2020 r.                               | 5 czerwca 2020 r.   |  |    |    |  |  |  |   |                  |                     |   |  |  |             |                  |                     |   |                 |                   |   |  |  |              |         |  |    |    |  |  |  |  |                  |                     |   |  |  |             |                  |                     |   |                 |                   |
| Rodzaj trasy   | Terminy                                       |                     |  |    |    |  |  |  |   |                  |                     |   |  |  |             |                  |                     |   |                 |                   |   |  |  |              |         |  |    |    |  |  |  |  |                  |                     |   |  |  |             |                  |                     |   |                 |                   |
|  | od  | do                  |  |    |    |  |  |  |   |                  |                     |   |  |  |             |                  |                     |   |                 |                   |   |  |  |              |         |  |    |    |  |  |  |  |                  |                     |   |  |  |             |                  |                     |   |                 |                   |
| TRASY MIĘDZYNARODOWE, WIELOSIECIOWE ORAZ OBJĘTE UMOWĄ RAMOWĄ<br>Rodzaje pociągów (rodzaje według załącznika 6.3)   |   |                     |  |    |    |  |  |  |   |                  |                     |   |  |  |             |                  |                     |   |                 |                   |   |  |  |              |         |  |    |    |  |  |  |  |                  |                     |   |  |  |             |                  |                     |   |                 |                   |
| pasażerskie, towarowe, pasażerskie niehandlowe i <b>lokomotywy pojazdy trakcyjne</b>   | 23 marca 2020 r.                              | 14 kwietnia 2020 r. |  |    |    |  |  |  |   |                  |                     |   |  |  |             |                  |                     |   |                 |                   |   |  |  |              |         |  |    |    |  |  |  |  |                  |                     |   |  |  |             |                  |                     |   |                 |                   |
| TRASY JEDNOSIECIOWE<br>Rodzaje pociągów (rodzaje według załącznika 6.3)  |   |                     |  |    |    |  |  |  |   |                  |                     |   |  |  |             |                  |                     |   |                 |                   |   |  |  |              |         |  |    |    |  |  |  |  |                  |                     |   |  |  |             |                  |                     |   |                 |                   |
| pasażerskie  | 30 marca 2020 r.                              | 14 kwietnia 2020 r. |  |    |    |  |  |  |   |                  |                     |   |  |  |             |                  |                     |   |                 |                   |   |  |  |              |         |  |    |    |  |  |  |  |                  |                     |   |  |  |             |                  |                     |   |                 |                   |
| towarowe pasażerskie niehandlowe oraz <b>lokomotywy pojazdy</b>  | 25 maja 2020 r.                               | 5 czerwca 2020 r.   |  |    |    |  |  |  |   |                  |                     |   |  |  |             |                  |                     |   |                 |                   |   |  |  |              |         |  |    |    |  |  |  |  |                  |                     |   |  |  |             |                  |                     |   |                 |                   |

|   |                    |                           |   |                    |                           |
|---|--------------------|---------------------------|---|--------------------|---------------------------|
| pozostałe lokomotywy  | 1 lipca<br>2020 r. | 3 lipca<br>2020 r.        | trakcyjne do ruchu pasażerskiego  |                    |                           |
| TRASY IRJ na okres obowiązywania RRJ  |                    |                           | pozostałe lokomotywy<br>pojazdy trakcyjne                                     | 1 lipca<br>2020 r. | 3 lipca<br>2020 r.        |
| pasażerskie, towarowe, pasażerskie niehandlowe i lokomotywy   | 7 lipca<br>2020 r. | 14<br>września<br>2020 r. | TRASY IRJ na okres obowiązywania RRJ  |                    |                           |
|   |                    |                           | pasażerskie, towarowe, pasażerskie niehandlowe i lokomotywy pojazdy trakcyjne | 7 lipca<br>2020 r. | 14<br>września<br>2020 r. |
| Uzasadnienie Wnioskodawcy   |                    |                           |   |                    |                           |
| Propozycja zamiany pojęcia lokomotywy na pojazdy trakcyjne w całości tabeli - wyrażenie pojazdy trakcyjne obejmuje elektryczne i spalinowe pojazdy trakcyjne, ale również i lokomotywy. |                    |                           |   |                    |                           |
| Stanowisko PLK  |                    |                           |   |                    |                           |
| Przepis pozostaje bez zmian. Aktualne zapisy są precyzyjne. Propozycja niezgodna z klasyfikacją pociągów stosowaną w konstrukcji rozkładów jazdy.                                       |                    |                           |   |                    |                           |

**22.**

| Jednostka redakcyjna  | Wnioskodawca  |
|---|---|
| <b>Podrozdział 4.3.1. ust. 3</b><br>Harmonogram rocznego rozkładu jazdy   | <b>Przewozy Regionalne Sp. z o.o.</b>   |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem  | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy   |
| Opracowując RRJ, podczas rozpatrywania każdego z priorytetów, o których mowa w ust. 2, PLK dodatkowo uwzględnia następujące stopnie pierwszeństwa pociągów:<br>1) pasażerskie ekspresowe (EC, EN, EI) i międzynarodowe (MM, RM);<br>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> ;<br>3) pozostałe pasażerskie międzywojewódzkie i wojewódzkie;<br>4) pociągi towarowe;<br>5) próżne składy pasażerskie i lokomotywy. | Opracowując RRJ <b>oraz ZRJ</b> , podczas rozpatrywania każdego z priorytetów, o których mowa w ust. 2, PLK dodatkowo uwzględnia następujące stopnie pierwszeństwa pociągów:<br>1) pasażerskie ekspresowe (EC, EN, EI) i międzynarodowe (MM, RM);<br>2) pasażerskie <del>międzywojewódzkie</del> 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> ;<br>3) <b>pasażerskie międzywojewódzkie 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>;</b><br>4) pozostałe pasażerskie międzywojewódzkie i wojewódzkie;<br>5) pociągi towarowe;<br>6) próżne składy pasażerskie i lokomotywy. |
| Uzasadnienie Wnioskodawcy   |   |
| Niestosowanie przy opracowaniu ZRJ priorytetów trasowania jak przy opracowaniu RRJ powoduje często znaczne pogarszanie rozkładów jazdy pociągów "pracowniczych" a co za tym idzie, odchodzenie pasażerów od kolei na rzecz innych środków transportu.   |   |
| Ze względu na funkcję przewoźnika priorytet w pierwszeństwie przydzielania tras w godzinach dowożących i odwożących do i po pracy i nauce powinien mieć przewoźnik realizujący służbę publiczną na terenie województwa,   |   |

|  |
|--|
| <p>z zatrzymaniem pociągów na wszystkich stacjach i przystankach (równe traktowanie pasażera-mieszkańca województwa). Pociągi międzywojewódzkie spełniają tylko częściowo funkcję dowozu do pracy i szkoły nie spełniają służby publicznej w rozumieniu transportu publicznego na terenie województwa. Przewozy Regionalne realizują przewozy publiczne na terenie województwa zgodnie z zamówieniem organizatora transportu publicznego tj. Marszałka Województwa.</p>  |
| <b>Stanowisko PLK</b>  |
| <p>Przepis mówi o pociągach dowożących do pracy lub odwożących z pracy. Jeżeli funkcję tę pełnią również pociągi międzywojewódzkie kursujące o odpowiednich godzinach, nie ma podstaw, aby były one traktowane jako pociągi o mniejszej wadze niż pociągi wojewódzkie.</p> <p>Nie ma podstawy prawnej aby uznać, że przewoźnik realizujący przewozy w ramach służby publicznej na terenie województwa ma wyższy priorytet niż przewoźnik robiący to w skali kraju.</p> <p>Istotny w tym względzie jest aspekt lepszego wykorzystania przepustowości.</p> <p>Przepis pozostaje bez zmian.</p> |

**23.**

| Jednostka redakcyjna   | Wnioskodawca   |
|--|--|
| <b>Podrozdział 4.3.1. ust. 5</b><br>Harmonogram rocznego rozkładu jazdy  | <b>Koleje Śląskie</b>  |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem   | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy  |
| <p>PLK nie przydziela zdolności przepustowej dla odcinków linii, na których w związku z planowanymi modernizacjami, rewitalizacjami oraz pracami utrzymaniowo-naprawczymi, wystąpią ograniczenia w ruchu pociągów - wskazane w <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> | <p>PLK <del>nie przydziela zdolności przepustowej</del> przydziela antytetyczną zdolność przepustową oznaczoną jako „BUS”, 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> |
| Uzasadnienie Wnioskodawcy  |  |
| <p>Skoro przydzielamy zdolność przepustową dla kursujących pociągów, a tam gdzie się nie da przydzielić zdolności przepustowej dla pociągu wprowadza się BUS tzn. przydziela się „odwrotną zdolność” czyli antytetyczną. KŚ posiada podpisaną z Województwem Śląskim umowę ramową o świadczenie usług publicznych w zakresie wykonywania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich na obszarze województwa śląskiego, z której wynika również sieć połączeń, po których Przewoźnik powinien realizować przewozy. Prowadzenie prac modernizacyjnych na liniach kolejowych, nie może generować negatywnych skutków dla podróżnych danego regionu w postaci np. odciążenia komunikacyjnego miejscowości położonych przy remontowanych liniach, a w konsekwencji zwiększonego odpływu podróżnych. Podróżni powinni w jak najmniejszym stopniu odczuć negatywne</p>  |  |

|   |
|---|
| skutki prowadzonych inwestycji i prac modernizacyjnych, co w konsekwencji wiąże się z koniecznością zapewnienia zastępczej komunikacji autobusowej. Powyższy zapis to umożliwia.  |
| Stanowisko PLK  |
| PLK przydziela zdolność przepustową dla tras pociągów na tych liniach, gdzie faktycznie zdolność przepustowa jest możliwa do przydzielenia. W przypadku modernizacji, rewitalizacji, prac utrzymaniowo-naprawczych linii kolejowych, w ramach których m.in. rozbierane jest torowisko i układane nowe, nie ma fizycznej możliwości na przejazd pociągu.<br>Informacje na temat nieprzejezdnych odcinków linii kolejowych, gdzie ruch jest całkowicie wstrzymany na czas remontu, zawiera załącznik 5.3. Postanowienie podrozdziału 4.3.1. ust. 5 pozostaje bez zmian. |

**24.**

| Jednostka redakcyjna  | Wnioskodawca  |
|---|---|
| <b>Podrozdział 4.3.1. ust. 5</b>  | <b>Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.</b>  |
| Harmonogram rocznego rozkładu jazdy   |   |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem  | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy   |
| <p>PLK nie przydziela zdolności przepustowej dla odcinków linii, na których w związku z planowanymi modernizacjami, rewitalizacjami oraz pracami utrzymaniowo-naprawczymi, wystąpią ograniczenia w ruchu pociągów - wskazane w <b>załączniku 5.3</b>.<br/>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.<br/>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>.<br/>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>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>.<br/>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.<br/>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 z zastrzeżeniem, iż w terminach składania wniosków PLK nie może bez uzgodnienia z zainteresowanymi przewoźnikami zmieniać załącznika 5.3 w sposób ograniczający przepustowość</b>.<br/>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> |
| Uzasadnienie Wnioskodawcy   |   |
| Warunek stabilności opracowania oferty przewozowej.   |   |
| Stanowisko PLK  |   |
| Odpowiednia regulacja w tym zakresie wskazana jest w podrozdziale 1.6.2 ust. 3.<br><br>PLK modyfikuje postanowienie podrozdziału 1.6.2. ust. 3 na:<br><i>„Zmiany w załączniku 5.3 mogą być wprowadzane przed rozpoczęciem terminu składania wniosków do RRJ. Zmiany skutkujące zwiększeniem udostępnianej zdolności przepustowej mogą być wprowadzane poza ww. terminem.”</i><br>Przepis podrozdziału 4.3.1. ust. 5 pozostaje bez zmian.  |   |

**25.**

| Jednostka redakcyjna   | Wnioskodawca   |
|--|--|
| <b>Podrozdział 4.3.1. ust. 11 i 12 + załącznik 8.1.</b><br>Harmonogram rocznego rozkładu jazdy   | <b>Koleje Śląskie</b>                                  |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem   | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy              |
| <p>11. PLK opracowuje projekt RRJ i przekazuje aplikantowi do uzgodnienia dotyczącą go część, z zastosowaniem terminów ustalonych w <b>załączniku 8.1.</b></p> <p>12. Aplikant, w terminie 1 miesiąca od daty otrzymania projektu RRJ, o którym mowa w ust. 11, akceptuje go albo zgłasza uwagi lub proponuje zmiany dotyczącej go części w zakresie, w jakim nie spełnia wymagań ujętych w złożonych przez niego wnioskach. Uwagi do projektu RRJ należy zgłaszać w formie tabeli, zgodnie ze wzorem zamieszczonym w <b>załączniku 8.2</b> i przesłać również w wersji edytowalnej (MS Excel) na adres e-mail:<br/><a href="mailto:id@plk-sa.pl">id@plk-sa.pl</a></p> <p>W przypadku braku stanowiska w terminie, o którym mowa wyżej, uznaje się, że projekt RRJ został przyjęty bez uwag.</p> | <u><b>BRAK PROPOZYCJI MODYFIKACJI PODROZDZIAŁU</b></u> |
| <b>Uwaga Wnioskodawcy</b>  |  |
| Prosimy o wprowadzenie w załączniku 8.1 terminu z okresem obowiązywania do końca sierpnia, który umożliwiłby modyfikację wniosku w zakresie terminu kursowania pociągu o max. 10% wartości, tj. 90% dni nie podlegałoby modyfikacji.   |  |
| <b>Stanowisko PLK</b>  |  |
| PLK umożliwi zmianę terminów kursowania w ramach uwag do projektu RRJ, zatem proponowany zapis jest zbędny, w szczególności, że w pewnych przypadkach może działać na niekorzyść aplikanta, np. w ramach limitu brak możliwości ograniczenia wszystkich pożądaných terminów kursowania i konieczność złożenia z nich rezygnacji. Przepisy pozostają bez zmian.   |  |

**26.**

| Jednostka redakcyjna  | Wnioskodawca  |
|---|---|
| <b>Podrozdział 4.3.2. ust. 1</b><br>Harmonogram zamawiania tras pociągów poza rocznym rozkładem jazdy – indywidualny rozkład jazdy  | <b>Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.</b>  |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem  | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy   |
| <p>Wnioski o przydzielenie trasy pociągów w ramach IRJ, można składać od dnia 7 lipca 2020 r., za pomocą ISZTP, zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziałach 4.1. - 4.2.:</p> <p>1) dla tras pociągów krajowych najpóźniej:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>40 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu pociągów pasażerskich;</li> <li>7 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu pociągów pasażerskich okazjonalnych;</li> <li>5 dni roboczych przed planowanym odjazdem pociągów towarowych, pasażerskich niehandlowych, lokomotyw luzem;</li> </ol> <p>2) dla tras pociągów międzynarodowych, które wymagają uzgodnienia z zagranicznymi zarządcami</p> | <p>Wnioski o przydzielenie trasy pociągów w ramach IRJ, można składać od dnia 7 lipca 2020 r., za pomocą ISZTP, zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziałach 4.1. - 4.2.:</p> <p>1) dla tras pociągów krajowych najpóźniej:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>40 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu pociągów pasażerskich;</li> <li>7 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu pociągów pasażerskich okazjonalnych;</li> <li>5 dni roboczych przed planowanym odjazdem pociągów towarowych, pasażerskich niehandlowych, lokomotyw luzem;</li> <li>d) lub w terminach krótszych, po uzgodnieniu z Zarządcą infrastruktury i pokryciu ewentualnych</li> </ol> |



|   |   |
|---|---|
| <p>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> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) 40 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu dla pociągów pasażerskich;</li> <li>b) dla pociągów towarowych oraz pociągów pasażerskich niehandlowych:             <ul style="list-style-type: none"> <li>– 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;</li> <li>– 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;</li> </ul> </li> </ol>                                     | <p><b>dotychczasowych kosztów, wynikających ze skrócenia tych terminów;</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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:             <ol style="list-style-type: none"> <li>a) 40 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu dla pociągów pasażerskich;</li> <li>b) dla pociągów towarowych oraz pociągów pasażerskich niehandlowych:                 <ul style="list-style-type: none"> <li>– 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;</li> <li>– 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;</li> </ul> </li> <li>c) <b>lub w terminach krótszych, po uzgodnieniu z Zarządcą infrastruktury i pokryciu ewentualnych dodatkowych kosztów, wynikających ze skrócenia tych terminów;</b></li> </ol> </li> </ol> |
| <b>Uzasadnienie Wnioskodawcy</b>  |   |
| <p>Dodatkowy zapis wynika z konieczności zwiększenia elastyczności reagowania systemu kolejowego na ewentualne potrzeby rynku.</p>  |   |
| <b>Stanowisko PLK</b>   |   |
| <p>W przypadku przewozów pasażerskich, terminy składania wniosków o przydzielenie trasy pociągów uregulowane są zgodnie z art. 30 ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym:</p> <p><i>„8. Po opracowaniu rocznego rozkładu jazdy pociągów zarządca, na wniosek aplikanta:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) <i>może przydzielić dodatkową zdolność przepustową;</i></li> <li>2) <i>może zmodyfikować przydzieloną zdolność przepustową;</i></li> <li>3) <i>przyjmuje rezygnację z przydzielonej zdolności przepustowej.</i></li> </ol> <p>9. <i>Wniosek, o którym mowa w ust. 8, dotyczący pociągu realizującego przewozy kolejowe osób, zwanego dalej "pociągiem pasażerskim":</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) <i>którego rozkład jazdy ma zostać podany do publicznej wiadomości, aplikant składa w terminie określonym przez zarządcę, nie późniejszym niż 40 dni przed wnioskowanym terminem przejazdu;</i></li> <li>2) <i>realizującego przewóz okazjonalny, aplikant składa co najmniej 7 dni przed wnioskowanym terminem przejazdu.”</i> <p>Zasady składania wniosków w terminach krótszych, niż wskazane w podrozdziale 4.3.2. ust. 1, określone są w ust. 3-5.</p> <p>Przepis pozostaje bez zmian.</p> </li></ol> |   |

**27.**

| Jednostka redakcyjna  | Wnioskodawca  |
|---|---|
| <b>Podrozdział 4.3.2. ust. 1</b><br>Harmonogram zamawiania tras pociągów poza rocznym rozkładem jazdy – indywidualny rozkład jazdy  | <b>Przewozy Regionalne Sp. z o.o.</b>   |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem  | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy   |
| Wnioski o przydzielenie trasy pociągów w ramach IRJ, można składać od dnia 7 lipca 2020 r., za pomocą ISZTP, zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziałach 4.1. - 4.2.: <ol style="list-style-type: none"> <li>1) dla tras pociągów krajowych najpóźniej:               <ol style="list-style-type: none"> <li>a) 40 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu pociągów pasażerskich;</li> <li>b) 7 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu pociągów pasażerskich okazjonalnych;</li> <li>c) 5 dni roboczych przed planowanym odjazdem pociągów towarowych, pasażerskich niehandlowych, lokomotyw luzem;</li> </ol> </li> <li>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:               <ol style="list-style-type: none"> <li>a) 40 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu dla pociągów pasażerskich;</li> <li>b) dla pociągów towarowych oraz pociągów pasażerskich niehandlowych:                   <ul style="list-style-type: none"> <li>– 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;</li> <li>– 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;</li> </ul> </li> </ol> </li> </ol> | Wnioski o przydzielenie trasy pociągów w ramach IRJ, można składać od dnia 7 lipca 2020 r., za pomocą ISZTP, zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziałach 4.1. - 4.2.: <ol style="list-style-type: none"> <li>1) dla tras pociągów krajowych najpóźniej:               <ol style="list-style-type: none"> <li>a) <del>40</del> <b>21</b> dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu pociągów pasażerskich;</li> <li>b) 7 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu pociągów pasażerskich okazjonalnych;</li> <li>c) 5 dni roboczych przed planowanym odjazdem pociągów towarowych, pasażerskich niehandlowych, lokomotyw luzem;</li> </ol> </li> <li>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:               <ol style="list-style-type: none"> <li>a) <del>40</del> <b>21</b> dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu dla pociągów pasażerskich;</li> <li>b) dla pociągów towarowych oraz pociągów pasażerskich niehandlowych:                   <ul style="list-style-type: none"> <li>– 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;</li> <li>– 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;</li> </ul> </li> </ol> </li> </ol> |
| <b>Uzasadnienie Wnioskodawcy</b>  |   |
| Uzyskanie możliwości szybszego reagowania na potrzeby podróżnych zgłaszane przez wnioskodawców - pasażerów, jednostki samorządowe, inni przewoźnicy.  |   |
| <b>Stanowisko PLK</b>   |   |
| W przypadku przewozów pasażerskich, terminy składania wniosków o przydzielenie trasy pociągów uregulowane są zgodnie z art. 30 ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym:<br><i>„8. Po opracowaniu rocznego rozkładu jazdy pociągów zarządca, na wniosek aplikanta:</i> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) może przydzielić dodatkową zdolność przepustową;</li> </ol>   |   |

- 2) może zmodyfikować przydzieloną zdolność przepustową;  
3) przyjmuje rezygnację z przydzielonej zdolności przepustowej.

9. Wniosek, o którym mowa w ust. 8, dotyczący pociągu realizującego przewozy kolejowe osób, zwanego dalej "pociągiem pasażerskim":

- 1) którego rozkład jazdy ma zostać podany do publicznej wiadomości, aplikant składa w terminie określonym przez zarządcę, nie późniejszym niż 40 dni przed wnioskowanym terminem przejazdu;  
2) realizującego przewóz okazjonalny, aplikant składa co najmniej 7 dni przed wnioskowanym terminem przejazdu."

Zasady składania wniosków w terminach krótszych, niż wskazane w podrozdziale 4.3.2. ust. 1, określone są w ust. 3-5.

Przepis pozostaje bez zmian.

**28.**

| Jednostka redakcyjna   | Wnioskodawca  |
|--|---|
| <b>Podrozdział 4.3.2. ust. 5</b><br>Harmonogram zamawiania tras pociągów poza rocznym rozkładem jazdy – indywidualny rozkład jazdy   | <b>Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.</b>  |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem   | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy   |
| PLK nie przydziela zdolności przepustowej na wniosek złożony w ramach IRJ poniżej 6 godzin przed planowanym uruchomieniem pociągu lub 3 godziny w przypadku wniosków dotyczących przejazdów lokomotywy luzem.  | PLK nie przydziela zdolności przepustowej na wniosek złożony w ramach IRJ poniżej 6 godzin przed planowanym uruchomieniem pociągu lub 3 godziny w przypadku wniosków dotyczących przejazdów <b>lokomotywy pojazdów trakcyjnych</b> luzem. |
| Uzasadnienie Wnioskodawcy  |   |
| Pojęcie to obejmuje elektryczne i spalinowe pojazdy trakcyjne w tym lokomotywy.  |   |
| Stanowisko PLK   |   |
| Przepis jednoznacznie wskazuje przejazd lokomotywy luzem. Elektryczne zespoły trakcyjne mieszczą się w definicji pociągu pasażerskiego niehandlowego. Sformułowanie „pojazdy trakcyjne” jest pojęciem szerszym, nieznajdującym zastosowania w niniejszym przepisie.<br><br>PLK modyfikuje postanowienie na:<br>„PLK nie przydziela zdolności przepustowej na wniosek złożony w ramach IRJ poniżej 6 godzin przed planowanym uruchomieniem pociągu (w tym pociągu pasażerskiego niehandlowego) lub 2 godziny w przypadku wniosków dotyczących przejazdów lokomotywy luzem.” |   |

**29.**

| Jednostka redakcyjna  | Wnioskodawca   |
|---|--|
| <b>Podrozdział 4.3.2 ust. 5</b><br>Harmonogram zamawiania tras pociągów poza rocznym rozkładem jazdy – indywidualny rozkład jazdy   | <b>LOTOS Kolej Sp. z o.o.</b>  |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem  | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy  |
| PLK nie przydziela zdolności przepustowej na wniosek złożony w ramach IRJ poniżej 6 godzin przed planowanym uruchomieniem pociągu lub 3 godziny w przypadku wniosków dotyczących przejazdów lokomotywy luzem. | PLK nie przydziela zdolności przepustowej na wniosek złożony w ramach IRJ poniżej 6 godzin przed planowanym uruchomieniem pociągu lub <b>3-godziny 1 godziny</b> w przypadku wniosków dotyczących przejazdów lokomotywy luzem. |
| Uzasadnienie Wnioskodawcy   |  |
| W sytuacjach awaryjnych wymagane jest złożenie wniosku w ramach IRJ w godzinach bardziej zbliżonych do odjazdu.   |  |
| Stanowisko PLK  |  |
| W sytuacjach awaryjnych podejmowane są działania awaryjne.  |  |

PLK modyfikuje postanowienie na:

*„PLK nie przydziela zdolności przepustowej na wniosek złożony w ramach IRJ poniżej 6 godzin przed planowanym uruchomieniem pociągu (w tym pociągu pasażerskiego niehandlowego) lub 2 godziny w przypadku wniosków dotyczących przejazdów lokomotywy luzem.”*

**30.**

| Jednostka redakcyjna   | Wnioskodawca   |
|--|--|
| <b>Podrozdział 4.3.2. ust. 5</b><br>Harmonogram zamawiania tras pociągów poza rocznym rozkładem jazdy – indywidualny rozkład jazdy   | <b>Przewozy Regionalne Sp. z o.o.</b>  |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem   | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy  |
| PLK nie przydziela zdolności przepustowej na wniosek złożony w ramach IRJ poniżej 6 godzin przed planowanym uruchomieniem pociągu lub 3 godziny w przypadku wniosków dotyczących przejazdów lokomotywy luzem.  | PLK nie przydziela zdolności przepustowej na wniosek złożony w ramach IRJ poniżej 6 godzin przed planowanym uruchomieniem pociągu lub 3 godziny w przypadku wniosków dotyczących <b>pociągów pasażerskich niehandlowych lub</b> przejazdów lokomotywy luzem. |
| Uzasadnienie Wnioskodawcy  |  |
| Należy jednakowo potraktować złożone wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej na przejazd pociągów pasażerskich niehandlowych i lokomotyw luzem ponieważ są składane z tych samych powodów eksploatacyjnych. Czym różni się przejazd lokomotywy ET41 od przejazdu EN96?                          |  |
| Stanowisko PLK   |  |
| PLK modyfikuje postanowienie na:<br><i>„PLK nie przydziela zdolności przepustowej na wniosek złożony w ramach IRJ poniżej 6 godzin przed planowanym uruchomieniem pociągu (w tym pociągu pasażerskiego niehandlowego) lub 2 godziny w przypadku wniosków dotyczących przejazdów lokomotywy luzem.”</i> |  |

