

Warszawa, dnia 22 grudnia 2022 r.

Poz. 33

**DECYZJA NR DRR-WRRR.712.8.2022.AKK  
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 9 grudnia 2022 r.

**zastępująca umowę o wykorzystanie zdolności przepustowej  
pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. a „PKP INTERCITY” S.A.**

**D E C Y Z J A**

Na podstawie art. 30d ust. 1, 3 i 4, art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. b w związku z art. 13a ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 1984, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym” lub „Ustawą”, oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r. poz. 2000, z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, w postępowaniu administracyjnym wszczętym na wniosek „PKP INTECITY” S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanej dalej „PKP IC” lub „Przewoźnikiem”, z 14 listopada 2022 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego: 14 listopada 2022 r.) w przedmiocie wydania decyzji zastępującej umowę pomiędzy PKP IC a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, zwaną dalej również „PKP PLK” lub „Zarządcą”, razem zwanymi dalej „Stronami”, o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2022/2023, uzupełnionego pismem z 8 grudnia 2022 r.

- I. ustalám warunki wykorzystania zdolności przepustowej do przewozu osób przewoźnikowi kolejowemu PKP IC przez zarządcę infrastruktury kolejowej PKP PLK w rozkładzie jazdy pociągów 2022/2023, w ten sposób, że:**
- 1. określam warunki umowy dotyczące wykorzystania zdolności przepustowej na infrastrukturze kolejowej,**
  - 2. rozstrzygam kwestie sporne, w których Strony nie doszły do porozumienia, tj.: § 4 ust. 11, § 5 ust. 10 akapit drugi, § 5 ust. 15, § 5 ust. 19, § 10 ust. 1 i 2, § 10 ust. 3 akapit pierwszy, § 10 ust. 4, § 11 ust. 2, § 11 ust. 7, § 12 ust. 5 projektu negocjowanej umowy oraz załącznik 5 pkt 7, załącznik 8 pkt 2 i propozycja PKP IC dodania załącznika 13 do projektu negocjowanej umowy.**

**§ 1. Definicje**

Użyte w Decyzji określenia oznaczają:

- 1) Decyzję – niniejsza decyzja;
- 2) Regulamin – *Regulamin sieci 2022/2023*, dostępny na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) stanowiący wzorzec umowy w rozumieniu art. 384-385 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. - Kodeks cywilny (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r. poz. 1360), zwanej dalej „Kodeksem cywilnym”;
- 3) Cennik – *Cennik opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obowiązujący w rozkładzie jazdy pociągów 2022/2023*, stanowiący załącznik do Regulaminu;
- 4) Zasady 1520 – *Zasady udostępniania infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1520 mm zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*, dostępne na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl);
- 5) SEPE – System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej;
- 6) SKRJ – System Konstrukcji Rozkładu Jazdy;
- 7) OIU – Obiekt Infrastruktury Usługowej;
- 8) Regulamin OIU – *Regulamin dostępu do obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*, dostępny na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl);

Elektronicznie  
podpisany przez  
Maciej Paweł  
Bębenek  
Data: 2022.12.22  
16:04:22 +01'00'

- 9) okres rozliczeniowy – jeden z trzynastu okresów przyjętych do rozliczeń, dla których Zarządca wystawia faktury. Pierwszy obejmuje okres od 11 do 31 grudnia 2022 r., kolejnych jedenaście odpowiada następującym po sobie miesiącom kalendarzowym od stycznia do listopada, a trzynasty obejmuje okres od 1 do 9 grudnia 2023 r.;
- 10) RODO – Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016 r., str. 1-88).

## **§ 2. Oświadczenia Stron**

1. Zarządca posiada ważną na dzień wydania Decyzji Autoryzację Bezpieczeństwa, uprawniającą do zarządzania infrastrukturą kolejową.
2. Przedłożone przez Przewoźnika Zarządcy dokumenty, o których mowa w podrozdziale 3.2.2. Regulaminu, zachowują ważność na dzień wydania Decyzji.
3. Zobowiązuje się Przewoźnika do niezwłocznego informowania Zarządcy w formie pisemnej o zmianach, zawieszeniu lub cofnięciu licencji i/lub certyfikatu bezpieczeństwa.
4. Zobowiązuje się Przewoźnika, że prowadzenie pociągów będzie powierzane maszynistom spełniającym warunki określone w ustawie o transporcie kolejowym i wydanych na jej podstawie przepisach.
5. Zobowiązuje się Strony do zapewnienia, że ich personel uczestniczący w procesie przejazdów pociągów posługuje się językiem polskim.
6. Zobowiązuje się Przewoźnika, aby dla wszystkich swoich pracowników biorących udział w realizacji przejazdów pociągów, w przypadku awarii pojazdu kolejowego, ustalił zasady postępowania mające na celu minimalizację możliwych w takich sytuacjach utrudnień eksploatacyjnych na liniach kolejowych zarządzanych przez Zarządcę.
7. Zobowiązuje się Strony, że przy realizacji Decyzji, na udostępnionej infrastrukturze kolejowej zarządzanej przez PKP PLK, będą stosować postanowienia Regulaminu, Zasad 1520 i Regulaminu OIU.

W przypadku rozbieżności pomiędzy treścią Decyzji a Regulaminem, zapisy Decyzji są wiążące dla Stron.

8. Zobowiązuje się Przewoźnika do wyrażenia zgody, dla minimalizacji skutków opóźnień jego pociągów, na realizację przejazdów z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej linii nr 250 będącej w zarządzie PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.
9. Zobowiązuje się Przewoźnika, że w przypadku uruchomienia pociągu, którego długość składu przekracza długości peronów na trasie jego przejazdu, ponosi on odpowiedzialność za bezpieczeństwo i szkody osób wsiadających i wysiadających.
10. W związku z wykonaniem obowiązku wynikającego z art. 4c ustawy z dnia 8 marca 2013 r. o przeciwdziałaniu nadmiernym opóźnieniom w transakcjach handlowych (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r. poz. 893) każda ze Stron uznana jest za dużego przedsiębiorcę w rozumieniu Załącznika nr I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznającego niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. Urz. UE L 187 z 26.06.2014 r., str. 1-78, z późn. zm.).
11. Zobowiązuje się Zarządcę, aby rachunki bankowe umieszczane na wystawianych fakturach zawarte były w wykazie, o którym mowa w art. 96b ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r. poz. 931, z późn. zm.).
12. Zobowiązuje się Przewoźnika, aby do wyliczenia kosztów komunikacji zastępczej, o których mowa w § 10 niniejszej Decyzji, uwzględnił koszty z faktury przewoźnika drogowego.

## **§ 3. Przedmiot Decyzji**

1. Zarządca udostępnia Przewoźnikowi infrastrukturę kolejową w zarządzie PKP PLK w celu wykorzystania przydzielonej zdolności przepustowej dla:
  - 1) przejazdów pociągów;
  - 2) wykonywania manewrów;
  - 3) postoju pojazdów kolejowych;
  - 4) korzystania z OIUna zasadach określonych odpowiednio w Regulaminie, Zasadach 1520, Regulaminie OIU i Decyzji.
2. Inne usługi, w tym udostępnianie powierzchni nośników informacji Zarządcy oraz powierzchni pod instalację

nośników informacji Przewoźnika, w celu publikacji dodatkowych informacji handlowych Przewoźnika, będą świadczone na podstawie odrębnych umów lub zleceń.

#### § 4. Warunki korzystania z infrastruktury kolejowej

1. Organizacja i realizacja przejazdów pociągów odbywa się według zasad określonych w podrozdziale 6.1 - 6.3. Regulaminu.
2. Przewoźnik nie może korzystać z infrastruktury kolejowej na podstawie przydzielonej trasy pociągu, jeżeli bez dokonania jej modyfikacji zmieni parametry pociągu, za wyjątkiem przypadku, o którym mowa w podrozdziale 4.8.1. ust. 9 Regulaminu.
3. W przypadku kiedy zmienione parametry uniemożliwią wygenerowanie zmodyfikowanego rozkładu jazdy pociągów, Przewoźnik może otrzymać Uzupełniający Rozkład Jazdy.  
Uzupełniający Rozkład Jazdy będzie uwzględniał nowe dane dotyczące np.: czasów jazdy pomiędzy posterunkami, pojazdu trakcyjnego, informacje o obciążeniu lokomotywy, długości pociągu, prędkości maksymalnej i wymaganym procencie masy hamującej, zmienione w stosunku do przydzielonej pierwotnej trasy pociągu.
4. Przewoźnik nie może korzystać z przydzielonej trasy pociągu, jeżeli przed uruchomieniem, po jego zestawieniu zgodnie z parametrami określonymi w przydzielonej trasie pociągu, nie zgłosi Zarządcy jego gotowości do odjazdu, zgodnie z zapisami podrozdziału 6.1. ust. 5 i 6 Regulaminu.
5. Decyzja nie obejmuje usług dystrybucji i sprzedaży energii elektrycznej na cele trakcyjne, na które Przewoźnik zobowiązany jest zawrzeć odrębne umowy z podmiotami je świadczącymi.
6. Brak obowiązujących umów, o których mowa w podrozdziale 2.3.9. ust. 3 Regulaminu, może skutkować brakiem możliwości korzystania przez Przewoźnika z infrastruktury kolejowej przy użyciu trakcji elektrycznej.
7. W przypadku rozwiązania lub wygaśnięcia umów, o których mowa w podrozdziale 2.3.9. ust. 3 Regulaminu, Przewoźnik niezwłocznie dokonuje modyfikacji trasy pociągu, zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziale 4.8.1. Regulaminu, w zakresie zmiany rodzaju pojazdu trakcyjnego, lub składa rezygnację z trasy pociągu.
8. Przewoźnik korzysta z infrastruktury kolejowej Zarządcy w celu wykonania manewrów, postojów pojazdów kolejowych oraz z OIU, na podstawie przydzielonej zdolności przepustowej.
9. Zarządca w okresie obowiązywania Decyzji wprowadza zamknięcia torowe na zasadach przewidzianych w Decyzji, Regulaminie i odpowiednich instrukcjach wymienionych w Załączniku 3.2. do Regulaminu. W trakcie korzystania z infrastruktury kolejowej mogą wystąpić także inne ograniczenia z jej korzystania, o których mowa w podrozdziale 2.5. ust. 2 pkt 4-10 i ust. 4 Regulaminu.
10. W przypadku planowanej realizacji robót na liniach kolejowych i konieczności zmiany organizacji ruchu kolejowego, Zarządca wprowadza zamknięcie torowe i przekazuje zastępczy rozkład jazdy pociągów w trybie i terminach określonych w podrozdziale 4.8.2. Regulaminu oraz Załączniku 5.2 do Regulaminu.  
Przewoźnik dodatkowo ma możliwość wygenerowania z Internetowego Systemu Zamawiania Trasy Pociągu (ISZTP) zastępczego rozkładu jazdy pociągów w formie przyjętej dla wydawnictw wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów.
11. Wprowadzenie zamknięć torowych, jak również nieprzewidziane utrudnienia eksploatacyjne, mogą powodować konieczność wprowadzenia przez Przewoźnika komunikacji zastępczej, o której mowa w Załączniku 16 do Regulaminu. W razie wprowadzenia zamknięcia torowego Przewoźnik jest uprawniony wyłącznie do uzyskania zwrotu kosztów komunikacji zastępczej zgodnie z § 10 Decyzji oraz innych kosztów na zasadach przewidzianych w § 11 Decyzji.
12. Zmiany organizacji ruchu kolejowego wynikające z planowanych robót na liniach Zarządcy, jak również nieprzewidziane utrudnienia eksploatacyjne, mogą powodować po stronie Przewoźnika konieczność wdrożenia zmian organizacji w zakresie obrządzania składów pod kątem sanitarnym, technicznym i ruchowym.
13. W przypadku wystąpienia zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych na udostępnianej infrastrukturze kolejowej, Strony Decyzji stosować będą zasady zawarte w podrozdziale 6.3.3.2. Regulaminu.
14. W przypadku przejazdów pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi, o których mowa w podrozdziale 3.4.3. Regulaminu, Przewoźnik może wykorzystać zgodę udzieloną przez Zarządcę w celu realizacji przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną wyłącznie w relacji, dla której wydana została zgoda.

## § 5. Obowiązki i uprawnienia Stron Decyzji

1. Zobowiązuje się Strony do wykonywania z należytą starannością zobowiązań wynikających z Decyzji.
2. Zobowiązuje się Strony do stosowania procesu monitorowania zagrożeń, zgodnie z wymogami określonymi w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1078/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do monitorowania, która ma być stosowana przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury po otrzymaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa oraz przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie (Dz. Urz. UE L 320 z 17.11.2012 r., str. 8-13), oraz wzajemnej wymiany informacji dotyczących bezpieczeństwa systemu kolejowego.

Zobowiązuje się Strony do podejmowania wspólnych działań celem realizacji wymogów określonych w punkcie 4.2 Załącznika I do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka oraz uchylającego rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L 121 z 03.05.2013 r., str. 8-25, z późn. zm.) w odniesieniu do zagrożeń, którymi nie są w stanie zarządzać samodzielnie.

3. Strony ponoszą odpowiedzialność za działania i zaniechania własnych pracowników oraz osób, którymi posługują się przy wykonywaniu Decyzji.
4. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za stan i sprawność wykorzystywanych pojazdów kolejowych.
5. Zarządca ponosi odpowiedzialność za stan i sprawność elementów udostępnianej drogi kolejowej.
6. Przewoźnik w przypadku wygaśnięcia Decyzji, usuwa, w terminie 15 dni kalendarzowych, swoje pojazdy kolejowe, urządzenia i sprzęt z infrastruktury kolejowej Zarządcy. W przypadku niewykonania tego zobowiązania, Przewoźnik pokrywa koszty usunięcia tych pojazdów, urządzeń i sprzętu przez Zarządcę.
7. Pracownicy Przewoźnika oraz osoby, którymi Przewoźnik posługuje się przy wykonywaniu Decyzji, w trakcie realizacji przejazdów zobowiązani są do przestrzegania wszystkich parametrów określonych w przydzielonej trasie pociągu oraz postanowień zawartych w Dodatku 2. do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów, zawierającego wykaz ostrzeżeń stałych oraz prędkości drogowych na torach głównych zasadniczych stacji węzłowych, w który Przewoźnik zobowiązany jest ich wyposażyć.

Dodatki do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów dostępne są w ISZTP (zakładka <Dokumenty> WRJ).

8. Pracownicy Przewoźnika oraz osoby, którymi Przewoźnik posługuje się przy wykonywaniu Decyzji, wykonujący czynności związane bezpośrednio z prowadzeniem ruchu kolejowego, zobowiązani są do znajomości i stosowania instrukcji, zasad i wytycznych ujętych w:
  - 1) wykazie przepisów bezpieczeństwa obowiązujących pracowników Przewoźnika wykonujących czynności bezpośrednio związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego stanowiącym Załącznik 3.1 do Regulaminu;
  - 2) wykazie przepisów wewnętrznych obowiązujących Przewoźnika korzystającego z infrastruktury kolejowej Zarządcy stanowiącym Załącznik 3.2 do Regulaminu.
9. Przewoźnik zezwala na wstęp i przejazd pracownika Zarządcy w czynnej kabinie maszynisty na podstawie imiennego zezwolenia wydanego przez Zarządcę. Zasady przejazdów w czynnej kabinie maszynisty oraz wykaz stanowisk, dla których będą wystawiane ww. zezwolenia, zawiera Załącznik 10 do Regulaminu.

Pracownik Zarządcy zobowiązany jest do okazania maszyniście imiennego zezwolenia wraz z dokumentem potwierdzającym tożsamość bez wezwania.

10. Pracownicy Przewoźnika stanowiący obsługę pojazdów trakcyjnych powinni znać obsługiwane odcinki linii kolejowych, na których prowadzą pociąg.

W przypadku zmiany rozkładu jazdy pociągu, o której mowa w podrozdziale 4.8.2. Regulaminu, jeżeli Przewoźnik otrzyma zastępczy rozkład jazdy pociągów obejmujący odcinki linii, na których nie realizował przejazdów lub w przypadku gdy obsługa pojazdów trakcyjnych utraciła znajomość odcinków linii kolejowych z przyczyn powstałych po stronie Zarządcy, Zarządca przydzieli trasy pociągów celem uzyskania znajomości odcinków linii kolejowych. Zarządca nie naliczy opłat za realizację takich przejazdów. Zarządca nie zwraca Przewoźnikowi kosztów ponoszonych na uzyskanie znajomości odcinków linii kolejowych przez obsługę pojazdów trakcyjnych.

W skład zespołu, o którym mowa w podrozdziale 6.3.3.2. ust. 5 Regulaminu, wchodzi przedstawiciele Zarządcy i Przewoźnika posiadający upoważnienia wydane zgodnie ze wzorem stanowiącym **Załącznik nr 1**. Ze strony Przewoźnika upoważnionym do ich wydawania są Dyrektorzy Zakładów i Z-cy Dyrektorów Zakładów Przewoźnika.

11. Przewoźnik, uprawniony we wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej przez aplikanta, który

nie jest przewoźnikiem, z chwilą autoryzacji tego wniosku, przejmuje na wyłączność uprawnienie do składania w imieniu i na rzecz aplikanta:

- 1) wniosku o modyfikację przydzielonej zdolności przepustowej poza zmianami rozkładu jazdy pociągów, o których mowa w podrozdziale 4.8.2. Regulaminu, w zakresie, o którym mowa w podrozdziale 4.8.1. ust. 4 i 9 Regulaminu, tj. w zakresie zmiany:
    - a) pojazdu trakcyjnego,
    - b) masy brutto pociągu,
    - c) długości pociągu,
    - d) maksymalnego nacisku osi na tor,
    - e) rodzaju pociągu;
  - 2) rezygnacji z przydzielonej zdolności przepustowej, na zasadach określonych w podrozdziale 4.8.4. Regulaminu.
12. W przypadku wykorzystania trasy pociągu poniżej progu wskazanego w Regulaminie w podrozdziale 4.8.3 ust. 1 i 2, Zarządca może pozbawić prawa do wykorzystania tej trasy pociągu na zasadach określonych w Regulaminie podrozdział 4.8.3. ust. 3.
13. Na stacjach, na których pociągi Przewoźnika rozpoczynają i kończą bieg, Zarządca zobowiązany jest do zapewnienia utrzymania międzytorzy, które są w jego zarządzie, w stanie umożliwiającym prawidłowe i bezpieczne z nich korzystanie, tj.:
- 1) koszenie traw i odchwaszczanie, tak aby ich wysokość nie przekraczała 15 cm na drodze dojścia do miejsca (toru) odstawienia pozostawionych na postój składów pociągów oraz torowiska w obrębie skrajni taboru;
  - 2) usuwanie krzewów;
  - 3) właściwe zabezpieczenie studzienek;
  - 4) zapewnienie oświetlenia w porze ciemnej na czas wykonywania czynności technicznych przy pociągach w miejscach, w których istniejąca infrastruktura pozwala na zapewnienie takiego oświetlenia.
- W przypadku stwierdzenia przez Przewoźnika uchybień w utrzymaniu międzytorzy szczególnie na stacjach, na których pociągi Przewoźnika rozpoczynają i kończą bieg, Przewoźnik powiadamia Zarządcę – właściwą terenowo jednostkę organizacyjną, wskazaną na stronie internetowej Zarządcy [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) (w zakładce Kontakt), która ma obowiązek niezwłocznie podjąć działania eliminujące zgłoszone nieprawidłowości.
14. W przypadku stwierdzenia przez Przewoźnika uchybień w utrzymaniu czystości w obrębie międzytorzy, szczególnie gdy będzie ograniczona widoczność słupków, wskaźników bądź semaforów, Przewoźnik pisemnie powiadamia Zarządcę o konieczności usunięcia nieprawidłowości. W przypadku nieusunięcia przez Zarządcę nieprawidłowości, takich jak w szczególności „krzewów” ograniczających i/lub zasłaniających widoczność lub nieczytelnych wyblakłych wskaźników w terminie 3 dni od otrzymania wezwania od Przewoźnika, zostanie naliczona kara umowna zgodnie z zasadami opisanymi w **Załączniku nr 6**.
15. W przypadku stwierdzenia przez Przewoźnika nieprawidłowości w stanie infrastruktury szlakowej np.: uszkodzeń wskaźników, braku wskaźników lub złego usytuowania wskaźników itp., Przewoźnik pisemnie powiadamia Zarządcę o konieczności usunięcia nieprawidłowości. W przypadku nieusunięcia przez Zarządcę nieprawidłowości w terminie 2 dni od otrzymania wezwania od Przewoźnika, zostanie naliczona kara umowna zgodnie z zasadami opisanymi w **Załączniku nr 6**.
16. W przypadku zaistnienia nieprawidłowości w zakresie utrzymania czystości i porządku na peronach, ujawnionych przez pracowników Przewoźnika lub wskutek skargi podróżnego, Przewoźnik powiadamia Zarządcę – właściwą terenowo jednostkę organizacyjną, wskazaną na stronie internetowej Zarządcy [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) (w zakładce Kontakt), która ma obowiązek niezwłocznie podjąć działania eliminujące zgłoszone nieprawidłowości.
17. W przypadku stwierdzenia przez Zarządcę zanieczyszczenia obszaru kolejowego (m.in. peronów, infrastruktury pasażerskiej na peronach lub drogach dojścia do peronów) przez Przewoźnika lub podmioty i osoby, którymi posługuje się Przewoźnik, właściwa terenowo jednostka organizacyjna Zarządcy powiadamia Przewoźnika na adres e-mail: [rozliczenia.BPP4@intercity.pl](mailto:rozliczenia.BPP4@intercity.pl) o powyższym i wzywa do niezwłocznego usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości.



W przypadku nieusunięcia przez Przewoźnika stwierdzonych nieprawidłowości w terminie 2 dni od otrzymania wezwania Zarządcy, Zarządca usunie je na koszt Przewoźnika.

18. Przewoźnik korzystający z infrastruktury kolejowej odpowiada za wszelkie emisje do środowiska na obszarze kolejowym lub poza nim, powstałe w wyniku działalności prowadzonej przez Przewoźnika oraz podmioty i osoby działające na jego rzecz lub zlecenie.

W przypadku stwierdzenia przekroczenia prawnie określonych standardów jakości środowiska, w tym wartości dopuszczalnych hałasu określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r. poz. 112), wartości dopuszczalnych określonych dla powietrza, wody, gleby lub ziemi, które powstało w wyniku działalności prowadzonej przez Przewoźnika lub podmioty i osoby działające na jego rzecz, Przewoźnik zobowiązany jest do pokrycia szkody powstałej po stronie Zarządcy, w tym zwrotu nałożonej na Zarządcę przez Inspektorat Ochrony Środowiska kary administracyjnej.

19. Ze względu na konieczność bieżącego monitorowania bezpieczeństwa prowadzonego ruchu kolejowego, Przewoźnik przekazuje do Biura Bezpieczeństwa, pocztą elektroniczną na adres e-mail: przewoznik.instrukcje@plk-sa.pl, aktualne wersje instrukcji/przepisów wewnętrznych:

- 1) Instrukcji dla maszynisty pojazdu trakcyjnego;
- 2) Instrukcji dla rewidentów taboru.

#### § 6. Jednostki organizacyjne Zarządcy i Przewoźnika oraz stanowiska wyznaczone do współpracy

Strony ustalają następujące zasady dokonywania powiadomień:

- 1) w przypadku zdarzeń mających znaczenie dla zachowania bezpieczeństwa i ciągłości prowadzenia ruchu, a także bezpieczeństwa ludzi, mienia i środowiska, powiadamia się odpowiednio:
  - a) po stronie Zarządcy – najbliższy posterunek ruchu,
  - b) po stronie Przewoźnika – maszynistę pojazdu trakcyjnego;
- 2) w przypadkach zakłóceń w realizacji rozkładu jazdy pociągów, powiadamia się odpowiednio:
  - a) po stronie Zarządcy – poprzez najbliższy posterunek ruchu, właściwą terenowo ekspozyturę Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, która powiadamia przedstawiciela Przewoźnika, tj. Dyspozyturę Główną PKP IC,
  - b) po stronie Przewoźnika – maszynistę pojazdu trakcyjnego;
- 3) w przypadku postoju taboru kolejowego na torach głównych zasadniczych i głównych dodatkowych powodującego utrudnienia eksploatacyjne, o którym mowa w podrozdziale 5.3. ust. 7 Regulaminu, Zarządca przekazuje Przewoźnikowi informacje o potrzebie usunięcia taboru odpowiednio:
  - a) Dyspozytura Główna w Warszawie – nr tel. 22 47 33 064; 22 47 42 751; adres e-mail: bzrd.warszawa@intercity.pl,
  - b) Wydział Ekspozytury Głównej w Poznaniu – nr tel. 616 662 518; 616 331 809; adres e-mail: bzprd@intercity.pl,
  - c) Wydział Ekspozytury Głównej w Krakowie – nr tel. 12 39 33 375; 12 39 33 231; adres e-mail: bzkrd@intercity.pl,
  - d) Wydział Ekspozytury w Gdyni – nr tel. 587 215 517; 587 213 375; adres e-mail: bzgt@intercity.pl;
- 3) w zakresie planowania zmian w organizacji ruchu, Zarządca przekazuje Przewoźnikowi informacje według **Załącznika nr 2**;
- 4) w przypadkach pozostałych, w tym przy przekazywaniu innych informacji związanych z wykonywaniem Decyzji, odpowiednio powiadamia się:
  - a) po stronie Zarządcy – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala Biuro Sprzedaży, adres: 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74, e-mail: ius@plk-sa.pl,
  - b) po stronie Przewoźnika – Centrala Biuro Dyspozytury i Realizacji Przewozów, adres: 02-305 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 142A, e-mail: umowa.pkpplk@intercity.pl.

#### § 7. Opłaty

1. W ramach Decyzji Zarządca pobiera opłaty:

- 1) za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obejmujący:
    - a) opłatę podstawową za zrealizowany przejazd pociągu,
    - b) opłatę za postój pojazdów kolejowych nie krótszy niż 2 godziny na torach niebędących OIU,
    - c) opłatę manewrową za zrealizowane manewry;
  - 2) rezerwacyjne za niewykorzystaną w całości lub części przydzieloną zdolność przepustową;
  - 3) za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1520 mm;
  - 4) za korzystanie z OIU.
2. W przypadku kiedy przejazd pociągu obejmuje linie/odcinki będące w zarządzie różnych podmiotów gospodarczych, Zarządca pobiera opłatę tylko za korzystanie z infrastruktury kolejowej będącej w jego zarządzie.

### § 8. Wyznaczenie opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

1. Opłata podstawowa za zrealizowany przejazd pociągu ustalana jest jako iloczyn przebiegu pociągu i stawki jednostkowej, określonej jako suma:

- 1) części stawki zależnej od masy brutto pociągu i kategorii linii kolejowych określonej według wzoru:

$$S = X * W_M * W_K$$

gdzie:

$X$  – średnia stawka zależna od masy i kategorii linii kolejowych w zł/pocmk,

$W_M$  – współczynnik zależny od przedziału masy brutto i ustalany na podstawie Cennika, a masę brutto pociągu określa się jako masę brutto pociągu uwzględnioną w przydzielonej trasie pociągu i masę lokomotyw czynnych, określoną w aplikacji OT (Obliczenia Trakcyjne),

$W_K$  – współczynnik zależny od średniej kategorii odcinków linii kolejowych w przydzielonej trasie pociągu ustalany na podstawie Cennika, stały dla całej trasy pociągu,

- 2) części stawki zależnej od trakcji w zł/km, dla przejazdów zrealizowanych trakcją elektryczną.

2. W przypadku gdy na trasie przejazdu pociągu, w przydzielonej trasie uwzględniona jest zmiana masy brutto pociągu lub zmiana trakcji, opłata podstawowa jest ustalana według wzoru:

$$O_P = \sum_{i=1}^j [(X * W_{Mi} * W_K) * (P_{Mi} * K_P)] + [Y * (P_T * K_P)]$$

gdzie:

$j$  – liczba występujących zmian parametrów pociągu w przydzielonej trasie pociągu (cennikowych przedziałów masy brutto lub trakcji pociągu),

$X$  – średnia stawka zależna od masy i kategorii linii kolejowych w zł/pocmk,

$W_{Mi}$  – współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od przedziału masy brutto i ustalany na podstawie Cennika,

$W_K$  – współczynnik różnicujący średnią stawkę w zależności od średniej kategorii odcinków linii kolejowych w przydzielonej trasie pociągu i ustalany na podstawie Cennika, stały dla całej trasy pociągu,

$P_{Mi}$  – suma pracy eksploatacyjnej wyrażonej w pociągokilometrach wykonanej w danym przedziale masy brutto i przy niezmienionej trakcji,

$Y$  – część stawki zależna od trakcji dla pociągów prowadzonych trakcją elektryczną w zł/km,

$P_T$  – suma pracy eksploatacyjnej wyrażonej w pociągokilometrach pociągu prowadzonego trakcją elektryczną,

$K_P$  – współczynnik wydłużenia trasy przydzielonej, w przypadku gdy trasa przydzielona jest trasą w zastępczym rozkładzie jazdy i jest dłuższa od trasy planowej – jest to iloraz długości trasy planowej do trasy przydzielonej, w pozostałych przypadkach jest to wartość równa 1.

3. W przypadku gdy Przewoźnik dokona modyfikacji w SKRJ parametrów pociągu, dotyczących zastosowania innego rodzaju pojazdu trakcyjnego i/lub zmienionej masy brutto pociągu, opłata podstawowa wyznaczana jest według zasady podanej w ust. 1, w przypadku gdy zmiana dotyczy całej trasy lub ust. 2, w przypadku

gdy zmiana dotyczy części trasy.

4. Za zrealizowany przejazd pociągu, dla którego ma zastosowanie ulga, opłata podstawowa wyznaczana jest według zasady podanej w ust. 1 lub 2 z uwzględnieniem ust. 3 i pomniejszana o wartość wynikającą z przyznanej ulgi.
5. Za zrealizowany przejazd pociągu z przesyłkami nadzwyczajnymi, opłata podstawowa wyznaczana jest według zasady podanej w ust. 1 lub 2 z uwzględnieniem ust. 3.

W przypadku kiedy realizacja przejazdu pociągu z przesyłkami nadzwyczajnymi wymaga wstrzymania ruchu po sąsiednim torze, Zarządca nalicza opłatę podstawową za korzystanie z obu torów.

6. Opłata podstawowa za przejazd pociągu według zastępczego rozkładu jazdy pociągów z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, dla którego czas przejazdu uległ wydłużeniu, a trasa przejazdu nie zmieniła się, jest wyznaczana jako różnica pomiędzy opłatą wyznaczoną dla trasy zaplanowanej w rozkładzie jazdy pociągów według zasady podanej w ust. 1 lub 2 i połową kwoty, jaką Zarządca zapłaciłby Przewoźnikowi za opóźnienie pociągu z jego winy równe wydłużeniu czasu przejazdu.
7. Opłata podstawowa za przejazd pociągu według zastępczego rozkładu jazdy pociągów z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, dla którego czas przejazdu i trasa przejazdu uległy wydłużeniu, jest wyznaczana jako różnica pomiędzy opłatą wyznaczoną dla trasy zaplanowanej w rozkładzie jazdy pociągów według zasady podanej w ust. 1 lub 2 i połową kwoty, jaką Zarządca zapłaciłby Przewoźnikowi za opóźnienie pociągu z jego winy równe wydłużeniu czasu przejazdu.
8. Zmniejszenia, o których mowa w ust. 6 i 7, nie stosuje się, jeżeli czas przejazdu pociągu uległ wydłużeniu o mniej niż 10 minut lub 10% całkowitego czasu przejazdu pociągu.

