

Warszawa, dnia 22 grudnia 2022 r.

Poz. 34

**DECYZJA NR DRR-WRRR.712.9.2022.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 POLREGIO 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 Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, zwaną dalej „PKP PLK” lub „Zarządcą”, z 15 listopada 2022 r., (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego: 16 listopada 2022 r.) w przedmiocie wydania decyzji zastępującej umowę pomiędzy przewoźnikiem kolejowym POLREGIO S.A., zwanym dalej „POLREGIO” lub „Przewoźnikiem”, a zarządcą infrastruktury kolejowej PKP PLK, razem zwanymi dalej „Stronami”, o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2022/2023,

- I. ustalam warunki wykorzystania zdolności przepustowej do przewozu osób przewoźnikowi kolejowemu POLREGIO S.A. 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 której Strony nie doszły do porozumienia, tj.: § 10 oraz § 11 ust. 9 projektu negocjowanej umowy.**

**§ 1. Definicje**

Użyte w Decyzji określenia oznaczają:

- 1) Decyzja – niniejszą decyzję;
- 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), dalej jako „Kodeks cywilny”;
- 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);

- 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. Zobowiązania 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 do powierzenia prowadzenia pociągów maszynistom spełniającym warunki określone w ustawie o transporcie kolejowym i wydanych na jej podstawie przepisach.
5. Zobowiązuje się Strony, aby ich personel uczestniczący w procesie przejazdów pociągów posługiwał się językiem polskim.
6. Zobowiązuje się Przewoźnika, że dla wszystkich swoich pracowników biorących udział w realizacji przejazdów pociągów, w przypadku awarii pojazdu kolejowego, ustali zasady postępowania mające na celu eliminację możliwych w takich sytuacjach utrudnień eksploatacyjnych na liniach kolejowych zarządzanych przez Zarządcę.
7. Zobowiązuje się Przewoźnika, że przy realizacji Decyzji, na udostępnionej infrastrukturze kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., będzie stosować postanowienia Regulaminu, Zasad 1520 i Regulaminu OIU.
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. w odstępstwie od przydzielonej trasy po linii nr 202 Zarządcy.
9. Zobowiązuje się Przewoźnika, że w przypadku uruchomienia pociągu, którego długość składu przekracza długości peronów na trasie jego przejazdu, i dla którego wyznaczono postój zgodnie z rozkładem jazdy, zapewni bezpieczne warunki wsiadania i wysiadania do i z ww. pociągu oraz poniesie odpowiedzialność za ewentualne szkody osób wywołane wsiadaniem lub wysiadaniem z takiego pociągu poza długością peronu.
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.).

## **§ 3. Przedmiot Decyzji**

1. Zarządca udostępnia Przewoźnikowi infrastrukturę kolejową w zarządzie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w celu wykorzystania przydzielonej zdolności przepustowej dla:
  - 1) przejazdów pociągów;
  - 2) wykonywania manewrów;
  - 3) postoju pojazdów kolejowych;
  - 4) korzystania z OIU;na 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 Uzupelniający Rozkład Jazdy.  
Uzupelniający 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. Zmiany rozkładów jazdy pociągów są wprowadzane nie częściej niż co 30 dni.  
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. 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.
13. 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 techniczny i sprawność udostępnionej infrastruktury 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, na zasadach określonych w **Załączniku nr 13**. Niezależnie od posiadania przez pracownika Zarządcy imiennego zezwolenia, maszynista Przewoźnika może w uzasadnionych przypadkach odmówić pracownikowi Zarządcy umożliwienia przejazdu w kabinie maszynisty. 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.

11. 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 jest Zarząd Spółki lub dyrektor Zakładu Przewoźnika, właściwy dla miejsca powstania zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej w oparciu o kompetencje otrzymane od Zarządu Przewoźnika. W skład zespołu mogą być włączeni przedstawiciele innych podmiotów, które przyczyniły się do zaistnienia zdarzenia/sytuacji potencjalnie niebezpiecznej lub poniosły straty z tego tytułu.

12. 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.
13. 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.
14. 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 w miejscach wykonywania czynności technicznych przy pociągach;
  - 2) usuwanie krzewów oraz innej roślinności stwarzających zagrożenie w bezpiecznej realizacji przewozów przez Przewoźnika;
  - 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;
  - 5) składowanie materiałów po zakończeniu robót remontowych na wyznaczonych i zabezpieczonych składowiskach.
- 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.
15. 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.
16. 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 właściwą terytorialnie jednostkę organizacyjną Przewoźnika (zakład POLREGIO), wskazaną w **Załączniku nr 12** na adres e-mail o powyższym i zwraca do niezwłocznego usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości.
- W przypadku nieusunięcia przez Przewoźnika stwierdzonych nieprawidłowości w terminie 3 dni od otrzymania wezwania Zarządcy, Zarządca usunie je na koszt Przewoźnika.
17. 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), które powstało w wyniku działalności prowadzonej przez Przewoźnika lub podmioty i osoby działające na jego rzecz, Przewoźnik zobowiązany jest do pokrycia udokumentowanej szkody powstałej po stronie Zarządcy, w tym zwrotu nałożonej na Zarządcę przez Inspektorat Ochrony Środowiska kary administracyjnej.

18. 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 drużyny pojazdu trakcyjnego (Pt-2);
- 2) Instrukcji dla rewidenta taboru i starszego rewidenta taboru (Pt-1).

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

Ustala się 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 danego 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. właściwą terytorialnie jednostkę organizacyjną Przewoźnika (zakład POLREGIO), wskazaną w **Załączniku nr 12**,
  - 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: telefonicznie i na adres e-mail do właściwej terytorialnie jednostki organizacyjnej Przewoźnika (zakład POLREGIO), wskazanej w **Załączniku nr 12**;
- 4) w zakresie planowania zmian w organizacji ruchu, Zarządca przekazuje Przewoźnikowi informacje, według **Załącznika nr 2**;
- 5) 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 – POLREGIO S.A., adres: 01-217 Warszawa, ul. Kolejowa 1, e-mail: plk.umowa@polregio.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/poekm, zawarta w Cenniku,

$W_M$  – 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/poekm, zawarta w Cenniku,

$W_{Mi}$  – 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 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.
10. Opłata manewrowa obliczana jest jako iloczyn zawartej w Cenniku 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.
11. Opłata za postój pojazdów kolejowych nie krótszy niż 2 godziny na torach niebędących OIU, jest obliczana jako iloczyn zawartej w Cenniku 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 odstępstwie od rozkładu jazdy, z przyczyn leżących po stronie Zarządcy.
12. 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 wynajęcie 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 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).

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 wynajęcie 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: [anna.gorniak@plk-sa.pl](mailto:anna.gorniak@plk-sa.pl) lub w zastępstwie [danuta.sadurska@plk-sa.pl](mailto:danuta.sadurska@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** i/lub **Załącznik nr 3.2a**;
  - 4) oświadczenie o nier refundowaniu kosztów komunikacji zastępczej przez organizatora transportu zbiorowego, według wzoru stanowiącego **Załącznik nr 3.3**;
  - 5) oświadczenie, że do wyliczenia kosztów komunikacji zastępczej, o których mowa w ust. 1, uwzględniono z faktury przewoźnika drogowego tylko koszt wynajęcia pojazdu drogowego z kierowcą, według wzoru stanowiącego **Załącznik nr 3.4**.
4. W przypadku uruchomienia przez Przewoźnika komunikacji zastępczej, której konieczność wynika z prowadzenia przez Zarządcę robót inwestycyjnych w lokalizacjach związanych z realizacją projektów: POiŚ (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.

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, 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, ściągnięcie pociągu z podaniem numeru pociągu i relacji przejazdu, bądź kopię dokumentu przeznaczonego do rejestrowania pracy pracowników (tj. wykonana praca: drużyny trakcyjnej, drużyny manewrowej 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 brzmieniu na dzień wydania Decyzji.

5. W przypadku wprowadzenia przez Zarządcę zastępczego rozkładu jazdy pociągów, którego konieczność nie wynika z Załącznika 5.1 do Regulaminu, lub wynika, ale planowany termin uległ zmianie, Przewoźnik może żądać od Zarządcy tylko zwrotu poniesionych kosztów zmian publikacji informacji dla podróżnych.

Przewoźnik obciąży jednostkę organizacyjną Zarządcy, wskazaną przez właściwą terenowo ekspozyturę Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, poniesionymi z tego tytułu kosztami. Do faktury wystawionej dla właściwej jednostki organizacyjnej Zarządcy, Przewoźnik dołączy poświadczoną za zgodność z oryginałem kserokopię faktury, którą można jednoznacznie przyporządkować do zastępczego rozkładu jazdy pociągów.

6. W przypadku wprowadzenia zmian w rozkładzie jazdy pociągów z przyczyn leżących po stronie Przewoźnika, Zarządca obciąża Przewoźnika poniesionymi kosztami publikacji informacji dla podróżnych wynikającymi z tej zmiany, przy czym nie dotyczy to zmiany, o której mowa w podrozdziale 4.8.1. ust. 11 Regulaminu.

W przypadku przekazania informacji handlowych o pociągach poprzez ISZTP po terminach określonych w ust. 2 Załącznika 5.2 do Regulaminu, skutkujących koniecznością ponownej publikacji informacji dla podróżnych, Zarządca obciąża Przewoźnika kosztami poniesionymi z tego tytułu.

Właściwa terenowo jednostka organizacyjna Zarządcy obciąży fakturą właściwą terytorialnie jednostkę organizacyjną Przewoźnika (zakład POLREGIO), wskazaną w **Załączniku nr 12**, poniesionymi z tego tytułu kosztami.

7. 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**.
8. W ramach wprowadzonych przez Zarządcę zamknięć torowych uniemożliwiających:
    - 1) wykonanie czynności obsługowych taboru w punktach utrzymania taboru Przewoźnika (w szczególności dotyczy lokalizacji: Białystok, Bydgoszcz Główna, Toruń Główny, Gdynia Cisowa Postojowa, Chojnice, Słupsk, Skarżysko Kamienna, Sędziszów, Sucha Beskidzka, Kraków Płaszów, Nowy Sącz, Łuków, Lublin Główny, Chełm Wschodni, Łódź Kaliska, Olsztyn Główny, Kędzierzyn Koźle, Leszno, Poznań Główny,

Krzyż, Kołobrzeg, Rzeszów Główny, Przeworsk, Rzepin, Kostrzyn, Żagań, Idzikowice, Częstochowa, Iława Główna, Szczecin Wzgórze Hetmańskie, Wrocław Główny);

- 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, tj. dodatkowych przejazdów pociągów służbowych i lokomotyw luzem wynikających z obiegowania składów będących skutkiem wprowadzenia zamknięć torowych.

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.

