

Prezes Izby  
Marita Szustak

Wiceprezesa Izby  
Przemysław Korwiel  
Piotr Macioszek  
Wiesław Nowak

Członkowie Zarządu  
Andrzej Kwiek  
Ryszard Leszczyński  
Henryk Pińkowski



Warszawa, 15 czerwca 2018 r.

**Piotr Macioszek**  
**Przewodniczący Sekcji Przewoźników Kolejowych**  
**Wiceprezes Zarządu**  
**Izby Gospodarczej Transportu Lądowego**  
*IGTL/5/2/10/18*

**Pan**  
**Andrzej Bittel**  
**Podsekretarz Stanu**  
**Ministerstwo Infrastruktury**

Szanowny Panie Ministrze,

w nawiązaniu do ustaleń z polsko – niemieckiego spotkania bilateralnego w Jeleniej Górze, 9 maja br. poniżej przedstawiam informacje i opinie Izby Gospodarczej Transportu Lądowego na temat kwestii związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego przez granicę państwową z Republiką Federalną Niemiec. Jak było to sygnalizowane podczas spotkania przez przedstawiciela Zrzeszenia Niemieckich Przedsiębiorstw Transportowych (VDV - Verband Deutscher Verkehrsunternehmen), materiał poniższy (przekazany uprzednio na roboczo) należy traktować jako wspólne stanowisko obu naszych organizacji.

*Umowa między Republiką Federalną Niemiec a Rzeczpospolitą Polską o współpracy w dziedzinie komunikacji kolejowej* weszła w życie z dniem 27. kwietnia 2016 r. (dalej „Umowa”). Umowa modyfikuje wynikające z obowiązującego prawa warunki ramowe prowadzenia działalności przez przewoźników kolejowych w transporcie transgranicznym. Jednakże wciąż istnieją, zdaniem przewoźników kolejowych oraz zarządców infrastruktury, przeróżne przeszkody oraz utrudnienia w ruchu transgranicznym między Polską a Niemcami. Dodatkowo pozostaje wiele otwartych pytań dotyczących praktycznej realizacji zadań oraz odpowiedzialności za operacje na granicy. Równolegle do doprecyzowania pojęć oraz zakresu obowiązków poszczególnych podmiotów, konieczne jest przeprowadzenie na niektórych liniach kolejowych eksploatowanych w ruchu granicznym modernizacji i rozbudowy oraz elektryfikacji.

IGTL oraz VDV proponują, aby w ramach grupy roboczej, która została utworzona zgodnie z artykułem 13. umowy polsko-niemieckiej dot. transportu kolejowego, przedyskutowano

poniższe zagadnienia i ustalono tryb dalszego postępowania. Oparte jest to na założeniu, że zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi będą intensyfikować współpracę w celu wzrostu transportu kolejowego przez granicę polsko-niemiecką, a to wymaga podjęcia szeregu działań zmieniających obecny sposób kooperacji.

Na wstępie konieczne jest sformułowanie kilku założeń w zakresie diagnozy obecnej sytuacji i zakładanych efektów współpracy. Po pierwsze, transport kolejowy przez granicę polsko-niemiecką nie wykorzystuje obecnie w pełni możliwości infrastrukturalnych. Umowa daje możliwość wprowadzenia rozwiązań dedykowanych współpracy na granicy polsko – niemieckiej, w szczególności w oparciu o artykuły 8 i 9 oraz artykuł 5 w odniesieniu do transportu pasażerskiego.

Zmiany zasad ogólnych funkcjonowania transportu kolejowego w ruchu transgranicznym wymagają działań w różnym horyzoncie czasowym (krótko-, średnio-, długoterminowe). Bardzo istotna jest konieczność współpracy na wszystkich poziomach (ministerialnym, organów nadzorczych, zarządców infrastruktury, przewoźników kolejowych), aby możliwe było polepszenie sytuacji transportu kolejowego w ujęciu administracyjnym oraz operacyjnym. Nie mniej ważne jest ustalenie jasnych zasad podejmowania decyzji.