**31.**

| Jednostka redakcyjna   | Wnioskodawca   |
|--|--|
| <b>Podrozdział 4.3.2. ust. 9</b><br>Harmonogram zamawiania tras pociągów poza rocznym rozkładem jazdy – indywidualny rozkład jazdy   | <b>Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.</b>   |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem   | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy  |
| W trakcie składania wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej dla trasy pociągu w ramach IRJ aplikant ma możliwość zaznaczenia opcji „akceptacja projektu” rozkładu jazdy. Niezaznaczenie tej opcji oznacza automatyczną akceptację projektu rozkładu jazdy, a rozkład jazdy jest zarządzany w ciągu 5 minut po opracowaniu projektu rozkładu jazdy.  | W trakcie składania wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej dla trasy pociągu w ramach IRJ aplikant ma możliwość zaznaczenia opcji „akceptacja projektu” rozkładu jazdy. Niezaznaczenie tej opcji oznacza <b>automatyczną akceptację brak akceptacji</b> projektu rozkładu jazdy, a rozkład jazdy <b>jest zarządzany w ciągu 5 minut po opracowaniu projektu rozkładu jazdy podlega dalszym uzgodnieniom.</b> |
| Uzasadnienie Wnioskodawcy  |  |
| Zapewnienie równowagi stron i optymalizacja oferty przewozowej z punktu widzenia klienta.  |  |
| Stanowisko PLK   |  |
| Aplikant ma do wyboru zaznaczenie opcji „akceptacja projektu” i wtedy ma możliwość pełnej kontroli nad opracowanym rozkładem jazdy, w tym dalszych uzgodnień w przypadku braku jego akceptacji. Niezaznaczenie tej opcji służy do szybkiego opracowania i przydzielenia trasy, która powinna być jak najszybciej zarządzana, np. pilny przesył lokomotywy lub EZT, gdzie liczy się czas.<br><br>PLK modyfikuje postanowienia podrozdziału 4.3.2. ust. 9 na:<br><i>„W trakcie składania wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej dla trasy pociągu w ramach IRJ aplikant ma możliwość zaznaczenia opcji „akceptacja projektu” rozkładu jazdy, która oznacza, że aplikant będzie miał możliwość akceptacji rozkładu lub zgłoszenia uwag. Niezaznaczenie tej opcji oznacza automatyczną akceptację projektu rozkładu jazdy, a rozkład jazdy jest zarządzany w ciągu 5 minut po opracowaniu projektu rozkładu jazdy.</i> |  |

**32.**

|   |   |
|---|---|
| Jednostka redakcyjna  | Wnioskodawca                              |
| <b>Podrozdział 4.3.3.1. ust. 2</b><br>Zmiany, w których rozpatrywane są wnioski o przydzielenie tras pociągów (Aktualizacja rozkładu jazdy) | <b>PKP CARGO S.A.</b>                     |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem  | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy |

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

| L.p. | Wyszczególnienie  | Terminy                         |                                |                                    |                                  |
|------|---|---------------------------------|--------------------------------|------------------------------------|----------------------------------|
| 1    | Składanie wniosków o przydzielenie tras pociągów  | 16-17 listopada 2020 r.         | 3-4 maja 2020 r.               | 1-2 czerwca 2021 r.                | 4 grudnia 2020 r. (*)            |
| 2    | Opracowanie projektu rozkładu jazdy na podstawie złożonych wniosków o przydzielenie tras pociągów | 18-24 listopada 2020 r.         | 5-12 maja 2021 r.              | 4-10 czerwca 2020 r.               | 7-11 grudnia 2020 r. (*)         |
| 3    | Przekazanie projektu rozkładu jazdy pociągów  | 25 listopada 2020 r.            | 13 maja 2021 r.                | 11 czerwca 2021 r.                 | 14 grudnia 2020 r. (*)           |
| 4    | Analiza i zgłaszanie uwag do projektu rozkładu jazdy pociągów                                     | 26-27 listopada 2020 r.         | 14-17 maja 2021 r.             | 14-15 czerwca 2021 r.              | 15-17 grudnia 2020 r. (*)        |
| 5    | Realizacja lub odmowa realizacji uwag i propozycji zmian  | 30 listopada -2 grudnia 2020 r. | 18-21 maja 2021 r.             | 16-18 czerwca 2021 r.              | 18-21 grudnia 2020 r. (*)        |
| 6    | Akceptacja rozkładu jazdy pociągów  | 3 grudnia 2020 r.               | 24 maja 2021 r.                | 21 czerwca 2020 r.                 | 22 grudnia 2020 r. (*)           |
| 7    | Zarządzenie rozkładu jazdy pociągów   | 4 grudnia 2020 r.               | 25 maja 2021 r.                | 22 czerwca 2020 r.                 | 23 grudnia 2020 r. (*)           |
| 8    | Okres kursowania pociągów   | 5 kwietnia -11 grudnia 2021 r.  | 6 września -11 grudnia 2021 r. | 4 października -11 grudnia 2021 r. | 1 lutego -11 grudnia 2021 r. (*) |

(\*) Korekta realizowana w trybie wniosków IRJ

#### Uwaga Wnioskodawcy

Wskazano niewłaściwy rok w niektórych czynnościach aktualizacji RRJ. Prawidłowy rok w zaznaczonych miejscach kolorem czerwonym to **2021**.

L.p. 1 (tabela) - Składanie wniosków o przydzielenie tras pociągów w dniach 3-4 maja 2021.

Proponowany termin skraci składanie wniosków do jednego dnia zamiast dwóch.

Z uwagi na święto państwowe i dzień wolny od pracy (3 maja), proponuje się przesunąć na termin **4-5 maj 2021**.

#### Stanowisko PLK

Autopoprawka PLK: PLK modyfikuje zapis tabeli w ust. 2 na:

| L.p. | Wyszczególnienie  | Terminy                 |                    |                       |                           |
|------|---|-------------------------|--------------------|-----------------------|---------------------------|
| 1    | Składanie wniosków o przydzielenie tras pociągów  | 16-17 listopada 2020 r. | 4-5 maja 2021 r.   | 1-2 czerwca 2021 r.   | 4 grudnia 2020 r. (*)     |
| 2    | Opracowanie projektu rozkładu jazdy na podstawie złożonych wniosków o przydzielenie tras pociągów | 18-24 listopada 2020 r. | 5-12 maja 2021 r.  | 4-10 czerwca 2021 r.  | 7-11 grudnia 2020 r. (*)  |
| 3    | Przekazanie projektu rozkładu jazdy pociągów  | 25 listopada 2020 r.    | 13 maja 2021 r.    | 11 czerwca 2021 r.    | 14 grudnia 2020 r. (*)    |
| 4    | Analiza i zgłaszanie uwag do projektu rozkładu jazdy pociągów                                     | 26-27 listopada 2020 r. | 14-17 maja 2021 r. | 14-15 czerwca 2021 r. | 15-17 grudnia 2020 r. (*) |

|   |  |                                    |                                   |                                       |                                     |
|---|--|------------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------|
| 5 | Realizacja lub odmowa realizacji uwag i propozycji zmian | 30 listopada<br>-2 grudnia 2020 r. | 18-21 maja<br>2021 r.             | 16-18 czerwca<br>2021 r.              | 18-21 grudnia<br>2020 r. (*)        |
| 6 | Akceptacja rozkładu jazdy pociągów                       | 3 grudnia 2020 r.                  | 24 maja 2021 r.                   | 21 czerwca 2021 r.                    | 22 grudnia 2020 r. (*)              |
| 7 | Zarządzenie rozkładu jazdy pociągów                      | 4 grudnia 2020 r.                  | 25 maja 2021 r.                   | 22 czerwca 2021 r.                    | 23 grudnia 2020 r. (*)              |
| 8 | Okres kursowania pociągów                                | 5 kwietnia<br>-11 grudnia 2021 r.  | 6 września<br>-11 grudnia 2021 r. | 4 października<br>-11 grudnia 2021 r. | 1 lutego<br>-11 grudnia 2021 r. (*) |

**33.**

| Jednostka redakcyjna   | Wnioskodawca  |
|--|---|
| <b>Podrozdział 4.3.3.1. ust. 7</b><br>Zmiany, w których rozpatrywane są wnioski o przydzielenie tras pociągów (Aktualizacja rozkładu jazdy)  | <b>Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.</b>  |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem   | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy   |
| W przypadku zgłoszenia zmian w ramach aktualizacji RRJ, generujących zmiany rozkładu jazdy pociągów innych aplikantów, aktualizacja RRJ odbywa się po wyrażeniu zgody przez zainteresowanych aplikantów. | W przypadku zgłoszenia zmian w ramach aktualizacji RRJ, generujących zmiany rozkładu jazdy pociągów innych aplikantów, aktualizacja RRJ odbywa się po wyrażeniu zgody przez zainteresowanych aplikantów.<br><b>Proces koordynacji zmiany rozkładu prowadzi PLK.</b> |
| Uzasadnienie Wnioskodawcy  |   |
| Konieczność jednoznacznego wskazania koordynatora procesu.   |   |
| Stanowisko PLK   |   |
| O zgodę na wprowadzenie zmian występuje zainteresowany aplikant i do niego należy jej uzyskanie. Przyjęcie poprawki Wnioskodawcy może wywołać wątpliwości interpretacyjne. Przepis pozostaje bez zmian.  |   |

**34.**

| Jednostka redakcyjna   | Wnioskodawca  |
|--|---|
| <b>Podrozdział 4.3.3.2. ust. 2</b><br>Zmiany, w których nie są rozpatrywane wnioski o przydzielenie tras pociągów  | <b>Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.</b>  |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem   | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy   |
| W trakcie opracowania ZRJ, PLK w uzgodnieniu z aplikantem może wprowadzić zmiany w ramach tego samego segmentu przewozów, służące poprawie koordynacji połączeń i zniwelowaniu utrudnień dla pasażerów, o ile zmiany te umożliwiają przejazd pociągu, zamiast jego odwołania. Wprowadzane zmiany mogą dotyczyć:<br><br>1) usunięcia lub dodania postojów handlowych;<br>2) zmiany godziny uruchomienia pociągu w interwale czasowym +/- 60 minut, a w przypadku braku możliwości spełnienia tego warunku, w pierwszym możliwym czasie wolnej zdolności przepustowej;<br>3) uruchomienia dodatkowych pociągów pasażerskich niehandlowych lub lokomotyw luzem, niezbędnych do zachowania prawidłowego obiegu składów pociągów; | W trakcie opracowania ZRJ, PLK w uzgodnieniu z aplikantem może wprowadzić zmiany w ramach tego samego segmentu przewozów, służące poprawie koordynacji połączeń i zniwelowaniu utrudnień dla pasażerów, o ile zmiany te umożliwiają przejazd pociągu, zamiast jego odwołania. Wprowadzane zmiany mogą dotyczyć:<br><br>1) usunięcia lub dodania postojów handlowych;<br>2) zmiany godziny uruchomienia pociągu w interwale czasowym +/- <del>60</del> 30 minut, a w przypadku braku możliwości spełnienia tego warunku, w pierwszym możliwym czasie wolnej zdolności przepustowej;<br>3) uruchomienia dodatkowych pociągów pasażerskich niehandlowych lub <del>lokomotyw</del> <b>pojazdów trakcyjnych</b> luzem, niezbędnych do zachowania prawidłowego obiegu składów pociągów; |

|  |  |
|--|--|
| 4) zmiany rodzaju pociągu, długości, masy brutto pociągu;  | 4) zmiany rodzaju pociągu, długości, masy brutto pociągu;  |
| 5) zmiany terminu kursowania pociągu, gdy w przedziale +/- 120 minut kursował pociąg odwołany lub gdy interwał między najbliższymi pociągami uległ nadmiernemu wydłużeniu.   | 5) zmiany terminu kursowania pociągu, gdy w przedziale +/- <del>120</del> 60 minut kursował pociąg odwołany lub gdy interwał między najbliższymi pociągami uległ nadmiernemu wydłużeniu. |
| <b>Uzasadnienie Wnioskodawcy</b>   |  |
| <p>Zmiany w punktach 2 i 5 służą stabilizacji rozkładu jazdy.<br/> Zmiana terminu lokomotywy na pojazdy trakcyjne z uzasadnieniem jak we wcześniejszych punktach.<br/> [„Wyrażenie pojazdy trakcyjne obejmuje elektryczne i spalinowe pojazdy trakcyjne, ale również i lokomotywy”]</p>  |  |
| <b>Stanowisko PLK</b>  |  |
| <p>Rozwiązanie zaproponowane przez przewoźnika w pkt 2 powoduje zawężenie możliwości realizacji w ramach zrz. Druga zmiana, skracająca godziny rozpatrywania z 120 do 60 minut nie może być wdrożona ze względu na konstrukcje zrz tj. wydłużenia czasów jazdy oraz krzyżowań które są opracowywane w ramach zrz. Uwzględnienie tej uwagi wiąże się z ograniczeniem i blokowaniem przepustowości co zarazem utrudni realizację rozkładu jazdy, ograniczy eksploatacyjne możliwości zarządcy infrastruktury oraz zablokuje możliwość przyjmowania wniosków w ramach indywidualnego rozkładu jazdy.<br/> Przepis zawarty w pkt. 3 ma na celu zachowanie prawidłowego obiegu składów pociągów. Mogą temu służyć przejazdy pociągów pasażerskich niehandlowych (zarówno składy wagonowe, jak i EZT) lub lokomotyw luzem.<br/> Przepis pozostaje bez zmian.</p> |  |

**35.**

|   |   |
|---|---|
| <b>Jednostka redakcyjna</b>   | <b>Wnioskodawca</b>   |
| <b>Podrozdział 4.3.3.2. ust. 5</b><br>Zmiany, w których nie są rozpatrywane wnioski o przydzielenie tras pociągów   | <b>Koleje Śląskie</b>   |
| <b>Treść przepisu zgodnie z Projektem</b>   | <b>Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy</b>  |
| W sytuacji wystąpienia kolizji tras pociągów o równych priorytetach, PLK przyjmuje rozwiązanie optymalne pod względem wykorzystania zdolności przepustowej linii kolejowej, tj. udziela pierwszeństwa temu aplikantowi, którego pociąg spowoduje lepsze wykorzystanie zdolności przepustowej linii kolejowej, uwzględniając przy tym: czas przejazdu, okres kursowania, planowaną pracę eksploatacyjną, długość trasy, możliwości trasowania i wpływ na inne odcinki sieci.   | W sytuacji wystąpienia kolizji tras pociągów o równych priorytetach, PLK przyjmuje rozwiązanie optymalne pod względem wykorzystania zdolności przepustowej linii kolejowej, tj. udziela pierwszeństwa temu aplikantowi, którego pociąg spowoduje lepsze wykorzystanie zdolności przepustowej linii kolejowej, uwzględniając przy tym: czas przejazdu, okres kursowania, planowaną pracę eksploatacyjną, długość trasy, możliwości trasowania i wpływ na inne odcinki sieci, <b>optymalne wykorzystanie zdolności przepustowej uwzględniające frekwencję na pociągach w godzinach szczytu.</b> |
| <b>Uzasadnienie Wnioskodawcy</b>  |   |
| Wielokrotnie rozważaliśmy na Radzie Przewoźników czym jest optymalne wykorzystanie zdolności przepustowej. Jako przewoźnik regionalny uważamy, że szybsze przejechanie danego odcinka nie jest jedynym kryterium, dlatego, że faworyzuje pociągi pośpieszne. W przypadku pociągów regionalnych istotnym jest właściwe dowiezienie pasażera do stacji docelowej do pracy, szkoły czy na studia. Często 5 min. różnicy potrafi doprowadzić do sytuacji w której pasażer przestaje korzystać z danego połączenia lub usług przewoźnika. Przy podróżach dalekobieżnych zakłada się większy zapas czasu na dotarcie do celu.   |   |
| <b>Stanowisko PLK</b>   |   |
| Zgodnie z art. 4 pkt 11 ustawy o transporcie kolejowym:<br>„zdolność przepustowa – możliwość eksploatacyjno-ruchowa drogi kolejowej do wykonania na niej przejazdów pociągów albo manewrów w określonym czasie”<br>- co za tym idzie, odnosi się do możliwości przemieszczenia się jak największej liczby pociągów w danej jednostce czasu.<br>Frekwencja w pociągach pasażerskich w godzinach szczytu, jest wartością indywidualną dla każdego z przewoźników, znaną przewoźnikom na etapie realizacji przejazdów pociągów. Nie jest to dla Zarządcy parametr determinujący udrożnienie przejezdności pociągów na drodze kolejowej. Postanowienie podrozdziału 4.3.3.2 ust. 5 pozostaje bez zmian. |   |

**36.**

| Jednostka redakcyjna  | Wnioskodawca  |
|---|---|
| <b>Podrozdział 4.3.3.2. ust. 6</b><br>Zmiany, w których nie są rozpatrywane wnioski o przydzielenie tras pociągów   | <b>Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.</b>  |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem  | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy   |
| Po rozpoczęciu procesu opracowywania projektu ZRJ, w przypadku konieczności wprowadzenia komunikacji zastępczej, PLK powiadamia pisemnie (pocztą elektroniczną) aplikanta, a aplikant w terminie 14 dni kalendarzowych (co najmniej 6 dni roboczych), od otrzymania powiadomienia podaje informacje o relacjach, długości trasy, czasach przejazdu i terminach kursowania środków transportu komunikacji zastępczej. W przypadku niedostarczenia chronometrażu komunikacji zastępczej, PLK zastrzega sobie prawo odwołania pociągów bez uwzględnienia organizowanej przez przewoźnika komunikacji zastępczej. PLK umożliwia w informacji pasażerskiej prezentację trasy komunikacji zastępczej z uwzględnieniem obiektów niekolejowych.<br>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: <a href="mailto:ZKA@plk-sa.pl">ZKA@plk-sa.pl</a> . | Po rozpoczęciu procesu opracowywania projektu ZRJ, w przypadku konieczności wprowadzenia komunikacji zastępczej, PLK powiadamia pisemnie (pocztą elektroniczną) aplikanta, a aplikant w terminie <b>14 21</b> dni kalendarzowych (co najmniej <b>6 12</b> 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.<br>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: <a href="mailto:ZKA@plk-sa.pl">ZKA@plk-sa.pl</a> . |
| Uzasadnienie Wnioskodawcy   |   |
| Przy części uzgodnień wymagających np. zgód zarządców przystanków na drogach, bądź konieczności stosowania trybu konkurencyjnego wyboru dostawców – Prawo Zamówień Publicznych – czas ten powinien być odpowiednio zwiększony.  |   |
| Stanowisko PLK  |   |
| Po przeprowadzeniu analizy zgłaszanych wniosków przez przewoźnika Wnioskodawcę w zakresie kursowania zastępczej komunikacji autobusowej czas ten wynosi 9 dni kalendarzowych w skrajnych przypadkach czas potrzebny przewoźnikowi wynosi 17 dni kalendarzowych w związku z czym 14 dni kalendarzowych jest kompromisowym rozwiązaniem i jest wystarczający. Należy wskazać, że nawet zgłaszany po ww. wskazanym terminie chronometraż jest w 100% uwzględniany czy to w ZRJ czy też w indywidualnej korekcie ZRJ.<br>Przepis pozostaje bez zmian.   |   |

**37.**

| Jednostka redakcyjna   | Wnioskodawca   |
|--|--|
| <b>Podrozdział 4.3.3.2. ust. 7</b><br>Zmiany, w których nie są rozpatrywane wnioski o przydzielenie tras pociągów  | <b>Przewozy Regionalne Sp. z o.o.</b>  |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem   | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy  |
| 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 <b>załączniku 5.2</b> , 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 | 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 <b>załączniku 5.2</b> , przekazuje do uzgodnienia przez ISZTP, odrębnie każdemu z zainteresowanych aplikantów, projekt ZRJ. Aplikant w okresie nie dłuższym niż 10 dni <del>kalendarzowych</del> <b>roboczych</b> zgodnie z terminami |



|   |  |
|---|--|
| <p>w <b>załączniku 5.2</b>, uzgadnia projekt albo zgłasza uwagi lub proponuje zmiany.</p> <p>PLK w terminie 10 dni kalendarzowych od otrzymania uwag lub propozycji zmian do projektów ZRJ zgłoszonych przez aplikantów pasażerskich, wprowadza je, koryguje plan zajętości krawędzi peronowych oraz najpóźniej w terminie 40 dni kalendarzowych przed wejściem w życie, zgodnie z <b>załącznikiem 5.2</b> – zarządza ZRJ. Opracowany ZRJ, PLK przekazuje aplikantom poprzez ISZTP i powiadamia o tym fakcie pocztą elektroniczną.</p>  | <p>określonymi w <b>załączniku 5.2</b>, uzgadnia projekt albo zgłasza uwagi lub proponuje zmiany.</p> <p>PLK w terminie 10 dni kalendarzowych od otrzymania uwag lub propozycji zmian do projektów ZRJ zgłoszonych przez aplikantów pasażerskich, wprowadza je, koryguje plan zajętości krawędzi peronowych oraz najpóźniej w terminie 40 dni kalendarzowych przed wejściem w życie, zgodnie z <b>załącznikiem 5.2</b> – zarządza ZRJ. Opracowany ZRJ, PLK przekazuje aplikantom poprzez ISZTP i powiadamia o tym fakcie pocztą elektroniczną.</p> |
| <b>Uzasadnienie Wnioskodawcy</b>  |  |
| <p>Praktyka jest obecnie taka, że często projekt ZRJ jest wysyłany do przewoźników w piątek o godz. 16. Biorąc pod uwagę proponowany zapis 10 dni kalendarzowych, Przewoźnik ma praktycznie 5 dni roboczych na analizę i zgłoszenie uwag do takiego projektu ZRJ. Proponowany czas uniemożliwia szczegółowe przeanalizowanie zmian, zwłaszcza przy obecnej ogromnej skali prowadzonych prac torowych.</p>   |  |
| <p>Autopoprawka PLK: PLK poprawia omyłkę redakcyjną w podrozdziale 4.3.3.2. ust. 7 zdanie pierwsze oraz 4.3.3.2. ust. 8 zdanie pierwsze, które otrzymują brzmienie:</p> <p><i>„7. <b>Projekt zmiany rozkładu jazdy pociągów w pasażerskim ruchu krajowym lub międzynarodowym, Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym najpóźniej na 60 dni kalendarzowych przed planowanym terminem zmiany, zgodnie z terminami wskazanymi w załączniku 5.2, przekazuje do uzgodnienia przez ISZTP, odrębnie każdemu z zainteresowanych aplikantów. <del>projekt ZRJ.</del></b>”</i></p> <p><i>„8. <b>Projekt 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. <del>projekt ZRJ.</del></b>”</i></p>   |  |
| <b>Stanowisko PLK</b>   |  |
| <p>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> <p>Zmiana terminów poprzez wydłużenie wydaje się bezzasadna, ze względu na wprowadzenie przez PLK zmian dot. informacji o rozpoczęciu konstrukcji patrz. Załącznik 5.2 do Regulaminu Sieci kolumna 5 „Rozpoczęcie konstrukcji”. Zatem przewoźnik już na tym etapie bieżąco współpracuje z Zarządcą a projekt jest podsumowaniem tego etapu a następnie uwagi zgłaszane na etapie projekt – zastępczy są w 90% realizowane z czego większość zgłaszanych uwag dotyczy wniosków „kosmetycznych” tj. poc. służbowe, zmiany obiegów, zmiana chronometrażu ZKA, kilkuminutowe zmiany pod skomunikowania lub ujednoczenia wg. propozycji przewoźnika.</p> <p>Przeprowadzono również analizę przekazania projektów zrz aplikantowi i na 9 ostatnich projektów 3 były przekazane przewoźnikowi w piątek. Tj. ZRJ 2019 cykl IV o godz. 15:21, ZRJ 2018 cykl 3 o godz. 16:00, ZRJ 2018 cykl 2 o godz. 12:12. W związku z czym nie można uznać zarzutu jako „praktyki”.</p> <p>Przepis pozostaje bez zmian.</p> |  |

**38.**

| Jednostka redakcyjna   | Wnioskodawca   |
|--|--|
| <p><b>Podrozdział 4.3.3.2. ust. 9</b><br/>Zmiany, w których nie są rozpatrywane wnioski o przydzielenie tras pociągów</p>  | <p><b>Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.</b></p>  |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem   | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy  |
| <p>W przypadku, gdy PLK nie ma możliwości uwzględnienia uwag aplikanta do zaproponowanych zmian, aplikant przyjmuje zmiany zaproponowane przez PLK, jako optymalne rozwiązanie w określonych warunkach lub rezygnuje z proponowanej zdolności przepustowej w całości albo w części, co skutkuje odwołaniem pociągu w całości lub części.</p> | <p>W przypadku, gdy PLK nie ma możliwości uwzględnienia uwag aplikanta do zaproponowanych zmian, aplikant przyjmuje zmiany zaproponowane przez PLK, jako optymalne rozwiązanie w określonych warunkach lub rezygnuje z proponowanej zdolności przepustowej w całości albo w części, co skutkuje odwołaniem pociągu w całości lub części.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p>W przypadku, kiedy aplikant bez uzasadnionej przyczyny nie uzgodni propozycji zmian lub przedstawi warunki niemożliwe do spełnienia ze względów techniczno-eksploatacyjnych, PLK ma prawo potraktować ZRJ jako obowiązujący. Aplikant ma prawo wymagać od PLK podania i uzasadnienia przyczyn, które warunki przez niego przedstawione, zostały uznane za niemożliwe do spełnienia.</p> <p>Brak odpowiedzi ze strony aplikanta jest jednoznaczny z akceptacją przesłanej propozycji i uzgodnieniem bez uwag rozkładu jazdy pociągów.</p> | <p>W przypadku, kiedy aplikant bez uzasadnionej przyczyny nie uzgodni propozycji zmian lub przedstawi warunki niemożliwe do spełnienia ze względów techniczno-eksploatacyjnych, PLK ma prawo potraktować ZRJ jako obowiązujący, <b>ponosząc ewentualne skutki tej decyzji</b>. Aplikant ma prawo wymagać od PLK podania i uzasadnienia przyczyn, które warunki przez niego przedstawione, zostały uznane za niemożliwe do spełnienia.</p> <p>Brak odpowiedzi ze strony aplikanta jest jednoznaczny z <b>akceptacją przyjęciem do wiadomości</b> przesłanej propozycji i uzgodnieniem bez uwag rozkładu jazdy pociągów.</p> |
| Uzasadnienie Wnioskodawcy   |  |
| Podmiot uprawniony do jednostronnego podejmowania ostatecznej decyzji, powinien ponosić jej skutki.   |  |
| Stanowisko PLK  |  |
| Aplikant ma prawo do przyjęcia ZRJ, albo może zrezygnować z trasy. Przepis pozostaje bez zmian.   |  |

**39.**

| Jednostka redakcyjna  | Wnioskodawca  |
|---|---|
| <b>Podrozdział 4.3.3.2. ust. 11</b><br>Zmiany, w których nie są rozpatrywane wnioski o przydzielenie tras pociągów  | <b>Przewozy Regionalne Sp. z o.o.</b>   |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem  | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy   |
| 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. Postanowienia ust. 12 stosuje się odpowiednio. | 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 <b>24 godziny 48 godzin</b> 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. Postanowienia <b>ust. 12</b> stosuje się odpowiednio.<br><br><u>ALBO</u><br>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 ( <b>uwzględniając dni robocze</b> ), 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. Postanowienia <b>ust. 12</b> stosuje się odpowiednio. |
| Uzasadnienie Wnioskodawcy   |   |
| Minimum 2 dni tj. 48 godzin na uzgodnienie i przedstawieniu uwag do ZRJ pozwoli na dokładne sprawdzenie w celu realizacji uzgodnień. „(uwzględniając dni robocze)” – Wniosek oczywisty.   |   |
| Ostatnie zdanie - zapis niejednoznaczny. Brak w tym podrozdziale ust. 12. Wnosimy o doprecyzowanie.   |   |
| Autopoprawka PLK: PLK poprawia omyłkę pisarską. Ostatnie zdanie ust. 11 otrzymuje brzmienie: „Postanowienia ust. 9 stosuje się odpowiednio.”  |   |

| Stanowisko PLK  |
|---|
| Zapis mówiący o korekcie ZRJ, który został wprowadzony na wniosek przewoźników przez Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, w ramach konsultacji Regulaminu sieci 2019/2020 na posiedzeniach Rady Przewoźników. Przepis pozostaje bez zmian. |