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

Porozumienie, o którym mowa wyżej, zawierane jest w formie pisemnej pod rygorem nieważności, według wzoru stanowiącego **Załącznik nr 3.1**, w trakcie:

- opracowywania regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót, lub
- opracowania zastępczego rozkładu jazdy pociągów

i może 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, wówczas 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) w szczególnych przypadkach (dla których uzasadnieniem jest zminimalizowanie zmian w rozkładzie jazdy pociągów innych przewoźników i zachowanie skomunikowań pociągów) uruchomienia, dostosowanych do liczby podróży, dodatkowych pojazdów drogowych bezpośrednich z pominięciem stacji pośrednich przewidzianych na trasie przejazdu pociągu oraz uruchomienia pojazdów drogowych przed przyjazdem pociągu, za który komunikacja zastępcza jest wprowadzona – zawsze jednak w odniesieniu do konkretnej odwołanej trasy pociągu lub jej części;
- 5) kosztów zatrudnienia pracowników obsługi w przypadku uruchomienia dodatkowych pojazdów drogowych;
- 6) kosztów obsługi mobilnych informatorów;
- 7) kosztów wykonania tablic i ulotek dla podróżnych;

- 8) 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;
- 9) kosztów obsługi manewrowej na stacji przed miejscem prowadzenia robót oraz za miejscem prowadzenia robót w przypadku wykonania takich dodatkowych czynności.

W ramach uzgodnień Przewoźnik zobowiązany jest określić przewidywaną wysokość 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.

10. 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 każdych 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.

11. Ustala się, 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**.

12. Ustala się, 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.

13. Ustala się, że odpowiedzialność Stron z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania Decyzji z innych przyczyn, niż zastrzeżona z tytułu kar umownych rozstrzygana jest w oparciu o przepisy Kodeksu cywilnego o niewykonaniu zobowiązań, z zastrzeżeniem odpowiednich postanowień Decyzji oraz Regulaminu.
14. Zapłata kar nie pozbawia Stron prawa do dochodzenia odszkodowania - w granicach określonych przepisami Kodeksu cywilnego - przewyższającego wysokość zastrzeżonych kar umownych.

## § 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: plk.umowa@polregio.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.

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

1. Zarządca wystawia faktury za zrealizowane usługi, w terminie do 7 dni po zakończeniu okresu rozliczeniowego.  
Wystawione faktury Zarządca przekazuje za pośrednictwem poczty elektronicznej na adres e-mail: efaktura.warszawa@polregio.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 wskazany w fakturach.
5. Ustala się, 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.).
6. W przypadku konieczności wystawienia korekty faktury in minus, kwota zwrotu zostanie zwrócona Przewoźnikowi na rachunek bankowy nr: 48 1090 1375 0000 0001 3334 1599 w terminie 21 dni od daty wystawienia faktury z zastrzeżeniem, gdy Przewoźnik będzie posiadał zaległe zobowiązania wynikające z Decyzji wobec Zarządcy, wówczas kwota korekty in minus w pierwszej kolejności zostanie zaliczona na poczet istniejącego zadłużenia.
7. 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.
8. Wierzytelności wzajemne Stron, powstałe w wyniku likwidacji skutków zdarzeń (poważnych wypadków, wypadków, incydentów) lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w transporcie kolejowym, ustalone na podstawie postanowień zespołu, o którym mowa w podrozdziale 6.3.3.2 ust. 5 Regulaminu, traktowane są odrębnie od wierzytelności powstałych w wyniku korzystania z infrastruktury kolejowej na podstawie Decyzji.
9. Przy fakturowaniu do opłat dolicza się należny podatek VAT, zgodny z obowiązującymi przepisami prawa.
10. Fakturę uznaje się za uregulowaną w dniu, w którym nastąpiło uznanie rachunku bankowego Strony kwotą równą wartości wystawionej faktury.
11. 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).



12. Strona wnosząca opłaty na rzecz drugiej podaje na dokumencie płatności numer faktury, której opłata dotyczy.
13. Płatności dokonywane przez Przewoźnika Zarządca zalicza zgodnie ze wskazanymi numerami dokumentów w tytułach przelewów lub innych formach płatności, a w przypadku braku wskazania tytułu zadłużenia zalicza te wpłaty na najdalej wymagalne wierzytelności, zgodnie z art. 451 Kodeksu cywilnego.
14. Z zastrzeżeniem § 19 ust. 7 Decyzji Strony nie mogą dokonać potrącenia własnych należności z należności przysługujących drugiej Stronie z tytułu wydanej Decyzji bez uzyskania uprzedniej pisemnej zgody.

#### **§ 14. Gwarancje finansowe**

1. W związku z otrzymaniem oceny ratingowej/wiarygodności kredytowej na dzień 17 października 2022 r. Przewoźnik nie jest zobowiązany do przedstawienia gwarancji finansowej, o której mowa w podrozdziale 5.9 ust. 6 Regulaminu oraz podrozdziale 4.3 Regulaminu OIU.
2. W przypadku zalegania z bieżącymi płatnościami powyżej 60 dni od daty ich wymagalności, Zarządca ma prawo żądać zabezpieczenia należności zgodnie z zapisami w podrozdziale 5.9 ust. 6, 9 i 13 Regulaminu oraz podrozdziale 4.3 Regulaminu OIU.
3. W przypadku wyboru zaliczki jako formy gwarancji finansowej, Zarządca wystawia fakturę za wpłaconą zaliczkę w terminie do 7 dni od daty otrzymania wpłaty zaliczki.
4. 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, według wzoru uzgodnionego z Zarządcą w terminie 30 dni od dnia otrzymania pisemnego wezwania.

#### **§ 15. Poufność informacji**

1. Zobowiązuje się Strony, że postanowienia Decyzji mają charakter jawny i nie stanowią informacji będących tajemnicą przedsiębiorstwa 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) żadnej ze Stron.
2. Zobowiązuje się Strony do utrzymania w tajemnicy i nieujawniania osobom trzecim 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.
3. Zobowiązuje się Strony do przestrzegania, przy wykonywaniu Decyzji, wszystkich postanowień zawartych w obowiązujących przepisach prawnych związanych z ochroną informacji.
4. Wykorzystanie informacji, o których mowa w ust. 2, w innych celach, niż określonych w Decyzji, jak również ich publikacja, nie jest dopuszczalna bez uprzedniej pisemnej zgody drugiej ze Stron.
5. Obowiązek określony w ust. 2 i ust. 4 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.
6. Nie są uznawane za informacje podlegające ochronie, 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.
7. Każda ze Stron dołoży 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, 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.
8. Strony zobowiązują się do stosowania zabezpieczeń technicznych i organizacyjnych w celu ochrony informacji, o których mowa w ust. 2, na poziomie adekwatnym do występujących zagrożeń oraz do wzajemnego

informowania o incydentach dotyczących naruszenia zasad ochrony informacji, o których mowa w ust. 2, 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.

9. 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”, zwaną dalej SZBI-Ibi-1a, której treść jest zamieszczona na stronie internetowej Zarządcy [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) oraz stosowania jej postanowień.
10. 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. 2, 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).
11. W przypadku przesyłania drogą elektroniczną informacji podlegających ochronie, należy w sposób uzgodniony pomiędzy Stronami Decyzji zabezpieczyć informację przed nieuprawnionym dostępem.
12. 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.
13. Obowiązek określony w ust. 2 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 Polskie Linie Kolejowe S.A., udostępniony osobom, których dane osobowe są przetwarzane przez Zarządcę;
  - 3) Administratorem Danych Osobowych osób fizycznych ze strony Zarządcy jest POLREGIO S.A. z siedzibą w Warszawie pod adresem: 01-217 Warszawa, ul. Kolejowa 1 (Przewoźnik);
  - 4) u Przewoźnika funkcjonuje adres e-mail: [iod.plk@polregio.pl](mailto:iod.plk@polregio.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 przetwarzane przez Zarządcę nie będą przekazywane do państwa nienależącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego (państwa trzeciego), jak również do organizacji międzynarodowej w rozumieniu RODO;
  - 9) dane osobowe przetwarzane przez Przewoźnika mogą być transferowane do Państw trzecich – USA, w oparciu o standardowe klauzule umowne (do Google LLC);
  - 10) 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;

- 11) 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;
  - 12) ma Pani/Pan prawo do wniesienia skargi do organu nadzorczego, tzn. Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych;
  - 13) Strony nie będą przeprowadzać zautomatyzowanego podejmowania decyzji, w tym profilowania na podstawie podanych danych osobowych.
2. Każda ze Stron zobowiązuje się 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 na etapie realizacji Decyzji, o:
    - 1) fakcie przekazania danych osobowych Stronie;
    - 2) przetwarzaniu danych osobowych przez Stronę.
  3. Każda ze Stron zobowiązuje się, 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/klienci-i-kontrahenci/bezpieczenstwo-informacji-spolki/> obowiązek informacyjny wobec osób uczestniczących w nagrywanej rozmowie radiotelefonicznej w ramach sieci liniowej i/lub stacyjnej.
2. Przewoźnik zobowiązuje się poinformować 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 zobowiązać ww. osoby 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/klienci-i-kontrahenci/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. Przewoźnik zobowiązuje się poinformować wszystkie osoby fizyczne uczestniczące 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 zobowiązać ww. osoby 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.

Zmiana ww. danych nie stanowi zmiany Decyzji i obowiązuje z dniem doręczenia przez Stronę pisemnego zawiadomienia drugiej Stronie.
3. Szacowana wartość zobowiązań Przewoźnika wobec Zarządcy, wynikających z Decyzji, w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie ~~XXXX~~<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Oznaczenie ~~XXXX~~ pokazuje usuniętą treść zawierającą tajemnicę przedsiębiorstwa oraz dane osobowe.

4. Zmiana szacowanej wartości Decyzji nie stanowi zmiany Decyzji i nie wymaga formy pisemnej.
5. W przypadku nieuregulowania przez Przewoźnika opłat przewidzianych Decyzją za 2 okresy rozliczeniowe lub nieprzedstawienia albo niezpełnienia wymaganego zabezpieczenia, o którym mowa w § 14, Zarządca zawiadamia o tym Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, 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.
6. Przelew wierzytelności wynikającej z Decyzji na osoby trzecie, którejkolwiek ze Stron, wymaga dla swej ważności zgody drugiej Strony wyrażonej w formie pisemnej, z zastrzeżeniem ust. 7.
7. Przewoźnik wyraża zgodę na przeniesienie wierzytelności Zarządcy wynikających z Decyzji na rzecz banku wskazanego przez Zarządcę, z zachowaniem prawa Przewoźnika do dokonywania potrąceń i kompensat swoich wierzytelności z zastrzeżeniem, że potrącana kwota nie będzie stanowiła więcej niż 2% wartości każdej faktury wystawionej przez Zarządcę do Decyzji. W przypadku gdy bank będzie wymagał pisemnej zgody od Przewoźnika na przeniesienie wierzytelności, stosowna zgoda zostanie udzielona nie później niż w ciągu 21 dni od daty wpływu pisma w tej sprawie do Przewoźnika. Przewoźnik wyraża zgodę na udostępnienie kopii Decyzji wskazanemu bankowi pod warunkiem, że bank zobowiąże się do nieujawniania osobom trzecim bez pisemnej zgody Przewoźnika, informacji dotyczących Decyzji, a których ujawnienie mogłoby narazić Strony na szkodę majątkową lub niemajątkową, w tym w szczególności informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa drugiej Strony oraz danych osobowych.
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 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 „Porozumienia w zakresie zwrotu kosztów Przewoźnika, o których mowa w § 11 ust. 9”;
  - 5) **Załącznik nr 3.2** – Wzór „Oświadczenia Przewoźnika kolejowego o dokonaniu oceny efektywności i racjonalności organizacji komunikacji zastępczej”;
  - 6) **Załącznik nr 3.2a** – Wzór „Oświadczenia Przewoźnika kolejowego o dokonaniu oceny efektywności i racjonalności organizacji komunikacji zastępczej”;
  - 7) **Załącznik nr 3.3** – Wzór „Oświadczenia Przewoźnika kolejowego o nier refundowaniu kosztów komunikacji zastępczej przez organizatora transportu zbiorowego”;
  - 8) **Załącznik nr 3.4** – Wzór „Oświadczenia Przewoźnika kolejowego o uwzględnieniu przy wyliczaniu kosztów komunikacji zastępczej tylko kosztu wynajęcia pojazdu drogowego z kierowcą”;
  - 9) **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;
  - 10) **Załącznik nr 5** – Zasady naliczania kar umownych z tytułu niewłaściwego wygłaszania komunikatów megafonowych i/lub podawania informacji wizualnej;