Uwarunkowania gospodarcze transportu kolejowego są generalnie trudne. Zarówno w dziedzinie transportu towarowego, jak i pasażerskiego mamy do czynienia z silną konkurencją ze strony transportu drogowego. Przedsiębiorstwa kolejowe są obarczone dodatkowymi wymaganiami odnośnie pojazdów kolejowych oraz wymaganiami eksploatacyjnymi na liniach kolejowych wykorzystywanych w ruchu granicznym, co generuje specyficzne koszty nie występujące w transporcie drogowym. Jedynie za pomocą wprowadzenia (na podstawie Umowy) uproszczeń w operacjach na granicy dodatkowe koszty mogą ulec zmniejszeniu.

O ile celem wszystkich stron jest zaoferowanie nowych usług lub odbudowanie oferty transportu osób i towarów w relacjach, które od dłuższego czasu nie były obsługiwane koleją, konieczne jest wprowadzenie odpowiednich mechanizmów finansowania. Nieodzowne jest wsparcie finansowe operacji, które pozwoli na skonstruowanie oferty posiadającej przewagę konkurencyjną wobec transportu drogowego, aby było możliwe odzyskanie klientów lub ekspansję na rynku. W szczególności odnosi się to do transportu pasażerskiego, gdzie niezwykle istotne jest utrzymanie w długim okresie atrakcyjnej oferty, w celu przyciągnięcia i zatrzymania pasażerów.

Poniżej omówione są zagadnienia, które powinny być przedmiotem analizy i wymagają podjęcia działań na wszystkich poziomach współpracy w celu uzgodnienia rozwiązań i interpretacji wiążących zarówno ministerstwa i organy nadzoru, jak i zarządców infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe. W każdym przypadku krótko opisano stan istniejący i propozycje rozwiązań.



## **I. Certyfikat bezpieczeństwa i umowa na korzystanie z infrastruktury**

Zgodnie z art. 8 ust. 2 Umowy na linii kolejowej eksploatowanej w ruchu granicznym przewozy kolejowe mogą być realizowane zgodnie z prawem innego państwa z uwzględnieniem wymagań operacyjnych i technicznych zarządcy infrastruktury.

IGTL oraz VDV uważają, że zapis umowy należy interpretować w następujący sposób: polski/niemiecki przewoźnik kolejowy może wjechać do Niemiec/Polski na linię kolejową eksploatowaną w ruchu granicznym bez niemieckiego/polskiego certyfikatu bezpieczeństwa (część B). Jednocześnie umowa na korzystanie z infrastruktury z DB Netz AG/PKP PLK SA jest wymagana.

Interpretacja niniejszej kwestii powinna zostać uzgodniona między stronami Umowy.

### Możliwe działania

- Interpretacja art. 8 ust. 2 Umowy na poziomie ministerialnym
- Uzupełnienie zasad dostępu do sieci zarządców infrastruktury

## **II. Licencja maszynisty/świadectwo maszynisty**

Europejska licencja maszynisty jest uznawana powszechnie w Polsce i w Niemczech (niezależnie od kraju wystawienia dokumentu). Do uzyskania przez maszynistę uprawnień do faktycznego prowadzenia pojazdów konieczne jest wystawienie przez przewoźnika kolejowego świadectwa maszynisty.

Na podstawie reguł generalnych, wynikających z prawa unijnego, w przypadku współpracy przewoźników z dwóch sąsiadujących krajów, przy przekraczaniu granicy odpowiedzialność przechodzi na stronę drugiego przewoźnika kolejowego, co w praktyce oznacza konieczność posiadania dwóch świadectw maszynisty. Kwestia ta może zostać uregulowana dzięki zastosowaniu art. 8 ust. 2 Umowy. Dla przykładu polski przewoźnik kolejowy wjeżdżałby na mocy swojego certyfikatu bezpieczeństwa do niemieckiej stacji zmiany systemu kolejowego i wówczas ten przewoźnik kolejowy na własną odpowiedzialność mógłby wystawić swoim maszynistom świadectwo maszynisty, obowiązujące aż do stacji zmiany systemu kolejowego.