**40.**

| Jednostka redakcyjna  | Wnioskodawca  |
|---|---|
| <b>Podrozdział 4.3.3.3. ust. 5</b><br>Modyfikacja przydzielonej zdolności przepustowej  | <b>Railpolonia sp. z o.o.</b>   |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem  | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy   |
| Ponadto zakres modyfikacji może dotyczyć zmiany rodzaju pojazdu trakcyjnego lub zwiększenia masy brutto pociągu (dla pociągów towarowych nie więcej niż o 1000 ton).  | Ponadto zakres modyfikacji może dotyczyć zmiany rodzaju pojazdu trakcyjnego, <del>lub</del> zwiększenia masy brutto pociągu (dla pociągów towarowych nie więcej niż o 1000 ton), <b>zmiany długości pociągu, maksymalnego nacisku na oś lub dodania postępu technicznego.</b> |
| Uzasadnienie Wnioskodawcy   |   |
| Zmiana długości jest obecnie możliwa, ale brak takiego zapisu w regulaminie. W przypadku zmiany maksymalnego nacisku na oś – dzisiaj brak jest takiej możliwości, a istnieją przypadki, w których podwyższenie masy brutto wynika z większej masy ładunku. Umożliwienie dodania postępu powoduje umożliwienie poprawy RJ zgodnie z bieżącą sytuacją ruchową. Dla przykładu jeśli mamy trasę np. Warszawa – Sokółka i w pierwotnym RJ nie założony został postój pociągu na przedostatniej stacji Geniusze, to modyfikacji będzie musiał ulec cały RJ od Warszawy, zamiast tylko na końcowym odcinku. W przypadku w którym pociąg już jest w drodze brak będzie możliwości wykorzystania tego RJ i zajdzie konieczność złożenia nowego wniosku (co w konsekwencji sztucznie generuje tłok na linii, a co za tym idzie uniemożliwiać może konstrukcję RJ dla innych przewoźników).  |   |
| Stanowisko PLK  |   |
| Zakres modyfikacji może dotyczyć zmiany rodzaju pojazdu trakcyjnego, zwiększenia masy brutto pociągu (dla pociągów towarowych nie więcej niż o 1000 ton), długości pociągu, maksymalnego nacisku na oś i rodzaju pociągu.   |   |
| PLK modyfikuje podrozdział 4.3.3.3. na:   |   |
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>PLK umożliwi aplikantom złożenie wniosku o modyfikację przydzielonej zdolności przepustowej.</i></li> <li>2. <i>Modyfikacja przydzielonej zdolności przepustowej jest możliwa tylko poprzez złożenie wniosku za pomocą ISZTP, poprzez zakładkę „Modyfikacja przydzielonej zdolności przepustowej” lub OCTOPUS w części aktywnej.</i></li> <li>3. <i>W przypadku wniosku, o którym mowa w ust. 2, aplikant wskazuje wniosek, który ma zostać zmodyfikowany oraz zakres wnioskowanej modyfikacji.</i></li> <li>4. <i>PLK rozpatruje wnioski o modyfikację przydzielonej zdolności przepustowej złożone w ramach aktualizacji rozkładu jazdy pociągów, w terminach i w zakresie wskazanym w podrozdziale 4.3.3.1 oraz poza terminami aktualizacji rozkładu jazdy pociągów w zakresie:</i> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) <i>zmiany rodzaju pojazdu trakcyjnego;</i></li> <li>2) <i>zwiększenia masy brutto pociągu (dla pociągów towarowych nie więcej niż o 1000 ton);</i></li> <li>3) <i>zmiany długości pociągu;</i></li> <li>4) <i>zmiany maksymalnego nacisku na oś;</i></li> <li>5) <i>zmiany rodzaju pociągu.</i></li> </ol> </li> <li>5. <i>Modyfikacja powodująca zmiany czasów jazdy zostanie wprowadzona w ramach wolnej zdolności przepustowej lub po uzyskaniu zgody zainteresowanych aplikantów na wprowadzenie zmian wtórnych w trasach pociągów kolidujących z trasą modyfikowaną.</i></li> <li>6. <i>Modyfikacja niepowodująca zmiany czasów jazdy zostanie zarządzona automatycznie, a aplikant niezwłocznie otrzyma zarządzenie rozkładu jazdy pociągów uwzględniające dokonane modyfikacje.</i></li> <li>7. <i>W przypadku modyfikacji przydzielonej zdolności przepustowej, aplikant nie składa rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu, a PLK nie nalicza opłaty rezerwacyjnej.</i></li> <li>8. <i>Akceptacja przez aplikanta zdolności przepustowej przydzielonej na podstawie wniosku, o którym mowa w ust. 2, jest równoznaczna z rezygnacją aplikanta z przydzielonej wcześniej zdolności przepustowej w zakresie objętym pierwotnym wnioskiem.</i></li> <li>9. <i>Zmniejszenie masy pociągu nie wymaga składania wniosku o modyfikację przydzielonej trasy pociągu, natomiast PLK umożliwi złożenie wniosku o taką modyfikację do momentu uruchomienia pociągu.</i></li> </ol> |   |

10. PLK w okresie obowiązywania RRJ, w ramach istniejącej wolnej zdolności przepustowej, umożliwiła przewoźnikom pasażerskim na 40 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu pociągu, dokonanie następujących modyfikacji:

- 1) łączenia relacji pociągów;
- 2) dodania postojów w istniejącej trasie pociągu;
- 3) usunięcia postojów z istniejącej trasy pociągu.

11. Wnioski o modyfikację przydzielonej zdolności przepustowej przyjmowane będą od dnia 3 listopada 2020 r.

Ponadto, PLK dopisuje w podrozdziale 4.3.3.1 ust. 3 pkt 3 lit. d – „maksymalnego nacisku na oś”

41.

| Jednostka redakcyjna   | Wnioskodawca  |
|--|---|
| <b>Podrozdział 4.3.3.3. ust. 6</b><br>Modyfikacja przydzielonej zdolności przepustowej   | <b>Przewozy Regionalne Sp. z o.o.</b>   |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem   | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy   |
| Modyfikacja, o której mowa w ust. 5, powodująca zmiany czasów jazdy zostanie wprowadzona w ramach wolnej zdolności przepustowej lub po uzyskaniu zgody zainteresowanych aplikantów na wprowadzenie zmian wtórnych w trasach pociągów kolidujących z trasą modyfikowaną.                                    | Modyfikacja, o której mowa w ust. 5, powodująca zmiany czasów jazdy zostanie wprowadzona w ramach wolnej zdolności przepustowej lub po uzyskaniu zgody zainteresowanych aplikantów na wprowadzenie zmian wtórnych w trasach pociągów kolidujących z trasą modyfikowaną. <b>W innym przypadku przewoźnik otrzyma zarządzone Uzupełniający Rozkład Jazdy.</b> |
| <b>Uzasadnienie Wnioskodawcy</b>   |   |
| Jest to usankcjonowanie w Regulaminie sieci funkcjonującego już rozwiązania. W przypadku wydłużonych czasów jazdy lub kolizji z innymi pociągami spowodowanym wnioskiem o modyfikację przydzielonej zdolności przepustowej obecnie przewoźnik ma możliwość otrzymania tzw. Uzupełniającego Rozkładu jazdy. |   |
| <b>Stanowisko PLK</b>  |   |
| Aktualnie PLK jest w fazie testowania Uzupełniającego Rozkładu Jazdy. Odpowiednie zapisy będą mogły zostać wprowadzone do Regulaminu sieci, po zakończeniu testów tego rozwiązania w segmencie towarowym. Na tym etapie przepisy w tym zakresie pozostają bez zmian.                                       |   |
| Zgodnie z uwagą nr 40, ustęp otrzymuje brzmienie:<br>„Modyfikacja powodująca zmiany czasów jazdy zostanie wprowadzona w ramach wolnej zdolności przepustowej lub po uzyskaniu zgody zainteresowanych aplikantów na wprowadzenie zmian wtórnych w trasach pociągów kolidujących z trasą modyfikowaną.”      |   |

42.

| Jednostka redakcyjna  | Wnioskodawca   |
|---|--|
| <b>Podrozdział 4.3.3.3. ust. 11</b><br>Modyfikacja przydzielonej zdolności przepustowej   | <b>Przewozy Regionalne Sp. z o.o.</b>  |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem  | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy  |
| PLK w okresie obowiązywania RRJ, w ramach istniejącej wolnej zdolności przepustowej, umożliwiła przewoźnikom pasażerskim na 40 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu pociągu, dokonanie następujących modyfikacji:<br>12.łączenia relacji pociągów;<br>13.dodania postojów w istniejącej trasie pociągu;<br>14.usunięcia postojów z istniejącej trasy pociągu. | PLK w okresie obowiązywania RRJ, w ramach istniejącej wolnej zdolności przepustowej, umożliwiła przewoźnikom pasażerskim na <del>40</del> <b>21</b> dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu pociągu, dokonanie następujących modyfikacji:<br>1) łączenia relacji pociągów;<br>2) dodania postojów w istniejącej trasie pociągu;<br>3) usunięcia postojów z istniejącej trasy pociągu. |
| <b>Uzasadnienie Wnioskodawcy</b>  |  |
| Uzyskanie możliwości szybszego reagowania na potrzeby podróżnych zgłaszane przez wnioskodawców - pasażerów, jednostki samorządowe, inni przewoźnicy – zmiana wtórna do propozycji zmiany ust. 4.3.2. Harmonogram zamawiania tras pociągów poza rocznym rozkładem jazdy – indywidualny rozkład jazdy.  |  |

| Stanowisko PLK  |
|---|
| Termin 40 dni wynika z art. 30 ust. 9 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, który określa termin m.in. złożenia przez aplikanta wniosku o modyfikację przydzielonej zdolności przepustowej dla pociągów pasażerskich, których rozkład jazdy ma być podany do publicznej wiadomości. Brak możliwości akceptacji zaproponowanej zmiany. |

**43.**

| Jednostka redakcyjna  | Wnioskodawca                              |
|---|---|
| <b>Podrozdział 4.3.6. ust. 5</b><br>Korzystanie z linii/odcinków kolejowych, dla których nie jest opracowany rozkład jazdy pociągów   | <b>Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.</b>    |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem  | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy |
| Koszty opracowania regulaminu prowadzenia ruchu na linii/odcinku, dla której/ego nie jest przygotowywany rozkład jazdy pociągów, ponosi przewoźnik.   | BRAK PROPOZYCJI MODYFIKACJI PODROZDZIAŁU  |
| Uzasadnienie Wnioskodawcy   |   |
| Brak wskazania zasad kalkulacji tej usługi.   |   |
| Stanowisko PLK  |   |
| PLK wyjaśnia, że koszty opracowania regulaminu prowadzenia ruchu na linii/odcinku, dla której/ego nie jest opracowywany rozkład jazdy pociągów, wyliczane są jako średnia kosztów bezpośrednich ponoszonych przez jednostki organizacyjne PLK, obliczonych na podstawie stawek wynagrodzenia za pracę pracowników biorących udział w jego opracowaniu (z branży drogowej, automatyki i inżynierii ruchu). Koszty te nie zawierają marży zysku. W rozkładzie jazdy 2018/2019 przyjęto stawkę 856,80 netto. Stawki te podlegają waloryzacji o wskaźnik GUS, w następujących po sobie latach. Przepis pozostaje bez zmian. |   |

**44.**

| Jednostka redakcyjna   | Wnioskodawca   |
|--|--|
| <b>Podrozdział 4.4.2. ust. 1</b><br>Proces rozwiązywania konfliktów  | <b>Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.</b>   |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem   | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy  |
| W przypadku powstania kolizji pomiędzy trasami, podejmowany jest przez PLK proces koordynacji. W trakcie procesu koordynacji, PLK przekazuje zainteresowanym aplikantom w postaci papierowej lub elektronicznej niezbędne informacje o wnioskowanych trasach kolizyjnych bez ujawnienia tożsamości pozostałych aplikantów, chyba że wyrażą zgodę, oraz stosowanych kryteriach w procesie przydzielania tras pociągów.<br>PLK przedstawia propozycję rozwiązania sytuacji kolizyjnej niezwłocznie po jej ujawnieniu, z uwzględnieniem priorytetów w opracowaniu tras pociągów, wskazanych w podrozdziale 4.3.1. ust. 2, która może polegać na:<br>1) przydzieleniu innego układu czasowego dla wnioskowanych tras pociągów;<br>2) opracowaniu rozkładu jazdy dla przeprowadzenia pociągów inną drogą niż wskazana we wniosku o przydzielenie trasy pociągu;<br>3) skróceniu czasu przejazdu pociągu przez przepełniony odcinek infrastruktury poprzez zmniejszenie liczby postojów, czasów ich trwania, zmniejszenie masy pociągu, użycie pojazdu | W przypadku powstania kolizji pomiędzy trasami, podejmowany jest przez PLK proces koordynacji. W trakcie procesu koordynacji, PLK przekazuje zainteresowanym aplikantom w postaci papierowej lub elektronicznej niezbędne informacje o wnioskowanych trasach kolizyjnych bez ujawnienia tożsamości pozostałych aplikantów, chyba że wyrażą zgodę, oraz stosowanych kryteriach w procesie przydzielania tras pociągów.<br>PLK przedstawia propozycję rozwiązania sytuacji kolizyjnej niezwłocznie po jej ujawnieniu, z uwzględnieniem priorytetów w opracowaniu tras pociągów, wskazanych w podrozdziale 4.3.1. ust. 2, która może polegać na:<br>1) przydzieleniu innego układu czasowego dla wnioskowanych tras pociągów;<br>2) opracowaniu rozkładu jazdy dla przeprowadzenia pociągów inną drogą niż wskazana we wniosku o przydzielenie trasy pociągu;<br>3) skróceniu czasu przejazdu pociągu przez przepełniony odcinek infrastruktury poprzez zmniejszenie liczby postojów, czasów ich trwania, zmniejszenie masy pociągu, użycie pojazdu |

|   |   |
|---|---|
| <p>kolejowego z napędem o lepszych parametrach trakcyjnych;</p> <p>4) zastosowaniu:</p> <p>a) wariantów rozkładu jazdy pociągów dla tras kolidujących w dniach ich zaistnienia,</p> <p>b) ograniczeń – w określonych terminach – możliwości kursowania wybranych pociągów.</p> <p>PLK informuje o kryteriach uwzględnianych w ramach procesu przydzielania tras pociągów oraz wskazuje wnioski o przydzielenie tras pociągów równorzędnych pod względem pierwszeństwa w przydzielaniu zdolności przepustowej.</p> <p>Zaproponowane rozwiązania są dyskutowane w procesie koordynacji, przy czym w ramach procesu koordynacji, aplikant może zgłaszać uwagi i przedstawiać możliwe ustępstwa w zakresie złożonych wniosków, które uwzględniane są przez PLK w miarę możliwości techniczno-eksploatacyjnych.</p> <p>Brak odpowiedzi aplikanta w terminie 5 dni roboczych od dnia otrzymania od PLK informacji o propozycji rozwiązania kolizji, jest równoznaczny z akceptacją przedstawionej propozycji.</p> <p>W przypadku kolizji pomiędzy trasami tego samego aplikanta lub sytuacji uniemożliwiających nawiązanie założonych skomunikowań – decydujące znaczenie ma stanowisko aplikanta.</p> <p>W rezultacie wypracowywane jest rozwiązanie kompromisowe.</p> | <p>kolejowego z napędem o lepszych parametrach trakcyjnych;</p> <p>4) zastosowaniu:</p> <p>a) wariantów rozkładu jazdy pociągów dla tras kolidujących w dniach ich zaistnienia,</p> <p>b) ograniczeń – w określonych terminach – możliwości kursowania wybranych pociągów.</p> <p>PLK informuje o kryteriach uwzględnianych w ramach procesu przydzielania tras pociągów oraz wskazuje wnioski o przydzielenie tras pociągów równorzędnych pod względem pierwszeństwa w przydzielaniu zdolności przepustowej.</p> <p>Zaproponowane rozwiązania są dyskutowane w procesie koordynacji, przy czym w ramach procesu koordynacji, aplikant może zgłaszać uwagi i przedstawiać możliwe <b>ustępstwa modyfikacje swojego stanowiska</b> w zakresie złożonych wniosków, które uwzględniane są przez PLK w miarę możliwości techniczno-eksploatacyjnych.</p> <p>Brak odpowiedzi aplikanta w terminie 5 dni roboczych od dnia otrzymania od PLK informacji o propozycji rozwiązania kolizji, jest równoznaczny z akceptacją przedstawionej propozycji.</p> <p>W przypadku kolizji pomiędzy trasami tego samego aplikanta lub sytuacji uniemożliwiających nawiązanie założonych skomunikowań – decydujące znaczenie ma stanowisko aplikanta.</p> <p>W rezultacie wypracowywane jest rozwiązanie kompromisowe.</p> |
| <b>Uzasadnienie Wnioskodawcy</b>  |   |
| Zmiana stylistyczna – działania kompromisowe  |   |
| <b>Stanowisko PLK</b>   |   |
| <p>Wyrażenie „ustępstwa” zostało użyte zgodnie z regulacją par. 7 ust. 8 pkt 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej:</p> <p>„8. W przypadku kolizji tras pociągów zarządca zapewnia możliwie najlepszą realizację zgłoszonych potrzeb w drodze konsultacji z aplikantami, które obejmują:</p> <p>a. (...);</p> <p>b. akceptację ze strony aplikanta propozycji bądź zgłoszenie uwag i przedstawienie przez aplikanta możliwych ustępstw w zakresie złożonych wniosków, przy czym brak odpowiedzi aplikanta w terminie 5 dni roboczych od dnia otrzymania informacji od zarządcy jest równoznaczny z akceptacją przedstawionej propozycji.”</p> <p>Przepis pozostaje bez zmian.</p>   |   |

**45.**

|   |   |
|---|---|
| Jednostka redakcyjna  | Wnioskodawca  |
| <b>Podrozdział 4.4.2. ust. 5</b><br>Proces rozwiązywania konfliktów   | <b>Koleje Śląskie</b>   |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem  | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy   |
| <p>W przypadku sporów dotyczących przydzielania zdolności przepustowej (dotyczy wniosków o takim samym priorytecie trasowania) PLK:</p> <p>1) występuje do zainteresowanych aplikantów o przedstawienie stanowiska w spornej sprawie w ciągu 4 dni roboczych;</p> | <p>W przypadku sporów dotyczących przydzielania zdolności przepustowej (dotyczy wniosków o takim samym priorytecie trasowania) PLK:</p> <p>1) występuje do zainteresowanych aplikantów o przedstawienie stanowiska w spornej sprawie w ciągu 4 dni roboczych;</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p>2) po otrzymaniu stanowisk, w ciągu 4 dni roboczych analizuje przedstawione stanowiska:</p> <p>a) w przypadku równych priorytetów dokonywana jest analiza pod względem lepszego wykorzystania zdolności przepustowej; przepustowość przydzielana jest w pierwszej kolejności trasom z lepszym wykorzystaniem zdolności przepustowej;</p> <p>b) w przypadku równych priorytetów i identycznego wykorzystania zdolności przepustowej w analizie brane są pod uwagę parametry trasy takie jak brutto i liczba dni kursowania; w pierwszej kolejności zdolność przydzielana jest trasie z większą liczbą dni kursowania lub bruttem;</p> <p>c) w przypadku, gdy wszystkie parametry są identyczne, w pierwszej kolejności zdolność przepustowa przydzielana jest aplikantowi, który w poprzednim rozkładzie jazdy zaplanował więcej tras na danym odcinku linii kolejowej;</p> <p>3) informuje zainteresowanych aplikantów o przyjętym rozwiązaniu najpóźniej 10 dnia roboczego od dnia otrzymania informacji o sporze dotyczącym przydzielania zdolności przepustowej.</p> | <p>2) po otrzymaniu stanowisk, w ciągu 4 dni roboczych analizuje przedstawione stanowiska:</p> <p>a) w przypadku równych priorytetów dokonywana jest analiza pod względem lepszego wykorzystania zdolności przepustowej; przepustowość przydzielana jest w pierwszej kolejności trasom z lepszym wykorzystaniem zdolności przepustowej;</p> <p>b) w przypadku równych priorytetów i identycznego wykorzystania zdolności przepustowej w analizie brane są pod uwagę parametry: <b>trasy takie jak brutto i</b> liczba dni kursowania; w pierwszej kolejności zdolność przydzielana jest trasie z większą liczbą dni kursowania <b>lub bruttem</b>;</p> <p>c) w przypadku, gdy wszystkie parametry są identyczne, w pierwszej kolejności zdolność przepustowa przydzielana jest aplikantowi, który w poprzednim rozkładzie jazdy zaplanował więcej tras na danym odcinku linii kolejowej;</p> <p><b>d) w pozostałych przypadkach należy brać pod uwagę parametr brutto;</b></p> <p>3) informuje zainteresowanych aplikantów o przyjętym rozwiązaniu najpóźniej 10 dnia roboczego od dnia otrzymania informacji o sporze dotyczącym przydzielania zdolności przepustowej.</p> |
| <b>Uzasadnienie Wnioskodawcy</b>   |   |
| <p>Wpisanie parametru brutto w naszej ocenie stawia na przegranej pozycji przewoźników korzystających z lepszych pojazdów. Dlatego też proponujemy utworzenie punktu „d”, który zawiera odnośnik do brutto.</p>  |   |
| <b>Stanowisko PLK</b>  |   |
| <p>Na posiedzeniu Rady Przewoźników w dniu 16 września 2019 r. Rada zarekomendowała pozostawienie dotychczasowych zapisów bez zmian. Wnioskodawca wycofał swoją uwagę. Postanowienie pozostaje bez zmian.</p>  |   |

**46.**

| Jednostka redakcyjna  | Wnioskodawca  |
|---|---|
| <p><b>Podrozdział 4.8.3. ust. 4</b><br/>Przewidywane problemy</p>   | <p><b>PKP Intercity S.A.</b></p>  |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem  | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy   |
| <p>W przypadku wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych, PLK podejmuje działania (po przedstawieniu propozycji rozwiązań przewoźnikom), mające na celu przywrócenie normalnych warunków eksploatacyjnych.</p> <p>W tym celu PLK podejmuje ostateczne, wiążące przewoźników decyzje, dotyczące w szczególności: zmniejszenia prędkości przejazdów pociągów, kursowania pociągów drogą okrężną, zastosowania zastępczych środków trakcyjnych, odwołania pociągu, skrócenia relacji, połączenia pociągów, zarządzenia przesiadania podróżnych z odwołanych na trasie pociągów do najbliższych pociągów w danym kierunku jazdy (również innego przewoźnika) wraz z zarządzeniem dodatkowych postojów pociągów.</p> <p>Pociąg, po ulokowaniu podróżnych do innego pociągu, na dalszej części trasy realizuje przejazd do stacji</p> | <p>W przypadku wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych, PLK podejmuje działania (po przedstawieniu propozycji rozwiązań przewoźnikom), mające na celu przywrócenie normalnych warunków eksploatacyjnych.</p> <p>W tym celu PLK podejmuje ostateczne, wiążące przewoźników decyzje, dotyczące w szczególności: zmniejszenia prędkości przejazdów pociągów, kursowania pociągów drogą okrężną, zastosowania zastępczych środków trakcyjnych, odwołania pociągu, skrócenia relacji, połączenia pociągów, zarządzenia przesiadania podróżnych z odwołanych na trasie pociągów do najbliższych pociągów w danym kierunku jazdy (również innego przewoźnika) wraz z zarządzeniem dodatkowych postojów pociągów.</p> <p>Pociąg, po ulokowaniu podróżnych do innego pociągu, na dalszej części trasy realizuje przejazd do stacji</p> |

|  |   |
|--|---|
| uzgodnionej z przewoźnikiem, jako pociąg pasażerski niehandlowy.   | uzgodnionej z przewoźnikiem, jako pociąg pasażerski niehandlowy.<br><b>Wyżej wymienione decyzje PLK podejmuje zgodnie z sugestiami przedstawionymi podczas przeprowadzonych konsultacji z przewoźnikami. Decyzje niezgodne z tymi ustaleniami (niezaakceptowane przez przewoźników) PLK podejmuje tylko w sytuacji, gdy nie ma fizycznych i prawnych możliwości spełnienia propozycji przewoźników. Koszty przewoźników stanowiące konsekwencje zaistniałego zakłócenia eksploatacyjnego, w tym koszty wynikające z podjętych przez PLK decyzji mających na celu przywrócenie normalnych warunków eksploatacyjnych poniesie podmiot odpowiedzialny za zaistnienie danego zakłócenia eksploatacyjnego (zarządca / przewoźnik).</b> |
| <b>Uzasadnienie Wnioskodawcy</b>   |   |
| Uwaga zgłaszana do poprzedniej wersji Regulaminu   |   |
| <b>Stanowisko PLK</b>  |   |
| <p><u>Zdanie pierwsze propozycji przewoźnika:</u><br/>Proponowany zapis znacznie ogranicza możliwość podejmowania decyzji przez PLK w przypadku wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych. Wynika z niego, że przewoźnik de facto podejmuje decyzję co do podejmowanych działań.<br/>Może to wywoływać paraliż decyzyjny w przypadkach, gdy sytuacja będzie dotyczyć więcej niż jednego przewoźnika, a ponadto wpłynie negatywnie na proces podejmowania decyzji w przypadku zaistnienia utrudnień eksploatacyjnych.<br/>Celem regulacji jest usprawnienie procesu decyzyjnego. Przepis pozostaje bez zmian.</p> <p><u>Zdanie drugie propozycji przewoźnika:</u><br/>Rozliczenie kosztów odbywa się zgodnie z postanowienia Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8 oraz zgodnie z postanowieniami umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej.<br/>Postanowienia pozostają bez zmian.</p> |   |