Opłata podstawowa wyznaczona według zasad podanych w ust. 6 i 7 nie może być mniejsza niż połowa opłaty podstawowej ustalonej dla trasy zaplanowanej w rozkładzie jazdy pociągów.

9. Opłata podstawowa, o której mowa w ust. 1, w przypadku realizacji przejazdu drogą okrężną z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, naliczana jest zgodnie z zasadami określonymi w „Procedurze rozliczeń opłat za przejazdy realizowane drogami okrężnymi w związku z prowadzonymi robotami torowymi na sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”, dostępnej na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl); <http://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahtentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/trasy-modelowe/>.
10. Opłata podstawowa za przejazdy pociągów Przewoźnika za każdy okres rozliczeniowy, naliczana jest jako suma opłat podstawowych poszczególnych przejazdów pociągów zrealizowanych w tym okresie, z uwzględnieniem postanowień powyższych ustępów.
11. Opłata manewrowa obliczana jest jako iloczyn stawki jednostkowej opłaty manewrowej dla trakcji elektrycznej lub innego niż elektryczny rodzaj trakcji i odległości przejazdu według „Wykazu odległości przejazdów przyjmowanych do obliczania opłaty manewrowej” stanowiącego załącznik 2.8 Regulaminu.
12. Opłata za postój pojazdów kolejowych nie krótszy niż 2 godziny na torach niebędących OIU, jest obliczana jako iloczyn stawki jednostkowej postoju i sumy czasu trwania postoju.  
Opłata za postój nie jest pobierana w przypadku, w którym zajętość toru przez pojazd kolejowy wynika z przyczyn leżących po stronie Zarządcy.  
Do czasu zajętości toru nie zalicza się czasu od momentu zgłoszenia Zarządcy gotowości pociągu do odjazdu do czasu rzeczywistego odjazdu pociągu, w przypadku gdy pociąg uruchamiany jest w odstępie od rozkładu jazdy, z przyczyn leżących po stronie Zarządcy.
13. Opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1520 mm naliczane są zgodnie z Zasadami 1520.

## § 9. Opłaty rezerwacyjne

1. Zarządca nalicza opłatę rezerwacyjną zgodnie z zapisami w podrozdziale 5.6. Regulaminu.
2. Rezygnacja z przydzielonej zdolności przepustowej składana przez Przewoźnika lub aplikanta, jeżeli Przewoźnik przyjął trasy do realizacji, skutkuje naliczeniem Przewoźnikowi opłaty rezerwacyjnej, o której mowa w podrozdziale 5.6. ust. 2 Regulaminu, z uwzględnieniem poniższych terminów, w których w ramach wdrożenia poszczególnych zmian rozkładu jazdy pociągów, upływa termin składania wniosków:

- 1) 15 listopada 2022 r. – dla zmiany wprowadzanej od dnia 17 kwietnia 2023 r.;
- 2) 20 stycznia 2023 r. – dla zmiany wprowadzanej od dnia 11 czerwca 2023 r.;



- 3) 9 maja 2023 r. – dla zmiany wprowadzanej od dnia 4 września 2023 r.;
  - 4) 2 czerwca 2023 r. – dla zmiany wprowadzanej od dnia 2 października 2023 r.
3. W przypadku gdy przewoźnik dokona modyfikacji parametrów przydzielonej trasy pociągu poprzez zmniejszenie masy brutto pociągu, opłata rezerwacyjna, o której mowa w podrozdziale 5.6. ust. 5 Regulaminu, będzie wynosiła 50% zmniejszenia opłaty podstawowej wyznaczonej wg wzoru:

$$OR = [50\% * \sum_{i=1}^j [(X * (W_{M1i} - W_{M2i}) * W_K)] * (P_{Mi} * K_P)]$$

gdzie:

- i – oznacza część trasy pociągu, ( $W_{M1i} - W_{M2i}$ ) różnica współczynników  $W_{M1}$  – przed zmianą masy brutto i  $W_{M2}$  po zmianie masy brutto, znaczenie współczynnika X oraz współczynników  $W_M$ ,  $W_K$ ,  $P_M$ ,  $K_P$  jest analogiczne do wzoru na wyliczenie opłaty podstawowej, o którym mowa w § 8 ust. 2.
4. W przypadku realizacji przejazdu pociągu według warunków, o których mowa w § 2 ust. 8, Zarządca nie pobiera opłaty rezerwacyjnej za niewykorzystaną część trasy na linii nr 202.

#### § 10. Rozliczenie kosztów komunikacji zastępczej

1. W przypadku uruchomienia przez Przewoźnika komunikacji zastępczej za odwołane pociągi pasażerskie, z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, w celu dowozu pasażerów do i ze stacji/przystanków osobowych, na których postoje nie odbywają się ze względu na niezrealizowany przejazd pociągu na całej lub części trasy, Przewoźnik może obciążyć jednostkę organizacyjną Zarządcy, wskazaną przez Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, poniesionymi z tego tytułu kosztami komunikacji zastępczej, pomniejszonymi o koszt za minimalny dostęp do infrastruktury zgodnie z niniejszym ustępem.

Koszty komunikacji zastępczej to udokumentowane fakturami wydatki ponoszone przez Przewoźnika na wykonanie przez przewoźnika drogowego usługi komunikacji zastępczej, obejmujące przejazd pojazdu drogowego z kierowcą.

Koszty komunikacji zastępczej, których zwrotu może domagać się Przewoźnik, stanowią różnicę pomiędzy udokumentowanymi fakturami wydatkami ponoszonymi przez Przewoźnika za wykonanie przez przewoźnika drogowego usługi komunikacji zastępczej, obejmującymi przejazd pojazdu drogowego z kierowcą, a kosztami za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, które poniósłby Przewoźnik w przypadku realizacji przejazdu pociągu (na odcinku, na którym został odwołany pociąg z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, za który została wprowadzona komunikacja zastępcza).

2. W przypadku uruchomienia przez Przewoźnika komunikacji zastępczej, z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, w celu dowozu pasażerów do i ze stacji/przystanków osobowych, na których postoje nie odbywają się ze względu na przejazd pociągu pasażerskiego drogą okrężną lub w przypadku przejazdu pociągu pasażerskiego trasą zaplanowaną, ale bez możliwości zatrzymania się na stacjach/przystankach osobowych, Przewoźnik może obciążyć jednostkę organizacyjną Zarządcy, wskazaną przez Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, poniesionymi kosztami z tego tytułu, które będą równe udokumentowanym fakturami wydatkom ponoszonym przez Przewoźnika za wykonanie usługi komunikacji zastępczej przez przewoźnika drogowego, obejmującymi przejazd pojazdu drogowego z kierowcą.
3. Koszt dostępu do infrastruktury kolejowej dla przydzielonej zdolności przepustowej na odcinku, na którym pociąg nie zrealizował przejazdu, została wprowadzona komunikacja zastępcza, podaje Zarządca na wystąpienie Przewoźnika, przesłane pocztą elektroniczną na adres e-mail: [izabela.zimna@plk-sa.pl](mailto:izabela.zimna@plk-sa.pl) według wzoru stanowiącego **Załącznik nr 3**.

Do faktury wystawionej dla właściwej jednostki organizacyjnej Zarządcy Przewoźnik dołącza:

- 1) poświadczoną za zgodność z oryginałem kserokopię faktury wystawionej przez przewoźnika drogowego zawierającą informację o relacji przejazdu i jego terminie;
- 2) zestawienie pociągów, za które została wprowadzona komunikacja zastępcza, według wzoru stanowiącego **Załącznik nr 3**;
- 3) oświadczenie o dokonaniu oceny efektywności i racjonalności organizacji komunikacji zastępczej, według wzoru stanowiącego **Załącznik nr 3.2**;
- 4) oświadczenie o nier refundowaniu kosztów komunikacji zastępczej przez organizatora transportu zbiorowego, według wzoru stanowiącego **Załącznik nr 3.3**;

4. W przypadku uruchomienia przez Przewoźnika komunikacji zastępczej, której konieczność wynika z prowadzenia przez Zarządcę robót inwestycyjnych w lokalizacjach związanych z realizacją projektów: POIiŚ (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko), CEF (ang. Connecting Europe Facility) – Program „Łącząc Europę”) lub POPW (Program Operacyjny Polska Wschodnia), rozliczenie kosztów komunikacji zastępczej odbywać się będzie wyłącznie na podstawie odrębnie zawartego porozumienia, w ramach zabezpieczonych środków finansowych.
5. W przypadku uruchomienia przez Przewoźnika komunikacji zastępczej, której konieczność wynika z nieprzewidzianych zdarzeń (poważnych wypadków, wypadków, incydentów) lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, rozliczenie kosztów realizowane jest w trybie określonym w podrozdziale 6.3.3.2 Regulaminu.

#### **§ 11. Inne opłaty i rozliczenia**

1. Opłaty za korzystanie z OIU wyznaczane są zgodnie z zasadami określonymi w Regulaminie OIU.
2. W przypadku wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych i użycia pojazdu trakcyjnego innego przewoźnika dla „ściągnięcia” taboru Przewoźnika, Zarządca obciąża Przewoźnika kwotą, wynikającą z faktury wystawionej przez innego przewoźnika.

Do wystawionej dla Przewoźnika faktury Zarządca dołącza następujące załączniki:

- 1) kopię faktury wystawionej przez innego przewoźnika,
  - 2) telefonogram/zamówienie określający kto i dla jakiego przewoźnika oraz do jakiego miejsca zadysponował pojazd trakcyjny,
  - 3) zestawienie godzin z rozpisaniem czasu pracy z pojazdu trakcyjnego, tzn. przejazd jako jazda luzem tam i powrót, ściąganie pociągu z podaniem numeru pociągu i relacji przejazdu bądź kopię dokumentu przeznaczonego do rejestrowania pracy pracowników (tj. wykonana praca: drużyny trakcyjnej, manewrowego i rewidenta) i pojazdu trakcyjnego innego Przewoźnika.
3. Przewoźnik, którego pojazd trakcyjny został użyty do „ściągnięcia” taboru innego przewoźnika, za wykonaną pracę pojazdu trakcyjnego i drużyny trakcyjnej lub innych pracowników (manewrowego, rewidenta), obciąża Zarządcę fakturą, wystawioną zgodnie ze stawkami jednostkowymi przyjętymi przez Przewoźnika do stosowania na okres obowiązywania Decyzji i przekazany Zarządcy do wykorzystania, pocztą elektroniczną na adres e-mail: [ius@plk-sa.pl](mailto:ius@plk-sa.pl), do dnia 31 grudnia 2022 r.

Do wystawionej dla Zarządcy faktury Przewoźnik dołącza następujące załączniki:

- 1) telefonogram określający kto i dla jakiego przewoźnika oraz do jakiego miejsca zadysponował pojazd trakcyjny;
  - 2) zestawienie godzin z rozpisaniem czasu pracy pojazdu trakcyjnego, tzn. przejazd jako jazda luzem tam i powrót, ściąganie pociągu z podaniem numeru pociągu i relacji przejazdu bądź kopię dokumentu przeznaczonego do rejestrowania pracy pracowników (tj. wykonana praca: drużyny trakcyjnej, manewrowego i rewidenta) i pojazdu trakcyjnego Przewoźnika.
4. W przypadku niedotrzymania z winy wykonawcy terminu robót, określonego w harmonogramie zamknięć torowych, Przewoźnik może dochodzić od Zarządcy roszczeń, o których mowa w § 11 „Zasad organizacji i udzielania zamknięć torowych Ir-19”, w tym kosztów komunikacji zastępczej.
  5. Zmiany organizacji ruchu kolejowego wynikające z planowanych robót na liniach Zarządcy, mogą powodować konieczność przejazdu pociągu Przewoźnika z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej linii nr 250 będącej w zarządzie PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. w odstępie od przydzielonej trasy po linii nr 202.

W takim przypadku Przewoźnik uprawniony jest do obciążenia Zarządcy poniesionymi z tego tytułu udokumentowanymi kosztami. Przez udokumentowane koszty rozumie się różnicę pomiędzy kosztami, które poniósłby Przewoźnik w przypadku realizacji przejazdu po linii nr 202, a udokumentowanymi kosztami poniesionymi przy realizacji przejazdu po linii nr 250.

Do faktury wystawionej dla jednostki organizacyjnej Zarządcy wskazanej przez Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym – Ekspozyturę w Gdańsku, Przewoźnik dołącza:

- 1) poświadczoną za zgodność z oryginałem kserokopię faktury wystawionej przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. zawierającą informację o numerze pociągu i terminie realizacji przejazdu pociągu;
  - 2) zestawienie pociągów, które w związku z planowanymi robotami na liniach Zarządcy, realizowały przejazd po linii nr 250 zamiast po linii nr 202, według wzoru stanowiącego **Załącznik nr 4**.
6. W ramach wprowadzonych przez Zarządcę zamknięć torowych uniemożliwiających:

- 1) wykonanie czynności obsługowych taboru w punktach utrzymania taboru Przewoźnika (dotyczy stacji: Warszawa Zachodnia – hala napraw pojazdów trakcyjnych, Warszawa Grochów, Mińsk Mazowiecki, Lublin, Białystok, Łódź Fabryczna, Łódź Kaliska, Łódź Karolew, Łódź Widzew, Terespol, Zamość, Hrubieszów, Dorohusk, Bielsko Biała Główna, Chabówka, Częstochowa, Gliwice, Jasło, Katowice, Katowice Zawodzie Kielce, Kraków Główny, Kraków Towarowy nowe oznaczenie Kraków Główny KGA, Kraków Płaszów, Kraków Prokocim, Krynica-Zdrój, Muszyna Łupków, Powroźnik, Przemyśl Bakończyce, Przemyśl Główny, Racibórz, Rzeszów Główny, Stalowa Wola Rozwadów, Sucha Beskidzka, Stróże, Tarnów, Wisła Głębcze, Wisła Uzdrowisko, Zagórz, Łupków, Zakopane, Zakopane Spyrkówka, Zwardoń, Żywiec, Gdynia Port bocznicza IC Gdynia Grabówek, Gdynia Główna, Gdynia Postojowa, Hel, Lębork, Olsztyn, Kołobrzeg, Słupsk, Ełk, Świnoujście, Bydgoszcz, Szczecin Port Centralny, Szczecin Główny, Poznań Główny, Wrocław Główny, Jelenia Góra, Szklarska Poręba Górna, Węgliniec, Zgorzelec, Kudowa Zdrój, Gorzów Wlkp., Kostrzyn, Zbąszynek, Piła Główna, Zielona Góra Główna, Polanica Zdrój);
- 2) postój pociągu Przewoźnika na stacji zwrotnej planowanej zgodnie z rocznym rozkładem jazdy pociągów, z powodu wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej lub z powodu braku możliwości skorzystania z torów postojowych;
- 3) domknięcie obiegów składów pociągów Przewoźnika;

Zarządca, w miarę istniejących możliwości technicznych, umożliwi niezbędne zjazdy taboru Przewoźnika do tych punktów utrzymania i z powrotem oraz przejazd do najbliższych stacji zasilanych w energię elektryczną i powrót tych składów do stacji rozkładowego uruchomienia pociągów oraz dodatkowe przejazdy pociągów służbowych i lokomotyw luzem wynikających z obiegów składów pociągów.

Zarządca za zrealizowanie dodatkowych przejazdów, będących skutkiem wprowadzonych zamknięć torowych, nie będzie obciążał Przewoźnika opłatami za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej.

Niezbędne do zjazdu i przejazdu trasy ujęte zostaną każdorazowo przy uzgadnianiu zastępczego rozkładu jazdy pociągów. Przedstawiciel Przewoźnika każdorazowo, uczestnicząc w komisjach opracowujących regulaminy tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót, wskazywał będzie na konieczność zabezpieczenia przez Zarządcę niezbędnych dodatkowych tras.

Pracownicy jednostek organizacyjnych Zarządcy współpracują z pracownikami Przewoźnika w ustaleniu miejsca zatrzymań komunikacji zastępczej w obrębie obszaru kolejowego zarządzanego przez Zarządcę.

7. Zwrot innych kosztów Przewoźnika, poniesionych w związku z wprowadzonymi ograniczeniami w dostępie do infrastruktury/zamknięciami torowymi z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, może odbyć się wyłącznie w przypadku zapewnienia źródła ich finansowania i na podstawie wyraźnego, zgodnego porozumienia/ustalenia między Stronami. Koszty te nie obejmują kosztów, które Przewoźnik i tak by poniósł niezależnie od zaistnienia ograniczenia lub zamknięcia torowego.

Porozumienia/ustalenia, o których mowa wyżej, zawierane jest w formie pisemnej pod rygorem nieważności, według wzoru stanowiącego **Załącznik nr 3.1**, na etapie:

- opracowywania regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót, w którym pracownicy Zarządcy wprowadzają zapis: „Inne uregulowania w zakresie zwrotu kosztów komunikacji zastępczej zawarte są w odrębnym protokole”/„Nie dokonano innych uregulowań w zakresie zwrotu kosztów komunikacji zastępczej”;
- opracowania zastępczego rozkładu jazdy pociągów

i mogą dotyczyć:

- 1) refakturowania kosztów wydatkowanych na organizację nowego tymczasowego przystanku autobusowego lub kosztów korzystania z istniejącego przystanku, jeżeli Przewoźnik ponosi opłaty z tego tytułu, tj.:
  - a) kosztów związanych z koniecznością oznakowania przystanków drogowych dla zatrzymania pojazdów komunikacji zastępczej oraz wykonania dodatkowego oznakowania dróg publicznych,

- b) kosztów uzgodnienia z zarządcą drogi zajętości pasa ruchu drogowego na drogach publicznych pod wyznaczony przystanek,
  - c) kosztów opracowania zmienionej organizacji ruchu na drogach publicznych, ponoszonych w przypadku konieczności wyznaczenia przystanku dla zatrzymania pojazdów komunikacji zastępczej poza obszarem kolejowym;
- 2) honorowania biletów Przewoźnika na odcinku, na którym odwołano pociąg, w pociągach/środkach transportu innego przewoźnika, kiedy w zamian nie jest wprowadzana komunikacja zastępcza;
  - 3) kosztów użycia lokomotywy spalinowej dla przeciągania składów pociągów jako trakcji zastępczej, w obrębie danej stacji, przyległych odcinków linii i stacji sąsiedniej;
  - 4) kosztów obsługi mobilnych informatorów;
  - 5) kosztów wykonania tablic i ulotek dla podróżnych;
  - 6) kosztów obsługi rewidenckiej, które są skutkiem powstania nowych dodatkowych stacji postojowych przed miejscem prowadzenia robót oraz za miejscem prowadzenia robót w przypadku wykonania takich dodatkowych czynności;
  - 7) kosztów obsługi manewrowej na stacji przed miejscem prowadzenia robót oraz za miejscem prowadzenia robót w przypadku wykonania takich dodatkowych czynności;
  - 8) dodatkowych kosztów związanych z uruchomieniem tymczasowych punktów czyszczeń taboru.

W ramach uzgodnień Przewoźnik zobowiązany jest określić szacowaną wartość kwoty, podlegającej rozliczeniom.

Do faktury wystawionej dla jednostki organizacyjnej Zarządcy za koszty z uzgodnionego tytułu Przewoźnik zobowiązany jest dołączyć stosowną dokumentację stanowiącą podstawę rozliczenia tych kosztów wraz z kalkulacją.

8. W przypadku postoju pojazdów kolejowych, o którym mowa w podrozdziale 5.3. ust. 7 Regulaminu, z chwilą upływu terminu określonego w powiadomieniu, opłata ustalana jest dla pierwszych 12 godzin postoju, rozpoczętych po terminie określonym w powiadomieniu z zastosowaniem trzykrotności stawki jednostkowej. Dla każdego kolejnych 12 godzin postoju opłata ustalana jest z uwzględnieniem stawki powiększonej w stosunku do stawki z poprzedniego 12-godzinnego okresu postoju, o trzykrotność stawki jednostkowej.

W przypadku konieczności przestawienia pozostawionych na postój pojazdów kolejowych, z toru głównego zasadniczego lub toru głównego dodatkowego, powodujących utrudnienia eksploatacyjne, Zarządca na miejsce przestawienia, w pierwszej kolejności, wskaże inny wolny tor na danej stacji.

Postój pojazdów kolejowych, po ich przestawieniu, będzie zaliczony jako postój na torze ogólnodostępnym, a gdy Przewoźnik wskaże inne miejsce przestawienia, to według zasad obowiązujących dla tego miejsca/toru.

9. Strony postanawiają, że obowiązującą formę odszkodowań z tytułu nienależytego wykonania Decyzji, stanowią kary umowne.

Zasady naliczania kar umownych oraz rozliczeń w zakresie:

- 1) wygłaszania komunikatów megafonowych i/lub podawania informacji wizualnej zawarte są w **Załączniku nr 5**;
  - 2) utrzymania międzytorzy zawarte są w **Załączniku nr 6**;
  - 3) uruchomienia przez Przewoźnika pociągu z przesyłką nadzwyczajną z pominięciem obowiązujących zasad zawarte są w **Załączniku nr 7** i **Załączniku nr 7.1**;
  - 4) uruchomienia przez Przewoźnika pociągu z innym rodzajem pojazdu trakcyjnego i/lub zwiększoną masą brutto pociągu, bez dokonania modyfikacji, zawarte są w **Załączniku nr 8** i **Załączniku nr 8.1**;
  - 5) odwołania trasy pociągu Przewoźnika z przyczyn leżących po stronie Zarządcy zawarte są w **Załączniku nr 9** i **Załączniku nr 9.1**;
  - 6) wykorzystywania przez Przewoźnika zdolności przepustowej dla manewrów i postojów z pominięciem obowiązujących zasad w zakresie jej zamawiania zawarte są w **Załączniku nr 10**.
10. Zapłata kar umownych przewidzianych Decyzją nie pozbawia Stron prawa dochodzenia odszkodowania przewyższającego wysokość zastrzeżonych kar umownych.

11. Strony postanawiają, że w zakresie rekompensat, o których mowa w podrozdziale 5.7. Regulaminu, obowiązuje procedura rozliczenia rekompensaty za opóźnienie pociągu według zasad określonych w **Załączniku nr 11**.  
Pozostałe elementy Planu wykonania realizowane będą zgodnie z zapisami Regulaminu.
12. Strony postanawiają, że odpowiedzialność Stron z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania Decyzji z innych przyczyn, niż zastrzeżone z tytułu kar umownych, rozstrzygane są w oparciu o przepisy Kodeksu cywilnego o niewykonaniu zobowiązań, z zastrzeżeniem odpowiednich postanowień Decyzji oraz Regulaminu.

#### **§ 12. Zasady dokumentowania świadczonych usług oraz rozstrzygania sporów i odwołań**

1. Zarządca prowadzi w SEPE rejestrację przejazdów pociągów. Przewoźnik po sprawdzeniu i wyjaśnieniu ewentualnych wątpliwości zobowiązany jest najpóźniej w ciągu 24 godzin po ich zrealizowaniu do dokonania ich autoryzacji, tj. potwierdzenia w SEPE.  
W przypadku złożenia przez Przewoźnika reklamacji, wyznaczony pracownik Zarządcy dokonuje weryfikacji jej zasadności. W przypadku stwierdzenia zasadności złożonej reklamacji, Zarządca dokonuje stosownych korekt w tym zakresie.
2. Zarządca prowadzi w SEPE rejestrację wykonanych manewrów, postoju pojazdów kolejowych i korzystania z OIU. Przewoźnik po sprawdzeniu i wyjaśnieniu ewentualnych wątpliwości z właściwą terenowo, dla wykonanej usługi, jednostką organizacyjną Zarządcy, zobowiązany jest po ich zakończeniu do dokonania ich autoryzacji w systemie ISZTP lub złożenia reklamacji poprzez system ISZTP.  
W przypadku złożenia przez Przewoźnika reklamacji w systemie ISZTP, wyznaczony pracownik Zarządcy dokonuje weryfikacji jej zasadności. W przypadku stwierdzenia zasadności złożonej reklamacji, Zarządca dokonuje poprawek, a wyznaczony pracownik Przewoźnika dokonuje ostatecznej ich autoryzacji, celem potwierdzenia prawidłowego wykonania usługi.
3. Zarządca dla każdego okresu rozliczeniowego sporządza zestawienie zrealizowanych i niezrealizowanych przejazdów pociągów, wykonanych manewrów, postoju pojazdów kolejowych, korzystania z OIU i przekazuje je pocztą elektroniczną na adres e-mail: umowapkpl@intercity.pl najpóźniej w dniu dostarczenia faktury. W zestawieniu Zarządca podaje wysokość opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, za korzystanie z infrastruktury o szerokości torów 1520 mm, opłaty rezerwacyjnej i opłaty za korzystanie z OIU.
4. Brak potwierdzenia przez Przewoźnika realizacji usługi nie wstrzymuje rozliczeń.
5. Przewoźnik ma możliwość składania reklamacji w terminie 1 roku i 7 miesięcy od dnia zdarzenia, a w przypadku jeżeli postępowanie wyjaśniające co do zdarzenia nie zakończy się co najmniej w rok od dnia zdarzenia – w terminie 6 miesięcy od dnia zakończenia postępowania.

#### **§ 13. Terminy, sposób uiszczania opłat i innych zobowiązań finansowych**

1. Zarządca wystawia faktury za:
  - 1) zrealizowane usługi, w terminie do 7 dni po zakończeniu okresu rozliczeniowego,
  - 2) wpłaconą zaliczkę, o której mowa w § 14 ust. 4, w terminie do 7 dni od daty otrzymania wpłaty zaliczki, nie później niż w terminie wynikającym z przepisów prawa podatkowego.Wystawione faktury Zarządca przekazuje za pośrednictwem poczty elektronicznej na adres e-mail: efaktury@intercity.pl, zgodnie z podpisaną przez Przewoźnika „Zgodą na otrzymywanie eFaktury”, która reguluje zasady przepływu dokumentów faktur, faktur korygujących oraz duplikatów faktur wysyłanych za pośrednictwem poczty elektronicznej.
2. W fakturach jako odrębne pozycje uwzględnia się opłatę podstawową za przejazd pociągu, opłatę za postój pojazdów kolejowych, opłatę manewrową, opłatę za korzystanie z infrastruktury o szerokości torów 1520 mm, opłaty rezerwacyjne oraz opłaty za korzystanie z OIU.
3. Za opracowanie warunków przewozu przesyłki nadzwyczajnej faktury wystawia Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym.
4. Należności wynikające z faktur wnoszone są w terminie 21 dni od daty wystawienia faktur, na rachunek nr 95 1020 1026 0000 1702 0287 5219. W przypadku gdy termin płatności przypada w dzień wolny od pracy, wówczas termin płatności upływa następnego dnia, który nie jest dniem wolnym od pracy.



5. Zarządca oświadcza, że numer rachunku bankowego wskazany w ust. 4 jest rachunkiem, dla którego zgodnie z rozdziałem 3a ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Prawo bankowe (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r. poz. 2324) prowadzony jest rachunek VAT.
6. Strony postanawiają, że podatek od towarów i usług VAT wynikający z faktur wystawionych w związku z realizacją niniejszej Decyzji może być regulowany z zastosowaniem mechanizmu podzielonej płatności – zgodnie z przepisami ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r. poz. 931, z późn. zm.).
7. Mechanizm podzielonej płatności stosuje się wyłącznie przy płatnościach bezgotówkowych, realizowanych za pośrednictwem polecenia przelewu lub polecenia zapłaty dla czynnych podatników VAT. Mechanizm ten nie będzie wykorzystywany do zapłaty za czynności lub zdarzenia pozostające poza zakresem VAT (np. zapłata kary umownej).
8. W przypadku konieczności wystawienia korekty faktury in minus, kwota zwrotu zostanie zwrócona Przewoźnikowi na rachunek bankowy nr: 42 1140 1010 0000 2606 8600 1005 w terminie 21 dni od daty wystawienia faktury z zastrzeżeniem, że gdy Przewoźnik będzie posiadał zaległe, bezsporne zobowiązania wobec Zarządcy, wówczas kwota korekty in minus w pierwszej kolejności zostanie zaliczona na poczet istniejącego zadłużenia.  
Za bezsporne uznaje się takie zobowiązania, co do których druga Strona nie zgłosiła zastrzeżeń w formie pisemnej.  
Do każdej faktury korygującej Zarządca zobowiązany jest dołączyć załącznik, z którego jednoznacznie będzie wynikała wartość korekty (z zaznaczeniem w załączniku korygowanych wartości).
9. Rozliczenia z tytułu użycia pojazdu trakcyjnego Przewoźnika do eliminacji zakłóceń eksploatacyjnych, dokonywane są odpowiednio przez Zarządcę i Przewoźnika lub ich jednostki organizacyjne, a za uruchomienie komunikacji zastępczej, za zrealizowany w ramach rocznego rozkładu jazdy przejazd pociągu Przewoźnika z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej linii nr 250 oraz dodatkowe koszty zmian publikacji informacji dla podróżnych dokonywane są przez jednostki organizacyjne Zarządcy, z zachowaniem 21-dniowych terminów płatności od daty wystawienia faktury, na rachunek wskazany w fakturze. W przypadku gdy termin płatności przypada w dzień wolny od pracy, wówczas termin płatności upływa następnego dnia, który nie jest dniem wolnym od pracy.
10. Wierzytelności wzajemne Stron powstałe w wyniku likwidacji skutków zdarzeń (poważnych wypadków, wypadków, incydentów) lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w transporcie kolejowym traktowane są odrębnie od wierzytelności powstałych w wyniku korzystania z infrastruktury kolejowej na podstawie Decyzji.
11. Przy fakturowaniu do opłat dolicza się należny podatek VAT, zgodny z obowiązującymi przepisami prawa.
12. Fakturę uznaje się za uregulowaną w dniu, w którym nastąpiło uznanie rachunku bankowego Strony kwotą równą wartości wystawionej faktury.
13. Za opóźnienia w regulowaniu należności Zarządcy przysługuje prawo do naliczania odsetek ustawowych za opóźnienia w transakcjach handlowych, zgodnie z ustawą z dnia 8 marca 2013 r. o przeciwdziałaniu nadmiernym opóźnieniom w transakcjach handlowych (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r. poz. 893).
14. Strona wnosząca opłaty na rzecz drugiej podaje na dokumencie płatności numer faktury, której opłata dotyczy.
15. W przypadku spłaty przez Przewoźnika należności wynikającej z Decyzji, pomimo wskazania przez Przewoźnika długu, który chce zaspokoić, Zarządca może, bez konieczności uzyskania zgody Przewoźnika, zaliczyć ją w pierwszej kolejności na poczet należności głównych i odsetek najdawniej wymagalnych powstałych z tytułu nieterminowych wpłat wynikających z Decyzji. W takim przypadku w terminie 10 dni od daty dokonania płatności Przewoźnik zostanie pisemnie poinformowany o zaliczeniu dokonanych płatności na poczet innych zobowiązań niż te, które zostały wskazane w tytule przelewu przez Przewoźnika.
16. Strony nie mogą dokonać potrącenia własnych należności z należności przysługujących drugiej Stronie z tytułu wydanej Decyzji, bez uzyskania uprzedniej pisemnej zgody drugiej Strony, z zastrzeżeniem ust. 8.