### Możliwe działania

- Interpretacja art. 8 ust. 2 Umowy na poziomie ministerialnym
- Następnie publikacja informacji dot. licencji maszynisty/świadectwa maszynisty we właściwej formie

## **III. Dopuszczenie pojazdu na linię kolejową eksploatowaną w ruchu granicznym**

Z punktu widzenia VDV w przypadku pojazdów trakcyjnych dopuszczonych w Polsce, których użytkowanie odbywa się na liniach kolejowych eksploatowanych w ruchu granicznym w Niemczech, zgodnie z art. 8 ust. 2 Umowy, a także § 3a ust. 1 regulaminu zasad budowy, utrzymania i eksploatacji kolei [niem. EBO] i § 8 ust. 4 rozporządzenia dotyczącego

interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei [niem. TEIV], nie potrzeba formalnego dopuszczenia wystawionego w Niemczech, ponieważ pojazdy te zostały dopuszczone w Polsce. Każdy przewoźnik kolejowy jest jednakże odpowiedzialny za współpracę pojazdu z infrastrukturą.

IGTL oraz VDV postulują dokonanie jednoznacznej interpretacji, czy w odwrotnej sytuacji, tj. kiedy w Polsce na linii kolejowej eksploatowanej w ruchu granicznym użytkowany jest niemiecki pojazd trakcyjny, będzie traktowany on przez Stronę polską w analogiczny, przytoczony powyżej sposób.

#### Możliwe działania

- Interpretacja art. 8 ust. 2 Umowy na poziomie ministerialnym
- Następnie publikacja informacji dot. dopuszczenia pojazdu w odpowiedniej formie

#### **IV. Język operacyjny na liniach kolejowych eksploatowanych w ruchu granicznym**

W celu bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego wymagana jest komunikacja między sąsiednimi jednostkami zarządców infrastruktury, jak również między zarządcami infrastruktury oraz przewoźnikami kolejowymi. Zagadnienie ustalenia języka operacyjnego (patrz dyrektywa Unii Europejskiej 2012/34/EU oraz TSI OPE, rozdział 4.2.1.5.) nie jest przedmiotem Umowy, a jednocześnie jest przedmiotem istniejących ustaleń między DB Netz AG a PKP PLK SA.

Opracowane przez DB Netz AG i PLK S. A. „Wytyczne dot. realizacji przewozów przez granicę państwa, część A: Ogólne porozumienie graniczne“ zawierają w ustępie 2.1 następujące ustalenia w kwestii języka:

*Porozumiewanie się między pracownikami KPP oraz pozostałymi przedsiębiorstwami a dyżurnym ruchu (niemiecki posterunek ruchu) odbywa się w języku niemieckim. Porozumiewanie się między pracownikami KPP oraz pozostałymi przedsiębiorstwami a dyżurnym ruchu (polski posterunek ruchu) odbywa się w języku polskim. W tym celu zostanie ustalony okres przejściowy, podczas którego obowiązuje jak do tej pory, że pracownicy KPP jak również pozostali przedsiębiorcy, którzy uczestniczą w prowadzeniu ruchu kolejowego, mają opanowany język drugiego (KPI) w takim stopniu, że będą mogli zrozumieć wskazówki i zalecenia, które mają związek z realizacją tej umowy. Pomoce językowe oraz dwujęzyczne dokumenty ruchowe i eksploatacyjne będą w terminie przejściowym nadal stosowane.*

Powyższe ustalenie (podkreślenie) znajduje odzwierciedlenie w rzeczywistości na polskich i niemieckich liniach kolejowych eksploatowanych w ruchu granicznym, gdzie maszyniści wjeżdżający z kraju sąsiedniego na stacje zmiany systemu kolejowego, porozumiewają się z personelem miejscowym w języku kraju sąsiadującego albo za pomocą formularzy/druków dwujęzycznych (np.: rozkazy).