- 11) **Załącznik nr 6** – Zasady naliczania kar umownych z tytułu nienależytego utrzymania międzytorzy;
- 12) **Załącznik nr 7** – Zasady naliczania kar umownych z tytułu uruchomienia przez Przewoźnika pociągu z przesyłką nadzwyczajną z pominięciem obowiązujących zasad;
- 13) **Załącznik nr 7.1** – Zestawienie uruchomionych przez Przewoźnika pociągów z przesyłką nadzwyczajną z pominięciem obowiązujących zasad;
- 14) **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;
- 15) **Załącznik nr 8.1** – Zestawienie uruchomionych przez Przewoźnika pociągów z innym rodzajem pojazdu trakcyjnego i/lub zwiększoną masą brutto pociągu z pominięciem obowiązujących zasad;
- 16) **Załącznik nr 9** – Zasady naliczania kar umownych z tytułu odwołania trasy pociągu Przewoźnika z przyczyn leżących po stronie Zarządcy;
- 17) **Załącznik nr 9.1** – Zestawienie odwołanych tras pociągów Przewoźnika z przyczyn leżących po stronie Zarządcy;
- 18) **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;
- 19) **Załącznik nr 11** – Procedura rozliczania rekompensaty za opóźnienia pociągów;
- 20) **Załącznik nr 12** – Wykaz kontaktów e-mailowych i telefonicznych do jednostek organizacyjnych Przewoźnika;
- 21) **Załącznik nr 13** – Zasady wstępu i wydawania zezwoleń na wstęp do czynnej kabiny maszynisty pojazdu kolejowego z napędem eksploatowanego przez Przewoźnika dla pracowników Zarządcy na rozkład jazdy 2022/2023.

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

## UZASADNIENIE

### Stan faktyczny:

PKP PLK wnioskiem z 15 listopada 2022 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego: 16 listopada 2022 r.), nr IUS1.1.0232.2022.JM.7, wniosła o wydanie decyzji zastępującej umowę w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2022/2023 pomiędzy POLREGIO i PKP PLK.

Prezes UTK w piśmie z 17 listopada 2022 r., znak: DRR-WRRR.712.9.2022.2.AKK, zawiadomił Strony o wszczęciu na żądanie PKP PLK postępowania administracyjnego w przedmiocie zawarcia pomiędzy POLREGIO a zarządcą infrastruktury kolejowej PKP PLK umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2022/2023.

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

1. wniosek PKP PLK z 15 listopada 2022 r., znak: Nr IUS1.1.0232.2022.JM.7 wraz z załącznikami, tj. projektem umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2022/2023 z uzgodnionymi przez Strony zapisami oraz dokumentem pt.: *Rozbieżności wynikające z negocjacji z POLREGIO S.A. w projekcie umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2022/2023 z uzasadnieniem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*;
2. projekt umowy nr 60/012/0130/22 o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2022/2023;
3. licencję POLREGIO na wykonywanie przewozów kolejowych osób oraz świadczenie usług trakcyjnych, nr L/085/2020;
4. jednolity certyfikat bezpieczeństwa POLREGIO, nr identyfikacyjny UE: PL1020210197;



5. odpis z Krajowego Rejestru Sądowego dla POLREGIO, nr KRS 0000929422, aktualny na dzień 16 listopada 2022 r.;
6. odpis z Krajowego Rejestru Sądowego dla PKP PLK, nr KRS 0000037568, aktualny na dzień 16 listopada 2022 r.;
7. 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 POLREGIO do ustosunkowania się, w terminie 5 dni od dnia otrzymania wezwania, do wniosku PKP PLK z 15 listopada 2022 r.

W tym samym piśmie Prezes UTK wezwał wnioskodawcę – PKP PLK – do uiszczenia opłaty skarbowej z tytułu wydania decyzji zastępującej umowę o wykorzystanie zdolności przepustowej.

PKP PLK pismem z 22 listopada 2022 r. przesłała za pomocą elektronicznej skrzynki podawczej e-PUAP potwierdzenie dokonania w dniu 22 listopada 2022 r. przelewu opłaty skarbowej z tytułu wydania decyzji.

PORLEGIO pismem z 16 listopada 2022 r., znak pisma: POP.711.147.2022, wniosła na podstawie art. 30d ustawy o transporcie kolejowym o wydanie decyzji zastępującej umowę w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2022/2023 pomiędzy POLREGIO i PKP PLK, i wskazała na brak wspólnego stanowiska odnośnie zapisów projektu umowy zawartych w § 10 oraz § 11 ust. 9.

Prezes UTK pismem z 18 listopada 2022 r., znak: DRR-WRRR.712.9.2022.4.AKK, poinformował Strony, że do materiału dowodowego w niniejszej sprawie dołączono, oprócz materiałów wskazanych w zawiadomieniu Prezesa UTK z 17 listopada 2022 r., znak: DRR-WRRR.712.9.2022.2.AKK, wniosek PORLEGIO z 16 listopada 2022 r., znak pisma: POP.711.147.2022, oraz poinformował Strony o uprawnieniu wynikającym z art. 10 k.p.a. a także o tym, że powyższy wniosek POLREGIO z 16 listopada 2022 r. zostanie rozpoznany łącznie z wnioskiem PKP PLK w ww. postępowaniu, znak: DRR-WRRR.712.9.2022.

Wezwaniem z 22 listopada 2022 r., znak: DRR-WRRR.712.9.2022.5.AKK, Strony na podstawie art. 89 § 1 i art. 90 § 2 k.p.a. zostały wezwane na rozprawę administracyjną w przedmiocie wydania decyzji zastępującej umowę pomiędzy przewoźnikiem kolejowym POLREGIO 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.

30 listopada 2022 r. odbyła się rozprawa administracyjna, w której Strony zaprezentowały swoje stanowiska oraz potwierdziły swoje zdanie co do kwestii spornych w negocjowanej umowie. Ostatecznie w toku rozprawy nie doszło do porozumienia co do spornych punktów projektu umowy pomiędzy Przewoźnikiem a Zarządcą.

Zawiadomieniem z 2 grudnia 2022 r., znak: DRR-WRRR.712.9.2022.8.AKK, Prezes UTK poinformował Strony, że oprócz dokumentów wskazanych w zawiadomieniu z 18 listopada 2022 r., znak: DRR-WRRR.712.9.2022.4.AKK, 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, a także poinformował o uprawnieniach wynikających z art. 10 k.p.a.

POLREGIO pismem z 5 grudnia 2022 r., znak: POP.711.147.1.2022 przedstawiła ostateczne stanowisko w sprawie – podtrzymała swoje dotychczasowe stanowisko odnośnie rozbieżności w projekcie negocjowanej umowy.

Pismem z 5 grudnia 2022 r., znak: DRR-WRRR.712.9.2022.9.AKK, Prezes UTK poinformował strony o uprawnieniach z art. 10 k.p.a. oraz zawiadomił, że do materiału dowodowego zgromadzonego w niniejszym postępowaniu oprócz dokumentów wskazanych w zawiadomieniu z 18 listopada 2022 r., znak: DRR-WRRR.712.9.2022.4.AKK i zawiadomieniu z 2 grudnia 2022 r., znak: DRR-WRRR.712.9.2022.8.AKK, dołączono pismo POLREGIO z 5 grudnia 2022 r., nr pisma POP.711.147.1.2022.

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

#### **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 oraz 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 PLK wystąpiła pismem z 15 listopada 2022 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego: 16 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 POLREGIO zmianami, na które nie ma zgody Zarządcy. PKP PLK wskazała, że pomiędzy Stronami występują rozbieżności w zakresie § 10 oraz § 11 ust. 9 projektu negocjowanej umowy.

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 Prezes UTK wydaje decyzję w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej, w której zawarte są zarówno kwestie sporne i rozstrzygnięte przez Prezesa UTK, jak i postanowienia ustalone przez Strony.

#### **§ 19 ust. 2, 6, 8, 12, 15 projektu negocjowanej umowy – wykreślone ustępy oraz modyfikacja § 19 ust. 7 projektu negocjowanej umowy**

Biorąc pod uwagę, że stosunki prawne pomiędzy PKP PLK a POLREGIO będzie regulowała decyzja administracyjna, zapisy § 19 ust. 2, 8 i 15 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. 12 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., powoduje 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 licencję przewoźnika kolejowego.

Ponadto Decyzja nie może być wydana w dwóch egzemplarzach podpisanych przez Strony (§ 19 ust. 15 projektu umowy), stąd konieczność usunięcia i tego zapisu projektu umowy.

Niewykonalne byłyby również zapisy § 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:

### **§ 10 projektu negocjowanej umowy i Decyzji**

#### **Stanowisko POLREGIO:**

POLREGIO proponuje dodać nowy ust. 6 w brzmieniu: *W przypadku zaistnienia dodatkowych kosztów, stosuje się odpowiednio §11 ust. 9.*

Zmiana ta podyktowana jest faktem, iż proponowany zapis wynika z wyłączenia z dotychczasowej obowiązującej umowy na roczny rozkład jazdy 2021/2022 z § 10 pt. *Inne opłaty i rozliczenia*, zapisów w których były zawarte zasady rozliczania wszelkich kosztów wynikających z zamknięć torowych, w tym także kosztów komunikacji zastępczej (rozumianych tylko jako koszt pojazdu drogowego wraz z kierowcą) i zawarcie ich w oddzielnym paragrafie.

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

Brak zgody PKP PLK na dodanie tego zapisu.

PKP PLK wskazuje, że zapisy § 10 dotyczą rozliczenia kosztów komunikacji zastępczej. W zapisach ust. 1 i 2 § 10, koszty te są jednoznacznie zdefiniowane, jako udokumentowane fakturami wydatki ponoszone przez przewoźnika na wykonanie przez przewoźnika drogowego usługi komunikacji zastępczej, obejmujące wynajęcie pojazdu drogowego z kierowcą – regulacja ta ma w ocenie Zarządcy charakter kompleksowy i wyłączny. Wprowadzenie w zapisach Umowy (§ 10 ust. 6) pojęcia „koszty dodatkowe”, powoduje nadinterpretację tego pojęcia przez POLREGIO, gdyż wprowadza nową kategorię (podkategorię) kosztów komunikacji zastępczej, tj. koszty dodatkowe, co zdaniem PKP PLK, utrudnia zrozumienie rozwiązań i systematykę rozwiązań przewidzianych w projekcie umowy.