#### § 14. Gwarancje finansowe

1. Zarządca może żądać od Przewoźnika przedstawienia gwarancji finansowej, o której mowa w podrozdziale 5.9. ust. 6 Regulaminu oraz podrozdziale 4.3 ust. 1 Regulaminu OIU.
2. Wysokość gwarancji finansowej i termin ważności określa podrozdział 5.9. ust. 9 Regulaminu oraz podrozdział 4.3 ust. 3 Regulaminu OIU.
3. W związku z otrzymaniem oceny ratingowej/wiarygodności kredytowej na dzień 18 listopada 2021 r. Przewoźnik

nie jest zobowiązany do przedstawienia gwarancji finansowej.

4. W przypadku zalegania z bieżącymi płatnościami powyżej 60 dni od daty ich wymagalności, Zarządca ma prawo żądać zabezpieczenia należności, o czym pisemnie powiadamia Przewoźnika, który w terminie 7 dni od daty otrzymania powiadomienia dokonuje wyboru formy gwarancji finansowej:

- 1) w przypadku wyboru zaliczki Zarządca pisemnie powiadomi Przewoźnika o wysokości zaliczki dla poszczególnych okresów rozliczeniowych oraz terminie wpłaty. Zaliczkę należy wpłacać jednorazowym przelewem na rachunek bankowy Zarządcy wskazany odrębnym pismem.

Zarządca w terminie 7 dni od daty wpłaty zaliczki wystawi Przewoźnikowi odrębne faktury dla każdego okresu rozliczeniowego.

W przypadku gdy w okresie 2 miesięcy wartość opłat za zamówione usługi w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej związane z przejazdami pociągów, szacowana wartość opłat za manewry, postoje pojazdów kolejowych oraz za dostęp do OIU przekroczy wartości planowane, Zarządca poinformuje Przewoźnika o zwiększeniu wartości zaliczki na dany okres rozliczeniowy.

Zaliczka rozliczana jest w fakturach za zrealizowane usługi za dany okres rozliczeniowy.

- 2) w przypadku wyboru gwarancji bankowej/ubezpieczeniowej Zarządca pisemnie powiadomi Przewoźnika o wysokości należności, którą Przewoźnik zobowiązany jest zabezpieczyć.

Przewoźnik zobowiązuje się do dostarczenia gwarancji bankowej/ubezpieczeniowej, w terminie 30 dni od dnia otrzymania pisemnego wezwania, która stanowić będzie **Załącznik nr 12**.

W przypadku gdy Zarządca wystąpi do gwaranta o dokonanie wpłaty na podstawie wystawionej przez niego gwarancji bankowej/ubezpieczeniowej, celem pokrycia wymagalnych zobowiązań finansowych Przewoźnika, Przewoźnik zobowiązany jest każdorazowo w ciągu 30 dni od otrzymania pisemnego wezwania Zarządcy do uzupełnienia zabezpieczenia płatności, poprzez dostarczenie nowej gwarancji bankowej/ubezpieczeniowej.

#### § 15. Poufność informacji

1. Postanowienia Decyzji nie stanowią informacji będących tajemnicą przedsiębiorstwa Zarządcy w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r. poz. 1233) oraz tajemnicą przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r. poz. 902).

2. Postanowienia Decyzji dotyczące:

1) Szacowanej wartości Decyzji, o której mowa w § 19 ust. 4;

2) Gwarancji finansowych, o których mowa w § 14;

3) Oświadczenia z **Załącznika nr 3.2** dotyczącego komunikacji zastępczej, poza danymi przekazywanymi do Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT),

stanowią informację będącą tajemnicą przedsiębiorstwa Przewoźnika oraz tajemnicą przedsiębiorcy Przewoźnika w rozumieniu ustaw, o których mowa w ust. 1.

3. Strony zobowiązane są do utrzymania w tajemnicy i nieujawniania osobom trzecim informacji, o których mowa w ust. 2 oraz informacji uzyskanych w związku z realizacją Decyzji, których ujawnienie mogłoby narazić drugą Stronę na szkodę majątkową lub niemajątkową, w szczególności informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa oraz tajemnicę przedsiębiorcy w rozumieniu ustaw, o których mowa w ust. 1.

4. Strony zobowiązane są do przestrzegania, przy wykonywaniu Decyzji, wszystkich postanowień zawartych w obowiązujących przepisach prawnych związanych z ochroną informacji.

5. Wykorzystanie informacji, o których mowa w ust. 2 oraz ust. 3 w innych celach, niż określonych w Decyzji, jak również ich publikacja, nie jest dopuszczalna bez uprzedniej pisemnej zgody drugiej ze Stron.

6. Obowiązek określony w ust. 2, ust. 3 i ust. 5 nie dotyczy informacji powszechnie znanych oraz udostępnienia informacji na podstawie bezwzględnie obowiązujących przepisów prawa, a w szczególności na żądanie sądu, prokuratury, organów podatkowych, organów kontrolnych lub instytucji unijnych.

7. Nie są uznawane za informacje podlegające ochronie informacje, które:

1) stały się informacją publiczną w okolicznościach niebędących wynikiem czynu bezprawnego lub naruszającego obowiązki Stron Decyzji;

- 2) są zatwierdzone do rozpowszechnienia na podstawie uprzedniej pisemnej zgody Strony, której informacja dotyczy;
  - 3) są konieczne do ujawnienia w związku ze sporządzaniem sprawozdań finansowych oraz obowiązków informacyjnych związanych z publicznym obrotem papierami wartościowymi.
8. Zobowiązuje się Strony do dołożenia należytej staranności, aby zapobiec ujawnieniu lub korzystaniu przez osoby trzecie z informacji drugiej Strony podlegających ochronie. Każda ze Stron zobowiązuje się ograniczyć dostęp do informacji, o których mowa w ust. 2 oraz ust. 3, wyłącznie do tych pracowników lub współpracowników, którym informacje te są niezbędne do wykonania czynności na rzecz drugiej Strony i którzy przyjęli obowiązki wynikające z Decyzji.
  9. Strony zobowiązane są do stosowania zabezpieczeń technicznych i organizacyjnych w celu ochrony informacji, o których mowa w ust. 2 oraz ust. 3, na poziomie adekwatnym do występujących zagrożeń oraz do wzajemnego informowania o incydentach dotyczących naruszenia zasad ochrony informacji, o których mowa w ust. 2 oraz ust. 3, oraz o podjętych działaniach zmierzających do zapobieżenia negatywnym skutkom utraty poufności, dostępności lub integralności informacji podlegających ochronie według postanowień niniejszej Decyzji oraz podjętych działaniach w celu zapobiegania wystąpienia podobnych incydentów w przyszłości.
  10. Przewoźnik zobowiązany jest do zapoznania się z aktualną „Polityką Bezpieczeństwa Informacji w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dla Partnerów Biznesowych Spółki SZBI-Ibi-1a”, której treść jest zamieszczona na stronie internetowej Zarządcy [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) oraz stosowania jej postanowień.
  11. Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za osoby, które w jego imieniu wykonują powierzone zadania, szczególnie za szkody spowodowane działaniem lub zaniechaniem tych osób, oraz za zachowanie przez nie w poufności informacji, o których mowa w ust. 3, powziętych w związku z realizacją niniejszej Decyzji oraz przestrzeganie zapisów dokumentu „Polityki Bezpieczeństwa Informacji w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dla Partnerów Biznesowych Spółki SZBI-Ibi-1a”, dostępnego na stronie internetowej Zarządcy: [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl).
  12. W przypadku przesyłania drogą elektroniczną informacji podlegających ochronie należy w sposób uzgodniony pomiędzy Stronami Decyzji zabezpieczyć informację przed nieuprawnionym dostępem.
  13. Udostępnianie przez Zarządcę stowarzyszeniu RNE (RaiNetEurope), którego Zarządca jest członkiem, danych o pociągach Przewoźnika, przekraczających granicę Rzeczypospolitej Polskiej, w zakresie nazwy Przewoźnika, numeru krajowego i międzynarodowego, pokonywanej trasy, punktualności jazdy oraz przyczynach ewentualnych opóźnień (według kodów UIC), nie stanowi naruszenia postanowień niniejszego paragrafu.
  14. Obowiązek określony w ust. 3 obowiązuje Strony również po wygaśnięciu Decyzji przez okres 3 lat.

#### **§ 16. Obowiązek informacyjny realizowany przez Strony wobec osób trzecich**

1. Strony, działając na mocy art. 13 RODO, informuje Pana/Panią, że:
  - 1) Administratorem Danych Osobowych osób fizycznych ze strony Przewoźnika jest PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna, z siedzibą pod adresem: 03-734, Warszawa, ul. Targowa 74 (Zarządca);
  - 2) u Zarządcy funkcjonuje adres e-mail: [iod.plk@plk-sa.pl](mailto:iod.plk@plk-sa.pl) Inspektora Ochrony Danych w PKP PLK, udostępniony osobom, których dane osobowe są przetwarzane przez Zarządcę;
  - 3) Administratorem Danych Osobowych osób fizycznych ze strony Zarządcy jest PKP IC z siedzibą pod adresem: 02-305 Warszawa Al. Jerozolimskie 142A (Przewoźnik);
  - 4) u Przewoźnika funkcjonuje adres e-mail: [iod@intercity.pl](mailto:iod@intercity.pl), udostępniony osobom, których dane osobowe są przetwarzane przez Przewoźnika;
  - 5) dane osobowe będą przetwarzane w celu:
    - a) zapewnienia sprawnej i prawidłowej realizacji Decyzji;
    - b) przechowywania dokumentacji na wypadek kontroli prowadzonej przez uprawnione organy i podmioty;
    - c) przekazania dokumentacji do archiwum, a następnie jej zbrakowania (trwałego usunięcia i zniszczenia);w zakresie: dane zwykłe – imię, nazwisko, zajmowane stanowisko, miejsce pracy, adres e-mail, a także w przypadku złożenia pełnomocnictwa, oświadczeń i innych dokumentów – dane osobowe w nim zawarte;
  - 6) podstawą prawną przetwarzania danych osobowych przez Strony jest art. 6 ust. 1 lit. c i f RODO, przy czym za prawnie uzasadniony interes Stron wskazuje się konieczność wydania Decyzji i jej właściwą realizację zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami;

- 7) dane osobowe mogą być udostępniane innym odbiorcom na podstawie przepisów prawa, w szczególności podmiotom przetwarzającym na podstawie zawartych umów;
  - 8) dane osobowe nie będą przekazywane do państwa nienależącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego (państwa trzeciego), jak również do organizacji międzynarodowej w rozumieniu RODO;
  - 9) dane osobowe będą przechowywane zgodnie z przepisami prawa w okresie realizacji Decyzji oraz przez okres, w którym Strony będą realizowały cele wynikające z prawnie uzasadnionych interesów administratora danych, które są związane przedmiotowo z Decyzją lub obowiązkami wynikającymi z przepisów prawa powszechnie obowiązującego;
  - 10) ma Pani/Pan prawo do żądania dostępu do danych osobowych Pani/Pana dotyczących oraz ich sprostowania, usunięcia lub ograniczenia przetwarzania oraz prawo do wniesienia sprzeciwu wobec ich przetwarzania, a także prawo do przenoszenia danych;
  - 11) ma Pani/Pan prawo do wniesienia skargi do organu nadzorczego, tzn. Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych;
  - 12) Strony nie będą przeprowadzać zautomatyzowanego podejmowania decyzji, w tym profilowania na podstawie podanych danych osobowych.
2. Strony zobowiązane są poinformować wszystkie osoby fizyczne kierowane przez Strony do realizacji Decyzji oraz osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą, które zostaną wskazane przez Stronę jako podwykonawca, a których dane osobowe będą przekazywane podczas realizacji Decyzji, o:
    - 1) fakcie przekazania danych osobowych Stronie;
    - 2) przetwarzaniu danych osobowych przez Stronę.
  3. Strony zobowiązane są, powołując się na art. 14 RODO, wykonać obowiązek informacyjny wobec osób, o których mowa w ust. 2, przekazując im treść klauzuli informacyjnej, o której mowa w ust. 1, wskazując jednocześnie tym osobom Stronę jako źródło pochodzenia danych osobowych, którymi dysponować będzie druga Strona.
  4. Każda zmiana w zakresie osób fizycznych, których dane osobowe będą przekazywane na etapie realizacji Decyzji, wymaga również spełnienia obowiązków, o których mowa w ust. 2 i 3.

**§ 17. Obowiązek informacyjny realizowany przez Zarządcę wobec osób uczestniczących ze strony Przewoźnika w nagrywanej rozmowie radiotelefonicznej w ramach sieci liniowej i/lub stacyjnej**

1. Zarządca udostępnia na stronie internetowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. pod linkiem <https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/bezpieczenstwo-informacji-spolki/> obowiązek informacyjny wobec osób uczestniczących w nagrywanej rozmowie radiotelefonicznej w ramach sieci liniowej i/lub stacyjnej.
2. Zobowiązuje się Przewoźnika, aby poinformował wszystkie osoby fizyczne uczestniczące ze strony Przewoźnika w nagrywanych rozmowach radiotelefonicznych w ramach sieci liniowej i/lub stacyjnej o miejscu udostępnienia obowiązku informacyjnego, o którym mowa w ust. 1, oraz do zobowiązania ww. osób do zapoznania się z jego treścią.

**§ 18. Obowiązek informacyjny realizowany przez Zarządcę wobec osób uczestniczących ze strony Przewoźnika w nagrywanej rozmowie telefonicznej w ramach łączności ruchowej zapowiadawczej i/lub strażnicowej i/lub stacyjno-ruchowej**

1. Zarządca udostępnia na stronie internetowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. pod linkiem <https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/bezpieczenstwo-informacji-spolki/> obowiązek informacyjny wobec osób uczestniczących w nagrywanej rozmowie telefonicznej w ramach łączności ruchowej zapowiadawczej i/lub strażnicowej i/lub stacyjno-ruchowej.
2. Zobowiązuje się Przewoźnika do poinformowania wszystkich osób fizycznych uczestniczących ze strony Przewoźnika w nagrywanych rozmowach telefonicznych w ramach łączności ruchowej zapowiadawczej i/lub strażnicowej i/lub stacyjno-ruchowej o miejscu udostępnienia obowiązku informacyjnego, o którym mowa w ust. 1 oraz zobowiązania ww. osób do zapoznania się z jego treścią.

### § 19. Postanowienia końcowe

1. Decyzja wiąże Strony od 11 grudnia 2022 r. do 9 grudnia 2023 r.
2. Strony zobowiązują się do niezwłocznego wzajemnego informowania o wszelkich zmianach danych teleadresowych oraz numerów rachunków bankowych niezbędnych do prawidłowego wykonania Decyzji.
3. Zmiana ww. danych nie stanowi zmiany Decyzji i obowiązuje z dniem doręczenia przez Stronę pisemnego zawiadomienia drugiej Stronie.
4. Szacowana wartość zobowiązań Przewoźnika wobec Zarządcy, wynikających z Decyzji, w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie ~~XXXXX~~<sup>1</sup>
5. Zmiana szacowanej wartości Decyzji nie stanowi zmiany Decyzji i nie wymaga formy pisemnej.
6. W przypadku nieuregulowania przez Przewoźnika opłat przewidzianych Decyzją za 2 okresy rozliczeniowe lub nieprzedstawienia albo niezuzpełnienia wymaganego zabezpieczenia, o którym mowa w § 14, Zarządca zawiadamia o tym Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego i pisemnie wyznacza Przewoźnikowi dodatkowy ostateczny termin do zapłaty, nie dłuższy niż 14 dni od daty otrzymania wezwania. Po bezskutecznym upływie dodatkowego terminu i niedokonaniu przez Przewoźnika spłaty całej zaległej należności, Zarządca zawiadamia Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego o dokonaniu przez Przewoźnika spłaty całej zaległej należności lub o aktualnym stanie zadłużenia.
7. Strony nie mogą bez pisemnej zgody drugiej Strony przenieść wierzytelności wynikających z tytułu Decyzji na osoby trzecie.
8. W zakresie nieuregulowanym Decyzją stosuje się powszechnie obowiązujące przepisy prawa.
9. Spory dotyczące Decyzji Strony zobowiązują się rozstrzygać w drodze negocjacji.
10. W przypadku nieosiągnięcia porozumienia spór będzie poddany rozstrzygnięciu sądowi właściwemu miejscowo dla siedziby Zarządcy.  
W przypadku roszczeń z tytułu zdarzenia (poważnego wypadku, wypadku, incydentu) lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, spór będzie poddany rozstrzygnięciu sądowi właściwemu dla miejsca zdarzenia.
11. Załączniki i dokumenty stanowiące integralną część Decyzji:
  - 1) **Załącznik nr 1** – Wzór upoważnienia do prac w zespole do ustalenia wysokości strat i odpowiedzialności za nie;
  - 2) **Załącznik nr 2** – Przekazywanie informacji o planowanych zmianach w organizacji ruchu;
  - 3) **Załącznik nr 3** – Wzór „Zestawienia pociągów odwołanych/ kursujących drogą okrężną/ kursujących trasą zaplanowaną bez możliwości postoju na stacjach (p.o.), za które została wprowadzona komunikacja zastępcza organizowana przez Przewoźnika w związku z robotami na linii nr ... za okres rozliczeniowy od ... do ...”;
  - 4) **Załącznik nr 3.1** – Wzór „Porozumienie/Ustalenia dotyczące innych uregulowań w zakresie zwrotu kosztów Przewoźnika, o których mowa w § 11 ust. 7”;
  - 5) **Załącznik nr 3.2** – Wzór „Oświadczenie Przewoźnika kolejowego o dokonaniu oceny efektywności i racjonalności organizacji komunikacji zastępczej”;
  - 6) **Załącznik nr 3.3** – Wzór „Oświadczenie Przewoźnika kolejowego o nierefundowaniu kosztów komunikacji zastępczej przez organizatora transportu zbiorowego”;
  - 8) **Załącznik nr 4** – Zestawienie pociągów, które w związku z planowanymi robotami na liniach Zarządcy, realizowały przejazd po linii nr 250 zamiast po linii nr 202;
  - 9) **Załącznik nr 5** – Zasady naliczania kar umownych z tytułu niewłaściwego wygłaszania komunikatów megafonowych i/lub podawania informacji wizualnej;

---

<sup>1</sup> Oznaczenie ~~XXXXX~~ pokazuje usuniętą treść zawierającą tajemnicę przedsiębiorcy lub dane osobowe



- 10) **Załącznik nr 6** – Zasady naliczania kar umownych z tytułu nienależytego utrzymania międzytorzy;
- 11) **Załącznik nr 7** – Zasady naliczania kar umownych z tytułu uruchomienia przez Przewoźnika pociągu z przesyłką nadzwyczajną z pominięciem obowiązujących zasad;
- 12) **Załącznik nr 7.1** – Zestawienie uruchomionych przez Przewoźnika pociągów z przesyłką nadzwyczajną z pominięciem obowiązujących zasad;
- 13) **Załącznik nr 8** – Zasady naliczania kar umownych z tytułu uruchomienia przez Przewoźnika pociągu z innym rodzajem pojazdu trakcyjnego i/lub zwiększoną masą brutto pociągu z pominięciem obowiązujących zasad;
- 14) **Załącznik nr 8.1** – Zestawienie uruchomionych przez Przewoźnika pociągów z innym rodzajem pojazdu trakcyjnego i/lub zwiększoną masą brutto pociągu z pominięciem obowiązujących zasad;
- 15) **Załącznik nr 9** – Zasady naliczania kar umownych z tytułu odwołania trasy pociągu Przewoźnika z przyczyn leżących po stronie Zarządcy;
- 16) **Załącznik nr 9.1** – Zestawienie odwołanych tras pociągów Przewoźnika z przyczyn leżących po stronie Zarządcy;
- 17) **Załącznik nr 10** – Zasady naliczania kar umownych z tytułu wykorzystywania przez Przewoźnika zdolności przepustowej dla manewrów i postojów z pominięciem obowiązujących zasad w zakresie jej zamawiania;
- 18) **Załącznik nr 11** – Procedura rozliczania rekompensaty za opóźnienia pociągów;
- 20) **Załącznik nr 12** – Wzór gwarancji bankowej/ubezpieczeniowej

**II. na podstawie art. 30d ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, niniejszej decyzji nadaję rygor natychmiastowej wykonalności.**

**UZASADNIENIE**

**Stan faktyczny:**

PKP IC wnioskiem z 14 listopada 2022 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego: 14 listopada 2022 r.) wniosła o wydanie decyzji w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2022/2023 pomiędzy PKP IC i PKP PLK.

Ponadto PKP IC 14 listopada 2022 r. przedłożyła Prezesowi UTK dowód uiszczenia w dniu 14 listopada 2022 r. opłaty skarbowej.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zwany dalej „Prezesem UTK”, pismem z 15 listopada 2022 r. znak: DRR-WRRR.712.8.2022.2.AKK zawiadomił Strony o wszczęciu na żądanie PKP IC postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji zastępującej umowę pomiędzy PKP IC a zarządcą infrastruktury kolejowej PKP PLK o wykorzystanie zdolności przepustowej przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2022/2023.

Jednocześnie Strony zostały poinformowane, że do materiału dowodowego postępowania dołączono następujące dokumenty:

1. wniosek PKP IC z 14 listopada 2022 r., znak: BBZ3-070-12/2022;
2. projekt umowy nr 60/012/0182/22 o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2022/2023;
3. licencję PKP IC na wykonywanie przewozów kolejowych osób oraz świadczenia usług trakcyjnych, nr L/034/2017;
4. certyfikat bezpieczeństwa PKP IC – część A, nr identyfikacyjny UE: PL1120200051;
5. certyfikat bezpieczeństwa PKP IC – część B, nr identyfikacyjny UE: PL1220200063;
6. odpis z Krajowego Rejestru Sądowego dla PKP IC, nr KRS 0000296032, aktualny na dzień 14 listopada 2022 r.;
7. odpis z Krajowego Rejestru Sądowego dla PKP PLK, nr KRS 0000037568, aktualny na dzień 14 listopada 2022 r.;

8. autoryzację bezpieczeństwa dla PKP PLK nr PL2120210000.

Ponadto Prezes UTK w powyższym piśmie, na podstawie art. 7, art. 50 § 1 i art. 77 § 1 k.p.a., w związku z art. 13a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, wezwał PKP PLK do przekazania, w terminie 5 dni od dnia otrzymania ww. pisma stanowiska w sprawie wniosku PKP IC z 14 listopada 2022 r.,

PKP PLK pismem z 21 listopada 2022 r., Nr IUS1.0232.5.2022.IZ.16 (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego: 21 listopada 2022 r.) wraz z załącznikiem (*Projekt umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2022/2023 z uzgodnionymi przez Strony zapisami*), przedstawiła swoje stanowisko w sprawie wszystkich niezgodności w przedmiotowym projekcie umowy.

Prezes UTK pismem z 22 listopada 2022 r. znak: DRR-WRRR.712.8.2022.5.AKK wezwał Strony na podstawie art. 89 § 1 i art. 90 § 2 k.p.a. na rozprawę administracyjną w przedmiocie wydania decyzji zastępującej umowę pomiędzy przewoźnikiem kolejowym PKP IC a zarządcą infrastruktury kolejowej PKP PLK o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób na rozkład jazdy pociągów 2022/2023, która została zaplanowana na dzień 30 listopada 2022 r.

Zawiadomieniem z 29 listopada 2022 r. znak: DRR-WRRR.712.8.2022.6.AKK, Prezes UTK poinformował Strony o możliwości skorzystania z uprawnień wynikających z art. 10 k.p.a., w terminie 3 dni od otrzymania ww. pisma oraz powiadomił, że poza dokumentami wskazanymi w zawiadomieniu Prezesa UTK z 15 listopada 2022 r. znak: DRR-WRRR.712.8.2022.2.AKK, do materiału dowodowego zgromadzonego w niniejszym postępowaniu dołączono pismo PKP PLK z 21 listopada 2022 r. nr IUS1.0232.5.2022.IZ.16.

30 listopada 2022 r. odbyła się rozprawa administracyjna w przedmiocie wydania decyzji zastępującej umowę pomiędzy przewoźnikiem kolejowym PKP IC a zarządcą infrastruktury kolejowej PKP PLK o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób na rozkład jazdy pociągów 2022/2023. Strony przedstawiły swoje stanowiska i w znacznej części nie doszły do porozumienia w sprawie zgłaszanych rozbieżności.

Pismem z 1 grudnia 2022 r. znak: BBZ3-070-19/2022 (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego: 2 grudnia 2022 r.), PKP IC uzupełniła swoje stanowisko dotyczące poszczególnych rozbieżności w projekcie negocjowanej umowy.

Pismem z 2 grudnia 2022 r. znak: DRR-WRRR.712.8.2022.8.AKK, Prezes UTK zawiadomił Strony o możliwości skorzystania z uprawnień wynikających z art. 10 k.p.a., w terminie 3 dni od otrzymania ww. pisma oraz poinformował, że oprócz dokumentów wskazanych w piśmie z 15 listopada 2022 r. znak: DRR-WRRR.712.8.2022.2.AKK oraz w piśmie z 29 listopada 2022 r. znak: DRR-WRRR.712.8.2022.6.AKK, do materiału dowodowego zgromadzonego w niniejszym postępowaniu dołączono *Regulamin Sieci 2022/2023 przyjęty do stosowania Uchwałą Nr 758/2021 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 22 listopada 2021 r.* wraz z załącznikiem nr 16 oraz pismo PKP IC z 1 grudnia 2022 r. znak: BBZ3-070-19/2022.

Strony do dnia wydania niniejszej decyzji nie skorzystały z powyższego uprawnienia.

Pismami z 8 grudnia 2022 r.: PKP PLK nr IUS1.0232.5.2022.IZ.16a oraz PKP IC nr BBZ3-070-20/2022 Strony określili szacowaną wartość zobowiązań Przewoźnika wobec Zarządcy, wynikających z niniejszej Decyzji.

**W związku z powyższym Prezes UTK zważył, co następuje:**

Zgodnie z art. 13a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem art. 13ab i art. 13b ust. 2 i 3, przepisy k.p.a.

W myśl art. 104 § 1 k.p.a., organ administracji publicznej załatwia sprawę przez wydanie decyzji, chyba że przepisy kodeksu stanowią inaczej.

Stosownie do art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy o transporcie kolejowym, do zadań Prezesa UTK, w zakresie regulacji transportu kolejowego, należy nadzór nad sprawiedliwym i niedyskryminującym traktowaniem przez zarządców wszystkich aplikantów w zakresie dostępu do infrastruktury kolejowej przez nadzór nad zawieraniem umów o wykorzystanie zdolności przepustowej. Ustawa o transporcie kolejowym w art. 30d ust. 1 stanowi, że w przypadku, gdy przewoźnik i zarządca nie dojdą do porozumienia w zakresie postanowień umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej, Prezes UTK, na wniosek zarządcy lub przewoźnika, wydaje decyzję w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej, która zastępuje umowę o wykorzystanie zdolności przepustowej.

Wniosek o wydanie decyzji w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej powinien zawierać projekt umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej oraz aktualne stanowiska stron umowy, z zaznaczeniem tych części umowy, co do których strony nie doszły do porozumienia (art. 30d ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym). Z wnioskiem o wydanie decyzji, o której mowa w art. 30d ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, PKP IC wystąpiła pismem z 14 listopada 2022 r. (data wpływu do UTK: 14 listopada 2022 r.). Do wniosku dołączony został projekt umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej na przewóz osób w rocznym rozkładzie jazdy 2022/2023 z proponowanymi

przez PKP IC zmianami. Przewoźnik wskazał, że pomiędzy Stronami występują rozbieżności w zakresie pkt § 4 ust. 11, § 5 ust. 10 akapit drugi, § 5 ust. 15 i 16, § 5 ust. 19, § 10 ust. 1 i 2, § 10 ust. 3 akapit pierwszy, § 10 ust. 3 pkt. 5, § 10 ust. 4, § 11 ust. 2, § 11 ust. 7, § 12 ust. 5 projektu negocjowanej umowy oraz załącznika 5 pkt 7, załącznika 8 pkt. 2 i potrzeby dodania załącznika 13 do projektu negocjowanej umowy.

W przypadku rozbieżności w brzmieniu § 10 ust. 4 projektu umowy, Strony w trakcie rozprawy administracyjnej porozumiały się w tym zakresie, w ten sposób, że w § 2 utworzono ust. 12 o treści uzgodnionej przez Strony. W związku z dodaniem ww. zapisu, Stron zgodnie przyjęły decyzję o wykreśleniu załącznika nr. 3.4 do projektu negocjowanej umowy oraz zapisu § 10 ust. 4 projektu umowy. PKP IC zrewidowała swoje stanowisko i odstąpiła od pierwotnej propozycji, wnosząc jednocześnie o dodanie w § 5 jedynie ust. 15 w treści (odstępując od dodania ust. 16) j.n.: *W przypadku stwierdzenia przez Przewoźnika nieprawidłowości w stanie infrastruktury szlakowej np.: uszkodzeń wskaźników, brak wskaźników, niewłaściwe usytuowanie itp. Przewoźnik pisemnie powiadamia Zarządcę o konieczności usunięcia nieprawidłowości. W przypadku nieusunięcia przez Zarządcę nieprawidłowości w terminie 2 dni od otrzymania wezwania od Przewoźnika, zostanie naliczona kara umowna zgodnie z zasadami opisanymi w z Zał. nr 6. Kwestią sporną pozostał zwrot niewłaściwe usytuowanie – na który nie było zgody PKP PLK. Ponadto Strony doszły do porozumienia (po przedstawieniu argumentacji PKP PLK) w zakresie zgody PKP IC na niewykreślenie słowa „może” z § 10 ust. 1 (akapit 1 i 4) projektu umowy, PKP IC odstąpiła zatem od zgłaszanej zmiany w tym zakresie.*

Stosownie do art. 30d ust. 3 Ustawy, Prezes UTK wydaje decyzję w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej, określając w niej warunki umowy ustalone przez strony oraz dokonując rozstrzygnięć w tych częściach, w których strony nie doszły do porozumienia.

Niniejsza decyzja powinna wobec tego rozstrzygać kwestie, co do których strony nie doszły do porozumienia oraz zawierać postanowienia, które nie były sporne, ponieważ zgodnie z art. 30d ust. 3 Ustawy Prezes UTK wydaje decyzję zastępującą umowę o wykorzystanie zdolności przepustowej, w której zawarte są kwestie zarówno sporne i rozstrzygnięte przez Prezesa UTK, jak i postanowienia ustalone przez Strony.

#### **§ 19 ust. 2, 4, 5, 6, 7, 8, 11 i 14 projektu negocjowanej umowy – wykreślone ustępy oraz modyfikacja § 19 ust. 7 projektu negocjowanej umowy**

Biorąc pod uwagę, że stosunki prawne pomiędzy PKP PLK a PKP IC będzie regulowała decyzja administracyjna, zapisy § 19 ust. 2, 8 i 14 projektu umowy zostały przez Prezesa UTK wykreślone jako nieadekwatne do istoty Decyzji.