Obecnie istnieje potrzeba modyfikacji porozumienia pomiędzy DB Netz AG a PKP PLK S. A., aby:



- dla wybranych, niemieckich stacji kolejowych język polski został zdefiniowany jako drugi język operacyjny i
- dla wybranych polskich stacji kolejowych język niemiecki został zdefiniowany jako drugi język operacyjny

w rozumieniu TSI OPE, rozdział 4.2.1.5. (ostatnie zdanie).

#### Możliwe działania

- Poziom ministerialny: wsparcie dla stworzenia stacji kolejowych z dwoma obowiązującymi językami operacyjnymi w rozumieniu TSI OPE, rozdział 4.2.1.5. (ostatnie zdanie). (W Niemczech ustanowione w prawie krajowym w § 3a regulaminu zasad budowy, utrzymania i eksploatacji kolei [niem. EBO]).
- Poziom zarządców infrastruktury (przy udziale przewoźników): wybór stacji kolejowych, zmiany w porozumieniu DB Netz AG – PKP PLK S. A., publikacja.

### **V. Elektryfikacja**

Podniesienie efektywności transportu kolejowego wymaga zelektryfikowanej infrastruktury. Dotychczas jedynym zelektryfikowanym polsko-niemieckim przejściem granicznym jest Frankfurt (Oder) – Rzepin. Obecnie trwają prace nad elektryfikacją linii kolejowej Knappenrode – Horka – Węgliniec. W przygotowaniu znajduje się elektryfikacja linii (Angermünde –) Passow – Szczecin Gumieńce. Ponieważ polska część linii kolejowej Węgliniec – Zgorzelec ma zostać zelektryfikowana na przełomie lat 2019/2020 priorytetowy charakter ma również elektryfikacja przejścia granicznego Zgorzelec – Görlitz.

#### Możliwe działania

Przygotowanie koniecznych decyzji na poziomie politycznym:

- przyspieszenie modernizacji i elektryfikacji linii kolejowej Angermünde – Passow – Szczecin Gumieńce
- decyzja dot. elektryfikacji przejścia granicznego Zgorzelec – Görlitz zasilanego polskim systemem elektroenergetycznym (3 kV prądu stałego). Połączenie systemów kolei regionalnych po obu stronach granicy mogłoby zostać zrealizowane przy niskich kosztach, ponieważ niepotrzebne byłoby zastosowanie wielosystemowych pojazdów trakcyjnych. Elektryfikacja Görlitz – Dresden (15 kV, 16,7 Hz) znacznie ulepsza możliwości wykonywania tej linii w relacjach dalekobieżnych.
- przedsięwzięcie uzupełniające w Niemczech: elektryfikacja linii kolejowej Horka Gbf – Cottbus, w celu zwiększenia użyteczności przejścia granicznego Horka – Węgliniec, w szczególności dla dalekobieżnego transportu pasażerskiego.

Wraz z postępującą rozbudową infrastruktury konieczne jest zdefiniowanie przez przewoźników kolejowych i organizatorów publicznego transportu kolejowego wspólnej

koncepcji dot. pojazdów trakcyjnych, które mają być użytkowane na zelektryfikowanych odcinkach transgranicznych.

## **VI. System zabezpieczenia pociągu/Sygnalizacja**

Sygnalizacja i zainstalowane systemy zabezpieczenia pociągu

- w Niemczech: Punktowa Kontrola Pociągu [niem. PZB]
- w Polsce: SHP i Radiostop

zmieniają się obecnie przeważnie na granicy państwa i nie są zainstalowane aż do stacji zmiany systemu kolejowego. Z powyższego faktu wynikają różne koncepcje operacyjne dla konkretnych linii kolejowych eksploatowanych w ruchu granicznym. W niektórych przypadkach mamy do czynienia z podwójnym wyposażeniem pojazdów trakcyjnych i/lub wymaganymi dodatkowo przedsięwzięciami operacyjnymi (np. zatrzymanie celem przełączenia urządzenia pojazdowego „Transition“)<sup>1</sup>. Według opublikowanej przez zarządców infrastruktury koncepcji eksploatacji na nowo otwartym przejściu Horka – Węgliniec potrzebny jest postój wszystkich pociągów na szlaku celem przełączania systemu zabezpieczenia pociągu. Wymaga to czasu i powoduje koszty u przewoźników oraz zmniejsza przepustowość linii. Zarówno podwójne wyposażenie, jak i przedsięwzięcia operacyjne nie zwiększają rentowności transportu kolejowego przez granicę polsko-niemiecką.