**47.**

| Jednostka redakcyjna  | Wnioskodawca  |
|---|---|
| <b>Podrozdział 4.8.3. ust. 4</b><br>Przewidywane problemy   | <b>Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.</b>  |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem  | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy   |
| <p>W przypadku wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych, PLK podejmuje działania (po przedstawieniu propozycji rozwiązań przewoźnikom), mające na celu przywrócenie normalnych warunków eksploatacyjnych.</p> <p>W tym celu PLK podejmuje ostateczne, wiążące przewoźników decyzje, dotyczące w szczególności: zmniejszenia prędkości przejazdów pociągów, kursowania pociągów drogą okrężną, zastosowania zastępczych środków trakcyjnych, odwołania pociągu, skrócenia relacji, połączenia pociągów, zarządzenia przesiadania podróżnych z odwołanych na trasie pociągów do najbliższych pociągów w danym kierunku jazdy (również innego przewoźnika) wraz z zarządzeniem dodatkowych postojów pociągów.</p> | <p>W przypadku wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych, PLK podejmuje działania (po przedstawieniu propozycji rozwiązań przewoźnikom), mające na celu przywrócenie normalnych warunków eksploatacyjnych.</p> <p>W tym celu PLK podejmuje ostateczne <b>i przyjmuje odpowiedzialność za</b> wiążące przewoźników decyzje, dotyczące w szczególności: zmniejszenia prędkości przejazdów pociągów, kursowania pociągów drogą okrężną, zastosowania zastępczych środków trakcyjnych, odwołania pociągu, skrócenia relacji, połączenia pociągów, zarządzenia przesiadania podróżnych z odwołanych na trasie pociągów do najbliższych pociągów w danym kierunku jazdy (również innego przewoźnika) wraz z zarządzeniem dodatkowych postojów pociągów.</p> |



|   |   |
|---|---|
| Pociąg, po ulokowaniu podróżnych do innego pociągu, na dalszej części trasy realizuje przejazd do stacji uzgodnionej z przewoźnikiem, jako pociąg pasażerski niehandlowy.   | Pociąg, po ulokowaniu podróżnych do innego pociągu, na dalszej części trasy realizuje przejazd do stacji uzgodnionej z przewoźnikiem, jako pociąg pasażerski niehandlowy. |
| Uzasadnienie Wnioskodawcy   |   |
| Podmiot mogący podjąć ostateczne i jednostronne decyzje powinien za nie ponosić odpowiedzialność.   |   |
| Stanowisko PLK  |   |
| <p>PLK podejmuje decyzje w sytuacjach utrudnień eksploatacyjnych, mające na celu przywrócenie normalnej pracy eksploatacyjnej.</p> <p>Odpowiedzialność ponosi ten podmiot, który spowodował dane zakłócenie eksploatacyjne. Rozliczenia z tego tytułu odbywają się zgodnie z Instrukcją o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8 oraz zgodnie z postanowieniami umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej. W przypadku braku możliwości ustalenia winnego, koszty ponoszą podmioty we własnym zakresie. Przepis pozostaje bez zmian.</p> |   |

**48.**

| Jednostka redakcyjna  | Wnioskodawca  |
|---|---|
| <b>Podrozdział 4.8.3. ust. 5</b>  | <b>Przewozy Regionalne Sp. z o.o.</b>   |
| Przewidywane problemy   |   |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem  | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy   |
| <p>PLK ma prawo - w przypadkach wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych, np. 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 albo, gdy zatrzymany pociąg blokuje lub znacznie ogranicza przejezdność stacji lub szlaku.</p> <p>Użycie pojazdu kolejowego z napędem przewoźnika lub zatrudnienie (zadysponowanie) pracownika przewoźnika przez PLK może być zastosowane np. 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.</p> <p>W sytuacji utrudnień eksploatacyjnych pracownicy przewoźników kolejowych wykonują polecenia PLK mające na celu przywrócenie normalnych warunków eksploatacyjnych.</p> <p>Rozliczenie kosztów poniesionych z tytułu dodatkowego użycia pojazdu kolejowego z napędem, odbywa się zgodnie z zasadami zawartymi w Umowie o</p> | <p>PLK ma prawo - w przypadkach wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych, np. 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 albo, gdy zatrzymany pociąg blokuje lub znacznie ogranicza przejezdność stacji lub szlaku.</p> <p>Użycie pojazdu kolejowego z napędem przewoźnika lub zatrudnienie (zadysponowanie) pracownika przewoźnika przez PLK może być zastosowane np. 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.</p> <p>W sytuacji utrudnień eksploatacyjnych pracownicy przewoźników kolejowych wykonują polecenia PLK mające na celu przywrócenie normalnych warunków eksploatacyjnych.</p> <p>Rozliczenie kosztów poniesionych z tytułu dodatkowego użycia pojazdu kolejowego z napędem <b>lub zatrudnienia (zadysponowania do wykonania odpowiednich</b></p> |

|  |   |
|--|---|
| <p>wykorzystanie, z uwzględnieniem postanowień podrozdziału 7.3.</p> <p>Przekazywanie informacji o utrudnieniach eksploatacyjnych na sieci PLK odbywa się według Rozdziału 4 „Zasad monitorowania bieżącej pracy eksploatacyjno-przewozowej i postępowania w czasie wystąpienia zagrożeń, sytuacji kryzysowych, innych wydarzeń na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz w budynkach i budowlach przeznaczonych do obsługi osób i rzeczy”, wymienionych w załączniku 3.2, dostępnych na stronie internetowej <a href="http://www.plk-sa.pl">www.plk-sa.pl</a>, w zakładce: Dla klientów i kontrahentów / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.: (...)</p> | <p><b>czynności) pracownika</b>, odbywa się zgodnie z zasadami zawartymi w Umowie o wykorzystanie, z uwzględnieniem postanowień podrozdziału 7.3.</p> <p>Przekazywanie informacji o utrudnieniach eksploatacyjnych na sieci PLK odbywa się według Rozdziału 4 „Zasad monitorowania bieżącej pracy eksploatacyjno-przewozowej i postępowania w czasie wystąpienia zagrożeń, sytuacji kryzysowych, innych wydarzeń na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz w budynkach i budowlach przeznaczonych do obsługi osób i rzeczy”, wymienionych w załączniku 3.2, dostępnych na stronie internetowej <a href="http://www.plk-sa.pl">www.plk-sa.pl</a>, w zakładce: Dla klientów i kontrahentów / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.: (...)</p> |
| <b>Uzasadnienie Wnioskodawcy</b>   |   |
| Postanowienia przedmiotowego ust. 5 odnoszą się do użycia pojazdu kolejowego z napędem lub zatrudnienia pracownika. Stąd zapisy dotyczące rozliczenia kosztów powinny odnosić się do pojazdu i pracownika.   |   |
| <b>Stanowisko PLK</b>  |   |
| PLK przyjmuje uwagę Wnioskodawcy   |   |

**49.**

| Jednostka redakcyjna  | Wnioskodawca   |
|---|--|
| <b>Podrozdział 4.8.3. ust. 5</b><br>Przewidywane problemy   | <b>PKP CARGO S.A.</b>  |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem  | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy  |
| <p>PLK ma prawo - w przypadkach wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych, np. 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 albo, gdy zatrzymany pociąg blokuje lub znacznie ogranicza przejezdność stacji lub szlaku.</p> <p>Użycie pojazdu kolejowego z napędem przewoźnika lub zatrudnienie (zadysponowanie) pracownika przewoźnika przez PLK może być zastosowane np. 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.</p> | <p>PLK ma prawo - w przypadkach wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych, np. 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. <b>W przypadku braku kwalifikacji (do przewozu osób lub rzeczy) przez zadysponowanego maszynistę, informuje on dyżurnego ruchu o tym fakcie, który określa dalszy tryb postępowania.</b></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 <del>albo</del>, <b>oraz</b> gdy zatrzymany pociąg blokuje lub znacznie ogranicza przejezdność stacji lub szlaku.</p> <p>Użycie pojazdu kolejowego z napędem przewoźnika lub zatrudnienie (zadysponowanie) pracownika przewoźnika przez PLK może być zastosowane np. w celu „ściągnięcia” uszkodzonego pojazdu do najbliższej stacji, na której istnieją warunki do jego odstawienia albo do przestawienia uszkodzonego taboru z toru głównego</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p>W sytuacji utrudnień eksploatacyjnych pracownicy przewoźników kolejowych wykonują polecenia PLK mające na celu przywrócenie normalnych warunków eksploatacyjnych.</p> <p>Rozliczenie kosztów poniesionych z tytułu dodatkowego użycia pojazdu kolejowego z napędem, odbywa się zgodnie z zasadami zawartymi w Umowie o wykorzystanie, z uwzględnieniem postanowień podrozdziału 7.3.</p> <p>Przekazywanie informacji o utrudnieniach eksploatacyjnych na sieci PLK odbywa się według Rozdziału 4 „Zasad monitorowania bieżącej pracy eksploatacyjno-przewozowej i postępowania w czasie wystąpienia zagrożeń, sytuacji kryzysowych, innych wydarzeń na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz w budynkach i budowlach przeznaczonych do obsługi osób i rzeczy”, wymienionych w załączniku 3.2, dostępnych na stronie internetowej <a href="http://www.plk-sa.pl">www.plk-sa.pl</a>, w zakładce: Dla klientów i kontrahentów / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.: (...)</p>   | <p>na tor boczny na stacji i pomocy w wykonaniu wymaganej próby hamulca po wyłączeniu taboru z pociągu.</p> <p>W sytuacji utrudnień eksploatacyjnych pracownicy przewoźników kolejowych wykonują polecenia PLK mające na celu przywrócenie normalnych warunków eksploatacyjnych.</p> <p><b>W przypadkach, kiedy konieczność dodatkowego użycia pojazdu kolejowego z napędem spowodowana jest winą przewoźnika, rozliczenie kosztów poniesionych z tytułu dodatkowego użycia pojazdu kolejowego z napędem, odbywa się zgodnie z zasadami zawartymi w Umowie o wykorzystanie, z uwzględnieniem postanowień podrozdziału 7.3.</b></p> <p>Przekazywanie informacji o utrudnieniach eksploatacyjnych na sieci PLK odbywa się według Rozdziału 4 „Zasad monitorowania bieżącej pracy eksploatacyjno-przewozowej i postępowania w czasie wystąpienia zagrożeń, sytuacji kryzysowych, innych wydarzeń na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz w budynkach i budowlach przeznaczonych do obsługi osób i rzeczy”, wymienionych w załączniku 3.2, dostępnych na stronie internetowej <a href="http://www.plk-sa.pl">www.plk-sa.pl</a>, w zakładce: Dla klientów i kontrahentów / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.: (...)</p> |
| <b>Uzasadnienie Wnioskodawcy</b>  |  |
| <p><u>1 akapit:</u> Po zmianie zasad szkolenia i wprowadzenia licencji oraz świadectwa maszynisty, nowi 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. W takiej sytuacji by udroźnić linię kolejową, dyżurny ruchu musi określić dopuszczalną prędkość, która zagwarantuje bezpieczną obsługę pociągu oraz podróżnych (w przypadku ściągnięcia pociągu pasażerskiego).</p> <p><u>2 akapit:</u> Użycie spójnika „albo” (zamiast „oraz” - jak było w poprzednich wersjach Regulaminu sieci) powoduje utratę konieczności zaistnienia obu przesłanek do użycia pojazdu kolejowego z napędem przewoźnika lub zatrudnienia pracownika przewoźnika. PKP CARGO dostrzega w tym zapisie (po stronie zarówno dostawcy usługi jak i odbiorcy), w sytuacji braku blokowania lub znacznego ograniczenia przejezdności, ryzyko nadmiernego wykorzystywania lokomotywy oraz pracowników przewoźnika bez uzasadnionego celu, jakim niewątpliwie jest likwidacja utrudnień eksploatacyjnych, które w przypadku braku obligatoryjnego drugiego warunku - nie powodują takiej potrzeby.</p> <p><u>5 akapit:</u> Pominięcie zapisu określenia winy sugeruje, że dany przewoźnik może być obciążany kosztami wynikającymi z zadysponowania pojazdu kolejowego z napędem innego przewoźnika w celu przywrócenia możliwości przejazdu na stacji lub szlaku, pomimo braku jego winy za zaistniałą sytuację.</p> |  |
| <b>Stanowisko PLK</b>   |  |
| <p><u>1 akapit:</u><br/>PLK w akapicie pierwszym dopisuje na końcu zdanie w brzmieniu:<br/><b>„W przypadku braku kwalifikacji (do przewozu osób lub rzeczy) przez zadysponowanego maszynistę, informuje on dyżurnego ruchu o tym fakcie.”</b></p> <p><u>2 akapit:</u><br/>PLK modyfikuje wyraz „albo” na „lub”. Przyjęcie propozycji przewoźnika oznaczałoby, że musiałyby zaistnieć dwie przesłanki jednocześnie, aby dane postanowienie miało zastosowanie.</p> <p><u>3 akapit:</u><br/>Przepis pozostaje bez zmian.</p>  |  |

Propozycja przewoźnika zawęży przesłanki zastosowania niniejszego przepisu. Przedmiotowe zdanie dotyczy wszystkich przypadków, nie tylko tych, w których ściąganie składu nastąpiło z winy danego przewoźnika. Postanowienie regulaminu wyłącznie odsyła do zasad określonych w Umowie o wykorzystanie oraz postanowień podrozdziału 7.3.

**50.**

| Jednostka redakcyjna  | Wnioskodawca  |
|---|---|
| <b>Podrozdział 4.8.3. ust. 6</b><br>Przewidywane problemy   | <b>Koleje Śląskie</b>   |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem  | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy   |
| Dla przywrócenia ruchu po torze szlakowym lub stacyjnym – w przypadkach, o których mowa w ust. 5 – PLK ma również prawo użyć zespołów kolejowego ratownictwa technicznego.<br>Kosztami działań zespołów kolejowego ratownictwa technicznego, o których mowa wyżej, PLK obciąża przewoźnika. Przed dokonaniem obciążenia kosztami, PLK przedkłada przewoźnikowi kalkulację kosztów działania zespołu kolejowego ratownictwa technicznego.  | Dla przywrócenia ruchu po torze szlakowym lub stacyjnym – w przypadkach, o których mowa w ust. 5 – PLK ma również prawo użyć zespołów kolejowego ratownictwa technicznego.<br>Kosztami działań zespołów kolejowego ratownictwa technicznego, o których mowa wyżej, PLK obciąża przewoźnika, <b>jeśli wstrzymanie ruchu nastąpiło z jego winy</b> . Przed dokonaniem obciążenia kosztami, PLK przedkłada przewoźnikowi kalkulację kosztów działania zespołu kolejowego ratownictwa technicznego. |
| Uzasadnienie Wnioskodawcy   |   |
| Jeżeli przewoźnik nie jest winny wstrzymania ruchu, dlaczego ma ponosić koszty użycia zespołów kolejowego ratownictwa technicznego?   |   |
| Stanowisko PLK  |   |
| Podrozdział 4.8.3. ust. 6 otrzymuje brzmienie:<br>„Dla przywrócenia ruchu po torze szlakowym lub stacyjnym – w przypadkach, o których mowa w ust. 5 – PLK ma również prawo użyć zespołów kolejowego ratownictwa technicznego.<br>Kosztami działań zespołów kolejowego ratownictwa technicznego, o których mowa wyżej, PLK obciąża przewoźnika, <b>jeśli wstrzymanie ruchu nastąpiło z przyczyn leżących po stronie przewoźnika</b> .<br>Przed dokonaniem obciążenia kosztami, PLK przedkłada przewoźnikowi kalkulację kosztów działania zespołu kolejowego ratownictwa technicznego.” |   |

**51.**

| Jednostka redakcyjna  | Wnioskodawca  |
|---|---|
| <b>Podrozdział 4.8.3. ust. 7</b><br>Przewidywane problemy   | <b>PKP CARGO S.A.</b>   |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem  | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy   |
| 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. | 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 <b>(zgodnie z kwalifikacją wydarzeń ujętą w Ir-8)</b> spowodowanych przyczynami leżącymi po ich stronie. |
| Uzasadnienie Wnioskodawcy   |   |
| Propozycja doprecyzowania zapisu z uwagi na kwalifikację wydarzeń kolejowych – na te związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego (wypadki, incydenty, sytuacje potencjalnie niebezpieczne) od innych wydarzeń kolejowych jak np. ściąganie ze szlaku zdefektowanego pojazdu – co w konsekwencji ma dalsze przełożenie na rozliczenie się stron.       |   |
| Stanowisko PLK  |   |
| PLK przyjmuje propozycję przewoźnika.   |   |

**52.**

| Jednostka redakcyjna   | Wnioskodawca  |
|--|---|
| <b>Podrozdział 4.8.3.</b><br>Przewidywane problemy   | <b>PKP CARGO S.A.</b>   |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem   | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy   |
| Brak zapisu  | <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p> |
| Uzasadnienie Wnioskodawcy  |   |
| <p>W Regulaminie sieci 2018/2019 Aktualizacja z dnia: 01.07.2019 r.</p> <p>W podrozdziale 4.9.3. Przewidywane problemy</p> <p><b>Postępowanie w przypadku wykrycia stanu awaryjnego w taborze podczas przejazdów</b> - dokonano zapisów:</p> <p><i>„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.</i></p> <p><i>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.”</i></p> <p>Wyżej wymienionych zapisów nie uwzględniono (zostały usunięte przez PLK) w projektach zarówno Regulaminu sieci 2019/2020, podrozdział 4.9.3., jak również Regulaminu sieci 2020/2021, podrozdział 4.8.3. Brak zapisu powoduje niemożność skutecznego egzekwowania uzasadnionych kosztów.</p> |   |
| Stanowisko PLK   |   |
| <p>Z uwagi na fakt, iż sytuacje, do których miał zastosowanie przytoczony przepis, regulowane są przez Instrukcję Ir-8, przepis został usunięty z Regulaminu sieci, zgodnie z rekomendacją Rady Przewoźników wydaną na posiedzeniach VI i VII w dniach 12 i 26 września 2018 r. (poz. 52 zestawienia uwag aplikantów do projektu Regulaminu sieci 2019/2020). Przepis pozostaje bez zmian.</p>   |   |

**53.**

| Jednostka redakcyjna   | Wnioskodawca   |
|--|--|
| <b>Podrozdział 4.8.5. ust. 5</b><br>Postępowanie w razie zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w transporcie kolejowym   | <b>PKP CARGO S.A.</b>  |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem   | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy  |
| <p>Po zakończeniu postępowania w sprawie zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, powodujących straty jednej ze stron Umowy o wykorzystanie, dyrektor zakładu linii kolejowych PLK właściwego terytorialnie dla miejsca wystąpienia zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, powołuje zespół do ustalenia powstałych strat i odpowiedzialności za nie. Zespół może powołać również przewoźnik, jeżeli zespół nie został powołany przez dyrektora zakładu linii kolejowych PLK, w ciągu 7 dni od daty zakończenia prac komisji kolejowej lub w przypadku sytuacji potencjalnie niebezpiecznej – sporządzenia sprawozdania końcowego.</p> <p>W skład tego zespołu wchodzi przedstawiciele PLK i przewoźnika posiadający stosowne upoważnienia.</p> | <p>Po zakończeniu postępowania w sprawie zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, powodujących straty jednej ze stron Umowy o wykorzystanie, dyrektor zakładu linii kolejowych PLK właściwego terytorialnie dla miejsca wystąpienia zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, powołuje zespół do ustalenia powstałych strat i odpowiedzialności za nie. Zespół może powołać również przewoźnik, jeżeli zespół nie został powołany przez dyrektora zakładu linii kolejowych PLK, w ciągu 7 dni od daty zakończenia prac komisji kolejowej lub w przypadku sytuacji potencjalnie niebezpiecznej – sporządzenia sprawozdania końcowego.</p> <p>W skład tego zespołu wchodzi przedstawiciele PLK i przewoźnika posiadający stosowne upoważnienia.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <p>Do wydawania upoważnień ze strony PLK upoważniony jest dyrektor zakładu linii kolejowych PLK właściwego terytorialnie dla miejsca wystąpienia zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, a ze strony przewoźnika osoba wskazana w Umowie o wykorzystanie.</p> <p>Każde posiedzenie zespołu jest protokołowane przez stronę powołującą zespół i podpisywane przez wszystkich członków zespołu, a protokół z ostatniego posiedzenia, oprócz ustalenia wysokości strat i odpowiedzialności za nie, określa sposób i termin rozliczeń finansowych.</p> <p>W przypadku braku porozumienia Stron, protokół z ostatniego posiedzenia powinien umożliwić wprowadzenie zdania odrębnego każdego członka komisji, który ma zastrzeżenia.</p> <p>W przypadku skutecznego poinformowania członków komisji o miejscu i czasie posiedzenia zespołu oraz w przypadku nieprzekazania przez danego członka komisji, przewodniczącemu zespołu do chwili rozpoczęcia posiedzenia zespołu, informacji o braku możliwości stawiennictwa wraz z uzasadnieniem – ustalenia z danego posiedzenia zespołu są wiążące.</p> <p>Podstawę prac zespołu stanowi: w przypadku zdarzeń – protokół ustaleń końcowych komisji kolejowej lub raport Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, natomiast w przypadku sytuacji potencjalnie niebezpiecznej – sprawozdanie końcowe z przeprowadzonego postępowania.</p> | <p>Do wydawania upoważnień ze strony PLK upoważniony jest dyrektor zakładu linii kolejowych PLK właściwego terytorialnie dla miejsca wystąpienia zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, a ze strony przewoźnika osoba wskazana w Umowie o wykorzystanie.</p> <p>Każde posiedzenie zespołu jest protokołowane przez stronę powołującą zespół i podpisywane przez wszystkich członków zespołu, a protokół z ostatniego posiedzenia, oprócz ustalenia wysokości strat i odpowiedzialności za nie, określa sposób i termin rozliczeń finansowych.</p> <p>W przypadku braku porozumienia Stron, protokół z ostatniego posiedzenia powinien umożliwić wprowadzenie zdania odrębnego każdego członka komisji, który ma zastrzeżenia.</p> <p>W przypadku skutecznego poinformowania członków komisji o miejscu i czasie posiedzenia zespołu oraz w przypadku nieprzekazania przez danego członka komisji, przewodniczącemu zespołu do chwili rozpoczęcia posiedzenia zespołu, informacji o braku możliwości stawiennictwa wraz z uzasadnieniem – ustalenia z danego posiedzenia zespołu są wiążące.</p> <p>Podstawę prac zespołu stanowi: w przypadku zdarzeń – protokół ustaleń końcowych komisji kolejowej lub raport Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, natomiast w przypadku sytuacji potencjalnie niebezpiecznej – sprawozdanie końcowe <b>lub notatka z</b> przeprowadzonego postępowania.</p> |
| <b>Uzasadnienie Wnioskodawcy</b>  |  |
| <p>W sytuacji ustalenia wszystkich okoliczności z prowadzonej sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, zarządca infrastruktury wprowadził zapis w notatce dotyczący niesporządzania sprawozdania końcowego.</p>  |  |
| <b>Stanowisko PLK</b>   |  |
| <p>PLK modyfikuje ostatnie zdanie podrozdziału 4.8.5. ust. 5 na:<br/> <i>„Podstawę prac zespołu stanowi: w przypadku zdarzeń – protokół ustaleń końcowych komisji kolejowej lub raport Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, natomiast w przypadku sytuacji potencjalnie niebezpiecznej – sprawozdanie końcowe z przeprowadzonego postępowania lub notatka w przypadku braku wszczęcia postępowania.”</i></p>   |  |

**54.**

| Jednostka redakcyjna   | Wnioskodawca   |
|--|--|
| <b>Podrozdział 4.10. ust. 1</b><br>Komunikacja zastępcza   | <b>Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.</b>   |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem   | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy  |
| <p>W przypadku wystąpienia z przyczyn leżących po stronie PLK, ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, w ramach której zdolność przepustowa dla tras pociągów została przydzielona, przewoźnik może realizować przewozy osób z wykorzystaniem komunikacji zastępczej, tj. środków transportu drogowego, dostosowanych do liczby podróżnych, wykonywanego przez przewoźnika drogowego posiadającego licencję na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu</p> | <p>W przypadku wystąpienia z przyczyn leżących po stronie PLK, ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, w ramach której zdolność przepustowa dla tras pociągów została przydzielona, przewoźnik może realizować przewozy osób z wykorzystaniem komunikacji zastępczej <b>lub której koszt dostępu został oszacowany w oparciu o poprzedni obowiązujący rozkład jazdy</b>, tj. środków transportu drogowego, dostosowanych do liczby podróżnych, wykonywanego przez przewoźnika drogowego</p> |

|  |   |
|--|---|
| osób lub przedsiębiorcę w zakresie przewozu osób taksówką.   | posiadającego licencję na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób lub przedsiębiorcę w zakresie przewozu osób taksówką. |
| Uzasadnienie Wnioskodawcy  |   |
| <p><b>Uwaga:</b> Brak w tekście (4.10. Komunikacja zastępcza) wyraźnych uregulowań na styku Przewoźnik/Zarządca w zakresie długotrwałych zamknięć torowych, z tytułu prac modernizacyjno – inwestycyjnych, obejmujących okres obowiązywania np. całego rozkładu jazdy w okresie którego nie przydzielono zdolności przepustowej, stąd propozycja dodatkowego zapisu jak wyżej – doświadczenia Kolei Wielkopolskich z okresu modernizacji E20.</p>  |   |
| Sprostowanie Wnioskodawcy przesłane w dniu 23 września 2019 r.   |   |
| <p>W przypadku wystąpienia z przyczyn leżących po stronie PLK, ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, w ramach której zdolność przepustowa dla tras pociągów została przydzielona, przewoźnik może realizować przewozy osób z wykorzystaniem komunikacji zastępczej, tj. środków transportu drogowego, dostosowanych do liczby podróżnych, wykonywanego przez przewoźnika drogowego posiadającego licencję na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób lub przedsiębiorcę w zakresie przewozu osób taksówką.</p> <p>W przypadku wystąpienia z przyczyn leżących po stronie PLK, ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej ze względu na <b>nieprzydzielenie tras pociągów</b> na danych liniach/odcinkach kolejowych objętych inwestycją, na których w dwóch poprzednich RRJ obowiązujących przed datą rozpoczęcia inwestycji, odbywało się kursowanie pociągów na podstawie przydzielonych tras i przekazanych do realizacji przewoźnikowi kolejowemu, przewoźnik może realizować przewozy osób z wykorzystaniem komunikacji zastępczej, tj. środków transportu drogowego, dostosowanych do liczby podróżnych, wykonywanego przez przewoźnika drogowego posiadającego licencję na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób lub przedsiębiorcę w zakresie przewozu osób taksówką. Ustalenie kosztu dostępu do infrastruktury kolejowej zostanie oszacowane w oparciu o dwa poprzednie obowiązujące rozkłady jazdy.</p> |   |
| Stanowisko PLK   |   |
| <p>PLK przydziela zdolność przepustową dla tras pociągów na tych liniach, gdzie faktycznie zdolność przepustowa jest możliwa do przydzielenia. Linie udostępniane przez PLK stanowią jej ofertę. W przypadku, gdy na danej linii kolejowej jest lub ma być realizowana modernizacja, rewitalizacja, czy prace utrzymaniowo-naprawcze, w ramach których ruch kolejowym musi być całkowicie wstrzymany (m.in. rozbierane jest torowisko i układane nowe, a zatem nie ma fizycznej możliwości na przejazd pociągu), linia ta nie znajduje się w ofercie PLK na czas remontu. PLK pokrywa koszty, o których mowa w podrozdziale 4.10 ust. 3, jeśli PLK przydzieliła zdolność przepustową na liniach, które były w ofercie PLK i z przyczyn zależnych od PLK ruch na tych liniach nie może być realizowany. Informacje na temat nieprzejezdnych odcinków linii kolejowych, wynikających z modernizacji, rewitalizacji, gdzie ruch jest całkowicie wstrzymany na czas remontu, zawiera załącznik 5.3, który publikowany jest przed terminem składania wniosków do rocznego rozkładu jazdy pociągów. Postanowienie podrozdziału 4.10. ust. 1 pozostaje bez zmian.</p>   |   |