Zgodnie z powszechnie obowiązującymi przepisami prawa, Strony nie mogą bowiem samodzielnie zmienić treści niniejszej Decyzji w żadnej formie, jak również nie mogą dostosować jej postanowień do zmieniających się przepisów prawa (§ 19 ust. 11 projektu negocjowanej umowy). Kompetencje w zakresie zmiany decyzji administracyjnej posiada jedynie organ administracji publicznej, który wydał decyzję lub organ odwoławczy rozpatrujący sprawę w II instancji. Ustawa o transporcie kolejowym wskazuje jedynie w art. 30d ust. 5, że decyzja w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej, która zastępuje umowę o wykorzystanie zdolności przepustowej, wygasa w przypadku zawarcia umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej.

Również zapis dotyczący wygaśnięcia Decyzji, z uwagi na formę prawną, jaką jest decyzja administracyjna oraz niespełnienie przez wykreślony zapis § 19 ust. 6 projektu negocjowanej umowy przesłanek do wygaśnięcia decyzji przewidzianych w art. 162 k.p.a., powołuje konieczność wykreślenia tego zapisu.

Co istotne, w przypadku utraty ważności dokumentów wskazanych w § 19 ust. 6 projektu negocjowanej umowy, na mocy przepisów Ustawy, wykonanie postanowień Decyzji będzie niemożliwe, ponieważ Strony, aby móc zrealizować względem siebie świadczenia wynikające z niniejszej Decyzji, muszą posiadać ważne dokumenty wskazane w ww. zapisie, tj. autoryzację bezpieczeństwa, certyfikat bezpieczeństwa oraz licencje przewoźnika kolejowego.

Ponadto Decyzja nie może być wydana w dwóch egzemplarzach podpisanych przez Strony (§ 19 ust. 14 projektu umowy), stąd konieczność usunięcia i tego zapisu projektu umowy.

Niewykonalny byłby również zapis § 19 ust. 2 (zapisy nt. zmian umowy) i ust. 8 (zapisy nt. rozwiązania umowy) projektu negocjowanej umowy, dlatego również w tym przypadku nie został on uwzględniony w niniejszej Decyzji.

W § 19 ust. 7 projektu negocjowanej umowy Prezes UTK zawarł następujący zapis: *W przypadku nieuregulowania przez Przewoźnika opłat przewidzianych Decyzją za 2 okresy rozliczeniowe lub nieprzedstawienia albo nieuzupełnienia wymaganego zabezpieczenia, o którym mowa w § 13, Zarządca zawiadamia o tym Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego i pisemnie wyznacza Przewoźnikowi dodatkowy ostateczny termin do zapłaty, nie dłuższy niż 14 dni od daty otrzymania wezwania. Po bezskutecznym upływie dodatkowego terminu i niedokonaniu przez Przewoźnika spłaty całej zaległej należności, Zarządca zawiadamia Prezesa UTK o dokonaniu przez Przewoźnika spłaty całej zaległej należności lub o aktualnym stanie zadłużenia.*

Powyższa modyfikacja, podyktowana jest faktem, iż w obecnej formie, tj. decyzji administracyjnej, Zarządca nie ma możliwości wystąpienia do Prezesa UTK z wnioskiem o wyrażenie przez niego zgody na rozwiązanie umowy

o wykorzystanie zdolności przepustowej. Tym samym powyższa zmiana była w ocenie Prezesa UTK konieczna.

Dokonane w Decyzji rozstrzygnięcie kwestii spornej w ramach i granicach posiadanych kompetencji, wynikających z przepisów ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK argumentuje w sposób następujący:

#### **§ 4 ust. 11 projektu negocjowanej umowy i Decyzji**

**Stanowisko PKP IC:** PKP IC wnioskuje o usunięcie z treści zapisu § 4 ust. 11 projektu negocjowanej umowy i Decyzji słowa „wyłącznie”.

Zdaniem PKP IC istnieje konieczność zmiany treści przedmiotowego zapisu, zgodnie z propozycją Przewoźnika, bowiem z uwagi na zamknięcia linii kolejowych wprowadzanych czasem w bardzo krótkim czasie, PKP IC ponosi dodatkowe koszty, których nie poniosłaby, gdyby realizowała przejazd pociągu zgodnie z rozkładem jazdy. W ocenie PKP IC słowo „wyłącznie” spowoduje brak możliwości ubiegania się przez Przewoźnika o zwrot innych kosztów, w tym m.in. za honorowanie biletów u innego przewoźnika. Zdaniem Przewoźnika koszty, które ponosi wskutek uruchomienia komunikacji zastępczej, są kosztami powstałymi wskutek działania Zarządcy, w związku z czym zdaniem PKP IC to właśnie PKP PLK winna być zobowiązana do partycypacji w ich ponoszeniu. W ocenie Spółki brak jest uzasadnienia do stosowania ograniczenia w zakresie zwrotu kosztów poniesionych przez Przewoźnika przez zastosowanie słowa „wyłącznie”.

#### **Stanowisko PKP PLK:**

Zarządca nie wyraża zgody na ww. zmianę. W ocenie PKP PLK określenie to wskazuje w sposób niebudzący wątpliwości zasadę, która obowiązuje od kilku lat i która jest stosowana pomiędzy stronami tego typu umów – w razie wprowadzenia zamknięcia torowego przewoźnik jest uprawniony tylko do zwrotu kosztów komunikacji zastępczej. W umowie na rozkład jazdy pociągów 2022/2023 w celu uniknięcia wątpliwości co do interpretacji, które koszty stanowią koszty komunikacji zastępczej, rozdzielono zapisy na dwa paragrafy, tj. § 10 dotyczący wyłącznie kosztów komunikacji zastępczej i § 11, w którym wydzielono inne koszty, jakie PKP PLK może zwracać przewoźnikowi, w tym koszty honorowania biletów, o których mowa w piśmie PKP IC.

W § 4 ust. 11 słowo „wyłącznie” odnosi się do kosztów komunikacji zastępczej. W ocenie PKP PLK zapis ten potwierdza zasadę związaną ze zwrotem kosztów komunikacji zastępczej, która *de facto* wynika z rozdzielenia na § 10 i § 11 Umowy, dlatego też PKP PLK nie widzi podstaw ku temu, aby usuwać ww. słowo. Zdaniem Zarządcy jest to doprecyzowanie zapisu wraz z odwołaniem do § 10 i § 11.

#### **Uzasadnienie Prezesa UTK:**

Prezes UTK postanowił nie przychylić się do wniosku PKP IC i zachować treść § 4 ust. 11 projektu negocjowanej umowy w takiej samej formie w Decyzji, bez uwzględnienia zmian zaproponowanych przez PKP IC.

Zmiana polegająca na wykreśleniu słowa „wyłącznie” w ocenie Prezesa UTK jest bezcelowa, ponieważ zwrot kosztów komunikacji zastępczej i zasady tego zwrotu zostały ściśle określone przez Zarządcę.

Zarządca zarówno w projekcie negocjowanej umowy, jak i w Regulaminie Sieci, wyróżnia dwie kategorie kosztów związanych z wprowadzaniem ograniczeń w dostępie do infrastruktury kolejowej, tj. kosztów dotyczących wyłącznie kosztów komunikacji zastępczej wskazanych w § 10 projektu negocjowanej umowy oraz innych kosztów Przewoźnika poniesionych w związku z wprowadzonymi ograniczeniami w dostępie do infrastruktury/zamknięciami torowymi z przyczyn leżących po stronie Zarządcy.

Zgodnie z zapisami Regulaminu Sieci, regulacje dotyczące komunikacji zastępczej organizowanej przez przewoźnika zawiera załącznik nr 16 do Regulaminu Sieci. Zgodnie z ust. 1 tego załącznika: *W przypadku przydzielenia zdolności przepustowej dla tras pociągów pasażerskich realizujących przewóz osób i wystąpienia z przyczyn leżących po stronie PLK ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, przewoźnik w zastępstwie za odwołane pociągi może realizować przewozy osób z wykorzystaniem komunikacji zastępczej. Koszty komunikacji zastępczej zostały określone w § 10 ust. 1 akapit 2 projektu negocjowanej umowy i zakwalifikowane jako: Koszty komunikacji zastępczej, których zwrotu może domagać się Przewoźnik, stanowią różnicę pomiędzy udokumentowanymi fakturami wydatkami ponoszonymi przez Przewoźnika za wykonanie przez przewoźnika drogowego usługi komunikacji zastępczej, obejmującymi wynajęcie pojazdu drogowego z kierowcą, a kosztami za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, które poniósłby Przewoźnik w przypadku realizacji przejazdu pociągu (na odcinku, na którym został odwołany pociąg z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, za który została wprowadzona komunikacja zastępcza).*

Również w ust. 3 załącznika 16 do Regulaminu Sieci jest mowa o tym, że: *W przypadku, kiedy w ramach ZRJ, o którym mowa w podrozdziale 4.8.2., zostały odwołane pociągi mające realizować przewóz osób, przewoźnik kolejowy może domagać się od PLK zwrotu kosztów komunikacji zastępczej stanowiących różnicę pomiędzy:*

- 1) *udokumentowanymi fakturami wydatkami, które poniósł przewoźnik za wykonanie przez przewoźnika drogowego usługi komunikacji zastępczej, obejmującymi wynajęcie pojazdu drogowego z kierowcą;*



a

2) kosztami za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, które poniósłby przewoźnik w przypadku realizacji przejazdu pociągu (na odcinku, na którym został odwołany pociąg z przyczyn leżących po stronie PLK, a za który została wprowadzona komunikacja zastępcza).

Co istotne, § 10 projektu negocjowanej umowy odnosi się do przypadku, gdy po uzyskaniu zdolności przepustowej przez przewoźnika, z przyczyn leżących po stronie PKP PLK, wystąpi ograniczenie w korzystaniu z infrastruktury kolejowej. Zarówno samo określenie kosztów komunikacji zastępczej, jak i sytuacji, w której zwrotu tych kosztów może domagać się Przewoźnik, zostały ściśle określone w ww. dokumentach.

Kolejną kategorią kosztów, której może domagać się przewoźnik w związku z ograniczeniami na linii kolejowej, jest wskazana w § 11 projektu negocjowanej umowy kategoria obejmująca inne koszty, które PKP PLK może zwrócić przewoźnikom kolejowym. Koszty te zostały określone jako inne koszty Przewoźnika poniesione w związku z wprowadzonymi ograniczeniami w dostępie do infrastruktury/zamknięciami torowymi z przyczyn leżących po stronie Zarządcy (czyli ograniczenia wskazane w załączniku 5.3. do Regulaminu Sieci, w których PKP PLK ogranicza lub nie przydziela zdolności przepustowej dla odcinków linii, na których w związku z planowanymi modernizacjami, rewitalizacjami oraz pracami utrzymaniowo-naprawczymi, wystąpią ograniczenia w ruchu pociągów). Co istotne, zwrot kosztów wskazanych w tym paragrafie może odbyć się wyłącznie w przypadku zapewnienia źródła ich finansowania i na podstawie odrębnego porozumienia ustalonego między stronami. Koszty te nie obejmują kosztów, które Przewoźnik i tak by poniósł niezależnie od zaistnienia ograniczenia lub zamknięcia torowego. Dalej w § 11 projektu negocjowanej umowy wskazano, czego mogą dotyczyć te koszty (jako przykład podano m.in. honorowanie biletów Przewoźnika, na odcinku, na którym odwołano pociąg, w pociągach/środkach transportu innego przewoźnika, kiedy w zamian nie jest wprowadzana komunikacja zastępcza).

Należy zatem uznać, że koszty związane z uruchomieniem komunikacji zastępczej zwracane na rzecz przewoźników kolejowych zostały określone i rozdzielone na dwie kategorie (wskazane w § 10 i 11 projektu negocjowanej umowy), w obu tych kategoriach koszty te zostały wyraźnie określone, Przewoźnik ma więc możliwości ubiegania się o zwrot tych kosztów w przypadku wystąpienia sytuacji, która upoważnia go do ubiegania się o ten zwrot.

Wykreślenie słowa „wyłącznie” w niniejszym przypadku jest całkowicie bezcelowe, ponieważ w tym samym zdaniu użyte zostało sformułowanie: *do uzyskania zwrotu kosztów komunikacji zastępczej zgodnie z § 10 Decyzji oraz innych kosztów na zasadach przewidzianych w § 11 Decyzji*, które wyraźnie wskazuje, jakie koszty PKP PLK może zwrócić Przewoźnikowi i odsyła wprost do § 10 i 11 projektu negocjowanej umowy.

Propozycja PKP IC może spowodować rozszerzenie katalogu kosztów, których może domagać się Przewoźnik w związku z tym, zmiana ta może również doprowadzić do zmiany sposobu rozliczania się ze zwrotu kosztów komunikacji zastępczej pomiędzy Przewoźnikiem a Zarządcą. W przypadku akceptacji zmiany proponowanej przez PKP IC, Przewoźnik będzie mógł wskazywać zapis ten jako podstawę do dochodzenia innego rodzaju kosztów, które nie zostały wskazane zarówno w § 10 i § 11 projektu umowy, przy czym koszty te nie zostałyby ściśle zdefiniowane. Należy zgodzić się z argumentacją PKP PLK, że zgoda na zapis zaproponowany przez PKP IC mogłaby spowodować, że Przewoźnik miałby możliwość dochodzenia innych, niezdefiniowanych w umowie, kosztów związanych z uruchomieniem komunikacji zastępczej.

Z ww. względów zmiana proponowana przez PKP IC nie jest w ocenie Prezesa UTK zasadna.

## **§ 5 ust. 10 akapit drugi projektu negocjowanej umowy i Decyzji**

### **Stanowisko PKP IC:**

PKP IC wnioskuje o zmianę treści zapisu w brzmieniu:

*W przypadku zmiany rozkładu (...) opłat za realizację takich przejazdów. Zarządca zwraca Przewoźnikowi koszty ponoszone na uzyskanie znajomości odcinków linii kolejowych przez obsługę pojazdów trakcyjnych – tak, aby Zarządca zwracał Przewoźnikowi, w przypadku jazdy drogą okrężną, koszty poniesione na uzyskanie znajomości odcinków linii kolejowych przez obsługę pojazdów trakcyjnych.*

Zdaniem PKP IC Przewoźnik nie powinien ponosić kosztów związanych z uzyskaniem znajomości odcinków linii kolejowej przez obsługę pojazdów trakcyjnych w przypadku, gdy przejazd nie może być zrealizowany z winy Zarządcy i zachodzi konieczność skierowania pociągu na inną trasę oraz uzyskanie znajomości szlaku (w tym z uwagi na długotrwałe remonty i modernizacje linii kolejowych).

PKP IC zaznacza, że kwestia związana z obowiązkiem zaznajomienia obsługi pojazdów trakcyjnych ze szlakiem jest nierozzerwalnie związana z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Jeżeli utrata tej znajomości nastąpiła z uwagi na prowadzoną przez Zarządcę działalność, to koszty związane z koniecznością jej uzyskania winien ponieść Zarządca, jako podmiot ustawowo odpowiedzialny za jej eksploatację.



Przewoźnik wskazuje, że upust Zarządcy w postaci nienaliczenia opłaty za realizację przejazdów nie rekompensuje kosztów ponoszonych z tego tytułu przez Przewoźnika, musi on bowiem podnosić także inne koszty np. zamówienia pilota.

#### **Stanowisko PKP PLK:**

Zarządca nie wyraża zgody na ww. zmianę. Zgodnie z zapisem §16 *Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1*, obowiązującej przewoźników korzystających z infrastruktury kolejowej PKP PLK, stanowiącym, że: „maszynista oraz kierownik pociągu powinni znać obsługiwane odcinki linii kolejowych, na których prowadzą pociąg”. Maszynista jest pracownikiem przewoźnika, stąd też zobowiązany w stosunku do PKP PLK jest Przewoźnik, który powinien tak planować obsługę pociągów, żeby warunek ten, zapewniający bezpieczeństwo ruchu kolejowego, był bezwzględnie spełniony. Przewoźnik ma zatem obowiązek prowadzenia odpowiedniego wykazu kontrolnego dla wszystkich zatrudnionych maszynistów, stąd też posiada na bieżąco wiedzę, którzy maszyniści jaką znajomość szlaku posiadają. Zarządca wskazuje, że: Wymóg wskazany w ww. instrukcji nie jest odosobniony, gdyż źródłem tej normy są: *Dyrektywa Parlamentu Europejskiego z 2007 roku, Rozporządzenie Komisji Europejskiej z roku 2009 oraz Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych zasad prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (w aktualnym brzmieniu)*. Sposób nabywania, utrzymania i odnawiania znajomości infrastruktury kolejowej określa § 11 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. poz. 212, z późn. zm.). Obowiązek znajomości odcinków linii wynika również z § 42 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. poz. 101) – w związku z tym obowiązek ten wynika z powszechnie obowiązującego prawa.

PKP PLK nie finansuje kosztów uzyskania znajomości linii przez pracowników przewoźnika.

Natomiast w przypadku modernizacji infrastruktury kolejowej, jeżeli PKP IC otrzymuje zastępczy rozkład jazdy lub maszynista utracił znajomość linii z przyczyn leżących po stronie PKP PLK, to wtedy Zarządca umożliwi przydzielenie trasy pociągów celem uzyskania znajomości odcinków linii kolejowych, jak również nie nalicza opłat za realizację takich przejazdów – PKP PLK udziela więc upustu na rzecz przewoźnika, któremu pozwala rekompensować ewentualne koszty zapoznania ze szlakiem.

#### **Uzasadnienie Prezesa UTK:**

Brak zgody na zmianę zapisu zaproponowaną przez PKP IC.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r. poz. 360, z późn. zm.) to maszynista i kierownik pociągu powinni znać obsługiwane odcinki linii kolejowych, na których prowadzą pociąg (tak § 21 ust. 6 ww. rozporządzenia). Biorąc pod uwagę powyższą argumentację, Prezes UTK wskazuje, że obowiązkiem Przewoźnika jest posiadanie znajomości odcinków linii kolejowych. W przypadku prowadzenia pociągu, z przyczyn powstałych po stronie Zarządcy, trasą zastępczą, której nie znają maszyniści Przewoźnika, Zarządca na jego wniosek będzie miał obowiązek zapewnić w najbliższym możliwym terminie, przejazd próbny pociągu z prędkością 40 km/h, celem uzyskania znajomości szlaku przez maszynistów pojazdów trakcyjnych Przewoźnika. Przewoźnik będzie w takim wypadku zwolniony z kosztów przejazdu (tj. kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej).

Natomiast w sytuacji, w której Zarządca zmuszony jest do zamknięcia w nagłej sytuacji odcinka linii, po którym zazwyczaj porusza się Przewoźnik i poprowadzenia pociągu trasą zastępczą, Przewoźnik będzie mógł pojechać nową trasą bez przejazdu próbnego, jeżeli zachowa ograniczoną prędkość, tj. 40 km/h i będzie stosował się do rozkazu „O”. W takiej sytuacji maszynista Przewoźnika dostaje także informację o zastępczej trasie.

Wobec powyższego, w ocenie Prezesa UTK, zapis zaproponowany pierwotnie przez PKP PLK jest zasadny. Trudno bowiem oczekiwać, aby Zarządca zobowiązany był do pokrywania całych kosztów przejazdu Przewoźnika. Pomimo że niniejszy ustęp odnosi się do sytuacji, w której przyczyna skierowania pociągu na inną trasę powstała ze względu na działania Zarządcy, to obowiązkiem Przewoźnika jest – jak wyżej zostało to podniesione – posiadanie znajomości odcinków linii kolejowych. Ponadto zauważyć należy, że w takiej sytuacji Zarządca nie pobierze od Przewoźnika opłaty za przejazd próbny. W ocenie Prezesa UTK takie rozwiązanie powinno czynić zadość obu Stronom niniejszej Decyzji.

#### **§ 5 projektu negocjowanej umowy i Decyzji – dodanie ust. 15 i ust. 16**

##### **Stanowisko PKP IC:**

Na bazie przedstawionych przez PKP PLK argumentów PKP IC zrewidowała swoje stanowisko i odstąpiła od pierwotnej propozycji, wnioskując jednocześnie o dodanie ust. 15 w treści jn.:

*15. W przypadku stwierdzenia przez Przewoźnika nieprawidłowości w stanie infrastruktury szlakowej np.: uszkodzeń wskaźników, brak wskaźników, niewłaściwe usytuowanie itp. Przewoźnik pisemnie powiadamia Zarządcę o konieczności*

*usunięcia nieprawidłowości. W przypadku nieusunięcia przez Zarządcę nieprawidłowości w terminie 2 dni od otrzymania wezwania od Przewoźnika, zostanie naliczona kara umowna zgodnie z zasadami opisanymi w z Zał. nr 6.*

W ocenie PKP IC, ww. sytuacje rzutują znacząco na kwestie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym i zdaniem Przewoźnika obowiązki w tym zakresie spoczywają na Zarządcy. Zaproponowane przez PKP IC ujęcie w systemie kar umownych nieprawidłowości, które nie zostaną usunięte na czas, ma charakter prewencyjny. Istotę problemu stanowi bezpieczeństwo ruchu kolejowego, a nieusuwanie bądź niepoprawianie zgłaszanych nieprawidłowości stwarza zagrożenie, co w ocenie PKP IC jest zjawiskiem niedopuszczalnym.

#### **Stanowisko PKP PLK:**

PKP PLK nie zgadzając się na wprowadzenie ww. zmiany wskazuje, że w przypadkach wskazanych w pierwotnie proponowanym przez Przewoźnika ust. 16 maszynista pociągu ma obowiązek natychmiast powiadomić dyżurnego ruchu, bowiem nieprawidłowości te mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego. W ocenie Zarządcy z uwagi na powyższe wynika, że *PKP IC proponuje procedury wprowadzające stan zagrożenia bezpieczeństwa ruchu.*

Ponadto PKP PLK jako zarządca infrastruktury dysponuje ustaloną siecią pogotowia usuwającego usterki w urządzeniach sterowania ruchem kolejowym oraz osygnalizowania. Usterki wynikają z procesu eksploatacyjnego i mogą mieć miejsce, tak jak usterki taboru, co w ocenie PKP PLK mogłoby upoważniać ją do nakładania na PKP IC kary np. z tytułu gorących maźnic czy braku pełnego osygnalizowania lokomotywy, a także braku osygnalizowania składu pociągu.

Zarządca usuwa usterki bez zbędnej zwłoki. Sytuacja ta nie może być powodem nałożenia kary na jego rzecz przez PKP IC, gdyż w tym zakresie Zarządca podlega nadzorowi Prezesa UTK i nie ma podstaw ku temu, aby to Przewoźnik stawiał się w roli organu ds. bezpieczeństwa nakładającego sankcje w tego rodzaju sytuacjach. Wskazane w ust. 17 przypadki stanowią przesłanki zakwalifikowania takiej sytuacji jako incydentu kolejowego kategorii C 52. W takim przypadku powoływana jest natychmiast komisja kolejowa. Powiadomienie Zarządcy musi nastąpić natychmiast przez maszynistę pociągu wraz z zatrzymaniem pociągu. Dalsze postępowanie wynika ze sposobu określonego przez komisję kolejową. Dodatkowo PKP PLK wskazuje, że odnośnie semaforów w roku 2021 oraz w 2022 na sieci Zarządcy nie wystąpił żaden przypadek wskazany przez PKP IC.

Podczas rozprawy administracyjnej Zarządca przyznał, że jest w stanie zgodzić się na dodanie zapisu dotyczącego *braku wskaźników*. Nie było natomiast zgody PKP PLK na dodanie zapisu odnośnie *złego usytuowania wskaźników*.

#### **Uzasadnienie Prezesa UTK:**

Prezes UTK wyraża zgodę na dodanie spornego zapisu pomiędzy stronami, tj. *złe usytuowanie wskaźników*.

Proponowane zapisy miały na celu dyscyplinowanie Zarządcy – tak aby ten utrzymywał w określonym stanie urządzenia przytorowe, w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Zapis ten może przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego, co w ocenie Prezesa UTK zawsze powinno być działaniem priorytetowym. Zarządca, po otrzymaniu od Przewoźnika zgłoszenia dotyczącego nieprawidłowości w stanie infrastruktury przytorowej i innej wskazanej w § 5, po analizie wewnętrznej konkretnego przypadku, podejmuje działania. Zapisy § 5 projektu negocjowanej umowy zawierają zwrot „szczególnie, gdy”, wymieniając potencjalne nieprawidłowości związane z utrzymaniem infrastruktury, nie jest to więc zamknięty katalog. W związku z tym propozycja Przewoźnika jest zasadna. Obowiązkiem Zarządcy jest utrzymanie infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego. Jeżeli więc Przewoźnik ma zagwarantowane prawo zgłaszania pewnych nieprawidłowości wskazanych w § 5 projektu negocjowanej umowy, związanych m.in. z brakiem wskaźników, to zasadnym jest również, aby mógł zasygnalizować ich błędne usytuowanie.

#### **§ 5 ust. 17 projektu negocjowanej umowy i Decyzji (ust. 19 wskazany przez PKP IC - przy założeniu uwzględnienia ww. wniosków PKP IC)**

#### **Stanowisko PKP IC:**

PKP IC proponuje zmianę zapisu odnoszącego się do przypadku stwierdzenia przekroczenia prawnie określonych standardów jakości środowiska - wartości dopuszczalnych hałasu, określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (jednolity: Dz. U. z 2014 r. poz. 112), które powstały w wyniku działalności prowadzonej przez Przewoźnika lub podmioty i osoby działające na jego rzecz z zapisu: „w tym” na zapis: „tj.”- ograniczając tym samym katalog jedynie do jednej wskazanej w dalszej części zapisu przyczyny.

Zdaniem PKP IC brak jest uzasadnienia dla zmiany zapisu (w stosunku do brzmienia obowiązującego w poprzedniej umowie obowiązującej na roczny rozkład jazdy 2021/2022). PKP IC w uzasadnieniu do swojego wniosku stwierdza, że: *prawdopodobnie nie generuje żadnych przekroczeń standardów jakości środowiska, dlatego też brak jest jej zdaniem powodów do rozszerzenia określonego katalogu*. Ponadto PKP IC zauważa, że nie jest w stanie określić, jakie konkretnie standardy jakości środowiska Zarządca miał na myśli przy konstrukcji tego zapisu, dlatego też zasadnym wydaje się zmiana tego zapisu tak, aby katalog ten stanowił katalog zamknięty.

PKP IC podnosi, że brak jest informacji dotyczących sposobu weryfikacji w zakresie ustalenia podmiotu odpowiedzialnego. W swoim stanowisku PKP IC stwierdza, że: *Nie jest bowiem wiadome w jaki sposób PKP PLK planuje dokonywać „kontowania” odpowiedzialności na poszczególnych przewoźników w sytuacji, gdy po danej infrastrukturze kolejowej przewozy prowadzone są przez kilku przewoźników (zarówno pasażerskich jak i towarowych).*

Zdaniem PKP IC niezbędnym jest opracowanie zasad dotyczących postępowania w zakresie ustalania odpowiedzialności za spowodowanie przekroczenia środowiskach norm jakości, a także zasad postępowania reklamacyjnego/odwoławczego w tym zakresie. Nie jest bowiem możliwe zagwarantowanie, że każdorazowe obciążenie przewoźnika nałożoną karą administracyjną będzie w 100% zasadne i nieobarczone błędem w zakresie ustalenia odpowiedzialności.

Mając na uwadze powyższe, PKP IC informując, że jest w stanie zaakceptować zapisy przedmiotowego ustępu zaproponowane przez PKP PLK, zwróciła się do Prezesa UTK z wnioskiem o zobowiązanie PKP PLK w treści przedmiotowej decyzji do: *opracowania – przy udziale pozostałych uczestników rynku kolejowego, zasad i sposobu weryfikacji w zakresie ustalania podmiotu odpowiedzialnego za spowodowanie przekroczenia standardów jakości w środowisku.*

#### **Stanowisko PKP PLK:**

Zarządca nie wyraża zgody na ww. zmianę lub nie zgadzając się na zmianę zaproponowaną przez PKP IC, proponuje dodanie po pełnej nazwie aktu prawnego wymienionego w tym punkcie sformułowania: *wartości dopuszczanych określonych dla powietrza, wody, gleby lub ziemi.*

PKP PLK stoi na stanowisku, że nie jest zasadne zamykanie katalogu możliwych emisji wyłącznie do hałasu i tworzenie tym samym zamkniętego katalogu naruszeń poprzez zmianę sformułowania na zapis „tj.”. Zapis zawierający otwarty katalog naruszeń pozwoli na dochodzenie ewentualnych odszkodowań za szkody w innych elementach środowiska (a nie tylko w zakresie hałasu). Za przykłady innych naruszeń Zarządca podaje przypadki wykorzystywania w taborze toalet bez zamkniętego obiegu lub przypadki awaryjnych wycieków substancji, płynów eksploatacyjnych z taboru i potencjalnego zanieczyszczenia powierzchni ziemi z tym związane.

#### **Uzasadnienie Prezesa UTK:**

Prezes UTK nie wyraża zgody na ww. zmianę zaproponowaną przez PKP IC. W ocenie Prezesa UTK zasadne będzie pozostawienie zwrotu „w tym” i dodanie sformułowania (po pełnej nazwie aktu prawnego wymienionego w tym punkcie): *wartości dopuszczanych określonych dla powietrza, wody, gleby lub ziemi.*

W ocenie Prezesa UTK nie można ograniczyć odpowiedzialności Przewoźnika tylko do jednego naruszenia z zakresu ochrony środowiska wskazanej w projekcie umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej, w przypadku gdy jest on zobowiązany do przestrzegania innych wytycznych w zakresie środowiska, które wynikają z odrębnych przepisów. Aktualnie obowiązujący zapis umowy jedynie uwypukla konkretny obowiązek Przewoźnika w zakresie wartości dopuszczalnych hałasu. Obok tego, istnieją również inne obowiązki Przewoźnika związane z ochroną środowiska, jak choćby wskazane w pkt 2.4.2. ust. 5–8 Regulaminu Sieci. Tworzenie w projekcie negocjowanej umowy katalogu zamkniętego stwarzałoby sytuację ograniczającą odpowiedzialność Przewoźnika w zakresie szkód środowiskowych, niezgodną z powszechnie obowiązującymi przesadami prawa. Dodanie określeń wartości zaproponowane przez PKP PLK (tj. *wartości dopuszczanych określonych dla powietrza, wody, gleby lub ziemi*) jest zasadne, ponieważ doprecyzowuje zakres wartości, za których utrzymanie w określonym stanie, odpowiedzialny jest przewoźnik kolejowy.

