

**Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu Regulaminu sieci 2018/2019,  
opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 11 sierpnia 2017 r.,  
wraz ze stanowiskiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

L.p.	Jednostka redakcyjna	Treść przepisu zgodnie z projektem Regulaminu	Podmiot zgłaszający	Propozycja zmian	Uzasadnienie/uwagi
1	Spis załączników		PR	Dodać nowy załącznik nr 17. <del>Zasady udostępniania elektronicznych wersji rozkładu jazdy przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</del>	Brak regulacji w tym zakresie. Propozycja w załączeniu.
<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> PKP PLK S.A. jest w trakcie analizy propozycji PR i zweryfikuje techniczną funkcjonalność modułu generującego pdf pod kątem możliwości wprowadzenia certyfikowanego podpisu.					
2	1.2. Cel.	Zasady współpracy i wymagania w zakresie udostępniania infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PLK, odnoszące się do wszystkich aplikantów i przewoźników kolejowych, zawiera Regulamin sieci, zwanym dalej Regulaminem.	UTK	Zasady współpracy i wymagania w zakresie udostępniania infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PLK, odnoszące się do wszystkich aplikantów i przewoźników kolejowych, zawiera Regulamin sieci, <del>zwany dalej Regulaminem.</del>	Projekt Regulaminu PLK zawiera słowniczek pojęć, w którym powinny zostać zawarte wszystkie definicje znajdujące się w Regulaminie. Z tego względu sugerujemy przeniesienie skrótu Regulaminu Sieci z podrozdziału 1.2. i zamieszczenie go w sekcji „Definicje pojęć i skrótów w Regulaminie”.
<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> PKP PLK S.A. odpowiednio zmodyfikuje rozdział „Definicje pojęć i skrótów w Regulaminie”, uwzględniając propozycję UTK.					
3	1.3. Ramy prawne. ust. 2 i 3 (powiązane z) 1.4.2. Odpowiedzialność. ust. 2	<p>1. Podstawowe warunki prawne funkcjonowania transportu kolejowego, w tym dostępu do infrastruktury kolejowej, określają przepisy Ustawy, akty wykonawcze do niej oraz inne powszechnie obowiązujące przepisy prawa, w tym kształtujące stosunki handlowe podmiotów gospodarczych.</p> <p>2. Akty prawne Rzeczypospolitej Polskiej dotyczące transportu kolejowego dostępne są na stronie internetowej: <a href="https://www.utk.gov.pl/pl/akty-prawne-i-orzecznictwo/akty-prawne/akty-prawne-rzeczpospolitej">https://www.utk.gov.pl/pl/akty-prawne-i-orzecznictwo/akty-prawne/akty-prawne-rzeczpospolitej</a></p> <p>3. Akty prawne Unii Europejskiej dotyczące transportu kolejowego dostępne są na stronie internetowej:</p>	UTK		<p>Postuluje się usunięcie wskazanych zapisów podrozdziału 1.3 ust. 1 i 2.</p> <p>W przedmiotowych punktach wskazano na adresy strony internetowej Urzędu Transportu Kolejowego, zawierające zestawienie obowiązujących aktów prawnych.</p> <p>Istotnie na stronie Urzędu Transportu Kolejowego, znajdują się zakładki zawierające wykaz obowiązujących aktów prawnych z zakresu transportu kolejowego. Niemniej jednak należy wskazać, że przedmiotowe zestawienie aktów prawnych zostało przygotowane na rzecz interesariuszy Urzędu Transportu Kolejowego. Urząd Transportu Kolejowego zwraca uwagę, że w przypadku gdy PLK pragnie wskazywać ramy prawne, stanowiące podstawę jej działania, to powinna samodzielnie przygotować przedmiotowe zestawienie obowiązujących aktów prawnych. Jednocześnie niewłaściwe jest postępowanie PLK polegające na wskazaniu adresu Urzędu Transportu Kolejowego wraz z dokładną lokalizacją zawierającą wykaz obowiązujących</p>

**Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu Regulaminu sieci 2018/2019,  
opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 11 sierpnia 2017 r.,  
wraz ze stanowiskiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

		<a href="https://www.utk.gov.pl/pl/akty-prawne-i-orzecznictwo/akty-prawne/akty-prawne-unii-europe">https://www.utk.gov.pl/pl/akty-prawne-i-orzecznictwo/akty-prawne/akty-prawne-unii-europe</a>			aktów prawnych i zarazem określenie, że PLK nie ponosi odpowiedzialności za informacje publikowane przez te podmioty. W przypadku powoływania się przez PLK na konkretne źródła informacji, PLK powinna również być podmiotem odpowiedzialnym z ich aktualność oraz prawidłowość.
<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> Na wniosek UTK - PKP PLK S.A. wykreśla ust. 2 i 3 z podrozdziału 1.3.					
4	1.4.1. Postanowienia ogólne. ust. 2		UTK	Brak definicji pojęcia „Rozporządzenie”. <b>Rozporządzenie – rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. poz. 755).</b>	W regulaminie PLK posługuje się pojęciem „Rozporządzenia”, nie definiując go. Z tego względu UTK sugeruje wprowadzenie definicji ww. pojęcia i zamieszczenie jej w sekcji „Definicje pojęć i skrótów w Regulaminie”.
<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> PKP PLK S.A. przychyliła się do propozycji UTK i odpowiednio zmodyfikuje rozdział „Definicje pojęć i skrótów w Regulaminie”.					
5	1.7. Publikowanie. ust. 2	2. PLK informuje aplikantów o ogłoszeniu Regulaminu oraz wprowadzeniu zmian i aktualizacji, za pomocą poczty elektronicznej, pod warunkiem przekazania na adres wskazany w podrozdziale 1.8. ust. 7, adresu poczty elektronicznej aplikanta.	COLAS RAIL POLSKA	2. PLK informuje aplikantów o ogłoszeniu Regulaminu oraz wprowadzeniu zmian i aktualizacji, za pomocą poczty elektronicznej, pod warunkiem przekazania na adres wskazany w podrozdziale 1.8. <del>ust. 7</del> 1.6.2 <del>ust. 7</del> , adresu poczty elektronicznej aplikanta.	W podrozdziale 1.8 nie ma ust. 7. Mowa o tym w 1.6.2 ust.7.
<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> PKP PLK S.A. poprawia omyłkę pisarską na „(...) wskazany w podrozdziale 1.8. ust. 6.”					
6	2.2.1. Warunki składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej. ust. 3	3. W przypadku aplikantów zamierzających składać wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej w zakresie kolejowych przewozów osób, aplikant określa planowany zakres zamawianej zdolności przepustowej w takim zakresie, w jakim zawarł umowę o świadczenie usług publicznych, przedstawił oświadczenie organizatora publicznego transportu kolejowego o zamiarze objęcia pociągów umową o świadczenie usług publicznych	PR	3. W przypadku aplikantów zamierzających składać wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej w zakresie kolejowych przewozów osób, aplikant określa planowany zakres zamawianej zdolności przepustowej w takim zakresie, w jakim zawarł umowę o świadczenie usług publicznych, <del>przedstawił oświadczenie organizatora publicznego transportu kolejowego o zamiarze objęcia pociągów umową o</del>	Zapisy dotyczące oświadczenia organizatora publicznego transportu kolejowego powinny znaleźć umocowanie w powszechnie obowiązującym prawie np. ustawie o transporcie zbiorowym, a nie w Regulaminie sieci. Aplikant (w przypadku, gdy jest to przewoźnik) nie będzie miał wpływu na składane oświadczenia przez organizatora publicznego transportu kolejowego.

**Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu Regulaminu sieci 2018/2019,  
opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 11 sierpnia 2017 r.,  
wraz ze stanowiskiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

		albo uzyskał decyzję o przyznaniu otwartego dostępu.		świadczenie usług publicznych albo uzyskał decyzję o przyznaniu otwartego dostępu.	
<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> Zapis ust. 3 wynika z art. 29d ust. 4 Ustawy: „W zakresie kolejowych przewozów osób innych niż przewozy okazjonalne zarządca zawiera umowę o przydzielenie zdolności przepustowej w takim zakresie, w jakim aplikant zawarł umowę o świadczenie usług publicznych, przedstawił oświadczenie organizatora publicznego transportu kolejowego o zamiarze objęcia pociągów umową o świadczenie usług publicznych albo uzyskał decyzję o przyznaniu otwartego dostępu”.					
7	2.2.1. Warunki składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej. ust. 7	7. Aplikant, który nie jest przewoźnikiem, może wskazać różnych przewoźników kolejowych uprawnionych do wykorzystania zdolności przepustowej przydzielonej na podstawie poszczególnych wniosków.	PR	7. Aplikant, który nie jest przewoźnikiem, może wskazać różnych przewoźników kolejowych uprawnionych do wykorzystania zdolności przepustowej przydzielonej na podstawie poszczególnych wniosków <b>z zastrzeżeniem, że przydzielony jeden wniosek może być przydzielony tylko jednemu przewoźnikowi.</b>	Propozycja doprecyzowuje zapisy i pozwala uniknąć interpretacji, że przyznana zdolność przepustowa dla jednego wniosku może pozwalać aplikantowi na wskazanie kilku przewoźników uprawnionych do jej wykorzystania.
<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> W ocenie PKP PLK S.A. przepis jest czytelny, jednakże przyjmując uwagę PR, PKP PLK S.A. zmienia brzmienie przepisu na: „7. Aplikant, który nie jest przewoźnikiem, może wskazać różnych przewoźników kolejowych uprawnionych do wykorzystania zdolności przepustowej przydzielonej na podstawie poszczególnych wniosków. <b>Aplikant w ramach jednego wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej wskazuje jednego przewoźnika.</b> ”					
8	2.2.2. Warunki uzyskania dostępu do infrastruktury kolejowej.	1. Warunkiem korzystania z infrastruktury kolejowej jest zawarcie Umowy o wykorzystanie. 2. Przed zawarciem Umowy o wykorzystanie, przewoźnik zobowiązany jest do przedłożenia:	PKP Cargo		Propozycja rozważenia wprowadzenia dodatkowego zapisu, że jeśli jest to kolejna umowa. Wystarczyłoby odpowiednie oświadczenie tzn.: w przypadku zawierania kolejnej umowy na kolejny RJ przewoźnik może złożyć oświadczenie, że złożone wcześniej dokumenty zachowują ważność i że przewoźnik będzie informował niezwłocznie o zaistniałych zmianach.
		1) poświadczoną kopii ważnej licencji, o której mowa w art. 43 Ustawy; 2) poświadczoną kopii ważnego certyfikatu bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 18b Ustawy; 3) oświadczenia, że do realizacji przejazdów będzie wykorzystywał tabor spełniający warunki określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych	PR	Dodać ust. 3 o treści: <b>3. Przewoźnik posiadający prawo dostępu do infrastruktury kolejowej PLK uzyskane w poprzednich rozkładach jazdy pociągów, zobowiązany jest przed zawarciem Umowy o wykorzystanie do przedłożenia PLK oświadczenia, że dokumenty, o których mowa w ust. 2, będące podstawą do zawarcia Umowy o wykorzystanie zachowują swoją ważność lub w przypadku zmiany tych dokumentów</b>	Zapis pozwalałby na nietworzenie zbędnej dokumentacji.

**Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu Regulaminu sieci 2018/2019,  
opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 11 sierpnia 2017 r.,  
wraz ze stanowiskiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

		<p>eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2016 r., poz. 226);</p> <p>4) oświadczenia, że będzie informował o zmianach, zawieszeniu lub cofnięciu licencji i/lub certyfikatu bezpieczeństwa;</p> <p>na adres Biura Sprzedaży w Centrali PLK: 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74.</p> <p>Dokumenty należy przedłożyć w języku polskim lub w uwierzytelnionym tłumaczeniu oryginałów na język polski.</p>		<p>zobowiązany jest do przedłożenia poświadczonych kopii uaktualnionych dokumentów.</p>	
<p><b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> Obecne przepisy wyłączyły instytucję przydzielania prawa dostępu. Ustawa wskazuje, jakie dokumenty musi dostarczyć przewoźnik, aby mógł zawrzeć z PKP PLK S.A. Umowę o wykorzystanie. PKP PLK S.A. przyjmuje uwagę Wnioskodawców i odpowiednio zmodyfikuje postanowienie Regulaminu sieci 2018/2019.</p>					
9	<p>2.2.2. Warunki uzyskania dostępu do infrastruktury kolejowej. ust. 2 pkt. 2 i 3</p>		<p>UTK</p>	<p>Brak definicji pojęcia „Ustawa”. Ustawa – ustawa z dnia z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 1727z późn. zm.).</p>	<p>W regulaminie PLK posługuje się pojęciem „Ustawy”, nie definiując go. Z tego względu UTK rekomenduje wprowadzenie definicji ww. pojęcia i zamieszczenie jej w sekcji „Definicje pojęć i skrótów w Regulaminie”.</p>
<p><b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> Pojęcie Ustawy jest wyjaśnione w Regulaminie, jednakże PKP PLK S.A. przychyliła się do propozycji UTK.</p>					
10	<p>2.3.1. Umowa ramowa. ust. 7 pkt. 1)</p>	<p>7. PLK może odmówić rozpatrzenia wniosku o ramową zdolność przepustową lub dokonać modyfikacji zawartej 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 załącznikach 2.1 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> </ol>	<p>PR</p>	<p>7. PLK może odmówić rozpatrzenia wniosku o ramową zdolność przepustową lub dokonać modyfikacji zawartej umowy ramowej w przypadku braku możliwości korzystania z infrastruktury kolejowej w wyniku:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) <del>wyłączenia z eksploatacji linii kolejowej lub jej części, dla których w załącznikach 2.1 jako prędkość maksymalną wskazano wartość 0 km/h;</del></li> <li>2) wszczęcia procedury likwidacji linii kolejowej</li> </ol>	<p>Proponujemy wykreślenie zapisów ujętych w ust. 7 pkt. 1</p> <p>W związku z modernizacją linii występują przypadki czasowego wyłączenia z eksploatacji całej linii lub jej części, a możliwość złożenia wniosków na trasy obsługiwane przez KKZ powinna być zabezpieczona, ponieważ tylko w takim przypadku PKP PLK będzie zobowiązana do pokrycia kosztów minimalnego dostępu do linii.</p>

**Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu Regulaminu sieci 2018/2019,  
opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 11 sierpnia 2017 r.,  
wraz ze stanowiskiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

		3) ograniczenia dostępności do linii/odcinków linii kolejowych w przypadkach określonych w podrozdziale 3.5. i <b>załączniku 5.3.</b>		lub jej części, o której mowa w art. 38ba Ustawy; 3) ograniczenia dostępności do linii/odcinków linii kolejowych w przypadkach określonych w podrozdziale 3.5. i <b>załączniku 5.3.</b>	
<p><b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> Postanowienie pozostaje bez zmian. Wniosek o ramową zdolność przepustową nie dotyczy przydzielania tras pociągów. Postanowienia ust. 7 dotyczą wyłącznie umów ramowych. W przedmiotowej umowie brak jest przydzielonych tras pociągów. Linie, dla których w załącznikach 2.1 jako prędkość maksymalną wskazano wartość 0 km/h - to linie nieprzejezdne techniczne i brak jest możliwości przydzielania dla nich ramowej zdolności przepustowej.</p>					
11	2.3.1. Umowa ramowa. ust. 8	<p>2.3.1 Umowa ramowa.</p> <p>8. Umowa ramowa, zawierana z aplikantem na okres wykraczający poza okres obowiązywania RRJ, nie dłuższy niż 5 lat, może być przedłużana na kolejne okresy 5-letnie. Projekt umowy ramowej, po parafowaniu przez strony, zostaje przedstawiany przez PLK do zatwierdzenia Prezesowi UTK.</p> <p>3.5 Dostępność infrastruktury.</p> <p>1. Ograniczenia eksploatacyjne wynikać mogą między innymi z:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) planowych zamknięć torowych wynikających z prac inwestycyjnych, modernizacyjnych, remontowych i bieżącego utrzymania;</li> <li>2) nieplanowych zamknięć torowych wynikających z uszkodzeń infrastruktury kolejowej oraz nieuwjętych w planowaniu</li> </ol>	UTK	Prezes UTK - Prezes Urzędu Transportu Kolejowego.	<p>W regulaminie PLK posługuje się pojęciem „Prezesa UTK”, nie definiując go. Jednocześnie PLK w podrozdziale 3.5 ust. 1 pkt. 8 posługuje się już pełną nazwą określającą ww. organ administracji rządowej właściwy w zakresie spraw z zakresu transportu kolejowego. Z tego względu UTK sugeruje wprowadzenie definicji ww. pojęcia i zamieszczenie jej w sekcji „Definicje pojęć i skrótów w Regulaminie”.</p>

**Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu Regulaminu sieci 2018/2019,  
opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 11 sierpnia 2017 r.,  
wraz ze stanowiskiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

		<p>długoterminowym zamknięć wynikających z realizacji dodatkowych zadań inwestycyjnych i modernizacyjnych;</p> <p>3) czasowych ograniczeń w użytkowaniu fragmentów linii kolejowych lub pracy posterunków ruchu zawartych w <b>załączniku 2.7</b>;</p> <p>4) uszkodzeń taboru;</p> <p>5) wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych lub kryzysowych;</p> <p>6) zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy;</p> <p>7) potrzeb związanych z bezpieczeństwem i obronnością państwa;</p> <p>8) decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz innych uprawnionych organów państwowych.</p>			
<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> PKP PLK S.A. przychyliła się do propozycji UTK.					
12	2.5. Przewóz przesyłek nadzwyczajnych. ust. 6	6. PLK, w przypadku zamknięć torowych, które odbywają się na terenie i z przyczyn PLK, na wniosek przewoźnika dokonuje aktualizacji wydanych wcześniej zgód na przewóz przesyłek nadzwyczajnych.	PKP Cargo	6. PLK, w przypadku zamknięć torowych, które odbywają się na terenie i z przyczyn PLK, <b>po wyrażeniu zgody przewoźnika na przygotowany przez PLK projekt zastępczego rozkładu jazdy na wniosek przewoźnika</b> dokonuje aktualizacji wydanych wcześniej zgód na przewóz przesyłek nadzwyczajnych.	W przypadku zamknięć torowych, jeśli to niezbędne do realizacji przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną, aktualizacja przez Zarządcę powinna być obowiązkowa jednak dopiero po wyrażeniu zgody przewoźnika na PZRJ.
<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> Zmienia brzmienie postanowienia na: „6. PLK, w przypadku zamknięć torowych, które odbywają się na terenie i z przyczyn PLK, <b>na etapie opracowywania zmian w rozkładzie jazdy pociągów, o których mowa w podrozdziale 4.3.3.2.</b> , w uzgodnieniu z przewoźnikiem, dokonuje aktualizacji wydanych wcześniej zgód na przewóz przesyłek nadzwyczajnych.”					

**Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu Regulaminu sieci 2018/2019,  
opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 11 sierpnia 2017 r.,  
wraz ze stanowiskiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

Aby został ułożony zastępczy rozkład jazdy, w pierwszej kolejności musi być zgoda na przewóz przesyłki nadzwyczajnej po wskazanych trzech liniach objazdowych. Może się zdarzyć, że pomimo ułożenia przez system rozkładu jazdy, w rzeczywistości okaże się, że nie będzie możliwy przewóz przesyłki.

13	2.7. Zasady akceptacji taboru kolejowego. ust. 2	<p>2. Tabor elektryczny musi być wyposażony w odbieraki prądu (pantografy) o profilu ślizgacza B.3 lub B.8 zgodnym z normą PN-EN 50367.</p> <p>Długość części roboczej ślizgacza (nakładki ślizgowej) wynosi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 1030 mm dla profilu B.3;</li> <li>2) 1100 mm dla profilu B.8.</li> </ol> <p>Szerokość nakładki dla każdego profilu nie może być nie mniejsza niż 60 mm.</p> <p>Grubość nakładki nie może być mniejsza od najmniejszej podanej w DTR (Dokumentacja Techniczno-Ruchowa) dla danego typu pantografu.</p> <p>Wykaz materiałów, z których mogą być wykonane nakładki ślizgowe odbieraka prądu (pantografu) pojazdu kolejowego z napędem do kontaktu z siecią trakcyjną PLK zawiera <b>załącznik 9</b>.</p>	PKP Cargo	<p>2. Tabor elektryczny musi być wyposażony w odbieraki prądu (pantografy) o profilu ślizgacza B.3 lub B.8 zgodnym z normą PN-EN 50367.</p> <p>Długość części roboczej ślizgacza (nakładki ślizgowej) wynosi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 1030 mm dla profilu B.3;</li> <li>2) 1100 mm dla profilu B.8.</li> </ol> <p>Szerokość nakładki dla każdego profilu nie może być <del>nie</del> mniejsza niż 60 mm.</p> <p>Grubość nakładki nie może być mniejsza od najmniejszej podanej w DTR (Dokumentacja Techniczno-Ruchowa) dla danego typu pantografu.</p> <p>Wykaz materiałów, z których mogą być wykonane nakładki ślizgowe odbieraka prądu (pantografu) pojazdu kolejowego z napędem do kontaktu z siecią trakcyjną PLK zawiera <b>załącznik 9</b>.</p>	Propozycja zmiany zapisu dla lepszego zrozumienia treści.
----	-----------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------

**Stanowisko PKP PLK S.A.:** PKP PLK S.A. poprawi oczywistą omyłkę pisarską zgodnie z uwagą PKP Cargo.

14	3.1. Wprowadzenie.	<p>Krajowy rejestr infrastruktury (RINF), prowadzony przez Prezesa UTK w postaci elektronicznej, jest dostępny na stronie internetowej <a href="https://rinf.utk.gov.pl">https://rinf.utk.gov.pl</a>.</p>	UTK	<p>Krajowy rejestr infrastruktury (RINF), prowadzony przez Prezesa UTK w postaci elektronicznej, jest dostępny <b>dla zarejestrowanych użytkowników</b> na stronie internetowej <a href="https://rinf.utk.gov.pl">https://rinf.utk.gov.pl</a>.</p>	Dotychczasowe brzmienie projektu sugeruje odbiorcy, że dostęp do RINF jest swobodny i nie wymaga dodatkowych uprawnień. Natomiast w praktyce każdy użytkownik musi mieć nadane uprawnienia. Tym samym doprecyzowanie w tej materii należy uznać za zasadne.
----	-----------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**Stanowisko PKP PLK S.A.:** PKP PLK S.A. przyjmuje propozycję doprecyzowania zapisów podrozdziału 3.1 Wprowadzenie.

**Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu Regulaminu sieci 2018/2019,  
opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 11 sierpnia 2017 r.,  
wraz ze stanowiskiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

15	3.5. Dostępność infrastruktury. ust. 2	2. Planowanie zamknięć torowych dzieli się na: 1) długoterminowe; 2) okresowe.	UTK		Należy dookreślić czym są wymienione rodzaje zamknięć torowych.  W przedstawionym projekcie zmian do regulaminu brak jest definicji „zamknięć torowych”, lub odesłania do dokumentu, w którym są one definiowane. W proponowanej wersji zapis pozostaje niezrozumiały.
<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> PKP PLK S.A. zmieni zapis podrozdziału 3.5 ust. 2.					
16	4.1. Tytuł.	4.1 Przydzielanie zdolności przepustowej dla obiektów infrastruktury usługowej.	COLAS RAIL POLSKA	<del>4.4</del> 4.10. Przydzielanie zdolności przepustowej dla obiektów infrastruktury usługowej.	Wynika to kolejności numeracji.
<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> PKP PLK S.A. poprawi oczywistą omyłkę pisarską zgodnie z uwagą COLAS RAIL POLSKA.					
17	4.1. Wprowadzenie. ust. 10	10. Brak uzupełnienia, o którym mowa w ust. 9, jest podstawą do odrzucenia wniosku.	UTK	10. Brak uzupełnienia, o którym mowa w ust. 9, jest podstawą <del>do odrzucenia wniosków</del> odmówienia rozpatrzenia wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej.	Zgodnie z art. 30a. ust.1. ustawy o transporcie kolejowym: <i>W przypadku gdy zarządca odmówi rozpatrzenia wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej lub odmówi przydzielenia zdolności przepustowej, aplikant może złożyć skargę do Prezesa UTK.</i>  Tym samym w świetle powszechnie obowiązujących przepisów prawa, to <u>odmowa rozpatrzenia wniosku o przydzielenie przepustowości i odmowa przydzielenia zdolności przepustowej</u> są formami w jakich zarządca może negatywnie rozpatrzeć wniosek aplikanta. Ustawa nie przewiduje formy „odrzucenia wniosku”.
<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> PKP PLK S.A. przychyliła się do propozycji UTK.					

**Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu Regulaminu sieci 2018/2019,  
opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 11 sierpnia 2017 r.,  
wraz ze stanowiskiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

18	4.2.1. Składanie wniosków o przydzielenie tras pociągów. ust. 6	6. Warunkiem koniecznym przyjęcia wniosku o przydzielenie trasy pociągu jest zawarcie informacji określonych we wzorze zamieszczonym w <b>załączniku 6.1.</b>  Aplikant niebędący licencjonowanym przewoźnikiem kolejowym ma obowiązek wskazania w składanym wniosku o przydzielenie trasy pociągu przewoźnika, któremu powierzy realizację przewozów.  W przypadku kolejowych przewozów pasażerskich, wymagane jest wybranie podstawy realizacji przewozów, zgodnie z instrukcją wypełniania wniosków.	URZ. MARSZ. WOJ. DOLN.	6. Warunkiem koniecznym przyjęcia wniosku o przydzielenie trasy pociągu jest zawarcie informacji określonych we wzorze zamieszczonym w <b>załączniku 6.1.</b> Aplikant niebędący licencjonowanym przewoźnikiem kolejowym ma obowiązek wskazania w <b>składanym złożonym</b> wniosku o przydzielenie trasy pociągu przewoźnika, któremu powierzy realizację przewozów, <b>najpóźniej na 30 dni przed nadaniem zarządzenia RRJP.</b>  W przypadku kolejowych przewozów pasażerskich, wymagane jest wybranie podstawy realizacji przewozów, zgodnie z instrukcją wypełniania wniosków.	Wydłużenie (do września) okresu wskazania w złożonym wniosku o przydzielenie trasy pociągu przewoźnika, któremu Organizator (aplikant) zamierza powierzyć realizację przewozów, wynika z wydłużonego okresu kształtowania docelowej oferty przewozowej w związku z zapewnieniem jej finansowania. Zgodnie z harmonogramem PKP PLK wnioski o przydzielenie trasy pociągu składa się kilka miesięcy wcześniej niż ustalany jest budżet Organizatora mający pokryć deficyt połączeń. Odroczenie okresu wskazania przewoźnika dla danego wniosku pozwoli Organizatorowi na swobodne kształtowanie oferty przewozowej w podziale na przewoźników podczas trwania konstrukcji rocznego rozkładu jazdy pociągów.
<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> Postanowienie pozostaje bez zmian. Aby Aplikantowi przydzielić zdolność przepustową w ramach RRJ, wnioski muszą zostać złożone w terminie składania wniosków RRJ. Wynika to z zasad konstrukcji rozkładu jazdy. W innym przypadku, Aplikantowi będzie przysługiwało prawo składania wniosków w terminie późniejszym, ale w ramach IRJ.					
19	4.2.1. Składanie wniosków o przydzielenie tras pociągów. ust. 14	14. Aplikant mający siedzibę poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej, przed złożeniem wniosku o przydzielenie tras pociągów na międzynarodowe kolejowe przewozy osób, obejmujące prawo do zapewnienia podróżnym możliwości wsiadania i wysiadania na stacjach znajdujących się na sieci PLK, zobowiązany jest przedłożyć decyzję Prezesa UTK w sprawie zakresu dostępu do infrastruktury kolejowej lub decyzję o przyznaniu otwartego dostępu, na adres wskazany w podrozdziale 2.2.2. ust. 2.	UTK	14. Aplikant mający siedzibę poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej, przed złożeniem wniosku o przydzielenie tras pociągów na międzynarodowe kolejowe przewozy osób, obejmujące prawo do zapewnienia podróżnym możliwości wsiadania i wysiadania na stacjach znajdujących się na sieci PLK, zobowiązany jest przedłożyć decyzję Prezesa UTK <del>w sprawie zakresu dostępu do infrastruktury kolejowej lub decyzję</del> o przyznaniu otwartego dostępu <del>na danej trasie międzynarodowej</del> , na adres wskazany w podrozdziale 2.2.2. ust. 2.	W art. 29 c ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym wskazane zostało, że w zakresie połączeń międzynarodowych Prezes UTK wydaje decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie międzynarodowej. Wobec tego wystarczające jest wskazanie w regulaminie, że aplikant obowiązany jest przedłożyć decyzję o przyznaniu otwartego dostępu.
<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> PKP PLK S.A. przyjmuje uwagę UTK i zmienia redakcję przepisu. na: „Aplikant mający siedzibę poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej, przed złożeniem wniosku o przydzielenie tras pociągów na międzynarodowe kolejowe przewozy osób, obejmujące prawo do zapewnienia podróżnym możliwości wsiadania i wysiadania na stacjach znajdujących się na sieci PLK, zobowiązany jest przedłożyć decyzję Prezesa UTK o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie międzynarodowej, na adres wskazany w podrozdziale 2.2.2. ust. 2.”.					

**Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu Regulaminu sieci 2018/2019,  
opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 11 sierpnia 2017 r.,  
wraz ze stanowiskiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

20	4.2.2. Tytuł.	4.2.2 Składanie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów lub postoju.	IC	4.2.2 Składanie wniosków o <del>przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewry lub w celu postoju.</del>	Zwracamy uwagę na mieszanie dwóch zasadniczo różnych kwestii: składania „wniosków o zdolność przepustową w celu wykonania manewrów lub w celu postoju” z „wnioskami o manewry lub postój”, o których mowa w ust. 6 tegoż podrozdziału. Z uwagi na zapis ust. 7 dotyczącego terminu na składanie wniosków o manewry lub postój zakładamy, że podrozdział ten dotyczy właśnie tego typu wniosków.
<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> PKP PLK S.A. odpowiednio zmodyfikuje postanowienie podrozdziału 4.2.2., aby uniknąć wątpliwości interpretacyjnych.					
21	4.2.2. Składanie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów lub postoju. ust. 7	6. Warunkiem przyjęcia wniosku o manewry lub postój jest ujęcie informacji zawartych w opisie w <b>załączniku 6.4</b> , przy czym dla wniosku o manewry niezbędne jest wypełnienie części A, B i C, natomiast dla wniosku o postój części A ,B i D. Dopuszcza się złożenie jednego wniosku o manewry i postój, o ile wniosek dotyczy tej samej stacji.  7. Wniosek, o którym mowa w ust. 6, składany jest do godz. 23:59 dnia poprzedzającego dzień, w którym mają być realizowane manewry lub postój.	PKP Cargo	6. Warunkiem przyjęcia wniosku o manewry lub postój jest ujęcie informacji zawartych w opisie w <b>załączniku 6.4</b> , przy czym dla wniosku o manewry niezbędne jest wypełnienie części A, B i C, natomiast dla wniosku o postój części A ,B i D. Dopuszcza się złożenie jednego wniosku o manewry i postój, o ile wniosek dotyczy tej samej stacji.  7. Wniosek, o którym mowa w ust. 6, składany jest <del>do godz. 23:59 dnia poprzedzającego dzień, w którym mają być realizowane manewry lub postój.</del> z wyprzedzeniem co najmniej 2 godzin przed planowanym rozpoczęciem manewrów lub postoju.	Pozostawienie bez zmian proponowanego przez PLK terminu składania wniosków spowoduje zbędne postoje pociągów oczekujących na przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonywania manewrów.
<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> PKP PLK S.A. nie oczekuje określenia wykonania manewrów w konkretnych godzinach, gdyż przewoźnik będzie wskazywał liczbę wykonywanych prac manewrowych na dany dzień/stację wyrażoną w sztukach (np. 10 manewrów). W sytuacji, gdy przewoźnik na dany dzień złoży wniosek na 10 ruchów manewrowych, dyżurny ruchu będzie odnotowywał liczbę wykonanych ruchów i przekaze informacje zwrotną, że z 10 zamówionych prac manewrowych - realnie zostało wykonanych 6. Podobnie będzie w sytuacji składania wniosków o postój. Na stacjach z górkami rozrządowymi nie będzie ruchów manewrowych, gdyż jest to Obiekt Infrastruktury Usługowej (OIU), a opłata będzie pobierana za każdy wjeżdżający na stację wagon.					
22	4.2.2. Składanie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów lub postoju. ust. 8	8. W przypadku awarii systemu lub ze względu na warunki eksploatacyjne, których nie można było przewidzieć wcześniej, potrzeby wykonania danego manewru lub postoju zgłaszane są bezpośrednio do dyżurnego ruchu przez pracownika przewoźnika. Zgłoszenie takie dokonywane jest poprzez radiotelefon.	IC	8. W przypadku awarii systemu lub ze względu na warunki eksploatacyjne, których nie można było przewidzieć wcześniej, potrzeby wykonania danego manewru lub postoju zgłaszane są bezpośrednio do dyżurnego ruchu przez pracownika przewoźnika. Zgłoszenie takie dokonywane jest	Zgodnie z §4 ust. 8 rozporządzenia w sprawie udostępniania infrastruktury.

**Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu Regulaminu sieci 2018/2019,  
opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 11 sierpnia 2017 r.,  
wraz ze stanowiskiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

				poprzez radiotelefon-telefonicznie lub przy użyciu urządzeń radiolączności.	
<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> PKP PLK S.A. podtrzymuje stanowisko pozostania przy zgłoszeniu potrzeby wykonania danego manewru lub postoju bezpośrednio do dyżurnego ruchu przez pracownika przewoźnika poprzez radiotelefon lub za pomocą systemu. Jeśli PKP PLK S.A. dopuściłaby formę telefoniczną, podając przy tym numery telefonów, praca dyżurnego ruchu mogłaby zostać zakłócona, z uwagi na chociażby dzwoniący telefon. Dodatkowo, radiotelefon w większości przypadków jest nagrywany.					
23	4.2.2. Składanie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów lub postoju.		PKP Cargo	9. Dopuszcza się składanie jednego wniosku o manewry i postoje na cały okres obowiązywania RJ.  10. Nie ma konieczności występowania z wnioskiem na manewry lub postoje jeżeli wynikają one z zarządzonego rozkładu jazdy.	Propozycja rozważenia wprowadzenia dodatkowych zapisów.  Niezbędne jest również wyjaśnienie, czy wnioski o manewry lub postoje będą dotyczyć wszystkich stacji na sieci PLK, czy np. oprócz stacji rozrządowych i manewrowych.
<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> PKP PLK S.A. zmodyfikuje podrozdział 4.2.2, dodając ust. 9 i 10 w brzmieniu: „9. PLK może odmówić realizacji wniosku w przypadku wyczerpania zdolności przepustowej w danej lokalizacji. 10. Nie ma konieczności składania wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów w zakresie zmiany czoła pociągu lub postoju, jeśli wynikają one z zarządzonego rozkładu jazdy lub z przyczyn leżących po stronie PLK”.					
24	4.3.1. Harmonogram rocznego rozkładu jazdy. ust. 1	1. PLK opracowuje projekt RRJ na podstawie wniosków o przydzielenie tras pociągów złożonych zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziałach 4.1. - 4.2., z zachowaniem terminów:	PKP Cargo	Propozycja usunięcia zapisu dot. pociągów służbowych.	W tabeli z terminami składania wniosków o przydzielenie tras pociągów są wymienione pociągi służbowe - aktualnie pociągi takie nie występują.

**Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu Regulaminu sieci 2018/2019,  
opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 11 sierpnia 2017 r.,  
wraz ze stanowiskiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

		Terminy						
Rodzaj trasy		od	do					
TRASY MIĘDZYNARODOWE, WIELOSIECIOWE ORAZ OBJĘTE UMOWĄ RAMOWĄ Rodzaje pociągów (rodzaje według załącznika 6.1)								
Pasażerskie, towarowe, służbowe i lokomotywy	26.03.2018 r.	09.04.2018 r.						
TRASY JEDNOSIECIOWE Rodzaje pociągów (rodzaje według załącznika 6.1)								
Pasażerskie	02.04.2018 r.	13.04.2018 r.						
Towarowe	28.05.2018 r.	08.06.2018 r.						
próżne składy oraz lokomotywy do ruchu pasażerskiego (PC, PW, PX, LP, LW, PH)	28.05.2018 r.	08.06.2018 r.						
lokomotywy do ruchu towarowego (LT, LM, LS, TH)	02.07.2018 r.	09.07.2018 r.						
TRASY IRJ na okres obowiązywania RRJ								
Pasażerskie, towarowe, służbowe i lokomotywy	10.07.2018 r.	10.09.2018 r.						
<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> Słowo „służbowe” zostaje zastąpione słowami „próżne składy pasażerskie”.								
25	4.3.1. Harmonogram rocznego rozkładu jazdy. ust. 7	7. Ostateczny termin, w którym PLK dopuszcza w złożonych wnioskach zmianę przewoźnika kolejowego przez aplikanta, który nie jest przewoźnikiem - upływa w dniu 08.06.2018 r.		UTK	Do przeformułowania. UTK zauważa, że zgodnie z art. 29d ust. 1 i 2 ustawy o transporcie kolejowym umowa o przydzielenie zdolności przepustowej, zawierana pomiędzy aplikantem a zarządcą infrastruktury określa w szczególności: 1) prawa i obowiązki zarządcy i aplikanta w odniesieniu do przydzielonej zdolności przepustowej; 2) <u>sposób i terminy przekazywania zarządcy informacji o przewoźniku kolejowym uprawnionym do wykorzystania zdolności przepustowej, która zostanie przydzielona aplikantowi.</u>			

**Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu Regulaminu sieci 2018/2019,  
opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 11 sierpnia 2017 r.,  
wraz ze stanowiskiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

					Z tego względu UTK, sugeruje dokonanie zmian w zaproponowanym przez PLK projekcie Regulaminu.
<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> Przepisy ustawy wskazują, że istotnie w umowie o przydzielenie zdolności przepustowej należy wskazać sposób i termin przekazywania zarządcy informacji o przewoźniku kolejowym uprawnionym do wykorzystania przydzielonej zdolności przepustowej – co nie wyklucza, aby taka informacja była również podana w Regulaminie sieci. Postanowienie to zostało wprowadzone do Regulaminu dla czytelności całego procesu przydzielania zdolności przepustowej. PKP PLK S.A. pozostawia postanowienie bez zmian.					
26	4.3.2. Harmonogram zamawiania tras pociągów poza rocznym rozkładem jazdy – indywidualny rozkład jazdy. ust. 1 pkt. 1 lit. c  + dodanie lit. d	1. Wnioski o przydzielenie trasy pociągów w ramach IRJ można składać od dnia 10 lipca 2018 r.: 1) dla tras pociągów krajowych najpóźniej: a) 40 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu dla tras pociągów pasażerskich; b) 7 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu dla tras pociągów pasażerskich okazjonalnych; c) 5 dni roboczych przed planowanym odjazdem dla tras pociągów towarowych, niehandlowych pasażerskich (tzn. nierealizujących przewozu osób), lokomotyw luzem;	PR	1. Wnioski o przydzielenie trasy pociągów w ramach IRJ można składać od dnia 10 lipca 2018 r.: 1) dla tras pociągów krajowych najpóźniej: a) 40 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu dla tras pociągów pasażerskich; b) 7 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu dla tras pociągów pasażerskich okazjonalnych; c) <del>5 dni roboczych</del> 3 godziny przed planowanym odjazdem dla tras pociągów <del>towarowych</del> , niehandlowych pasażerskich (tzn. nierealizujących przewozu osób), lokomotyw luzem;  Proponujemy dodać: d) 12 godzin przed planowanym odjazdem dla tras pociągów pasażerskich w sytuacjach nadzwyczajnych np. zwiększonego potoku podróźnych przy obsłudze imprez masowych.	Czas na składanie wniosków o przydzielenie tras pociągów w ramach IRJ określony w projekcie 5 dni roboczych (obecnie jest 12 h) . Zdecydowanie jest zbyt długi ponieważ składane wnioski w ramach IRJ wynikają z uwagi na potrzeby bieżące, doraźne, awaryjne itp. Nie jesteśmy w stanie zaplanować przesyłków pojazdów z wyprzedzeniem 5 dniowym.  Proponujemy dodać zapis podczas organizowanych masowych imprez i nie przewidywanego zwiększonego potoku podróźnych tak, aby była możliwość uruchomienia dodatkowego pociągu handlowego (pasażerskiego) w sytuacjach awaryjnych.
<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> Przy organizacji imprez, kiedy rozkład jazdy nie jest podawany do publicznej wiadomości, obowiązuje termin 7 dni, tj. przejazd okazjonalny - termin zgodnie z Ustawą.					

**Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu Regulaminu sieci 2018/2019,  
opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 11 sierpnia 2017 r.,  
wraz ze stanowiskiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

27	<p>4.3.2. Harmonogram zamawiania tras pociągów poza rocznym rozkładem jazdy – indywidualny rozkład jazdy. ust. 1 pkt. 2 lit. b tiret 1</p>	<p>2) dla tras pociągów międzynarodowych, które wymagają uzgodnienia z zagranicznymi zarządcami infrastruktury kolejowej, aplikant jest zobowiązany złożyć za pomocą ISZTP przez właściwą dla stacji granicznej ekspozyturę Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK, pod nadzorem komórki One Stop Shop (OSS), najpóźniej:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) 40 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu dla tras pociągów pasażerskich;</li> <li>b) dla pociągów towarowych oraz pociągów pasażerskich niehandlowych (tzn. nierealizujących przewozów osób):</li> </ul> <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>	PR	<p>2) dla tras pociągów międzynarodowych, które wymagają uzgodnienia z zagranicznymi zarządcami infrastruktury kolejowej, aplikant jest zobowiązany złożyć za pomocą ISZTP przez właściwą dla stacji granicznej ekspozyturę Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK, pod nadzorem komórki One Stop Shop (OSS), najpóźniej:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) 40 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu dla tras pociągów pasażerskich;</li> <li>b) dla pociągów towarowych oraz pociągów pasażerskich niehandlowych (tzn. nierealizujących przewozów osób):</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <del>7 dni roboczych</del> <b>5 godzin</b> przed <del>dnem</del> 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</li> </ul>	<p>Składane wnioski w ramach IRJ wynikają z uwagi na potrzeby bieżące, doraźne, awaryjne itp. Nie jesteśmy w stanie zaplanować przesyłu pojazdów z wyprzedzeniem 7 dniowym.</p>
----	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu Regulaminu sieci 2018/2019,  
opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 11 sierpnia 2017 r.,  
wraz ze stanowiskiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

				z wykorzystaniem sieci więcej niż jednego zagranicznego zarządcy infrastruktury kolejowej, który nie jest członkiem RNE;	
<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> Termin 7 dni roboczych dla tras międzynarodowych wynika z wymogu ich uzgodnienia z zagranicznymi zarządcami infrastruktury kolejowej, a w praktyce i tak jest on krótszy. PKP PLK S.A. podtrzymuje pozostawienie brzmienia z zapisu ust. 1 pkt. 2 lit. b tiret 1 bez zmian.					
28	4.3.2. Harmonogram zamawiania tras pociągów poza rocznym rozkładem jazdy – indywidualny rozkład jazdy. ust. 5	5. PLK nie przydziela zdolności przepustowej na wniosek złożony w ramach IRJ poniżej 8 godzin przed planowanym uruchomieniem pociągu lub 3 godziny w przypadku wniosków dotyczących przejazdów lokomotyw luzem.	IC	5. PLK nie przydziela zdolności przepustowej na wniosek złożony w ramach IRJ poniżej 8 godzin przed planowanym uruchomieniem pociągu lub 3 godziny <b>w przypadku dla wniosków dotyczących przejazdów lokomotyw luzem, poza uzasadnionymi przypadkami.</b>	Taka zmiana zgłaszana była przez PKP IC do zmian do Regulaminu 2017/2018. Chodzi o sytuacje awaryjnego podsyłania lokomotyw, czy też składu.
<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> „PLK nie przydziela zdolności przepustowej na wniosek złożony w ramach IRJ poniżej 8 godzin przed planowanym uruchomieniem pociągu lub 3 godziny w przypadku wniosków dotyczących przejazdów lokomotywy luzem”.					
29	4.3.2. Harmonogram zamawiania tras pociągów poza rocznym rozkładem jazdy – indywidualny rozkład jazdy. ust. 13 pkt. 2	12. PLK nie później niż w terminie 5 dni roboczych od dnia złożenia wniosku opracowuje projekt IRJ. 13. Termin wskazany w ust. 12 może zostać wydłużony: 1) w przypadku wniosków na trasy międzynarodowe i wielosieciowe z uwagi na czas potrzebny na uzgodnienia styków pomiędzy zarządcami; 2) w uzgodnieniu z aplikantem, dla tras wymagających szczegółowych uzgodnień (np. pociągi okazjonalne na imprezy masowe); 3) w przypadku konieczności uzgodnienia zmian wtórnych tras pociągów innych aplikantów.	IC	12. PLK nie później niż w terminie 5 dni roboczych od dnia złożenia wniosku opracowuje projekt IRJ. 13. Termin wskazany w ust. 12 może zostać wydłużony: 1) w przypadku wniosków na trasy międzynarodowe i wielosieciowe z uwagi na czas potrzebny na uzgodnienia styków pomiędzy zarządcami; 2) w uzgodnieniu z aplikantem, dla tras wymagających szczegółowych uzgodnień (np. pociągi okazjonalne na imprezy masowe, <b>pociągi ogólnodostępne uruchamiane z powodu okoliczności nie przewidzianych wcześniej, tj. wysokiej frekwencji czy opóźnienia pociągu z zagranicy</b> );	Taka zmiana zgłaszana była przez PKP IC do zmian do Regulaminu 2017/2018.

**Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu Regulaminu sieci 2018/2019,  
opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 11 sierpnia 2017 r.,  
wraz ze stanowiskiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

				3) w przypadku konieczności uzgodnienia zmian wtórnych tras pociągów innych aplikantów.																												
<p><b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> Ust. 13 pkt. 2 ust. 1 wskazuje, że PKP PLK S.A. w terminie 5 dni roboczych od dnia złożenia przez aplikanta wniosku, ma obowiązek opracować IRJ. Ewentualne wydłużenie czasu jego opracowywania (dłużej niż 5 dni) nie będzie zależne od tego, czy będą to pociągi międzynarodowe, czy okazjonalne. Wyrażenie „(...) (np. <i>pociągi okazjonalne na imprezy masowe</i>)” jest jedynie przykładem, który nie oznacza ostatecznego zamknięcia listy. Nie jest możliwe określenie wszystkich wyjątkowych przypadków. Brzmienie ust. 13 pkt. 2 pozostaje bez zmian.</p>																																
30	4.3.3.1.	<p>4.3.3.1 Zmiany, w których rozpatrywane są wnioski o przydzielenie tras pociągów (Aktualizacja rozkładu jazdy).</p> <p>1. PLK wprowadza aktualizację rozkładu jazdy obowiązującą od 9 czerwca 2019 r., według następującego harmonogramu:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>L.p.</th> <th>Wyszczególnienie</th> <th>Termin</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Składanie wniosków o przydzielenie tras pociągów</td> <td>15-22.01.2019 r.</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Opracowanie projektu rozkładu jazdy na podstawie złożonych wniosków o przydzielenie tras pociągów</td> <td>23.01-13.02.2019 r.</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Przekazanie projektu rozkładu jazdy pociągów</td> <td>14.02.2019 r.</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Analiza i zgłaszanie uwag do projektu rozkładu jazdy pociągów</td> <td>15-19.02.2019 r.</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>Realizacja lub odmowa realizacji uwag i propozycji zmian</td> <td>20-27.02.2019 r.</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>Akceptacja rozkładu jazdy pociągów</td> <td>28.02-1.03.2019 r.</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>Zarządzenie rozkładu jazdy pociągów</td> <td>04.03.2019 r.</td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>Okres kursowania pociągów</td> <td>09.06-14.12.2019 r.</td> </tr> </tbody> </table>	L.p.	Wyszczególnienie	Termin	1	Składanie wniosków o przydzielenie tras pociągów	15-22.01.2019 r.	2	Opracowanie projektu rozkładu jazdy na podstawie złożonych wniosków o przydzielenie tras pociągów	23.01-13.02.2019 r.	3	Przekazanie projektu rozkładu jazdy pociągów	14.02.2019 r.	4	Analiza i zgłaszanie uwag do projektu rozkładu jazdy pociągów	15-19.02.2019 r.	5	Realizacja lub odmowa realizacji uwag i propozycji zmian	20-27.02.2019 r.	6	Akceptacja rozkładu jazdy pociągów	28.02-1.03.2019 r.	7	Zarządzenie rozkładu jazdy pociągów	04.03.2019 r.	8	Okres kursowania pociągów	09.06-14.12.2019 r.	PKP Cargo	<p>Dostosować ilość oraz terminy obowiązywania aktualizacji RJ do tego jak jest to określone przez RNE.</p>	<p>Dotyczy Regulaminu 2017/2018 oraz 2018/2019: zgodność z RNE powinna być zapewniona zarówno pod kątem ilości aktualizacji jak i ich wdrożenia (pierwsza obowiązuje w lutym, razem 5 aktualizacji) oraz terminów składania wniosków na aktualizację (max. 8 tygodni przed rozpoczęciem okresu kursowania). Obecne rozbieżności w terminach składania wniosków utrudniają znacząco współpracę międzynarodową.</p>
L.p.	Wyszczególnienie	Termin																														
1	Składanie wniosków o przydzielenie tras pociągów	15-22.01.2019 r.																														
2	Opracowanie projektu rozkładu jazdy na podstawie złożonych wniosków o przydzielenie tras pociągów	23.01-13.02.2019 r.																														
3	Przekazanie projektu rozkładu jazdy pociągów	14.02.2019 r.																														
4	Analiza i zgłaszanie uwag do projektu rozkładu jazdy pociągów	15-19.02.2019 r.																														
5	Realizacja lub odmowa realizacji uwag i propozycji zmian	20-27.02.2019 r.																														
6	Akceptacja rozkładu jazdy pociągów	28.02-1.03.2019 r.																														
7	Zarządzenie rozkładu jazdy pociągów	04.03.2019 r.																														
8	Okres kursowania pociągów	09.06-14.12.2019 r.																														

**Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu Regulaminu sieci 2018/2019,  
opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 11 sierpnia 2017 r.,  
wraz ze stanowiskiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

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	19-20.11.2018 r.	6-7.05.2019 r.	03-04.06.2019 r.
2	Opracowanie projektu rozkładu jazdy na podstawie złożonych wniosków o przydzielenie tras pociągów	21-27.11.2018 r.	8-14.05.2019 r.	05-11.06.2019 r.
3	Przekazanie projektu rozkładu jazdy pociągów	28.11.2018 r.	15.05.2019 r.	12.06.2019 r.
4	Analiza i zgłaszanie uwag do projektu rozkładu jazdy pociągów	29-30.11.2018 r.	16-17.05.2019 r.	13-14.06.2019 r.
5	Realizacja lub odmowa realizacji uwag i propozycji zmian	3-5.12.2018 r.	20-23.05.2019 r.	17-19.06.2019 r.
6	Akceptacja rozkładu jazdy pociągów	6.12.2018 r.	24.05.2019 r.	20.06.2019 r.
7	Zarządzenie rozkładu jazdy pociągów	7.12.2018 r.	27.05.2019 r.	21.06.2019 r.
8	Okres kursowania pociągów	1.04-14.12.2019 r.	2.09-14.12.2019 r.	07.10-14.12.2019 r.

**Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu Regulaminu sieci 2018/2019,  
opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 11 sierpnia 2017 r.,  
wraz ze stanowiskiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

Stanowisko PKP PLK S.A.: Mylone są terminy korekty z terminami składania wniosków. Terminów składania wniosków do korekty nie da się zachować zgodnie z kalendarzem RNE i z punktu widzenia prowadzonych przez zarządcę infrastruktury inwestycji w okresie kilku najbliższych lat nie będzie możliwości ich zachowania.					
31	4.3.3.2. Zmiany, w których nie są rozpatrywane wnioski o przydzielenie tras pociągów. ust. 4	4. W przypadku planowanej realizacji robót na linii kolejowej, powodującej zmiany rozkładu jazdy pociągów w pasażerskim ruchu krajowym lub międzynarodowym, Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym najpóźniej na 60 dni kalendarzowych przed planowanym terminem zmiany, zgodnie z terminami wskazanymi w <b>załączniku 5.2</b> , przekazuje do uzgodnienia przez ISZTP i pocztą elektroniczną, odrębnie każdemu z zainteresowanych aplikantów, projekt ZRJ. Aplikant w okresie nie dłuższym niż 10 dni kalendarzowych zgodnie z terminami określonymi w <b>załączniku 5.2</b> , uzgadnia projekt albo zgłasza uwagi lub proponuje zmiany. Brak odpowiedzi ze strony aplikanta jest jednoznaczny z akceptacją przesłanej propozycji i uzgodnieniem rozkładu jazdy pociągów.	PR	4. W przypadku planowanej realizacji robót na linii kolejowej, powodującej zmiany rozkładu jazdy pociągów w pasażerskim ruchu krajowym lub międzynarodowym, Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym najpóźniej na 60 dni kalendarzowych przed planowanym terminem zmiany, zgodnie z terminami wskazanymi w <b>załączniku 5.2</b> , przekazuje do uzgodnienia przez ISZTP i pocztą elektroniczną, odrębnie każdemu z zainteresowanych aplikantów, projekt ZRJ. Aplikant w okresie nie dłuższym niż 10 dni <del>kalendarzowych</del> <b>roboczych</b> zgodnie z terminami określonymi w <b>załączniku 5.2</b> , uzgadnia projekt albo zgłasza uwagi lub proponuje zmiany. Brak odpowiedzi ze strony aplikanta jest jednoznaczny z akceptacją przesłanej propozycji i uzgodnieniem rozkładu jazdy pociągów.	Z uwagi na pracochłonność sprawdzenie projektu ZRJ przewoźnik (aplikant) potrzebuje co najmniej 10 dni roboczych na sprawdzenie RJ, obiegu składów, skomunikowani itp. W 10 dniach kalendarzowych są 4 dni świąteczne, co skraca czas na analizę i uzgodnienia z Organizatorem przedstawionego rozkładu jazdy.
Stanowisko PKP PLK S.A.: Brak możliwości skrócenia okresu na uzgodnienie lub zgłoszenie uwag przez aplikanta do ZRJ z 10 dni kalendarzowych na robocze ze względu na istotne wydłużenie czasu jego konstrukcji. Przewoźnik ma możliwość bieżącego wglądu do systemu konstrukcji rozkładu jazdy, stąd okres uzgodnienia jest realnie krótszy.					
32	4.3.3.2. Zmiany, w których nie są rozpatrywane wnioski o przydzielenie tras pociągów. ust. 5 pkt. 3)	5. W przypadku, gdy PLK nie może w pełni uwzględnić uwag lub zrealizować zmian, o których mowa w ust. 4:  1) PLK przygotowuje projekt rozkładu jazdy pociągów maksymalnie uwzględniający uwagi aplikanta;  2) PLK powiadamia o tym aplikanta;  3) aplikant akceptuje projekt, o którym mowa w pkt 1 lub rezygnuje z przydzielonej	PR	5. W przypadku, gdy PLK nie może w pełni uwzględnić uwag lub zrealizować zmian, o których mowa w ust. 4:  1) PLK przygotowuje projekt rozkładu jazdy pociągów maksymalnie uwzględniający uwagi aplikanta;  2) PLK powiadamia o tym aplikanta;  3) aplikant <b>warunkowo</b> akceptuje projekt, <b>jako najbardziej optymalne rozwiązanie w określonych warunkach</b> , o którym mowa w pkt 1 lub rezygnuje z przydzielonej zdolności	Akceptacja warunkowa oznacza akceptację rozkładu jazdy, który nie w pełni satysfakcjonuje przewoźnika, a jest wyborem możliwie najlepszego optymalnego rozwiązania.

**Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu Regulaminu sieci 2018/2019,  
opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 11 sierpnia 2017 r.,  
wraz ze stanowiskiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

		zdolności przepustowej w całości albo w części.		przepustowej w całości albo w części.	
<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> Zapis ust. 5 pkt. 3 wynika wprost z rozporządzenia. PKP PLK S.A. zmieni brzmienie przepisu na: „3) aplikant akceptuje projekt, o którym mowa w pkt 1, jako optymalne rozwiązanie w określonych warunkach lub rezygnuje z przydzielonej zdolności przepustowej w całości albo w części”.					
33	4.3.3.2. Zmiany, w których nie są rozpatrywane wnioski o przydzielenie tras pociągów. ust. 7 i ust. 8	<p>7. PLK w terminie 10 dni kalendarzowych od otrzymania zmian do projektów ZRJ zgłoszonych przez aplikantów wprowadza je, opracowuje plan zajętości krawędzi peronowych oraz najpóźniej w terminie 40 dni kalendarzowych przed wejściem w życie - zarządza ZRJ. Opracowany ZRJ PLK przesyła aplikantom pocztą elektroniczną.</p> <p>8. W przypadku planowanej realizacji robót na linii kolejowej, powodującej zmiany rozkładu jazdy pociągów w ruchu towarowym, Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym najpóźniej na 35 dni kalendarzowych przed planowanym terminem zmiany, zgodnie z <b>załącznikiem 5.2</b> przekazuje do uzgodnienia przez ISZTP i pocztą elektroniczną, odrębnie każdemu z zainteresowanych aplikantów, projekt ZRJ. Aplikant w okresie nie dłuższym niż 10 dni kalendarzowych uzgadnia projekt albo zgłasza uwagi lub proponuje zmiany. Brak odpowiedzi ze strony aplikanta jest jednoznaczny z akceptacją przesłanej propozycji i uzgodnieniem rozkładu jazdy pociągów. W przypadku, gdy PLK nie może w pełni uwzględnić uwag lub zrealizować zmian obowiązuje procedura wskazana w ust. 5.</p>	PR	<p>7. PLK w terminie 10 dni <del>kalendarzowych</del> roboczych od otrzymania zmian do projektów ZRJ zgłoszonych przez aplikantów wprowadza je, opracowuje plan zajętości krawędzi peronowych oraz najpóźniej w terminie 40 dni kalendarzowych przed wejściem w życie - zarządza ZRJ. Opracowany ZRJ PLK przesyła aplikantom pocztą elektroniczną.</p> <p>8. W przypadku planowanej realizacji robót na linii kolejowej, powodującej zmiany rozkładu jazdy pociągów w ruchu towarowym, Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym najpóźniej na 35 dni kalendarzowych przed planowanym terminem zmiany, zgodnie z <b>załącznikiem 5.2</b> przekazuje do uzgodnienia przez ISZTP i pocztą elektroniczną, odrębnie każdemu z zainteresowanych aplikantów, projekt ZRJ. Aplikant w okresie nie dłuższym niż 10 dni <del>kalendarzowych</del>- roboczych uzgadnia projekt albo zgłasza uwagi lub proponuje zmiany. Brak odpowiedzi ze strony aplikanta jest jednoznaczny z akceptacją przesłanej propozycji i uzgodnieniem rozkładu jazdy pociągów. W przypadku, gdy PLK nie może w pełni uwzględnić uwag lub zrealizować zmian obowiązuje procedura wskazana w ust. 5.</p>	Z uwagi na pracochłonność sprawdzenia projektu ZRJ przewoźnik (aplikant) potrzebuje co najmniej 10 dni roboczych na sprawdzenie RJ, obiegów składów, skomunikowani itp.
<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> Brak możliwości wydłużenia okresu na zgłoszenie przez aplikanta zmian do ZRJ z 10 dni kalendarzowych na robocze ze względu na istotne wydłużenie czasu jego konstrukcji.					

**Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu Regulaminu sieci 2018/2019,  
opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 11 sierpnia 2017 r.,  
wraz ze stanowiskiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

34	<p>4.3.6. Korzystanie z linii/odcinków kolejowych, dla których nie jest opracowywany rozkład jazdy pociągów.</p> <p>(w związku z) 4.6. Komunikacja zastępcza ust. 4</p>	<p>1. Korzystanie z linii/odcinków kolejowych, dla których nie jest opracowywany rozkład jazdy pociągów, odbywa się według zasad zawartych w ust. 2-7.</p> <p>2. Przewoźnik występuje z wnioskiem o korzystanie z linii/odcinków, o których mowa w ust. 1, do właściwego zakładu linii kolejowych PLK, przy czym zakład PLK obowiązany jest do rozpatrzenia wystąpienia przewoźnika w okresie nie dłuższym niż 5 dni kalendarzowych od daty jego złożenia, pod warunkiem spełnienia przez wnioskującego warunków określonych w ust. 3.</p> <p>Wystąpienie pisemne, niespełniające warunku, o którym mowa w ust. 3, nie daje podstaw do jakichkolwiek roszczeń w stosunku do PLK co do przygotowania przejazdów na liniach/odcinkach ujętych w wystąpieniu.</p> <p>3. Wystąpienie przewoźnika o korzystanie z linii/odcinków kolejowych, dla których ze względu na stan techniczny linii nie jest opracowywany rozkład jazdy pociągów, musi zawierać w szczególności:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) oznaczenie zakładu linii kolejowych, na obszarze którego znajduje się linia/odcinek, z której/go skorzystać chce przewoźnik; w przypadku kiedy linia/odcinek znajduje się na obszarze dwóch lub więcej zakładów, wniosek złożony do jednego z nich jest traktowany jako złożony do PLK;</li> <li>2) firmę, siedzibę i adres przedsiębiorstwa przewoźnika;</li> <li>3) datę sporządzenia wniosku;</li> <li>4) wskazanie linii/odcinków, o wykorzystanie których przewoźnik występuje;</li> <li>5) wskazanie okresu, w jakim linie/odcinki mają być wykorzystane do wykonywania na nich przejazdów;</li> <li>6) określenie rodzaju ładunków;</li> <li>7) deklarację wielkości pracy eksploatacyjnej w</li> </ol>	UTK		<p>Do sprecyzowania.</p> <p>Z treści niniejszego podrozdziału nie wynika, czy swoim zakresem obejmuje on tylko te odcinki, linie dla których jako prędkość maksymalną wskazano wartość 0 km/h. Z tego względu UTK sugeruje doprecyzowanie powyższego podrozdziału. Działania to będzie miało znaczenie w zakresie pozostałych regulacji projektu Regulaminu, w tym dotyczących kosztów komunikacji zastępczej.</p>
----	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu Regulaminu sieci 2018/2019,  
opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 11 sierpnia 2017 r.,  
wraz ze stanowiskiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

		<p>bruttotonokilometrach (btkm) i pociągokilometrach (pockm) na linii/odcinku, o korzystanie z której/go przewoźnik wnosi;</p> <p>8) wskazanie parametrów pociągów przewoźnika, w tym rodzaju pociągów, rodzaju trakcji, przewidywanych parametrów, a w szczególności: masy brutto pociągów, liczby wagonów i długości pociągów, nacisku osi, maksymalnej prędkości;</p> <p>9) wskazanie propozycji organizacji przewozów, umożliwiających opracowanie i realizację przejazdów na wnioskowanych liniach/odcinkach i ewentualnie odcinkach przyległych.</p> <p>4. Po rozpatrzeniu aspektów technicznych, organizacyjnych, eksploatacyjnych i ekonomicznych – w uzgodnieniu z przewoźnikiem warunków technicznych i eksploatacyjnych oraz zasad pokrycia wydatków z tym związanych – PLK, tj. właściwy zakład linii kolejowych, sporządza regulamin prowadzenia ruchu na linii/odcinku, dla której/go nie jest opracowywany rozkład jazdy pociągów, uwzględniając w nim przede wszystkim zasady i warunki prowadzenia ruchu na liniach kolejowych określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2015 r., poz. 360) oraz przepisach wewnętrznych wskazanych w <b>załączniku 3</b>.</p> <p>5. Koszty opracowania regulaminu prowadzenia ruchu na linii/odcinku, dla której/ego nie jest przygotowywany rozkład jazdy pociągów, ponosi przewoźnik.</p> <p>6. Regulamin prowadzenia ruchu na linii/odcinku, dla której/ego nie jest opracowywany rozkład jazdy pociągów – opracowany w trybie zgodnym z opisanym powyżej i zatwierdzony zgodnie z przepisami wewnętrznymi PLK – stanowi podstawę</p>			
--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--

**Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu Regulaminu sieci 2018/2019,  
opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 11 sierpnia 2017 r.,  
wraz ze stanowiskiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

		<p>zawarcia umowy o korzystanie z linii/odcinka, dla której/ego nie jest opracowywany rozkład jazdy pociągów.</p> <p>7. W umowie, o której mowa w ust. 6, opłatę za korzystanie z linii/odcinka, dla której/go nie jest opracowywany rozkład jazdy pociągów, oblicza się na podstawie odrębnej kalkulacji, uwzględniając:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) koszty niezbędne do poniesienia w związku z przygotowaniem linii/odcinka do prowadzenia na nim przejazdów pociągów;</li> <li>2) koszty ponoszone na utrzymanie i eksploatację linii/odcinka w tej części, która jest uznana jako bezpośredni rezultat wykonywania danego przejazdu pociągu.</li> </ol> <p>W przypadku linii/odcinka, dla którego w okresie obowiązywania ostatniego rozkładu jazdy pociągów była możliwość opracowania rozkładu jazdy pociągów, stosowane są stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury.</p>			
<p><b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> W poprzednich Regulaminach było doprecyzowanie, które to są linie, a obecne zmiany wprowadzone do Regulaminu sieci 2018/2019 nie uwzględniają zapisu, że chodzi o linie/odcinki, dla których prędkość techniczna wynosi 0 km/h. Linie, na których nie jest prowadzony ruch - nie są utrzymywane jak inne linie. Załącznik 1 wskazuje, które są to linie i podana jest ich prędkość techniczna. W opisie zabrakło informacji, że ze względów technicznych nie jest opracowywany rozkład jazdy dla linii, dla których prędkość rozkładowa wynosi 0 km/h. PKP PLK S.A. przyjmuje uwagę UTK i dokona doprecyzowania podrozdziału 4.3.6.</p>					
35	4.4.1. Proces koordynacji. ust. 1	<p>1. PLK organizuje konferencje rozkładów jazdy z udziałem zainteresowanych aplikantów i przewoźników pasażerskich dla dokonania koordynacji połączeń.</p> <p>Ustalenia z konferencji międzynarodowych dotyczących rozkładów jazdy międzynarodowych pociągów pasażerskich i towarowych uzgodnione z przedstawicielem Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK, aplikanta oraz przewoźnika są wiążące.</p>	PR	<p>1. PLK organizuje konferencje rozkładów jazdy z udziałem zainteresowanych aplikantów i przewoźników pasażerskich dla dokonania koordynacji połączeń <b>oraz skomunikowań, w tym skomunikowań między przewoźnikami.</b></p> <p>Ustalenia z konferencji międzynarodowych dotyczących rozkładów jazdy międzynarodowych pociągów pasażerskich i towarowych uzgodnione z przedstawicielem Centrum Zarządzania Ruchem</p>	Uważamy, że rola PLK w koordynacji skomunikowań pociągów różnych aplikantów (przewoźników) powinna być wiodąca.

**Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu Regulaminu sieci 2018/2019,  
opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 11 sierpnia 2017 r.,  
wraz ze stanowiskiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

				Kolejowym PLK, aplikanta oraz przewoźnika są wiążące.	
<p><b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> „1. PLK organizuje konferencje rozkładów jazdy z udziałem zainteresowanych aplikantów i przewoźników pasażerskich dla dokonania koordynacji połączeń oraz skomunikowań. Ustalenia z konferencji międzynarodowych dotyczących rozkładów jazdy międzynarodowych pociągów pasażerskich i towarowych uzgodnione z przedstawicielami Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK, aplikanta oraz przewoźnika są wiążące. Terminy konferencji są określone w załączniku 8.”. Zaproponowane przez PKP PLK S.A. sformułowanie „oraz skomunikowań” dotyczy oddzielnej konferencji dla przewoźników.</p>					
36	4.6. Komunikacja zastępcza. ust. 2	2. Planowanie komunikacji zastępczej z powodu planowanych zamknięć torowych odbywa się w procesie opracowywania i uzgadniania ZRJ, o którym mowa w podrozdziale 4.3.3.2 ust. 4. Właściwa terenowo ekspozytura Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK wskazuje jednostkę organizacyjną PLK, którą przewoźnik obciąża kosztami, o których mowa w ust. 3.	IC	2. Planowanie komunikacji zastępczej z powodu planowanych zamknięć torowych odbywa się w procesie opracowywania i uzgadniania ZRJ, o którym mowa w podrozdziale 4.3.3.2 ust. 4. Właściwa terenowo ekspozytura Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK wskazuje jednostkę organizacyjną PLK, którą przewoźnik obciąża kosztami, o których mowa w ust. 3. <b>PLK wskaże przewoźnikowi w obrębie dworca/ stacji kolejowej miejsce ewentualnego zatrzymania/ postoju autobusów ZKA.</b>	Taka zmiana zgłaszana była do Regulaminu 2017/2018.
<p><b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> PKP PLK S.A. zmodyfikuje postanowienie Regulaminu na: „Planowanie komunikacji zastępczej z powodu planowanych zamknięć torowych odbywa się w procesie opracowywania i uzgadniania ZRJ, o którym mowa w podrozdziale 4.3.3.2 ust. 4. Właściwa terenowo ekspozytura Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK wskazuje jednostkę organizacyjną PLK, którą przewoźnik obciąża kosztami, o których mowa w ust. 3. Pracownicy jednostek organizacyjnych PLK współpracują z pracownikami przewoźnika kolejowego w ustaleniu miejsca zatrzymań komunikacji zastępczej w obrębie obszaru kolejowego zarządzanego przez PLK.”.</p>					

**Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu Regulaminu sieci 2018/2019,  
opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 11 sierpnia 2017 r.,  
wraz ze stanowiskiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

37	4.6. Komunikacja zastępcza. ust. 3	3. PLK obowiązana jest do pokrycia dodatkowych kosztów ponoszonych przez przewoźnika z tytułu wprowadzenia komunikacji zastępczej, jeżeli jej wprowadzenie wynika z przyczyn leżących po stronie PLK. Przez dodatkowe koszty, o których mowa wyżej, rozumie się różnicę pomiędzy kosztami za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, które poniósłby przewoźnik w przypadku realizacji przejazdu bez jakichkolwiek ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, powstałych z przyczyn leżących po stronie PLK, a pełnymi udokumentowanymi fakturą kosztami ponoszonymi przez przewoźnika za wykonanie usługi komunikacji zastępczej przez realizatora tej usługi. 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.	UTK		Do uzupełnienia.  UTK rekomenduje zwiększanie zakresu finansowania komunikacji zastępczej, zgodnie z przesyłaną przez Prezesa UTK korespondencją w tej sprawie, jak również wydanymi decyzjami administracyjnymi zastępującymi umowy. Zwrot kosztów nie powinien ograniczać się wyłącznie do kosztów udostępnienia pojazdu drogowego wraz z jego kierowcą.
			IC	3. PLK obowiązana jest do pokrycia dodatkowych kosztów ponoszonych przez przewoźnika z tytułu wprowadzenia komunikacji zastępczej, jeżeli jej wprowadzenie wynika z przyczyn leżących po stronie PLK. Przez dodatkowe koszty, o których mowa wyżej, rozumie się różnicę pomiędzy kosztami za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, które poniósłby przewoźnik w przypadku realizacji przejazdu bez jakichkolwiek ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, powstałych z przyczyn leżących po stronie PLK, a pełnymi udokumentowanymi fakturą/fakturami kosztami ponoszonymi przez przewoźnika za wykonane usługi <b>wynikające z tytułu wprowadzenia</b> komunikacji zastępczej przez realizatora tej usługi.  Pełne koszty, o których mowa powyżej, odnoszą się <b>zarówno</b> do kwoty faktury wystawionej przez realizatora wykonującego usługi <b>autobusowej</b>	Zgodnie z Decyzją UTK DRRK-WR.713.17.2016.12JBJ z dnia 28.10.2017 r. podtrzymaną Decyzją DRRK – WR.713.35.2016.6.JBJ z dnia 02.03.2017 r.

**Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu Regulaminu sieci 2018/2019,  
opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 11 sierpnia 2017 r.,  
wraz ze stanowiskiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

				<p>komunikacji zastępczej, <del>są to</del> tj. koszty udostępnienia pojazdu drogowego wraz z jego kierowcą, jak i kwot wynikających z dodatkowych kosztów komunikacji zastępczej, tj. kosztów związanych, w tym między innymi z:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) obsługą rewidencką,</li> <li>b) obsługą manewrową,</li> <li>c) tymczasowymi punktami czyszczeń wagonów (wywóz śmieci z wagonów, odfekalnianie),</li> </ul> <p>w sytuacji jeśli jest to uzasadnione z uwagi na wprowadzone zmiany organizacji ruchu kolejowego wynikające z planowanych robót modernizacyjnych i remontowych na liniach PLK.</p> <p>Przez dodatkowe koszty, o których mowa powyżej, rozumie się różnicę pomiędzy kosztami za minimalny dostęp do infrastruktury i/lub w sytuacjach dowozu pasażerów do i ze stacji/przystanków osobowych, na których postoje się nie odbywają ze względu na przejazd pociągu drogą okrężną lub w przypadku przejazdu pociągu trasa zaplanowana, ale bez możliwości zatrzymania się na stacjach/przystankach osobowych, przewoźnik obciąży jednostkę organizacyjną Zarządcy, poniesionymi z tego tytułu pełnymi udokumentowanymi fakturą kosztami.</p>	
			PR	<p>3. PLK obowiązana jest do pokrycia dodatkowych kosztów ponoszonych przez przewoźnika z tytułu wprowadzenia komunikacji zastępczej,</p>	<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</p>

**Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu Regulaminu sieci 2018/2019,  
opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 11 sierpnia 2017 r.,  
wraz ze stanowiskiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

			<p>jeżeli jej wprowadzenie wynika z przyczyn leżących po stronie PLK.</p> <p>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. <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, oraz udokumentowanych zwiększonych kosztów przewoźnika z tytułu realizacji powyższej komunikacji zastępczej.</del></p>	<p>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> <p>a) dodatkowego 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> <p>b) dodatkowy przewóz pracowników przewoźnika taksówkami (podjazdy i zjazdy do/ z pociągów)</p> <p>c) koszty powstałe udokumentowane wypłacane odszkodowania podróżnym, utracone przychody (zwroty za bilety przy rezygnacji z przejazdu)</p> <p>d) dodatkowe koszty powstałe w związku z ustaleniem chronometrażu z tytułu wprowadzenia komunikacji zastępczej autobusowej (tj. praca kierowcy, paliwo oraz godziny dodatkowe dla pracownika - delegacja)</p> <p>e) dodatkowe koszty ponoszone z tytułu wyposażenia autobusów ZKA w tablice kierunkowe</p> <p>f) wzrostu zapotrzebowania taborowego (wzrasta konieczność zatrudnienia dodatkowych pojazdów)</p> <p>g) dodatkowe zjazdy i podjazdy pociągami służbowymi a związane z tym są dodatkowe koszty za zużycie paliwa i energii elektrycznej,</p> <p>h) dodatkowe tankowanie z autocystern (znaczący wzrost w cenie za dostarczenie paliwa autocysterną a stałym dostawcą)</p> <p>i) dodatkowy wynajem specjalistycznych pojazdów do fekaliów i wodowania pojazdów kolejowych</p> <p>j) dodatkowej publikacji informacji dla podróżnych.</p> <p>k) dodatkowe koszty ponoszone z tytułu zatrzymywania się na przystankach KZA należących do innych podmiotów</p> <p>Według zapisu:</p>
--	--	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu Regulaminu sieci 2018/2019,  
opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 11 sierpnia 2017 r.,  
wraz ze stanowiskiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

					<p>“Pełne koszty, o których mowa wyżej, odnoszą się do kwoty z faktury, wystawionej przez realizatora wykonującego usługi komunikacji zastępczej. W naszej opinii: “Pełne poniesione, udokumentowane koszty, które ponosi przewoźnik obciążą PKP PLK S.A.”.</p>
<p><b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> PKP PLK S.A. począwszy od października 2016 r. współpracuje z Centrum Unijnych Projektów Transportowych w zakresie propozycji zgłaszanych przez Urząd Transportu Kolejowego i przewoźników. Obecnie uregulowane zostały kwestie zasad w przypadkach odwołania pociągu w ZRJ. CUPT przyjął szczegółową ścieżkę audytu dla weryfikacji kwalifikowalności kosztów z tytułu wprowadzenia komunikacji zastępczej. W przypadku projektów finansowanych z POIiŚ, CEF oraz POPW, PKP PLK S.A. jest obowiązana do zawarcia z przewoźnikami dodatkowego porozumienia w sprawie komunikacji zastępczej w związku z robotami na danej linii. CUPT dla potrzeb audytu wskazał, iż do umowy zawieranej przez PKP PLK S.A. z przewoźnikiem muszą być dostarczone odpowiednie oświadczenia stanowiące integralną jego część. Przewoźnicy do każdej faktury będą musieli dostarczyć oświadczenia.</p> <p>Zał. 1 stanowi oświadczenie przewoźnika kolejowego o dokonaniu oceny efektywności i racjonalności komunikacji zastępczej, które może być modyfikowane w różnych przypadkach. W przypadku wyłonienia przewoźnika w drodze postępowania przetargowego - przewoźnik dokonuje odpowiedniego wpisu w oświadczeniu. Wymogi CUPT odnoszą się do tego, aby każdy przewoźnik zapewniający komunikację zastępczą własnymi środkami, przedstawił kalkulację kosztów i podpisał oświadczenie.</p> <p>Zał. 2 przedmiotowego porozumienia stanowi oświadczenie przewoźnika kolejowego o nier refundowaniu dodatkowych kosztów komunikacji zastępczej przez organizatora transportu zbiorowego, które jest podstawą do refundowania środków przez CUPT. W przypadku niedostarczenia przez przewoźnika do PKP PLK S.A. przedmiotowych oświadczeń - zarządca infrastruktury nie będzie mógł ubiegać się o zwrot kosztów z tytułu komunikacji zastępczej od CUPT.</p> <p>W kwestiach poruszanych przez przewoźników, dodatkowo tworzona jest ścieżka audytu dla budowy przystanków i honorowania biletów. Prośba do wszystkich przewoźników o pomoc w opracowaniu ścieżki audytu dla honorowania biletów.</p> <p>PKP PLK S.A. rozpoczęła prace nad odrębnym zagadnieniem związanym z przypadkami, w których nie przydziela tras pociągów i nie jest opracowany ZRJ. Obecnie nie ma możliwości kwalifikowania tych środków. Aktualnie CUPT przyjął propozycję honorowania biletów, a w przypadku innych kosztów związanych między innymi z pracą pracowników przewoźników, koszty te nie są kwalifikowane.</p>					
38	4.6. Komunikacja zastępcza. ust. 4	4. Rozliczenia kosztów komunikacji zastępczej odbywają się zgodnie z postanowieniami Umowy o wykorzystanie. W przypadku prowadzenia robót inwestycyjnych przez PLK w lokalizacjach związanych z realizacją projektów ujętych w Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku, przyjętym Uchwałą nr 144/2016 Rady Ministrów z dnia 23 listopada 2016 r. i zaktualizowanym Uchwałą nr 106/2017 Rady Ministrów z dnia 12 lipca 2017 r., rozliczenie kosztów komunikacji zastępczej odbywać się będzie na podstawie odrębnie zawartego porozumienia.	IC	4. Rozliczenia kosztów komunikacji zastępczej odbywają się zgodnie z postanowieniami Umowy o wykorzystanie. W przypadku prowadzenia robót inwestycyjnych przez PLK w lokalizacjach związanych z realizacją projektów ujętych w Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku, przyjętym Uchwałą nr 144/2016 Rady Ministrów z dnia 23 listopada 2016 r. i zaktualizowanym Uchwałą nr 106/2017 Rady Ministrów z dnia 12 lipca 2017 r., rozliczenie kosztów komunikacji zastępczej odbywać się będzie na podstawie odrębnie zawartego porozumienia <b>pomiędzy Przewoźnikiem a Zarządcą,</b>	<p>Ponieważ odniesienie do inwestycji z KPK nie wyczerpuje wszelkich sytuacji, z jaką Przewoźnicy mają do czynienia zaproponowaliśmy zapis przerzucający odpowiedzialność za organizację KZ w pozostałych, nieprzewidzianych w Regulaminie sytuacjach, na PLK.</p> <p>Ponadto wnioskujemy, aby szablon projektu porozumienia stanowił załącznik do Regulaminu.</p>

**Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu Regulaminu sieci 2018/2019,  
opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 11 sierpnia 2017 r.,  
wraz ze stanowiskiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