**55.**

| Jednostka redakcyjna   | Wnioskodawca  |
|--|---|
| <b>Podrozdział 4.10. ust. 3</b><br>Komunikacja zastępcza   | <b>PKP Intercity S.A.</b>   |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem   | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy   |
| PLK obowiązana jest do pokrycia dodatkowych kosztów ponoszonych przez przewoźnika z tytułu wprowadzenia komunikacji zastępczej, jeżeli jej wprowadzenie, na liniach na których została przydzielona zdolność przepustowa dla tras pociągów – wynika z przyczyn leżących po stronie PLK. Przez dodatkowe koszty, o których mowa wyżej, rozumie się różnicę pomiędzy kosztami za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, które poniósłby przewoźnik w przypadku realizacji przejazdu bez jakichkolwiek ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, powstałych z przyczyn leżących po stronie PLK, a pełnymi udokumentowanymi fakturą kosztami ponoszonymi | PLK obowiązana jest do pokrycia dodatkowych kosztów ponoszonych przez przewoźnika z tytułu wprowadzenia komunikacji zastępczej, jeżeli jej wprowadzenie, <del>na liniach na których została przydzielona zdolność przepustowa dla tras pociągów</del> – 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 <del>fakturą</del> <b>fakturami</b> kosztami |

|   |  |
|---|--|
| <p>przez przewoźnika za wykonanie usługi komunikacji zastępczej przez realizatora tej usługi.<br/>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>ponoszonymi przez przewoźnika za wykonanie usługi <b>wynikające z wprowadzenia</b> komunikacji zastępczej przez realizatora tej usługi.<br/>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 tj. 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),</li> </ul> <p><b>w sytuacji jeśli jest to uzasadnione z uwagi na zmianę organizacji ruchu kolejowego, wynikającej z planowanych robót modernizacyjnych i remontowych na liniach PLK.</b></p> <p><b>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.</b></p> |
| <b>Uzasadnienie Wnioskodawcy</b>  |  |
| <p>Uwaga taka była zgłaszana do Regulaminu 2019/2020, Ze strony PKP IC istotnym jest zabezpieczenie rozliczenia pełnych kosztów KZ, która jest wynikiem ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej z przyczyn leżących po stronie PLK.<br/>Ograniczenie zapisów tylko do linii, na których została przydzielona zdolność przepustowa uniemożliwi zwrot kosztów ZKA w pozostałych przypadkach. Przykładem może być sprawa linii nr 3.</p>   |  |
| <b>Stanowisko PLK</b>   |  |
| <p><u>Ust. 3 – zdanie pierwsze:</u><br/>PLK przydziela zdolność przepustową dla tras pociągów na tych liniach, gdzie faktycznie zdolność przepustowa jest możliwa do przydzielenia. Linie udostępniane przez PLK stanowią jej ofertę. W przypadku, gdy na danej linii kolejowej jest lub ma być realizowana modernizacja, rewitalizacja, czy prace utrzymaniowo-naprawcze, w ramach których ruch kolejowym musi być całkowicie wstrzymany (m.in. rozbierane jest torowisko i układane nowe, a zatem nie ma fizycznej możliwości na przejazd pociągu), linia ta nie znajduje się w ofercie PLK na czas remontu. PLK pokrywa koszty, o których mowa w podrozdziale 4.10 ust. 3, jeśli PLK przydzieliła zdolność przepustową na liniach, które były w ofercie PLK i z przyczyn zależnych od PLK ruch na tych liniach nie może być realizowany. Informacje na temat nieprzejezdnych odcinków linii kolejowych, wynikających z modernizacji, rewitalizacji, prac utrzymaniowo-naprawczych, gdzie ruch jest całkowicie wstrzymany na czas remontu, zawiera załącznik 5.3, który publikowany jest przed terminem składania wniosków do rocznego rozkładu jazdy pociągów. Postanowienie podrozdziału 4.10. ust. 3 pozostaje bez zmian.</p> <p><u>Ust. 3 – zdanie drugie:</u><br/>PLK wyraża zgodę na zmianę słowa „fakturą” na „fakturami”.</p> <p><u>W pozostałym zakresie</u> przepis pozostaje bez zmian. Postanowienie podrozdziału 4.10 ust. 3 wyraźnie wskazuje jako koszty pokrywane mogą być przez PLK, tj. udostępnienie pojazdu drogowego wraz z kierowcą.<br/>W zakresie realizacji projektów POLiŚ, CEF lub POPW, PLK 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,</p> |  |



po zawarciu odpowiedniego porozumienia. Koszty komunikacji zastępczej, wskazane przez przewoźników, w chwili obecnej nie kwalifikują się do refundacji w ramach udzielonego dofinansowania przez CUPT.

**56.**

| Jednostka redakcyjna   | Wnioskodawca   |
|--|--|
| <b>Podrozdział 4.10. ust. 3</b><br>Komunikacja zastępcza   | <b>Koleje Śląskie</b>  |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem   | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy  |
| <p>PLK obowiązana jest do pokrycia dodatkowych kosztów ponoszonych przez przewoźnika z tytułu wprowadzenia komunikacji zastępczej, jeżeli jej wprowadzenie, na liniach na których została przydzielona zdolność przepustowa dla tras pociągów – wynika z przyczyn leżących po stronie PLK. Przez dodatkowe koszty, o których mowa wyżej, rozumie się różnicę pomiędzy kosztami za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, które poniósłby przewoźnik w przypadku realizacji przejazdu bez jakichkolwiek ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, powstałych z przyczyn leżących po stronie PLK, a pełnymi udokumentowanymi 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>PLK obowiązana jest do pokrycia dodatkowych kosztów ponoszonych przez przewoźnika z tytułu wprowadzenia komunikacji zastępczej, jeżeli jej wprowadzenie, <del>na liniach na których została przydzielona zdolność przepustowa dla tras pociągów</del> – 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 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> |
| Uzasadnienie Wnioskodawcy  |  |
| <p>Chwilowa utrata zdolności przepustowej nie może być przyczynkiem do utraty odpowiedzialności Zarządcy za połączenia realizowane do tej pory na linii kolejowej. Naszym zdaniem zapis należy zmienić zgodnie z propozycją. Po za okresem wstrzymania ruchu ruch będzie się przecież odbywał bez zakłóceń.</p>  |  |
| Stanowisko PLK   |  |
| <p>PLK przydziela zdolność przepustową dla tras pociągów na tych liniach, gdzie faktycznie zdolność przepustowa jest możliwa do przydzielenia. Linie udostępniane przez PLK stanowią jej ofertę. W przypadku, gdy na danej linii kolejowej jest lub ma być realizowana modernizacja, rewitalizacja, czy prace utrzymaniowo-naprawcze, w ramach których ruch kolejowym musi być całkowicie wstrzymany (m.in. rozbierane jest torowisko i układane nowe, a zatem nie ma fizycznej możliwości na przejazd pociągu), linia ta nie znajduje się w ofercie PLK na czas remontu. PLK pokrywa koszty, o których mowa w podrozdziale 4.10 ust. 3, jeśli PLK przydzieliła zdolność przepustową na liniach, które były w ofercie PLK i z przyczyn zależnych od PLK ruch na tych liniach nie może być realizowany. Informacje na temat nieprzejezdnych odcinków linii kolejowych, wynikających z modernizacji, rewitalizacji, gdzie ruch jest całkowicie wstrzymany na czas remontu, zawiera załącznik 5.3, który publikowany jest przed terminem składania wniosków do rocznego rozkładu jazdy pociągów. Postanowienie podrozdziału 4.10. ust. 3 pozostaje bez zmian.</p> |  |

**57.**

| Jednostka redakcyjna  | Wnioskodawca  |
|---|---|
| <b>Podrozdział 4.10. ust. 3</b><br>Komunikacja zastępcza  | <b>Przewozy Regionalne Sp. z o.o.</b>   |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem  | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy   |
| <p>PLK obowiązana jest do pokrycia dodatkowych kosztów ponoszonych przez przewoźnika z tytułu wprowadzenia komunikacji zastępczej, jeżeli jej wprowadzenie, na liniach na których została przydzielona zdolność</p> | <p>PLK obowiązana jest do pokrycia dodatkowych kosztów ponoszonych przez przewoźnika z tytułu wprowadzenia komunikacji zastępczej, jeżeli jej wprowadzenie, na liniach na których została przydzielona zdolność</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p>przepustowa dla tras pociągów – wynika z przyczyn leżących po stronie PLK. Przez dodatkowe koszty, o których mowa wyżej, rozumie się różnicę pomiędzy kosztami za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, które poniósłby przewoźnik w przypadku realizacji przejazdu bez jakichkolwiek ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, powstałych z przyczyn leżących po stronie PLK, a pełnymi udokumentowanymi 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>przepustowa dla tras pociągów – wynika z przyczyn leżących po stronie PLK. Przez dodatkowe koszty, o których mowa wyżej, rozumie się różnicę pomiędzy kosztami za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, które poniósłby przewoźnik w przypadku realizacji przejazdu bez jakichkolwiek ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, powstałych z przyczyn leżących po stronie PLK, a pełnymi udokumentowanymi fakturą kosztami ponoszonymi przez przewoźnika za wykonanie usługi komunikacji zastępczej przez realizatora tej usługi <b>oraz pełne poniesione, udokumentowane koszty związane z wprowadzeniem komunikacji zastępczej, które ponosi przewoźnik obciążą PKP PLK S.A.</b></p> <p><del>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.</del></p> |
| <b>Uzasadnienie Wnioskodawcy</b>   |  |
| <p>Przez dodatkowe koszty o których mowa wyżej, rozumie się... z treści wynika, że tylko i wyłącznie zwrot za komunikację zastępczą (tj. tylko za różnicę pomiędzy kosztami za minimalny dostęp do infrastruktury a fakturą wystawioną przez realizatora wykonującego usługę a dodatkowe koszty to jakie? wg. tej definicji nic nie wynika a my jako przewoźnik ponosimy dodatkowe koszty z tytułu:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li> <p>dotatkowego zatrudnienia pracowników drużyn konduktorskich i trakcyjnych</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>przy obsłudze pociągów handlowych, służbowych, dozory pojazdów – wzrost zatrudnienia w zespole drużyn pociągowych,</li> <li>przy realizacji nabycia znajomości linii przez drużynę pociągową,</li> <li>przy obsłudze zastępczej komunikacji przy realizacji przewozów kilkoma autobusami ZKA – wzrost zatrudnienia w zespole drużyn konduktorskich,</li> </ul> </li> <li>dotatkowy przewóz pracowników przewoźnika taksówkami (podjazdy i zjazdy do/ z pociągów)</li> <li>koszty powstałe udokumentowane wypłacane odszkodowania podróżnym, utracone przychody (zwroty za bilety przy rezygnacji z przejazdu)</li> <li>dotatkowe koszty powstałe w związku z ustaleniem chronometrażu z tytułu wprowadzenia komunikacji zastępczej autobusowej (tj. praca kierowcy, paliwo oraz godziny dodatkowe dla pracownika – delegacja)</li> <li>dotatkowe koszty ponoszone z tytułu wyposażenia autobusów ZKA w tablice kierunkowe</li> <li>wzrostu zapotrzebowania taborowego (wzrasta konieczność zatrudnienia dodatkowych pojazdów)</li> <li>dotatkowe zjazdy i podjazdy pociągami służbowymi a związane z tym są dodatkowe koszty za zużycie paliwa i energii elektrycznej,</li> <li>dotatkowe tankowanie z autocystern (znaczący wzrost w cenie za dostarczenie paliwa autocysterną a stałym dostawcą)</li> <li>dotatkowy wynajem specjalistycznych pojazdów do fekaliów i wodowania pojazdów kolejowych</li> <li>dotatkowej publikacji informacji dla podróżnych.</li> <li>dotatkowe koszty ponoszone z tytułu zatrzymywania się na przystankach KZA należących do innych podmiotów</li> <li>wynajem pomieszczeń dla drużyn pociągowych.</li> <li>utrata różnicy rekompensaty wypłacanej przez UM</li> </ol> <p>Według zapisu:<br/> “Pełne koszty, o których mowa wyżej, odnoszą się do kwoty z faktury, wystawionej przez realizatora wykonującego usługi komunikacji zastępczej.</p> <p>W naszej opinii:<br/> “Pełne poniesione, udokumentowane koszty, które ponosi przewoźnik związane z wprowadzeniem komunikacji zastępczej autobusowej obciążą PKP PLK S.A.</p> |  |
| <b>Stanowisko PLK</b>  |  |
| <p>W zakresie realizacji projektów POLiŚ, CEF lub POPW, PLK zgodnie z wytycznymi CUPT można starać się o refundację kosztów komunikacji zastępczej ponoszonych przez przewoźnika za wykonanie ZKA wynikających z</p>   |  |

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. Przepis pozostaje bez zmian.

**58.**

| Jednostka redakcyjna   | Wnioskodawca  |
|--|---|
| <b>Podrozdział 4.10. ust. 3</b><br>Komunikacja zastępcza   | <b>Urząd Transportu Kolejowego</b>  |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem   | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy   |
| <p>PLK obowiązana jest do pokrycia dodatkowych kosztów ponoszonych przez przewoźnika z tytułu wprowadzenia komunikacji zastępczej, jeżeli jej wprowadzenie, na liniach na których została przydzielona zdolność przepustowa dla tras pociągów - wynika z przyczyn leżących po stronie PLK. Przez dodatkowe koszty, o których mowa wyżej, rozumie się różnicę pomiędzy kosztami za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, które poniósłby przewoźnik w przypadku realizacji przejazdu bez jakichkolwiek ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, powstałych z przyczyn leżących po stronie PLK, a pełnymi udokumentowanymi 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>PLK obowiązana jest do pokrycia dodatkowych kosztów ponoszonych przez przewoźnika z tytułu wprowadzenia komunikacji zastępczej, jeżeli jej wprowadzenie, <del>na liniach na których została przydzielona zdolność przepustowa dla tras pociągów</del> - 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 kosztami ponoszonymi przez przewoźnika za wykonanie usługi komunikacji zastępczej przez realizatora tej usługi.</p> <p><del>Pełne</del> 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><u>ALBO:</u></p> <p>(...)</p> <p>Pełne koszty, o których mowa powyżej, odnoszą się do kwoty z faktury wystawionej przez realizatora wykonującego usługi komunikacji zastępczej, są to koszty <del>udostępnienia pojazdu drogowego wraz z jego kierowcą</del> poniesione przez przewoźnika kolejowego na rzecz uruchomienia komunikacji zastępczej.</p> |
| <b>Uzasadnienie Wnioskodawcy</b>   |   |
| <p>W obecnie obowiązujących regulaminach sieci na rozkład jazdy 2018/2019 i 2019/2020 brak jest sformułowania „na liniach na których została przydzielona zdolność przepustowa dla tras pociągów”. Uzupelnienie tego zapisu może ograniczyć przewoźnikom prawo do ubiegania się o zwrot kosztów. Mimo, że są porozumienia w sprawie komunikacji zastępczej na liniach, na których prowadzone są prace ze środków unijnych, to lista inwestycji jest zmienna, a źródło finansowanie nie może być podstawą do różnicowania zasad prowadzenia komunikacji zastępczej. Przykładem są projekty:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) „Prace na liniach kolejowych nr 97, 98, 99 na odcinku Skawina - Sucha Beskidzka - Chabówka - Zakopane (nr 1.136), który z listy rezerwowej został przeniesiony na listę podstawową, a miał być finansowany ze środków krajowych w ramach projektu „Zwiększenie kolejowej dostępności regionów atrakcyjnych turystycznie (nr 4.029). Projekt na listę podstawową trafił w wyniku przeniesienia projektu „Prace na linii kolejowej C-E 59 na odcinku Wrocław Brochów / Grabiszyn - Głogów (wcześniej nr 1.082, obecnie nr 4.044) na listę inwestycji finansowanych ze środków krajowych.</li> <li>2) „Rewitalizacja linii kolejowej nr 221 Gutkowo - Braniewo” (nr 3.088) finansowany ze środków RPO oraz projekt rewitalizacji linii kolejowej nr 220 na odcinku Olsztyn - Gutkowo, który zgodnie z informacją prasową mają być</li> </ol> |   |

wykonane ze środków budżetowych (<https://www.plk-sa.pl/biuro-prasowe/informacje-prasowe/pkp-polskie-linie-kolejowe-sa-wybuduja-nowe-przystanki-kolejowe-w-olsztynie-4183/2010/08/>), choć projekt jest na liście rezerwowej (nr 3.089) i może być ostatecznie sfinansowany ze środków RPO. W przypadku prowadzenia tych dwóch projektów jednocześnie, komunikacja zastępcza na odcinku np. Olsztyn - Dobre Miasto wykonywana byłaby na odcinku Olsztyn - Gutkowo na zupełnie innych zasadach niż Gutkowo - Dobre Miasto.

Zdolność przepustowa nie jest przydzielana na niektórych odcinkach linii kolejowych w terminach określonych w załączniku 5.3. W przypadku przesunięć tych terminów już po ogłoszeniu rocznego rozkładu jazdy pojawia się sytuacja braku przydzielonych tras pociągów na liniach, na których nie są prowadzone prace oraz różnicuje się okres w którym prowadzone są prace, na okres z przydzieloną zdolnością przepustową i na okres bez przydzielonej zdolności przepustowej. Dlatego sformułowanie „na liniach na których została przydzielona zdolność przepustowa dla tras pociągów” nie wydaje się uzasadnione tym w przypadku.

Pominięto inne konieczne koszty jak np. organizacja przystanków, dodatkowe obiegi (koszt załogi, prądu lub paliwa itp.) Skoro w regulaminie wskazuje się, że refundacji podlegają pełne koszty, to nie powinny być ograniczone do kosztów wynajęcia pojazdu drogowego z kierowcą, bo wówczas nie są „pełne”. Jeżeli natomiast zarządca decyduje o refundacji jedynie kosztów wynajęcia pojazdu drogowego z kierowcą, wówczas nie powinny być określone jako „pełne”.

#### Stanowisko PLK

1 akapit: Podstawą do zwrotu kosztów KZ jest przydzielenie tras przez PLK, a następnie brak możliwości ich realizacji z powodu np. prac inwestycyjnych. Zdanie, które o tym informuje, powinno pozostać bez zmian. Argument wnioskodawcy, mówiący o nieprzydzielaniu zdolności przepustowej na liniach, na których termin realizacji inwestycji został przesunięty, stanowi sytuację odwrotną i nie dotyczy przedmiotowego zagadnienia.

2 akapit:

PLK modyfikuje zapis podrozdziału 4.10 ust. 3 na:

„PLK obowiązana jest do pokrycia dodatkowych kosztów ponoszonych przez przewoźnika z tytułu wprowadzenia komunikacji zastępczej, jeżeli jej wprowadzenie, na liniach na których została przydzielona zdolność przepustowa dla tras pociągów - wynika z przyczyn leżących po stronie PLK. Przez dodatkowe koszty, o których mowa wyżej, rozumie się różnicę pomiędzy kosztami za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, które poniósłby przewoźnik w przypadku realizacji przejazdu bez jakichkolwiek ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, powstałych z przyczyn leżących po stronie PLK, a pełnymi udokumentowanymi fakturą kosztami ponoszonymi przez przewoźnika za wykonanie usługi komunikacji zastępczej przez realizatora tej usługi (tj. koszty udostępnienia pojazdu drogowego wraz z jego kierowcą).”

#### 59.

| Jednostka redakcyjna   | Wnioskodawca  |
|--|---|
| <b>Podrozdział 4.10. ust. 4</b><br>Komunikacja zastępcza   | <b>Przewozy Regionalne Sp. z o.o.</b>   |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem   | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy   |
| Rozliczenia kosztów komunikacji zastępczej odbywają się zgodnie z postanowieniami Umowy o wykorzystanie.<br>W przypadku prowadzenia robót inwestycyjnych przez PLK w lokalizacjach związanych z realizacją projektów POLiŚ [Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko], CEF [(ang. Connecting Europe Facility) – Program „Łącząc Europę”] lub POPW [Program Operacyjny Polska Wschodnia], rozliczenie kosztów komunikacji zastępczej odbywać się będzie wyłącznie na podstawie odrębnie zawartego porozumienia, w ramach zabezpieczonych środków finansowych. | Rozliczenia kosztów komunikacji zastępczej odbywają się zgodnie z postanowieniami Umowy o wykorzystanie.<br>W przypadku prowadzenia robót inwestycyjnych przez PLK w lokalizacjach związanych z realizacją projektów POLiŚ [Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko], CEF [(ang. Connecting Europe Facility) – Program „Łącząc Europę”] lub POPW [Program Operacyjny Polska Wschodnia], rozliczenie kosztów komunikacji zastępczej odbywać się będzie wyłącznie na podstawie odrębnie zawartego porozumienia, <del>w ramach zabezpieczonych środków finansowych.</del> |
| Uzasadnienie Wnioskodawcy  |   |
| Z treści wynika, że w przypadku nie zabezpieczenia środków finansowych to koszty pozostaną po stronie przewoźnika.<br>My jako Przewoźnik i tak już pozostajemy z dodatkowymi kosztami ponieważ wszystkie koszty związane z uruchomieniem zastępczej komunikacji autobusowej.   |   |

|   |
|---|
| <p>Powstałe koszty pozostają naszymi kosztami PLK, tłumaczy się tym że inne koszty niż za komunikację nie są ujęte w Projekcie Unijnym.</p> <p>Powyższy zapis tj. w ramach zabezpieczonych środków finansowych oznacza dla nas kolejne dodatkowe koszty, na które nie wyrażamy zgody.</p>   |
| <b>Stanowisko PLK</b>   |
| <p>Postanowienie ust. 4 zdanie drugie stanowi przepis szczególny względem ogólnych zasad rozliczania komunikacji zastępczej. Rozliczenie komunikacji zastępczej w przypadku ww. projektów inwestycyjnych, będzie odbywało się na podstawie odrębnie zawartego porozumienia w przypadku, gdy w danym kontrakcie zarezerwowane zostały środki na ten cel. W innych przypadkach ewentualne rozliczenie komunikacji zastępczej odbywa się wg ogólnych zasad, zgodnie z umową o wykorzystanie zdolności przepustowej. Przepis pozostaje bez zmian.</p> |

**60.**

| Jednostka redakcyjna  | Wnioskodawca  |
|---|---|
| <b>Podrozdział 4.10. ust. 4</b><br>Komunikacja zastępcza  | <b>PKP Intercity S.A.</b>   |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem  | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy   |
| Rozliczenia kosztów komunikacji zastępczej odbywają się zgodnie z postanowieniami Umowy o wykorzystanie. W przypadku prowadzenia robót inwestycyjnych przez PLK w lokalizacjach związanych z realizacją projektów POIiŚ [Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko], CEF [(ang. <i>Connecting Europe Facility</i> ) – Program „Łącząc Europę”] lub POPW [Program Operacyjny Polska Wschodnia], rozliczenie kosztów komunikacji zastępczej odbywać się będzie wyłącznie na podstawie odrębnie zawartego porozumienia, w ramach zabezpieczonych środków finansowych. | Rozliczenia kosztów komunikacji zastępczej odbywają się zgodnie z postanowieniami Umowy o wykorzystanie. W przypadku prowadzenia robót inwestycyjnych przez PLK w lokalizacjach związanych z realizacją projektów POIiŚ [Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko], CEF [(ang. <i>Connecting Europe Facility</i> ) – Program „Łącząc Europę”] lub POPW [Program Operacyjny Polska Wschodnia], rozliczenie kosztów komunikacji zastępczej odbywać się będzie <b>wyłącznie</b> na podstawie odrębnie zawartego porozumienia, <del>w ramach zabezpieczonych środków finansowych.</del> |
| Uzasadnienie Wnioskodawcy   |   |
| PKP IC nie może ponosić odpowiedzialności za wysokość zabezpieczenia finansowego na KZ w trakcie realizacji projektów POIiŚ, CEF i POPW.  |   |
| Stanowisko PLK  |   |
| Postanowienie ust. 4 zdanie drugie stanowi przepis szczególny względem ogólnych zasad rozliczania komunikacji zastępczej. Rozliczenie komunikacji zastępczej w przypadku ww. projektów inwestycyjnych, będzie odbywało się na podstawie odrębnie zawartego porozumienia w przypadku, gdy w danym kontrakcie zarezerwowane zostały środki na ten cel. W innych przypadkach ewentualne rozliczenie komunikacji zastępczej odbywa się wg ogólnych zasad, zgodnie z umową o wykorzystanie zdolności przepustowej. Przepis pozostaje bez zmian.                              |   |

**61.**

| Jednostka redakcyjna  | Wnioskodawca  |
|---|---|
| <b>Podrozdział 4.10. ust. 4</b><br>Komunikacja zastępcza  | <b>Koleje Śląskie</b>   |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem  | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy   |
| Rozliczenia kosztów komunikacji zastępczej odbywają się zgodnie z postanowieniami Umowy o wykorzystanie. W przypadku prowadzenia robót inwestycyjnych przez PLK w lokalizacjach związanych z realizacją projektów POIiŚ [Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko], CEF [(ang. <i>Connecting Europe Facility</i> ) – Program „Łącząc Europę”] lub POPW [Program Operacyjny Polska Wschodnia], rozliczenie kosztów komunikacji zastępczej odbywać się będzie wyłącznie na podstawie odrębnie zawartego porozumienia, w ramach zabezpieczonych środków finansowych. | Rozliczenia kosztów komunikacji zastępczej odbywają się zgodnie z postanowieniami Umowy o wykorzystanie. W przypadku prowadzenia robót inwestycyjnych przez PLK w lokalizacjach związanych z realizacją projektów POIiŚ [Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko], CEF [(ang. <i>Connecting Europe Facility</i> ) – Program „Łącząc Europę”] lub POPW [Program Operacyjny Polska Wschodnia], rozliczenie kosztów komunikacji zastępczej odbywać się będzie wyłącznie na podstawie odrębnie zawartego porozumienia, w ramach zabezpieczonych środków finansowych. |

|   |   |
|---|---|
|   | Wzór porozumienia stanowi załącznik nr ... do regulaminu sieci. W załączniku nr ... znajduje się wykaz robót inwestycyjnych realizowanych z projektów POIiŚ [Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko], CEF [(ang. <i>Connecting Europe Facility</i> ) – Program „Łącząc Europę”] lub POPW [Program Operacyjny Polska Wschodnia]. |
| <b>Uzasadnienie Wnioskodawcy</b>  |   |
| Zarządca wie, z jakich środków finansuje zamknięcia. Dlatego też powinien podać źródła finansowania inwestycji. Ponadto oczekujemy, że wzór porozumienia stanie się częścią składową regulaminu sieci. W przypadku, gdy Zarządca pozyska środki na finansowanie inwestycji (i ZKA) w trakcie trwania prac lub po ich zakończeniu powinien niezwłocznie o tym fakcie powiadomić przewoźnika w celu podpisania porozumienia.  |   |
| <b>Stanowisko PLK</b>   |   |
| Brak zgody na utworzenie nowego załącznika. Porozumienie, o którym mowa, zawierane jest indywidualnie dla każdego przypadku, a nie według szablonu. Wzór opracowywany jest przez CUPT. Ponadto, zarówno przepisy krajowe, jak i wytyczne RNE w zakresie struktury Regulaminu sieci, nie przewidują zamieszczania w nim wnioskowanej treści.<br>Wykaz robót inwestycyjnych realizowanych w ramach poszczególnych projektów znajduje się na stronie internetowej: <a href="http://plk-inwestycje.pl/#/page/Opis_projektow_unijnych">http://plk-inwestycje.pl/#/page/Opis_projektow_unijnych</a> . Nie ma potrzeby tworzyć kolejnego załącznika do Regulaminu sieci. |   |