Możliwe działania po stronie ministerstw oraz zarządców infrastruktury:

**Działanie długoterminowe:** w przypadku części linii kolejowych eksploatowanych w ruchu granicznym przewiduje wyposażenie w ERTMS. To działanie przyniesie ze sobą oczekiwane zwiększenie interoperacyjności tylko wtedy, gdy

- zarówno w Niemczech, jak i w Polsce wdrożone zostaną po stronie infrastruktury kompatybilne wersje ERTMS;
- zarządcy infrastruktury zapewnią połączenie systemów ERTMS;
- w każdym przypadku (zarówno w Niemczech, jak i w Polsce) linie kolejowe (korytarze) zostaną wyposażone w ERTMS aż do istotnych punktów/węzłów na sieci (np.: zaplanowane wyposażenie niemieckiej linii kolejowej od Bielawy Dolnej na granicy państwa do Horki lub Knappenrode przyniosłoby jedynie ograniczoną korzyść);
- konieczne jest kreatywne podejście do rozwiązania wszystkich kwestii związanych z wdrażaniem ERTMS, w szczególności finansowania urządzeń pokładowych ETCS.
- publikacja danych w zakresie planów wdrożenia ERTMS, która pozwoli na podjęcie działań planistycznych i opracowania harmonogramów po stronie przedsiębiorców kolejowych.

**Działania krótkoterminowe i średnioterminowe:**

---

<sup>1</sup> Na chwilę obecną dla „transition” wymagane jest zatrzymanie się pociągu na przejściach granicznych Horka – Węgliniec i (w przypadku niektórych pojazdów trakcyjnych) Frankfurt (Oder) – Rzepin.



Ich celem jest wyeliminowanie podwójnego wyposażenia pojazdów trakcyjnych (system zabezpieczenia pociągu), które dojeżdżają jedynie do stacji zmiany systemu kolejowego kraju sąsiedniego oraz konieczności zatrzymania pojazdu trakcyjnego, w szczególności na szlaku, w celu przełączenia systemu zabezpieczenia pociągu.

- zmiana lub uzupełnienie na wybranych liniach kolejowych eksploatowanych w ruchu granicznym wyposażenia w system zabezpieczenia pociągu,
- analiza ustaleń odnośnie miejsc, w których następuje przełączenie systemu zabezpieczenia pociągu,
- montowanie balis (Transaktionbalisen) na wybranych punktach linii granicznych, aby w pojazdach trakcyjnych (odpowiednio wyposażonych) przełączanie systemów przebiegało automatycznie,
- przeprowadzenie oceny pod kątem bezpieczeństwa w zakresie współdziałania urządzeń PZB i urządzeń SHP.

W powyższym zakresie konieczna jest współpraca zarządców infrastruktury pomiędzy sobą oraz z przewoźnikami kolejowymi.

## VII. System radiolączności

Obecnie systemy radiolączności zmieniają się obecnie przeważnie na granicy państwa i nie są zainstalowane aż do stacji zmiany systemu kolejowego. Z powyższego faktu wynikają różne koncepcje operacyjne dla konkretnych linii kolejowych eksploatowanych w ruchu granicznym. W niektórych przypadkach wymagane jest podwójne wyposażenie pojazdów i/lub dodatkowe przedsięwzięcia operacyjne (np. zatrzymanie się pociągu celem przełączenia wyposażenia pojazdu). Zarówno podwójne wyposażenie, jak i przedsięwzięcia operacyjne nie zwiększają rentowności transportu kolejowego przez granicę polsko-niemiecką. Należy w tym miejscu zwrócić uwagę na pozytywne skutki wyposażenia w 2015 roku nastawni w Guben w stację naziemną polskiego systemu radiolączności.