Na poparcie ww. tezy PKP PLK wskazuje, że dowodem na istnienie problemów interpretacyjnych jest prowadzenie przez sądy 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. W jednym z wyroków uzasadniono, że koszty wynagrodzenia maszynistów (w podstawowym czasie pracy) w próżnych składach są kosztami komunikacji zastępczej, ze względu na słowo „dodatkowe”.

Zgodnie z definicją zawartą w Załączniku nr 16 do Regulaminu Sieci na roczny rozkład jazdy 2022/2023: *Komunikacja zastępcza jest to przewóz osób środkami transportu drogowego, dostosowanymi do liczby podróży, w celu dowozu pasażerów do i ze stacji/przystanków osobowych, na których postoje nie odbywają się ze względu na odwołany przejazd pociągu na całej lub części trasy. W ocenie Zarządcy powyższe wskazuje na to, że: nie sposób uznać, że w tej definicji mieści się transport kolejowy w postaci pociągów służbowych przewoźnika, które nie przewoziły żadnych pasażerów.* PKP PLK wskazuje, że § 11 ust. 9 daje możliwość rozliczenia innego rodzaju kosztów (niż te przewidziane w § 11 ust. 1 – 8 i § 10), które są ponoszone w związku z ograniczeniami w dostępie do infrastruktury/zamknięciami torowymi, jednak takie koszty nie mogą być definiowane jako „dodatkowe koszty komunikacji zastępczej”, gdyż jest to w ocenie Zarządcy sprzeczne z klauzulą § 10 i powoduje problemy z interpretacją pojęcia kosztów komunikacji zastępczej jako takich.

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

Prezes UTK nie wyraża zgody na dodanie zapisu proponowanego przez POLREGIO z poniższych względów.

Zarządca, zarówno w projekcie negocjowanej umowy, jak i w Regulaminie Sieci 2022/2023 przyjętym do stosowania Uchwałą Nr 758/2021 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 22 listopada 2021 r., zwanym dalej „Regulaminem Sieci”, wyróżnia kategorie kosztów związanych z uruchomieniem komunikacji zastępczej, tj. koszty dotyczące wyłącznie kosztów komunikacji zastępczej wskazanych w § 10 projektu negocjowanej umowy, które zostały określone jak koszt autobusu i kierowcy, oraz inne koszty poniesione 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 wystąpi ograniczenie w korzystaniu z infrastruktury kolejowej z przyczyn leżących po stronie PKP PLK. Zarówno samo określenie kosztów komunikacji zastępczej jak i sytuacji, w której zwrotu tych kosztów może domagać się Przewoźnik, zostało ściśle określone w ww. dokumentach.

Kolejna kategoria kosztów, której może domagać się Przewoźnik w związku z ograniczeniami na linii kolejowej, została wskazana w § 11 projektu negocjowanej umowy. Kategoria ta obejmuje inne koszty, które PKP PLK może zwrócić przewoźnikom kolejowym, gdy posiada środki na ich sfinansowanie. 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 *de facto* należy uznać, że chodzi o 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, wówczas 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.

Dodanie zapisu proponowanego przez POLREGIO – odesłania do § 11 ust. 9 projektu negocjowanej umowy, jest w niniejszym przypadku całkowicie bezcelowe, ponieważ w samym § 11 ust. 9 stwierdzono, że: *Zwrot innych kosztów Przewoźnika poniesionych w związku z wprowadzonymi ograniczeniami w dostępie do infrastruktury/zamknięciami torowymi z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, odbywa się wyłącznie w przypadku zapewnienia źródła ich finansowania i na podstawie wyraźnego, zgodnego porozumienia między Stronami. Koszty te nie obejmują kosztów, które Przewoźnik i tak by poniósł niezależnie od zaistnienia ograniczenia lub zamknięcia torowego.*

Zapisy § 11 wyraźnie zatem wskazują, jakie koszty PKP PLK może zwrócić Przewoźnikowi w sytuacji zamknięcia torowego lub w przypadku ograniczonego dostępu do infrastruktury – co dotyczy również innych kosztów związanych z funkcjonowaniem komunikacji zastępczej, ponieważ komunikacja ta jest uruchamiana przez Przewoźnika właśnie w sytuacji wystąpienia zamknięcia torowego. Co prawda zakres § 11 nie odnosi się jedynie do sytuacji związanych z komunikacją zastępczą, ale także do innych zdarzeń związanych z ograniczonym dostępem do infrastruktury, zakres ten jest więc szerszy, ale ma zastosowanie także do sytuacji uruchomienia komunikacji zastępczej. W związku z tym odesłanie w § 10, proponowane przez POLREGIO, wydaje się bezcelowe, może też spowodować wątpliwości interpretacyjne w zaakceptowanym przez obie Strony podziale kosztów rozdzielonych na § 10 i § 11.

Propozycja POLREGIO może spowodować nieuzasadnione 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 POLREGIO, Przewoźnik będzie mógł wskazywać zapis ten jako podstawę do dochodzenia innego rodzaju bliżej nie określonych 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 POLREGIO mogłaby spowodować, że Przewoźnik miałby możliwość dochodzenia innych, nieuzasadnionych i niezdefiniowanych w umowie kosztów.

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



### § 11 ust. 9 akapit pierwszy projektu negocjowanej umowy i Decyzji

#### Stanowisko POLREGIO:

Propozycja POLREGIO na brzmienie § 11 ust. 9 akapit pierwszy projektu negocjowanej umowy: *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 między Stronami*

Zmiana ta miałaby polegać na zastąpieniu sformułowania *może odbyć się* na *odbywa się*, następnie wykreślenie zwrotu *wyłącznie w przypadku* i w zamian za to dodanie zwrotu *w ramach* oraz na wykreśleniu ostatniego zdania: *Koszty te nie obejmują kosztów, które Przewoźnik i tak by poniósł niezależnie od zaistnienia ograniczenia lub zamknięcia torowego.*

POLREGIO argumentuje powyższą zmianę koniecznością dochodzenia zwrotu innych kosztów związanych z wprowadzeniem komunikacji niż wskazanych w § 10, niezależnie od uzyskania przez PKP PLK finansowania zewnętrznego na ten cel. Obecnie zapisy § 11 ust. 9 mówią o warunkowym charakterze zwrotu kosztów tam wskazanych, tj. pod warunkiem uzyskania przez PKP PLK finansowania. Przewoźnik domaga się zmiany w zakresie warunkowości tego zapisu.

#### Stanowisko PKP PLK:

PKP PLK nie wyraża zgody na zmiany zapisów § 11 ust. 9 akapit pierwszy.

Zdaniem Zarządcy zmiana proponowana przez Przewoźnika może być rozumiana jako zobowiązanie PKP PLK do zwrotu innych kosztów, a tym samym jako zobowiązanie do zapewnienia źródła finansowania i zawarcia dodatkowego porozumienia, o którym mowa w tej klauzuli. PKP PLK nie gwarantuje przewoźnikowi, że tego rodzaju inne koszty będą zwracane, gdyż Zarządca musi posiadać środki na taki zwrot, co uwzględniając zasady finansowania zarządcy infrastruktury kolejowej - nie jest oczywiste. Z tych powodów klauzula ta dopuszcza jedynie możliwość zwrotu innych kosztów, a nie taki obowiązek, jednak w tym zakresie musi zostać udzielona kolejna zgoda PKP PLK w ramach dodatkowego porozumienia i przy uzyskaniu finansowania. W ocenie Zarządcy, propozycja przewoźnika usiłuje umożliwić obciążanie PKP PLK innymi kosztami, nakładając na nią obowiązek w tym zakresie – sugerować ma to określenie „odbywa się”.

W tym zakresie nie jest też zasadne dla PKP PLK usunięcie ostatniego zdania tego akapitu. Zarządca nie widzi uzasadnienia dla zwracania przewoźnikowi części kosztów stałych, które normalnie i tak zostałyby poniesione przez przewoźnika, nawet gdyby nie obowiązywało zamknięcie torowe lub ograniczenie w dostępie do infrastruktury. Zarządca wyjaśnia, że omawiane klauzule mają za zadanie wprowadzić system rozliczeń kosztów nowych, które pojawiły się u przewoźnika w związku z ograniczeniami/zamknięciami torowymi, a nie zasad finansowania bieżącej działalności przewoźnika. Jeśli przewoźnik stale ponosi pewnego rodzaju koszty (np. koszty wynagrodzenia swoich stale zatrudnionych pracowników), to nie jest zasadne, aby PKP PLK była obowiązana do ich zwrotu, nawet jeśli w jakiś sposób przewoźnik przypisuje je do np. zamknięciowej organizacji ruchu pociągów.

#### Uzasadnienie Prezesa UTK:

Prezes UTK nie wyraża zgody na wprowadzenie żadnej z ww. zaproponowanych zmian przez POLREGIO w § 11 ust. 9 akapit pierwszy projektu negocjowanej umowy.

Zmiana polegająca na usunięciu sformułowania *może odbyć się wyłącznie w przypadku* i w zamian za to dodanie zwrotu *odbywa się w ramach*, jest w ocenie Prezesa UTK niezasadna.

Zarządca w § 11 wskazuje koszty, których Przewoźnik może domagać się w związku z wprowadzonymi zamknięciami torowymi i innymi ograniczeniami w dostępie do infrastruktury kolejowej. Samo żądanie zwrotu tych kosztów jest uprawnieniem, a nie obowiązkiem Przewoźnika. Zwrot kosztów wskazanych w § 11 odbywa się niejako „warunkowo”, bo dopiero po podpisaniu obustronnego porozumienia pomiędzy Przewoźnikiem a Zarządcą (§ 11 ust. 9 akapit 2 projektu negocjowanej umowy), którego wzór stanowi Załącznik nr 3.1 do Decyzji. Warunkiem uzyskania zwrotu kosztów wskazanych w § 11 jest właśnie pozyskanie przez PKP PLK środków na pokrycie tego zwrotu. Zatem rolą PKP PLK jest pozyskiwanie źródeł finansowania kosztów poniesionych w związku z wprowadzonymi ograniczeniami w dostępie do infrastruktury/zamknięciami torowymi z przyczyn leżących po stronie Zarządcy wymienionych w § 11 ust. 9 projektu umowy.