**62.**

| Jednostka redakcyjna  | Wnioskodawca                              |
|---|---|
| <b>Podrozdział 5.2</b><br>Minimalny pakiet dostępu  | <b>Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.</b>    |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem  | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy |
| Minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obejmuje:<br>1) obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej;<br>2) umożliwienie korzystania z infrastruktury kolejowej, w tym z rozjazdów i węzłów kolejowych w ramach przydzielonej zdolności przepustowej;<br>3) sterowanie ruchem kolejowym oraz dostarczanie informacji o ruchu pociągów;<br>4) udostępnianie informacji wymaganej do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przydzielona zdolność przepustowa;<br>5) udostępnienie urządzeń sieci trakcyjnej jeżeli są one dostępne.                                     |   |
| <b>Uwaga Wnioskodawcy</b>   |   |
| Zgodnie z wyrokiem TSUE, należy rozważyć zaliczenie dostępu do OIU zarządzanych przez PKP PLK w zakres minimalnego poziomu dostępu (perony).  |   |
| <b>Stanowisko PLK</b>   |   |
| Zgodnie z Wyrokiem TSUE z dnia 10 lipca 2019 r. w sprawie C-210/18, wydanym w trybie prejudycjalnym w zakresie wykładni załącznika II do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r., w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego – załącznik ten należy interpretować w taki sposób, że „perony”, o których mowa w załączniku I do tej dyrektywy, są elementem infrastruktury kolejowej, którego użytkowanie wchodzi w zakres minimalnego pakietu dostępu zgodnie z pkt 1 lit. c załącznika II do Dyrektywy, czyli pkt. 2 podrozdziału 5.2. |   |

**63.**

| Jednostka redakcyjna   | Wnioskodawca                              |
|--|---|
| <b>Podrozdział 5.3.1.5</b><br>Punkty zaplecza technicznego   | <b>Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.</b>    |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem   | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy |
| PLK nie udostępnia punktów zaplecza technicznego.  |   |
| <b>Uwaga Wnioskodawcy</b>  |   |
| <p>Propozycja rozważenia zapisu o udostępnianiu punktów zaplecza technicznego na odrębnych zasadach. PLK dysponuje siecią warsztatów, które po spełnieniu określonych warunków mogłyby wesprzeć działania Przewoźnika w zakresie np. napraw bądź zabezpieczenia awaryjnego taboru po zdarzeniach kolejowych – choćby na czas transportu.</p> <p>Taką usługę w pewnym sensie świadczą, np. pociągi ratunkowe.</p> |   |
| <b>Stanowisko PLK</b>  |   |
| <p>PLK modyfikuje postanowienie podrozdziału 5.3.1.5 na: „PLK nie świadczy usług w punktach zaplecza technicznego.”</p> <p>Zgodnie z Podrozdziałem 2.1 ust. 3 Regulaminem dostępu do OIU – „świadczenie usług na własne potrzeby, związanych z koleją możliwe jest po uzgodnieniu z właściwym terytorialnie zakładem linii kolejowych PLK”.</p>  |   |

**64.**

| Jednostka redakcyjna  | Wnioskodawca                              |
|---|---|
| <b>Podrozdział 5.4.</b><br>Inne usługi  | <b>Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.</b>    |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem  | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy |
| Opracowanie studium rozkładu jazdy na wniosek aplikanta/przewoźnika.  |   |
| <b>Uwaga Wnioskodawcy</b>   |   |
| <p>Zapytanie, jak rozpatrywać sprawę w przypadku wynajęcia drużyny dla zapoznania szlaku przez maszynistów i kierowników pociągów (realizowane np. na linii E20).</p>   |   |
| <b>Stanowisko PLK</b>   |   |
| <p>Wnioskodawca wycofał swoją uwagę.</p> <p>Autopoprawka PLK:<br/>Podrozdział <b>5.4. [Inne usługi]</b> otrzymuje brzmienie:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Inne usługi obejmują:</i> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) <i>opracowanie studium rozkładu jazdy na wniosek aplikanta/przewoźnika;</i></li> <li>2) <i>udostępnianie przewoźnikom nośników informacji w celu publikacji informacji handlowych przewoźników, w tym:</i> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) <i>udostępnienie powierzchni nośników informacji PLK,</i></li> <li>b) <i>udostępnienie powierzchni pod instalację nośników informacji przewoźnika;</i></li> </ol> </li> <li>3) <i>udostępnianie powierzchni pod urządzenia służące do sprzedaży biletów (biletomaty), pod kasowniki biletowe, pod lokale służące sprzedaży biletów (kioski, kontenery itp.).</i></li> </ol> </li> <li>2. <i>Udostępnianie powierzchni pod instalację nośników informacji przewoźnika dotyczy wyłącznie lokalizacji, w których zainstalowana jest niewystarczająca liczba nośników PLK i nie przewiduje się doposażenia danej lokalizacji przez PLK w nowe nośniki informacji. Nośniki informacji przewoźnika powinny być zgodne z wymaganiami określonymi w „Wytycznych dla oznakowania stałego stacji pasażerskich Ipi-2”, dostępnych na stronie internetowej <a href="http://www.plk-sa.pl">www.plk-sa.pl</a>, w zakładce: Dla klientów i kontrahentów / Akty prawne i przepisy / Instrukcje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.: <a href="https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/akty-prawne-i-przepisy/instrukcje-pkp-polskie-linie-kolejowe-sa/instrukcje-z-mozliwoscia-wydruku/">https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/akty-prawne-i-przepisy/instrukcje-pkp-polskie-linie-kolejowe-sa/instrukcje-z-mozliwoscia-wydruku/</a></i></li> <li>3. <i>Udostępnianie powierzchni pod instalację nośników informacji, biletomatów, kasowników, kiosków, kontenerów przewoźnika realizowane jest indywidualnie w zależności od uwarunkowań miejscowych i możliwości technicznych PLK.</i></li> </ol> |   |

**65.**

| Jednostka redakcyjna  | Wnioskodawca  |
|---|---|
| <b>Podrozdział 6.2. ust. 2</b><br>System opłat  | <b>Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.</b>  |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem  | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy   |
| 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.   | Opłata podstawowa, o której mowa w ust. 1., pomniejszana jest o <del>połowę kwoty</del> <b>rzeczywistą kwotę</b> , jaką PLK zapłaciłaby przewoźnikowi za opóźnienie pociągu z winy PLK równe wydłużeniu czasu przejazdu, <del>jednak nie więcej niż o połowę opłaty podstawowej, o której mowa w ust. 1</del> – 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>Uzasadnienie Wnioskodawcy</b>  |   |
| Proponujemy realizację według realnych, ustalonych kwot dotyczących opóźnień z zachowaniem progu 10 min lub 10%.  |   |
| <b>Stanowisko PLK</b>   |   |
| Przepis podrozdziału 6.2. ust 2 wynika z regulacji wprowadzonej § 21 ust. 22 i 23 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej:<br><i>„22. Dla przydzielonych tras pociągów, o których mowa w § 11 ust. 5 pkt 1, jeżeli w wyniku wprowadzenia zmiany rozkładu jazdy pociągów:<br/>           1) czas przejazdu pociągu uległ wydłużeniu, a trasa przejazdu pociągu nie zmieniła się, zarządca ustala opłatę podstawową jako różnicę pomiędzy opłatą ustaloną na podstawie ust. 1-17 i połową kwoty, jaką zarządca zapłaciłby przewoźnikowi za opóźnienie pociągu z jego winy równe wydłużeniu czasu przejazdu;<br/>           2) czas przejazdu pociągu i trasa przejazdu pociągu uległy wydłużeniu, zarządca ustala opłatę podstawową jako różnicę pomiędzy opłatą ustaloną na podstawie ust. 1-17 po trasie dotychczasowej i połową kwoty, jaką zarządca zapłaciłby przewoźnikowi za opóźnienie pociągu z jego winy równe wydłużeniu czasu przejazdu.<br/>           23. Zmniejszeń, o których mowa w ust. 22, nie stosuje się, jeżeli czas przejazdu pociągu uległ wydłużeniu o mniej niż:<br/>           1) 10 minut lub<br/>           2) 10% całkowitego czasu przejazdu pociągu.”</i><br>Brak możliwości uwzględnienia uwagi przewoźnika. |   |

**66.**

| Jednostka redakcyjna  | Wnioskodawca   |
|---|--|
| <b>Podrozdział 6.2. ust. 2</b><br>System opłat  | <b>Przewozy Regionalne Sp. z o.o.</b>  |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem  | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy  |
| 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. | 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, <del>a trasa pociągu nie zmieniła się lub uległa wydłużeniu.</del> |



|   |
|---|
| <b>Uzasadnienie Wnioskodawcy</b>  |
| Wnioskujemy o usunięcie tych zapisów, ponieważ np. jazda pociągu na odcinku Zawiercie – Dąbrowa Górnicza po linii nr 186 zamiast po linii nr 1 (linia nr 186 jest równoległa do linii nr 1) powoduje utratę tej rekompensaty nie z winy przewoźnika.  |
| <b>Stanowisko PLK</b>   |
| Warunek niezmienności lub wydłużenia trasy wynika z § 21 ust. 22 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej.<br><i>„22. Dla przydzielonych tras pociągów, o których mowa w § 11 ust. 5 pkt 1, jeżeli w wyniku wprowadzenia zmiany rozkładu jazdy pociągów:</i><br>1) <i>czas przejazdu pociągu uległ wydłużeniu, a trasa przejazdu pociągu nie zmieniła się, zarządca ustala opłatę podstawową jako różnicę pomiędzy opłatą ustaloną na podstawie ust. 1-17 i połową kwoty, jaką zarządca zapłaciłby przewoźnikowi za opóźnienie pociągu z jego winy równe wydłużeniu czasu przejazdu;</i><br>2) <i>czas przejazdu pociągu i trasa przejazdu pociągu uległy wydłużeniu, zarządca ustala opłatę podstawową jako różnicę pomiędzy opłatą ustaloną na podstawie ust. 1-17 po trasie dotychczasowej i połową kwoty, jaką zarządca zapłaciłby przewoźnikowi za opóźnienie pociągu z jego winy równe wydłużeniu czasu przejazdu.</i><br>23. <i>Zmniejszeń, o których mowa w ust. 22, nie stosuje się, jeżeli czas przejazdu pociągu uległ wydłużeniu o mniej niż:</i><br>1) <i>10 minut lub</i><br>2) <i>10% całkowitego czasu przejazdu pociągu.”</i><br>Brak możliwości uwzględnienia uwagi przewoźnika. |

**67.**

|   |  |
|---|--|
| <b>Jednostka redakcyjna</b>   | <b>Wnioskodawca</b>                              |
| <b>Podrozdział 6.3.4.</b><br>Inne usługi  | <b>Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.</b>           |
| <b>Treść przepisu zgodnie z Projektem</b>   | <b>Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy</b> |
| PLK pobiera opłatę za opracowanie studium rozkładu jazdy pociągów. Podstawowa stawka wynosi 57,92 zł/godz. pracy przeznaczony na opracowanie tego studium.  |  |
| <b>Uwaga Wnioskodawcy</b>   |  |
| Należy określić maksymalny czas na przygotowanie studium, inaczej koszt przygotowania studium może być nieograniczony. Czytelność potencjalnych kosztów dla kontrahenta.  |  |
| <b>Stanowisko PLK</b>   |  |
| Autopoprawka PLK wynikająca ze zmodyfikowanego brzmienia podrozdziału 6.3.4., przekazanego do konsultacji w dniu 23 sierpnia 2019 r.:   |  |
| Podrozdział <b>6.3.4. [Inne usługi]</b> otrzymuje brzmienie:  |  |
| 1. <i>PLK pobiera opłatę za opracowanie studium rozkładu jazdy pociągów. Podstawową stawkę za godzinę pracy przeznaczony na opracowanie studium – określa załącznik 9.1.</i><br>2. <i>Za opracowanie studium rozkładu jazdy pociągów, PLK pobiera następujące opłaty:</i><br>1) <i>opracowanie studium trasy, dla którego nie jest wymagana modyfikacja bazy POS lub opracowanie specjalnych warunków przejazdu, np.: przeliczenie trasy dla sprawdzenia możliwości przejazdu dla wskazanego brutta, nacisku, opracowanie trasy pociągu zgodnie z wnioskiem – opłata wynosi:</i><br>a) <i>20% stawki godzinowej dla trasy o długości do 50 km,</i><br>b) <i>40% stawki godzinowej dla trasy o długości od 51 do 100 km,</i><br>c) <i>60% stawki godzinowej dla trasy o długości od 101 do 200 km,</i><br>d) <i>80% stawki godzinowej dla trasy o długości od 201 do 300 km,</i><br>e) <i>100 % stawki godzinowej dla trasy o długości ponad 301 km;</i><br>2) <i>opracowanie studium trasy, dla którego konieczna jest modyfikacja bazy POS lub opracowanie specjalnych warunków przejazdu – według indywidualnej wyceny.</i><br>3. <i>PLK pobiera opłatę za udostępnianie przewoźnikom powierzchni w obrębie peronów lub dróg dojazdu do peronów, w celu publikacji informacji handlowych przewoźników, według stawek wskazanych w załączniku 9.1.</i><br>4. <i>Opłaty za udostępnianie powierzchni, o której mowa w podrozdziale 5.4 ust. 1 pkt 3, są ustalane przez zakłady linii kolejowych PLK według indywidualnych kalkulacji.</i> |  |

**68.**

| Jednostka redakcyjna  | Wnioskodawca  |
|---|---|
| <b>Podrozdział 6.4.1 ust. 1</b><br>Opłaty za niewykorzystanie / rezygnację ze zdolności przepustowej  | <b>COLAS RAIL POLSKA SP. Z O.O.</b>   |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem  | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy   |
| Opłata rezerwacyjna pobierana od aplikantów za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej, jeżeli aplikant nie wskaże przewoźnika, który ma wykorzystać przydzieloną zdolność przepustową, albo przewoźnik wskazany przez aplikanta nie zawrze z PLK Umowy o wykorzystanie wynosi 100% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, nie mniej jednak niż 1000 zł.   | Opłata rezerwacyjna pobierana od aplikantów za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej, jeżeli aplikant nie wskaże przewoźnika, który ma wykorzystać przydzieloną zdolność przepustową, albo przewoźnik wskazany przez aplikanta nie zawrze z PLK Umowy o wykorzystanie wynosi 100% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, <del>nie mniej</del> <b>jednak niż 1000 zł.</b> |
| Uzasadnienie Wnioskodawcy   |   |
| Zdaniem wnioskodawcy zaproponowana przez Zarządcę opłata stanowi nieuzasadnioną jego korzyść.   |   |
| Stanowisko PLK  |   |
| Minimalna kwota opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, pobierana przez PLK od aplikanta, w przypadku spełnienia przesłanek wskazanych w podrozdziale 6.4.1 ust. 1, wynika wprost z §20 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej. Brak możliwości uwzględnienia uwagi przewoźnika. |   |

**69.**

| Jednostka redakcyjna  | Wnioskodawca  |
|---|---|
| <b>Podrozdział 6.4.1 ust. 2</b><br>Opłaty za niewykorzystanie / rezygnację ze zdolności przepustowej  | <b>LOTOS Kolej Sp. z o.o.</b>   |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem  | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy   |
| W przypadku niewykorzystania przez przewoźnika, z przyczyn leżących po jego stronie, całej albo części trasy pociągu przydzielonej <u>w ramach rocznego rozkładu jazdy</u> , opłata rezerwacyjna za niewykorzystaną część przydzielonej trasy pociągu wynosi:<br>1) 25% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu:<br>a) w przypadku braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu,<br>b) za okres od dnia złożenia rezygnacji do dnia poprzedzającego wdrożenie zmiany rozkładu jazdy pociągów, dla której nie upłynął jeszcze termin składania wniosków;<br>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. | W przypadku niewykorzystania przez przewoźnika, z przyczyn leżących po jego stronie, całej albo części trasy pociągu przydzielonej <u>w ramach rocznego rozkładu jazdy</u> , opłata rezerwacyjna za niewykorzystaną część przydzielonej trasy pociągu wynosi:<br>1) <b>25% opłaty podstawowej, o której mowa w ust. 1, przy braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy albo jej złożeniu w terminie krótszym niż 12 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;</b><br>2) <b>20% opłaty podstawowej, o której mowa w ust. 1, w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie nie krótszym niż 12 godzin i krótszym niż 36 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;</b><br>3) <b>15% opłaty podstawowej, o której mowa w ust. 1, w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie nie krótszym niż 36 godzin i krótszym niż 72 godziny przed planowym uruchomieniem pociągu;</b><br>4) <b>10% opłaty podstawowej, o której mowa w ust. 1, w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie nie krótszym niż 72 godziny i nie dłuższym niż 30 dni kalendarzowych przed planowym uruchomieniem pociągu;</b> |

|  |   |
|--|---|
|  | 5) 1% opłaty podstawowej, o której mowa w ust. 1, do czasu najbliższej zmiany rozkładu jazdy pociągów, wskazanej w załączniku 5.2, w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie dłuższym niż 30 dni kalendarzowych przed planowanym uruchomieniem pociągu, z wyłączeniem przejazdów na podstawie IRJ. |
| <b>Uzasadnienie Wnioskodawcy</b>   |   |
| <p>Zaproponowane opłaty za niewykorzystanie/rezygnację ze zdolności przepustowej dla tras przydzielonych w ramach rocznego rozkładu jazdy w wysokości 25% i 5% licząc do końca obowiązywania rozkładu jazdy skłaniają przewoźników do ograniczenia planowania i zamawiania tras pociągów w ramach rocznego rozkładu jazdy. W rezultacie zdecydowana większość uruchamianych pociągów kursuje w ramach indywidualnego rozkładu jazdy konstruowanego na bieżąco w miarę napływu wniosków. Taki sposób konstrukcji rozkładu jazdy w zdecydowany sposób ogranicza przepustowość poszczególnych odcinków linii i jest problematyczna zarówno dla przewoźników jak i dla zespołów konstrukcyjnych.</p> <p>Szczególnie uzasadniona byłaby zmiana zapisu dotycząca „do końca okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów” na zapis „do czasu najbliższej zmiany rozkładu jazdy pociągów, wskazanej w załączniku 5.2” – zaproponowana w projekcie regulacja jest bardzo niekorzystna dla przewoźnika.</p> |   |
| <b>Stanowisko PLK</b>  |   |
| Regulacja podrozdziału 6.4.1 ust. 2 wynika wprost z §23 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej. Brak możliwości uwzględnienia uwagi przewoźnika.   |   |

**70.**

| Jednostka redakcyjna  | Wnioskodawca  |
|---|---|
| <b>Podrozdział 6.4.1 ust. 2 pkt 1</b><br>Opłaty za niewykorzystanie / rezygnację ze zdolności przepustowej  | <b>COLAS RAIL POLSKA SP. Z O.O.</b>   |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem  | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy   |
| <p>W przypadku niewykorzystania przez przewoźnika, z przyczyn leżących po jego stronie, całej albo części trasy pociągu przydzielonej <u>w ramach rocznego rozkładu jazdy</u>, opłata rezerwacyjna za niewykorzystaną część przydzielonej trasy pociągu wynosi:</p> <p>1) 25% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu:</p> <p>a) w przypadku braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu,</p> <p>b) za okres od dnia złożenia rezygnacji do dnia poprzedzającego wdrożenie zmiany rozkładu jazdy pociągów, dla której nie upłynął jeszcze termin składania wniosków;</p> | <p>W przypadku niewykorzystania przez przewoźnika, z przyczyn leżących po jego stronie, całej albo części trasy pociągu przydzielonej <u>w ramach rocznego rozkładu jazdy</u>, opłata rezerwacyjna za niewykorzystaną część przydzielonej trasy pociągu wynosi:</p> <p>1) <del>25</del> 15% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu:</p> <p>a) w przypadku braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu,</p> <p>b) za okres od dnia złożenia rezygnacji do dnia poprzedzającego wdrożenie zmiany rozkładu jazdy pociągów, dla której nie upłynął jeszcze termin składania wniosków;</p> |
| <b>Uzasadnienie Wnioskodawcy</b>  |   |
| Wielkość procentowa jest wygórowana.  |   |
| <b>Stanowisko PLK</b>   |   |
| Regulacja podrozdziału 6.4.1 ust. 2 pkt 1 wynika wprost z §23 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej. Brak możliwości uwzględnienia uwagi przewoźnika.  |   |

**71.**

| Jednostka redakcyjna   | Wnioskodawca   |
|--|--|
| <b>Podrozdział 6.4.1 ust. 3</b><br>Opłaty za niewykorzystanie/rezygnację ze zdolności przepustowej   | <b>COLAS RAIL POLSKA SP. Z O.O.</b>  |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem   | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy  |
| W przypadku niewykorzystania przez przewoźnika, z przyczyn leżących po jego stronie, całej albo części trasy pociągu przydzielonej <u>w trybie innym niż przyjęty dla rocznego rozkładu jazdy pociągów</u> , opłata rezerwacyjna za niewykorzystany odcinek przydzielonej trasy pociągu wynosi:<br>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;<br>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;<br>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;<br>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;<br>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. | W przypadku niewykorzystania przez przewoźnika, z przyczyn leżących po jego stronie, całej albo części trasy pociągu przydzielonej <u>w trybie innym niż przyjęty dla rocznego rozkładu jazdy pociągów</u> , opłata rezerwacyjna za niewykorzystany odcinek przydzielonej trasy pociągu wynosi:<br>1) <del>25</del> 20% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, przy braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu albo jej złożeniu w terminie krótszym niż 12 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;<br>2) <del>20</del> 15% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu w terminie nie krótszym niż 12 godzin i krótszym niż 36 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;<br>3) <del>15</del> 5% 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;<br>4) <del>10</del> 0% 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;<br>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. |
| Uzasadnienie Wnioskodawcy  |  |
| Wielkość procentowa jest wygórowana  |  |
| Stanowisko PLK   |  |
| Regulacja podrozdziału 6.4.1 ust. 3 wynika wprost z §23 ust. 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej. Brak możliwości uwzględnienia uwagi przewoźnika.   |  |

**72.**

| Jednostka redakcyjna   | Wnioskodawca   |
|--|--|
| <b>Podrozdział 6.4.1 ust. 5</b><br>Opłaty za niewykorzystanie/rezygnację ze zdolności przepustowej   | <b>COLAS RAIL POLSKA SP. Z O. O.</b>   |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem   | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy  |
| W przypadku niewykorzystania części przydzielonej zdolności przepustowej będącego następstwem zmniejszenia przez przewoźnika planowanej masy pociągu, będzie pobierana opłata rezerwacyjna | 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.   | w wysokości <del>50</del> 30% zmniejszenia opłaty podstawowej będącego następstwem zmniejszenia masy pociągu, które nie wymaga zmiany przydzielonej trasy pociągu. |
| Uzasadnienie Wnioskodawcy  |  |
| Wielkość procentowa jest wygórowana  |  |
| Stanowisko PLK   |  |
| Wysokość opłaty rezerwacyjnej, o której mowa w podrozdziale 6.4.1. ust. 5 wynika wprost z §23 ust. 5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej. Brak możliwości uwzględnienia uwagi przewoźnika. |  |

**73.**

|   |  |
|---|--|
| Jednostka redakcyjna  | Wnioskodawca   |
| <b>Podrozdział 6.4.1. ust. 5</b><br>Opłaty za niewykorzystanie/rezygnację ze zdolności przepustowej   | <b>Przewozy Regionalne Sp. z o.o.</b>  |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem  | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy  |
| 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. | <del>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.</del> |
| Uzasadnienie Wnioskodawcy   |  |
| Usunąć punkty. Ponieważ umożliwia PLK wprowadzenie dodatkowych kosztów do obciążenia przewoźników.  |  |
| Stanowisko PLK  |  |
| Przepis wynika z § 23 ust. 5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej. Brak możliwości uwzględnienia uwagi przewoźnika.  |  |

**74.**

|  |  |
|--|--|
| Jednostka redakcyjna   | Wnioskodawca   |
| <b>Podrozdział 6.4.1 ust. 6</b><br>Opłaty za niewykorzystanie/rezygnację ze zdolności przepustowej   | <b>COLAS RAIL POLSKA SP. Z O. O.</b>   |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem   | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy  |
| Opłata za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej pobierana od aplikantów, jeżeli na podstawie wniosku nie została przydzielona zdolność przepustowa, z wyłączeniem sytuacji, gdy zdolność przepustowa nie została przydzielona z przyczyn leżących po stronie PLK – wynosi 100 zł. | Opłata za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej pobierana od aplikantów, jeżeli na podstawie wniosku nie została przydzielona zdolność przepustowa, z wyłączeniem sytuacji, gdy zdolność przepustowa nie została przydzielona z przyczyn leżących po stronie PLK – wynosi <del>100</del> 50 zł. |
| Uzasadnienie Wnioskodawcy  |  |
| Wielkość jest wygórowana   |  |
| Stanowisko PLK   |  |
| Wysokość opłaty za obsługę wniosku, o której mowa w podrozdziale 6.4.1. ust. 6 wynika wprost z §19 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej. Brak możliwości uwzględnienia uwagi przewoźnika.               |  |

**75.**

| Jednostka redakcyjna   | Wnioskodawca  |
|--|---|
| <b>Podrozdział 6.5 ust. 2</b><br>Plan wykonania  | <b>COLAS RAIL POLSKA SP. Z O.O.</b>   |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem   | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy   |
| W okresie obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów, procentowy udział pociągów przewoźnika, które nie zostaną opóźnione z jego winy, w ogólnej liczbie uruchomionych przez niego pociągów, tzw. punktualność kwalifikowana przewoźnika – określa Umowa o wykorzystanie. Punktualność kwalifikowana nie może być niższa niż 90% dla pociągów pasażerskich i 70% dla pociągów towarowych.  | W okresie obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów, procentowy udział pociągów przewoźnika, które nie zostaną opóźnione z jego winy, w ogólnej liczbie uruchomionych przez niego pociągów, tzw. punktualność kwalifikowana przewoźnika – określa Umowa o wykorzystanie. Punktualność kwalifikowana nie może być niższa niż 90% dla pociągów pasażerskich i <del>70</del> 80% dla pociągów towarowych. |
| <b>Uzasadnienie Wnioskodawcy</b>   |   |
| Wielkość procentowa jest zbyt mała i pozbawia przewoźnika rozsądnej rekompensaty.  |   |
| <b>Stanowisko PLK</b>  |   |
| W ramach punktualności kwalifikowanej wielkość procentową określa § 18 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej:<br><i>„Procentowy udział liczby pociągów przewoźnika kolejowego, które nie zostaną opóźnione z jego winy, o którym mowa w art. 30f ust. 4 pkt 2 ustawy, nie może być niższy niż:</i><br>1) 90% - w odniesieniu do pociągów pasażerskich;<br>2) 70% - w odniesieniu do pozostałych pociągów.” |   |