#### **§ 10 ust. 1 i 2 projektu negocjowanej umowy i Decyzji**

##### **Stanowisko PKP IC:**

Propozycja zapisu zaproponowana przez PKP IC:

*W przypadku uruchomienia przez Przewoźnika komunikacji zastępczej, z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, w celu dowozu pasażerów do i ze stacji/przystanków osobowych, na których postoje nie odbywają się ze względu na niezrealizowany przejazd pociągu na całej lub części trasy, Przewoźnik obciąży jednostkę organizacyjną Zarządcy, wskazaną przez Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, poniesionymi z tego tytułu kosztami komunikacji zastępczej, pomniejszonymi o koszt za minimalny dostęp do infrastruktury zgodnie z niniejszym ustępem, z zastrzeżeniem ust. 7 §11.*

*Koszty komunikacji zastępczej to udokumentowane fakturami wydatki ponoszone przez Przewoźnika na wykonanie przez przewoźnika drogowego usługi komunikacji zastępczej, obejmujące wynajęcie pojazdu drogowego z kierowcą.*

*Koszty komunikacji zastępczej, o których mowa powyżej, stanowią różnicę pomiędzy udokumentowanymi fakturami wydatkami ponoszonymi przez Przewoźnika za wykonanie przez przewoźnika drogowego usługi komunikacji zastępczej, obejmującymi wynajęcie pojazdu drogowego z kierowcą, a kosztami za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, które poniósłby Przewoźnik w przypadku realizacji przejazdu pociągu z zastrzeżeniem ust. 7 §11.*

*W przypadku uruchomienia przez Przewoźnika komunikacji zastępczej, z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, w celu dowozu pasażerów do i ze stacji/przystanków osobowych, na których postoje nie odbywają się ze względu na przejazd*

*pociągu pasażerskiego drogą okrężną lub w przypadku przejazdu pociągu pasażerskiego trasą zaplanowaną, ale bez możliwości zatrzymania się na stacjach/przystankach osobowych, Przewoźnik obciąży jednostkę organizacyjną Zarządcy, wskazaną przez Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, poniesionymi kosztami z tego tytułu, które będą równe udokumentowanym fakturami wydatkom ponoszonym przez Przewoźnika za wykonanie usługi komunikacji zastępczej przez przewoźnika drogowego, obejmującymi wynajęcie pojazdu drogowego z kierowcą, z zastrzeżeniem ust. 7 § 11.*

W toku rozprawy administracyjnej Przewoźnik zrewidował swoje stanowisko i wskazał, że wnosi o dodanie zapisu: z zastrzeżeniem ust. 7 § 11 (a nie jak dotychczas ust. 9 § 11), uzasadniając to oczywistą omyłką pisarską.

Zdaniem PKP IC wprowadzenie zaproponowanej modyfikacji w postaci dodania odwołania do § 11 ust. 7 projektu negocjowanej umowy oraz zmiany zapisów w taki sposób, aby obciążenie Zarządcy w wypadku wskazanym w tym przepisie było obligatoryjne (nie jak dotąd - fakultatywne), w przedmiotowym zapisie jest konieczne.

W ocenie Przewoźnika wprowadzenie zastępczej komunikacji autobusowej następuje nie tylko w przypadku odwołanych pociągów, ale również w sytuacjach, gdy Zarządca nie dokonuje przyjęcia wniosku Przewoźnika na przejazd pociągu w rocznym rozkładzie jazdy, wskutek np. prowadzonych prac modernizacyjnych.

Dodatkowo PKP IC zaznacza, że pociągi są odwoływane nie tylko na wskazanych przez PKP PLK odcinkach prowadzonych prac. PKP IC, z uwagi na możliwości operacyjno-techniczne w zakresie obsługi składów, jest niejednokrotnie zobowiązana do organizacji komunikacji zastępczej na odcinkach dłuższych. W przeciwnym razie Przewoźnik nie mógłby dokonać obsługi technicznej pociągów kończących/rozpoczynających jazdę (tj. np. obsługi manewrowej, rewidenckiej czy czyszczenia składu) w danym punkcie z uwagi na ograniczone możliwości techniczne w infrastrukturze kolejowej (np. brak rozjazdów).

PKP IC wyraziła zgodę na dodanie słowa „może” – zgodnie z podaną interpretacją podczas rozprawy w dniu 30 listopada 2022 r., w związku z czym odstąpiła od zmiany w tym zakresie (tj. zgoda Przewoźnika na niewykreślenie słowa „może” z § 10 ust. 1 akapit 1 i 4 projektu umowy).

#### **Stanowisko PKP PLK:**

Zarządca nie wyraża zgody na żadną z ww. zmian.

Zapis ust. 1 w § 10 projektu negocjowanej umowy dotyczy sytuacji, w której PKP PLK odwołała pociągi Przewoźnika, natomiast ust. 2 w § 10 dotyczy sytuacji, gdy pociągi Przewoźnika nie zostały odwołane przez PKP PLK, a skierowane drogą okrężną lub bez możliwości zatrzymania na stacjach pośrednich – dla obu tych przypadków wskazano odrębny sposób wyznaczania wielkości kosztów zwracanych za komunikację zastępczą, stąd brak zgody Zarządcy na wykreślenie sformułowania „za odwołane pociągi pasażerskie”.

Brak zgody PKP PLK na dodanie zapisu w brzmieniu „z zastrzeżeniem ust. 9 § 11” wynika z faktu rozdzielenia zapisów dotyczących kosztów komunikacji zastępczej, wskazanych w § 10, od innych kosztów wskazanych w § 11. Natomiast w przypadkach kiedy Zarządca nie przydzielił tras pociągów, wówczas Przewoźnik otrzymuje zwrot kosztów komunikacji zastępczej na podstawie zawartego odrębnego porozumienia.

Ponadto PKP PLK w toku rozprawy administracyjnej wyraziła zgodę na uwagę PKP IC dotyczącą zmiany słowa „wynajem” na słowo „przejazd”.

#### **Uzasadnienie Prezesa UTK:**

Prezes UTK nie wyraża zgody na zmianę zapisów § 10 ust. 1 i 2 projektu negocjowanej umowy i Decyzji w zakresie niezgodnionych przez Strony rozbieżności, w formie zaproponowanej przez PKP IC z poniższych względów.

W przypadku gdy Zarządca nie dokonuje przyjęcia wniosku Przewoźnika na przejazd pociągu w rocznym rozkładzie jazdy, wskutek np. prowadzonych prac modernizacyjnych, nie następuje przydzielenie zdolności przepustowej. W takim przypadku zwrot kosztów związanych z komunikacją zastępczą następuje na podstawie odrębnego porozumienia. Natomiast w przypadku skierowania pociągów Przewoźnika na drogę okrężną lub na przejazd bez możliwości zatrzymania pociągu na stacjach pośrednich – wskutek np. prac modernizacyjnych, zastosowanie znajdują zapisy § 10 projektu negocjowanej umowy – czyli odnoszące się jedynie do kosztów komunikacji zastępczej (który to zwrot kosztów komunikacji zastępczej został wyraźnie określony zarówno w Regulaminie Sieci jak i umowie – właśnie w § 10 projektu negocjowanej umowy).

Zatem dla obu ww. przypadków przewidziane są inne sposoby wyznaczania zwrotu kosztów związanych z komunikacją zastępczą. Dodanie zapisu – odwołania do § 11 ust. 7 projektu negocjowanej umowy jest niecelowe, ponieważ obie ścieżki dochodzenia zwrotu kosztów zostały wprost określone. § 11 projektu negocjowanej umowy odnosi się do innych opłat, a nie do kosztów komunikacji zastępczej – celem wydzielenia zapisów na § 10 i § 11 było wyraźne wydzielenie tych rodzajów opłat przez Zarządcę i zastosowanie do nich odrębnych trybów dochodzenia tych zwrotów (w przypadku kosztów określonych w § 11 projektu negocjowanej umowy niezbędne jest zawarcie odrębnego



porozumienia, natomiast w przypadku kosztów wskazanych w § 10 projektu negocjowanej umowy zwrot tych kosztów odbywa się na podstawie umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej).

Prezes UTK nie wyraża także zgody na wykreślenie zapisów o treści: *za odwołane pociągi pasażerskie, oraz na odcinku, na którym został odwołany pociąg z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, za który została wprowadzona komunikacja zastępcza*. Wprowadzenie tych zmian może spowodować niejasności interpretacyjne oraz nadużycia ze strony Przewoźnika. Co istotne, zwrot kosztów za komunikację zastępczą odbywa się wyłącznie na odcinku, na którym jest odwołany pociąg z przyczyn leżących po stronie Zarządcy. W przypadku, jeżeli Przewoźnik udowodni konieczność wprowadzenia komunikacji zastępczej na dalszym odcinku (z ww. przyczyn techniczno-organizacyjnych, np. w sytuacji konieczności wykonania manewrów – odwrócenia biegu pociągu), Przewoźnik dalej powinien być uprawniony do zwrotu kosztów komunikacji zastępczej, ponieważ odcinek ten będzie wyłączony z ruchu z przyczyn leżących po stronie PKP PLK. W związku z czym zmiana zapisów w tym zakresie nie jest konieczna.

### **§ 10 ust. 3 akapit pierwszy projektu negocjowanej umowy i Decyzji**

#### **Stanowisko PKP IC:**

Przewoźnik proponuje zmianę zapisu na następujący:

*Koszt dostępu do infrastruktury kolejowej dla przydzielonej zdolności przepustowej na odcinku, na którym, została wprowadzona komunikacja zastępcza, podaje Zarządca na wystąpienie Przewoźnika, przesłane pocztą elektroniczną na adres e-mail: [izabela.zimna@plk-sa.pl](mailto:izabela.zimna@plk-sa.pl) według wzoru stanowiącego Załącznik nr 3.*

Propozycja zmiany (usunięcie zapisu: *pociąg nie zrealizował przejazdu*) stanowi konsekwencję zmiany ujętej powyżej – w § 10 ust. 1 i 2 projektu negocjowanej umowy.

#### **Stanowisko PKP PLK:**

Zarządca nie wyraża zgody na ww. zmianę. W ramach argumentacji PKP PLK wskazuje, że w ramach zwrotu PKP IC kosztów komunikacji zastępczej pokrywa koszty autobusu wraz z kierowcą pomniejszone o koszty dostępu do infrastruktury na odcinku, na którym pociąg nie zrealizował przejazdu. Zarządca podając PKP IC koszty dostępu do infrastruktury, niezbędne do wyznaczenia wielkości kosztów do zwrotu Przewoźnikowi za komunikację zastępczą, podaje koszty za odcinek, na którym pociąg został odwołany. PKP PLK nie może ponosić kosztów wydłużonej trasy komunikacji zastępczej organizowanej przez Przewoźnika w ramach jego własnej organizacji przewozów, a jedynie za odcinek, na którym został odwołany pociąg.

#### **Uzasadnienie Prezesa UTK:**

Brak zgody Prezesa UTK na zmianę zaproponowaną przez PKP IC.

Zdaniem Prezesa UTK zapis ten pozwoliłby na domaganie się przez Przewoźnika zwrotu kosztów komunikacji zastępczej także za odcinki trasy, na których możliwy był przejazd pociągu, ale ze względu na lepszą organizację ruchu Przewoźnik skorzystał z komunikacji zastępczej także na tym odcinku. W ocenie Prezesa UTK zwrotu kosztów komunikacji zastępczej Przewoźnik może domagać się jedynie za odcinki, na których nie został zrealizowany przejazd pociągu z winy Zarządcy – czyli za odcinki, na których ruch pociągów nie był możliwy z przyczyn technicznych i na odcinkach, na których pociągi zostały odwołane. Przyjęcie innego rozwiązania, tzn. umożliwiającego otrzymanie zwrotu kosztów komunikacji zastępczej także za odcinki, na których ruch pociągowy nie odbył się z powodu podjęcia przez Przewoźnika decyzji o uruchomieniu także na tym odcinku komunikacji zastępczej, podyktowanego względami ekonomiczno-organizacyjnymi, mogłoby prowadzić do wielu nadużyć w tym zakresie. Problematicznie mogłoby być samo określenie, czy wydłużenie trasy komunikacji zastępczej rzeczywiście, i jeżeli tak, to w jakim stopniu, przyczyni się do lepszej organizacji ruchu przewozowego PKP IC. W przypadku gdy Przewoźnik udowodni konieczność wprowadzenia komunikacji zastępczej na wydłużonym bądź zmienionym odcinku trasy względem pierwotnego ograniczenia w ruchu wskazanego przez PKP PLK, powinien być uprawniony do zwrotu kosztów za odcinek, na którym doszło do odwołania pociągu, ponieważ odcinek ten będzie wyłączony z ruchu z przyczyn leżących po stronie PKP PLK. W związku z czym zmiana zapisów w tym zakresie nie jest konieczna.

Co istotne, a co zostało również poruszone w uzasadnieniu przedstawionym przez PKP IC, w przypadku braku przydzielenia zdolności przepustowej na dany odcinek trasy przez Zarządcę, wskutek np. prowadzonych prac modernizacyjnych, nie następuje w takim przypadku przydzielenie zdolności przepustowej, a zwrot kosztów komunikacji zastępczej następuje na podstawie odrębnego porozumienia, w związku z tym zmiana w zakresie tego zapisu i w formie zaproponowanej przez PKP IC nie jest celowa.



## **§ 10 ust. 4 projektu negocjowanej umowy i Decyzji**

### **Stanowisko PKP IC:**

PKP IC proponuje wykreślenie na końcu ust. 4 sformułowania: *w ramach zabezpieczonych środków finansowych*.

Zdaniem PKP IC brak jest uzasadnienia dla ujmowania zastrzeżenia, zgodnie z którym rozliczenie kosztów komunikacji zastępczej odbywać się będzie wyłącznie na podstawie odrębnego zawartego porozumienia, tylko w ramach zabezpieczonych środków finansowych.

W ocenie PKP IC przewoźnik ponosi koszty komunikacji zastępczej z powodu prac prowadzonych przez Zarządcę i powinien uzyskać ich zwrot od Zarządcy niezależnie od tego, czy Zarządca zabezpieczył na ten cel środki finansowe. Przewoźnicy kolejowi nie powinni ponosić kosztów z tytułu działań Zarządcy. Dodatkowo PKP IC zaznacza, że tożsame stanowisko w tym zakresie przedstawia organizator publicznego transportu zbiorowego (minister właściwy ds. transportu), z którym PKP IC zawarła umowę o świadczenie usług publicznych.

PKP IC nie neguje konieczności przeprowadzania modernizacji infrastruktury kolejowej, jednakże wskazuje na brak przyzwolenia na działania PKP PLK, które nie uwzględniają interesów przewoźników kolejowych. Należy mieć na uwadze, że to z winy Zarządcy przewoźnicy zobowiązani są do ponoszenia dodatkowych kosztów komunikacji zastępczej. W ocenie Przewoźnika PKP PLK wprowadzając powyższy zapis, podważa generalną zasadę ponoszenia odpowiedzialności, ograniczając ją do sytuacji, w których uzyska zabezpieczenie finansowe. Zdaniem PKP IC takie ograniczenie, które wywiera dodatkowe negatywne skutki na pozostałe zobowiązania przewoźników wobec innych podmiotów (w tym wobec organizatora publicznego transportu zbiorowego), nie może zostać ujęte w tego typu umowie.

### **Stanowisko PKP PLK:**

PKP PLK nie wyraża zgody na wykreślenie zapisu „w ramach zabezpieczonych środków finansowych”.

PKP PLK, prowadząc roboty inwestycyjne w ramach projektów i programów unijnych, może dokonywać zwrotu przewoźnikowi kolejowemu osób kosztów komunikacji zastępczej, tylko w zakresie wskazanym w danym projekcie i w wysokości ustalonej (w ramach zabezpieczonych środków finansowych) dla danego projektu. Rozliczenie może odbywać się tylko w uzgodnieniu i za zgodą CUPT, na podstawie zawartego odrębnego porozumienia.

Zapis w brzmieniu „w ramach zabezpieczonych środków finansowych” jest informacją dla przewoźnika, że w przypadku kiedy brak jest środków na ten cel w ramach danego zadania, w przypadku odwołania pociągów Przewoźnika, to komunikacja zastępcza będzie rozliczana według postanowień zawartych w umowie o wykorzystanie zdolności przepustowej, a nie dodatkowego porozumienia.

PKP PLK na podstawie art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, jako zarządca infrastruktury kolejowej, jest zobligowana do utrzymania infrastruktury kolejowej przez prowadzenie prac mających na celu utrzymanie stanu i zdolności istniejącej infrastruktury kolejowej do bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego oraz do budowy rozwoju oraz utrzymania infrastruktury kolejowej. Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku jest dostępny na stronach Ministerstwa Infrastruktury, natomiast Harmonogram prac na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK podawany jest do publicznej informacji i umieszczony na stronie Zarządcy. Przepisy prawa w tym zakresie dokładnie precyzują możliwość wydatkowania środków finansowych na realizację powyższych zadań. Natomiast finansowanie przez zarządcę infrastruktury kolejowej kosztów komunikacji zastępczej w przypadku, kiedy PKP PLK wykonuje swoje ustawowe zadania, nie wynika z żadnych przepisów prawa i zdaniem Zarządcy jest nieuprawnionym żądaniem PKP IC, w szczególności że w tym przypadku (wprowadzenie zamknięcia torowego i realizacja robót budowlanych) nie dochodzi do nienależytego wykonania treści zobowiązania (umowy) wobec PKP IC, gdyż wprowadzanie zamknięć torowych i zmiana rozkładu jazdy pociągów stanowi zwykły element zawartych umów i nie rodzi to odpowiedzialności odszkodowawczej na tej podstawie.

### **Uzasadnienie Prezesa UTK:**

Prezes UTK nie wyraża zgody na usunięcie zwrotu „w ramach zabezpieczonych środków finansowych” z uwagi na poniższe.

Zarządca infrastruktury może określić, że zwrot kosztów dodatkowych związanych z komunikacją zastępczą, czyli kosztów określonych w § 11 ust. 7 projektu negocjowanej umowy, będzie możliwy w przypadku zapewnienia finansowania tych kosztów – w sytuacji gdy z powodu robót inwestycyjnych nastąpiły ograniczenia w dostępie do infrastruktury kolejowej Zarządcy.

Jeżeli chodzi o koszty komunikacji zastępczej (czyli koszty wskazane w § 10 projektu umowy), to koszty te w razie braku zabezpieczonych środków finansowych będą rozliczane na podstawie umowy, a nie na podstawie porozumienia – jednakże zastosowanie ww. mechanizmu będzie możliwe w przypadku odwołania pociągu (nie w przypadku nieprzydzielenia zdolności przepustowej).

Sformułowanie „w ramach zabezpieczonych środków finansowych” nie odnosi się do sytuacji związanej ze zwrotem kosztów na podstawie umowy, a jedynie do przypadku, gdy zwrot ten odbywa się na podstawie odrębnego porozumienia. W związku z czym usunięcie przedmiotowego zapisu nie jest w ocenie Prezesa UTK celowe.

## **§ 11 ust. 2 projektu negocjowanej umowy i Decyzji**

### **Stanowisko PKP IC:**

Proponowane przez PKP IC brzmienie ww. zapisu: *W przypadku wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych z przyczyn leżących po stronie Przewoźnika i konieczności użycia pojazdu trakcyjnego innego przewoźnika dla „ściągnięcia” niesprawnego taboru Przewoźnika, Zarządca obciąża Przewoźnika kwotą, wynikającą z faktury wystawionej przez innego przewoźnika.*

Zdaniem Przewoźnika należy dodać zapis, który stwierdza, że Zarządca obciąża Przewoźnika kwotą wynikającą z faktury wystawionej przez innego przewoźnika tylko w przypadku wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych z przyczyn leżących po stronie Przewoźnika i konieczności użycia pojazdu trakcyjnego innego przewoźnika dla „ściągnięcia” niesprawnego taboru Przewoźnika.

W ocenie Przewoźnika wszelkie sytuacje, w których następuje konieczność ściągnięcia sprawnego taboru Przewoźnika, a spowodowane zdarzeniami związanymi z utrzymaniem infrastruktury kolejowej, powinny być przypisywane Zarządcy. Brak jest bowiem podstaw do ponoszenia przez Przewoźnika kosztów „ściągnięcia” jego sprawnego i w pełni zdolnego do samodzielnego przemieszczania się taboru w celu udroźnienia szlaku, gdy np. dojdzie do uszkodzenia sieci trakcyjnej bądź powalenia drzewa na tory.

PKP IC zaznacza, że nie kwestionuje obciążania Przewoźnika kosztami ściągnięcia jego uszkodzonego taboru (odpowiedzialność leży wtedy po stronie PKP IC), jednakże brak jest zgody Przewoźnika na obciążanie kosztami, które stanowią wynik działań w zakresie utrzymania infrastruktury kolejowej czy podmiotów trzecich, w tym np. z uwagi na przyczynę uszkodzonej sieci trakcyjnej, zderzenia z samochodem ciężarowym na przejeździe kolejowym (w przypadku, gdy stroną zdarzenia nie jest PKP IC), obniżonej sieci trakcyjnej z powodu powalonego drzewa i związanej z tym przerwy w ruchu, czy przepalenia drutu jezdnego z uwagi na oszronioną sieć trakcyjną.

W opinii PKP IC to PKP PLK odpowiedzialna jest za bezpieczeństwo i utrzymanie infrastruktury kolejowej, dlatego też to zarządca infrastruktury powinien ponosić wszelkie koszty – także pochodne, stanowiące wynik działań/zaniechań związanych z zakresem utrzymania infrastruktury kolejowej.

Ponadto PKP IC zaznacza, że *w przypadku wystąpienia sytuacji potencjalnie niebezpiecznych każdy z uczestników w przypadku braku spisania notatki dotyczącej kosztów, ponosi je we własnym zakresie. PKP IC w takich wypadkach ponosi koszty min. zwrotu biletów za opóźnienie pociągu, za posiłki wydane podróżnym, a przede wszystkim ponosi koszty wizerunkowe.*

### **Stanowisko PKP PLK:**

Zarządca nie wyraża zgody na ww. zmianę.

Na sieci PKP PLK oprócz sytuacji związanych z defektem pojazdu trakcyjnego PKP IC, występują też sytuacje związane z unieruchomieniem jego taboru wynikającego z innych sytuacji niezależnych od Zarządcy (np. wypadku na przejeździe kolejowym, na którym tabor PKP IC, będąc sprawnym taborem, nie ma możliwości kontynuowania jazdy), co również wymaga pomocy innego przewoźnika w ściągnięciu, najczęściej do najbliższej stacji, składu pociągu PKP IC z pasażerami.

PKP PLK poinformowała, że PKP IC w bieżącym rozkładzie jazdy pociągów, jako jedyny przewoźnik, odmawia uregulowania faktur wystawionych przez PKP PLK za użycie pojazdu trakcyjnego innego przewoźnika dla „ściągnięcia” ze szlaku unieruchomionego taboru PKP IC, za wyjątkiem sytuacji dotyczących defektu taboru zawinionego przez PKP IC.

Zdaniem PKP PLK uwzględnienie wniosku PKP IC o zmianę zapisu byłoby sprzeczne z zapisami podrozdziału 6.3.3.3. ust. 5 Regulaminu Sieci w brzmieniu: *W przypadku wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych, dla przywrócenia możliwości przejazdu PLK ma prawo do użycia / zadysponowania pojazdu kolejowego z napędem przewoźnika lub zatrudnienia (zadysponowania do wykonania odpowiednich czynności) pracownika przewoźnika (maszynisty, rewidenta) posiadającego odpowiednie kwalifikacje w celu ściągnięcia ze szlaku taboru przewoźnika. (...) Koszty zadysponowania pojazdu kolejowego z napędem lub zatrudnienia pracownika innego przewoźnika do ściągnięcia taboru przewoźnika ponosi przewoźnik, na rzecz którego została lub miała zostać wykonana usługa ściągnięcia taboru. Rozliczenie kosztów z tego tytułu odbywa się zgodnie z zasadami zawartymi w Umowie o wykorzystanie, z uwzględnieniem postanowień podrozdziału 3.3.*

PKP PLK podkreśla, że: *Nieprawdą jest, że PLK S.A. stosuje zasadę „kontowania kosztów” na przewoźników kolejowych. W przypadkach, gdy przyczyna jest po stronie PLK S.A. wówczas kosztami obciążony jest właściwy terenowo zakład linii kolejowych.*

#### **Uzasadnienie Prezesa UTK:**

Prezes UTK postanowił nie przychylić się do zmiany zaproponowanej przez PKP IC w całości i pozostawić zapis § 11 ust. 2 projektu negocjowanej umowy w wersji zaaprobowanej przez Zarządcę.

Zgodnie z art. 30 h ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym: *W przypadku wystąpienia zakłóceń w ruchu pociągów spowodowanych przez awarię techniczną lub wypadek zarządca podejmuje wszystkie konieczne kroki, aby przywrócić niezakłócony ruch pociągów. W tym celu opracowuje on plan postępowania uwzględniający organy, które należy poinformować w przypadku wystąpienia poważnych zdarzeń lub poważnych zakłóceń w ruchu pociągów. Natomiast w ust. 3 ww. przepisu wskazano, że: W nagłych przypadkach skutkujących ograniczeniem zdolności przepustowej, dostęp do przydzielonej zdolności przepustowej może zostać ograniczony bez uprzedzenia na tak długo, jak to jest konieczne do usunięcia zaistniałych skutków w niezbędnym zakresie. Zarządca może, jeżeli uzna to za konieczne, wymagać od przewoźników kolejowych, za opłatą, udostępnienia mu zasobów, które uważa za najbardziej odpowiednie do niezwłocznego przywrócenia niezakłóconego ruchu pociągów.*

Powyższe wskazuje zatem na konieczność zapewnienia szybkiego i efektywnego działania zmierzającego do udroźnienia szlaku kolejowego. Zadanie to zostało powierzone Zarządcy. PKP PLK musi mieć zatem możliwość sprawnego reagowania na tego typu sytuacje. Skutecznym narzędziem do realizacji tego celu jest, w obecnie obowiązującym systemie, zapis dotyczący możliwości przenoszenia na Przewoźnika kosztów związanych ze ściągnięciem taboru Przewoźnika. W ocenie Prezesa UTK bezpieczeństwo ruchu kolejowego a także jego niezakłócone funkcjonowanie, powinno stanowić priorytet zarówno dla Przewoźnika jak i Zarządcy, dlatego też stworzenie wyjątku w odniesieniu do tylko jednego przewoźnika mogłoby spowodować utrudnienia związane z szybkim i efektywnym działaniem związanym z udroźnieniem linii kolejowej. Należy zauważyć, że również w interesie faktycznym Przewoźnika leży jak najszybsze udroźnienie szlaku, ponieważ brak drożności linii kolejowej powoduje straty materialne jak i wizerunkowe także po jego stronie (opóźnienia, długotrwałe oczekiwanie i związane z tym skargi pasażerów). Obu Stronom powinno zatem zależeć na jak najsprawniejszym ściągnięciu pojazdu. Nieistotne jest przy tym, czy następuje ściągnięcie taboru sprawnego czy nie – w celu szybkiego udroźnienia szlaku niecelowe jest badanie sprawności ściąganego pojazdu. Dodatkowo należy zauważyć, że w przypadku nałożenia na Przewoźnika kosztów za ściągnięte pojazdy, w sytuacji gdy winny zdarzeniu powodującym tę konieczność jest inny podmiot np. inny przewoźnik, to PKP IC może dochodzić zwrotu tych kosztów na drodze cywilnej.

Co jednak istotne, jeżeli ściągnięcie taboru następuje na skutek zdarzenia spowodowanego z winy Zarządcy, to w takim przypadku PKP PLK powinna ponosić koszty związane z usunięciem skutków tego zdarzenia, czyli również koszty ściągnięcia taboru przewoźników kolejowych. W związku z tym zasadne wydaje się szczegółowe uregulowanie w najbliższej przyszłości tej kwestii przez Zarządcę w Regulaminie Sieci, w tym zapewnienie właściwych procedur reklamacyjnych w tym zakresie.

#### **§ 11 ust. 7 projektu negocjowanej umowy i Decyzji**

##### **Stanowisko PKP IC:**

PKP IC proponuje wykreślenie sformułowania: *w ramach zabezpieczonych środków finansowych.*

Zdaniem PKP IC brak jest uzasadnienia dla ujmowania zastrzeżenia zapewnienia źródeł finansowania po stronie PKP PLK. Przewoźnik ponosi koszty w związku z wprowadzonymi ograniczeniami w dostępie do infrastruktury/zamknięciami torowymi z powodu prac prowadzonych przez Zarządcę i powinien uzyskać ich zwrot od Zarządcy niezależnie od tego, czy Zarządca zabezpieczył na ten cel źródło finansowania.

##### **Stanowisko PKP PLK:**

Zarządca nie wyraża zgody na ww. zmianę.

PKP PLK zauważa, że zgodnie z art. 5 ust. 1 pkt 2, 3 i 4 ustawy o transporcie kolejowym obowiązkiem PKP PLK jest utrzymanie, rozwój i odnowienie infrastruktury kolejowej, a w myśl art. 30 ust. 12 ustawy o transporcie kolejowym PKP PLK może dokonywać zmian rozkładu jazdy pociągów. W związku z tymi postanowieniami zarówno w Regulaminie sieci, jak i w umowie o wykorzystanie zdolności przepustowej został opracowany system współpracy pomiędzy przewoźnikami a zarządcą infrastruktury w związku z potrzebą prowadzenia działalności inwestycyjnej, co jest typową okolicznością na infrastrukturze sieciowej, a w jego ramach ujęte są zagadnienia dotyczące komunikacji zastępczej. Infrastruktura kolejowa ma charakter sieciowy i przeprowadzanie prac związanych z jej utrzymaniem, remontami, rozwojem itp., nie jest możliwe bez organizacji zamknięć torowych. Przepisy prawa w tym zakresie dokładnie precyzują możliwość wydatkowania środków finansowych na realizację powyższych zadań. Natomiast finansowanie przez zarządcę infrastruktury kolejowej kosztów Przewoźnika w przypadku, kiedy PKP PLK wykonuje swoje ustawowe

zadania, nie wynika z żadnych przepisów prawa i zdaniem Zarządcy *jest nieuprawnionym żądaniem PKP IC finansowania jego działalności*. PKP PLK uwzględni w rozliczeniach za dostęp do infrastruktury kolejowej zmniejszenie opłaty podstawowej zgodnie z ustanowionym przez ustawodawcę systemem, w oparciu o § 21 ust. 22, 23 i 24 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. poz. 755, z późn. zm.), co stanowi rekompensatę za konieczność poniesienia przez przewoźników kosztów zmian w rozkładzie jazdy.

#### **Uzasadnienie Prezesa UTK:**

Prezes UTK nie wyraża zgody na ww. zmianę.

Zarządca infrastruktury – PKP PLK jest zobowiązany na podstawie art. 5 ust. 1 pkt 2, 3 i 4 ustawy o transporcie kolejowym do utrzymania, rozwoju i odnawiania infrastruktury kolejowej którą zarządza. Ponadto, na podstawie art. 30 ust. 12 tejże ustawy, Zarządca może dokonywać zmian w rozkładzie jazdy. Należy zatem przyjąć, że działalność Zarządcy związana z modernizacją linii kolejowych upoważnia go do dokonywania zamknięć torowych czy czasowych ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury. Co istotne, Zarządca przewidział w umowie możliwość dochodzenia przez Przewoźnika zwrotu innych kosztów, pod warunkiem, że Zarządca będzie miał możliwość sfinansowania zwrotu tych kosztów ze źródeł, z których pochodzi finansowanie na inwestycję modernizacyjną, z powodu której Zarządca zmuszony był do wprowadzenia ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej.