Prezes UTK nie może również przystać na propozycję wykreślenia zdania: „Koszty te nie obejmują kosztów, które Przewoźnik i tak by poniósł niezależnie od zaistnienia ograniczenia lub zamknięcia torowego”. Po wykreśleniu ww. zdania, w przypadku zamknięcia/ograniczenia torowego, PKP PLK byłaby zobowiązana także do zwrotu na rzecz Przewoźnika kosztów innych, niż wskazane w § 11 ust. 9 projektu umowy, które nie powstały dodatkowo z tytułu ww. ograniczenia lub zamknięcia. Przykładem takiego kosztu może być np. koszt pracy maszynisty. Chodzi zatem o koszty tzw. stałe, które Przewoźnik i tak ponosi niezależnie od wystąpienia bądź nie, przesłanek do skorzystania



ze zwrotu kosztów na podstawie § 11 projektu umowy. W ocenie Prezesa UTK taka praktyka nie może mieć miejsca. Zwrot kosztów, które Przewoźnik i tak ponosi niezależnie od wprowadzenia bądź nie zamknięcia torowego lub zaistnienia ograniczenia w dostępie do torów, jest w ocenie Prezesa UTK niedopuszczalny. W związku z powyższym, Prezes UTK nie może zgodzić się na żadną ze zmian zaproponowanych przez Przewoźnika w § 11 ust. 9 akapit pierwszy projektu negocjowanej umowy.

### **§ 11 ust. 9 projektu negocjowanej umowy i Decyzji.**

#### **Stanowisko POLREGIO:**

POLREGIO proponuje uzupełnienie ust. 9 w § 11 o następujące pkt:

- 4) *W szczególnych przypadkach (dla których uzasadnieniem jest zminimalizowanie zmian w rozkładzie jazdy pociągów innych przewoźników i zachowanie skomunikowań pociągów) uruchomienia, dostosowanych do liczby podróży, dodatkowych pojazdów drogowych bezpośrednich z pominięciem stacji pośrednich przewidzianych na trasie przejazdu pociągu oraz uruchomienia pojazdów drogowych przed przyjazdem pociągu, za który komunikacja zastępcza jest wprowadzona – zawsze jednak w odniesieniu do konkretnej odwołanej trasy pociągu lub jej części;*
- 5) *kosztów zatrudnienia pracowników obsługi w przypadku uruchomienia dodatkowych pojazdów drogowych;*
- 6) *kosztów obsługi mobilnych informatorów;*
- 7) *kosztów wykonania tablic i ulotek dla podróży;*
- 8) *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;*
- 9) *kosztów obsługi manewrowej na stacji przed miejscem prowadzenia robót oraz za miejscem prowadzenia robót w przypadku wykonania takich dodatkowych czynności.*

W ocenie POLREGIO zarządca infrastruktury kolejowej powinien zwrócić przewoźnikowi kolejowemu koszty poniesione i udokumentowane przez przewoźnika kolejowego, których by nie poniósł, gdyby przejazd był realizowany pociągiem zgodnie z rozkładem jazdy. Każda inwestycja powinna mieć zabezpieczone środki finansowe w ramach kompleksowej realizacji projektu, uwzględniające wszystkie koszty, także koszty ponoszone przez przewoźników.

W uzasadnieniu do ww. zmiany, POLREGIO powołuje się na swoją misję, jaką jest świadczenie w jak najszerszym zakresie usługi przewozowej dla społeczeństwa, i jednocześnie wskazuje na zobowiązania wynikające z umów PSC oraz świadczenie usługi także w miejscach, w których prowadzone są inwestycje w infrastrukturze kolejowej. W związku z czym Przewoźnik ponosi określone koszty, które są zmienne w zależności od warunków lokalnych, co zdaniem POLREGIO wskazuje na to, że katalog kosztów nie może być zamknięty i ograniczony do kilku zdarzeń.

W ocenie Przewoźnika, szczegółowy opis zwrotu kosztów powinien być każdorazowo zawarty w lokalnym porozumieniu, o którym mowa wyżej, uwzględniającym uwarunkowania miejscowe. Stanowisko przewoźnika opiera się w głównej mierze na tym, że udostępnianie infrastruktury kolejowej należy do podstawowych obowiązków PKP PLK. Udostępnienie infrastruktury kolejowej polega na przydzieleniu przewoźnikowi trasy pociągu, czyli zagwarantowaniu, że będzie on mógł po zawarciu odpowiedniej umowy korzystać z przydzielonych tras pociągów w sposób niezakłócony, umożliwiający wywiązywanie się z zobowiązań wobec podróżnych. Tym samym stanowić to powinno zdaniem Przewoźnika, gwarancję, że przewoźnik będzie miał możliwość w jak największym zakresie wywiązać się z zobowiązań wobec poszczególnych województw, jako organizatorów przewozów pasażerskich.

POLREGIO podkreśla, że: zgodnie z przyjętą przez ustawodawcę konstrukcją uregulowaną w art. 29 ust. 1 i nast. ustawy o transporcie kolejowym, złożenie przez przewoźnika wniosku o przydzielenie trasy pociągu powoduje po stronie PKP PLK obowiązek jej przydzielenia przewoźnikowi i dostęp do infrastruktury kolejowej, a w przypadku niewywiązania się z tego zobowiązania PKP PLK powinna rekompensować wszelkie straty przewoźnikom.

Umowa o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w ocenie POLREGIO stanowi kontrakt o cechach cywilnoprawnego stosunku zobowiązaniowego. Potwierdza to konstrukcja umowy, w której wielokrotnie następuje odwołanie do konstrukcji z Kodeksu cywilnego (zastosowanie znajdują kary umowne, przelew wierzytelności, czy potrącenie wierzytelności). Cywilistyczny charakter tej relacji potwierdza również ugruntowane orzecznictwo. W tezie wyroku Sądu Okręgowego - Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów z dnia 7 maja 2018 r. (sygn. Akt XVII AmK 13/16) jednoznacznie rozstrzygnięto, że Regulamin Sieci stanowi wzorzec umowny w rozumieniu art. 384 Kodeksu cywilnego, a Sąd podkreślił, że treść tego dokumentu ustalana jest tylko jedną ze stron stosunku zobowiązaniowego, tj. przez zarządcę infrastruktury, gdyż sam fakt wcześniejszych konsultacji z przewoźnikami, w sytuacji gdy wyrażona przez nich opinia nie jest dla zarządcy wiążąca, oznacza, że regulamin nie jest umową lub częścią zawartej przez strony umowy. Z kolei Sąd Najwyższy wielokrotnie orzekał w sprawach o uznanie klauzuli

za niedozwoloną oraz o nadużywanie pozycji dominującej przez przedsiębiorców (vide: uchwała SN z 13 stycznia 2000 r., III CZP 119/10, wyrok z 27 sierpnia 2014 r., III SK 83/13, wyrok z 9 Stycznia 2016 r., III SK 23/16). POLREGIO wskazuje na dominujący pogląd na temat bezwzględnej nieważności klauzul umownych sprzecznych z prawem i jako przykłady podaje sprawę o sygn. akt III SK 83/13, w której Sąd Najwyższy stwierdził, iż za niedopuszczalne należy uznać zastrzeżenie we wzorze umowy, że ten, kto nie wykona lub nienależyte wykona umowę w sposób zawiniony, nie ponosi odpowiedzialności odszkodowawczej, gdyż takie postanowienie umowy jest nieważne na podstawie art. 471 Kodeksu cywilnego w związku z art. 58 § 1 i § 3 Kodeksu cywilnego, oraz wyroku w sprawie sygn. akt III SK 23/16, gdzie Sąd Najwyższy wskazał, że: *jakkolwiek w niniejszej sprawie postanowienie wzorca umownego nie stanowi wprost o wyłączeniu odpowiedzialności powoda za niewykonanie/nienależyte wykonanie świadczenia również w sytuacji, gdy wynika to z niedochowania należytej staranności, to jednak ustalenie takie daje się bez trudu wywieść z jego treści.* Co podkreśla POLREGIO, rozstrzygnięcie to zapadło na gruncie realizacji umowy o zaopatrzenie w wodę i odprowadzanie ścieków, w której zastosowano postanowienie, zgodnie z którym: (...) *zakład nie ponosi odpowiedzialności odszkodowawczej za przerwy w dostawie wody i odbiorze ścieków spowodowane: (...) brakiem wody w ujęciu (...) f) przerwami w zasilaniu energetycznym urządzeń wodnych i kanalizacyjnych (...)*, a zdaniem Sądu Najwyższego: *zarówno poziom wody w ujęciu, jak i przerwy w zasilaniu energetycznym urządzeń wodnych i kanalizacyjnych mogą być spowodowane okolicznościami niezależnymi od powoda, ale nie daje to jednak podstaw do arbitralnego wyłączenia z zakresu odpowiedzialności powoda wszystkich skutków ww. okoliczności, z wykluczeniem możliwości uwzględnienia w toku postępowania kompensacyjnego stosunku wskazanych przez powoda zdarzeń (np. braku wody w ujęciu) do np. długości okresu wstrzymania świadczenia usług i związku przyczynowego związanego z działaniami powoda, wynikającymi z wymienionych okoliczności, a ponadto Sąd zaznaczył, że przerwy w zasilaniu mogą być bezpośrednim skutkiem działań powoda.*

Ponadto w obszernym uzasadnieniu POLREGIO wskazuje, że do odpowiedzialności kontraktowej zarządcy infrastruktury kolejowej zastosowanie ma art. 471 Kodeksu cywilnego, który stanowi: *Dłużnik obowiązany jest do naprawienia szkody wynikłej z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania, chyba że niewykonanie lub nienależyte wykonanie jest następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi.* Następnie Przewoźnik podkreśla, że w treści kwestionowanych przez przewoźnika postanowień projektu umowy dotyczących sposobu rozliczania kosztów uruchomienia komunikacji zastępczej zarządca wprost potwierdza, że konieczność rozliczenia jest spowodowana: *Z przyczyn leżących po stronie Zarządcy* (vide § 10 ust. 1 zd. pierwsze, § 10 ust. 2 zd. pierwsze, czy § 11 ust. 9 zd. pierwsze projektu umowy). Mimo to, w ocenie POLREGIO zarządca infrastruktury kolejowej łamie tę ustawową zasadę odpowiedzialności, czego dowodem (oprócz kwestionowanych przez przewoźnika treści postanowień projektu umowy) w ocenie Przewoźnika jest treść załącznika nr 16 do Regulaminu Sieci 2022/2023 pt. *Komunikacja zastępcza wprowadzana przez przewoźnika*, a w szczególności postanowienia zawarte w pkt 3 i 4 stanowiące, że:

*3. 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).*

*Rozliczenia kosztów komunikacji zastępczej odbywają się zgodnie z postanowieniami Umowy o wykorzystanie.*

*4. W przypadku uruchomienia przez przewoźnika kolejowego komunikacji zastępczej, której konieczność wynika z prowadzenia przez PLK robót inwestycyjnych w lokalizacjach związanych z realizacją projektów:*

*1) PoliŚ [Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko];*

*2) CEF [(ang. Connecting Europe Facility) - Program „Łącząc Europę”];*

*3) POPW [Program Operacyjny Polska Wschodnia]*

*rozliczenie kosztów komunikacji zastępczej odbywać się będzie wyłącznie w przypadku zapewnienia źródła jej finansowania i na podstawie porozumienia odrębnie zawartego pomiędzy PLK a przewoźnikiem.*

Analiza przywołanych postanowień Regulaminu oraz projektu umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej na nowy rozkład jazdy potwierdza, w ocenie POLREGIO, że PKP PLK wyłącza z zakresu swojej odpowiedzialności rekompensowanie pełnych kosztów ponoszonych przez przewoźnika z tytułu uruchamiania komunikacji zastępczej

w sytuacji, gdy przyczyny powstania tych kosztów leżą jedynie po jej stronie, a dodatkowo uzależnia wypłatę tych środków od posiadania źródeł finansowania.