**76.**

| Jednostka redakcyjna  | Wnioskodawca  |
|---|---|
| <b>Podrozdział 6.5. ust. 3</b><br>Plan wykonania  | <b>Przewozy Regionalne Sp. z o.o.</b>   |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem  | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy   |
| Wysokość rekompensaty należnej przewoźnikowi za minutę opóźnienia pociągu ustalana jest na podstawie uśrednionego kosztu udostępnienia infrastruktury kolejowej dla pociągów pasażerskich i towarowych, określonego według stawek podanych w cenniku na rozkład jazdy 2020/2021, w przeliczeniu na zrealizowaną w ciągu jednej minuty pracę eksploatacyjną określoną w pociągokilometrach (określoną na podstawie danych z rozkładu jazdy pociągów w pierwszym półroczu 2020 r.).<br>Stawka rekompensaty za minutę opóźnionego pociągu ustalana jest jako iloraz sumy iloczynu: <ul style="list-style-type: none"> <li>– zrealizowanej pracy eksploatacyjnej pociągów towarowych w pierwszym półroczu 2020 r.,</li> <li>– współczynnika czasu przejazdu dla ruchu towarowego,</li> <li>– średniej stawki za dostęp do infrastruktury kolejowej pociągów towarowych w rjp 2020/2021,</li> </ul> oraz iloczynu: <ul style="list-style-type: none"> <li>– zrealizowanej pracy eksploatacyjnej pociągów pasażerskich w pierwszym półroczu 2020 r.,</li> <li>– współczynnika czasu przejazdu dla ruchu pasażerskiego,</li> <li>– średniej stawki za dostęp do infrastruktury kolejowej pociągów pasażerskich w rjp 2020/2021,</li> </ul> | Wysokość rekompensaty należnej przewoźnikowi za minutę opóźnienia pociągu ustalana jest na podstawie uśrednionego kosztu udostępnienia infrastruktury kolejowej dla pociągów pasażerskich i towarowych, określonego według stawek podanych w cenniku na rozkład jazdy 2020/2021, w przeliczeniu na zrealizowaną w ciągu jednej minuty pracę eksploatacyjną określoną w pociągokilometrach (określoną na podstawie danych z rozkładu jazdy pociągów w pierwszym półroczu 2020 r.).<br>Stawka rekompensaty za minutę opóźnionego pociągu ustalana jest jako iloraz sumy iloczynu: <ul style="list-style-type: none"> <li>– zrealizowanej pracy eksploatacyjnej pociągów towarowych w pierwszym półroczu 2020 r.,</li> <li>– współczynnika czasu przejazdu dla ruchu towarowego,</li> <li>– średniej stawki za dostęp do infrastruktury kolejowej pociągów towarowych w rjp 2020/2021,</li> </ul> oraz iloczynu: <ul style="list-style-type: none"> <li>– zrealizowanej pracy eksploatacyjnej pociągów pasażerskich w <del>pierwszym półroczu 2020 r.</del> w rozkładzie jazdy 2019/2020,</li> <li>– współczynnika czasu przejazdu dla ruchu pasażerskiego,</li> <li>– średniej stawki za dostęp do infrastruktury kolejowej pociągów pasażerskich w rjp 2020/2021,</li> </ul> |

|  |   |
|--|---|
| <p>przez sumę pracy eksploatacyjnej zrealizowanej przez pociągi towarowe i pociągi pasażerskie w pierwszym półroczu 2020 r.</p> <p>Współczynnik czasu przejazdu, oddzielnie dla ruchu towarowego i pasażerskiego, obliczany jest jako iloraz zrealizowanej pracy eksploatacyjnej w rjp 2019/2020 przez łączny czas przejazdu pociągów wyrażony w minutach. Wysokość rekompensaty za minutę opóźnienia pociągu w rjp 2020/2021 wynosi .....,.. zł.</p>  | <p>przez sumę pracy eksploatacyjnej zrealizowanej przez pociągi towarowe i pociągi pasażerskie w pierwszym półroczu 2020 r.</p> <p>Współczynnik czasu przejazdu, oddzielnie dla ruchu towarowego i pasażerskiego, obliczany jest jako iloraz zrealizowanej pracy eksploatacyjnej w rjp 2019/2020 przez łączny czas przejazdu pociągów wyrażony w minutach. Wysokość rekompensaty za minutę opóźnienia pociągu w rjp 2020/2021 wynosi .....,.. zł.</p> |
| <b>Uzasadnienie Wnioskodawcy</b>   |   |
| <p>Wielkość pracy eksploatacyjnej w I półroczu jest mniejsza w stosunku do drugiego półrocza, a tym samym lepszy jest miernik pracy w całym rozkładzie jazdy.</p>  |   |
| <b>Stanowisko PLK</b>  |   |
| <p>PLK proponuje modyfikację podrozdziału 6.5 ust. 3 na:</p> <p><i>Wysokość rekompensaty należnej przewoźnikowi za minutę opóźnienia pociągu ustalana jest na podstawie uśrednionego kosztu udostępnienia infrastruktury kolejowej dla pociągów pasażerskich i towarowych, określonego według stawek podanych w cenniku na rozkład jazdy 2020/2021, w przeliczeniu na zrealizowaną w ciągu jednej minuty pracę eksploatacyjną określoną w pociągokilometrach (określoną na podstawie danych z rozkładu jazdy pociągów w <b>drugim półroczu 2019 r. i pierwszym półroczu 2020 r.</b>).</i></p> <p><i>Stawka rekompensaty za minutę opóźnionego pociągu ustalana jest jako iloraz sumy iloczynu:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– zrealizowanej pracy eksploatacyjnej pociągów towarowych <b>w drugim półroczu 2019 r. i pierwszym półroczu 2020 r.</b>,</li> <li>– współczynnika czasu przejazdu dla ruchu towarowego,</li> <li>– średniej stawki za dostęp do infrastruktury kolejowej pociągów towarowych w rjp 2020/2021,</li> </ul> <p><i>oraz iloczynu:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– zrealizowanej pracy eksploatacyjnej pociągów pasażerskich <b>w drugim półroczu 2019 r. i pierwszym półroczu 2020 r.</b>,</li> <li>– współczynnika czasu przejazdu dla ruchu pasażerskiego,</li> <li>– średniej stawki za dostęp do infrastruktury kolejowej pociągów pasażerskich w rjp 2020/2021,</li> </ul> <p><i>przez sumę pracy eksploatacyjnej zrealizowanej przez pociągi towarowe i pociągi pasażerskie w <b>drugim półroczu 2019 r. i pierwszym półroczu 2020 r.</b></i></p> <p><i>Współczynnik czasu przejazdu, oddzielnie dla ruchu towarowego i pasażerskiego, obliczany jest, jako iloraz zrealizowanej pracy eksploatacyjnej w <b>drugim półroczu 2019 r. i pierwszym półroczu 2020 r.</b> przez łączny czas przejazdu pociągów wyrażony w minutach. Wysokość rekompensaty za minutę opóźnienia pociągu w rjp 2020/2021 wynosi .....,.. zł.</i></p> |   |

**77.**

|   |   |
|---|---|
| Jednostka redakcyjna  | Wnioskodawca  |
| <b>Podrozdział 6.5. ust. 7 pkt 9</b><br>Plan wykonania  | <b>Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.</b>  |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem  | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy   |
| <p>Po dokonaniu weryfikacji, przewoźnicy w ciągu trzech dni roboczych od otrzymania bilingu rozliczeń, zobowiązani są przesłać PLK autoryzowany biling rozliczeń, na wskazany adres e-mail. W przypadku nieprzesłania autoryzowanego dokumentu w terminie do trzech dni, uznaje się, że przewoźnik wyraził zgodę na zakwalifikowane przyczyny opóźnień.</p> | <p>Po dokonaniu weryfikacji, przewoźnicy w ciągu <del>trzech</del> <b>siedmiu</b> dni roboczych od otrzymania bilingu rozliczeń, zobowiązani są przesłać PLK autoryzowany biling rozliczeń, na wskazany adres e-mail. W przypadku nieprzesłania autoryzowanego dokumentu w terminie do trzech dni, uznaje się, że przewoźnik wyraził zgodę na zakwalifikowane przyczyny opóźnień.</p> |
| <b>Uzasadnienie Wnioskodawcy</b>  |   |
| <p>Ustalenie przyczyn opóźnień powoduje często wydłużenia czasu niezbędnego na autoryzację bilingu.</p>   |   |
| <b>Stanowisko PLK</b>   |   |
| <p>Termin trzech dni dotyczy przewoźników, którzy nie mają dostępu do SEPE. Przewoźnicy z dostępem do SEPE śledzą na bieżąco dokumentację przejazdu pociągów i nie muszą autoryzować bilingów, gdyż mają do nich dostęp online. Przepis pozostaje bez zmian.</p>  |   |

**78.**

| Jednostka redakcyjna  | Wnioskodawca  |
|---|---|
| <b>Podrozdział 6.5 ust. 8 pkt 1 i 3</b><br>Plan wykonania   | <b>COLAS RAIL POLSKA SP. Z O. O.</b>  |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem  | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy   |
| Zasady uzgodnień opóźnień pociągów, rozpatrywania odwołań i rozstrzygania sporów:<br>1) Przewoźnik obligatoryjnie dokonuje weryfikacji i autoryzacji jakości przejazdu pociągów na podstawie zakładki „autoryzacja” SEPE (zaznaczając opcję, „T – zgoda” lub w przypadku zgłoszenia zastrzeżeń opcję „R – reklamacje”) najpóźniej w ciągu 3 dni roboczych po zakończeniu biegu pociągu. W przypadku braku weryfikacji i autoryzacji przejazdu pociągu w ww. terminie uznaje się, że przewoźnik wyraził zgodę na zakwalifikowane przyczyny opóźnień;<br>2) W przypadku zgłoszenia zastrzeżenia przez przewoźnika, co do prawidłowości opisu przyczyny opóźnienia pociągu (oznaczenia w SEPE opcji „R – reklamacje”), wyznaczeni pracownicy PLK zobowiązani są bezzwłocznie, w uzasadnionych przypadkach nie później niż w ciągu 3 dni roboczych od chwili złożenia reklamacji zapisanej w SEPE, podjąć decyzję w sprawie zastrzeżeń przewoźnika;<br>3) Odwołania co do sposobu realizacji reklamacji w zakresie opisu przyczyn opóźnień pociągów na szczeblu dyspozytorskim, bezzwłocznie po realizacji etapów wymienionych w pkt. 1 i 2, w uzasadnionych przypadkach nie później jak w siódmej dobie po zakończeniu biegu pociągu, przewoźnik składa do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK, które w ciągu 3 kolejnych dni roboczych rozpatruje zastrzeżenia przewoźnika i informuje go o sposobie rozpatrzenia;<br>4) (...) | Zasady uzgodnień opóźnień pociągów, rozpatrywania odwołań i rozstrzygania sporów:<br>1) Przewoźnik obligatoryjnie dokonuje weryfikacji i autoryzacji jakości przejazdu pociągów na podstawie zakładki „autoryzacja” SEPE (zaznaczając opcję, „T – zgoda” lub w przypadku zgłoszenia zastrzeżeń opcję „R – reklamacje”) najpóźniej w ciągu 3 dni roboczych <b>dla pociągów pasażerskich i 5 dni roboczych dla pociągów towarowych</b> , po zakończeniu biegu pociągu. W przypadku braku weryfikacji i autoryzacji przejazdu pociągu w ww. terminie uznaje się, że przewoźnik wyraził zgodę na zakwalifikowane przyczyny opóźnień;<br>2) W przypadku zgłoszenia zastrzeżenia przez przewoźnika, co do prawidłowości opisu przyczyny opóźnienia pociągu (oznaczenia w SEPE opcji „R – reklamacje”), wyznaczeni pracownicy PLK zobowiązani są bezzwłocznie, w uzasadnionych przypadkach nie później niż w ciągu 3 dni roboczych od chwili złożenia reklamacji zapisanej w SEPE, podjąć decyzję w sprawie zastrzeżeń przewoźnika;<br>3) Odwołania co do sposobu realizacji reklamacji w zakresie opisu przyczyn opóźnień pociągów na szczeblu dyspozytorskim, bezzwłocznie po realizacji etapów wymienionych w pkt. 1 i 2, w uzasadnionych przypadkach nie później jak w siódmej dobie po zakończeniu biegu pociągu, przewoźnik składa do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK, które w ciągu 3 kolejnych dni roboczych <b>dla pociągów pasażerskich i 5 dni roboczych dla pociągów towarowych</b> , rozpatruje zastrzeżenia przewoźnika i informuje go o sposobie rozpatrzenia;<br>4) (...) |
| Uzasadnienie Wnioskodawcy   |   |
| Przewoźnicy rzeczy w przeciwieństwie do przewoźników osób potrzebują więcej czasu na analizę jakości przejazdu pociągu z uwagi na znacząco większe min. ich opóźnienia.   |   |
| Stanowisko PLK  |   |
| Przepis pozostaje bez zmian. Z uwagi na rejestrowanie pracy eksploatacyjnej w obrębie całej sieci, należy ww. czynności robić na bieżąco.   |   |

**79.**

| Jednostka redakcyjna  | Wnioskodawca  |
|---|---|
| <b>Podrozdział 6.7 ust. 2</b><br>Zasady rozliczeń   | <b>PKP Intercity S.A.</b>   |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem  | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy   |
| Rozliczanie należności dokonywane jest z zachowaniem 21-dniowego terminu płatności od daty wystawienia faktury. | Rozliczanie należności dokonywane jest z zachowaniem 21-dniowego terminu płatności od daty <b>wystawienia wpływu/ doręczenia</b> faktury. |



|   |
|---|
| Stanowisko PLK  |
| Uwaga wycofana przez Wnioskodawcę. Postanowienie pozostaje bez zmian. |

**80.**

| Jednostka redakcyjna  | Wnioskodawca  |
|---|---|
| <b>Podrozdział 7.1. ust. 1 pkt 1</b><br>Organizacja i realizacja przejazdów pociągów  | <b>Railpolonia sp. z o.o.</b>   |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem  | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy   |
| <p>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.</p> <p>Status pociągu wygasa w przypadku:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) przybycia pociągu do stacji końcowej określonej w rozkładzie jazdy lub wyjazdu pociągu z sieci PLK,</li> <li>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.</li> </ol> <p>W przypadku wygaśnięcia statusu pociągu, jego ponowne uruchomienie następuje po przydzieleniu nowej trasy pociągu.</p> <p>Ruch pociągów na liniach PLK odbywa się według opracowanego rozkładu jazdy pociągów na podstawie wniosków o przydzielenie tras pociągów.</p> | <p>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.</p> <p>Status pociągu wygasa w przypadku:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) przybycia pociągu do stacji końcowej określonej w rozkładzie jazdy lub wyjazdu pociągu z sieci PLK, <b>z wyłączeniem przypadków, gdy pociąg nie jest rozprzęgany, nie następuje wymiana lokomotywy i pociąg otrzymuje nowy numer oraz nowy rozkład i głosi gotowość do odjazdu;</b></li> <li>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.</li> </ol> <p>W przypadku wygaśnięcia statusu pociągu, jego ponowne uruchomienie następuje po przydzieleniu nowej trasy pociągu.</p> <p>Ruch pociągów na liniach PLK odbywa się według opracowanego rozkładu jazdy pociągów na podstawie wniosków o przydzielenie tras pociągów.</p> |
| Uzasadnienie Wnioskodawcy   |   |
| Aktualne zapisy wymagają wykonanie dodatkowej próby hamulca w przypadku jazdy na kilku rozkładach. Gdzie niejednokrotnie jest to niemożliwe ze względu np.: na brak czasu postoju pomiędzy przybyciem a odjazdem na nowym rozkładzie.   |   |
| Stanowisko PLK  |   |
| W wymienionych przez przewoźnika przypadkach, skład wyprawiony zostanie jako inny pociąg z nowym numerem z wykorzystaniem nowej trasy, a więc logicznym jest, że straci dotychczasowy status pociągu a otrzyma nowy status pociągu. Przepis pozostaje bez zmian.  |   |

**81.**

| Jednostka redakcyjna   | Wnioskodawca   |
|--|--|
| <b>Podrozdział 7.1. ust. 1</b><br>Organizacja i realizacja przejazdów pociągów   | <b>Przewozy Regionalne Sp. z o.o.</b>  |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem   | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy  |
| Skład wagonów lub innych pojazdów kolejowych sprzęgniętych z czynnym pojazdem trakcyjnym albo pojazd trakcyjny osygnalizowany i przygotowany | Skład wagonów lub innych pojazdów kolejowych sprzęgniętych z czynnym pojazdem trakcyjnym albo pojazd trakcyjny osygnalizowany i przygotowany |

|  |   |
|--|---|
| <p>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.</p> <p>Status pociągu wygasa w przypadku:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) przybycia pociągu do stacji końcowej określonej w rozkładzie jazdy lub wyjazdu pociągu z sieci PLK,</li> <li>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.</li> </ol> <p>W przypadku wygaśnięcia statusu pociągu, jego ponowne uruchomienie następuje po przydzieleniu nowej trasy pociągu.</p> <p>Ruch pociągów na liniach PLK odbywa się według opracowanego rozkładu jazdy pociągów na podstawie wniosków o przydzielenie tras pociągów.</p> | <p>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.</p> <p>Status pociągu wygasa w przypadku:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) przybycia pociągu do stacji końcowej określonej w rozkładzie jazdy lub wyjazdu pociągu z sieci PLK,</li> <li>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.</li> </ol> <p>W przypadku wygaśnięcia statusu pociągu, jego ponowne uruchomienie następuje po przydzieleniu nowej trasy pociągu.</p> <p>Ruch pociągów na liniach PLK odbywa się według opracowanego rozkładu jazdy pociągów na podstawie wniosków o przydzielenie tras pociągów.</p> |
| Uzasadnienie Wnioskodawcy  |   |
| Pozostawić poprzedni zapis bez ograniczenia godzinowego.   |   |
| Stanowisko PLK   |   |
| <p>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.:</p>  |   |
| <p><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>  |   |
| Przepis pozostaje bez zmian.   |   |

**82.**

|   |   |
|---|---|
| Jednostka redakcyjna  | Wnioskodawca  |
| <b>Podrozdział 7.1. ust. 4</b>  | <b>Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.</b>  |
| Organizacja i realizacja przejazdów pociągów  | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy   |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem  | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy   |
| <p>W przypadku zaistnienia, z przyczyn techniczno-ruchowych lub potrzeby efektywnego wykorzystania linii kolejowych, konieczności dostosowania organizacji przewozów do nowych warunków ujawnionych w czasie użytkowania linii/odcinków kolejowych, PLK powiadamia przewoźników o zmianach, których mogą dotyczyć te wymagania.</p> | <p>W przypadku zaistnienia, z przyczyn techniczno-ruchowych lub potrzeby efektywnego wykorzystania linii kolejowych, konieczności dostosowania organizacji przewozów do nowych warunków ujawnionych w czasie użytkowania linii/odcinków kolejowych, PLK powiadamia przewoźników o zmianach, których mogą dotyczyć te wymagania, <b>z odpowiednim wyprzedzeniem.</b></p> |
| Uzasadnienie Wnioskodawcy   |   |
| Niezbędny minimalny czas na podjęcie działań korygujących organizację przez Przewoźnika.  |   |
| Stanowisko PLK  |   |
| PLK niezwłocznie powiadamia przewoźników o zmianach. Zmiana zapisu nic nie wnosi. Przepis pozostaje bez zmian.  |   |

**83.**

| Jednostka redakcyjna  | Wnioskodawca   |
|---|--|
| <b>Podrozdział 7.1. ust. 5</b><br>Organizacja i realizacja przejazdów pociągów  | <b>Koleje Śląskie</b>  |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem  | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy  |
| W przypadku odstępstw od rozkładu jazdy pociągów przy regulowaniu ruchu pociągów obowiązują stopnie pierwszeństwa pociągów wskazane w podrozdziale 4.3.1. ust. 3, z uwzględnieniem wykorzystania zdolności przepustowej oraz minimalizacji opóźnień. Dodatkowo w ruchu towarowym pierwszeństwo mają pociągi jadące zgodnie z rozkładem jazdy.   | 5. W przypadku odstępstw od rozkładu jazdy pociągów przy regulowaniu ruchu pociągów obowiązują stopnie pierwszeństwa pociągów wskazane w podrozdziale 4.3.1. ust. 3, z uwzględnieniem wykorzystania zdolności przepustowej oraz minimalizacji opóźnień, <b>z uwzględnieniem pierwszeństwa pociągów jadących zgodnie z rozkładem jazdy.</b> Dodatkowo w ruchu towarowym pierwszeństwo mają pociągi jadące zgodnie z rozkładem jazdy <b>przed innymi pociągami towarowymi.</b> |
| Uzasadnienie Wnioskodawcy   |  |
| Często bezsensowne trzymanie pociągów osobowych na stacjach pośrednich niepotrzebnie je opóźnia. Czy nie lepszym rozwiązaniem byłoby wyprzedzanie na szlakach, jeśli urządzenia na to pozwalają? Ponadto opóźnianie pociągów planowych dla minimalizacji o kilka minut pociągu opóźnionego minut kilkadziesiąt jest strasznie irytujące dla pasażerów pociągu jadącego planowo. Zapis w regulaminie i jego stosowanie w świecie realnym (dyżurni często nie chcą słyszeć o zapisach regulaminu, a to często usprawniłoby ruch pociągów planowych) nieraz się rozmywają. |  |
| Stanowisko PLK  |  |
| Zmienność sytuacji i nieprzewidywalność wariantów sytuacji na sieci kolejowej jest trudna do stałego zapisu regulacji. Regulowanie ruchu pociągów w przypadku odstępstw od rozkładu jazdy pociągów, następuje w drodze działań operacyjnych, biorąc pod uwagę obowiązujące wytyczne i instrukcje. Przepis pozostaje bez zmian.  |  |

**84.**

| Jednostka redakcyjna   | Wnioskodawca  |
|--|---|
| <b>Podrozdział 7.1 ust. 9</b><br>Organizacja i realizacja przejazdów pociągów  | <b>COLAS RAIL POLSKA SP. Z O.O.</b>   |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem   | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy   |
| W trakcie realizacji rozkładu jazdy wykorzystanie trasy pociągu poniżej progu 70% w okresie poprzedzającym, może spowodować pozbawienie prawa do wykorzystania trasy pociągu.  | W trakcie realizacji rozkładu jazdy wykorzystanie trasy pociągu poniżej progu <del>70</del> 80% w okresie poprzedzającym, może spowodować pozbawienie prawa do wykorzystania trasy pociągu. |
| Uzasadnienie Wnioskodawcy  |   |
| Skutek zaproponowanej zmiany w podrozdziale 6.5. ust. 2 (uwaga 75).  |   |
| Stanowisko PLK   |   |
| <u>Uwaga 75 dotyczy podniesienia progu punktualności kwalifikowanej pociągów towarowych w Planie wykonania z 70% na 80%.</u>   |   |
| Postanowienia te nie mają związku. Niniejszy przepis ma zastosowanie w przypadku niewykorzystania przydzielonych tras w trakcie realizacji rozkładu jazdy, które może skutkować pozbawieniem prawa do wykorzystania trasy, natomiast podrozdział 6.5 ust. 2 dotyczy progu punktualności kwalifikowanej pociągów. |   |
| Propozycja przewoźnika jest na jego niekorzyść. Przepis pozostaje bez zmian.   |   |

**85.**

| Jednostka redakcyjna  | Wnioskodawca   |
|---|--|
| <b>Podrozdział 7.1. – dodanie ust. 12</b><br>Organizacja i realizacja przejazdów pociągów | <b>Railpolonia sp. z o.o.</b>  |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem  | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy  |
|   | <b>12. W przypadku zaistnienia wolnej przepustowości na linii kolejowej, na której występują ograniczenia przepustowości wynikające z zamknięć torowych (np.</b> |

|  |   |
|--|---|
|  | modernizacje czy nocne przerwy technologiczne) przewoźnik może po uzgodnieniu z IDDE przetrasować pociąg dotychczas zaplanowany po trasie objazdowej. PLK zmienia trasę na żądanie przewoźnika i nie ponosi odpowiedzialności w przypadku, w którym z przyczyn niezależnych od niej zmiana trasy spowoduje wydłużenie czasu jazdy w stosunku do trasy pierwotnej. |
| <b>Uzasadnienie Wnioskodawcy</b>   |   |
| W związku z bardzo dużą liczbą zamknięć torowych zachodzi konieczność uelastyczenia prowadzenia ruchu kolejowego przez PKP PLK. W chwili obecnej w przypadku w którym na modernizowanej linii występuje wolna przepustowość (bo np. rozważany pociąg jedzie przed planem, bądź planowane zamknięcie zostało odwołane), to brak jest możliwości jazdy trasą podstawową (odpowiedź od ekspozytur – „nie mam podstawy, aby zmienić trasę pociągu”). W praktyce z taką odpowiedzią spotykamy się nawet w przypadku pociągów trasowanych w ZRJ po trasie objazdowej (!). Oczywistym jest fakt, że przewoźnik nie może domagać się od PLK zapewnienia, że jazda trasą objazdową będzie korzystniejsza niż jazda trasą objazdową i to przewoźnik musi podjąć to ryzyko. |   |
| <b>Stanowisko PLK</b>  |   |
| W przypadku uwolnienia przepustowości na trasie pierwotnej, w wyniku przesunięcia zamknięć torowych, przewoźnik ma prawo złożyć wnioszek o przydzielenie trasy pociągu po trasie pierwotnej, z jednoczesną rezygnacją z trasy objazdowej.<br>W takim przypadku za rezygnację z trasy objazdowej nie będzie naliczana opłata rezerwacyjna.<br>We wniosku o nową trasę aplikant winien wskazać przyczynę (tj. przesunięcie zamknięcia oraz trasę objazdową, z której następnie zrezygnuje). Wówczas przewoźnik ma prawo do realizacji trasy pierwotnej na podstawie nowego rozkładu. Przepis pozostaje bez zmian.  |   |

86.