Samo ograniczenie w korzystaniu z infrastruktury kolejowej z powodów związanych z obowiązkami wynikającymi z art. 5 ustawy o transporcie kolejowym nie stanowi o niewykonaniu bądź nieprawidłowym wykonaniu umowy o przydzielenie zdolności przepustowej. Jest to sytuacja przewidziana w tego typu umowie, jak również w Regulaminie Sieci. W związku z tym, zapisy projektu negocjowanej umowy nie są niezgodne z przepisami powszechnie obowiązującymi, dlatego też w ocenie Prezesa UTK jako takie nie wymagają zmiany w przedmiotowej Decyzji. Zarządca może zastrzec warunkowanie zwrotu kosztów wskazanych w § 11 projektu negocjowanej umowy.

#### **§ 11 ust. 7 akapit drugi projektu negocjowanej umowy i Decyzji**

##### **Stanowisko PKP IC:**

Zdaniem PKP IC istnieje konieczność uzupełnienia katalogu kosztów podlegających refakturowaniu ze strony Zarządcy na rzecz Przewoźnika o koszty wskazane przez PKP IC – tj.

- *kosztów obsługi mobilnych informatorów;*
- *kosztów wykonania tablic i ulotek dla podróżnych;*
- *kosztów obsługi rewidenckiej, które są skutkiem powstania nowych dodatkowych stacji postojowych przed miejscem prowadzenia robót oraz za miejscem prowadzenia robót w przypadku wykonania takich dodatkowych czynności;*
- *kosztów obsługi manewrowej na stacji przed miejscem prowadzenia robót oraz za miejscem prowadzenia robót w przypadku wykonania takich dodatkowych czynności;*
- *dotychczasowych kosztów związanych z uruchomieniem tymczasowych punktów czyszczeń taboru.*

Powyższe koszty, w ocenie PKP IC, są kosztami realnie ponoszonymi przez Przewoźnika w związku z wprowadzonymi ograniczeniami w dostępie do infrastruktury, tj. niezależnie od Przewoźnika. PKP IC zauważa, że zapisy dotychczasowych umów o wykorzystanie infrastruktury kolejowej z PKP PLK obejmowały wskazane koszty.

##### **Stanowisko PKP PLK:**

Zarządca nie wyraża zgody na ww. zmianę.

Działalność PKP PLK jest finansowana z opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej pobieranych od przewoźników kolejowych oraz ze środków publicznych otrzymywanych w ramach umowy wieloletniej na realizację programu *Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku* i tylko w ramach tych środków PKP PLK może pokrywać ewentualne koszty zgłaszane przez przewoźników kolejowych. W umowie wieloletniej są wskazane tylko koszty komunikacji zastępczej jako możliwe do refundowania przewoźnikom kolejowym. PKP PLK nie wyraża zgody na zmiany zapisów § 11 ust 7 w zakresie rozszerzenia katalogu kosztów, ponoszonych przez PKP IC w związku z ograniczeniami w dostępie do infrastruktury kolejowej, gdyż w jej ocenie może to prowadzić do sytuacji, że w zasadzie każdy koszt PKP IC mógłby być zakwalifikowany jako inny koszt i refakturowany na rzecz PKP PLK. Zarządca wyjaśnia, że wprowadzenie zamkniętego katalogu kosztów ma spowodować ograniczenie w nadinterpretowaniu zapisów z tym związanych. W poprzednich latach nadinterpretacja zapisów z tym związanych pociągała za sobą próby dochodzenia przez przewoźników kolejowych zwrotu nienależnych kosztów, co w konsekwencji doprowadziło do toczących się przed sądami 19 spraw dotyczących obciążenia PKP PLK kosztami konwojentów zatrudnianych przez przewoźnika w każdym autobusie komunikacji zastępczej oraz 20 spraw



dotyczących obciążenia PKP PLK kosztami maszynistów w związku z przejazdem próżnych składów pasażerskich trasą okrężną.

#### **Uzasadnienie Prezesa UTK:**

Prezes UTK postanowił przychylić się do propozycji PKP IC i dodać do § 11 ust. 7 akapit drugi projektu negocjowanej umowy i Decyzji zapis o treści:

- *kosztów obsługi mobilnych informatorów;*
- *kosztów wykonania tablic i ulotek dla podróżnych;*
- *kosztów obsługi rewidenckiej, które są skutkiem powstania nowych dodatkowych stacji postojowych przed miejscem prowadzenia robót oraz za miejscem prowadzenia robót w przypadku wykonania takich dodatkowych czynności;*
- *kosztów obsługi manewrowej na stacji przed miejscem prowadzenia robót oraz za miejscem prowadzenia robót w przypadku wykonania takich dodatkowych czynności;*
- *dotychczasowych kosztów związanych z uruchomieniem tymczasowych punktów czyszczeń taboru.*

Nie można zgodzić się ze stanowiskiem PKP PLK, że przystanie na propozycje PKP IC pozwoli na dochodzenie przez przewoźników kolejowych każdego kosztu związanego z komunikacją zastępczą. PKP IC proponowała bowiem jedynie rozszerzenie katalogu kosztów, a nie stworzenie katalogu otwartego, który rzeczywiście mógłby pozwalać na dochodzenie zwrotu nieokreślonych kosztów. Jednakże zapis o treści uwzględniającej propozycje PKP IC spowoduje jedynie rozszerzenie katalogu zamkniętego – co pozwoli przewoźnikom na dochodzenie jedynie konkretnie wskazanych w tym katalogu kosztów.

Odnosząc się już do samego rozszerzenia katalogu kosztów, zgodnie z wolą PKP IC, to dochodzenie zwrotu kosztów z tego katalogu zgodnie z zapisami § 11 projektu umowy jest i tak procesem niejako „warunkowym”. Zwrot tych kosztów odbywa się na podstawie odrębnego porozumienia i tylko w przypadku gdy Zarządca ma zapewnione środki na sfinansowanie tych zwrotów.

Dodatkowo, co zostało podkreślone w projekcie umowy (w § 11 ust. 7), nie są zwracane koszty, które Przewoźnik i tak by poniósł niezależnie od zaistniałego ograniczenia w korzystaniu z infrastruktury. Dlatego też Prezes UTK nie widzi uzasadnienia do ograniczania tego katalogu w zakresie zaproponowanym przez PKP PLK. Przewoźnik kolejowy powinien mieć możliwość obciążania PKP PLK wyżej wymienionymi kosztami tylko w sytuacji, gdy zostały one zgłoszone Zarządcy i z nim uzgodnione. Niemniej jednak należy mieć na uwadze, że każdy przypadek powinien być rozpatrywany indywidualnie, po wykazaniu przez przewoźnika kolejowego zasadności i celowości poniesionych kosztów i przedstawieniu dowodów potwierdzających daną okoliczność.

W ocenie Prezesa UTK ww. koszty są kosztami uzasadnionymi w kontekście zmian organizacyjnych powstałych wskutek wprowadzenia ograniczeń w dostępie do infrastruktury, będącymi skutkiem działań leżących po stronie Zarządcy. W związku z tym Przewoźnik powinien mieć możliwość dochodzenia tego rodzaju kosztów.

Jak wskazywano wcześniej, zwrot kosztów uregulowanych w § 11 ust. 7 projektu umowy odbywa się na podstawie odrębnego porozumienia zawieranego pomiędzy Przewoźnikiem a Zarządcą. Do PKP PLK należy bowiem ostateczna decyzja o przyznaniu bądź nie wnioskowanych przez Przewoźnika kosztów. Warunkiem udzielania przedmiotowej refundacji kosztów jest uzyskanie przez Zarządcę środków finansowych na pokrycie tej refundacji. Tym bardziej więc należy przyjąć, że jeżeli zwrot tych kosztów odbywa się „warunkowo”, to należy umożliwić Przewoźnikowi podjęcie próby zwrotu uzasadnionych kosztów związanych w wprowadzeniem komunikacji zastępczej.

W ocenie Prezesa UTK przewoźnicy kolejowi mają prawo do rekompensat z tytułu występujących na sieci kolejowej PKP PLK utrudnień spowodowanych znaczną skalą prac remontowo-modernizacyjnych. Niemniej jednak, mimo że inwestycje i modernizacje linii kolejowych są zjawiskiem jak najbardziej pożądanym i zasadnym, to nie powinny dodatkowo obciążać przewoźników kolejowych. Przewoźnicy ponoszą bowiem i tak wysokie koszty związane z koniecznością przejazdów trasami okrężnymi, zaangażowaniem dodatkowych zasobów czy wydłużonymi czasami jazdy pociągów oraz nieprzewidywalnością rozkładu jazdy. Taka organizacja systemu powoduje, że kolej – mimo trwającego procesu modernizacji i inwestycji – jest coraz mniej konkurencyjna w stosunku do innych gałęzi transportu. Przekłada się to również na utratę klientów korzystających z tych usług.

W przypadku gdy Przewoźnik (któremu przydzielono zdolność przepustową), ma zagwarantowany jedynie zwrot kosztów komunikacji zastępczej, określonych w Regulaminie Sieci (w załączniku 16) jako: *różnicę pomiędzy udokumentowanymi fakturami wydatkami, które poniósł przewoźnik za wykonanie przez przewoźnika drogowego usługi komunikacji zastępczej, obejmującymi wynajęcie pojazdu drogowego z kierowcą a kosztami za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, które poniósłby przewoźnik w przypadku realizacji przejazdu pociągu (na odcinku, na którym został odwołany pociąg z przyczyn leżących po stronie PLK, a za który została wprowadzona komunikacja zastępcza,*



powinien mieć możliwość dochodzenia (nawet pod warunkiem niezależnym od niego) innych kosztów, które są ściśle powiązane z wprowadzeniem komunikacji zastępczej.

W ocenie Prezesa UTK rozszerzony katalog takich kosztów, zaproponowany przez PKP IC, należy uznać za uzasadniony. Zwrot kosztów wskazanych w katalogu z § 11 ust. 7 projektu umowy pozwoli na sfinansowane części kosztów po stronie Przewoźnika, które ten poniósł w związku ze zmianami organizacyjnymi, które musiał wprowadzić na skutek korzystania z komunikacji zastępczej (*koszty dodatkowej obsługi rewidenckiej czy koszty dodatkowej obsługi manewrowej na stacji przed miejscem prowadzenia robót oraz za miejscem prowadzenia robót w przypadku wykonania takich dodatkowych czynności*). Już samo wprowadzenie zmian w zaplanowanym przez Przewoźnika rozkładzie jazdy powoduje ponoszenie wysokich kosztów związanych z wprowadzeniem zmian w organizacji realizacji przewozów czy opracowaniem informacji dla pasażerów. Niekiedy również wprowadzone zmiany powodują, że przewoźnik nie może wywiązać się ze zobowiązań nałożonych przez organizatora publicznego transportu zbiorowego. Przewoźnik w takiej sytuacji musi bowiem ponieść koszty zmian rozkładu jazdy, dodatkowej informacji pasażerskiej, zmian organizacyjnych, jakie u niego zachodzą, w tym koszty wykonania tablic i ulotek dla podróżnych. W przypadku dużej liczby podróżnych mogą wystąpić inne koszty związane z obsługą pasażerów w tym np. koszty zatrudnienia pracowników obsługi w przypadku uruchomienia dodatkowych pojazdów drogowych czy koszty obsługi mobilnych informatorów. W przypadku znacznych zmian organizacyjno-technicznych zasadnym wydaje się uruchomienie tymczasowych punktów czyszczeń taboru, jeżeli nie jest możliwe lub bardzo utrudnione skorzystanie przez Przewoźnika z jego stałych punktów służących tego typu usługom.

Przewoźnik zobowiązany jest do udowodnienia racjonalności i celowości poniesionych kosztów. Sam fakt zawarcia w katalogu w § 11 ust. 7 projektu umowy kosztów, których może domagać się Przewoźnik, nie świadczy o tym, że zwrot tych kosztów jest zagwarantowany. W związku z tym w ocenie Prezesa UTK katalog ten może zostać rozszerzony na wskazane przez PKP IC przypadki.

Co istotne, w przypadku wprowadzenia zapisu o treści proponowanej przez Przewoźnika, katalog z § 11 ust. 7 projektu umowy nadal nie będzie mógł być uznany za katalog otwarty – na co niesłusznie zwraca uwagę Zarządca. Dalej bowiem zawarte będą w nim jedynie koszty wskazane tam *expressis verbis*. Jeżeli koszty wskazane w § 11 są dochodzone przez Przewoźnika na podstawie porozumienia i w związku z tym są rozpatrywane indywidualnie, to w ocenie Prezesa UTK katalog tych kosztów pomimo tego, że jest zamkniętym katalogiem, powinien przewidywać taki zakres kosztów, aby Przewoźnik mógł w zależności od potrzeb i konkretnej sytuacji mieć możliwość skorzystania z odpowiedniej pozycji z katalogu wskazanego w § 11 ust. 7 projektu umowy. Należy również pamiętać, że Przewoźnik dochodząc zwrotu przedmiotowych kosztów winien jest udowodnić (a więc także i udokumentować) ich zasadność i racjonalność.

Prezes UTK stoi bowiem na stanowisku, że przewoźnicy kolejowi powinni mieć możliwość szybkiego i sprawnego dochodzenia zwrotu poniesionych z tego tytułu kosztów, w szczególności że prowadzone prace wynikają z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, a nie przewoźnika kolejowego. Przewoźnicy kolejowi, a także ich pasażerowie, powinni zatem w najmniejszym stopniu odczuwać skutki prowadzenia prac modernizacyjnych przez Zarządcę. Wydaje się zatem słusznym przyjęcie, aby katalog kosztów z § 11 ust. 7 projektu negocjowanej umowy został rozszerzony o koszty przedstawione przez PKP IC.

## **§ 12 ust. 5 projektu negocjowanej umowy i Decyzji**

### **Stanowisko PKP IC:**

PKP IC pierwotnie proponowała dodanie ust. 5 o treści: *Przewoźnik ma możliwość składania reklamacji w każdym czasie*.

Przewoźnik zauważa, że przedmiotowy zapis funkcjonuje w obecnie obowiązującej umowie, został również ujęty w projekcie umowy na roczny rozkład jazdy 2022/2023 przekazany przez PKP PLK we wrześniu 2022 r.

W opinii PKP IC istnieje konieczność zachowania zapisu, tak by zabezpieczyć Przewoźnikowi możliwość składania reklamacji w każdym czasie i na podstawie przepisów prawa powszechnie obowiązującego.

Zdaniem PKP IC dodanie zaproponowanego zapisu jest konieczne i wynika z faktu zachodzących czasem obiektywnych przesłanek formalnoprawnych (np. wydane w kilka lat po zakończeniu postępowania reklamacyjnego prawomocne wyroki sądowe, w których to orzeczono o zmianie odpowiedzialności za dane zdarzenie).

Na podstawie negocjacji prowadzonych podczas rozprawy administracyjnej pomiędzy Przewoźnikiem i PKP PLK, PKP IC w piśmie z 1 grudnia 2022 r. znak: BBZ3-070-19/2022 zawnioskowało o zmianę zapisu w treści j.n.:

*Przewoźnik ma możliwość składania w terminie 1 roku i 7 miesięcy od dnia zdarzenia, a w przypadku, jeżeli postępowanie wyjaśniające co do zdarzenia nie zakończy się co najmniej w rok od dnia zdarzenia - 6 miesięcy od dnia zakończenia postępowania.*

PKP IC wskazała, że pasażerowie mogą składać wnioski o odszkodowanie z tytułu opóźnienia pociągu w terminie 1 roku. Oznacza to, że w przypadku ustalania należności z tytułu przejazdów ze stycznia 2023 pasażer może złożyć reklamację

31.01.2024 r. Po tym czasie, tj. po 1 roku i 1 miesiącu biuro merytoryczne PKP IC ds. windykacji rozpoczyna weryfikację podmiotu odpowiedzialnego za zdarzenie, którego następstwem było opóźnienie i konieczność wypłaty odszkodowań i wydania poczęstunków awaryjnych oraz zawnioskowania zastępczej komunikacji autobusowej. Sześć miesięcy natomiast to minimalny okres, w którym jest możliwa analiza dokumentacji, uzyskanie dokumentów kończących postępowania prowadzone w następstwie zdarzeń, korespondencji z Zarządcą lub podmiotami wskazanymi w SEPE jako odpowiedzialnymi za zdarzenie.

#### **Stanowisko PKP PLK:**

Zarządca nie wyraża zgody na ww. zmianę.

PKP PLK uważa, że pierwotnie zaproponowany przez PKP IC zapis – wskazujący, że reklamacja możliwa jest w każdym czasie, pozwoli na utrzymywanie stanu niepewności przez nieoznaczony okres czasu. Zasadniczą ideą rozwiązań przewidzianych w § 12 projektu umowy ma być szybka weryfikacja przez przewoźnika usług, z tytułu których PKP PLK wystawia faktury, aby wzajemne rozliczenia pomiędzy stronami nie były obciążone niepewnością i nie powodowały sporów w przyszłości. Rozwiązanie proponowane przez PKP IC daje możliwość składania reklamacji bez żadnego ograniczenia czasowego, a więc nawet po wystawieniu faktury i jej opłaceniu przez PKP IC. Zdaniem Zarządcy taki stan spowoduje niepotrzebne zamieszanie w zakresie rozliczeń. Dodatkowo PKP PLK zaznacza, że umożliwienie składania reklamacji bez żadnego ograniczenia czasowego jest rozwiązaniem zasadniczo niespotykanym w obrocie prawnym, nawet w relacjach z konsumentami, którzy zazwyczaj mają oznaczony termin na złożenie reklamacji, dla których rozwiązania prawne mają być z zasady bardziej przychylnie.

W związku z powyższym PKP PLK proponuje albo całkowicie usunąć propozycję PKP IC, albo zmodyfikować ją w sposób, który oznaczy określony termin na złożenie reklamacji.

#### **Uzasadnienie Prezesa UTK:**

Prezes UTK wyraża zgodę na proponowaną przez PKP IC zmianę (wskazaną w stanowisku PKP IC z 1 grudnia 2022 r. znak: BBZ3-070-19/2022) i zmienia zapis § 12 ust. 5 projektu negocjowanej umowy i Decyzji na następujący:

*Przewoźnik ma możliwość składania w terminie 1 roku i 7 miesięcy od dnia zdarzenia, a w przypadku, jeżeli postępowanie wyjaśniające co do zdarzenia nie zakończy się co najmniej w rok od dnia zdarzenia - 6 miesięcy od dnia zakończenia postępowania.*

Stan niepewności dla którejkolwiek ze Stron jest stanem niepożądanym. Przewoźnik powinien mieć możliwość składania reklamacji oraz możliwość weryfikacji jakości usług świadczonych przez Zarządcę, jednakże uprawnienie to nie może być nieograniczone w czasie. Z tego też powodu Prezes UTK postanowił przychylić się do stanowiska PKP IC przedstawionego w piśmie z 1 grudnia 2022 r. znak: BBZ3-070-19/2022. Pierwotnie we wniosku PKP IC wносиła o możliwość składania reklamacji w każdym czasie.

W ocenie Prezesa UTK zapis w takiej formie, w szczególności z wyznaczeniem terminu końcowego do składania reklamacji, pozwoli Przewoźnikowi na zabezpieczenie jego interesów, przy jednoczesnym braku stanu niepewności po obu stronach tego stosunku. Termin wskazany przez Przewoźnika ze względu na specyfikę stosunków wydaje się terminem odpowiednim dla obu Stron.

#### **Załącznik 5 pkt 7 do projektu negocjowanej umowy i Decyzji**

##### **Stanowisko PKP IC:**

Zdaniem PKP IC niezbędne jest podwyższenie stawki kary umownej z wielokrotności stawki 4,33 zł na 86,60 zł, w przypadku zgłoszenia nieprawidłowo przekazanych informacji o pociągu.

W ocenie PKP IC zmiana wartości wpłynie pozytywnie na jakość świadczonych usług i wypełni funkcję mobilizującą w zakresie poprawy ww. jakości w odniesieniu do działań Zarządcy. Obecna stawka nie pełni funkcji „wychowawczej” i nie spełnia, zdaniem PKP IC, walorów dyscyplinujących wobec Zarządcy.

PKP IC zaznacza również, że włożona praca i koszty materiałów po stronie Przewoźnika podczas opracowywania przedmiotowej reklamacji przewyższają stawkę kary.

Ponadto PKP IC zwraca uwagę na panujący chaos informacyjny, m.in. w obszarze WWK i w związku z remontem stacji Warszawa Zachodnia. Wśród konsekwencji braku dostarczenia pasażerowi prawidłowej informacji można wymienić np. odjazd pociągu z innego niż wskazany w informacji peronu i niezabrania przez pociąg podróży.

Zdaniem PKP IC: *jako podmiot z którym pasażer zawiera umowę przewozu, stanowi „uosobienie” nieprawidłowości w oczach pasażera i to on notuje straty zarówno wizerunkowe, jak i materialne.*

Uzasadniając wysokość proponowanej przez PKP IC kwoty, Przewoźnik wskazał na:

- koszty pracownicze po stronie PKP IC w zakresie obsługi administracyjnej – *od 1 stycznia do 1 listopada 2022 r. łącznie zostało przekazanych do Zarządcy 500 spraw z tytułu nieprawidłowości w informacji pasażerskiej. PKP poinformowała, że nałożonych z tego tytułu kar było 278 na łączną kwotę 11.998,43 zł (obsługa administracyjna zgłoszonych nieprawidłowości w informacji pasażerskiej to w sumie 1 etat i wynosi średnio 7.505 zł/1 miesiąc). W skali 11 miesięcy średni koszt to 82.555 zł;*
- *koszty ponoszone wobec pasażerów – średnia uznana kwota roszczenia wypłacana w reklamacji z tytułu błędnej informacji pasażerskiej w komunikatach megafonowych i informacji wizualnej dla jednego klienta w okresie 1 stycznia – 30 września 2022 r. wynosi 74,49 zł. W przypadku błędnej informacji podanej na jednej stacji, licząc średnio 4 osoby wprowadzone w błąd, daje kwotę 297,96 zł.*

#### **Stanowisko PKP PLK:**

Zarządca nie wyraża zgody na ww. zmianę.

PKP PLK nie widzi uzasadnienia dla 20-krotnego wzrostu stawki w zakresie kary z tytułu niewłaściwego wygłaszania komunikatu megafonowego i/lub podawania informacji wizualnej z 4,33 zł na 86,60 zł. Zdaniem Zarządcy PKP IC nie ponosi opłaty z tytułu świadczonej przez PKP PLK usługi wygłaszania komunikatów megafonowych oraz podawania informacji wizualnej. Ponadto PKP PLK podkreśla, że wysokość innych kar umownych obowiązujących na rozkład jazdy pociągów 2022/2023 nie uległa zmianie w stosunku do rozkładu jazdy 2021/2022.

#### **Uzasadnienie Prezesa UTK:**

Prezes UTK wyraża częściową zgodę na zmianę treści zapisu pkt 7 Załącznika 5 do projektu negocjowanej umowy. Jednakże w ocenie Prezesa UTK wysokość kary zaproponowana przez PKP IC jest zbyt wygórowana, stanowi bowiem 20 krotność stawki obowiązującej w poprzednim rozkładzie jazdy, a Przewoźnik nie wykazał dostatecznie zasadności podwyższenia tej kary we wskazanej przez PKP IC wysokości. Z tego też względu Prezes UTK zmienił ww. zapis z 4,33 zł na 43,30 zł.

Przedmiotowa kara jest naliczana za każdą nieprawidłową informację, o której mowa w ust. 1 pkt 2 projektu negocjowanej umowy (w przypadku nieprawidłowo przekazanych informacji głosowych i wizualnych o pociągu), dla danego pociągu i danej stacji jego zatrzymania.

Prezes UTK przychyliła się do argumentacji PKP IC nt. negatywnych skutków wizerunkowych po stronie Przewoźnika w sytuacji popełnienia przez PKP PLK błędu w zakresie komunikatów głosowych. Dodatkowo Prezes UTK widzi związek pomiędzy prawidłowością wygłaszania komunikatów głosowych a punktualnością odjazdów pociągów, bowiem zamieszanie spowodowane błędnym wygłaszaniem komunikatów może doprowadzić do chaosu i konsternacji wśród podróżnych, co może z kolei przyczynić się do opóźniania wyjazdów pociągów z danej stacji. Wyżej wymienione sytuacje mają zdecydowanie negatywny wpływ na wizerunek kolei. Pomyłki pasażerów powodujące odjazd niewłaściwym pociągiem lub spóźnienie się na właściwy pociąg, wynikające z błędnych komunikatów głosowych i/lub wizualnych, mogą w konsekwencji spowodować rezygnację z usług kolejowych przez podróżnych, a co z tym związane również spadek zainteresowania podróżowania transportem kolejowym.

W ocenie Prezesa UTK należy podejmować działania zmierzające w kierunku poprawy oferty kolejowej w tym także jakości obsługi świadczonych na rzecz pasażera. Jednym z wyznaczników jakości tych usług jest m.in. prawidłowa informacja pasażerska oraz punktualność pociągów. Z tego też powodu Prezes UTK widzi zasadność podniesienia wysokości przedmiotowej kary tak, aby spełniła swoją motywującą funkcję.

Z informacji przekazanych przez PKP IC wynika, że kara umowna w wysokości przewidzianej w projekcie umowy, tj. wielokrotność stawki 4,33 zł, nie jest dla Zarządcy wystarczającą represją i w niedostateczny sposób skłania go do stosowania ww. procedury.

Co do samego charakteru kary, to należy zauważyć, że Strony zawierające umowę mogą swobodnie określać jej warunki tak, by odpowiadało to charakterowi stosunku prawnego, jaki je łączy. Jednym ze środków, których mogą używać by realizować takie założenie, jest właśnie ustalenie kary dla strony umowy, która nie wykonała lub nienależycie wykonała postanowienia umowne. Najczęściej wykorzystywana do tego celu jest właśnie kara umowna, regulowana przepisami Kodeksu cywilnego.

Zatem jedną z funkcji kar umownych jest zapewnienie wykonania zobowiązania wynikającego z umowy lub nienależycie wykonanie tego zobowiązania przez jedną ze stron stosunku umownego. Kara umowna pełni zatem rolę stymulacyjną i represyjną. Stanowi to dodatkowy czynnik mobilizujący do wykonania zobowiązania. Co istotne, kara umowna ma za zadanie motywować do spełnienia świadczenia, a nie stanowić jego ekwiwalent.

W ocenie Prezesa UTK kara umowna zaproponowana przez PKP IC w wysokości wielokrotności stawki 86,60 zł jest zbyt wygórowana, jednakże kara w brzmieniu przedstawionym przez PKP PLK, tj. w wysokości 4,33 zł – nie spełnia funkcji

motywującej i represyjnej. Z tego też powodu Prezes UTK przyjął, że kara na poziomie stawki 43,30 zł (czyli dziesięciokrotności stawki obowiązującej w poprzednim rozkładzie jazdy) spełni ww. funkcje, przy czym nie spowoduje drastycznego obciążenia PKP PLK w przypadku jej nawet wielokrotnego zastosowania.

Odnosząc się już do samej wysokości kary, to należy zauważyć, że kwota 43,30 zł jest kwotą zbliżoną do najniższych opłat za przejazd pociągów na odcinku o średniej odległości. Stawka ta oscyluje więc w okolicy podstawowej ceny biletu. Przykładowo koszt biletu z Warszawy do Poznania 2 klasą wynosi 48,30 zł. Natomiast średnia cena biletu w drugiej klasie na średniej odległości kursowania pociągów PKP IC przedstawia się następująco:

- TLK Łowicz - Poznań to 42 zł,
- IC Łowicz - Poznań to 51 zł,
- TLK Olsztyn - Warszawa 42,70 zł,
- IC Koluszki - Białystok 46,90.

Biorąc pod uwagę powyższe, stawka kary na poziomie 43,30 zł odnosi się i jest zbliżona do ceny biletu na trasę średniej odległości w 2 klasie, co uzasadnia zwiększenie stawki w zakresie kary z tytułu niewłaściwego wygłaszania komunikatu megafonowego i/lub podawania informacji wizualnej do kwoty 43,30 zł. Kwestia ta jest szczególnie istotna dla przewoźnika kolejowego obsługującego liczne połączenia dalekobieżne, jakim jest PKP IC, gdzie duże znaczenie ma komfort podróżnych jak i zapewnienie ułatwień w dotarciu przez nich na czas do właściwego pociągu, co jest szczególnie ważne przy mniejszej częstotliwości kursowania pociągów dalekobieżnych.

### **Załącznik 8 pkt 2 - do projektu negocjowanej umowy i Decyzji**

#### **Stanowisko PKP IC:**

PKP IC proponuje zmianę terminu na przekazanie informacji o uruchomieniu pociągu z innym rodzajem pojazdu trakcyjnego i/lub zwiększoną masą brutto pociągu, bez dokonania modyfikacji z 24 godzin na 2 dni robocze od zakończenia realizacji rozkładu jazdy oraz dodanie, że termin ten może biec od oznaczenia numeru pociągu.

PKP IC proponuje również dodanie zapisu: *Przy czym przed ohaszowaniem pociągu dyspozytor PLK skontaktuje się z dyspozytorem IC celem potwierdzenia rozbieżności – potwierdzając to numerem polecenia z książki dyspozytora.*

W ocenie PKP IC zaproponowane przez PKP PLK 24 godziny jest czasem za krótkim, tym bardziej, że pracownicy PKP PLK po upływie tego czasu dokonują zmian w SEPE (tj. m.in. ohaszowują pociągi). PKP IC wnioskuje, aby dyspozytor Zarządcy przed ohaszowaniem pociągu skontaktował się z dyspozytorem PKP IC w celu potwierdzenia rozbieżności, potwierdzając to numerem polecenia z książki dyspozytora.

Przedmiotową zmianę PKP IC argumentuje również faktem, iż przy zachowaniu proponowanego przez PKP PLK zapisu, pracownicy PKP IC musieliby codziennie dokonywać czynności sprawdzających w odniesieniu do każdego pociągu w zakresie jego ohaszowania (#) przez pracowników PKP PLK, nawet w odniesieniu do pociągów kursujących dwa dni wcześniej lub więcej (takie przypadki się zdarzają). Dyspozytorzy PKP PLK są w stałym kontakcie z Dyspozyturą Główną i Ekspozyturami PKP IC m.in. ustalając przyczyny opóźnień czy potwierdzając pojedynczą obsadę, znacznym więc usprawnieniem byłoby również wykonanie telefonu przed wstawieniem „#”. W dni robocze zestawienie przesyłane będzie do godz. 14:00, zaś w przypadku dni wolnych od pracy – w ciągu kolejnych 2 dni roboczych (w cyklu pracy Wydziału w godzinach 7:00 - 15:00).

PKP IC również zaznacza, że system SEPE jest systemem niedoskonałym nadal istnieją problemy w zakresie działania systemu SEPE, pracownicy Dyspozytury PKP IC informują, że zgłoszony 15 miesięcy temu problem z działaniem systemu SEPE nadal jest przez PKP PLK analizowany. Przewoźnik nadmienia również, że zdarzają się przypadki, kiedy PKP PLK nie wprowadza jakości pociągu w przeciągu 24 godzin, a dopiero nawet po 3 dniach. Bez wprowadzonej jakości przez PKP PLK pracownik PKP IC nie może dokonać autoryzacji.