Działanie takie, zdaniem Przewoźnika, polega na wykluczeniu własnej odpowiedzialności kontrahenta za nienależyte wykonanie zobowiązania, które jest następstwem okoliczności, za które sam powinien ponosić odpowiedzialność. POLREGIO dodaje również, że okolicznością dodatkowo obciążającą zarządcę infrastruktury kolejowej jest ugruntowany pogląd orzecznictwa o stosowaniu wobec tego podmiotu odpowiedzialności uregulowanej w art. 435 Kodeksu cywilnego, tj. na zasadzie ryzyka. Zgodnie z tą zasadą PKP PLK może uwolnić się od odpowiedzialności tylko jeżeli: „szkoda nastąpiła wskutek siły wyższej albo wyłącznie z winy uszkodzonego lub osoby trzeciej, za którą nie ponosi odpowiedzialności (vide wyrok Sądu Najwyższego z 31.05.2017r. V CSK 511/16 i powołany tam wyrok Sądu Najwyższego z dnia 25 maja 2012 r., I CSK 509/11).

W ocenie POLREGIO, PKP PLK zobowiązana jest do umożliwienia prowadzenia przejazdów pociągów zgodnie z uzgodnionym rozkładem jazdy i ponosi odpowiedzialność za stan i sprawność elementów drogi kolejowej. Podmiot ten nie może uchylać się od odpowiedzialności, gdy na skutek prowadzonych prac modernizacyjnych nie przewidziano konsekwencji z tego wynikających dla obowiązującego rozkładu jazdy pociągów. W przypadku akceptacji przez przewoźnika narzuconego przez zarządcę kształtu umowy, zdaniem POLREGIO trudno uznać, aby przewoźnik mógł w przyszłości dochodzić od niego niepokrytych kwot, opierając się na ogólnej zasadzie odpowiedzialności przewidzianej w art. 471 Kodeksu cywilnego, nawet wykazując, że w tym bezwzględnie postanowienia Regulaminu Sieci sprzeczne są z obowiązującymi przepisami prawa.

Przewoźnik podkreśla, że jego zdaniem PKP PLK *w sposób nieuzasadniony ogranicza katalog refundowania kosztów wynikających z ograniczeń w dostępie do infrastruktury kolejowej leżących po stronie zarządcy infrastruktury kolejowej, w tym w odniesieniu do obecnie obowiązującej umowy na rjp. 2021/2022.*

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

Zdaniem PKP PLK proponowane przez POLREGIO rozszerzenie katalogu kosztów, ponoszonych przez przewoźnika w związku z ograniczeniami w dostępie do infrastruktury kolejowej, *może spowodować, że w zasadzie każdy koszt przewoźnika mógłby być zakwalifikowany jako inny koszt i mógłby zostać refakturowany na PKP PLK, co przy obecnych zasadach finansowania zarządcy infrastruktury i regulacjach ustawowych z tego zakresu nie jest możliwe do realizacji.*

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

Prezes UTK wyraża zgodę na zmianę zaproponowaną przez POLREGIO, tj. dodanie w § 11 w ust. 9 projektu negocjowanej umowy następujących pkt:

- 4) *W szczególnych przypadkach (dla których uzasadnieniem jest zminimalizowanie zmian w rozkładzie jazdy pociągów innych przewoźników i zachowanie skomunikowań pociągów) uruchomienia, dostosowanych do liczby podróży, dodatkowych pojazdów drogowych bezpośrednich z pominięciem stacji pośrednich przewidzianych na trasie przejazdu pociągu oraz uruchomienia pojazdów drogowych przed przyjazdem pociągu, za który komunikacja zastępcza jest wprowadzona – zawsze jednak w odniesieniu do konkretnej odwołanej trasy pociągu lub jej części;*
- 5) *kosztów zatrudnienia pracowników obsługi w przypadku uruchomienia dodatkowych pojazdów drogowych;*
- 6) *kosztów obsługi mobilnych informatorów;*
- 7) *kosztów wykonania tablic i ulotek dla podróży;*
- 8) *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;*
- 9) *kosztów obsługi manewrowej na stacji przed miejscem prowadzenia robót oraz za miejscem prowadzenia robót w przypadku wykonania takich dodatkowych czynności.*

W ocenie Prezesa UTK ww. koszty są kosztami uzasadnionymi w kontekście zmian organizacyjnych powstałych wskutek wprowadzenia ograniczeń w dostępie do infrastruktury, będących 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. 9 projektu umowy odbywa się na podstawie odrębnego porozumienia zawieranego pomiędzy Przewoźnikiem a Zarządcą. Do PKP PLK należy bowiem ostateczna decyzja o przyznaniu zwrotu kosztów wnioskowanych przez Przewoźnika. 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 z 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 nadmiernie 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 innych kosztów, które są ściśle powiązane z wprowadzeniem komunikacji zastępczej.*

W ocenie Prezesa UTK rozszerzony katalog takich kosztów, zaproponowany przez POLREGIO, należy uznać za uzasadniony. Zwrot kosztów wskazanych w katalogu z § 11 ust. 9 projektu umowy pozwoli na sfinansowane części kosztów po stronie Przewoźnika, które ten poniósł w związku z niezależnymi od niego 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 z 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. Niekiedy konieczne jest uruchomienie, dostosowanych do liczby podróżnych, dodatkowych pojazdów drogowych. 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 procedury dla zwrotu kosztów wskazanych w § 11 ust. 9 projektu umowy, każdy przypadek zwrotu kosztów rozpatrywany jest indywidualnie, Przewoźnik i Zarządca zawierają bowiem odrębne porozumienie w tym zakresie. Przewoźnik zobowiązany jest do udowodnienia racjonalności i celowości poniesionych kosztów. Sam fakt zawarcia w katalogu w § 11 ust. 9 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 POLREGIO przypadki.

Co istotne, w przypadku wprowadzenia zapisu o treści proponowanej przez Przewoźnika, katalog z § 11 ust. 9 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. 9 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. 9 projektu negocjowanej umowy został rozszerzony o koszty przedstawione przez POLREGIO.

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

Ponadto 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).

Opłata 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.”. Opłata uiszczana jest na 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 Ż 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.

.....  
*(pieczęćka 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: zgodnie z zapisem ust. 4;

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: zgodnie z zapisem ust. 4;

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: zgodnie z zapisem ust. 4;

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

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

na przykład:

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

4. Informacje o planowanych zmianach w organizacji ruchu Zarządca przekazywać będzie Przewoźnikowi pocztą elektroniczną na adres e-mail do właściwej terytorialnie jednostki organizacyjnej Przewoźnika (zakład POLREGIO), wskazanej w **Załączniku nr 12**.

**ZAŁĄCZNIK 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 SKRJ	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>						
<i>Sporządził ze strony Zarządcy:</i>						
.....						

Sporządził ze strony Przewoźnika:

Zatwierdził ze strony Przewoźnika:



(imię i nazwisko) .....

Tel: .....

Dnia: .....

.....

*(pieczęćka 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. 9**

Miejscowość:	Data:
Jednostka organizacyjna Zarządcy: <sup>1)</sup>	Jednostka organizacyjna Przewoźnika: <sup>2)</sup>
Termin zamknięcia:	
<b>1. ....Wskazać tytuł kosztów - § 11 ust. 9 pkt...Decyzji <sup>3)</sup></b>	
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>1</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>2</sup> ..... Ustawy z dnia 11.09.2019 r. – Prawo zamówień publicznych / przepisów wewnętrznych Przewoźnika\*\*;
- 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<sup>3</sup>;
- 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;

<sup>1</sup> Należy wpisać dane Przewoźnika będącego organizatorem komunikacji zastępczej.

<sup>2</sup> Należy podać podstawę prawną trybu, w jakim było prowadzone postępowanie o udzielenie zamówienia (art., ust., itp.).

<sup>3</sup> Nie stosuje się w przypadku gdy wybór realizatora został dokonany w trybie zamówienia z wolnej ręki określonym w art. 214 ust.1 pkt.5 w związku z art. 388 Ustawy z dnia 11.09.2021 r. Prawo zamówień publicznych (w sytuacjach awaryjnych, gdy jest konieczne pilne zawarcie umowy z przewoźnikiem drogowym, nie zawsze jest możliwość przeprowadzenia przetargu i wówczas należy zastosować tryb wolnej ręki tj. bez możliwości zachowania zasady konkurencyjności).

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

- 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;
- 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 .....

.....,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>1</sup> Przewoźnik winien wskazać uzasadnienie racjonalności wprowadzenia np. tras pojazdów drogowych odmiennych od trasy odwołanych pociągów (np. relacje bezpośrednie z pominięciem przystanków).



**ZALĄCZNIK NR 3.2a 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>1</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 zostało zrealizowane własnymi pojazdami drogowymi – środkami komunikacji zastępczej;
- 2) posiadamy 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 wydaną na podstawie wcześniej obowiązujących przepisów\*\*;
- 3) zastosowana cena / zastosowane ceny\*\* usługi komunikacji zastępczej<sup>2</sup> ....., jest ceną rynkową / są cenami rynkowymi\*\* dla usług transportu autobusowego w regionie, w którym ta komunikacja jest realizowana;
- 4) w kalkulacji ceny / cen\*\* usługi komunikacji zastępczej, o której mowa w pkt. 3, zostały uwzględnione koszty wynikające wyłącznie z działalności przewoźnika drogowego / przewoźników drogowych\*\*, tj. koszt udostępniania pojazdów drogowych i kierowców;
- 5) do realizacji usługi komunikacji zastępczej, liczba pojazdów drogowych została dostosowana do liczby pasażerów;
- 6) określając przebieg trasy, jak również wymogi dotyczące pojazdów drogowych, kierowano się w szczególności .....

3

<sup>1</sup> Należy wpisać dane przewoźnika kolejowego będącego organizatorem komunikacji zastępczej.

<sup>2</sup> Należy podać cenę w PLN i miernik przyjęty do kalkulacji ceny, np. wozokm, kurs itp.

<sup>3</sup> Przewoźnik winien wskazać uzasadnienie racjonalności wprowadzenia np. tras pojazdów drogowych odmiennych od trasy odwołanych pociągów (np. relacje bezpośrednie z pominięciem przystanków).

.....,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 własnymi pojazdami drogowymi;
- \*\* niepotrzebne skreślić

**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>1</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>2</sup>, w ramach umowy/umów  
nr .....<sup>3</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>1</sup> Należy wpisać dane Przewoźnika będącego organizatorem komunikacji zastępczej.

<sup>2</sup> Należy podać nazwę organizatora publicznego transportu zbiorowego.

<sup>3</sup> Należy podać nr umowy zawartej pomiędzy Przewoźnikiem a organizatorem, o której mowa w Ustawie z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

**ZAŁĄCZNIK NR 3.4 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 UWZGLĘDNIENIU  
PRZY WYLICZANIU KOSZTÓW KOMUNIKACJI ZASTĘPCZEJ  
TYLKO KOSZTU WYNAJĘCIA POJAZDU DROGOWEGO Z KIEROWCĄ**

**Nazwa i adres Przewoźnika<sup>1</sup>:**

.....  
.....