				<p>którego projekt będzie stanowił załącznik nr.... do niniejszego Regulaminu.</p> <p>Koszty zastosowania komunikacji zastępczej, w sytuacjach, które nie zostały ujęte w przedmiotowym podrozdziale, będą pokrywane w całości przez PLK.</p>	
			PR	<p>4. Rozliczenia kosztów komunikacji zastępczej odbywają się zgodnie z postanowieniami Umowy o wykorzystanie. W przypadku prowadzenia robót inwestycyjnych przez PLK w lokalizacjach związanych z realizacją projektów ujętych w Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku, przyjętym Uchwałą nr 144/2016 Rady Ministrów z dnia 23 listopada 2016 r. i zaktualizowanym Uchwałą nr 106/2017 Rady Ministrów z dnia 12 lipca 2017 r., <del>rozliczenie kosztów komunikacji zastępczej kosztami za komunikację zastępczą oraz udokumentowanymi dodatkowymi kosztami, które poniesie przewoźnik odbywać się będzie na podstawie odrębnie zawartego porozumienia- zostanie obciążona</del> PKP PLK S.A.</p>	Oznacza inne rozliczenia kosztów. W naszej opinii PLK musi pokryć koszty powstałe z tego tytułu bez względu na rodzaj prowadzonych robót.
<p><b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> PKP PLK S.A. zmodyfikuje postanowienie na: „4. Rozliczenia kosztów komunikacji zastępczej odbywają się zgodnie z postanowieniami Umowy o wykorzystanie. W przypadku prowadzenia robót inwestycyjnych przez PLK w lokalizacjach związanych z realizacją projektów POIiŚ, CEF lub POPW, rozliczenie kosztów komunikacji zastępczej odbywać się będzie na podstawie odrębnie zawartego porozumienia”.</p>					
39	4.6. Komunikacja zastępcza. ust. 5	5. W celu rozliczenia kosztów komunikacji zastępczej przewoźnik będzie zobowiązany do złożenia oświadczenia o dokonaniu oceny efektywności i racjonalności organizacji komunikacji zastępczej oraz oświadczenia o nierfundowaniu dodatkowych kosztów komunikacji	IC	5. W celu rozliczenia kosztów komunikacji zastępczej przewoźnik będzie zobowiązany do złożenia <del>oświadczenia o dokonaniu oceny efektywności i racjonalności organizacji komunikacji zastępczej oraz</del> oświadczenia o nierfundowaniu dodatkowych kosztów komunikacji	<p>Taka zmiana zgłaszana była już przez PKP IC do zmian do Regulaminu 2017/2018.</p> <p>PKP IC nie wyraża zgody na wprowadzenie obowiązku składania „oświadczenia o dokonaniu oceny efektywności i racjonalności organizacji komunikacji zastępczej”. Przede wszystkim nie rozumiemy, na czym miałyby polegać ocena efektywności, zwłaszcza w przypadku pociągów jadących w</p>

**Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu Regulaminu sieci 2018/2019,  
opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 11 sierpnia 2017 r.,  
wraz ze stanowiskiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

		zastępczej przez organizatora transportu zbiorowego.		zastępczej przez organizatora transportu zbiorowego.	<p>ramach umowy PSC. Dla przykładu MliB twierdzi, że dla pociągu PSC racjonalna jest komunikacja zastępcza nawet dla kilku osób w celu zachowania ciągłości oferty.</p> <p>Niezależnie od tego, głównym i, naszym zdaniem, jedynym argumentem do oceny „racjonalności organizacji komunikacji zastępczej” jest obowiązek przewozu pasażerów do stacji objętych zamknięciami /ograniczeniami w korzystaniu z infrastruktury kolejowej z przyczyn leżących po Państwa stronie, więc oświadczenie w tym zakresie w zasadzie byłoby szablonowe.</p> <p>Ponadto chcielibyśmy ograniczyć składanie oświadczeń w zakresie refundacji kosztów do zamknięć planowanych i długoterminowych.</p>
			PR	<p>5. W celu rozliczenia kosztów komunikacji zastępczej przewoźnik będzie zobowiązany do złożenia oświadczenia o dokonaniu oceny efektywności i racjonalności organizacji komunikacji zastępczej <del>oraz oświadczenia o nier refundowaniu dodatkowych kosztów komunikacji zastępczej przez organizatora transportu zbiorowego.</del></p> <p>Ewentualnie wykreślić w całości ust. 5.</p>	<p>Zapis nieuprawniony. Zapisy dotyczące oświadczenia organizatora publicznego transportu kolejowego powinny znaleźć umocowanie w powszechnie obowiązującym prawie np. ustawie o transporcie zbiorowym, a nie w Regulaminie sieci. Aplikant (w przypadku, gdy jest to przewoźnik) nie będzie miał wpływu na składane oświadczenia przez organizatora publicznego transportu kolejowego. Nie znany jest nam przykład, aby organizator publicznego transportu kolejowego był w Umowie z przewoźnikiem zobowiązany do refundowania dodatkowych kosztów komunikacji zastępczej. Organizatorem przewozów jest Urząd Marszałkowski, który finansuje przewozy a tym samym dodatkowe koszty, które powinien ponosić Zarządca infrastruktury jako jednostka organizująca zamknięcia torowe i odpowiedzialna za stan torów.</p>
<p><b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> Zamysł wynika z faktu, że wprowadzenie komunikacji zastępczej nastąpiło w drodze przetargu na podstawie wewnętrznego regulaminu. Ocena efektywności i racjonalizacji organizacji komunikacji zastępczej jest jedynie oświadczeniem dla potrzeb CUPT, niemniej jednak nie powinno podlegać sprawdzeniu przez nikogo. Nazwa oświadczenia została wprowadzona przez CUPT.</p>					
40	4.6. Komunikacja zastępcza. ust. 6	6. Wprowadzenie komunikacji zastępczej przez przewoźnika z przyczyn, o których mowa w podrozdziale 4.9.5. ust. 1 oraz nieplanowanych zamknięć torowych, nieujętych w ZRJ, odbywa się w trybie operatywnego uzgodnienia z właściwą terenowo ekspozyturą Centrum Zarządzania	PR	6. Wprowadzenie komunikacji zastępczej przez przewoźnika z przyczyn, o których mowa w podrozdziale 4.9.5. ust. 1 oraz nieplanowanych zamknięć torowych, nieujętych w ZRJ, odbywa się w trybie operatywnego uzgodnienia z właściwą	Zapis porządkujący.

**Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu Regulaminu sieci 2018/2019,  
opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 11 sierpnia 2017 r.,  
wraz ze stanowiskiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

		<p>Ruchem Kolejowym PLK (zgodnie z <b>załącznikiem 4.3</b>). Przewoźnik, przed wprowadzeniem komunikacji zastępczej, informuje właściwą terenowo ekspozyturę Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK podając:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) datę i godzinę wprowadzenia komunikacji zastępczej;</li> <li>2) wykaz pociągów, za które zostanie wprowadzona komunikacja zastępcza;</li> <li>3) relację trasy przejazdu komunikacji zastępczej.</li> </ol> <p>Wyżej wymienione informacje powinny być również przekazane w formie pisemnej.</p>		<p>terenowo ekspozyturą Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK (zgodnie z <b>załącznikiem 4.3</b>). Przewoźnik, przed wprowadzeniem komunikacji zastępczej, informuje właściwą terenowo ekspozyturę Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PLK podając:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) datę i godzinę wprowadzenia komunikacji zastępczej;</li> <li>2) wykaz pociągów, za które zostanie wprowadzona komunikacja zastępcza;</li> <li>3) relację trasy przejazdu komunikacji zastępczej.</li> </ol> <p>Wyżej wymienione informacje powinny być również przekazane w formie pisemnej.</p> <p><b>Pokrycie kosztów wprowadzenia komunikacji zastępczej odbywa się według zasad określonych w ust. 3</b></p>	
<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> PKP PLK S.A. w umowach o wykorzystanie doprecyzuje kwestię zwrotu kosztów z tytułu ZKA.					
41	4.7. Zasady rezygnacji z niewykorzystanej zdolności przepustowej.		PR		<b>Brak w podrozdziale regulacji dotyczących zasad rezygnacji z przydzielonej zdolności przepustowej dotyczącej wykonywania manewrów lub postoju. Wnosimy o wyjaśnienie trybu postępowania w tej sprawie.</b>
<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> Jeśli nie będzie składania rezygnacji z przydzielonej zdolności przepustowej na manewry i postoje to nie będzie z tego tytułu żadnych konsekwencji. Przewoźnik będzie miał możliwość zweryfikowania zamówionej zdolności przepustowej dzięki opracowanemu przez PKP PLK S.A. modułowi do obsługi wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej.					
42	4.9.3. Przewidywane problemy. ust. 6	5. PLK ma prawo – w przypadkach wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych, tj. konieczności „ściągnięcia” uszkodzonego taboru lub taboru z przemieszczonym ładunkiem, w celu przywrócenia możliwości przejazdu – do użycia pojazdu kolejowego z napędem przewoźnika lub zatrudnienia (zadysponowania do wykonania	PKP Cargo	6. 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.	W punkcie 5 (czyli „wyżej”) mowa o wszystkich przypadkach utrudnień eksploatacyjnych. Konieczność użycia ratownictwa technicznego nie musi być podyktowana jedynie winą przewoźnika. Należy więc precyzyjnie określić sytuację, w której obciążony jest przewoźnik.
				Kosztami działań zespołów kolejowego ratownictwa technicznego, <b>e-których</b>	

**Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu Regulaminu sieci 2018/2019,  
opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 11 sierpnia 2017 r.,  
wraz ze stanowiskiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

		<p>odpowiednich czynności) pracownika przewoźnika (maszynisty, rewidenta), posiadającego odpowiednie kwalifikacje w celu usunięcia ze szlaku uszkodzonego pojazdu kolejowego tego przewoźnika oraz innego przewoźnika.</p> <p>Dotyczy to również przypadków konieczności wyłączenia uszkodzonego taboru z pociągu, który z powodu usterki taboru uniemożliwiającej jego dalszą jazdę, został zatrzymany na torze głównym zasadniczym na stacji oraz gdy zatrzymany pociąg blokuje lub znacznie ogranicza przejezdność stacji.</p> <p>Użycie pojazdu kolejowego z napędem przewoźnika lub zatrudnienie (zadysponowanie) pracownika przewoźnika przez PLK może być zastosowane jedynie w celu „ściągnięcia” uszkodzonego pojazdu do najbliższej stacji, na której istnieją warunki do jego odstawienia albo do przestawienia uszkodzonego taboru z toru głównego na tor boczny na stacji i pomocy w wykonaniu wymaganej próby hamulca po wyłączeniu taboru z pociągu.</p> <p>W przypadkach, kiedy konieczność dodatkowego użycia pojazdu kolejowego z napędem spowodowana jest winą przewoźnika, rozliczenie kosztów poniesionych z tego tytułu odbywa się zgodnie z zasadami zawartymi w Umowie o wykorzystanie, z uwzględnieniem postanowień podrozdziału 7.4.</p> <p>6. 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.</p>		<p><del>mowa wyżej</del>, którego konieczność użycia podyktowana jest winą przewoźnika, PLK obciąża przewoźnika. Przed dokonaniem obciążenia kosztami, PLK przedkłada przewoźnikowi kalkulację kosztów działania zespołu kolejowego ratownictwa technicznego.</p>	
--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

**Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu Regulaminu sieci 2018/2019,  
opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 11 sierpnia 2017 r.,  
wraz ze stanowiskiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

		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.			
<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> Ze względu na to, że w ust. 5 są wymienione konkretne przypadki utrudnień eksploatacyjnych dotyczące głównie przewoźnika, nie ma potrzeby doprecyzowania zapisu określającego sytuację, w której obciążany jest przewoźnik. Jest możliwe sformułowanie oddzielnego zapisu, w którym nie będzie odniesienia tylko do przypadków z ust. 5, tylko wszystkich przypadków z winy przewoźnika, których byłoby znacznie więcej. W ust. 6 są opisane typowe sytuacje eksploatacyjne związane z niesprawnością taboru przewoźnika.					
43	4.9.3. Przewidywane problemy. ust. 7	7. Przewoźnik i PLK zobowiązane są do pokrycia udokumentowanych kosztów bezpośrednich, 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.	PKP Cargo	7. Przewoźnik i PLK zobowiązane są do pokrycia udokumentowanych kosztów <b>bezpośrednich</b> , 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.	W związku z toczącymi się aktualnie sprawami w sądach w kwestii interpretacji i udokumentowania kosztów, proponujemy utrzymanie zapisów dotychczasowych do czasu rozstrzygnięcia spraw, które między innymi toczą się przed sądami.
<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> Z punktu widzenia PKP PLK S.A. zapisy ust. 7 są wystarczające jednoznaczne, niemniej jednak zgoda na doprecyzowanie, że chodzi o koszty bezpośrednie bez narzutu i marży zysku.					
44	4.9.3. Przewidywane problemy. ust. 14	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.  Obciążanie przewoźnika tymi kosztami przez PLK odbywa się na zasadach określonych w podrozdziale 7.3. W przypadku, kiedy urządzenia dsat wykryją niesprawności taboru, które nie zostaną potwierdzone komisyjnie przez przewoźnika i PLK, to koszty związane z	PKP Cargo	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.  Obciążanie przewoźnika tymi kosztami przez PLK odbywa się na zasadach określonych w podrozdziale 7.3. W przypadku, kiedy urządzenia dsat <b>wykryją wskazują</b> niesprawności taboru, które nie zostaną potwierdzone komisyjnie przez przewoźnika i PLK, to	Propozycja zmiany zapisu.  Niezbędne jest również wyjaśnienie: Podrozdział 7.3 odnosi się do odpowiedzialności za szkodę zaś tutaj jest mowa o ponoszeniu kosztów za dodatkowe czynności, które ewidentnie szkodą nie są. Brak określenia o jakie czynności chodzi – czy tylko prowadzone przez pracowników (koszty personalne), czy również koszty sprzętu specjalistycznego. Proponujemy również dodanie kolejnego zapisu, iż w przypadku gdy po badaniu na specjalistycznych urządzeniach niesprawności taboru, o których mowa w pkt. 14 nie znajdzie potwierdzenia, wówczas wszelkie koszty z tym związane ponosi PLK.

**Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu Regulaminu sieci 2018/2019,  
opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 11 sierpnia 2017 r.,  
wraz ze stanowiskiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

		wyłączeniem sprawnego taboru ponosi PLK.		koszty związane z wyłączeniem sprawnego taboru ponosi PLK.	
<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> PKP PLK S.A. przyjmuje uwagę PKP Cargo i zmieni redakcję przepisu na.:					
„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. 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”.					
45	4.9.5. Postępowanie w razie zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w transporcie kolejowym. ust. 2 i 3	2. Każdy pracownik przewoźnika, który zauważył, że może dojść lub doszło do wydarzenia kolejowego (w szczególności zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, o których mowa w ust. 1, na obszarze kolejowym, powinien: 1) użyć wszelkich możliwych i dostępnych środków, aby wyeliminować zagrożenie i zapobiec zwiększeniu jego zasięgu oraz ograniczyć skutki; 2) poinformować o tym pracownika najbliższego posterunku ruchu PLK. 3. Jeżeli w wyniku zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, o których mowa w ust. 1, nastąpiło lub może nastąpić bezpośrednie zagrożenie szkodą w środowisku lub szkoda w środowisku, zanieczyszczenie elementów infrastruktury lub istnieje ryzyko eksplozji, pożaru lub inne niebezpieczeństwo dla funkcjonowania kolei, pracownik przewoźnika zobowiązany jest niezwłocznie zawiadomić pracownika najbliższego posterunku ruchu PLK, za pośrednictwem którego dokonywane są powiadomienia zgodnie z rozporządzeniem, o którym mowa w ust. 1 i wdrażane wszelkie możliwe środki eliminujące zagrożenia i zapobiegawcze.	PKP Cargo	2. Każdy pracownik przewoźnika <b>oraz PLK</b> , który zauważył, że może dojść lub doszło do wydarzenia kolejowego (w szczególności zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, o których mowa w ust. 1, na obszarze kolejowym, powinien: 1) użyć wszelkich możliwych i dostępnych środków, aby wyeliminować zagrożenie i zapobiec zwiększeniu jego zasięgu oraz ograniczyć skutki; 2) poinformować o tym pracownika najbliższego posterunku ruchu PLK. 3. Jeżeli w wyniku zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, o których mowa w ust. 1, nastąpiło lub może nastąpić bezpośrednie zagrożenie szkodą w środowisku lub szkoda w środowisku, zanieczyszczenie elementów infrastruktury lub istnieje ryzyko eksplozji, pożaru lub inne niebezpieczeństwo dla funkcjonowania kolei, pracownik przewoźnika <b>oraz PLK</b> zobowiązany jest niezwłocznie zawiadomić pracownika najbliższego posterunku ruchu PLK, za pośrednictwem którego dokonywane są powiadomienia zgodnie z rozporządzeniem, o którym mowa w ust.	Propozycja zmiany zapisu. Uregulowanie odnosi się do pracowników przewoźnika. W tym przypadku winni być wskazani również pracownicy PLK.

**Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu Regulaminu sieci 2018/2019,  
opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 11 sierpnia 2017 r.,  
wraz ze stanowiskiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

				1 i wdrażane wszelkie możliwe środki eliminujące zagrożenia i zapobiegawcze.	
<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> PKP PLK S.A. przyjmuje uwagę PKP Cargo i zmieni redakcję ust. 2 i 3.					
46	<p>4.9.5 Postępowanie w razie zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w transporcie kolejowym. ust. 5</p>	<p>5. Po zakończeniu postępowania w sprawie zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, powodujących straty jednej ze stron Umowy o wykorzystanie, dyrektor zakładu linii kolejowych 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, w ciągu 7 dni od daty zakończenia prac komisji kolejowej lub w przypadku sytuacji potencjalnie niebezpiecznej – sporządzenia sprawozdania końcowego.</p> <p>W skład tego zespołu wchodzi przedstawiciele PLK i przewoźnika posiadający stosowne upoważnienia. Do wydawania upoważnień ze strony PLK upoważniony jest dyrektor zakładu linii kolejowych 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>Podstawę prac zespołu stanowią: w przypadku zdarzeń – protokół ustaleń końcowych komisji kolejowej lub raport Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, natomiast w przypadku sytuacji potencjalnie niebezpiecznej –</p>	PKP Cargo	<p>5. Po zakończeniu postępowania w sprawie zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, powodujących straty jednej ze stron Umowy o wykorzystanie, dyrektor zakładu linii kolejowych 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, w ciągu 7 dni od daty zakończenia prac komisji kolejowej lub w przypadku sytuacji potencjalnie niebezpiecznej – sporządzenia sprawozdania końcowego.</p> <p>W skład tego zespołu wchodzi przedstawiciele PLK i przewoźnika posiadający stosowne upoważnienia. Do wydawania upoważnień ze strony PLK upoważniony jest dyrektor zakładu linii kolejowych 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><b>W przypadku braku porozumienia Stron, protokół z ostatniego posiedzenia powinien umożliwić zawarcie zdania odrębnego</b></p>	<p>Propozycja rozważenia wprowadzenia dodatkowego zapisu.</p>

**Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu Regulaminu sieci 2018/2019,  
opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 11 sierpnia 2017 r.,  
wraz ze stanowiskiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

		sprawozdanie końcowe z przeprowadzonego postępowania.		<p><b>każdego członka komisji, który ma zastrzeżenia.</b></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>	
			PR	<p>5. Po zakończeniu postępowania w sprawie zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, powodujących straty jednej ze stron Umowy o wykorzystanie, dyrektor zakładu linii kolejowych 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, w ciągu 7 dni od daty zakończenia prac komisji kolejowej lub w przypadku sytuacji potencjalnie niebezpiecznej – sporządzenia sprawozdania końcowego.</p> <p>W skład tego zespołu wchodzi przedstawiciele PLK i przewoźnika posiadający stosowne upoważnienia. Do wydawania upoważnień ze strony PLK upoważniony jest dyrektor zakładu linii kolejowych właściwego terytorialnie dla miejsca wystąpienia zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, a ze strony przewoźnika osoba wskazana w Umowie o wykorzystanie.</p> <p><b>W przypadku braku udziału przedstawicieli PLK lub przewoźnika w pracach powołanego zespołu bez podania ważnych przyczyn, ustalenia zespołu są wiążące.</b></p> <p>Każde posiedzenie zespołu jest protokołowane przez stronę powołującą zespół i podpisywane przez wszystkich członków zespołu, a protokół z ostatniego</p>	Zapis reguluje sytuacje, gdy jedna ze stron postępowania ignoruje lub unika odpowiedzialności w celu pokrycia strat drugiej strony.

**Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu Regulaminu sieci 2018/2019,  
opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 11 sierpnia 2017 r.,  
wraz ze stanowiskiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

				posiedzenia, oprócz ustalenia wysokości strat i odpowiedzialności za nie, określa sposób i termin rozliczeń finansowych.  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.	
<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> PKP PLK S.A. przyjmuje uwagę PKP Cargo oraz zaproponuje modyfikację przepisu, uwzględniając propozycję PR.					
47	4.9.5. Postępowanie w razie zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w transporcie kolejowym. ust. 7	7. Roszczeń z tytułu zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, o których mowa w ust. 1, niezawinionych przez PLK, zainteresowane podmioty dochodzą we własnym zakresie.	IC	<del>7. Zainteresowane podmioty nie dochodzą od PLK roszczeń z tytułu zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, o których mowa w ust. 1, a będących wynikiem działania osób trzecich lub siły wyższej.</del>	Doprecyzowanie zapisu w celu uniknięcia nadinterpretacji PLK w przypadkach odpowiedzialności Zarządcy na zasadach ryzyka, a niekoniecznie zawinionych. Przykłady : - pantograf został uszkodzony przez niesprawną sieć, ale PLK stwierdziła, że przed szkodą nie stwierdzono uwag podmiotu serwisującego co do stanu technicznego sieci; - w innej sprawie komisja kolejowa stwierdziła, że szkoda została spowodowana przez niesprawną sieć, a PLK stwierdziła, że pomiary i przeglądy sieci i toru wykonane przed i po zdarzeniu nie wykazały nieprawidłowości.
			COLAS RAIL POLSKA	<del>7. Roszczeń z tytułu zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, o których mowa w ust. 1, niezawinionych przez PLK, zainteresowane podmioty dochodzą we własnym zakresie. Z tytułu zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, o których mowa w ust.1, zaistniałych na torach PLK, zawinionych przez osoby trzecie przewoźnik dochodzi roszczeń od PKP. PKP w stosunku do osób trzecich dochodzi roszczeń we własnym zakresie.</del>	Za dostęp osób trzecich do toru i taboru stojącego na torach PKP oraz za negatywne zjawiska z tym związane odpowiedzialność ponosić powinien Zarządca - nie przewoźnik.
<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> Przewoźnik wskazuje na konkretny przypadek, a każde zdarzenie jest badane zawsze przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych. Może się okazać, że Komisja stwierdzi, że przyczyną zdarzenia był element sieci trakcyjnej (wieszak) i nie ma w tej sytuacji znaczenia, czy wcześniej sieć była przez kogoś sprawdzana, czy też nie. Nie ma możliwości, żeby dyżurny ruchu, bądź maszynista stwierdził ewentualne niesprawności, od tego jest postępowanie wyjaśniające. Zapis ust. 7 dotyczy przypadków, w których np. samochód wjeżdża na przejazd, przewoźnik dochodzi roszczeń z tego tytułu od właściciela pojazdu. Propozycja IC dotyczy w pierwszej kolejności dochodzenia roszczeń od PKP PLK S.A., która w następnej kolejności dochodziłaby					

**Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu Regulaminu sieci 2018/2019,  
opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 11 sierpnia 2017 r.,  
wraz ze stanowiskiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

roszczeń od osoby, która spowodowała dany wypadek. Propozycja jest nie do przyjęcia i jest sprzeczna z instrukcją Ir - 8, która wskazuje, że w takich przypadkach przewoźnik dochodzi roszczeń we własnym zakresie.					
48	5.1. Wprowadzenie.	<p>PLK świadczy następujące usługi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, obejmujący usługi wymienione w podrozdziale 5.2;</li> <li>2) dostęp do obiektów infrastruktury usługowej, który obejmuje usługi wymienione w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do Ustawy, o ile są świadczone;</li> <li>3) inne usługi.</li> </ol>	PR	<p>PLK świadczy następujące usługi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, obejmujący usługi wymienione w podrozdziale 5.2;</li> <li>2) dostęp do obiektów infrastruktury usługowej, który obejmuje usługi wymienione w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do Ustawy, o ile są świadczone;</li> <li>3) inne usługi;</li> <li>4) <b>dostęp do elektronicznych wersji rozkładów jazdy poprzez serwis www i webservice, na zasadach określonych w Załączniku nr 17 do Regulaminu.</b></li> </ol>	Dopisać pkt. 4)
<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> Dostęp do elektronicznych wersji rozkładów jazdy został zaproponowany przez Przewozy Regionalne. Obecnie jest dostęp do elektronicznych rozkładów jazdy, natomiast propozycja zgłoszona przez PR uwzględnia pewne rozszerzenia. PKP PLK S.A. jest w trakcie analizy propozycji PR i zweryfikuje techniczną funkcjonalność modułu generującego pdf pod kątem możliwości wprowadzenia certyfikowanego podpisu.					
49	6.2. System opłat. ust. 2	<p>2. Opłata podstawowa, o której mowa w podrozdziale 6.3.1, w przypadku realizacji przejazdu drogą okrężną według zastępczego rozkładu jazdy z przyczyn leżących po stronie PLK, ustalana jest według trasy zaplanowanej w rozkładzie jazdy pociągów lub trasy okrężnej, jeżeli koszt trasy okrężnej jest niższy od trasy zaplanowanej.</p>	COLAS RAIL POLSKA	<p>2. Opłata podstawowa, o której mowa w podrozdziale 6.3.1, w przypadku realizacji przejazdu drogą okrężną według zastępczego rozkładu jazdy z przyczyn leżących po stronie PLK, ustalana jest według trasy <b>zaplanowanej w rozkładzie jazdy pociągów lub trasy okrężnej, jeżeli koszt trasy okrężnej jest niższy od trasy zaplanowanej okrężnej, jeżeli koszt trasy okrężnej jest niższy od trasy zaplanowanej oraz według trasy zaplanowanej w rozkładzie jazdy jeżeli koszt trasy okrężnej jest wyższy od trasy zaplanowanej.</b></p>	Wynika to z przypisanej winy PLK, więc skutków tego nie powinien ponosić przewoźnik.

**Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu Regulaminu sieci 2018/2019,  
opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 11 sierpnia 2017 r.,  
wraz ze stanowiskiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> W opinii PKP PLK S.A. zaproponowany przez Wnioskodawcę zapis ust. 2 zachowuje ten sam sens przy innym zredagowaniu. Zasadnym wydaje się pozostawienie wersji PKP PLK S.A. ze względu na krótszy zapis.					
49 a	6.2. System opłat. ust. 3	3. Opłata podstawowa, o której mowa w podrozdziale 6.3.1, w przypadku realizacji przejazdu drogą okrężną według indywidualnego rozkładu jazdy z przyczyn leżących po stronie PLK, ustalana jest według „Procedury rozliczeń opłat za przejazdy pociągów towarowych realizowane drogami okrężnymi w związku z prowadzonymi inwestycjami na sieci PLK”, dostępnej na stronie internetowej <a href="http://www.plk-sa.pl">www.plk-sa.pl</a> w zakładce: <i>Dla klientów i kontrahentów.</i>	PKP Cargo	3. Opłata podstawowa, o której mowa w podrozdziale 6.3.1, w przypadku realizacji przejazdu drogą okrężną według indywidualnego rozkładu jazdy <b>oraz katalogu PLK</b> z przyczyn leżących po stronie PLK, ustalana jest według „Procedury rozliczeń opłat za przejazdy pociągów towarowych realizowane drogami okrężnymi w związku z prowadzonymi inwestycjami na sieci PLK”, dostępnej na stronie internetowej <a href="http://www.plk-sa.pl">www.plk-sa.pl</a> w zakładce: <i>Dla klientów i kontrahentów.</i>	
<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> Przyjmuje uwagę PKP Cargo.					
50	6.2. System opłat. ust. 4	4. W przypadku konieczności zrealizowania przewozu przesyłki nadzwyczajnej, powodującego wstrzymanie ruchu po sąsiednim torze, przewoźnik wnosi opłatę podstawową, o której mowa w podrozdziale 6.3.1 za korzystanie z obu torów.	COLAS RAIL POLSKA	4. W przypadku konieczności zrealizowania przewozu przesyłki nadzwyczajnej, powodującego wstrzymanie ruchu po sąsiednim torze, przewoźnik wnosi opłatę podstawową, o której mowa w podrozdziale 6.3.1 za korzystanie z <del>obu torów</del> <b>toru przewozu plus 50% opłaty podstawowej za drugi tor.</b>	Przewoźnik nie korzysta czynnie z całości drugiego toru. Opłata zbyt restrykcyjna dla przewoźnika incydentalnie zmuszonego do takiego przewozu (np. w wyniku zdarzenia).
<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> W przypadku wskazanym w ust. 4, nie można jechać drugim torem, dlatego też opłatę podstawową przewoźnik wnosi za korzystanie z obu torów.					

**Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu Regulaminu sieci 2018/2019,  
opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 11 sierpnia 2017 r.,  
wraz ze stanowiskiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

51	6.4.1. Opłaty za niewykorzystanie/rezygnację ze zdolności przepustowej. ust. 1	1. Opłata rezerwacyjna pobierana od aplikantów za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej, jeżeli aplikant nie wskaże przewoźnika kolejowego, który ma wykorzystać przydzieloną zdolność przepustową, albo przewoźnik kolejowy wskazany przez aplikanta nie zawrze z PLK Umowy o wykorzystanie wynosi 100% opłaty podstawowej za planowany przejazd, nie mniej jednak niż 1000 zł.	PR		Wnosimy o doprecyzowanie o jaką przepustowość chodzi (przydzieloną trasę, wykonywane manewry, postój?) oraz jaki okres (cały RRJ, jednorazowy przejazd?). Zapis dotyczy co prawda przejazdu, ale jak się ma do tego zapis w ust. 2? A co w przypadku zawarcia umowy o wykorzystanie w trybie art. 30d ustawy o transporcie kolejowym? Prosimy o wyjaśnienie i doprecyzowanie zapisów.
<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> Zapisy ust. 1 wskazują jasno, że przejazd oznacza pociąg, a opłata podstawowa co do zasady dotyczy jego przejazdu. Na wniosek przewoźnika PKP PLK S.A. doprecyzuje wyrażenie: „(...) za planowany przejazd pociągu (...)”.					
52	6.4.1. Opłaty za niewykorzystanie/rezygnację ze zdolności przepustowej. ust. 2 pkt. 1	2. W przypadku niewykorzystania przez przewoźnika, z przyczyn leżących po jego stronie, całej albo części trasy pociągu przydzielonej w ramach rocznego rozkładu jazdy, opłata rezerwacyjna za niewykorzystaną część przydzielonej trasy pociągu wynosi:  1) 25% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu: a) w przypadku braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu, b) za okres od dnia złożenia rezygnacji do dnia poprzedzającego wdrożenie zmiany rozkładu jazdy pociągów, dla której nie upłynął jeszcze termin składania wniosków.	URZ. MARSZ. WOJ. DOLN	2. W przypadku niewykorzystania przez przewoźnika, z przyczyn leżących po jego stronie, całej albo części trasy pociągu przydzielonej w ramach rocznego rozkładu jazdy, opłata rezerwacyjna za niewykorzystaną część przydzielonej trasy pociągu wynosi:  1) <b>5% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu (limit 5 tras na każde 100 złożonych wniosków) oraz 25% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu, dla każdej z tras ponad limit ustalony dla obniżonej wartości opłaty rezerwacyjnej:</b> a) w przypadku braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu, b) za okres od dnia złożenia rezygnacji do dnia poprzedzającego wdrożenie zmiany rozkładu jazdy pociągów, dla której nie upłynął jeszcze termin składania wniosków.	Budżet Organizatora połączeń na kolejny rok opracowywany jest kilka miesięcy po terminie składania wniosków o przydzielenie tras pociągów wynikającego z harmonogramu opracowywania RRJP. Stąd też Organizator na etapie składania wniosków nie jest w stanie określić docelowego kształtu oferty przewozowej wobec braku zapewnionego finansowania. Zaproponowane zmiany pozwolą Organizatorowi na rozbudowę oferty przewozowej już na etapie planistycznym (gdy nie jest jeszcze zapewnione finansowanie) przy jednoczesnym ograniczeniu kosztów związanych z koniecznością poniesienia ewentualnych opłat rezerwacyjnych przy rezygnacji z części uprzednio zamówionych tras.

**Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu Regulaminu sieci 2018/2019,  
opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 11 sierpnia 2017 r.,  
wraz ze stanowiskiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> Wysokość opłaty rezerwacyjnej wynika wprost z Rozporządzenia.					
53	6.4.1. Opłaty za niewykorzystanie/rezygnację ze zdolności przepustowej. ust. 2 pkt. 2	2. W przypadku niewykorzystania przez przewoźnika, z przyczyn leżących po jego stronie, całej albo części trasy pociągu przydzielonej w ramach rocznego rozkładu jazdy, opłata rezerwacyjna za niewykorzystaną część przydzielonej trasy pociągu wynosi:  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.	URZ. MARSZ. WOJ. DOLN	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	Proponuje się całkowite usunięcie zapisu z projektu Regulaminu sieci 2018/2019 wobec propozycji zmian i uzasadnienia przytoczonych w pozycji L.p. 2 niniejszego formularza. Zmiana ta nie ograniczy ponadto możliwości wykorzystania przepustowości infrastruktury z uwagi na odległy termin złożenia rezygnacji oraz możliwość jej wykorzystania w ramach IRJ.
<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> Postanowienie wynika z przepisów powszechnie obowiązujących. Przepis regulaminu pozostaje bez zmian.					
54	6.5. Plan wykonania. ust. 1	1. Za kursujące planowo uznaje się wszystkie pociągi pasażerskie i towarowe przewoźnika przeznaczone do przewozu osób i rzeczy, których największe opóźnienie, jakie wystąpiło na trasie przejazdu pociągu na przyjeździe do punktów postoju zamówionych przez aplikanta i położonych na sieci zarządzanej przez PLK nie było większe niż 5 minut w przypadku pociągów pasażerskich i 15 minut w przypadku pociągów towarowych.	PR	1. Za kursujące planowo uznaje się wszystkie pociągi pasażerskie i towarowe przewoźnika przeznaczone do przewozu osób i rzeczy, których największe opóźnienie, jakie wystąpiło na trasie przejazdu pociągu na przyjeździe do punktów postoju zamówionych przez aplikanta i położonych na sieci zarządzanej przez PLK nie było większe niż <del>5</del> 10 minut w przypadku pociągów pasażerskich i 15 minut w przypadku pociągów towarowych.	Wahania czasu 2-3 min. mogą wynikać z różnic odczytu czasu odjazdu na różnych zegarach, a tym samym opóźnienie 5 min. to różnica problematyczna do uzgodnienia.
<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> Wielkość opóźnienia na poziomie 5 i 15 minut wynika z Rozporządzenia wykonawczego 2015/1100 z 7 lipca 2015 r.					

**Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu Regulaminu sieci 2018/2019,  
opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 11 sierpnia 2017 r.,  
wraz ze stanowiskiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

55	6.5. Plan wykonania. ust. 4	4. Do wypłaty rekompensaty należnej przewoźnikowi za opóźnienie pociągu kwalifikują się wszystkie pociągi pasażerskie i towarowe przewoźnika przeznaczone do przewozu osób i rzeczy, których największe opóźnienie, jakie wystąpiło na trasie przejazdu pociągu na przyjeździe do punktów postoju zamówionych przez aplikanta przekroczyło 5 minut w przypadku pociągów pasażerskich i 15 minut w przypadku pociągów towarowych, z wyłączeniem pociągów, które zostały uruchomione na podstawie wniosków o przydzielenie tras pociągów złożonych w terminie późniejszym niż 5 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu.	IC	4. Do wypłaty rekompensaty należnej przewoźnikowi za opóźnienie pociągu kwalifikują się wszystkie pociągi pasażerskie i towarowe przewoźnika przeznaczone do przewozu osób i rzeczy, których największe opóźnienie, jakie wystąpiło na trasie przejazdu pociągu na przyjeździe do punktów postoju zamówionych przez aplikanta przekroczyło 5 minut w przypadku pociągów pasażerskich i 15 minut w przypadku pociągów towarowych, z wyłączeniem pociągów, które zostały uruchomione na podstawie wniosków o przydzielenie tras pociągów złożonych w terminie późniejszym niż 5 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu, <b>z wyjątkiem wniosków o zmiany parametrów pociągów wcześniej zamówionych.</b>	Zmiany parametrów pociągu następują często przed uruchomieniem pociągu lub po jego uruchomieniu.
<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> Modyfikacja trasy pociągu nie jest zmianą jej parametrów, gdyż jest to modyfikacja w ramach rjp. Pod kątem technicznym, dodanie postoju handlowego do istniejącej trasy pociągu wiąże się ze złożeniem nowego wniosku (nowa trasa z dodatkowym postojem).					
56	6.5. Plan wykonania. ust. 6	6. Ogranicza się wielkość wtórnych opóźnień pociągów do 300 minut. Do opisu opóźnień pociągu powyżej tej wielkości stosowane będą kody przyczyn opóźnień z 9. grupy (przyczyny wtórne) – za które nie są odpowiedzialni ani PLK ani przewoźnik.	PKP Cargo		Zapis wymaga wyjaśnienia. Ze względu na brak załącznika nr 12, w którym będą zawarte zasady ustalania przyczyn opóźnień oraz brak projektu zapisów dot. procedur rozliczania rekompensat za opóźnienie pociągu, które określa umowa o wykorzystanie, niezbędne jest wyjaśnienie zapisu: 1. Czy zapis będzie dotyczył jednakowo wszystkich powstałych opóźnień bez względu na charakter zdarzenia/opóźnienia oraz winnego powstałych opóźnień? 2. Czy zapis będzie obowiązywał w przypadku wypadku gdzie opóźnienia rozliczane są zgodnie z Ir-8? W przypadku gdy zapis dotyczyć będzie w równym stopniu przewoźnika oraz PLK a także każdego powstałego opóźnienia bez względu na winnego zapis pozostawić bez zmian w przeciwnym razie wykreślić w całości.

**Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu Regulaminu sieci 2018/2019,  
opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 11 sierpnia 2017 r.,  
wraz ze stanowiskiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> PKP PLK S.A. proponuje przyjęcie nowego zapisu ust. 6: „6. Ogranicza się wielkość wtórnych opóźnień pociągów podlegającą wypłacie rekompensat w taki sposób, że zakwalifikowane opóźnienie pociągu na pierwotną przyczynę nie może przekroczyć 300 minut, a do opisu wtórnych opóźnień będących konsekwencją pierwotnej przyczyny powyżej tej wielkości stosowane będą kody przyczyn opóźnień z 9. grupy (przyczyny wtórne) – za które nie są odpowiedzialni ani PLK ani przewoźnik”.					
57	6.5. Plan wykonania. ust. 7 pkt. 1	7. PLK koordynuje wypłacanie rekompensat w następujący sposób:  1) PLK wypłaca przewoźnikowi rekompensatę, jeżeli pociągi przewoźnika wymienione w pkt. 4. zostaną na drodze przebiegu opóźnione przez PLK (w tym jego podwykonawców), i/lub innych przewoźników.	IC	7. PLK koordynuje wypłacanie rekompensat w następujący sposób: 1) PLK wypłaca przewoźnikowi rekompensatę, jeżeli pociągi przewoźnika wymienione w pkt. 4. zostaną na drodze przebiegu opóźnione (z uwzględnieniem stacji uruchomienia) przez PLK (w tym jego podwykonawców), i/lub innych przewoźników.	Zmiana doprecyzowująca, zgłaszana do zmian do Regulaminu 2017/2018.
<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> Uwzględnienie stacji uruchomienia jest oczywiste. Nie ma potrzeby zmiany treści Regulaminu.					
58	6.5. Plan wykonania. ust. 7 pkt. 5	7. PLK koordynuje wypłacanie rekompensat w następujący sposób:  5) W sytuacjach, gdy ustalenie przyczyn opóźnienia pociągu wymaga przeprowadzenia postępowania wyjaśniającego (opóźnieniu przypisano kod 95.1) i nie jest możliwe rozliczenie opóźnienia w terminie podanym w ust. 4., korekty rozliczeń będące skutkiem przekwalifikowania przyczyn opóźnienia będą uwzględniane w następnym okresie rozliczeniowym;	PR	7. PLK koordynuje wypłacanie rekompensat w następujący sposób:  5) W sytuacjach, gdy ustalenie przyczyn opóźnienia pociągu wymaga przeprowadzenia postępowania wyjaśniającego (opóźnieniu przypisano kod 95.1) i nie jest możliwe rozliczenie opóźnienia w terminie podanym w ust. 4., korekty rozliczeń będące skutkiem przekwalifikowania przyczyn opóźnienia będą uwzględniane w następnym okresie rozliczeniowym. <b>Dotyczy to w szczególności opóźnień pociągów związanych z powstałymi zdarzeniami (poważny wypadek, wypadek lub incydent) oraz sytuacjami potencjalnie niebezpiecznymi i ustaleniu odpowiedzialnych;</b>	Zapis porządkuje sprawy rozliczania kosztów opóźnień pociągów z tytułu zdarzeń i sytuacji potencjalnie niebezpiecznej.
<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> PKP PLK S.A. przyjmuje propozycję PR i zmienia redakcję ust. 7 pkt. 5. na: „W sytuacjach, gdy ustalenie przyczyn opóźnienia pociągu wymaga przeprowadzenia postępowania wyjaśniającego (opóźnieniu przypisano kod 95.1) i nie jest możliwe rozliczenie opóźnienia w terminie podanym w ust. 4., korekty rozliczeń będące skutkiem przekwalifikowania przyczyn opóźnienia będą uwzględniane w następnym okresie rozliczeniowym. Dotyczy to w szczególności opóźnień pociągów związanych z powstałymi zdarzeniami (poważny wypadek, wypadek lub incydent) oraz sytuacjami potencjalnie niebezpiecznymi i ustaleniu odpowiedzialnych;”.					

**Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu Regulaminu sieci 2018/2019,  
opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 11 sierpnia 2017 r.,  
wraz ze stanowiskiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

59	6.5. Plan wykonania. ust. 8 pkt. 5	8. Zasady uzgodnień opóźnień pociągów, rozpatrywania odwołań i rozstrzygnięcia sporów. 5) Jeżeli po realizacji powyższych procedur przewoźnik w dalszym ciągu ma zastrzeżenia co do zasadności i poprawności realizacji jego odwołania przysługuje mu prawo złożenia bezzwłocznie reklamacji do Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. lub w uzasadnionych przypadkach w terminie do 10. dnia następnego miesiąca., Czas w jakim Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej rozpatruje reklamację wynosi maksymalnie 5 dni roboczych, przewoźnik powinien zostać poinformowany o sposobie rozpatrzenia jego zastrzeżeń.	IC	8. Zasady uzgodnień opóźnień pociągów, rozpatrywania odwołań i rozstrzygnięcia sporów. 5) Jeżeli po realizacji powyższych procedur przewoźnik w dalszym ciągu ma zastrzeżenia co do zasadności i poprawności realizacji jego odwołania przysługuje mu prawo złożenia bezzwłocznie reklamacji do Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. lub w uzasadnionych przypadkach w terminie do <del>10</del> -15 dnia następnego miesiąca., Czas w jakim Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej rozpatruje reklamację wynosi maksymalnie 5 dni roboczych, przewoźnik powinien zostać poinformowany o sposobie rozpatrzenia jego zastrzeżeń. <b>Zarządca udostępnia na wniosek Przewoźnika stosowną dokumentację, związaną z opóźnieniem pociągu.</b>	Analiza konkretnego przypadku wymaga wglądu do dokumentacji na podstawie, której oceniana jest reklamacja. W związku z powyższym potrzebny jest również dłuższy czas na przekazanie i analizę przedmiotowych dokumentów oraz złożenie uzasadnionej reklamacji.
<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> PKP PLK S.A. nie może zgodzić się na wydłużenie czasu z 10 na 15 dni następnego miesiąca na złożenie reklamacji, ze względu na ograniczony czas na jej rozliczenie. PKP PLK S.A. przyjmuje drugą część uwagi Wnioskodawcy i zmienia redakcję przepisu.					
60	7.1. Organizacja i realizacja przejazdów pociągów. ust. 1 pkt. 2	1. Skład wagonów lub innych pojazdów kolejowych sprzęgniętych z czynnym pojazdem kolejowym z napędem albo pojazd kolejowy z napędem 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 lub obiektów infrastruktury usługowej lub infrastruktury prywatnej na podstawie rozkładu jazdy. Status pociągu wygasa w przypadku:	PR	1. Skład wagonów lub innych pojazdów kolejowych sprzęgniętych z czynnym pojazdem kolejowym z napędem albo pojazd kolejowy z napędem 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 lub obiektów infrastruktury usługowej lub infrastruktury prywatnej na podstawie rozkładu jazdy. Status pociągu wygasa w przypadku:	Postój pociągu na stacji pośredniej np. po defekcie może wymagać uruchomienia pociągu. z prędkością mniejszą niż 50 km/h oraz z koniecznością nadania adresu 4, co generuje czas na uzgodnienia.

**Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu Regulaminu sieci 2018/2019,  
opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 11 sierpnia 2017 r.,  
wraz ze stanowiskiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

		<p>1) przybycia pociągu do stacji końcowej określonej w rozkładzie jazdy lub wyjazdu pociągu z sieci PLK,</p> <p>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.</p> <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.</p>		<p>1) przybycia pociągu do stacji końcowej określonej w rozkładzie jazdy lub wyjazdu pociągu z sieci PLK,</p> <p>2) zgłoszenia przez maszynistę pociągu na stacji pośredniej braku możliwości kontynuowania dalszej jazdy z przyczyn leżących po stronie przewoźnika lub nie zgłoszenia gotowości do jego odjazdu w przeciągu <b>36 godzin</b> od chwili przybycia do stacji pośredniej.</p> <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.</p>	
<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> Status pociągu wygasa w sytuacji niezgłoszenia przewoźnika gotowości do odjazdu pociągu w przeciągu 24 h. W przypadku konieczności uruchomienia pociągu po tym terminie, wymagany jest nowy rozkład jazdy pociągu.					
61	7.3. Odszkodowania, rozliczenia za niedotrzymanie zobowiązań. ust. 4	4. Odpowiedzialność PLK z tytułu niewykonania zobowiązań wynikających z Umowy o wykorzystanie jest wyłączona w przypadku niedotrzymania przez przewoźnika parametrów przejazdu, będących elementem rozkładu jazdy pociągów.	PR	<del>4. Odpowiedzialność PLK z tytułu niewykonania zobowiązań wynikających z Umowy o wykorzystanie jest wyłączona w przypadku niedotrzymania przez przewoźnika parametrów przejazdu, będących elementem rozkładu jazdy pociągów.</del>	Zapis nieuprawniony i sprzeczny z kodeksem cywilnym. Co to znaczy niedotrzymanie przez przewoźnika parametrów przejazdu, będących elementem rozkładu jazdy pociągów? Czy zmiana serii pojazdu kolejowego z napędem z przyczyn eksploatacyjnych i jego uszkodzenie przez element infrastruktury kolejowej zwalnia PLK z odpowiedzialności?
<b>Stanowisko PKP PLK S.A.:</b> Odpowiedzialność PLK z tytułu niewykonania zobowiązań wynikających z niewykonania Umowy o wykorzystanie jest wyłączona, jeżeli niewykonanie zobowiązania jest następstwem zmiany parametrów przejazdu przez przewoźnika kolejowego, która to zmiana wpływa na prowadzonych ruch pociągów. Powyższe dotyczy przede wszystkim opóźnień wtórnych.					
62	7.4. Zezwolenia dla pracowników przewoźnika. ust. 6	1. 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> , w celu wykonywania	COLAS RAIL POLSKA	6. Za wydanie zezwolenia, o którym mowa w ust. 1 <del>oraz wydanie duplikatu, wystawiający pobiera opłatę w wysokości 8,20 zł netto od każdego dokumentu wystawiający pobiera opłatę w wysokości 6,00 zł netto od każdego</del>	Kwoty zbyt wygórowane.

**Zestawienie uwag zgłoszonych do projektu Regulaminu sieci 2018/2019,  
opublikowanego na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) w dniu 11 sierpnia 2017 r.,  
wraz ze stanowiskiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

	<p>czynności związanych z realizacją Umowy o wykorzystanie, imienne zezwolenia do przebywania na obszarze kolejowym PLK.</p> <p>6. Za wydanie zezwolenia, o którym mowa w ust. 1 oraz wydanie duplikatu, wystawiający pobiera opłatę w wysokości 8,20 zł netto od każdego dokumentu. Za prolongatę zezwolenia, wystawiający pobiera opłatę w wysokości:</p> <p>1) 2,00 zł netto od każdego dokumentu – w przypadku drużyn pociągowych; 2) 4,10 zł netto od każdego dokumentu – w przypadku pozostałych pracowników przewoźnika.</p>		<p>dokumentu a za wydanie duplikatu 3,00 zł netto od każdego dokumentu.</p> <p>Za prolongatę zezwolenia, wystawiający pobiera opłatę w wysokości:</p> <p><del>1) 2,00 zł netto od każdego dokumentu w przypadku drużyn pociągowych;</del> <del>2) 4,10 zł netto od każdego dokumentu w przypadku pozostałych pracowników przewoźnika 2,00 zł od każdego dokumentu.</del></p>	
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

**Stanowisko PKP PLK S.A.:** Straż Ochrony Kolei poinformowała, że przeprowadzona kalkulacja kosztów związanych z wystawieniem, prolongatą i przesłaniem dokumentu uprawniającego do wstępu na obszar kolejowy wykazała, że obniżenie kwot jest nieuzasadnione z ekonomicznego punktu widzenia.

LEGENDA:

**COLAS RAIL POLSKA** – Colas Rail Polska

**IC** – PKP Intercity

**PKP Cargo** – PKP CARGO

**PR** – Przewozy Regionalne

**SKM T** – Szybka Kolej Miejska w Trójmieście

**URZ. MARSZ. WOJ. DOLN.** – Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego

**UTK** – Urząd Transportu Kolejowego