Możliwe działania po stronie zarządców infrastruktury:

**Długoterminowo** należy zakładać ciągłe doposażanie wszystkich linii kolejowych eksploatowanych w ruchu granicznym w systemy GSM-R.

Dlatego też **krótkoterminowo** istnieje zapotrzebowanie przede wszystkim na publikację rzeczywistych danych dot. planowania wyposażenia w systemy GSM-R: które linie kolejowe oraz kiedy zostaną wyposażone w systemy GSM-R

W przypadku części linii eksploatowanych w ruchu granicznym, dla których nie przewiduje się obustronnego podłączenia systemów GSM-R w przeciągu najbliższych 2-4 lat, należy zastanowić się nad rozwiązaniami **krótko i średnioterminowymi**, które

- polepszą dostępność pojazdów wyposażonych w analogowe radio pokładowe na liniach kolejowych eksploatowanych w ruchu granicznym;

- umożliwią rezygnację z podwójnego wyposażenia pojazdów (w radio pokładowe), które dojeżdżają jedynie do stacji zmiany systemu kraju sąsiedniego.

Wybrane linie kolejowe eksploatowane w ruchu granicznym mogłyby:

- zostać wyposażone w Niemczech w polski system radiołącności (np. wyposażenie nastawni na stacjach Oderbrücke, Forst i Görlitz w polski system radiołącności)
- zostać wyposażone w Polsce w systemy GSM-R lub Roaming GSM-R.

Poza tym powinny być jasno określone możliwości zastosowania i zakupu urządzeń do polskiego radia pokładowego oraz GSM-R (w Niemczech i w Polsce).

Możliwe działania po stronie przewoźników kolejowych, przy wsparciu zarządców infrastruktury:

- modyfikacja istniejących urządzeń pokładowych pojazdów trakcyjnych – radia pokładowego na funkcję „dual-mode“ (GSM-R Niemcy i polskie radio pokładowe (łącznie z Radiostop). Temat należy omówić z producentami sprzętu.

### **VIII. Wyposażenie pojazdów / „Transition“**

Pojazdy trakcyjne muszą dysponować wymaganym wyposażeniem, aby możliwe było współdziałanie

- z dostępnym na infrastrukturze systemem zabezpieczenia pociągu,
- z dostępnym na infrastrukturze systemem radiołącności,
- z dostępnym systemem zasilania na zelektryfikowanej linii

Jeżeli na granicy (lub w określonym punkcie na linii kolejowej) zmienia się wyposażenie infrastrukturalne, wymagane jest przełączenie odpowiednich urządzeń na pojeździe trakcyjnym („Transition”). Przełączenie urządzeń na pojeździe trakcyjnym powinno być możliwe:

- w sposób niezależny
- podczas jazdy

W przypadku większości pojazdów trakcyjnych w eksploatacji przełączenie różnych systemów jest między sobą sprzężone lub możliwe jedynie w trakcie postoju pojazdu. Natomiast w odpowiednio wyposażonych pojazdach trakcyjnych przełączanie systemów przebiega automatycznie. Wymaga to montowania tzw. balis (Transaktionbalisen) przez zarządców infrastruktury w wybranych punktach sieci.

Możliwe działania:

- Jasne wytyczne ze strony przewoźników kolejowych/użytkowników pojazdu do producenta w celu opracowania koncepcji przełączenia urządzeń na pojeździe trakcyjnym.