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

**Oświadczamy,**

że przy wyliczaniu kosztu komunikacji zastępczej, wskazanego w fakturze nr ..... z dnia  
....., opiewającej na kwotę netto ..... PLN  
(słownie: ..... PLN) zostały, z faktury przewoźnika drogowego,  
uwzględnione tylko koszty wynajęcia pojazdu drogowego z kierowcą.

---

<sup>1</sup> Należy wpisać dane Przewoźnika będącego organizatorem komunikacji zastępczej.

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

.....

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

.....

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

**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: .....

.....



*(pieczęćka 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: [jerzy.makarewicz@plk-sa.pl](mailto:jerzy.makarewicz@plk-sa.pl)

**ZAŁĄCZNIK NR 5 DO 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) nieprawidłowy komunikat megafonowy to komunikat megafonowy wygłoszony niezgodnie ze wzorem wskazanym na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) lub niewygłoszony, z zastrzeżeniem pkt. 4;
  - 3) nieprawidłowa informacja wizualna o pociągu to informacja podana z nieprawidłowymi danymi lub nie podana, z zastrzeżeniem pkt. 4;
  - 4) 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 niniejszym załączniku oraz kontrolę podawanych informacji na tablicach dynamicznej informacji wizualnej dla pasażerów.

Kontrola będzie prowadzona przez komisję powoływaną przez Przewoźnika. Do komisji 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 wykorzystuje:
  - 1) rejestrator dźwięku (pliki dźwiękowe muszą przechowywać dane o dacie i godzinie wykonania nagrania na dwa sposoby – we właściwościach pliku audio i w postaci nagrania głosu osoby dokonującej kontroli), z którego nagranie stanowić będzie integralną część protokołu sporządzonego po przeprowadzonej kontroli, oraz
  - 2) rejestrator obrazu (kamera/cyfrowy aparat fotograficzny z prezentacją daty oraz godziny wykonania nagrania/zdjęcia), z którego nagranie stanowić będzie integralną część protokołu sporządzonego po przeprowadzonej kontroli.

Przewoźnik w terminie 7 dni roboczych od daty przeprowadzenia kontroli przekazuje do właściwej terenowo jednostki organizacyjnej Zarządcy kopię protokołu podpisanego przez wszystkich uczestników kontroli.
4. W przypadku powzięcia wiadomości o nieprawidłowościach, o których mowa w ust. 1, pkt 2 i 3, ujawnionych w wyniku kontroli przeprowadzonej bez udziału przedstawiciela Zarządcy lub wskutek skargi Podróżnego, Przewoźnik składa niezwłocznie, nie później niż w ciągu 14 dni od daty stwierdzenia nieprawidłowości, do właściwej terenowo jednostki organizacyjnej Zarządcy, pisemną reklamację wraz z uzasadnieniem i ewentualną dokumentacją potwierdzającą zaistniałą nieprawidłowość.
5. Właściwa terenowo jednostka organizacyjna Zarządcy zobowiązana jest do przeprowadzenia postępowania wyjaśniającego i rozpatrzenia reklamacji w terminie 14 dni od daty jej wpływu.
6. Korespondencja dotycząca reklamacji oraz związana z nią dokumentacja jest przesyłana pocztą elektroniczną na adresy e-mail:
  - 1) po stronie Zarządcy – właściwej terenowo jednostki organizacyjnej, wskazanej na stronie internetowej Zarządcy (w zakładce Kontakt);

- 2) po stronie Przewoźnika – właściwej terytorialnie jednostki organizacyjnej Przewoźnika (zakład POLREGIO), wskazanej w **Załączniku nr 12**.
7. W przypadku potwierdzenia nieprawidłowości w ogłoszeniu lub w podaniu informacji o pociągu – protokołem, o którym mowa w ust. 3, lub uznaniem przez Zarządcę reklamacji, o której mowa w ust. 4, Przewoźnik naliczy Zarządcy kary umowne wynikające z wielokrotności stawki 4,33 zł i tak:
    - 1) 3-krotnej stawki przypadającej na 1 niezapowiedziany lub nieprawidłowo zapowiedziany pociąg lub za informację wizualną o jednym pociągu podaną z nieprawidłowymi danymi lub niepodaną, w przypadku wystąpienia jednorazowej nieprawidłowości;
    - 2) 5-krotnej stawki przypadającej na 1 niezapowiedziany lub nieprawidłowo zapowiedziany pociąg lub za informację wizualną o jednym pociągu podaną z nieprawidłowymi danymi lub niepodaną, w przypadku nieprawidłowości trwającej nieprzerwanie powyżej 1 dnia do 5 dni;
    - 3) 10-krotnej stawki przypadającej na 1 niezapowiedziany lub nieprawidłowo zapowiedziany pociąg lub za informację wizualną o jednym pociągu podaną z nieprawidłowymi danymi lub niepodaną, w przypadku nieprawidłowości trwającej nieprzerwanie powyżej 5 dni.
  8. Przewoźnik nie nalicza kar za błędnie/niekompletnie ogłoszone lub niewyłoszone 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. Urządzenia, o których mowa w zdaniu powyżej, muszą być odpowiednio oznaczone jako będące w trakcie testów systemu.
  9. 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.

**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.
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, zgłoszenie o usunięciu nieprawidłowości, przekazywać będzie Przewoźnikowi pocztą elektroniczną na adres e-mail i telefonicznie do właściwej terytorialnie jednostki organizacyjnej Przewoźnika (zakład POLREGIO), wskazanej w **Załączniku nr 12**.
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.

**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 przeciagu 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.

**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: .....



**ZAŁĄCZNIK 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 przeciagu 24 godzin (zgodnie z zapisem zawartym w § 12. ust. 1 Umowy - autoryzacja) od zakończenia realizacji rozkładu jazdy na adres e-mail: wykazy@plk-sa.pl dokumentu, umożliwiającego dowodne wyjaśnienie zaistniałej sytuacji.
3. W przypadku, gdy po dokonaniu przez Przewoźnika autoryzacji przejazdu (potwierdzenia w SEPE) i wprowadzeniu zmian w SEPE w zapisach dla tego przejazdu przez Zarządcę (w tym nałożenie #), bez poinformowania o tym fakcie Przewoźnika termin, o którym mowa wyżej ulega wydłużeniu o kolejne 48 godzin.

W przypadku braku przesłania powyższego, nieprawidłowość będzie uznana za zasadną.

4. 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**.
5. Za każdy przypadek uruchomienia pociągu, o którym mowa w ust. 1, Zarządca obciąży Przewoźnika karą umowną w wysokości 500,00 zł.
6. Nie podlegają karze umownej przypadki gdy:
  - 1) przed uruchomieniem pociągu lub w trakcie realizacji rozkładu jazdy, Przewoźnik po złożeniu wniosku o modyfikację przydzielonej zdolności przepustowej uzyskał zmodyfikowany (zgodnie z podrozdziałem 4.8.1 Regulaminu) lub uzupełniający rozkład jazdy;
  - 2) na stacji w trasie pociągu, mając zaplanowany postój założony w rozkładzie jazdy przez Przewoźnika, po złożeniu wniosku o modyfikację przydzielonej zdolności przepustowej uzyskał zmodyfikowany lub uzupełniający rozkład jazdy;
  - 3) inny rodzaj pojazdu trakcyjnego wynikał z bezpośrednich utrudnień eksploatacyjnych w trasie przejazdu tego pociągu powodujących zmianę składu np. wagonowego na ezt lub odwrotnie na części trasy, z zastrzeżeniem odpowiedzialności Przewoźnika za dalszą realizację przejazdu niezgodnie z parametrami.
7. Kary umowne, o których mowa w ust. 4, płatne są w terminie 21 dni od daty wystawienia noty obciążeniowej przez Zarządcę Przewoźnikowi.

**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 POMINIĘCIEM  
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 PRZYCZYN 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: [jerzy.makarewicz@plk-sa.pl](mailto:jerzy.makarewicz@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 Umowy, 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.

**ZALĄCZNIK 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 planowanego 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 POMIĘCIEM 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 przekaze 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.



**ZALĄCZNIK 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 POLREGIO S.A., 01-217 Warszawa, ul. Kolejowa 1 i wysłana do Biura Kierowania Przewozami.
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 Panią ✂--✂
5. Nr rachunku bankowego Przewoźnika: 48 1090 1375 0000 0001 3334 1599, na który Zarządca wpłaca należną Przewoźnikowi rekompensatę za opóźnienia pociągów.

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

**WYKAZ KONTAKTÓW E-MAILOWYCH I TELEFONICZNYCH DO JEDNOSTEK ORGANIZACYJNYCH  
PRZEWOŹNIKA**

1. Kontakty Przewoźnika, do powiadamiania w przypadku stwierdzenia przez Zarządcę zanieczyszczenia terenu kolejowego spowodowanego przez pracowników Przewoźnika lub osoby, którymi posługuje się Przewoźnik.

L.p.	Zakład	nr telefonu	e-mail
1.	✕--✕	✕--✕	✕--✕
		✕--✕	✕--✕
2.	✕--✕	✕--✕	✕--✕
		✕--✕	✕--✕
3.	✕--✕	✕--✕	✕--✕
		✕--✕	✕--✕
4.	✕--✕	✕--✕	✕--✕
5.	✕--✕	✕--✕	✕--✕
6.	✕--✕	✕--✕	✕--✕
7.	✕--✕	✕--✕	✕--✕
		✕--✕	✕--✕
8.	✕--✕	✕--✕	✕--✕
		✕--✕	✕--✕
9.	✕--✕	✕--✕	✕--✕
		✕--✕	✕--✕
10.	✕--✕	✕--✕	✕--✕
		✕--✕	✕--✕
11.	✕--✕	✕--✕	✕--✕
		✕--✕	✕--✕
12.	✕--✕	✕--✕	✕--✕
		✕--✕	✕--✕
		✕--✕	✕--✕
13.	✕--✕	✕--✕	✕--✕
		✕--✕	✕--✕
14.	✕--✕	✕--✕	✕--✕
		✕--✕	✕--✕

2. Kontakty Przewoźnika, do powiadamiania o zakłóceniach w realizacji rozkładu jazdy pociągów oraz powiadamianie w przypadku postoju taboru kolejowego na torach głównych zasadniczych i głównych dodatkowych, powodujące utrudnienia eksploatacyjne.