#### **Stanowisko PKP PLK:**

Zarządca nie wyraża zgody na ww. zmianę.

Zdaniem Zarządcy zarówno PKP PLK jak i PKP IC posiadają dyspozyturę pracującą w trybie ciągłym, tj. 24 godzin na dobę przez 7 dni w tygodniu, *tak więc uzgadnianie wszelakich wątpliwości może i powinno odbywać się na bieżąco bez zbędnej zwłoki.* Zgodnie z zapisami § 12 ust. 1 projektu umowy, PKP IC zobowiązuje się do autoryzacji każdego swojego przejazdu (potwierdzenia w SEPE), tak więc i potwierdzenia parametrów tego pociągu. W związku z czym PKP PLK nie widzi zasadności do zmiany zasady dokonywania potwierdzania w ciągu 24 godzin od zakończenia realizacji przejazdu – tak więc zgłaszania i wyjaśniania rozbieżności związanych z parametrami pociągów związanych z oznaczeniem pociągu „#” (uruchamianie pociągu ze zwiększonym bruttem i/lub zmienionym pojazdem trakcyjnym).



**Uzasadnienie Prezesa UTK:**

Prezes UTK postanowił nie przychylić się do wniosku PKP IC i nie dokonał zmiany w pkt 2 załącznika 8 do negocjowanej umowy.

Obie strony Decyzji posiadają dyspozytury pracujące w trybie ciągłym, tj. 24 godzin na dobę przez 7 dni w tygodniu. Ponadto Przewoźnik zobowiązany jest do dokonania autoryzacji w ciągu 24 godzin. Z żadnego przepisu prawa ani Regulaminu Sieci nie wynika również, aby Zarządca był zobowiązany informować Przewoźnika o nałożeniu haszu. Co również istotne, Przewoźnik ma zawsze możliwość złożenia reklamacji w tym zakresie. Zwiększenie czasu na dokonanie przez Przewoźnika autoryzacji, zgodnie z wolą PKP IC, spowoduje jedynie wydłużenie całego procesu przy jednoczesnym możliwym dezorganizowaniu pracy Zarządcy w tym zakresie.

Odnosząc się do samego brzmienia dodatkowego zapisu zaproponowanego przez PKP IC, tj. *Przy czym przed ohaszowaniem pociągu dyspozytor PLK skontaktuje się z dyspozytorem IC celem potwierdzenia rozbieżności – potwierdzając to numerem polecenia z książki dyspozytora, należy podkreślić, że w ocenie Prezesa UTK nakazywanie każdorazowo kontaktu z dyspozytorem Przewoźnika nie jest zasadne. Lepszym rozwiązaniem byłoby wypracowanie przez Zarządcę rozwiązań systemowych, jednakowych dla wszystkich przewoźników kolejowych, np. poprzez automatyczne powiadamianie.*

**Załącznik nr 13 do projektu negocjowanej umowy i Decyzji****Stanowisko PKP IC:**

PKP IC wnioskuje o dodanie do projektu negocjowanej umowy Załącznika dotyczącego klauzuli sankcyjnej związanej z art. 5k ust. 1 rozporządzenia Rady (UE) nr 833/2014 z dnia 31 lipca 2014 r. dotyczącego środków ograniczających w związku z działaniami Rosji destabilizującymi sytuację na Ukrainie (Dz. Urz. UE L 229 z 31.07.2014 r., str. 1, z późn. zm.).

Powyższą zmianę PKP IC argumentuje przyjętym standardem postępowania w zakresie zawierania umów oraz wskazuje, że *sankcje generalne zakazujące udzielania zamówień podmiotom rosyjskim zostały wprowadzone Rozporządzeniem Rady (UE) 2022/576 z dnia 8 kwietnia 2022 r. w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) nr 833/2014 dotyczącego środków ograniczających w związku z działaniami Rosji destabilizującymi sytuację na Ukrainie, obowiązującym od dnia 9 kwietnia 2022 r., co do zasady zakazuje ono wykonywania umów przez wykonawców z Rosji – stąd w umowach zawieranych po 16 kwietnia 2022 r. konieczność załączania oświadczeń.*

**Stanowisko PKP PLK:**

Zarządca nie wyraża zgody na ww. zmianę.

Zdaniem PKP PLK załącznik ten jest całkowicie zbędny. Postanowienia w nim zawarte nie dotyczą zarządcy narodowej sieci kolejowej. Zdaniem Zarządcy tego typu klauzule PKP IC może zawierać z podmiotami z sektora prywatnego, którym zleca określone usługi.

**Uzasadnienie Prezesa UTK:**

Prezes UTK nie wyraża zgody na powyższą zmianę zaproponowaną przez PKP IC, polegającą na dodaniu załącznika nr 13.

Powyższą zmianę PKP IC argumentuje jedynie przyjętym standardem postępowania w zakresie zawierania umów, nie podając innych przyczyn, dla których zmiana ta jest dla niej istotna. W piśmie uzupełniającym stanowisko PKP IC wskazuje, że przedmiotowe rozporządzenie co do zasady zakazuje wykonywania umów przez wykonawców z Rosji.

W ocenie Prezesa UTK nie jest zasadne dodawanie załącznika nr 13 w treści zaproponowanej przez PKP IC, bowiem postanowienia zawarte w tym dokumencie nie dotyczą ani Zarządcy, ani Przewoźnika. Klauzule tego i podobnego typu są zasadne przy zawieraniu umów z podmiotami sektora prywatnego, którym zleca się określone usługi. W niniejszym przypadku załącznik ten wydaje się więc całkowicie zbędny.

Przepisy rozporządzenia Rady (UE) nr 833/2014 z dnia 31 lipca 2014 r. dotyczącego środków ograniczających w związku z działaniami Rosji destabilizującymi sytuację na Ukrainie (Dz. Urz. UE L 229 z 31.07.2014 r., str. 1, z późn. zm.) wskazują na dwa odrębne zakazy: pierwszy – zakazujący udzielania wszelkich zamówień publicznych lub koncesji objętych zakresem dyrektyw w sprawie zamówień publicznych; drugi – zakazujący dalszego wykonywania wszelkich zamówień publicznych objętych zakresem dyrektyw w sprawie zamówień publicznych. Powyższy zakaz dotyczy więc wszystkich zamówień publicznych lub koncesji objętych zakresem dyrektyw w sprawie zamówień publicznych, a także enumeratywnie wymienionych kategorii zamówień, co do których dyrektywy nie znajdują zastosowania. Biorąc pod uwagę powyższe, ww. przepisy nie znajdują zastosowania w przedmiotowej sprawie, w związku z czym dodanie ww. klauzuli zaproponowanej przez PKP IC jest całkowicie zbędne.



**Ad. II Nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności**

Prezes UTK nadał niniejszej Decyzji, na podstawie art. 30d ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, rygor natychmiastowej wykonalności. Zgodnie z przywołanym wyżej przepisem, decyzji w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej, która zastępuje umowę o wykorzystanie zdolności przepustowej, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności. Przytoczony przepis art. 30d ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym ma charakter normy bezwzględnie obowiązującej. Oznacza to, że Prezes UTK nie może swobodnie decydować o tym, czy decyzja powinna mieć nadany rygor natychmiastowej wykonalności, czy też nie. Biorąc zatem pod uwagę jednoznaczny i obligatoryjny charakter tego przepisu, nadanie przedmiotowej Decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności było konieczne i uzasadnione.

**POUCZENIE**

Strona niezadowolona z niniejszej decyzji może wnieść odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Odwołanie od decyzji wnosi się za pośrednictwem Prezesa UTK w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji, zgodnie z art. 30d ust. 3 w zw. z art. 13b ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym oraz art. 479<sup>69</sup> § 1 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. - Kodeks postępowania cywilnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 1805, z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.c.”. Postępowanie w sprawie odwołania od niniejszej decyzji toczy się według przepisów k.p.c. o postępowaniu w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego (art. 13b ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym).

Oplata od odwołania wynosi 1 000 zł, zgodnie z art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r. poz. 1125), zwanej dalej „u.k.s.c.”. Oplata uiszczana jest a rachunek bankowy sądu lub w kasie sądu właściwego lub w znakach opłaty sądowej według ustalonego wzoru, zgodnie z § 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 21 marca 2016 r. w sprawie sposobu uiszczania opłat sądowych w sprawach cywilnych (Dz. U. poz. 408, z późn. zm.).

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*

**ZAŁĄCZNIK NR 1 DO DECYZJI ZASTĘPUJĄCEJ UMOWĘ  
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO  
PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW  
2022/2023**

....., dnia .....

*(nazwa Przewoźnika – pieczęć firmowa z adresem)*

*Lub (nazwa jednostki organizacyjnej Zarządcy*

*– pieczęć firmowa z adresem)*

*( W Z Ó R )*

**U P O W A Ź N I E N I E**

do prac w zespole do ustalenia wysokości strat i odpowiedzialności za nie

Upoważniam Pana/Panią *(imię i nazwisko)* ....., *(stanowisko)*  
..... do prac w zespole do ustalenia wysokości strat i odpowiedzialności  
za nie, w sprawie zdarzenia/sytuacji potencjalnie niebezpiecznej zaistniałej w dniu ....., *(miejsce*  
*wystąpienia zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej)*.....

Oświadczam, że wyżej wymieniony/a posiada kompetencje niezbędne do ustalenia wysokości strat i odpowiedzialności  
za nie.

.....  
*(pieczęć i podpis osoby upoważniającej)*

**ZAŁĄCZNIK NR 2 DO DECYZJI ZASTĘPUJĄCEJ UMOWĘ  
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO  
PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW  
2022/2023**

**PRZEKAZYWANIE INFORMACJI O PLANOWANYCH  
ZMIANACH W ORGANIZACJI RUCHU**

1. Przewoźnik zamawia u Zarządcy, ze wskazanych zakładów linii kolejowych - IZ (wybrane pozycje należy oznaczyć znakiem X), przekazywanie:

- 1) informacji o zwołaniu komisji, na której opracowywane będą regulaminy tymczasowe prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót, zwaną dalej komisją RTPR, na adres e-mail: [prj@intercity.pl](mailto:prj@intercity.pl), [sekretariat.bzw@intercity.pl](mailto:sekretariat.bzw@intercity.pl), [sekretariat.bzp@intercity.pl](mailto:sekretariat.bzp@intercity.pl), [sekretariat.bzk@intercity.pl](mailto:sekretariat.bzk@intercity.pl), [sekretariat.bzg@intercity.pl](mailto:sekretariat.bzg@intercity.pl)

x IZ Białystok	x IZ Nowy Sącz	x IZ Sosnowiec
x IZ Bydgoszcz	x IZ Olsztyn	x IZ Szczecin
x IZ Częstochowa	x IZ Opole	x IZ Tarnowskie Góry
x IZ Gdynia	x IZ Ostrów Wielkopolski	x IZ Wałbrzych
x IZ Kielce	x IZ Poznań	x IZ Warszawa
x IZ Kraków	x IZ Rzeszów	x IZ Wrocław
x IZ Lublin	x IZ Siedlce	x IZ Zielona Góra
x IZ Łódź	x IZ Skarżysko Kamienna	

- 2) zatwierdzonych regulaminów tymczasowych prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót oraz wprowadzone do nich aneksy/zmiany na adres e-mail: [prj@intercity.pl](mailto:prj@intercity.pl); [sekretariat.bzw@intercity.pl](mailto:sekretariat.bzw@intercity.pl), [sekretariat.bzp@intercity.pl](mailto:sekretariat.bzp@intercity.pl), [sekretariat.bzk@intercity.pl](mailto:sekretariat.bzk@intercity.pl), [sekretariat.bzg@intercity.pl](mailto:sekretariat.bzg@intercity.pl)

x IZ Białystok	x IZ Nowy Sącz	x IZ Sosnowiec
x IZ Bydgoszcz	x IZ Olsztyn	x IZ Szczecin
x IZ Częstochowa	x IZ Opole	x IZ Tarnowskie Góry
x IZ Gdynia	x IZ Ostrów Wielkopolski	x IZ Wałbrzych
x IZ Kielce	x IZ Poznań	x IZ Warszawa
x IZ Kraków	x IZ Rzeszów	x IZ Wrocław
x IZ Lublin	x IZ Siedlce	x IZ Zielona Góra
x IZ Łódź	x IZ Skarżysko Kamienna	

- 3) zawiadomień o zarządzeniu przez IZ zamknięcia dla ruchu pociągów toru lub innego ograniczenia ruchu, dla umożliwienia wykonania robót (dawniej: „adres 13”) na adres e-mail: prj@intercity.pl; sekretariat.bzw@intercity.pl, sekretariat.bzk@intercity.pl, sekretariat.bzg@intercity.pl;

.....;

x IZ Białystok	x IZ Nowy Sącz	x IZ Sosnowiec
x IZ Bydgoszcz	x IZ Olsztyn	x IZ Szczecin
x IZ Częstochowa	x IZ Opole	x IZ Tarnowskie Góry
x IZ Gdynia	x IZ Ostrów Wielkopolski	x IZ Wałbrzych
x IZ Kielce	x IZ Poznań	x IZ Warszawa
x IZ Kraków	x IZ Rzeszów	x IZ Wrocław
x IZ Lublin	x IZ Siedlce	x IZ Zielona Góra
x IZ Łódź	x IZ Skarżysko Kamienna	

2. W piśmie zwołującym komisję RTPR zostanie zawarta informacja o przewidywanych przerwach w ruchu powyżej przerwy technologicznej ujętej w obowiązującym rozkładzie jazdy oraz o potrzebie wprowadzenia komunikacji zastępczej.

Zawarcie informacji, o których mowa powyżej, obowiązuje również w piśmie zwołującym komisję RTPR na opracowanie aneksu/zmiany do regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót.

3. Ujednocila się temat wiadomości e-mail w następujący sposób:

- 1) dla zawiadomień zwołujących komisję RTPR:

Komisja RTPR (*data komisji*) IZ (*nazwa zakładu*) (*lokalizacja robót*)

na przykład:

Komisja RTPR 15.12.2022 IZ Rzeszów linia nr ..... szlak/posterunek ruchu/ ..... tor nr .....

- 2) dla zatwierdzonych regulaminów tymczasowych prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót oraz wprowadzonych do nich aneksów/zmian:

Regulamin Tymczasowy IZ (*nazwa zakładu*) (*numer regulaminu*) (*lokalizacja robót*)

na przykład:

Regulamin Tymczasowy IZ Zielona Góra nr IZ17EI.602.149.2022.b linia nr ..... szlak/posterunek ruchu/ ..... tor nr .....

- dla aneksów/zmian do treści regulaminów tymczasowych prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót:

Aneks nr ..... do Regulaminu Tymczasowego IZ (*nazwa zakładu*) (*numer regulaminu*) (*lokalizacja robót*)

na przykład:

- Aneks nr 1 do Regulaminu Tymczasowego IZ Wałbrzych nr IZ23ES.602.1.2022.KL.5 linia nr ..... szlak/posterunek ruchu/ ..... tor nr ...3) dla zawiadomienia o podjęciu przez IZ zarządzenia w sprawie zamknięcia dla ruchu toru szlakowego lub toru głównego na posterunku ruchu, albo innego ograniczenia ruchu, dla wykonania robót (dawniej: „adres 13”):

Zarządzenie zamknięć torowych IZ (*nazwa zakładu*) (*numer zawiadomienia*) (*krótki opis lub lokalizacja robót\**).

*\* krótki opis lub lokalizacja robót podawany będzie, gdy zarządzenie będzie dotyczyć jednej lokalizacji.*

na przykład:

Zarządzenie zamknięć torowych IZ Białystok nr IZ03EI.606.712.2022.HK linia nr ..... Szlak  
.....



**ZALĄCZNIK NR 3 DO DECYZJI ZASTĘPUJĄCEJ UMOWĘ  
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ  
DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW  
2022/2023**

( W Z Ó R )

**ZESTAWIENIE POCIĄGÓW  
ODWOŁANYCH/KURSUJĄCYCH DROGĄ OKREŻNĄ/KURSUJĄCYCH TRASĄ ZAPLANOWANĄ BEZ  
MOŻLIWOŚCI POSTOJU NA STACJACH (P.O.),\*\* ZA KTÓRE ZOSTAŁA WPROWADZONA  
KOMUNIKACJA ZASTĘPCZA ORGANIZOWANA PRZEZ PRZEWOŹNIKA  
W ZWIĄZKU Z ROBOTAMI NA LINII NR .....**

**ZA OKRES ROZLICZENIOWY\*\*\* OD ..... DO .....**

Nazwa Przewoźnika: .....

Lp.	Nr pociągu	Nr zamówienia	Nr zarządzenia zastępczego rozkładu jazdy	Data przejazdu	Nazwa odcinka linii, na którym pociąg nie kursował i w zamian wprowadzono komunikację zastępczą (od stacji – do stacji)	Koszt dostępu do infrastruktury kolejowej na odcinku podanym w kol. 6 [zł]*
1	2	3	4	5	6	7
<b>Razem</b>						
<b>Koszty komunikacji zastępczej netto</b>						
<b>Różnica kosztów</b>						
Sporządził ze strony Zarządcy:						
.....						

Sporządził ze strony Przewoźnika:

Zatwierdził ze strony Przewoźnika:

*(imię i nazwisko)*.....

Tel: .....

Dnia: .....

.....

*(pieczętka i podpis)*Objaśnienia:

\* Zarządca (Biuro Sprzedaży) podaje koszt dostępu do infrastruktury kolejowej (opłatę podstawową za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej).

Pozostałe dane uzupełniane są przez Przewoźnika i zarówno one, jak i wszystkie inne dokumenty dołączane do faktury, podlegają sprawdzeniu przez jednostkę organizacyjną Zarządcy otrzymującą fakturę za komunikację zastępczą.

W przypadku, gdy komunikacja zastępcza została wprowadzona z uwagi na kursowanie pociągu drogą okrężną lub gdy pociąg kursował trasą zaplanowaną lecz bez możliwości zatrzymania się na stacjach/przystankach osobowych, w zestawieniu przy danym pociągu zostanie podana opłata 0,00 zł, ponieważ za zrealizowane przejazdy Przewoźnik poniósł opłatę podstawową (koszt dostępu do infrastruktury kolejowej).

\*\*niepotrzebne skreślić.

\*\*\* w odstępstwie od definicji, o której mowa w § 1 pkt 8, okres trwania zamknięcia torowego lub jego część wnioskowany przez Przewoźnika.

**ZAŁĄCZNIK NR 3.1 DO DECYZJI ZASTĘPUJĄCEJ UMOWĘ  
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO  
PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW  
2022/2023**

( W Z Ó R )

**Porozumienie/Ustalenia**

**dotyczące innych uregulowań w zakresie zwrotu kosztów Przewoźnika, o których mowa w § 11 ust. 7**

Miejscowość:	Data:
Jednostka organizacyjna Zarządcy: <sup>1)</sup>	Jednostka organizacyjna Przewoźnika: <sup>2)</sup>
Termin zamknięcia:	
1. ....Wskazać tytuł kosztów - § 11 ust. 7 pkt...Decyzji <sup>3)</sup>	
Ustalenia dotyczące..... (wskazać tytuł kosztów) i rozliczenia kosztów:  (Ustalenia).....  Przewoźnik określił przewidywaną wysokość kosztów ok. .... zł.  Rozliczenie odbędzie się na podstawie:  1. .... 2. .... 3. ....	
Kosztami należy obciążyć: <sup>4)</sup>	

Uwagi:		
Sporządził:	Zawarte przez-ze strony Zarządcy: <sup>5)</sup>  1)    2)	Zawarte przez-ze strony Przewoźnika: <sup>6)</sup>

**ODNOŚNIKI:**

- 1) wpisać jednostkę organizacyjną Zarządcy (Centrum Realizacji Inwestycji / Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym / zakład linii kolejowych), która dokonała ustaleń z Przewoźnikiem – można zapisać w formie używanego skrótu;
- 2) wpisać jednostkę organizacyjną Przewoźnika, która dokonała ustaleń z Zarządcą – w przypadku braku jednostki organizacyjnej Przewoźnika wpisać pełną nazwę Przewoźnika;
- 3) opisać tytuł uzgodnionych kosztów, dokonane ustalenia w jego zakresie oraz określić wysokość przewidywanej kwoty do zwrotu wraz z niezbędnymi dokumentami, w tym szczegółową kalkulacją tych kosztów, niezbędnymi do ich rozliczenia;
- 4) wpisać jednostkę organizacyjną Zarządcy, którą Przewoźnik obciąży kosztami;
- 5) wpisać imię i nazwisko oraz stanowisko osób zawierających Porozumienie ze strony Zarządcy (1 – przedstawiciel jednostki organizacyjnej Zarządcy, która będzie obciążona kosztami Centrum Realizacji Inwestycji / zakład linii kolejowych oraz / lub 2 - przedstawiciel Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym) – podpisy (może być pieczętka imienna i podpis).  
**UWAGA:** obowiązkowo podpis przedstawiciela Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, w przypadku ustaleń zwrotu kosztów wymagających potwierdzenia rozwiązań przyjętych w zastępczym rozkładzie jazdy pociągów;
- 6) wpisać imię i nazwisko oraz stanowisko osoby lub osób zawierających Porozumienie ze strony Przewoźnika – podpis (może być pieczętka imienna i podpis).



**ZAŁĄCZNIK NR 3.2 DO DECYZJI ZASTĘPUJĄCEJ UMOWĘ  
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO  
PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW  
2022/2023**

( W Z Ó R )

**OŚWIADCZENIE**

**PRZEWOŹNIKA KOLEJOWEGO O DOKONANIU OCENY EFEKTYWNOŚCI  
I RACJONALNOŚCI ORGANIZACJI KOMUNIKACJI ZASTĘPCZEJ\***

**Nazwa i adres Przewoźnika<sup>2</sup>:**

.....  
.....

**Dotyczy wprowadzenia komunikacji zastępczej za odwołane pociągi na linii nr ....., na odcinku .....  
w dniach .....**

**Oświadczamy, że przy ponoszeniu kosztów komunikacji zastępczej wskazanych w fakturze nr ..... z dnia  
....., opiewającej na kwotę netto ..... PLN (słownie: .....  
PLN) spełnione zostały następujące przesłanki:**

- 1) wykonanie usługi komunikacji zastępczej powierzono przewoźnikowi drogowemu posiadającemu zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, o którym mowa w art. 5 ust. 1 Ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym / ważną licencję do wykonywania krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką, o której mowa w art. 5b ust. 1 Ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym / ważną licencję na wykonywanie transportu drogowego osób wydanej na podstawie wcześniej obowiązujących przepisów / ważną umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, zawartą z organizatorem publicznego transportu zbiorowego, o której mowa w art. 25 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym\*\*;
- 2) przewoźnik drogowy, o którym mowa w pkt. 1, został wyłoniony w drodze postępowania na podstawie<sup>3</sup> .....  
Ustawy z dnia 11.09.2019 r. – Prawo zamówień publicznych / .....Regulaminu.....\*\*;
- 3) przy wyborze realizatora usługi komunikacji zastępczej zachowano warunki konkurencyjności, wybrana została najkorzystniejsza oferta, zaś samo postępowanie zostało przeprowadzone z zachowaniem zasad: uczciwej konkurencji, równego traktowania wykonawców, proporcjonalności, przejrzystości, bezstronności, obiektywizmu i jawności;
- 4) w wyniku postępowania, o którym mowa w pkt. 2 uzyskano<sup>4</sup> cenę / ceny\*\*  
....., będącą ceną rynkową / będące cenami rynkowymi\*\* dla usług transportu autobusowego w regionie, w którym ta komunikacja jest realizowana;
- 5) w kalkulacji ceny / cen\*\* usługi komunikacji zastępczej, o której mowa w pkt. 4, zostały uwzględnione koszty wynikające wyłącznie z działalności przewoźnika drogowego tj. koszt udostępnienia pojazdów drogowych i kierowców;

<sup>2</sup> Należy wpisać dane Przewoźnika będącego organizatorem komunikacji zastępczej.

<sup>3</sup> Należy podać podstawę prawną trybu, w jakim było prowadzone postępowanie o udzielenie zamówienia (art., ust., itp.).

<sup>4</sup> Należy podać cenę w PLN i miernik przyjęty do kalkulacji ceny, np. wozokm, kurs itp.

- 6) do realizacji usługi komunikacji zastępczej, liczba pojazdów drogowych została dostosowana do liczby pasażerów;
- 7) określając przebieg trasy, jak również wymogi dotyczące pojazdów drogowych, kierowano się w szczególności .....
- .....<sup>5</sup>.

....., dnia .....

.....  
imię, nazwisko (pieczęć) i podpis osoby

upoważnionej do reprezentowania Przewoźnika

.....  
imię, nazwisko (pieczęć) i podpis osoby

upoważnionej do reprezentowania Przewoźnika

#### Objaśnienia:

\* obowiązek złożenia Oświadczenia spoczywa na Przewoźniku, który usługę komunikacji zastępczej będzie realizował przy wykorzystaniu zewnętrznego przewoźnika drogowego;

\*\* niepotrzebne skreślić.

---

<sup>5</sup> Przewoźnik winien wskazać uzasadnienie racjonalności wprowadzenia np. tras pojazdów drogowych odmiennych od trasy odwołanych pociągów (np. relacje bezpośrednie z pominięciem przystanków).

**ZALĄCZNIK NR 3.3 DO DECYZJI ZASTĘPUJĄCEJ UMOWĘ  
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO  
PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW  
2022/2023**

( W Z Ó R )

**OŚWIADCZENIE**

**PRZEWOŹNIKA KOLEJOWEGO O NIEREFUNDOWANIU KOSZTÓW KOMUNIKACJI ZASTĘPCZEJ  
PRZEZ ORGANIZATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO**

Nazwa i adres Przewoźnika<sup>6</sup>:

.....  
.....

Dotyczy wprowadzenia komunikacji zastępczej za odwołane pociągi na linii nr ....., na odcinku .....  
w dniach .....

**Oświadczamy,**

że przedstawione koszty komunikacji zastępczej, wskazane w fakturze nr ..... z dnia .....,  
opiewającej na kwotę netto ..... PLN (słownie: ..... PLN)  
nie zostały uwzględnione w rekompensacie otrzymanej od organizatora publicznego transportu zbiorowego, jakim jest  
.....<sup>7</sup>, w ramach umowy/umów nr .....<sup>8</sup>  
o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

....., dnia.....

.....  
.....  
*imię, nazwisko (pieczęć) i podpis osoby*

*upoważnionej do reprezentowania Przewoźnika*

.....  
.....  
*imię, nazwisko (pieczęć) i podpis osoby*  
*upoważnionej do reprezentowania Przewoźnika*

<sup>6</sup> Należy wpisać dane Przewoźnika będącego organizatorem komunikacji zastępczej.

<sup>7</sup> Należy podać nazwę organizatora publicznego transportu zbiorowego.

<sup>8</sup> Należy podać nr umowy zawartej pomiędzy Przewoźnikiem a organizatorem, o której mowa w Ustawie z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

**ZALĄCZNIK NR 4 DO DECYZJI ZASTĘPUJĄCEJ UMOWĘ  
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO  
PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW  
2022/2023**

**ZESTAWIENIE POCIĄGÓW, KTÓRE W ZWIĄZKU Z PLANOWANYMI ROBOTAMI NA LINIACH  
ZARZĄDCY, REALIZOWAŁY PRZEJAZD  
PO LINII NR 250 ZAMIAST PO LINII NR 202**

Nazwa Przewoźnika .....

L p.	Nr pociągu	Nr zamówienia	Nr zarządzenia zastępczego rozkładu jazdy	Data przejazdu	Nazwa odcinka linii nr 202, za który pociąg realizował przejazd po linii nr 250 (od stacji – do stacji)	Koszt przejazdu pociągu netto według zamówienia na odcinku podanym w kol. 6 [zł]
1	2	3	4	5	6	7
<b>Razem</b>						
<b>Koszty przejazdu po linii nr 250 netto</b>						
<b>Różnica kosztów</b>						

Sporządził ze strony Przewoźnika:

Zatwierdził ze strony Przewoźnika:

*(imię i nazwisko)*.....

Tel: .....

Dnia: .....

.....

*(pieczętka i podpis)***Uwaga:**

Koszty przejazdu pociągu w kolumnie 7, według zamówienia po linii nr 202, podaje Zarządca na wystąpienie Przewoźnika, przesłane pocztą elektroniczną na adres e-mail: .....



**ZAŁĄCZNIK NR 5 DO DECYZJI ZASTĘPUJĄCEJ UMOWĘ  
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO  
PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW  
2022/2023**

**ZASADY NALICZANIA KAR UMOWNYCH Z TYTUŁU NIEWŁAŚCIWEGO WYGŁASZANIA  
KOMUNIKATÓW MEGAFONOWYCH I/LUB PODAWANIA INFORMACJI WIZUALNEJ**

1. Strony przyjmują, że:
  - 1) podstawą do opracowania komunikatów megafonowych oraz informacji wizualnej o pociągach, są m.in. kompletne informacje handlowe o nich, wprowadzone poprzez ISZTP, w terminach wskazanych w ust. 2 Załącznika 5.2 do Regulaminu;
  - 2) poprzez nieprawidłowo przekazane informacje o pociągu należy rozumieć:
    - a) każdy komunikat megafonowy - zarówno na wjazd, postój, odjazd oraz dot. opóźnienia, awarii i innych kwestii - wygłoszony niezgodnie z wytycznymi i wzorami wskazanymi na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) lub niewygłoszony – jak również wygłoszony w sposób niezrozumiały lub niewyraźny, z zastrzeżeniem pkt. 3;
    - b) nieprawidłową informację wizualną o pociągu, tj. informację podaną z nieprawidłowymi lub niekompletnymi/niepełnymi danymi albo nie podaną, z zastrzeżeniem pkt. 3. Jako niekompletne dane należy rozumieć dane niezawierające przynajmniej jednego z elementów przewidzianych w Rozporządzeniu Komisji (UE) nr 454/2011 z dnia 5 maja 2011 r. w sprawie *technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” transeuropejskiego systemu kolei;*
  - 3) niewłaściwe wygłoszenie komunikatu megafonowego i podanie informacji wizualnej o pociągu z powodu braku danych handlowych, o których mowa w pkt 1, nie podlega naliczaniu kar umownych.
2. Przewoźnik może przeprowadzić kontrolę zgodności wygłaszania komunikatów z wytycznymi zawartymi w wytycznych i wzorach zamieszczonych na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) oraz kontrolę podawanych informacji na tablicach dynamicznej informacji wizualnej dla pasażerów.

Kontrola będzie prowadzona przez Przewoźnika. Do kontroli przeprowadzanej przez Przewoźnika może zostać powołany przedstawiciel właściwej terenowo jednostki organizacyjnej Zarządcy, wskazanej na stronie internetowej Zarządcy [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) (w zakładce Kontakt).
3. Przy przeprowadzaniu kontroli Przewoźnik wykonuje:
  - 1) pliki dźwiękowe, na podstawie których możliwe jest określenie daty i godziny nagrania lub
  - 2) nagrania/zdjęcia z kamery lub aparatu fotograficznego, umożliwiające określenie daty i godziny ich wykonania.

Powyższe nie ma zastosowania w przypadku nie wygłoszenia komunikatu megafonowego.