- Wyjaśnienie z producentami pojazdów trakcyjnych, jakie wyposażenie lub modyfikacje są dostępne dla różnych typów pojazdów.
- Przyjęcie uzgodnień między zarządcami infrastruktury i przewoźnikami kolejowymi, aby miejsce, w którym zmiana ulega wyposażenie linii kolejowej, zostało przygotowane w zakresie wymagań operacyjnych oraz możliwości technicznych pojazdów trakcyjnych (wyposażenie infrastruktury).
- Dialog między zarządcami infrastruktury i przewoźnikami kolejowymi w celu uzgodnienia na przyszłość bezpiecznych i ekonomicznie efektywnych rozwiązań w odniesieniu do wszystkich przejść granicznych.

## **IX. Współpraca zarządców infrastruktury**

Zarządcy infrastruktury DB Netz AG i PKP PLK S.A. współpracują w ramach tzw. „grupy infrastrukturalnej“, w celu koordynacji rozbudowy i modernizacji odcinków transgranicznych. „Grupa infrastrukturalna“ koordynuje ponadto udoskonalanie regulaminów operacyjno-technicznych linii kolejowych eksploatowanych w ruchu granicznym. Nie jest zapewniony stały udział użytkowników infrastruktury w powyższej „grupie infrastrukturalnej“. Przewoźnicy kolejowi mają możliwość uczestnictwa raz w roku w tzw. „Konferencji klientów“.

### Możliwe działania:

- Konsultacje wewnętrzne (przewoźników kolejowych / zarządców infrastruktury), odnośnie tego w jaki sposób problemy przewoźników mogą być skuteczniej rozwiązywane przy współpracy z zarządcami infrastruktury .

## **X. Tworzenie rozkładów jazdy / Dokumentacja dot. ruchu kolejowego (przepisów itd.) / Przygotowanie informacji**

Na dzień dzisiejszy mamy do czynienia z utrudnieniami operacyjnymi dla przewoźników kolejowych na liniach kolejowych eksploatowanych w ruchu granicznym, ponieważ dane z rozkładu jazdy albo dane z opisu linii i urządzeń przytorowych związanych z eksploatowanymi liniami (zgodnie z TSI OPE) są przygotowywane przez zarządców infrastruktury w różnych formatach. Istnieje oczekiwanie, iż zarządca infrastruktury będzie przygotowywał niniejsze dane zgodnie z wytycznymi TSI OPE i dzięki temu przewoźnik kolejowy otrzyma dane w odpowiednim formacie.

### Możliwe działania:

- Dalsza modyfikacja informacji na stronach zarządców infrastruktury w odniesieniu do transportu transgranicznego
- Platforma informacyjna VDV (możliwa współpraca z IGTL i ProKolej) w kwestii przewozów transgranicznych.

## **XI. Poprawa współpracy organizatorów publicznego transportu zbiorowego**

Niezależnie od kwestii prawnych i uwarunkowań korporacyjnych, współpraca transgraniczna organizatorów publicznego transportu kolejowego wymaga poprawy. Otwartą kwestią pozostaje, czy i w jaki sposób można przeprowadzić wspólny przetarg na obsługę bezpośrednich połączeń transgranicznych realizowanych przez przewoźników regionalnych. Artykuł 5 Umowy przewiduje współpracę organizatorów publicznego transportu kolejowego.

### Możliwe działania:

Przy udziale Ministerstw właściwych ds. transportu obu państw należy ustalić wspólnie z organizatorami publicznego transportu kolejowego, jakie kroki są konieczne do zbudowania długofalowej i opartej na zaufaniu współpracy, w celu stworzenia transgranicznej oferty transportowej zorientowanej na przyszłość.

Przedstawiając powyższe, liczę na owocną dyskusję z odpowiednimi komórkami ministerstwa podczas spotkań oficjalnych i roboczych. W razie jakichkolwiek wątpliwości, uprzejmie proszę o kontakt z osobą odpowiedzialną ze strony IGTL za kontakty w tej sprawie, Dyrektorem Maciejem Gładygą ([maciej.gladyga@igt.pl](mailto:maciej.gladyga@igt.pl), 601 370 359).

Z szacunkiem

Wiceprezes Zarządu IGTL  
Przewodniczący Sekcji  
Przewoźników Kolejowych  
*Piotr Macioszek*