L.p.	Zakład	nr telefonu	e-mail
1.	✕--✕	✕--✕	✕--✕
		✕--✕	✕--✕
2.	✕--✕	✕--✕	✕--✕
3.	✕--✕	✕--✕	✕--✕
		✕--✕	✕--✕
4.	✕--✕	✕--✕	✕--✕
5.	✕--✕	✕--✕	✕--✕
6.	✕--✕	✕--✕	✕--✕
7.	✕--✕	✕--✕	✕--✕
		✕--✕	✕--✕
8.	✕--✕	✕--✕	✕--✕
		✕--✕	✕--✕
9.	✕--✕	✕--✕	✕--✕
		✕--✕	✕--✕
10.	✕--✕	✕--✕	✕--✕
11.	✕--✕	✕--✕	✕--✕
		✕--✕	✕--✕
12.	✕--✕	✕--✕	✕--✕
		✕--✕	✕--✕
		✕--✕	✕--✕
		✕--✕	✕--✕
13.	✕--✕	✕--✕	✕--✕
14.	✕--✕	✕--✕	✕--✕
		✕--✕	✕--✕

## 3. Kontakty Przewoźnika, do powiadamiania w zakresie planowania zmian w organizacji ruchu.

L.p.	Zakład	nr telefonu	e-mail
1.	✕--✕	✕--✕	✕--✕
		✕--✕	✕--✕
2.	✕--✕	✕--✕	✕--✕
3.	✕--✕	✕--✕	✕--✕
		✕--✕	✕--✕
4.	✕--✕	✕--✕	✕--✕
5.	✕--✕	✕--✕	✕--✕
		✕--✕	✕--✕
6.	✕--✕	✕--✕	✕--✕
7.	✕--✕	✕--✕	✕--✕
		✕--✕	✕--✕
8.	✕--✕	✕--✕	✕--✕
		✕--✕	✕--✕
9.	✕--✕	✕--✕	✕--✕
		✕--✕	✕--✕
		✕--✕	✕--✕

10.	✕--✕	✕--✕	✕--✕
		✕--✕	✕--✕
		✕--✕	✕--✕
11.	✕--✕	✕--✕	✕--✕
12.	✕--✕	✕--✕	✕--✕
		✕--✕	✕--✕
13.	✕--✕	✕--✕	✕--✕
14.	✕--✕	✕--✕	✕--✕
		✕--✕	✕--✕

4. Kontakty Przewoźnika, do powiadamiania w przypadku stwierdzenia niewłaściwego wygłaszania komunikatów megafonowych i/lub podawania niewłaściwej informacji wizualnej oraz nienależytego utrzymania międzytorzy przez Zarządcę.

L.p.	Zakład	e-mail
1.	✕--✕	✕--✕
2.	✕--✕	✕--✕
3.	✕--✕	✕--✕
4.	✕--✕	✕--✕
5.	✕--✕	✕--✕
6.	✕--✕	✕--✕
7.	✕--✕	✕--✕
8.	✕--✕	✕--✕
9.	✕--✕	✕--✕
10.	✕--✕	✕--✕
11.	✕--✕	✕--✕
12.	✕--✕	✕--✕
13.	✕--✕	✕--✕
14.	✕--✕	✕--✕

**ZAŁĄCZNIK NR 13 DO DECYZJI ZASTĘPUJĄCEJ UMOWĘ  
O WYKORZYSTANIE ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ DO  
PRZEWOZU OSÓB W ROZKŁADZIE JAZDY POCIĄGÓW  
2021/2022**

**ZASADY WSTĘPU I WYDAWANIA ZEZWOLEŃ NA WSTĘP DO CZYNNEJ KABINY MASZYNISTY  
POJAZDU KOLEJOWEGO Z NAPĘDEM EKSPLOATOWANEGO PRZEZ PRZEWOŹNIKA DLA  
PRACOWNIKÓW ZARZĄDCY NA ROZKŁAD JAZDY 2022/2023.**

1. Przewoźnik zezwala na przejazd uprawnionego pracownika Zarządcy w czynnej kabinie pojazdu kolejowego z napędem na podstawie imiennego zezwolenia wydanego przez Zarządcę, wg wzoru zawartego w Załączniku nr 10 do Regulaminu Sieci 2022/2023.
2. Wykaz uprawnionych stanowisk, dla których będą wystawiane zezwolenia zawiera Załącznik nr 10 do Regulaminu Sieci 2022/2023.
3. Pracownicy Zarządcy, o których mowa w ust. 1 mogą wejść i wykonywać w niezbędnym zakresie czynności pracownicze w czynnej kabinie pojazdu kolejowego z napędem, tj.:
  - 1) monitorowanie bezpieczeństwa prowadzonego ruchu kolejowego, poprzez kontrolę stanu nawierzchni i podtorza, urządzeń sterowania ruchem kolejowym, sieci trakcyjnej, zachowania własnych pracowników;
  - 2) monitorowanie prowadzenia robót inwestycyjnych na gruncie, m.in. w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu np. poprzez właściwe osygnalizowanie miejsc robót.
4. Zezwolenia o których mowa w ust. 1, wystawiane jest na czas obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2022/2023.
5. Zarządca przedstawia Przewoźnikowi po wejściu w życie rozkładu jazdy pociągów 2022/2023 imienny wykaz pracowników wraz z pełnioną funkcją (stanowiskiem), którym wydano zezwolenie lub zezwolenie uległo prolongacie wraz z nadanym niepowtarzalnym numerem.
6. Zarządca obowiązany jest do aktualizacji wykazu pracowników, którym wydano zezwolenie lub zezwolenie uległo prolongacie nie rzadziej niż raz na kwartał, do 15 dnia miesiąca następnego.
7. Przewoźnik obciąży Zarządcę kwotą 39 zł netto za każde wydane zezwolenie, duplikat lub prolongatę zezwolenia.
8. W przypadku utraty zezwolenia Zarządca informuje o tym niezwłocznie Przewoźnika, tym samym numer takiego zezwolenia jest usuwany z listy.
9. O konieczności przejazdu w czynnej kabinie jednostka organizacyjna zarządcy powiadamia e mailem na adres dyspozytora Zakładu POLREGIO (adresy i telefony dyspozytur zakładowych zawiera **Załącznik nr 12**) właściwego dla miejsca rozpoczęcia przejazdu, co najmniej 12 godzin przed jego rozpoczęciem, z podaniem imienia i nazwiska, numeru pociągu, daty przejazdu, początku i końca przejazdu oraz numeru zezwolenia. O mającym odbyć się przejeździe dyspozytor zakładowy powiadamia maszynistę za pośrednictwem kierownika pociągu. W przypadkach szczególnych wstęp i przejazd w kabinie maszynisty możliwy będzie po wydaniu drużynie pociągowej rozkazu pisemnego, wg zasad określonych w § 68 instrukcji Ir-1.
10. W przypadku gdy korzystający z przejazdu zamierza rozpocząć go w innym miejscu niż było określone w powiadomieniu, zobowiązany jest zgłosić ten fakt kierownikowi pociągu, który powiadamia maszynistę o potrzebie udostępnienia wejścia do kabiny.
11. Korzystający z imiennego zezwolenia zobowiązany jest bez uprzedniego wezwania ze strony maszynisty przedstawić mu zezwolenie wraz z dowodem tożsamości zawierającym zdjęcie posiadacza zezwolenia.
12. Po uzyskaniu dostępu do kabiny, maszynista zobowiązany jest wskazać miejsce w którym będzie odbywał przejazd i pouczyć pracownika PLK o sposobie awaryjnego zatrzymania pojazdu, natomiast pracownik PLK winien zapoznać się z instrukcją ewakuacji z kabiny maszynisty, która znajduje się w kabinie.

13. Zarządca oświadcza, że pracownicy dla których wystawił zezwolenie ukończyli odpowiednie przeszkolenie w zakresie zasad bhp obowiązujących pracowników podczas wsiadania/wysiadania do/z pojazdu kolejowego z napędem.
14. Ponadto pracownicy powinni znać zasady postępowania w przypadku wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz posiadać wiedzę w zakresie sygnalizacji.
15. Zarządca zapewnia, że każdy pracownik korzystający z zezwolenia imiennego jest uprawniony do wstępu do czynnej kabiny pojazdu kolejowego z napędem tylko w zakresie zgłoszonego przejazdu. W przypadku utraty uprawnień Zarządca obowiązany jest niezwłocznie cofnąć wydane mu zezwolenie imienne i poinformować o tym Przewoźnika. Zarządca ponosi wyłączną odpowiedzialność za szkody wynikające z przejazdu w czynnej kabinie pojazdu trakcyjnego z napędem nieuprawnionych pracowników Zarządcy, dla których wystawił zezwolenie imienne lub nie cofnął takiego zezwolenia.
16. Zarządca ponosi pełną odpowiedzialność za działanie lub zaniechanie działania pracowników Zarządcy przebywających w kabinie pojazdu kolejowego z napędem, dla których wydał zezwolenie, jak również za wszelkie szkody poniesione przez pracowników Zarządcy podczas lub w związku z przebywaniem w ww. kabinie, chyba że powstały z wyłącznej winy Przewoźnika.
17. W przypadku konieczności wykonania przez maszynistę określonych czynności poza kabiną, odbywający przejazd pracownik Zarządcy zobowiązany jest opuścić kabinę i przejść do przestrzeni pasażerskiej.
18. Niezależnie od posiadania przez pracownika Zarządcy imiennego zezwolenia, maszynista Przewoźnika ma prawo odmówić pracownikowi Zarządcy przejazdu w kabinie pojazdu kolejowego z napędem podając uzasadnienie podjętej decyzji, w szczególności dotyczy to :
  - 1) ograniczenia liczby osób
  - 2) zakazu wstępu w sytuacjach nadzwyczajnych.
19. W trakcie przejazdu w kabinie pojazdu kolejowego z napędem pracownik Zarządcy zobowiązany jest do:
  - 1) dokonania adnotacji w Księżce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem (część II) z podaniem daty i godziny przejazdu, stanowiska, jednostki organizacyjnej, odcinka przejazdu, celu przejazdu oraz do złożenia podpisu wraz z podaniem nr zezwolenia,
  - 2) wykonywania poleceń wydawanych przez pracownika Przewoźnika jeśli wynikają one z obowiązujących zasad i procedur,
  - 3) stosowania się do zasad bezpieczeństwa pracy, higieny oraz reguł ochrony przeciwpożarowej,
  - 4) nieutrudniania pracy obsłudze.
20. Odbywający przejazd pracownik Zarządcy zobowiązany jest do obserwacji szlaku oraz informowania maszynisty o dostrzeżonych zagrożeniach dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz nie utrudniać pracy maszyniście, w szczególności poprzez:
  - a) prowadzenie rozmów przez telefon komórkowy – w kabinie maszynisty obowiązuje całkowity zakaz używania telefonów komórkowych<sup>1)</sup>,
  - b) rozmowę z maszynistą, z wyjątkiem wymiany informacji dotyczącym bezpieczeństwa prowadzonego pociągu.
21. Maszynista ma prawo zażądać opuszczenia kabiny pojazdu kolejowego z napędem zawsze, jeśli pracownik Zarządcy utrudnia pracę w trakcie jazdy lub jego dalsze przebywanie w kabinie zagraża bezpieczeństwu ruchu kolejowego.
22. Wszelkie czynności sprawdzające przewoźnika do których uprawniony jest Zarządca mogą być wykonywane wyłącznie na stacji początkowej lub końcowej biegu pociągu.
23. Treść niniejszej procedury zostanie podana do wiadomości zainteresowanym pracownikom Zarządcy oraz Przewoźnika.

#### **ODNOŚNIKI:**

- 1) Poza przypadkami konieczności minimalizacji skutków zaistniałych zdarzeń i wydarzeń, w tym ratowania życia ludzkiego.