Przewoźnik w terminie 14 dni roboczych od daty przeprowadzenia kontroli przekazuje do właściwej terenowo jednostki organizacyjnej Zarządcy reklamację z nałożoną karą wraz z Kartą zgłoszenia nieprawidłowości wg wzoru określonego poniżej i dowodami potwierdzającymi nieprawidłowo przekazaną informację o pociągu określonymi w pkt 1 i 2.
4. W przypadku powzięcia wiadomości o nieprawidłowościach, o których mowa w ust. 1, pkt 2, ujawnionych w wyniku kontroli przeprowadzonej bez udziału przedstawiciela Zarządcy lub wskutek skargi Podróżnego lub podmiot zewnętrzny, Przewoźnik składa niezwłocznie, nie później niż w ciągu 14 dni od daty otrzymania informacji o nieprawidłowości, do właściwej terenowo jednostki organizacyjnej Zarządcy, Kartę zgłoszenia nieprawidłowości wg wzoru określonego poniżej.

W przypadku możliwości udokumentowania przez Przewoźnika zaistniałej nieprawidłowości, gdzie dowodami

mogą być: nagrania Video, Audio, zdjęcia itp., Przewoźnik składa reklamację z nałożeniem kary, po przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego.

W przypadku braku możliwości udokumentowania nieprawidłowości Przewoźnik przesyła Kartę zgłoszenia nieprawidłowości do właściwej terenowo jednostki organizacyjnej Zarządcy w celu przeprowadzenia postępowania wyjaśniającego oraz udowodnienia braku zaistnienia wykazanej przez Przewoźnika nieprawidłowości, (np. w postaci nagrań audio / logów zapowiedzi / zdjęć będących własnością Zarządcy).

5. Właściwa terenowo jednostka organizacyjna Zarządcy zobowiązana jest do przeprowadzenia postępowania wyjaśniającego i rozpatrzenia zgłoszenia nieprawidłowości w terminie 14 dni od daty jej wpływu.
6. Korespondencja dotycząca zaistniałych nieprawidłowości, reklamacji oraz związanych z tym dokumentacji jest przesyłana pocztą elektroniczną na adresy e-mail:
  - 1) po stronie Zarządcy – właściwej terenowo jednostki organizacyjnej, wskazanej na stronie internetowej Zarządcy (w zakładce Kontakt) i do osób wskazanych przez Centralę PKP PLK;
  - 2) po stronie Przewoźnika – „PKP Intercity” S.A. Centrala, Biuro Obsługi Klienta, adres: 02-305 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 142A, e-mail: [wydzial.bbo5@intercity.pl](mailto:wydzial.bbo5@intercity.pl).
7. W przypadku zgłoszenia nieprawidłowo przekazanych informacji o pociągu, Przewoźnik może naliczyć Zarządcy karę umowną za każdą nieprawidłową informację, o której mowa w ust. 1 pkt 2, dla danego pociągu i danej stacji jego zatrzymania, w wysokości wynikającej z wielokrotności stawki 43,30 zł, i tak:
  - 1) 3-krotnej stawki przypadającej za jeden komunikat megafonowy lub informację wizualną podaną z nieprawidłowymi lub niekompletnymi danymi albo niepodaną, w przypadku wystąpienia jednorazowej nieprawidłowości;
  - 2) 5-krotnej stawki przypadającej za jeden komunikat megafonowy lub informację wizualną podaną z nieprawidłowymi lub niekompletnymi danymi albo niepodaną, w przypadku nieprawidłowości trwającej nieprzerwanie powyżej 1 dnia do 5 dni;
  - 3) 10-krotnej stawki przypadającej za jeden komunikat megafonowy lub informację wizualną podaną z nieprawidłowymi lub niekompletnymi danymi albo niepodaną, w przypadku nieprawidłowości trwającej nieprzerwanie powyżej 5 dni.

Przewoźnik nie nalicza kar za błędnie/niekompletnie wygłoszone lub niewygłoszone komunikaty megafonowe i błędnie/niekompletnie wyświetlone lub niewyświetlone informacje o pociągu w okresie, w którym urządzenia nie są odebrane do eksploatacji przez Zarządcę i są w trakcie testów systemu, pod warunkiem, że Zarządca uprzednio poinformuje o tym pisemnie przewoźnika na adres e-mail: [wydzial.bbo5@intercity.pl](mailto:wydzial.bbo5@intercity.pl) i zamieści informacje na danej stacji dla podróżnych o testowaniu systemu, poprzez zamieszczenie na testowanym wyświetlaczu zapisu TEST, a w wolnym czasie antenowym będzie informował o testach w komunikatach megafonowych. Zarządca po zakończeniu testowania systemu na stacjach, na których odbywało się testowanie, poinformuje o tym fakcie Przewoźnika poprzez przesłanie wiadomości na adres e-mail: [wydzial.bbo5@intercity.pl](mailto:wydzial.bbo5@intercity.pl)

8. Kary umowne, o których mowa w ust. 7, płatne są w terminie 21 dni od daty wystawienia noty obciążeniowej wystawionej przez Przewoźnika właściwej terenowo jednostce organizacyjnej Zarządcy. W przypadku, gdy termin płatności przypada w dzień wolny od pracy, wówczas termin płatności upływa następnego dnia, który nie jest dniem wolnym od pracy.

Nr sprawy: \_\_\_\_\_

**KARTA ZGŁOSZENIA NIEPRAWIDŁOWOŚCI**  
**dot. jakości świadczonej usługi informacji głosowej lub wizualnej**  
2)

„PKP Intercity” S.A.  
Biuro Obsługi Klienta  
Aleje Jerozolimskie 142A  
02-305 Warszawa

Kierowana do:

**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**  
**Zakład Linii Kolejowych w \_\_\_\_\_** (wpisać nazwę miasta)

Niniejszym Przewoźnik zgłasza nieprawidłowość dot. świadczonej usługi informacji głosowej/wizualnej (w razie potrzeby skreślić/usunąć) polegającej na:

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
(opis nieprawidłowości)

Nazwa stacji lub przystanku/-ów: \_\_\_\_\_

Data i godzina nieprawidłowości: \_\_/\_\_/\_\_\_\_ godz. \_\_\_\_\_

Źródło: nieprawidłowość ujawniona we własnym zakresie przez Przewoźnika / nieprawidłowość zgłoszona przez Podróżnego / nieprawidłowość wskazana przez inny podmiot zewnętrzny  
(niepotrzebne skreślić lub usunąć)

Nazwa komórki organizacyjnej oraz imię i nazwisko  
pracownika zgłaszającego nieprawidłowość:

\_\_\_\_\_

Załączone dowody:

**ZALĄCZNIK NR 6 DO DECYZJI ZASTĘPUJĄCEJ UMOWĘ  
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO  
PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW  
2022/2023**

**ZASADY NALICZANIA KAR UMOWNYCH Z TYTUŁU NIENALEŻYTEGO UTRZYMANIA  
MIĘDZYTORZY**

1. Przewoźnik może dochodzić od Zarządcy kar umownych z tytułu nienależytego utrzymania międzytorzy w standardzie, o którym mowa w § 5 ust. 13 Decyzji.  
Międzytorze - miejsce między dwoma sąsiednimi torami kolejowymi.
2. W przypadku zaistnienia nieprawidłowości, o których mowa w ust. 1, ujawnionych przez pracowników Przewoźnika bez udziału przedstawiciela Zarządcy, Przewoźnik składa niezwłocznie pisemną reklamację wraz z uzasadnieniem i dokumentacją fotograficzną potwierdzającą zaistniałą nieprawidłowość pocztą elektroniczną na adres e-mail Zarządcy – właściwej terenowo jednostce organizacyjnej, wskazanej na stronie internetowej Zarządcy [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) (w zakładce Kontakt).
3. Zarządca zobowiązany jest usunąć nieprawidłowości w ciągu 3 dni od otrzymania zgłoszenia od Przewoźnika.
4. W przypadku nieusunięcia nieprawidłowości w terminie, o którym mowa w ust. 3, Przewoźnik naliczy Zarządcy kary umowne w wysokości:
  - 1) 20,00 zł za każdy dzień w okresie: powyżej 3 do 7 dnia od otrzymania zgłoszenia od Przewoźnika;
  - 2) 50,00 zł za każdy dzień w okresie: powyżej 7 do 14 dnia od otrzymania zgłoszenia od Przewoźnika;
  - 3) 500,00 zł jednorazowo, jeżeli nieprawidłowość zostanie usunięta powyżej 14 dnia od otrzymania zgłoszenia.
5. Przewoźnik naliczać będzie kary umowne, o których mowa w ust. 4, przez okres: po upływie 3 dnia od chwili otrzymania zgłoszenia nieprawidłowości przez Zarządcę do czasu usunięcia nieprawidłowości.  
Zarządca, powołując się na nr sprawy, przekaże Przewoźnikowi zgłoszenie o usunięciu nieprawidłowości (pisemnie wraz z dokumentacją fotograficzną potwierdzającą datę oraz godzinę usunięcia zgłoszonej nieprawidłowości), pocztą elektroniczną na adres e-mail: [umowapkpplk@intercity.pl](mailto:umowapkpplk@intercity.pl).
6. Wszystkie zgłoszenia Przewoźnika podlegają weryfikacji zasadności zgłaszanych uwag, którą przeprowadza właściwa terenowo jednostka organizacyjna Zarządcy. Zgłoszenia dotyczące międzytorzy objętych usługą utrzymania czystości peronów i dróg dojazdu zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. weryfikowane są dodatkowo z wykorzystaniem wyników Audytów, o których mowa w Księdze Standardów Utrzymania Czystości Stacji Pasażerskich, o ile takie w tym czasie zostały przeprowadzone.  
W przypadku niepotwierdzenia zasadności zgłoszonej przez Przewoźnika nieprawidłowości, właściwa terenowo jednostka organizacyjna Zarządcy zobowiązana jest do poinformowania o tym Przewoźnika w terminie 3 dni od daty jej wpływu.
7. Kary umowne, o których mowa w ust. 4, płatne są w terminie 21 dni od daty wystawienia noty obciążeniowej przez Przewoźnika właściwej terenowo jednostce organizacyjnej Zarządcy. W przypadku gdy termin płatności przypada w dzień wolny od pracy wówczas termin płatności upływa następnego dnia, który nie jest dniem wolnym od pracy.

**ZAŁĄCZNIK NR 7 DO DECYZJI ZASTĘPUJĄCEJ UMOWĘ  
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO  
PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW  
2022/2023**

**ZASADY NALICZANIA KAR UMOWNYCH Z TYTUŁU  
URUCHOMIENIA PRZEZ PRZEWOŹNIKA POCIĄGU Z PRZESYŁKĄ NADZWYCZAJNĄ Z  
POMINIĘCIEM OBOWIĄZUJĄCYCH ZASAD**

1. Zarządca może dochodzić od Przewoźnika kar umownych z tytułu uruchomienia pociągu z przesyłką nadzwyczajną z pominięciem zasad określonych w podrozdziale 6.3.1. ust. 1 Regulaminu oraz postanowień instrukcji Ir-1 § 14 ust. 6.
2. Przewoźnik po otrzymaniu dowodnej informacji (Nr rozmowy – **Załącznik nr 7.1 – kolumna 9**) z ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym zobowiązany jest do przekazania w przeciągu 72 godzin (od pozyskania informacji) na adres e-mail: wykazy@plk-sa.pl dokumentu, umożliwiającego dowodne wyjaśnienie zaistniałej sytuacji.  
W przypadku braku przesłania powyższego, nieprawidłowość będzie uznana za zasadną.
3. Zarządca prowadzi rejestr ujawnionych przypadków, uruchomionych przez Przewoźnika pociągów przewożących przesyłki nadzwyczajne, bez powiadomienia właściwej terenowo ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym podczas planowania dyspozytorskiego lub dyżurnego ruchu podczas zgłaszania gotowości do odjazdu.
4. Zarządca sporządza za każdy zakończony okres rozliczeniowy „Zestawienie uruchomionych przez Przewoźnika pociągów z przesyłką nadzwyczajną z pominięciem obowiązujących zasad” według wzoru stanowiącego **Załącznik nr 7.1**.
5. Zarządca obciąży Przewoźnika karą umowną za każdy przypadek uruchomienia pociągu z pominięciem zasad, o których mowa w ust. 1, w wysokości 1 000,00 zł za każdy pociąg przewożący przesyłkę nadzwyczajną, za wyjątkiem pociągów zestawionych z wagonów piętrowych, dla których Zarządca obciąży Przewoźnika karą umowną w wysokości 200,00 zł za każdy uruchomiony pociąg z pominięciem zasad, o których mowa w ust. 1.
6. Kary umowne, o których mowa w ust. 5, płatne są w terminie 21 dni od daty wystawienia Przewoźnikowi noty obciążeniowej przez Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym. W przypadku, gdy termin płatności przypada w dzień wolny od pracy, wówczas termin płatności upływa następnego dnia, który nie jest dniem wolnym od pracy.



**ZALĄCZNIK NR 7.1 DO DECYZJI ZASTĘPUJĄCEJ UMOWĘ  
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ  
DO PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW  
2022/2023**

**ZESTAWIENIE URUCHOMIONYCH PRZEZ PRZEWOŹNIKA POCIĄGÓW Z PRZESYŁKĄ  
NADZWYCZAJNĄ  
Z POMINIĘCIEM OBOWIĄZUJĄCYCH ZASAD**

ZA OKRES ROZLICZENIOWY ..... 20 .. R.

Nazwa Przewoźnika .....

Lp.	Data uruchomienia	Rodzaj pociągu	Nr pociągu	Relacja pociągu	Stwierdzona nieprawidłowość:			Nr rozmowy wyjaśniającej Zarządca – Przewoźnik (według dziennika dyspozytorskiego R-217)	Liczba pociągów z nieprawidłowością dot.:	
					data	miejsce (nazwa stacji, podg, itd.)	rodzaj nieprawidłowości		przesyłek nadzwyczajnych, za wyjątkiem pociągów zestawionych z wagonów piętrowych [szt.]	przesyłek nadzwyczajnych, w przypadku pociągów zestawionych z wagonów piętrowych [szt.]
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
<b>Razem liczba przypadków stwierdzonych nieprawidłowości [szt.]</b>										
<b>Stawka jednostkowa kary umownej [zł/1 pociąg]</b>									<b>1 000,00</b>	<b>200,00</b>
<b>Kwota kary umownej [zł]</b>										

Sporządził ze strony Zarządcy: (imię i nazwisko): .....

Tel: .....

Dnia: .....

**ZALĄCZNIK NR 8 DO DECYZJI ZASTĘPUJĄCEJ UMOWĘ  
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO  
PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW  
2022/2023**

**ZASADY NALICZANIA KAR UMOWNYCH Z TYTUŁU URUCHOMIENIA  
PRZEZ PRZEWOŹNIKA POCIĄGU Z INNYM RODZAJEM POJAZDU TRAKCYJNEGO I/LUB  
ZWIĘKSZONĄ MASĄ BRUTTO  
POCIĄGU Z POMINIĘCIEM OBOWIĄZUJĄCYCH ZASAD**

1. W przypadku uruchomienia pociągu z innym rodzajem pojazdu trakcyjnego i/lub zwiększoną masą brutto pociągu, bez dokonania modyfikacji, Zarządca może dochodzić od Przewoźnika kar umownych z tego tytułu.
2. Przewoźnik zobowiązany jest do przekazania w przeciągu 24 godzin od zakończenia realizacji rozkładu jazdy na adres e-mail: wykazy@plk-sa.pl dokumentu, umożliwiającego dowodne wyjaśnienie zaistniałej sytuacji.  
W przypadku braku przesłania powyższego, nieprawidłowość będzie uznana za zasadną.
3. Zarządca sporządza za każdy zakończony okres rozliczeniowy „Zestawienie uruchomionych przez Przewoźnika pociągów z innym rodzajem pojazdu trakcyjnego i/lub zwiększoną masą brutto pociągu z pominięciem obowiązujących zasad”, według wzoru stanowiącego **Załącznik nr 8.1**.
4. Za każdy przypadek uruchomienia pociągu, o którym mowa w ust. 1, Zarządca obciąża Przewoźnika karą umowną w wysokości 500,00 zł.
5. Nie podlegają karze umownej przypadki:
  - 1) uruchomienia pociągu, dla których Przewoźnik po złożeniu wniosku o modyfikację przydzielonej zdolności przepustowej uzyskał Uzupełniający Rozkład Jazdy;
  - 2) gdzie na stacji w trasie pociągu mając zaplanowany postój, Przewoźnik po złożeniu wniosku o modyfikację przydzielonej zdolności przepustowej uzyskał zmodyfikowany Rozkład Jazdy;
  - 3) gdy inny rodzaj pojazdu trakcyjnego wynikał z bezpośrednich utrudnień eksploatacyjnych w trasie przejazdu tego pociągu powodujących zmianę pojazdu trakcyjnego, składu wagonowego na ezt lub odwrotnie lub zwiększenie brutta na części trasy z zastrzeżeniem odpowiedzialności Przewoźnika za dalszą realizację przejazdu nie zgodnie z parametrami;
  - 4) gdy inny rodzaj pojazdu trakcyjnego nie wynikał z bezpośrednich utrudnień wskazanych w ppkt. 3), ale Przewoźnik uzyskał Uzupełniający Rozkład Jazdy od poprzedzającego bądź następnego punktu (w odniesieniu do miejsca zdarzenia) na trasie przejazdu pociągu, umożliwiającego zmianę parametrów.
6. Kary umowne, o których mowa w ust. 4, płatne są w terminie 21 dni od daty wystawienia noty obciążeniowej przez Zarządcę Przewoźnikowi. W przypadku gdy termin płatności przypada w dzień wolny od pracy, wówczas termin płatności upływa następnego dnia, który nie jest dniem wolnym od pracy

**ZALĄCZNIK NR 8.1 DO DECYZJI ZASTĘPUJĄCEJ UMOWĘ  
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO  
PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW  
2022/2023**

**ZESTAWIENIE URUCHOMIONYCH PRZEZ PRZEWOŹNIKA POCIĄGÓW Z INNYM RODZAJEM  
POJAZDU TRAKCYJNEGO I/LUB ZWIĘKSZONĄ MASĄ BRUTTO POCIĄGU Z POMIĘCIEM  
OBOWIĄZUJĄCYCH ZASAD**

ZA OKRES ROZLICZENIOWY ..... 20 .. R

Nazwa Przewoźnika .....

Lp	Data	Nr pociągu	Rodzaj pociągu	Rodzaj rozkładu jazdy (RRJ/IRJ)	Relacja pociągu		Rodzaj nieprawidłowości:				Odcinek, na którym wystąpiła zmiana parametrów *):
							seria pojazdu trakcyjnego		całkowita masa brutto pociągu		
					stacja początkowa	stacja końcowa	Plan	rzecz.	plan	rzecz.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
<b>Razem liczba przypadków stwierdzonych nieprawidłowości [szt.]</b>											
<b>Stawka jednostkowa kary umownej [zł/1 pociąg]</b>											<b>500,00</b>
<b>Kwota kary umownej [zł]</b>											

Sporządził ze strony Zarządcy: (imię i nazwisko): .....

Tel: .....

Dnia: .....

\*) nie dotyczy całej relacji, tylko pierwszego odcinka, na którym ujawniono pociąg z innym rodzajem pojazdu trakcyjnego i/lub zwiększoną masą brutto

**ZAŁĄCZNIK NR 9 DO DECYZJI ZASTĘPUJĄCEJ UMOWĘ  
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO  
PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW  
2022/2023**

**ZASADY NALICZANIA KAR UMOWNYCH Z TYTUŁU ODWOŁANIA TRASY POCIĄGU  
PRZEWOŹNIKA Z PRZYCZYŃ LEŻĄCYCH PO STRONIE ZARZĄDCY**

1. Przewoźnik może dochodzić od Zarządcy kar umownych z tytułu odwołania całości lub części trasy pociągu, w terminie krótszym niż 30 dni przed planowanym jego uruchomieniem, z przyczyn leżących po stronie Zarządcy.
2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, Przewoźnik sporządza zestawienie odwołanych tras pociągów według wzoru stanowiącego **Załącznik nr 9.1** i przekazuje je pocztą elektroniczną na adres e-mail: [izabela.zimna@plk-sa.pl](mailto:izabela.zimna@plk-sa.pl) w celu podania kosztu planowanego przejazdu na odwołanej trasie lub jej części.
3. Przewoźnik naliczy Zarządcy kary umowne w wysokości 25% opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej za przejazd planowanego pociągu według przydzielonej trasy, wystawiając notę obciążeniową jednostce organizacyjnej Zarządcy. Zestawienie odwołanych tras pociągów, o którym mowa w ust. 2, stanowi załącznik do noty obciążeniowej.
4. Przewoźnik nie może dochodzić kary umownej za odwołanie trasy pociągu przez Zarządcę, w przypadku kiedy Zarządca zostanie obciążony przez Przewoźnika kosztami w związku z uruchomieniem komunikacji zastępczej, o której mowa w § 4 ust. 11 Decyzji, w zamian za odwołaną trasę pociągu.
5. Kary umowne, o których mowa w ust. 3, płatne są w terminie 21 dni od daty wystawienia noty obciążeniowej przez Przewoźnika właściwej terenowo jednostce organizacyjnej Zarządcy. W przypadku gdy termin płatności przypada w dzień wolny od pracy, wówczas termin płatności upływa następnego dnia, który nie jest dniem wolnym od pracy.

**ZAŁĄCZNIK NR 9.1 DO DECYZJI ZASTĘPUJĄCEJ UMOWĘ  
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO  
PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW  
2022/2023**

**ZESTAWIENIE ODWOŁANYCH TRAS POCIĄGÓW PRZEWOŹNIKA Z PRZYCZYN LEŻĄCYCH  
PO STRONIE ZARZĄDCY**

ZA OKRES ROZLICZENIOWY ..... 20 .. R.

Nazwa Przewoźnika .....

Lp.	Nr pociągu	Data planowanego przejazdu pociągu	Godz. planowanego przejazdu pociągu	Relacja pociągu	Data odwołania pociągu	Godz. odwołania pociągu	Odwołana relacja od ..... do .....	Opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej za przejazd pociągu na odwołanej trasie lub jej części *) [zł]	Kara umowna* ) (25% z kol. 9) [zł]	Uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
<b>Razem [zł]</b>										

Sporządził ze strony Przewoźnika:

Zatwierdził ze strony Zarządcy:

(imię i nazwisko).....

Tel: .....

Dnia: .....

.....

(pieczętka i podpis)

\*) podaje Zarządca na wniosek Przewoźnika



**ZAŁĄCZNIK NR 10 DO DECYZJI ZASTĘPUJĄCEJ UMOWĘ  
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO  
PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW  
2022/2023**

**ZASADY NALICZANIA KAR UMOWNYCH Z TYTUŁU  
WYKORZYSTYWANIA PRZEZ PRZEWOŹNIKA ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DLA MANEWRÓW  
I POSTOJÓW Z POMINIĘCIEM OBOWIĄZUJĄCYCH ZASAD W ZAKRESIE JEJ ZAMAWIANIA**

1. Zarządca może dochodzić od Przewoźnika kar umownych z tytułu wykorzystywania zdolności przepustowej dla manewrów i postojów oraz korzystania z OIU z pominięciem obowiązujących zasad w zakresie ich zamawiania, o których mowa w podrozdziale 4.2. ust. 22-30 Regulaminu oraz rozdziale 3 Regulaminu OIU.
2. Zarządca prowadzi rejestr zamawianej zdolności przepustowej dla manewrów i postojów oraz dostępu do OIU, z podziałem na usługi realizowane na bazie zamówień składanych przez Przewoźnika i usługi realizowane na bazie zamówień składanych w trybie awaryjnym przez pracowników Zarządcy.
3. Poprzez usługę rozumie się jedną pozycję w zestawieniach (manewry, postoje składów) generowanych z systemu SEPE a stanowiących załączniki do faktury za dany okres rozliczeniowy.
4. Zarządca na podstawie prowadzonego rejestru, o którym mowa w ust. 2, wyznacza % usług realizowanych na bazie zamówień składanych w trybie awaryjnym przez pracowników Zarządcy w stosunku do wszystkich usług zrealizowanych przez Przewoźnika w danym okresie rozliczeniowym.
5. Rejestr, o którym mowa w ust. 2 prowadzony jest oddzielnie dla wszystkich manewrów oraz dla wszystkich postojów (w tym postojów świadczonych w ramach OIU Tory postojowe oraz OIU Tory ładunkowe).
6. W przypadku gdy dla danego okresu rozliczeniowego wyznaczony wskaźnik, o którym mowa w ust. 4, dla manewrów lub postojów, będzie równy lub większy niż 80% (tj. co najmniej 80% usług w danym okresie rozliczeniowym było zamawianych w trybie awaryjnym przez Zarządcę), Zarządca przekaże Przewoźnikowi informację o wysokości tego wskaźnika i w przypadku powtórzenia się analogicznej sytuacji w kolejnym okresie rozliczeniowym, obciąży Przewoźnika karą umowną.
7. W przypadku gdy pracownik Zarządcy złożył zamówienie w trybie awaryjnym i nie podjął złożonych przez Przewoźnika wniosków o zamówienie zdolności przepustowej dla manewrów i postojów oraz dostępu do OIU, przy wyliczaniu wskaźnika o którym mowa w ust. 4., będzie to traktowane jak wniosek złożony przez Przewoźnika.
8. Zarządca obciąży Przewoźnika karą umowną, której wysokość uzależniona jest od liczby świadczonych usług w danym okresie rozliczeniowym, według poniższych przedziałów:
  - 1) 4 000,00 zł gdy zrealizowano do 250 usług;
  - 2) 8 000,00 zł gdy zrealizowano powyżej 250 usług.
9. Kary umowne, o których mowa w ust. 8, płatne są w terminie 21 dni od daty wystawienia noty obciążeniowej przez Zarządcę Przewoźnikowi. W przypadku gdy termin płatności przypada w dzień wolny od pracy, wówczas termin płatności upływa następnego dnia, który nie jest dniem wolnym od pracy.

**ZAŁĄCZNIK NR 11 DO DECYZJI ZASTĘPUJĄCEJ UMOWĘ  
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO  
PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW  
2022/2023**

**PROCEDURA ROZLICZANIA REKOMPENSATY ZA OPÓŹNIENIA POCIĄGÓW**

1. Zgodnie z zasadami rozliczeń rekompensat za opóźnienia pociągów, o których mowa w podrozdziale 5.7. Regulaminu, Przewoźnik wystawia Zarządcy w miesięcznych okresach rozliczeniowych notę obciążeniową na kwotę równą wielkości zobowiązań Zarządcy podanych w „Bilingu”. Nota obciążeniowa będzie wystawiona na PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74 i wysłana do Biura Rachunkowości Wydział OCR i zarządzania elektronicznym obiegiem faktur z dopiskiem „dotyczy IES”.
2. Zarządca wystawia Przewoźnikowi w miesięcznych okresach rozliczeniowych notę obciążeniową na kwotę równą wielkości zobowiązań Przewoźnika podanych w „Bilingu”. Nota obciążeniowa będzie wystawiona na *”PKP Intercity” S.A.*, 02-305 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 142A i wysłana na powyższy adres.
3. Termin zapłaty ustala się na 21 dni od daty wystawienia noty obciążeniowej. W przypadku gdy termin płatności przypada w dzień wolny od pracy, wówczas termin płatności upływa następnego dnia, który nie jest dniem wolnym od pracy.
4. Do współpracy z Zarządcą w kwestiach dotyczących planu wykonania, Przewoźnik wyznacza Biuro Dyspozytury i Realizacji Przewozów [punktualnosc.pkpplk@intercity.pl](mailto:punktualnosc.pkpplk@intercity.pl).
5. Nr rachunku bankowego Przewoźnika 42 1140 1010 0000 2606 8600 1005, na który Zarządca wpłaca należną Przewoźnikowi rekompensatę za opóźnienia pociągów.

**ZAŁĄCZNIK NR 12 DO DECYZJI ZASTĘPUJĄCEJ UMOWĘ  
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO  
PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW  
2022/2023**

**WZÓR GWARANCJI BANKOWEJ/UBEZPIECZENIOWEJ**

.....  
(pieczęć firmowa „Gwaranta”)

.....  
(miejsce i data udzielenia gwarancji)

**„Beneficjent”:**  
**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**  
**ul. Targowa 74**  
**03-734 Warszawa**

**GWARANCJA BANKOWA/UBEZPIECZENIOWA NR .....**

Z polecenia naszego Klienta, spółki ....., (*nazwa Przewoźnika*) z siedzibą w ....., wystawiamy niniejszym Gwarancję Bankową/Ubezpieczeniową Nr ..... na rzecz spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, przy ul. Targowej 74, wpisanej do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla miasta stołecznego Warszawy w Warszawie, XIV Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 0000037568.

Niniejsza Gwarancja wystawiona jest do kwoty w wysokości ..... (słownie: .....) płatnej nieodwołalnie, bezwarunkowo, niezależnie od ważności i skutków prawnych Decyzji i na pierwsze żądanie Beneficjenta, w terminie ważności Gwarancji, nie później jednak niż w terminie 7 dni po otrzymaniu pisemnego żądania zapłaty.

Środki z Gwarancji wypłacone zostaną Beneficjentowi po okazaniu przez Beneficjenta osobiście lub za pośrednictwem banku prowadzącego jego rachunek, pisemnego oświadczenia, iż spółka ..... (*nazwa Przewoźnika*) nie wywiązała się z zobowiązań finansowych wynikających z Decyzji zastępującej umowę o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2022/2023 z dnia ..... roku. Do pisemnego wniosku określonego w zdaniu poprzednim Beneficjent zobowiązany jest dołączyć dokument potwierdzający, że osoby podpisane na żądaniu zapłaty w imieniu Beneficjenta uprawnione są do jego reprezentowania (np. informacja odpowiadająca odpisowi aktualnemu z Rejestru Przedsiębiorców).

Niniejszym zobowiązujemy się do honorowania roszczenia spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach i zgodnie z niniejszą Gwarancją, w terminie jej obowiązywania.

Po upływie ważności niniejszej Gwarancji powinna ona być zwrócona Gwarantowi, jednakże zobowiązanie Gwaranta z tytułu Gwarancji wygasa również z upływem terminu jej obowiązywania, nawet w przypadku gdy nie zostanie ona zwrócona Gwarant zgadza się, że żadna zmiana ani uzupełnienie lub jakakolwiek modyfikacja warunków Decyzji, które mają zostać wykonane zgodnie z wymienioną powyżej Decyzją, lub w jakichkolwiek dokumentach stanowiących Decyzję jakie mogą zostać sporządzone między Beneficjentem a ..... (*nazwa Przewoźnika*), nie zwalnia Gwaranta w żaden sposób z odpowiedzialności wynikającej z niniejszej Gwarancji, z wyłączeniem zmian Decyzji skutkujących zwolnieniem ..... (*nazwa Przewoźnika*) przez Beneficjenta z obowiązków, zabezpieczonych niniejszą Gwarancją.

Niniejszy dokument podlega prawu obowiązującemu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Gwarancja ważna jest od dnia jej wystawienia do dnia 29 lutego 2024 roku.

Wszelkie spory powstające w związku z Gwarancją będą rozstrzygane przez sąd właściwy dla siedziby Beneficjenta