| Jednostka redakcyjna  | Wnioskodawca  |
|---|---|
| <b>Podrozdział 7.2. ust. 1</b><br>Czynności sprawdzające przeprowadzane przez uprawniony personel PLK   | <b>Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.</b>  |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem  | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy   |
| Pracownicy PLK posiadający imienne upoważnienia wydane przez Dyrektora Biura Bezpieczeństwa Centrali PLK, uprawnieni są do przeprowadzenia czynności sprawdzających w obecności przedstawiciela drużyny pociągowej, w celu zapewnienia bezpiecznego i zgodnego z przepisami prowadzenia ruchu, w zakresie:<br>1) wyposażenia pracowników i pojazdu kolejowego przewoźnika w następujące dokumenty i przybory:<br>a) licencja i świadectwo maszynisty,<br>b) zezwolenie wydane dla pracownika w trybie opisanym w podrozdziale 7.4.,<br>c) aktualną kartę wewnętrznego rozkładu jazdy dla danego pociągu oraz dodatek 2 do WRJ, obejmujący całą trasę jazdy,<br>d) kartę próby hamulca i urządzeń pneumatycznych pociągu,<br>e) druki rozkazów pisemnych,<br>f) wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu,<br>g) sprawny radiotelefon,<br>h) przybory sygnałowe (tj. trąbka lub gwizdek, chorągiewka, latarka),<br>i) świadectwo sprawności technicznej,<br>j) instrukcję pisemną dla maszynisty przy przewozie towarów niebezpiecznych – zgodnie z rozdziałem 5.4.3.1 RID; | Pracownicy PLK posiadający imienne upoważnienia wydane przez Dyrektora Biura Bezpieczeństwa Centrali PLK, <b>po uzgodnieniach z dyspozytorem przewoźnika</b> , uprawnieni są do przeprowadzenia czynności sprawdzających w obecności przedstawiciela drużyny pociągowej, w celu zapewnienia bezpiecznego i zgodnego z przepisami prowadzenia ruchu, w zakresie:<br>1) wyposażenia pracowników i pojazdu kolejowego przewoźnika w następujące dokumenty i przybory:<br>a) licencja i świadectwo maszynisty,<br>b) zezwolenie wydane dla pracownika w trybie opisanym w podrozdziale 7.4.,<br>c) aktualną kartę wewnętrznego rozkładu jazdy dla danego pociągu oraz dodatek 2 do WRJ, obejmujący całą trasę jazdy,<br>d) kartę próby hamulca i urządzeń pneumatycznych pociągu,<br>e) druki rozkazów pisemnych,<br>f) wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu,<br>g) sprawny radiotelefon,<br>h) przybory sygnałowe (tj. trąbka lub gwizdek, chorągiewka, latarka),<br>i) świadectwo sprawności technicznej, |

|   |   |
|---|---|
| <p>2) zestawienia pociągu zgodnie z parametrami przydzielonej trasy pociągu;</p> <p>3) znajomości obsługiwanych odcinków linii przez maszynistę.</p> <p>Działania te nie mogą naruszać zasad bezpieczeństwa.</p>  | <p>j) instrukcję pisemną dla maszynisty przy przewozie towarów niebezpiecznych – zgodnie z rozdziałem 5.4.3.1 RID;</p> <p>2) zestawienia pociągu zgodnie z parametrami przydzielonej trasy pociągu;</p> <p>3) znajomości obsługiwanych odcinków linii przez maszynistę.</p> <p>Działania te nie mogą naruszać zasad bezpieczeństwa, <b>ani ustalonego rozkładu jazdy.</b></p> |
| <b>Stanowisko PLK</b>   |   |
| <p>Działania sprawdzające, które wykonywane są przez uprawnionych pracowników Biura Bezpieczeństwa w okresach i miejscach wynikających z aktualnych potrzeb, mają na celu ustalenie stanu faktycznego w zakresie spełniania przez przewoźnika wymagań wynikających z zapisów 7.2 Regulaminu sieci.</p> <p>Działanie te pełnią przede wszystkim funkcję prewencyjną, dlatego też brak jest zasadności uzgadniania z przewoźnikiem zamiaru ich przeprowadzenia.</p> <p>Zgodnie z zapisami §11 obowiązujących „Zasad wydawania imiennych zezwoleń dla pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na wstęp i przejazd w czynnej kabinie maszynisty pojazdu kolejowego z napędem na obszarze kolejowym zarządzanym przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”, które stanowią Załącznik do Uchwały Nr 159/2013 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dn. 05 marca 2013 r., pracownik podczas przejazdu w czynnej kabinie maszynisty pojazdu kolejowego z napędem, stosuje się do zasad bezpieczeństwa i higieny pracy oraz ochrony przeciwpożarowej i poleceń drużyny trakcyjnej.</p> <p>Tak więc pracownik zarządcy, wykonujący czynności sprawdzające nie ma wpływu na wykonywane czynności służbowe przez pracownika przewoźnika związane z realizacją rozkładu jazdy pociągów.</p> <p>O sposobie zachowania się pracownika zarządcy wykonującego czynności sprawdzające, stanowi również zapis pkt. 7 Załącznika 10 do Regulaminu sieci.</p> <p>W sytuacjach szczególnych, maszynista ma prawo odmówić przejazdu w kabinie maszynisty podając uzasadnienie tej decyzji.</p> <p>Przepis pozostaje bez zmian.</p> |   |

**87.**

|  |   |
|--|---|
| <b>Jednostka redakcyjna</b>  | <b>Wnioskodawca</b>   |
| <b>Podrozdział 7.3. ust. 4</b><br>Odszkodowania, rozliczenia za niedotrzymanie zobowiązań  | <b>Przewozy Regionalne Sp. z o.o.</b>   |
| <b>Treść przepisu zgodnie z Projektem</b>  | <b>Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy</b>  |
| Odpowiedzialność PLK z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązań wynikających z Umowy o wykorzystanie jest wyłączona w przypadku niedotrzymania przez przewoźnika parametrów przejazdu, będących elementem rozkładu jazdy pociągów.   | Odpowiedzialność PLK z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązań wynikających z Umowy o wykorzystanie jest wyłączona w przypadku niedotrzymania przez przewoźnika parametrów przejazdu, będących elementem rozkładu jazdy pociągów, <b>jeżeli niedotrzymany parametr miał wpływ na niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązań wynikających z Umowy.</b> |
| <b>Uzasadnienie Wnioskodawcy</b>   |   |
| Wnosimy o doprecyzowanie tego zapisu, ponieważ jakiegokolwiek niedotrzymanie parametru przejazdu, będącego elementem rozkładu jazdy wyklucza odpowiedzialność PLK.   |   |
| <b>Stanowisko PLK</b>  |   |
| W celu uniknięcia wątpliwości interpretacyjnych, podrozdział 7.3 ust. 4 otrzymuje brzmienie:<br>„Odpowiedzialność PLK z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązań wynikających z Umowy o wykorzystanie jest wyłączona w przypadku niedotrzymania przez przewoźnika parametrów, będących elementem rozkładu jazdy pociągów.” |   |

**88.**

| Jednostka redakcyjna   | Wnioskodawca  |
|--|---|
| <b>Podrozdział 7.4 ust. 6</b><br>Zezwolenia dla pracowników przewoźnika  | <b>COLAS RAIL POLSKA SP. Z O.O.</b>   |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem   | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy   |
| Za wydanie zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, wystawiający pobiera opłatę w wysokości 10,00 zł netto od każdego dokumentu.  | Za wydanie zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, wystawiający pobiera opłatę w wysokości <del>10,00</del> 5,00 zł netto od każdego dokumentu. |
| Uzasadnienie Wnioskodawcy  |   |
| Zaproponowana kwota jest zdecydowanie za wysoka.   |   |
| Stanowisko PLK   |   |
| <p>Komenda Główna SOK stoi na stanowisku, iż kwota 10 zł netto za dokument z 2 – letnim terminem ważności jest kwotą adekwatną i umożliwiającą pokrycie kosztów związanych z wydaniem uprawnień do wstępu na obszar kolejowy, jednocześnie nie zwiększając kosztów Przewoźników w odniesieniu do wcześniej obowiązującej kwoty.</p> <p>Obecnie obowiązująca kwota 10 zł netto, została wprowadzona Uchwałą nr 925/2018 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 20 listopada 2018 roku, na podstawie wyliczeń Wydziału ds. finansów, rachunkowości i ekonomicznych Komendy Głównej Straży Ochrony Kolei. Powyższe wyliczenia zostały wykonane na podstawie analizy kosztów materiałów, wysyłki oraz kosztów pracy związanych z wystawieniem dokumentów.</p> <p>Ponadto należy zauważyć, iż w obowiązującej od kilku lat do końca 2018 r. wersji Instrukcji „Id-21” kwota za wydanie nowego zezwolenia wynosiła 8,20 netto ważnego nie dłużej niż 1 rok, a prolongata odpowiednio 4,10 zł lub 2,00 zł w przypadku drużyn pociągowych przewoźnika.</p> <p>Mając na uwadze powyższe należy zauważyć, że w ogólnym rozrachunku koszty ponoszone przez Wnioskodawców zostały obniżone z dotychczasowych 12,30 zł netto i pozostawione bez zmian dla drużyn pociągowych za okres dwóch lat do obecnej kwoty 10 zł netto.</p> |   |

**89.**

| Jednostka redakcyjna   | Wnioskodawca   |
|--|--|
| <b>Podrozdział 7.4. – dodanie ust. 10.</b><br>Zezwolenia dla pracowników przewoźnika   | <b>Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.</b>   |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem   | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy  |
| <ol style="list-style-type: none"> <li>PLK, na wniosek przewoźnika, wydaje pracownikom przewoźnika, na podstawie „Zasad wstępu na obszar kolejowy zarządzany przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Id-21”, wskazanych w <b>załączniku 3.2</b>, imienne zezwolenia do przebywania na obszarze kolejowym PLK, w celu wykonywania czynności związanych z realizacją Umowy o wykorzystanie.</li> <li>Zezwolenia upoważniają do wstępu na obszar kolejowy bądź jego część wyraźnie w nich określonej i są ważne za okazaniem dokumentu tożsamości osoby, dla której zostały wystawione.</li> <li>Zezwolenia, o których mowa w ust. 1, zachowują ważność na czas w nim określony, jednak nie dłużej niż dwa lata od daty wystawienia.</li> <li>Przewoźnik ubiegający się o otrzymanie zezwolenia składa wnioski do następujących jednostek organizacyjnych PLK: <ol style="list-style-type: none"> <li>Komenda Główna Straży Ochrony Kolei – na cały obszar kolejowy lub jego część, większą niż obszar działania jednej komendy regionalnej SOK na adres (...)</li> </ol> </li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>PLK, na wniosek przewoźnika, wydaje pracownikom przewoźnika, na podstawie „Zasad wstępu na obszar kolejowy zarządzany przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Id-21”, wskazanych w <b>załączniku 3.2</b>, imienne zezwolenia do przebywania na obszarze kolejowym PLK, w celu wykonywania czynności związanych z realizacją Umowy o wykorzystanie.</li> <li>Zezwolenia upoważniają do wstępu na obszar kolejowy bądź jego część wyraźnie w nich określonej i są ważne za okazaniem dokumentu tożsamości osoby, dla której zostały wystawione.</li> <li>Zezwolenia, o których mowa w ust. 1, zachowują ważność na czas w nim określony, jednak nie dłużej niż dwa lata od daty wystawienia.</li> <li>Przewoźnik ubiegający się o otrzymanie zezwolenia składa wnioski do następujących jednostek organizacyjnych PLK: <ol style="list-style-type: none"> <li>Komenda Główna Straży Ochrony Kolei – na cały obszar kolejowy lub jego część, większą niż obszar działania jednej komendy regionalnej SOK na adres (...)</li> </ol> </li> </ol> |

|  |  |
|--|--|
| <p>2) Komenda Regionalna Straży Ochrony Kolei – na obszar mniejszy lub równy obszarowi działania jednej komendy regionalnej SOK.<br/>Wykaz Komend Regionalnych Straży Ochrony Kolei zawiera <b>załącznik 4.2.</b></p> <p>5. Dokumenty uprawniające wystawiane są na pisemny wniosek podmiotu występującego, którego wzór stanowi załącznik nr 4 do „Zasad wstępu na obszar kolejowy zarządzany przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Id-21”.</p> <p>6. Za wydanie zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, wystawiający pobiera opłatę w wysokości 10,00 zł netto od każdego dokumentu.</p> <p>7. Wystawiający zezwolenie może odmówić jego wystawienia lub ograniczyć obszar wstępu, jeżeli przemawiają za tym względy bezpieczeństwa ruchu, ochrony informacji niejawnych, ochrony danych osobowych lub inne ważne powody.</p> <p>8. W przypadku ustania przyczyny uzasadniającej wydanie zezwolenia, przewoźnik zobowiązany jest do jego niezwłocznego zwrotu wystawcy.</p> <p>9. O utracie zezwolenia przewoźnik, który wystąpił o jego wystawienie informuje pisemnie wystawcę, wyjaśniając okoliczności, w jakich nastąpiła utrata.</p>   | <p>2) Komenda Regionalna Straży Ochrony Kolei – na obszar mniejszy lub równy obszarowi działania jednej komendy regionalnej SOK.<br/>Wykaz Komend Regionalnych Straży Ochrony Kolei zawiera <b>załącznik 4.2.</b></p> <p>5. Dokumenty uprawniające wystawiane są na pisemny wniosek podmiotu występującego, którego wzór stanowi załącznik nr 4 do „Zasad wstępu na obszar kolejowy zarządzany przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Id-21”.</p> <p>6. Za wydanie zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, wystawiający pobiera opłatę w wysokości 10,00 zł netto od każdego dokumentu.</p> <p>7. Wystawiający zezwolenie może odmówić jego wystawienia lub ograniczyć obszar wstępu, jeżeli przemawiają za tym względy bezpieczeństwa ruchu, ochrony informacji niejawnych, ochrony danych osobowych lub inne ważne powody.</p> <p>8. W przypadku ustania przyczyny uzasadniającej wydanie zezwolenia, przewoźnik zobowiązany jest do jego niezwłocznego zwrotu wystawcy.</p> <p>9. O utracie zezwolenia przewoźnik, który wystąpił o jego wystawienie informuje pisemnie wystawcę, wyjaśniając okoliczności, w jakich nastąpiła utrata.</p> <p>10. <b>Wydanie dokumentu, o którym mowa w ust. 1 nie może trwać dłużej niż 30 dni od daty wpływu wniosku. Na czas czynności administracyjnych PLK wydaje stosowne dokumenty zastępcze.</b></p> |
| <b>Uzasadnienie Wnioskodawcy</b>   |  |
| <p>Obserwujemy w ostatnim okresie, iż czas na wydanie prolongowanego dokumentu/ pozwolenia przekracza 60 dni.</p>  |  |
| <b>Stanowisko PLK</b>  |  |
| <p>Wprowadzenie proponowanego przez Wnioskodawcę zapisu do Regulaminu sieci jest bezzasadne. Wprowadzone Uchwałą nr 925/2018 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 20 listopada 2018 roku i obowiązujące od dnia 1 stycznia 2019 roku zmiany dotyczące procedury wydawania dokumentów uprawniających do wstępu na obszar kolejowy były podyktowane m.in. koniecznością zminimalizowania czasu realizacji przesyłanych wniosków do właściwych jednostek Straży Ochrony Kolei.</p> <p>Nadmieniamy również, że ww. zmiany przekazały część obowiązków Zakładom Linii Kolejowych oraz Centrum Realizacji Inwestycji, co spowodowało skrócenie realnego czasu wydania dokumentów przez Komendą Główną oraz Komendy Regionalne SOK. W chwili obecnej, kilka miesięcy po wprowadzeniu obowiązujących Zasad, termin realizacji wniosków wynosi ok. 20 dni.</p> <p>Należy zauważyć, że przedmiotowy zapis został zawarty w § 6 pkt 10 „Zasad wstępu na obszar kolejowy zarządzany przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”, stanowiących załącznik do ww. uchwały: „Jednostka/komórka wystawiająca wydaje nowy dokument, o którym mowa w § 3 ust. 1 pkt 1 i 2, w terminie do 30 dni od daty otrzymania właściwie sporządzonego wniosku.”</p> <p>Ponadto należy zauważyć, iż sugestia aby wydawać na czas czynności administracyjnych dokumenty zastępcze jest bezzasadna. Wydawanie dodatkowych dokumentów zastępczych wpłynie na wydłużenie czasu wydawania właściwego dokumentu o który ubiega się wnioskodawca.</p> |  |

**90.**

| Jednostka redakcyjna   | Wnioskodawca   |
|--|--|
| <b>Podrozdział 7.5. ust. 2</b><br>Zgłaszanie przez przewoźnika gotowości do odjazdu  | <b>Przewozy Regionalne Sp. z o.o.</b>  |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem   | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy  |
| Zgłoszenie dokonywane jest przy użyciu urządzeń radiołączności pociągowej z podaniem:<br>1) numeru pociągu i nazwy przewoźnika;<br>2) nazwiska maszynisty, numeru i serii pojazdu kolejowego z napędem;<br>3) długości pociągu w metrach i jego masy ogólnej;<br>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 w komunikacji międzynarodowej lub krajowej bądź zarządzenia przewozu przesyłki nadzwyczajnej;<br>5) godziny zgłoszenia. | Zgłoszenie dokonywane jest przy użyciu urządzeń radiołączności pociągowej z podaniem:<br>1) numeru pociągu i nazwy przewoźnika;<br>2) <del>nazwiska maszynisty</del> , numeru i serii pojazdu kolejowego z napędem;<br>3) długości pociągu w metrach i jego masy ogólnej;<br>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 w komunikacji międzynarodowej lub krajowej bądź zarządzenia przewozu przesyłki nadzwyczajnej;<br>5) godziny zgłoszenia. |
| Uzasadnienie Wnioskodawcy  |  |
| Zgłaszanie gotowości pociągu a RODO w czasie jazdy pociągu powstają sytuacje kiedy maszynista lub dyżurny ruchu podaje swoje nazwisko dyżurnemu ruchu i odwrotnie. Kierownik pociągu podczas wykonywania obowiązków służbowych przebywa na składzie pociągu posiada przy sobie przenośne radio łączności (przez które zgłasza gotowość pociągu dla maszynisty podczas kontroli biletów) dane osobowe podawane przez maszynistę lub dyżurnego są udostępniane dla osób trzecich czyli - słyszą podróżni.  |  |
| Stanowisko PLK   |  |
| Wnioskodawca wycofał swoją uwagę. Postanowienie pozostaje bez zmian.   |  |

**91.**

| Jednostka redakcyjna  | Wnioskodawca  |
|---|---|
| <b>Podrozdział 7.5. ust. 2 pkt 4 oraz dodanie ustępu 8</b><br>Zgłaszanie przez przewoźnika gotowości do odjazdu   | <b>PKP CARGO S.A.</b>   |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem  | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy   |
| 1. Gotowość pociągu przewoźnika do odjazdu ze stacji początkowej lub stacji pośredniej, na której dokonywane są:<br>1) włączenie/wyłączenie wagonu lub grup wagonów;<br>2) zmiana pojazdu trakcyjnego lub drużyny trakcyjnej;<br>3) próba hamulca;<br>4) oględziny techniczne<br>zgłasza dyżurnemu ruchu maszynista prowadzący pociąg, w przypadku pociągów pasażerskich – po uzgodnieniu z kierownikiem pociągu.<br>2. Zgłoszenie dokonywane jest przy użyciu urządzeń radiołączności pociągowej z podaniem:<br>1) numeru pociągu i nazwy przewoźnika;<br>2) nazwiska maszynisty, numeru i serii pojazdu kolejowego z napędem; | 1. Gotowość pociągu przewoźnika do odjazdu ze stacji początkowej lub stacji pośredniej, na której dokonywane są:<br>1) włączenie/wyłączenie wagonu lub grup wagonów;<br>2) zmiana pojazdu trakcyjnego lub drużyny trakcyjnej;<br>3) próba hamulca;<br>4) oględziny techniczne<br>zgłasza dyżurnemu ruchu maszynista prowadzący pociąg, w przypadku pociągów pasażerskich – po uzgodnieniu z kierownikiem pociągu.<br>2. Zgłoszenie dokonywane jest przy użyciu urządzeń radiołączności pociągowej z podaniem:<br>1) numeru pociągu i nazwy przewoźnika;<br>2) nazwiska maszynisty, numeru i serii pojazdu kolejowego z napędem;<br>3) długości pociągu w metrach i jego masy ogólnej; |



|   |  |
|---|--|
| <p>3) długości pociągu w metrach i jego masy ogólnej;</p> <p>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 w komunikacji międzynarodowej lub krajowej bądź zarządzenia przewozu przesyłki nadzwyczajnej;</p> <p>5) godziny zgłoszenia.</p> <p>3. Fakt zgłoszenia gotowości do odjazdu odnotowywany jest przez dyżurnego ruchu w Dzienniku telefonicznym R-138, z zapisaniem informacji zgłoszonych przez maszynistę.</p> <p>4. Zgłoszenie maszynisty, o którym mowa w ust. 2, potwierdzone jest przez dyżurnego ruchu podaniem przez niego:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) nazwiska dyżurnego ruchu;</li> <li>2) godziny przyjęcia zgłoszenia;</li> <li>3) numeru, pod którym zgłoszenie zostało zarejestrowane w Dzienniku telefonicznym R-138.</li> </ol> <p>5. 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.</p> <p>6. W przypadku niedotrzymania terminu zgłoszenia gotowości do odjazdu pociągu, według zasad opisanych wyżej, przewoźnikowi nie przysługuje w stosunku do PLK prawo roszczenia dotyczącego punktualności przejazdu.</p> <p>7. Dopuszcza się, inny niż wymieniony w ust. 1-5, sposób przekazywania informacji o gotowości do odjazdu, o ile zostanie on ustalony w regulaminie technicznym posterunku ruchu.</p> | <p>4) informacji o znajdowaniu się w składzie pociągu wagonów z towarem niebezpiecznym, <b>w tym lub</b> 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 w komunikacji międzynarodowej lub krajowej bądź zarządzenia przewozu przesyłki nadzwyczajnej;</p> <p>5) godziny zgłoszenia.</p> <p>3. Fakt zgłoszenia gotowości do odjazdu odnotowywany jest przez dyżurnego ruchu w Dzienniku telefonicznym R-138, z zapisaniem informacji zgłoszonych przez maszynistę.</p> <p>4. Zgłoszenie maszynisty, o którym mowa w ust. 2, potwierdzone jest przez dyżurnego ruchu podaniem przez niego:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) nazwiska dyżurnego ruchu;</li> <li>2) godziny przyjęcia zgłoszenia;</li> <li>3) numeru, pod którym zgłoszenie zostało zarejestrowane w Dzienniku telefonicznym R-138.</li> </ol> <p>5. 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.</p> <p>6. W przypadku niedotrzymania terminu zgłoszenia gotowości do odjazdu pociągu, według zasad opisanych wyżej, przewoźnikowi nie przysługuje w stosunku do PLK prawo roszczenia dotyczącego punktualności przejazdu.</p> <p>7. Dopuszcza się, inny niż wymieniony w ust. 1-5, sposób przekazywania informacji o gotowości do odjazdu, o ile zostanie on ustalony w regulaminie technicznym posterunku ruchu.</p> <p>8. <b>Przy zgłaszaniu gotowości pociągu do odjazdu po zmianie drużyny trakcyjnej, nie wymaga się podawania informacji opisanych w ust. 2 pkt 4.</b></p> |
|---|--|

**Uzasadnienie Wnioskodawcy**

**Uwaga ust. 2 pkt 4:**

Towary niebezpiecznego wysokiego ryzyka (TWR) są wyodrębnioną grupą towarów ze wszystkich towarów niebezpiecznych.

Taki zapis ust. 2 pkt 4 może być niewłaściwie zrozumiany w przypadku, gdy w składzie pociągu znajdują się wagony z towarami niebezpiecznymi (TN), które nie są TWR-ami oraz wagony z TWR-ami. Mylne zrozumienie tego zapisu polega na tym, że z powodu wpisania spójnika "lub" osoba czytająca ten zapis może go zrozumieć w ten sposób, że można podać alternatywnie informację o wagonach z TN lub wagonach z TWR.

|   |
|---|
| <p><u>Uwaga ust. 8:</u><br/>Zgłaszanie informacji o TWR przy zmianie drużyny trakcyjnej nie wnosi nowej wiedzy u zarządcy, gdyż informacja o wagonach znajdujących się składzie pociągu była zgłoszona na stacji uruchomienia/ włączenia wagonów do pociągu.</p>  |
| <b>Stanowisko PLK</b>   |
| <p>Zgodnie z zapisami zawartymi w RID, Ir-16, TWR są towarami niebezpiecznymi, jednakże obecny zapis jest zasadny, gdyż są to dwa różne procesy obowiązujące przy zgłaszaniu gotowości do odjazdu.</p> <p>W celu podniesienie poziomu bezpieczeństwa w ruchu kolejowym, PLK wymaga, aby po zmianie drużyny trakcyjnej, maszynista zgłaszał gotowość do odjazdu ze wskazaniem towarów niebezpiecznych, czy TWR. Postanowienia pozostaje bez zmian.</p> |

**92.**

| Jednostka redakcyjna   | Wnioskodawca   |
|--|--|
| <p><b>Podrozdział 7.5. ust. 4</b><br/>Zgłaszanie przez przewoźnika gotowości do odjazdu</p>  | <p><b>Przewozy Regionalne Sp. z o.o.</b></p>   |
| Treść przepisu zgodnie z Projektem   | Treść przepisu wg propozycji Wnioskodawcy  |
| <p>Zgłoszenie maszynisty, o którym mowa w ust. 2, potwierdzone jest przez dyżurnego ruchu podaniem przez niego:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) nazwiska dyżurnego ruchu;</li> <li>2) godziny przyjęcia zgłoszenia;</li> <li>3) numeru, pod którym zgłoszenie zostało zarejestrowane w Dzienniku telefonicznym R-138.</li> </ol>   | <p>Zgłoszenie maszynisty, o którym mowa w ust. 2, potwierdzone jest przez dyżurnego ruchu podaniem przez niego:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) <del>nazwiska dyżurnego ruchu</del> nazwy posterunku lub nr służbowego;</li> <li>2) godziny przyjęcia zgłoszenia;</li> <li>3) numeru, pod którym zgłoszenie zostało zarejestrowane w Dzienniku telefonicznym R-138.</li> </ol> |
| Uzasadnienie Wnioskodawcy  |  |
| <p>Zgłaszanie gotowości pociągu a RODO w czasie jazdy pociągu powstają sytuacje kiedy maszynista lub dyżurny ruchu podaje swoje nazwisko dyżurnemu ruchu i odwrotnie. Kierownik pociągu podczas wykonywania obowiązków służbowych przebywa na składzie pociągu posiada przy sobie przenośne radio łączności (przez które zgłasza gotowość pociągu dla maszynisty podczas kontroli biletów) dane osobowe podawane przez maszynistę lub dyżurnego są udostępniane dla osób trzecich czyli - słyszą podróżni.</p> |  |
| Stanowisko PLK   |  |
| <p>Wnioskodawca wycofał swoją uwagę. Postanowienie pozostaje bez zmian.</p>  |  |

Wykaz podmiotów, które zgłosiły uwagi do Projektu Regulaminu sieci 2020/2021:

1. LOTOS Kolej sp. z o.o.
2. Koleje Wielkopolskie sp. z o.o.
3. Colas Rail Polska sp. z o.o.
4. Koleje Śląskie sp. z o.o.
5. PKP Intercity S.A.
6. RAILPOLONIA sp. z o.o.
7. Przewozy Regionalne sp. z o.o.
8. PKP CARGO S.A.
9. Urząd Transportu Kolejowego